

Autorità Portuale della Spezia

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE  
2009 / 2011**



## Indice

Premessa.....	3
La nuova fase dello sviluppo: dalla pianificazione alla realizzazione tenendo conto della crisi.....	3
Il ruolo dell'Autorità Portuale.....	5
Le linee strategiche dello sviluppo.....	6
Linea strategica 1 – Le aree di costa nel Golfo.....	6
Linea strategica 2 – La centralità del progetto del waterfront.....	7
Linea strategica 3 – I trasporti per lo sviluppo del Porto.....	7
Linea strategica 4 – Efficacia, economicità, efficienza e trasparenza: rapporti con i cittadini.....	8
Linea strategica 5 – Il lavoro portuale, sicurezza, safety e ambiente.....	9
Gli obiettivi operativi.....	10
Le aree di costa del Golfo - La centralità del progetto del waterfront	
Attuazione PRP e programmi di indirizzo.....	11
Attività crocieristica.....	13
Cantieristica.....	14
Turismo e nautica da diporto.....	15
Impianti energetici.....	17
Il porto mercantile.....	18
Valorizzazione del demanio marittimo.....	21
I trasporti per lo sviluppo del Porto	
Pontremolese – Tibre. Interporto di S. Stefano e Cepim di Parma.....	22
Efficacia, economicità, efficienza e trasparenza: rapporti con i cittadini	
Organizzazione e risorse umane.....	24
Azione amministrativa - Risorse e autonomia finanziaria.....	25
Semplificazione amministrativa - E – government.....	27
Il lavoro portuale, sicurezza, safety ed ambiente. Sicurezza ed igiene sul lavoro.....	28
Politiche del lavoro.....	30
Programma di attività ambientali.....	36
La security portuale.....	40
Promozione e sviluppo. Marketing e promozione esterna.....	42
Comunicazione e Promozione.....	46
Conclusioni.....	47
P.T.O. 2010-2012	
Attuazione PRP e programmi di indirizzo.....	48
Programmazione triennale.....	56

## ***Premessa***

Il Piano Operativo Triennale è uno strumento di pianificazione che la legge mette a disposizione dell'AP per definire le proprie linee programmatiche e strategiche. Deve essere presentato ad ogni rinnovo del Comitato Portuale e, rapportandolo agli strumenti a disposizione degli enti locali, potrebbe in qualche modo essere paragonato al programma di governo che il Sindaco presenta al consiglio comunale all'inizio del proprio mandato. Le proposte generali in esso contenute trovano poi applicazione operativa nel Piano Triennale delle Opere e nel Bilancio Triennale e Annuale.

Sulla base di queste premesse, presentiamo il POT ai sensi della Legge 84/94.

Il documento contiene le linee strategiche generali sulle quali verrà concentrata l'attenzione della struttura dell'Ente per il prossimo triennio, indicando con chiarezza gli obiettivi del futuro, rappresentando così anche un'importante ed auspicabile occasione di confronto con le istituzioni, il mondo imprenditoriale e la comunità portuale.

### ***La nuova fase dello sviluppo: dalla pianificazione alla realizzazione tenendo conto della crisi***

L'attuale crisi economica ha investito pesantemente anche il settore dei trasporti, della logistica e della portualità in genere. Nel nostro porto, negli ultimi sei mesi, si è verificata una flessione che oggi si assesta attorno al 22-23%. Si tratta di una flessione importante ma abbastanza contenuta, se paragonata ad altre realtà italiane ed europee. I primi segnali di ripresa dei traffici a livello mondiale e locale iniziano a manifestarsi, ma dobbiamo sapere che il percorso sarà ancora lungo, lento e non lineare e dovremo avere la capacità di tener conto delle novità che questa crescita porterà con sé. Probabilmente si registreranno notevoli cambiamenti negli scambi internazionali e nelle modalità del trasporto. Il Mediterraneo resterà centrale nel trasporto marittimo mondiale, anche se non dobbiamo sottovalutare alcuni rischi che potrebbero ridimensionare questo ruolo. In riferimento, ad esempio, alle mutazioni che stanno avvenendo nell'import e nell'export cinesi con la decisione del governo locale di concentrare l'attenzione sullo sviluppo del mercato interno; alla realizzazione di alcuni porti di transhipment come quello di Tangeri; ai costi di Suez connessi al forte incremento della pirateria internazionale in quell'area; alla tendenza a instaurare contatti diretti tra Africa e America; alla realizzazione di nuove linee ferroviarie intercontinentali, ecc.

In ogni caso, il futuro sarà caratterizzato da una ancora più elevata competizione e riteniamo sia proprio questo il momento di mettere in atto ogni iniziativa utile ad accrescere la nostra competitività. E' proprio in questa fase di difficoltà e di ridimensionamento dei traffici che diviene ancora più utile e strategico realizzare opere ed infrastrutture programmate a questo scopo, contrariamente a quanti sostengono che gli investimenti previsti, in un contesto di difficoltà, siano eccessivi se non addirittura inutili. Avallare questo atteggiamento sarebbe, a nostro parere, un errore gravissimo che pagheremmo negli anni a venire in modo molto pesante. Crediamo sia opportuno cogliere l'occasione della crisi per ultimare velocemente le opere in corso, realizzare gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale in tempi rapidi, dare corso

ad opere previste già da anni, compiere nuovi investimenti in modo da trovarci pienamente operativi ed efficienti nella fase del dopo crisi, quando l'economia si sarà rimessa in moto e diverranno ancora più evidenti tutte le concrete possibilità di sviluppo legate all'economia del mare.

A questo proposito, però, si pone con forza il tema delle risorse disponibili che, allo stato, non sono sufficienti ad affrontare il complesso degli investimenti necessari.

Una nuova fase, in questo senso, potrebbe essere aperta con la riforma della 84/94, una legge che ha segnato un punto di svolta nella storia della portualità italiana ma che oggi, alla luce di tutti i cambiamenti economici e geopolitici intervenuti, presenta dei limiti che è giusto proporsi di modificare. Riformare la 84/94 significa anche, e soprattutto, focalizzare l'attenzione sulla situazione generale della portualità, rilanciandone il ruolo economico ed occupazionale, individuandola come uno dei principali asset del nostro Paese su cui il sistema paese deve puntare.

A livello regionale, attraverso "Ligurian Ports", le AP stanno sviluppando ulteriori e sempre più incisive azioni comuni non solo di tipo divulgativo, ma specificamente dirette ad individuare nuove opportunità di business a livello internazionale. Recenti incontri avvenuti con i presidenti delle AP di Genova e Savona, sono stati incentrati proprio su questa volontà comune.

Le considerazioni finora svolte ci impongono serie valutazioni e particolari attenzioni negli interventi che andiamo a presentare attraverso il POT. E' ovvio che l'AP non intende procedere unilateralmente, ma assieme al complesso delle istituzioni e all'intera comunità che è direttamente coinvolta in questo percorso.

L'AP ritiene indispensabile creare un positivo rapporto osmotico tra il porto e la città, ma la città deve finalmente sentirsi orgogliosa di essere una città portuale, sede del secondo porto italiano per quanto riguarda la movimentazione dei containers, fonte di opportunità di crescita in grado di garantire buona occupazione. Pochi sanno che il complesso degli addetti direttamente interessati al ciclo produttivo portuale nel 2008 è stato pari a 1.332 unità, confermando il trend di crescita rispetto all'anno precedente.

Un altro settore in cui si individuano profondi cambiamenti è quello relativo alla nautica da diporto che, con le sue implicazioni nella cantieristica e nelle strutture portuali ad essa destinate, sta risentendo in termini significativi della crisi economica globale. Siamo consapevoli dell'importanza che ha avuto ed ha per il nostro territorio lo sviluppo della nautica. Oggi l'AP è impegnata per realizzare nuovi pontili secondo quanto previsto dal PRP. E anche nel quadro della realizzazione del nuovo waterfront, sono previsti spazi anche per il diportismo nautico.

Altre fruibilità potranno emergere dalla riconversione di aree attualmente non comprese nel demanio marittimo.

La crisi non ha finora investito in modo significativo il settore delle crociere, anche se è stata registrata in questo ultimo periodo una spiccata tendenza dell'utente italiano a rimanere entro i confini nazionali. Se questo trend venisse confermato, dovrebbero essere probabilmente ripensate le stesse strutture dedicate alla crocieristica assecondando i nuovi comportamenti.

Certo è che il porto della Spezia può legittimamente aspirare a trasformarsi in uno scalo ambito da importanti compagnie armatoriali nazionali ed estere, le quali hanno già manifestato il proprio interesse in questo senso. Quello delle crociere è un settore che ci interessa promuovere e sviluppare e che può offrire alla nostra zona un forte contributo in termini di sviluppo turistico allargato a tutto il territorio provinciale.

In ultima analisi, oggi il sistema portuale ligure e nazionale si trova ad affrontare un complesso di cambiamenti e sviluppi da comprendere ed affrontare anche facendo sistema e moltiplicando le capacità di cogliere le opportunità insite in questo processo.

Stiamo ormai finalmente chiudendo lo stadio della pianificazione e della progettazione (Piano Regolatore Portuale e approvazione del progetto del waterfront), dobbiamo aprire quello della realizzazione.

Ulteriore supporto a questa fase sarà la prosecuzione dei lavori di bonifica e di dragaggio.

### ***Il ruolo dell'Autorità Portuale***

In questi ultimi anni il ruolo della Pubblica Amministrazione è andato profondamente cambiando, in parte a seguito dello sviluppo sociale ed economico e in parte in applicazione delle riforme che, a partire dagli anni novanta del secolo scorso, hanno profondamente innovato il nostro sistema pubblico. La rivoluzione culturale è rappresentata dal passaggio dal sistema di government tradizionale allo sviluppo di una attività di governance in cui ci viene chiesto di svolgere un ruolo di regia, di mediazione e di capacità programmatica in grado di disegnare insieme a tutti gli altri interessati uno scenario futuro condiviso.

Ci proponiamo di svolgere, insieme alle istituzioni e al mondo della portualità, un ruolo centrale nella costruzione di un sistema di governance cittadino capace di sviluppare una visione comune del nostro futuro. A questo ci porta la consapevolezza dell'importanza del lavoro svolto e delle capacità che sapremo sviluppare in futuro.

In questa azione non può che esserci di aiuto la valorizzazione del ruolo di programmazione ed indirizzo del Comitato Portuale, nel quale siedono tutte le più importanti istanze pubbliche e private del nostro territorio.

La consapevolezza dei grandi cambiamenti fatti dall'Authority a partire dalla legge 84/94 per giungere fino ad oggi, ci induce anche a prendere in considerazione i problemi ed i limiti che abbiamo di fronte, a partire da quello economico. Le limitazioni nei trasferimenti di capitale da parte del governo centrale e le sempre maggiori difficoltà nell'accensione di mutui rischieranno di farci perdere quella forza propulsiva che ci individua probabilmente come la più importante stazione appaltante pubblica del territorio. La risposta dovremo cercarla nella capacità di attribuire ai nostri investimenti il ruolo di moltiplicatore di fondi.

Sul versante interno dovremo essere capaci di dotarci di una struttura in grado di rispondere con efficacia ed efficienza ai nuovi compiti.

## ***Le linee strategiche dello sviluppo***

Riteniamo quindi che sia questo il momento per definire alcune linee strategiche che dovranno essere sviluppate nel prossimo triennio e, con gli opportuni adeguamenti, per i prossimi sei anni almeno. Come prima riflessione riteniamo che l'AP possa contribuire a definire e realizzare il nuovo disegno del Golfo.

Una comunità locale che potrà crescere e svilupparsi in un armonico equilibrio tra le funzioni della cantieristica, del porto commerciale, del settore urbano, turistico e della nautica. Un'armonia che Piano Regolatore Portuale e progetto del waterfront si sono sforzati di disegnare, ponendo al centro di tutta la propria visione il recupero concreto del rapporto tra la nostra comunità e il suo mare.

Sulla base di questa premessa che, naturalmente bilanciata con la continua ricerca del miglioramento competitivo del nostro scalo, può rappresentare la vera visione della nostra organizzazione, andiamo ad individuare alcune linee strategiche fondamentali sulle quali impostare il nostro lavoro.

### ***Linea strategica 1***

#### ***Le aree di costa nel Golfo***

Come abbiamo sottolineato in precedenza, il Piano Regolatore Portuale e il waterfront hanno cercato di ridisegnare l'utilizzo delle aree della costa con particolare riferimento all'area cittadina e alla costa di levante. Per completare il quadro in tutto il Golfo – almeno per quanto riguarda la nostra competenza – rimane aperta la questione della costa di ponente e, quindi, delle aree militari.

L'AP si pone quale soggetto legittimato a pieno titolo ad essere attore delle trattative con le autorità centrali e con la Marina Militare, in merito alla questione della retrocessione delle aree costiere non più funzionali alle esigenze della Difesa. Riteniamo che questa affermazione, oltre ad essere supportata giuridicamente dalla qualità di ente gestore del demanio che l'Authority assume, offra la garanzia di mantenere una visione complessiva ed equilibrata dell'utilizzo dell'area di costa di tutto il Golfo.

Due precisazioni, a questo proposito, risultano necessarie. La trattativa dovrà vedere al nostro fianco, in un'azione comune, gli enti locali interessati: i comuni della Spezia, di Porto Venere, di Lerici, la Provincia e la Regione.

Punto di forza dovrà essere la capacità di proporsi con dei progetti concreti di utilizzo, inseriti in quella visione complessiva di cui sopra.

Di grande rilevanza, in merito a ciò, risulta essere la sottoscrizione di un'intesa con il Comando in Capo Alto Tirreno, attualmente al vaglio degli organi centrali della Marina Militare.

Grande rilevanza assume il problema della presenza di poli energetici che su di esso insistono (rigassificatore, strutture Enel, Arcola Petrolifera). Anche in questo caso, riteniamo opportuno procedere nei confronti sia del Governo, sia dei diversi poteri privati e pubblici interessati, attivando un fronte comune che sia interlocutore forte ed autorevole.

Sempre a proposito di utilizzo delle aree demaniali, questa volta a mare, è emersa in questi ultimi mesi

l'esigenza di lavorare ad un quadro complessivo della nautica da diporto del golfo, una sorta di piano della nautica provinciale che comprenda anche alcune aree al di fuori della nostra circoscrizione quali Porto Venere, Lerici e l'Area del Magra. Un fenomeno così importante, peraltro in stretta correlazione con la creazione di aree protette o di campi boe, non può infatti essere trattato attraverso politiche che guardino a confini amministrativi, ma ad aree vaste e omogenee.

L'AP continuerà a fornire il supporto economico necessario ai tre comuni del Golfo per la realizzazione di infrastrutture per la nautica e interventi di bonifica nelle diverse frazioni.

In generale l'AP è favorevole ad utilizzare metodi concertativi, purché consentano di decidere in tempi brevi.

### ***Linea strategica 2***

#### ***La centralità del progetto del waterfront***

Probabilmente la sfida più ambiziosa del prossimo triennio, e proprio per questo la più affascinante, è quella dell'avvio del progetto di waterfront. Anche in questo caso il problema si pone sotto un duplice aspetto: lo strumento e la modalità di realizzazione ed il rapporto con i possibili investitori.

Dobbiamo accelerare la definitiva realizzazione del masterplan e le decisioni inerenti lo strumento con cui dobbiamo portare avanti il progetto. L'AP è favorevole a creare solo quegli strumenti strettamente necessari allo scopo. In tutti i casi economicità, efficacia ed efficienza dovranno essere privilegiati.

Oltre alla definizione progettuale, riteniamo fondamentale che sia verificata ed accertata la compatibilità economica dell'intervento, anche perché la sua realizzazione non potrà avvenire che con il concorso determinante di capitali privati.

L'impegno dell'AP è di portare il Masterplan all'esame del Comitato Portuale entro il mese di gennaio del 2010. Confidiamo che le altre istituzioni interessate (Regione Liguria e Sovrintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici della Regione) possano concludere i loro procedimenti autorizzativi in tempi rapidi, così da poter avviare le procedure esecutive entro la metà del prossimo anno.

Non possiamo infine esimerci dal sottolineare come per l'AP costituisca una priorità la stazione marittima che rappresenta a nostro parere un volano fondamentale per il rilancio del territorio e della sua economia e per la cui realizzazione non scartiamo l'ipotesi di procedere anche a stralci.

### ***Linea strategica 3***

#### ***I trasporti per lo sviluppo del porto***

Il nostro scalo ha sempre rappresentato un'eccellenza nazionale per il razionale ed intensivo sfruttamento delle aree a disposizione per le attività commerciali. Con la ridefinizione operata dal Piano Regolatore Portuale e dal waterfront occorrono ulteriori interventi strutturali soprattutto legati ai collegamenti via terra.

Ci riferiamo alla possibilità di un maggiore utilizzo delle aree di Santo Stefano Magra tramite un ulteriore

rafforzamento dei collegamenti via ferro in grado di dare vita ad un servizio di navettamento per il trasporto di containers dal porto della Spezia all'impianto di Santo Stefano Magra e all'interporto CEPIM di Parma che, insieme, costituiscono un unico sistema integrato. Dall'interporto di Parma i treni sono in grado di proseguire verso SUD in direzione di Bologna; verso NORD/EST in direzione degli interporti di Verona e Padova per continuare poi nella direzione di Monaco (TIBRE) e servire i mercati dell'Europa centro orientale.

La creazione di un servizio cadenzato di collegamento fra l'area portuale ed il CEPIM di Parma attraverso la Pontremolese, di cui ribadiamo con forza la necessità del suo completamento, acquisterà una funzione strategica nei collegamenti, consentendo di evitare il nodo di Genova e sfruttare la capacità residuale della linea Bologna – Milano oggi con minor carico grazie alla linea dell'alta velocità. Sarà così possibile collegarsi alle grandi reti europee NORD/SUD e EST/OVEST.

L'obiettivo anche in questo caso è duplice: aumentare la redditività delle banchine e diminuire il traffico di mezzi pesanti.

L'aspettativa rispetto al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie è quella, ormai storica, del miglioramento del collegamento con il nord Italia capace di aprire nuovi mercati europei per il nostro scalo.

Sulla base degli ultimi incontri con RFI, possiamo esprimere un cauto ottimismo sui tempi di realizzazione dei primi interventi.

Un'attenzione particolare dovrà essere riservata anche alle Autostrade del Mare, in modo da permettere l'utilizzo di aree portuali collegate direttamente con le autostrade e permettere l'ormeggio delle navi ro-ro.

#### ***Linea strategica 4***

##### ***Efficacia, economicità, efficienza e trasparenza: rapporti con i cittadini***

Abbiamo già sottolineato come sia indispensabile per l'AP dotarsi di una struttura tecnica ed amministrativa adeguata agli obiettivi che intende raggiungere. Per questo motivo metteremo mano alla ridefinizione della struttura secondo le esigenze operative che abbiamo cercato di delineare anche in questo documento.

Porremo particolare attenzione anche alla comunicazione istituzionale ed alla trasparenza dell'attività amministrativa, che riteniamo indispensabile per porci in maniera corretta nei confronti dei diretti interessati e della generalità dei cittadini. A questo scopo, verrà privilegiata la fase dell' "ascolto", al fine di conoscere tutte le istanze provenienti dal territorio di riferimento e individuare così i problemi e le possibili soluzioni. Comunicazione, pubblicazioni adeguate, ristrutturazione del sito e creazione di eventi potranno essere alcuni degli strumenti che utilizzeremo. Recenti esperienze ci hanno confermato come l'apertura degli spazi portuali all'esterno possa rappresentare un'operazione di grande valenza socioculturale, più efficace di tante campagne di comunicazione o di promozione. Attraverso questo tipo di manifestazioni, i cittadini possono riappropriarsi, almeno per un giorno, di spazi normalmente destinati solo all'attività portuale e per questo motivo sconosciuti, percepiti come off-limits e "lontani" dalla realtà quotidiana e contemporaneamente cogliere la complessità e l'importanza del lavoro portuale, la sua valenza. Sarà così più facile raggiungere l'obiettivo di integrare realmente città e porto.

Per accompagnare le diverse fasi di realizzazione del PRP, il quale va nella direzione di far coesistere diverse attività nelle aree demaniali dell'Authority, andrà sviluppata un'adeguata azione di marketing e comunicazione, da realizzarsi in modo collaborativo e sinergico con gli enti locali.

Il percorso intrapreso nella semplificazione burocratica ed amministrativa dovrà proseguire anche riguardo agli aspetti connessi con l'innovazione tecnologica ed anche questi temi, nel loro complesso, saranno in grado di contribuire positivamente alla competitività dello scalo.

### ***Linea strategica 5***

#### ***Il lavoro portuale, sicurezza, safety e ambiente***

Al fine di costruire un nuovo modello di portualità, coerente con la volontà di instaurare un sempre più stretto rapporto fiduciario con la comunità locale, rivolgendo una costante attenzione al mondo del lavoro, l'AP ha deciso di intervenire con decisione nel settore sicurezza. Strumento operativo dovrà essere il Comitato Igiene e Sicurezza del Lavoro, istituito presso il nostro Ente e composto da membri altamente specializzati che fanno parte delle istituzioni interessate, assieme ai rappresentanti del mondo imprenditoriale e di quello del lavoro. Ad una speciale task force è stato affidato il compito di effettuare quotidianamente, all'interno del porto, tutte le verifiche necessarie a valutare le misure di sicurezza previste dalle vigenti normative sulle operazioni ed i servizi portuali: dallo stato del manto stradale alla verifica della pulizia delle aree destinate alla movimentazione delle merci; dal controllo dei permessi di accesso in aree portuali alla verifica del funzionamento dei dispositivi elettronici; dalla verifica delle autorizzazioni uso fiamma/sabbiatura/pittura alla verifica della pulizia e manutenzione delle banchine con relativi arredi e mezzi di sollevamento; dalle modalità con cui vengono effettuate le varie operazioni portuali all'individuazione di eventuali, possibili situazioni di pericolo, ecc. La squadra rafforzerà la consueta attività di controllo compiendo verifiche a tappeto e redigendo periodicamente una relazione sullo stato delle cose. Tale decisione fa seguito alla sottoscrizione con le imprese portuali e le OO.PP. di un protocollo applicativo per la sicurezza sulle previsioni del D.Lgs. 81/2008. Con tale atto è stato chiuso l'iter che ha portato all'adozione, da parte di tutte le imprese operanti nel porto della Spezia, del protocollo applicativo sulla sicurezza, dando piena attuazione ai precedenti protocolli siglati in campo nazionale e locale. Tale accordo prevede anche che il rilascio o il rinnovo delle autorizzazioni per lo svolgimento di attività portuali sia subordinato all'adesione ed al rispetto del protocollo sottoscritto.

Nella seconda parte verranno dettagliatamente illustrate le linee di intervento in materia ambientale.

Quella che qui vorremmo richiamare è l'idea di dare vita ad un vero e proprio Piano Energetico Portuale che riguarda l'elettificazione delle banchine e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

## ***Gli obiettivi operativi***

Dalle cinque linee strategiche individuate in premessa discendono gli obiettivi operativi che individuiamo di seguito. Essi rappresentano una concretizzazione delle linee di condotta principali che guideranno l'operato dell'Autorità nel prossimo triennio. Grazie ad essi ogni anno potremo assegnare ad ogni struttura dell'Ente obiettivi concreti e misurabili.

Lo schema seguente sintetizza le linee strategiche con gli obiettivi operativi.

<b>Linee strategiche</b>	<b>Obiettivi operativi</b>
Le aree di costa del Golfo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Attuazione del PRP e linee di indirizzo</li><li>• Attività crocieristica</li><li>• Cantieristica</li><li>• Turismo e nautica da diporto</li></ul>
La centralità del progetto del waterfront	<ul style="list-style-type: none"><li>• Impianti energetici</li><li>• Il porto mercantile</li><li>• Controllo e razionalizzazione delle aree demaniali</li></ul>
I trasporti per lo sviluppo del porto	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pontremolese-TiBre</li><li>• Interporto di Santo Stefano Magra -Cepim</li></ul>
Efficacia, economicità, efficienza e trasparenza: rapporti con i cittadini	<ul style="list-style-type: none"><li>• Organizzazione risorse umane</li><li>• Azione amministrativa</li><li>• Semplificazione amministrativa</li></ul>
Il lavoro portuale, sicurezza, safety e ambiente	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sicurezza ed igiene sul lavoro</li><li>• Politiche del lavoro</li><li>• Programma di attività ambientali</li><li>• La security portuale</li></ul>
Promozione e sviluppo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marketing e promozione</li></ul>

### **ATTUAZIONE PRP E PROGRAMMI DI INDIRIZZO**

Dopo l'approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale, avvenuta nel dicembre del 2006 da parte del Consiglio Regionale della Liguria, i programmi di implementazione e di razionalizzazione delle attività marittime nel Golfo della Spezia hanno finalmente avuto piena legittimazione. E' in fase di ultimazione la normativa di attuazione del Piano. Per quanto riguarda le prescrizioni la Regione Liguria ha delegato al Comune della Spezia l'istituzione di appositi tavoli di lavoro per accertare che lo sviluppo del PRP sia conforme con quanto previsto dalle autorizzazioni ambientali.

L'attuazione del PRP ha dovuto scontare i ritardi derivanti principalmente da sopravvenute normative di carattere ambientale e da difficoltà sulla ricollocazione delle marine di Canaletto e Fossamastra che ora, senza sottovalutarne la complessità e le difficoltà, siamo però in grado di superare. Anche da ciò deriva l'evidente accelerazione delle realizzazioni in essere e la possibilità di avviare nuovi interventi.

La ripresa delle attività, ma anche e soprattutto la possibilità di tornare a programmare gli interventi futuri in modo più organico e realistico ci consente e ci impone, ora, di fissare obiettivi precisi, stimare tempistiche di progettazione, procedure autorizzative e di finanziamento che, in conformità alle necessità di sviluppo del comprensorio demaniale di competenza, possano giovare di tempi certi e rapidi.

Tra le esigenze prioritarie del PRP vi è certamente quella della razionalizzazione degli spazi demaniali. Attraverso il POT è nostra intenzione sviluppare una visione unitaria del Golfo e del suo rapporto con il mare promuovendo ogni iniziativa volta alla realizzazione degli interventi che lo stesso PRP indica come indispensabili per raggiungere tale obiettivo.

Il raggiungimento di una visione unitaria e condivisa dell'assetto del Golfo, potrà consentire al comprensorio di essere infrastrutturalmente ed organizzativamente pronto ad affrontare le sfide future a partire da quelle poste dalla crisi in atto.

Il POT intende dare piena attuazione alle previsioni del Piano, secondo una sequenza logica di interventi che consenta un migliore e più organico sviluppo delle infrastrutture e delle riqualificazioni previste, in relazione alle possibilità di finanziamento delle opere, siano queste di competenza strettamente pubblica, privata o partecipata.

Le principali direttrici della prima linea strategica lungo le quali si muoverà l'azione dell'AP riguarderanno, dunque, il Porto Mercantile e la riorganizzazione degli spazi ad esso riservati dal PRP, con completamento delle opere di infrastrutturazione del primo bacino (molo Garibaldi e trasferimento infrastrutture ferroviarie a tergo di calata Paita), trasferimento delle attività terminalistiche da calata Paita, razionalizzazione e riorganizzazione di spazi e strutture per i servizi portuali (Rimorchiatori, Piloti, Ormeggiatori, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, ecc.).

Interventi importanti andranno a completare le opere già in corso per l'unificazione dei varchi di ingresso ed uscita dalle aree mercantili al varco Stagnoni (nuova Dogana Stagnoni e strada di collegamento tra aree Stagnoni e terminals del Levante) e nuove opere marittime riguarderanno il completamento del terzo bacino portuale della Spezia (Terminal di Levante e Marina del Canaletto), con trasferimento delle marine "storiche" dei quartieri di Canaletto e Fossamastra, in conformità agli accordi sottoscritti in fase

di approvazione del vigente PRP.

La seconda linea strategica rappresenta l'altro fronte di intervento dell'Autorità Portuale e sarà incentrata sulla realizzazione del progetto di riqualificazione del waterfront della Spezia. Il progetto dell'architetto Thomas Llavador potrà, finalmente, trovare piena attuazione con la realizzazione, entro il prossimo mese di ottobre, del masterplan.

Infine, nuovo e decisivo impulso potrà essere dato ai progetti di riqualificazione dei waterfront dei borghi di Cadimare, Fezzano e Le Grazie, ai progetti di conversione d'uso e di balneabilità della diga foranea, nonché di riqualificazione del seno di Pertusola, nel comune di Lerici.

Contestualmente alle infrastrutturazioni previste nel Porto Mercantile, inoltre, il POT individua come opera prioritaria l'implementazione della prevista fascia di rispetto tra porto e città, con modalità di realizzazione concordate con enti ed amministrazioni locali e nel rispetto di accordi ed impegni già sottoscritti. Lo sviluppo dello scalo, sia in termini di infrastrutture che di movimentazione delle merci, non potrà prescindere dalla realizzazione delle previste opere di miglioramento ambientale.

Al fine di garantire l'equilibrio nell'attuazione delle due prime linee strategiche l'AP si farà interprete degli interessi e delle necessità dei cantieri navali e della nautica da diporto, favorendo le procedure necessarie alla presentazione e all'approvazione di nuovi progetti che i concessionari vorranno avanzare nel triennio (Conferenze di Servizi, intese Stato-Regione, ecc.). Nuovi progetti, volti a migliorare capacità produttive e qualità dei prodotti, riguarderanno la mitilicoltura e l'itticoltura, per integrarne l'attività con le aspettative di balneabilità della diga foranea e di sfruttamento turistico degli specchi acquei limitrofi.

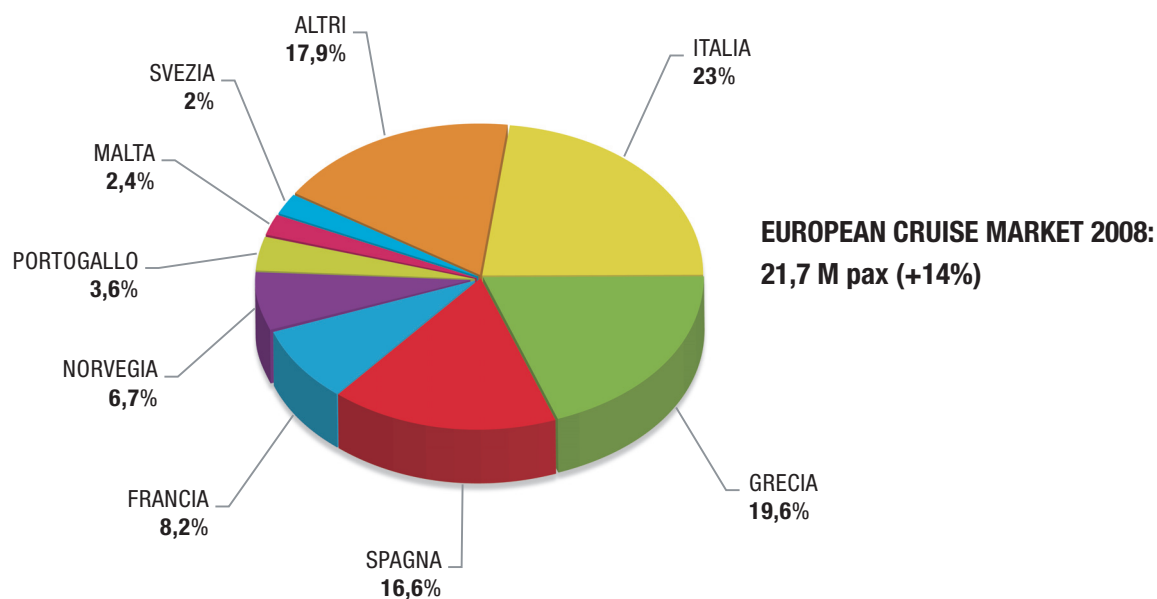
## ATTIVITA' CROCIERISTICA

Negli ultimi anni il settore delle crociere sta vivendo un momento di forte espansione, confermandosi come il comparto che registra la maggiore crescita nel business del turismo. Di particolare interesse appare il mercato del bacino del Mediterraneo che ormai sta consolidando la propria importanza come numero di passeggeri e numero di scali effettuati.

Nuove politiche di marketing, volte a modificare l'orientamento del turista sull'uso della crociera come innovativo mezzo di vacanza alternativa, hanno permesso di spingere un prodotto tradizionalmente percepito di lusso verso un mercato di massa, con tassi di crescita che sono i più alti dell'intero comparto turistico.

Nell'ambito di questo sviluppo, che ha visto il mercato europeo crescere del 14% nel 2008 con quasi 22 milioni di crocieristi, l'Italia gioca un ruolo fondamentale: dopo il forte incremento verificatosi nel 2007 (+27,9%) anche il 2008 ha fatto registrare un ulteriore aumento di crocieristi transitati, con un +11,6% rispetto al 2007.

Su questo settore si stanno moltiplicando le iniziative in ogni parte del nostro Paese e del Mediterraneo. Riteniamo che anche La Spezia possa e debba candidarsi a svolgere un ruolo di primo piano.



L'AP, così come previsto dal PRP, ha avviato una fase sperimentale nel settore crociere con l'installazione di una apposita piattaforma galleggiante per lo sbarco dei passeggeri in posizione antistante il fronte a mare cittadino sulla passeggiata Morin.

Ma appare chiaro che si tratta ancora di attività a livello "pionieristico" che ha sviluppato numeri estremamente modesti. Il vero salto di qualità si otterrà con la realizzazione della stazione crocieristica nella calata Paita che dovrà però anche indurre un cambiamento radicale nella mentalità complessiva della città, dei suoi operatori economici, per essere pronti a cogliere tutte le importanti opportunità che la stazione crocieristica potrà offrire.

## **CANTIERISTICA**

Il settore cantieristico sta vivendo un periodo di crisi piuttosto pesante derivante dalla crisi più generale che ha colpito le strutture economiche e finanziarie mondiali. Il comparto deve essere ora supportato, nella fiducia che presto possa tornare il settore trainante che è stato tra la fine degli anni '90 e l'inizio del nuovo millennio.

Questo ultimo triennio si chiude con l'ultimazione, da parte di Fincantieri e Beconcini/Perini, dei capannoni dedicati alla costruzione di navi di grandi dimensioni, ma sempre in linea con le proprie vocazioni produttive, rispettivamente con scafi a motore e scafi a vela ad alta automazione.

Un progetto di ristrutturazione riguarda il cantiere Baglietto: perfezionata l'intesa Stato-Regione nel febbraio del 2009, il progetto potrebbe richiedere modifiche sostanziali per le mutate esigenze operative del cantiere.

Situazione in parte analoga è quella del cantiere Riva, il cui progetto originale è stato concluso per le parti a terra, mentre le opere a mare restano da essere realizzate.

Risulta in fase di approvazione il progetto di ristrutturazione del cantiere navale della società Michelin, tra Porto Lotti e il cantiere Riva. Detto progetto, seppure attuato in un comprensorio di limitate dimensioni, prevede, nell'approccio alle imbarcazioni ed alle lavorazioni da effettuare, notevoli mutamenti di ordine concettuale.

L'azione dell'AP dovrà rispondere, utilizzando tutti gli strumenti di pianificazione e di possibilità di adattamento, alle nuove esigenze di mercato che il settore dovesse manifestare. Il PRP vigente consente duttilità infrastrutturali (ampliamenti consentiti sino al 25% delle superfici già in concessione) e di programma: dette possibilità potranno essere colte dal settore ed utilizzate avendo chiari e precisi i progetti di rilancio, da attuarsi per superare l'attuale situazione di difficoltà.

## **TURISMO E NAUTICA DA DIPORTO**

Le previsioni di sviluppo e di integrazione delle infrastrutture portuali porteranno grandi trasformazioni anche nei settori del turismo e del diportismo all'interno del Golfo, con importanti riflessi sulle aree limitrofe quali Lerici, Porto Venere e comprensorio Cinque Terre.

La realizzazione del terminal crociere di calata Paita si prevede possa essere il punto di svolta dell'appeal turistico del territorio spezzino. Nei prossimi due anni le attività propedeutiche all'inizio dei lavori della stazione marittima saranno, come già ricordato, uno dei principali impegni dell'AP. Nel frattempo potranno essere perfezionate le fasi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva delle nuove strutture, ottenute le relative approvazioni e reperiti i necessari supporti finanziari, con l'obiettivo di avviare i lavori entro il biennio e di ultimarli entro i due anni successivi.

Dovrà preliminarmente essere definito il tipo di terminal da realizzarsi: se solo di transito o anche di partenza/arrivo (home port).

L'obiettivo, nel primo caso, sarebbe quello di realizzare un terminal che possa divenire scalo di riferimento nella programmazione delle diverse compagnie operanti nel Mediterraneo, con possibilità di accosti brevi (1-2 giorni) per almeno due unità navali e possibilità per i passeggeri di cogliere tutte le opportunità che la città può offrire e la possibilità di sfruttare le bellezze del comprensorio. L'eventuale realizzazione anche di un home port comporterebbe una maggiore ricaduta occupazionale, ma anche un maggior impatto territoriale, del quale bisognerebbe verificare la sostenibilità.

Grande attenzione viene poi riservata dal PRP al tema della nautica da diporto, sia per quanto attiene gli aspetti cantieristico ed artigianale, sia per quel che concerne i posti barca utili interni al Golfo.

La razionalizzazione degli spazi e delle attività previsti dal PRP consentiranno di evitare qualsiasi riduzione nelle disponibilità esistenti. Le ricollocazioni in aree logisticamente più adatte per la nautica del Canaletto e di Fossamastra prevedono il mantenimento delle attuali disponibilità in termini di posti barca, mentre il porto Mirabello, il nuovo molo Italia previsto nel progetto di waterfront e nuovi spazi a mare da reperirsi in aree militari tra Marola e Cadimare potranno consentire l'implementazione dell'offerta di strutture nautiche all'interno del Golfo. I programmi dell'AP dunque, riguarderanno la progettazione delle opere relative al nuovo molo Italia e la pubblicazione dei bandi di concorso per la redazione di proposte progettuali di riqualificazione, in chiave diportistica, delle aree del ponente, una volta rese disponibili dalla Marina Militare e dall'Aeronautica, con l'obiettivo di realizzare i posti barca previsti dal PRP.

Le attività artigianali avranno nuove infrastrutture per potenziali sviluppi o nuovi insediamenti presso la nuova darsena Pagliari e, in adiacenza a questa, sulla banchina alla radice del molo ENEL, in corso di ristrutturazione e di conversione d'uso.

Interventi di riqualificazione delle banchine di Cadimare, di Fezzano, delle Grazie, alcuni già completati ed altri in corso di realizzazione o previsti nei mesi a venire, garantiranno ai borghi del Ponente, laddove cioè la nautica da diporto ha assunto, e continuerà principalmente ad avere, i caratteri tipici dell'attività sociale e sportiva, ormeggi sicuri ed attrezzati.

Anche per lo sviluppo della nautica, si pone comunque l'esigenza di una costante verifica della sua sostenibilità sociale e ambientale.

La prossima ultimazione del porto Mirabello, che oltre ad immettere sul mercato della nautica da diporto

nuovi posti barca, consentirà di disporre sul lato nord del molo principale un sistema formato anche da pontili galleggianti capace di ospitare un numero di posti barca attualmente stimati in ca. 700.

In questi pontili dovranno essere collocate le imbarcazioni che attualmente si trovano all'interno delle strutture che costituiscono la marina del Canaletto per poter dare in tal modo avvio ai lavori di costruzione del terzo bacino portuale.

Altro importante intervento (inizio previsto per fine autunno 2009 e completamento nell'estate 2011) sarà la costruzione, da parte della società Lotti della nuova darsena, in proseguimento alla struttura esistente, nella quale la società ha programmato ormeggi dalle 15 alle 18 unità da diporto di oltre 50 metri di lunghezza.

Al fine di assecondare e dare impulso alla tendenza di questi ultimi anni, con il Golfo della Spezia meta delle più prestigiose vele d'epoca mondiali, l'AP ha in corso, in località Le Grazie di Porto Venere, l'allestimento di una banchina in acciaio e legno della lunghezza di ca. 100 metri nella zona che precede l'entrata del Varignano, dove le "regine del mare" potranno ormeggiare e fare bella mostra delle proprie caratteristiche.

Il crescente interesse rivolto negli ultimi anni al tema della balneazione nel Golfo, ha trovato recenti sviluppi soprattutto in progetti di riqualificazione e parziale conversione d'uso della diga foranea.

E' intenzione dell'AP vagliare ogni proposta o iniziativa rivolta al raggiungimento degli obiettivi, concordati anche con enti e istituzioni locali, sulla possibile convivenza di strutture rivolte alla balneazione ed attività di mitilicoltura oggi già presenti.

Studi in tale direzione sono stati commissionati all'Università di Pisa: le proposte avanzate per una nuova e più produttiva dislocazione vivaistica, in conformazioni non contrastanti con eventuali possibili strutture balneari, sono e saranno sottoposte all'attenzione di associazioni ed enti interessati per raggiungere le necessarie intese.

## ***IMPIANTI ENERGETICI***

I terminal ENEL, Arcola Petrolifera e GNL Italia a Panigaglia rappresentano realtà consolidate nel panorama delle attività mercantili interne al Golfo. 911 mila tonnellate è il quantitativo complessivo delle rinfuse liquide sbarcate nel primo semestre 2009, cui devono sommarsi 372 mila tonnellate di carbone movimentate presso il terminal ENEL.

La razionalizzazione delle aree demaniali indicata dal PRP sarà funzionale alla realizzazione del terzo bacino e dovrà prevedere un riassetto delle aree oggi occupate, con particolare riferimento alle banchine. E' altresì auspicabile che i terminal del Levante, ENEL e Arcola Petrolifera, trovino una collocazione comune all'interno dell'ambito commerciale. A tale scopo, sono in corso studi di fattibilità che tengano conto degli aspetti infrastrutturali e di sicurezza per il trasferimento del terminal petrolifero nel molo Enel.

Capitolo a parte merita il terminal GNL. Il Piano Regolatore Portuale prevede il mantenimento dell'impianto di rigassificazione. Oggi però dobbiamo confrontarci con la richiesta di implementazione del terminal di Panigaglia avanzata dalla proprietà e sottoposta all'attenzione di enti e amministrazioni locali. Da un confronto aperto tra enti, istituzioni e società interessate dovrà necessariamente scaturire, in tempi ragionevoli, un'intesa sul futuro del terminal.

Rimane tuttavia necessario rivedere gli aspetti di sicurezza, legati alla presenza di navi cisterna alla fonda in rada.

## ***IL PORTO MERCANTILE***

La crisi economica in corso ha prodotto effetti non trascurabili sui mercati globali, effetti poi riscontrabili anche nella flessione degli scambi commerciali internazionali. I porti, crocevia obbligati di detti scambi, riflettono la situazione di stallo. Il porto della Spezia, in particolare, ha visto una flessione generale dei traffici pari a circa il 22-23% nei primi sei mesi dell'anno 2009 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I contenitori movimentati sono stati 503.512 teus, le merci varie pari a 5.785.000 tonnellate, mentre la movimentazione complessiva è stata di 7.223.000 tonnellate.

La crisi non deve e non può essere un punto di arrivo: deve piuttosto essere l'occasione per riordinare le idee e formulare programmi di sviluppo che consentano allo scalo di essere pronto a cogliere le opportunità che il mercato potrà offrire al momento della ripartenza.

La realizzazione delle opere previste dal PRP, più che un potenziamento rappresentano una razionalizzazione del nostro porto e la sua riunificazione. In particolare l'ampliamento delle banchine portuali nel terzo bacino potrà avere effettivo inizio una volta perfezionato il trasferimento delle marine di Canaletto e Fossamastra.

Accordi precedentemente intercorsi prevedono che parte della strutture diportistiche del Canaletto vengano ricollocate presso il porto Mirabello, oggi in avanzata fase di realizzazione. Già entro novembre potrebbero essere installati i pontili necessari alla parziale ricollocazione.

Alcune attività artigianali legate alla nautica presenti alla marina del Canaletto hanno già trovato nuovi spazi alla costruenda darsena in località Pagliari, anch'essa in fase di completamento con l'installazione del ponte mobile su Viale S. Bartolomeo.

Per il trasferimento della marina di Fossamastra, sono in corso di elaborazione i progetti di trasformazione e conversione d'uso del molo Pagliari per poter accogliere le strutture da diporto oggi allocate in area antistante il borgo di Fossamastra, in corrispondenza del diffusore ENEL.

La progettazione esecutiva delle opere del nuovo molo al servizio di Mariperman è in fase di completamento; la pubblicazione del bando, pertanto, prevista già entro ottobre.

Dopo il trasferimento delle attività presenti oggi nella marina del Canaletto si procederà con l'affidamento dei lavori di completamento del terminal Ravano, con allargamento dei piazzali e della banchina operativa alla marina del Canaletto. Al termine dei lavori, avviabili già il prossimo anno, l'ampliamento degli spazi mercantili sarà pari a 50.000 metri quadrati.

Completati i lavori di riqualificazione del molo Pagliari, potrà essere avviato il trasferimento delle attività diportistiche della marina di Fossamastra e potranno quindi essere completati gli ampliamenti previsti per il nuovo terminal di Levante, in adiacenza al terminal Tarros già presente in zona, per ulteriori 90.000 metri quadrati circa. Le nuove strutture sopra descritte andranno ad integrare gli spazi mercantili destinati alla movimentazione di merci containerizzate, consentendo ai terminal il raggiungimento degli obiettivi fissati dal PRP.

In concomitanza con le nuove strutture mercantili vedrà attuazione anche la fascia di rispetto da realizzarsi tra piazzali portuali e quartieri del Levante. La zona a verde, oltre che allontanare le zone operative dai quartieri residenziali, potrà fungere da vera e propria barriera a polveri e rumore, da collegamento tra quartieri del Levante e centro cittadino oltre a creare spazi utili per servizi ed attività ricreative. Idee pro-

gettuali in tal senso sono già al vaglio dell'AP; proposte interessanti riguardano anche la creazione di affacci sopraelevati che consentano di migliorare la visibilità delle attività portuali, migliorandone l'integrazione nel tessuto culturale urbano.

Un primo lotto di intervento di detta fascia di rispetto ha riguardato la riqualificazione e la conversione d'uso delle aree ex FF.SS. su viale S. Bartolomeo, tra via Giulio della Torre e via del Molo, con la realizzazione di un primo tratto di pista ciclabile ed aree verdi attrezzate. Il progetto prevedeva anche la realizzazione di una passerella pedonale in carpenteria metallica, strallata, in adiacenza al viadotto di viale S. Bartolomeo. Per fallimento dell'Impresa aggiudicataria dei lavori, detta opera è stata solo in parte realizzata fuori opera; è già in programma la nuova gara d'affidamento per poter ultimare anche detta passerella entro il 2010.

Il Porto Mercantile subirà, poi, nei prossimi tre anni una trasformazione sostanziale anche nelle strutture del primo bacino "storico": il completamento dei lavori di ampliamento e di ristrutturazione del molo Garibaldi consentiranno il trasferimento delle attività terminalistiche oggi svolte su calata Paita e l'avvio delle opere di trasferimento dei binari ferroviari del "fascio Italia" a tergo della calata Malaspina ed Artom. Secondo quanto previsto dal PRP, il molo Garibaldi resterà il polo delle merci varie del Porto della Spezia; la destinazione d'uso verrà, dunque, mantenuta ed ottimizzata sia in termini di efficienza che di efficacia, proprio per renderne appetibili gli spazi e le attrezzature al momento della ripresa dei traffici.

Il varco San Cipriano diverrà il nuovo limite ovest dell'area mercantile e calata Paita potrà essere interessata dai lavori di realizzazione della prima stazione marittima per navi da crociera della Spezia e, più in generale, per la riqualificazione dell'intero waterfront cittadino. I lavori in tale direzione sono, peraltro, già di fatto iniziati: la demolizione dei silos ex Italiana Coke è stata oggetto di gara d'appalto; i lavori potranno dunque iniziare a breve.

Azioni propedeutiche alla riorganizzazione del primo bacino in chiave waterfront riguardano e riguarderanno la ricollocazione, strategica e funzionale alle esigenze del porto e della futura stazione crocieristica, di tutti i servizi portuali oggi insistenti lungo il molo Italia (Ormeggiatori, Piloti, Rimorchiatori) nonché di Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera. Una darsena loro dedicata è prevista in testata al molo Garibaldi, con edificio a tergo quale struttura di supporto alle attività svolte da società ed enti sopra menzionati.

Infine, ancora in attuazione alla riorganizzazione del fronte mare, sono già in corso di studio e di definizione opere necessarie alla riqualificazione della banchina Revel per il trasferimento della flotta pescherecci, in accordo con la Marina Militare.

Peraltro, lo stesso progetto prevede la realizzazione di un collegamento pedonale della stessa Revel al porto Mirabello, con conseguente allungamento della passeggiata a mare, in prosecuzione di via del Prione e di via Diaz ai moli del nuovo porticciolo. Interventi, questi ultimi, ancora nella direzione tracciata dal PRP, con riorganizzazione delle attività del Golfo e riqualificazione delle infrastrutture, con ottimizzazione degli spazi e garanzie di sviluppo per il settore portuale, turistico e nautico.

Le infrastrutture viarie a servizio dello scalo subiranno, nei prossimi mesi, una ulteriore ottimizzazione: i lavori in corso per la realizzazione dei nuovi fabbricati destinati all'Agenzia delle Dogane, alla Guardia di Finanza ed alle Agenzie Marittime presso l'area degli Stagnoni consentiranno l'unificazione dei varchi di ingresso/uscita dal porto presso dette strutture, con eliminazione del traffico pesante ancora interferente

con le viabilità locali. Nella stessa direzione devono essere inquadrati gli interventi relativi al nuovo svincolo autostradale delle Pianazze (primo lotto oramai ultimato e prossimo all'apertura) e la nuova strada di collegamento a raso tra aree Stagnoni e terminal del levante portuale (Ravano e Tarros) oggi in fase di progettazione e frutto di accordi intercorsi tra SALT, RFI e la stessa AP.

Interventi programmati di manutenzione e di bonifica dei fondali marini saranno temi dominanti anche per i prossimi anni: la conclusione del dragaggio negli specchi acquei antistanti il terminal Ravano, primo intervento di bonifica ed escavo nel porto mercantile della Spezia dopo l'inserimento di questi nel sito di interesse nazionale di Pitelli, è prevista entro fine anno. Seguiranno gli interventi previsti dai Decreti Interministeriali del dicembre 2006 e riguardanti il bacino di evoluzione navi, il molo Fornelli a Levante, il molo Garibaldi ed il molo Italia, secondo programmi di intervento successivi ed in accordo alle possibilità di conferimento dei materiali di risulta in idonei siti di recapito, che ci auguriamo possano essere individuati prevalentemente nella nostra provincia, ed alla reperibilità dei necessari finanziamenti.

## ***VALORIZZAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO***

Allo scopo di monitorare le attività delle imprese operanti in porto, l'AP ha programmato una serie di controlli dei piani di attività contenuti negli atti di concessione. Sarà quindi appurata la rispondenza dell'effettivo utilizzo delle aree quali risorse portuali con quanto dichiarato dalle imprese terminaliste nel momento dell'assegnazione delle aree per lo svolgimento delle attività.

Sarà inoltre programmato un controllo sulle previsioni di traffico contenute nei piani in modo da verificare il bilanciamento delle domanda con l'offerta.

In definitiva si ritiene indispensabile verificare il rispetto del programma presentato dall'impresa nell'esercizio delle operazioni portuali oltre al permanere dei requisiti posseduti dalle imprese al momento del rilascio della concessione.

In accordo con gli enti locali interessati il controllo e la razionalizzazione saranno estesi anche alle aree assegnate alle attività cantieristiche e diportistiche.

### **PONTREMOLESE - TIBRE**

#### **INTERPORTO DI S. STEFANO MAGRA E CEPIM DI PARMA**

Passando all'esame della terza linea strategica illustriamo gli obiettivi operativi legati alla mobilità ed ai trasporti: Pontremolese, Tibre, interporto di S. Stefano Magra e Cepim Parma.

La competitività dell'intero sistema paese passa attraverso la valorizzazione dei suoi collegamenti infrastrutturali. Tra questi risultano essere per noi strategici i corridoi plurimodali definiti nel piano generale dei trasporti dell'UE: Corridoio 1 (Berlino-Palermo) e Corridoio 5 (Lisbona-Kiev). In questo assetto si inserisce il corridoio Ti.Bre all'interno del quale riveste un carattere di primaria importanza la linea ferroviaria Pontremolese, il cui potenziamento metterà i porti dell'alto Tirreno in condizione di servire non solo il mercato "domestico", ma anche di proporsi lo scopo di raggiungere i mercati della Baviera e dell'Europa centro-orientale, che è uno degli obiettivi strategici di crescita e sviluppo della AP.

Da un'analisi relativa al trasporto dei contenitori, le merci in import vengono inoltrate dal porto della Spezia per circa il 30%, via ferrovia e per il restante 70% via gomma. La quota del 30%, che resta comunque la più elevata nel nostro paese, potrà e dovrà essere ulteriormente incrementata con il completamento dei lavori di raddoppio della Pontremolese e con l'ampliamento del bacino di destinazione delle merci, in quanto per le brevi distanze risulta essere più conveniente il trasporto su gomma rispetto a quello su ferro.

Infatti, le merci destinate all'export, vengono trasportate già oggi prevalentemente via ferrovia, soprattutto quelle con provenienza Emilia Romagna, Lombardia e Veneto, laddove cioè le distanze di trasporto rendono più competitiva la modalità ferro rispetto a quella gomma.

E' in questo contesto che deve essere inquadrato e compreso il progetto di implementazione delle infrastrutture retro portuali di S. Stefano Magra. L'area retro portuale di S. Stefano Magra dovrà essere trasformata in interporto e terminal ferroviario portuale, con infrastrutture che permetteranno arrivi e spedizioni di treni completi, con strutture dedicate alla movimentazione delle merci ed alle operazioni di groupage.

Si profila dunque la creazione di un unico ed efficiente complesso logistico dedicato a deposito, smistamento e spedizione delle merci containerizzate con il possibile sviluppo di servizi ed attività accessorie a quelle portuali. Lo scopo è quello di ridurre la presenza di contenitori vuoti, privilegiando la lavorazione e movimentazione dei pieni. A questi fini l'AP proporrà l'estensione della propria circoscrizione alle aree "retroportuali" di S. Stefano Magra, ampliando l'area doganale oggi esistente.

La conversione d'uso dello scalo ferroviario, oggi fortemente sotto utilizzato, a terminal ferroviario portuale, secondo i moderni e già affermati modelli di operatività, consentirà di amplificare la capacità di ingresso ed uscita delle merci nel porto della Spezia e di ottimizzare la pianificazione del collegamento ferroviario nell'arco temporale giornaliero, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale attraverso la massiccia utilizzazione delle infrastrutture e del servizio intermodale.

Questa proposta, condivisa dalle amministrazioni locali (Comune e Provincia) e della Regione Liguria, ha trovato piena condivisione da parte della Regione Emilia Romagna, della Provincia di Parma e del Cepim di Parma che, assieme all'amplificazione delle capacità produttive del porto della Spezia, vedrebbe accre-

scere anche le proprie, in un reticolo operativo che integra e distribuisce le funzioni portuali in un sistema di nodi lungo la filiera infrastrutturale esistente.

Detti nodi verrebbero ad essere costituiti dal porto della Spezia, dal terminal ferroviario di S. Stefano Magra e dall'interporto di Parma, tra loro interconnessi da una linea ferroviaria (la Pontremolese) che, ancorché inadeguata, con opportuni adattamenti potrebbe già essere utilizzata per il servizio di navettamento.

Il progetto è stato già illustrato ad RFI S.p.A. con cui sono in corso contatti e trattative.

Con enti ed istituzioni locali dovranno essere valutate le conseguenze dell'intervento sul territorio, affinché ne possano essere verificate ed apprezzate le potenzialità e le prevedibili ricadute occupazionali e produttive.

Relativamente alla linea ferroviaria Pontremolese, l'AP ritiene indispensabile ed urgente il pronto utilizzo dei finanziamenti e l'ultimazione dei lavori attualmente in corso. In attesa di questi interventi strutturali l'AP sostiene che sussistano già oggi le condizioni per poter incrementare il trasporto merci in direzione Parma, in virtù della possibilità di individuare sulla linea una traccia oraria sia in andata sia in ritorno, anche attraverso la costituzione di un'ideale società che effettui il servizio di navettamento con l'acquisizione o noleggio di locomotori.

## **ORGANIZZAZIONE E RISORSE UMANE**

A seguito della delibera del Comitato Portuale 8/2008 del 19.6.2008 e dell'avvenuta approvazione del Ministero delle Infrastrutture del 4/7/2008, la pianta organica dell'Ente risulta essere oggi di 39 unità, scontando la cancellazione delle posizioni di Capo Dipartimento Amministrativo e di Capo Dipartimento Personale e AA.GG. intervenute nel corso del 2008.

L'intendimento dell'AP è quello di gestire efficacemente le proprie attribuzioni superando una impostazione prevalentemente burocratica.

In coerenza con i profondi cambiamenti intervenuti nell'ambito delle amministrazioni pubbliche anche l'AP ha avviato un processo riorganizzativo, partendo dal presupposto di riorientare l'azione dell'amministrazione verso l'indirizzo, la programmazione ed il coordinamento delle attività svolta nell'ambito di propria competenza.

Il rinnovamento parte dall'esigenza di ottenere un incremento qualitativo dei servizi erogati, ma passa obbligatoriamente ed inevitabilmente attraverso il ripensamento complessivo del servizio e, soprattutto, attraverso miglioramenti nell'efficienza del processo organizzativo interno.

L'Ente ha avviato un processo di riorganizzazione attraverso un'impostazione che prevede anche la valorizzazione delle risorse esistenti attraverso il riconoscimento delle effettive competenze e favorendone l'accrescimento professionale.

E' stato affidato ad una società di riferimento nel settore dell'organizzazione aziendale, l'incarico di svolgere un'analisi finalizzata alla definizione di un modello organizzativo affidabile e qualificato, che è all'ordine del giorno del Comitato.

Tenuto conto delle esigenze già manifestate e dello sviluppo del nuovo modello organizzativo, che peraltro non trascurerà quanto già realizzato efficacemente in altre AP e quanto evidenziato dalle organizzazioni sindacali, si rileva la necessità di adeguare la consistenza numerica dell'organico, ricordando che l'attuale pianta organica non risulta conforme alle esigenze funzionali.

Al fine di fornire il necessario supporto conoscitivo e operativo al processo di sviluppo individuato, è stata realizzata una ricognizione e classificazione delle competenze interne, finalizzata alla elaborazione di un Piano di Formazione triennale dedicato a tutto il personale dipendente.

Nell'ambito del processo evolutivo di informatizzazione delle procedure dell'Ente di cui si tratta più specificatamente in materia di e-government, sarà inoltre adottato, nel breve termine, un nuovo sistema di gestione paghe che, unitamente ai provvedimenti di carattere organizzativo adottati nella gestione del personale, consentirà la gestione diretta di attività attualmente affidate in outsourcing.

## **AZIONE AMMINISTRATIVA**

### ***Risorse ed autonomia finanziaria***

L'espletamento delle missioni istituzionali dell'Ente, lo sviluppo delle attività portuali, ed in primis la realizzazione degli importanti interventi di infrastrutturazione che discendono dal Piano Regolatore Portuale non può prescindere dalla attenta valutazione e programmazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli obiettivi prefissati.

Dal punto di vista interno, la strutturazione dell'Ente in centri di costo facenti capo al Segretario Generale, rispondenti a specifiche funzioni e dotati di autonomia gestionale, nel rispetto dei programmi e delle linee direttive definite dagli organi dell'Ente, ha consentito già dal 2009 una definizione del budget complessivo e dunque del bilancio di previsione più mirato e puntuale.

Contemporaneamente, a valle è stato attivato un sistema di rilevazione contabile che consente un monitoraggio costante dei dati e delle risultanze della gestione corrente, sia a livello di entrate che di uscite, nonché del complesso degli investimenti in corso di realizzazione e delle sue implicazioni, ai fini della valutazione delle risorse necessarie e del mantenimento di una sana ed efficiente gestione a livello di equilibrio economico e finanziario.

Le disposizioni di legge degli ultimi anni in materia di bilancio dello Stato hanno introdotto alcune norme sulla strada dell'autonomia finanziaria delle AP che si possono rappresentare nei seguenti elementi:

- 1) dal 2006 le tasse portuali sulle merci sbarcate/imbarcate sono state trasferite interamente alle AP;
- 2) dal 2007 sono state interamente trasferite anche il gettito sulla tassa erariale sulle merci sbarcate/imbarcate ed il gettito della tassa di ancoraggio;
- 3) possono essere istituite sovrattasse sulle merci sbarcate/imbarcate per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione;
- 4) possono essere istituite addizionali su canoni, tasse e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e servizi di sicurezza portuali.

Contestualmente sono stati però soppressi i contributi per le manutenzioni ordinarie e straordinarie a carico del Ministero delle Infrastrutture da ottenersi attraverso apposite convenzioni.

Il Porto della Spezia, per effetto di quanto sopra, negli esercizi 2006-2007-2008 ha registrato un gettito crescente che nel 2008 è risultato pari a Euro 10.886.512. Non ha dato alcun risultato la norma cosiddetta dell'Extragettito che auspichiamo venga sostituita con la possibilità di trattenere una quota, anche piccola, delle entrate generate dall'attività del porto. Tale possibilità è indispensabile per finanziare gli investimenti alle grandi opere infrastrutturali che sono necessarie ai porti per mantenere ed accrescere la propria competitività.

Il processo verso l'autonomia è dunque ancora lontano dalla sua conclusione e perfezionamento, stante l'entità degli interventi programmati, dei relativi costi di realizzazione e la insufficienza delle risorse disponibili; sebbene sia attualmente ancora da valutare l'effetto del DPR 107/2009 concernente la revisione

delle tasse e dei diritti marittimi, su cui pesa il ritardo nell'emanazione dei decreti attuativi sulle quote dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da destinare a ciascuna AP, non si ritiene che ciò possa produrre effetti rilevanti stante l'attuale situazione di crisi.

La mancanza di risorse provenienti dal bilancio statale è stata dunque compensata solo parzialmente e non esaustivamente dai tributi aggiuntivi.

Ciò nonostante, ci proponiamo di finanziare una quota consistente degli investimenti previsti attraverso l'accensione di un mutuo di durata pluriennale, da attivarsi nel momento in cui si manifesterà la necessità di provvista finanziaria, mutuo che sarà rimborsato con le risorse ed i risparmi derivanti da una attenta ed oculata gestione della parte corrente, e dei conseguenti flussi finanziari positivi.

## **SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA**

### ***E-government***

Com'è noto, nel corso degli ultimi anni l'orientamento di questa AP è stato indirizzato a migliorare l'efficienza, la trasparenza e l'economicità della propria azione amministrativa attraverso un progetto di innovazione complessiva dei servizi che prevede anche l'erogazione telematica e on line dei servizi, ma transita obbligatoriamente ed inevitabilmente attraverso il ripensamento complessivo del servizio.

In tal senso è in via di sviluppo un supporto informatico ed organizzativo strettamente connesso ai temi e-government, atteso che una visione integrata dell'innovazione non può essere dettata unicamente dall'applicazione di tecnologie, ma è necessario tener conto della semplificazione dei processi amministrativi e della sostenibilità degli stessi.

Tale attività è stata avviata mediante l'adozione del "Progetto di razionalizzazione ed informatizzazione delle procedure amministrative dell'Ente" redatto in conformità alle linee guida in materia di digitalizzazione dell'amministrazione.

In continuità a quanto già realizzato in tale contesto, si stanno implementando nell'ambito del nuovo portale telematico, aree web riservate, attraverso le quali è consentito all'utenza l'interazione con l'Ente favorendo, anche attraverso strumenti di workflow, la visibilità "just in time" dello stato delle proprie pratiche e l'accesso ad un estesa gamma di servizi.

Nell'ottica di ottimizzazione del processo "paperless", sono state inoltre avviate le procedure per la completa smaterializzazione e digitalizzazione degli archivi dell'Ente e dei flussi documentali interni.

Nell'ambito del processo evolutivo di informatizzazione delle procedure dell'Ente sarà inoltre adottato, nel breve termine, un nuovo sistema di gestione paghe che, unitamente ai provvedimenti di carattere organizzativo adottati nella gestione del personale, consentirà la gestione diretta di attività attualmente affidate in outsourcing.

Per il prossimo triennio l'Ente intende perseguire l'obiettivo di sviluppare un servizio all'utenza di elevata qualità attraverso il consolidamento delle fasi di innovazione in atto e mirate in particolare alla semplificazione delle procedure.

## **SICUREZZA ED IGIENE SUL LAVORO**

In adempimento di quanto previsto all'art.6 della Legge 84/94, in attuazione dell'art. 24 (cfr.: art. 2, comma 2, legge 23 dicembre 1996, n. 647) e della normativa di settore in materia di sicurezza (D.Lgs. 272/1999), nel corso del triennio trascorso l'AP ha dato inizio ad un percorso di implementazione delle attività di sorveglianza e di controllo per finalità preventive/antinfortunistiche attinenti allo svolgimento di attività esercitate nelle aree demaniali di competenza dell'Ente.

Senza trascurare l'aspetto dei controlli puntuali e costanti nelle aree operative di terminal e cantieri, l'operato dell'AP è stato prevalentemente teso alla creazione di un rapporto di collaborazione con le organizzazioni dei lavoratori, i concessionari, gli operatori portuali e gli enti preposti al controllo in materia di safety.

In quest'ottica, sono state stabilite le modalità di gestione delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso ed è in fase di affinamento l'implementazione di un programma di gestione che prevede lo scambio di informazioni in tempo reale tra l'AP, l'Autorità Marittima, il Corpo dei Vigili del Fuoco, il servizio Chimico di Porto, le Agenzie Marittime ed i Terminalisti.

Inoltre è stata svolta un'attività giornaliera di controllo della viabilità portuale in coordinamento con le altre autorità competenti (Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera).

Adottando il sistema informatizzato "backoffice", che consente la registrazione in tempo reale dei dati inerenti gli infortuni sui luoghi di lavoro (terminal, cantieri e imprese portuali) è possibile rilevare periodicamente i dati sul numero e sulla tipologia di infortunio, per poter eventualmente intervenire con misure mirate ed appropriate.

L'AP intende proseguire sulla strada intrapresa (coordinamento, verifica e controllo in materia di sicurezza), ponendosi l'obiettivo di incentivare le attività formative indirizzate alla prevenzione degli infortuni e rafforzando inoltre, nell'ambito del Comitato di Igiene e Sicurezza, il ruolo di coordinamento fra gli enti preposti al controllo in materia di safety.

Nel dettaglio il programma del prossimo triennio si pone come obiettivo la valorizzazione del tema della sicurezza nei luoghi di lavoro, anche e soprattutto alla luce delle nuove disposizioni emanate nell'anno in corso e contenute nel Testo Unico della Sicurezza (D.Lgs. 81 del 9 Aprile 2008 e succ. modifiche). Recependo le indicazioni del Ministero della Salute e della Previdenza Sociale, si intende sensibilizzare ulteriormente la prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro, diffondendo la cultura della sicurezza attraverso percorsi formativi rivolti, in modo particolare, ai giovani lavoratori e pianificando l'esecuzione periodica di giornate formative sul tema della sicurezza dedicate ad RSPP ed RLS, oltre agli addetti alla sicurezza dei diversi enti e organismi coinvolti.

Il percorso individuato si applica, ed è questa una delle novità più rilevanti del nuovo Testo Unico, a tutti i settori e a tutti i lavoratori, indipendentemente dal tipo di rapporto di lavoro che li regola, subordinato, flessibile ed autonomo.

In accordo con i criteri fondamentali espressi nel nuovo Testo Unico, si intende in generale mettere in atto misure che favoriscano la sicurezza non come un obbligo, ma come un obiettivo della gestione dell'impresa e quindi parte integrante di essa.

A questo proposito è stata costituita recentemente una squadra cui è stato affidato il compito di effettuare quotidianamente, all'interno del porto, tutte le verifiche necessarie a valutare le misure di sicurezza previste dalle vigenti normative sulle operazioni ed i servizi portuali.

Particolare attenzione sarà poi rivolta agli aggiornamenti disposti dal nuovo Testo Unico, con il quale vengono introdotte importanti disposizioni ai fini della tutela della sicurezza dei lavoratori; tra queste l'obbligo di redigere il documento DUVRI da parte del datore di lavoro che, nello specifico, valuterà i rischi derivanti da possibili interferenze delle lavorazioni date in appalto e lo svolgimento dell'attività lavorativa della propria società.

Durante i diversi incontri del Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro, che si sono svolti come previsto dall'art.7 D.Lgs. 272/99, sono state affrontate questioni rilevanti per la sicurezza e l'igiene del lavoro: per l'approfondimento di queste tematiche si è deciso di costruire apposite commissioni con l'obiettivo di ricavarne strumenti di lavoro condivisi per il superamento delle problematiche connesse.

In riferimento alle problematiche inerenti le operazioni portuali in particolari condizioni meteorologiche, la commissione ha provveduto allo studio e all'eventuale miglioramento delle procedure attualmente in essere nei terminal; inoltre, il progetto "Vento e porti", tuttora in corso, si propone di contribuire a migliorare la sicurezza di persone e strutture in tutte le aree operative del porto avvalendosi della fornitura e messa in opera di quattro stazioni di rilevamento per il monitoraggio delle condizioni meteo proprio attraverso l'acquisizione di dati relativi alla direzione e velocità del vento.

La finalità dell'appalto è quella di fornire uno strumento di studio della previsione del vento atteso, a medio (24-12 ore) e breve termine (fino a un'ora) in tutte le zone del porto, applicando metodologie e calcoli che consentano di considerare le turbolenze fino ad un'altezza corrispondente alla sommità delle gru di maggiori dimensioni (attuatore scientifico partner: il DICAT, Dipartimento di Ingegneria delle Costruzioni, dell'Ambiente e del Territorio dell'Università di Genova coadiuvato dal DIFI, Dipartimento di Fisica).

La peculiarità delle attività portuali e cantieristiche ed i rischi ad esse connessi, pongono la necessità di una continua verifica delle procedure e del rispetto delle norme. Per questo è stato elaborato un protocollo d'intesa tra OO.SS. datori di lavori ed enti preposti alla vigilanza per dare avvio ad un impegno comune e condiviso per l'effettivo miglioramento della prevenzione e sicurezza nel porto della Spezia, anche ampliando le possibilità di verifica e di applicazione di sanzioni amministrative direttamente da parte di personale AP, soprattutto in merito al rispetto delle specifiche ordinanze in materia di sicurezza, emanate od emanande dall'Ente nelle aree di propria competenza.

Le parole chiave dei prossimi anni saranno: innovazione, semplificazione, aggiornamento, formazione, il tutto finalizzato ad una maggiore prevenzione della salute dei lavoratori e, più in generale, alla diffusione della cultura della sicurezza.

## POLITICHE DEL LAVORO

Nel corso del 2008 si è confermato il trend di crescita degli addetti direttamente interessati al ciclo produttivo portuale che ha raggiunto 1.332 unità rispetto ai 1.301 del 2007, intendendo in tal senso i dipendenti delle imprese portuali concessionarie (terminalisti) e quelli delle imprese portuali autorizzate ex art.16 Legge 84/94 direttamente coinvolti nel ciclo operativo portuale, confermando la ricaduta occupazionale riconducibile al settore container che impiega l'83% degli addetti.

Si rileva, a fronte di un incremento occupazionale complessivo, una flessione degli addetti dedicati alle attività del settore general cargo e un aumento delle risorse impiegate nel settore container.

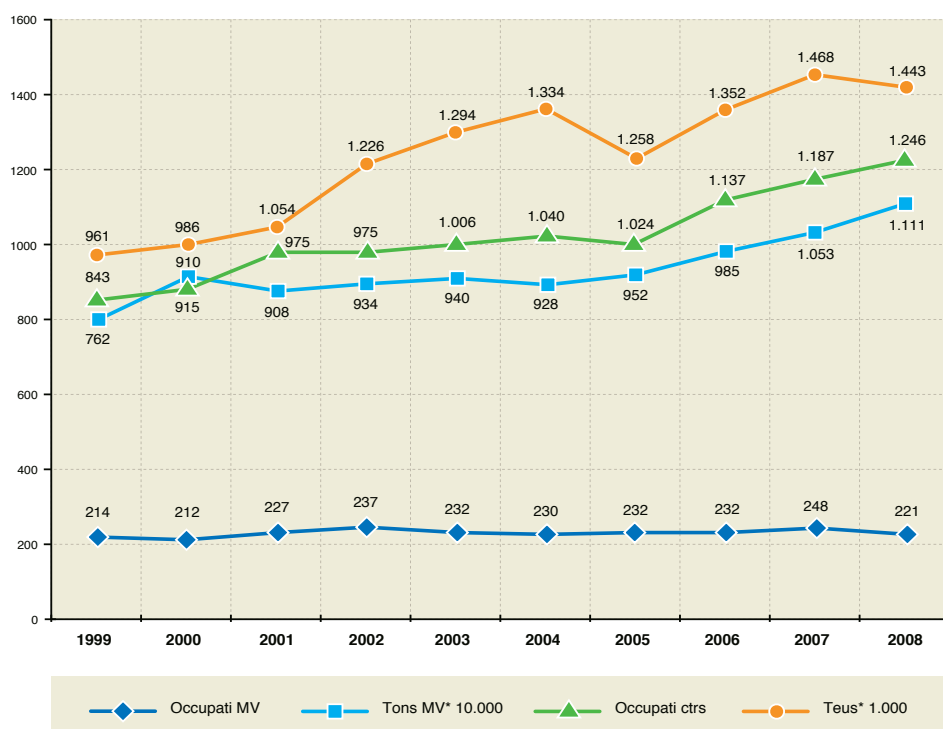
Risulta evidente come gli effetti economici conseguenti alle attività di un porto tendano a mutare nel tempo, in funzione della capacità di adeguamento dello stesso all'affermazione di nuove esigenze.

E' noto infatti come la posizione, l'affidabilità, l'efficienza, l'economicità, la sicurezza delle attività oltre ad un efficiente supporto infrastrutturale siano le condizioni che determinano il presupposto essenziale per richiamare traffici, in considerazione anche del contesto di accesa concorrenzialità con gli altri scali in cui si colloca il porto spezzino.

In tal senso assume un ruolo determinante la certezza sulle prospettive operative dello scalo.

Si rileva che a fronte di una crescita del numero di teus movimentati dal 1999 al 2008 del 48% circa, corrisponde, relativamente al medesimo periodo, uno sviluppo della dimensione occupazionale dedicata al settore contenitori di circa il 42%. Nel settore delle merci varie, sempre nel medesimo periodo, si registra una crescita del traffico di circa il 50% (in leggera flessione nel 2008) corrispondente ad un incremento dell'occupazione del 3% circa (- 10% rispetto al 2007).

Andamento dei traffici e dell'occupazione nei settori contenitori e general cargo



In merito a tale rapporto, tra le diverse motivazioni ad origine di quanto rilevato, occorre osservare che la dimensione occupazionale sconta in parte gli effetti delle tipologie merceologiche trattate e delle conseguenti necessità di impiego di risorse umane nonché dei nuovi processi organizzativi.

Come accennato, il livello di competitività di uno scalo si misura anche dalla capacità di risposta dello stesso al mutare delle esigenze operative richieste dal mercato, sia sotto il profilo infrastrutturale sia sotto l'aspetto organizzativo.

Pertanto, il primo ambito di promozione del porto, inteso quale sistema, è dato dalla garanzia di efficienza nel suo complesso. Così l'azione di regolazione, rivolta alla promozione del sistema, significa in larga misura garantire la finalizzazione dell'attività terminalistica al pubblico interesse, specie quando abbia luogo attraverso l'utilizzo di beni pubblici.

In merito alle attività legate alla cantieristica pare opportuno introdurre alcune brevi osservazioni.

La capacità di assecondare le trasformazioni imposte dall'economia globalizzata e nella riorganizzazione sia dei processi produttivi interni di matrice industriale che in quelli della logistica e dei trasporti, ha posto in evidenza, in termini generali, la modernizzazione del cluster marittimo italiano.

Attesa la significativa concorrenza extracomunitaria nel contesto internazionale che, com'è noto, presenta un mercato fortemente globalizzato, solo la costante promozione della ricerca può permettere il conseguimento di un tangibile miglioramento del processo di produzione, nonché la costruzione di navi più sicure ed efficienti, grazie a metodi di progettazione e costruzione nuovi ed avanzati che consentano la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati.

In tal senso la cantieristica locale assicura elevate tecnologie e standard qualitativi che possono competere con la concorrenza estera.

Pertanto, dall'affermazione delle realtà esistenti, La Spezia si propone come centro produttivo di eccellenza della cantieristica e della nautica da diporto, unitamente alla realizzazione del Distretto Tecnologico per l'attività di ricerca applicata alla cantieristica, avente come obiettivo primario quello di sviluppare ed approfondire soluzioni avanzate in tema di industria cantieristica al fine di migliorare la competitività delle imprese. In tal senso è opportuno ricordare l'adesione dell'AP alla Società Consortile "Distretto Ligure delle Tecnologie Marine", la cui finalità è il rafforzamento dell'attività di ricerca e sviluppo nel settore delle tecnologie marine e di quelle ad esse collegate o complementari, nonché di crescita delle iniziative imprenditoriali afferenti i medesimi settori.

Il settore cantieristico sviluppa un significativo impatto occupazionale diretto e indotto, rappresentando circa il 66% degli occupati nell'ambito territoriale di competenza dell'AP.

Nel corso del 2008, l'occupazione diretta relativa alle attività legate alla cantieristica maggiore ed a quella da diporto risulta aumentata di circa il 3% il rispetto all'anno precedente.

Tuttavia, ai fini di una riflessione più dettagliata sulle dimensioni occupazionali che caratterizzano le diverse aree operative, occorre evidenziare il trend di crescita nel settore della cantieristica da diporto (+ 13%). Complessivamente, compresi gli addetti indiretti, nel settore della cantieristica si rileva una crescita occupazionale del 15% circa.

ANNO	Addetti diretti cantieristica maggiore	Addetti diporto	Addetti indiretti
2000	1.075	113	2.217
2001	1.104	139	2.743
2002	1.097	126	3.298
2003	1.061	161	3.117
2004	1.027	194	3.220
2005	987	203	3.286
2006	933	267	3.298
2007	1.008	298	3.707
2008	1.009	339	4.452

Gli addetti indiretti sono riconducibili alle imprese che, esercitando un'attività nel suddetto ambito, sono iscritte al Registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione tenuto dalla stessa AP.

Tra le ulteriori componenti produttive che svolgono la loro attività nell'ambito demaniale marittimo compreso nella circoscrizione territoriale di competenza dell'AP (terminal energetici, esercizi commerciali, mitilicoltura, ecc.) assumono particolare rilievo i dati relativi alle imprese che, esercitando un'attività nel suddetto ambito, sono iscritte al Registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione tenuto dalla stessa AP.

Infatti, oltre alla consistenza occupazionale determinata dall'esercizio di queste attività, fissata in 4.590 unità nel corso del 2008, si può osservare che, delle 1.191 imprese iscritte al Registro alla data del 31.12.08, il 42 % sono della provincia della Spezia, per un totale di addetti fissato in 1.681 unità, corrispondente al 36 % circa del totale delle risorse impegnate nell'outsourcing.

Da segnalare che l'incremento delle ditte registrate rispetto al 2008 (+ 5 % circa) è riconducibile al 25% a realtà provenienti da fuori provincia.

Quale ulteriore annotazione si segnala che, nel corso del 2008, delle ditte iscritte al Registro, circa l'85% risultano interessate all'attività cantieristica (maggiore e da diporto). Occorre tuttavia sottolineare che, tale situazione, non rappresenta un dato esaustivo relativamente allo svolgimento di attività nell'ambito in esame, non comprendendo infatti, lo svolgimento di attività occasionali da parte di società che non rientrano tra quelle iscritte al Registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione ed esaminate nel presente contesto di analisi.

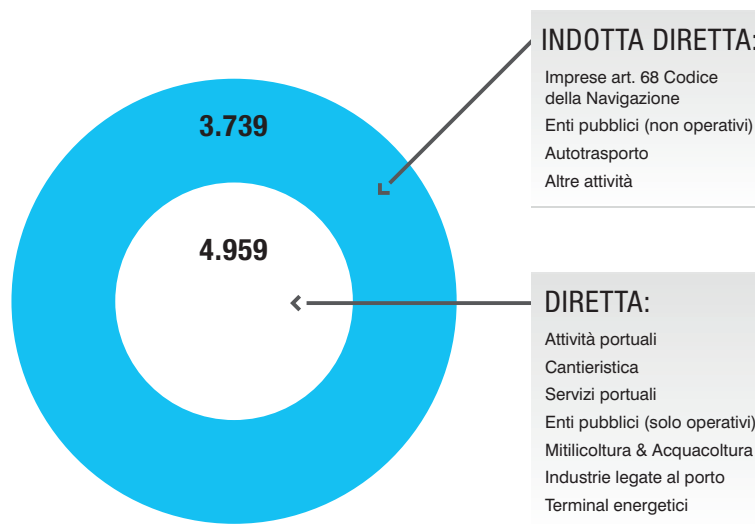
Da un'ulteriore elaborazione dei dati sopraesposti, è possibile definire con maggiore dettaglio l'impatto occupazionale riferibile alle diverse aree operative.

In particolare, nelle tabelle successive, si definiscono le dimensioni occupazionali delle cinque aree operative:

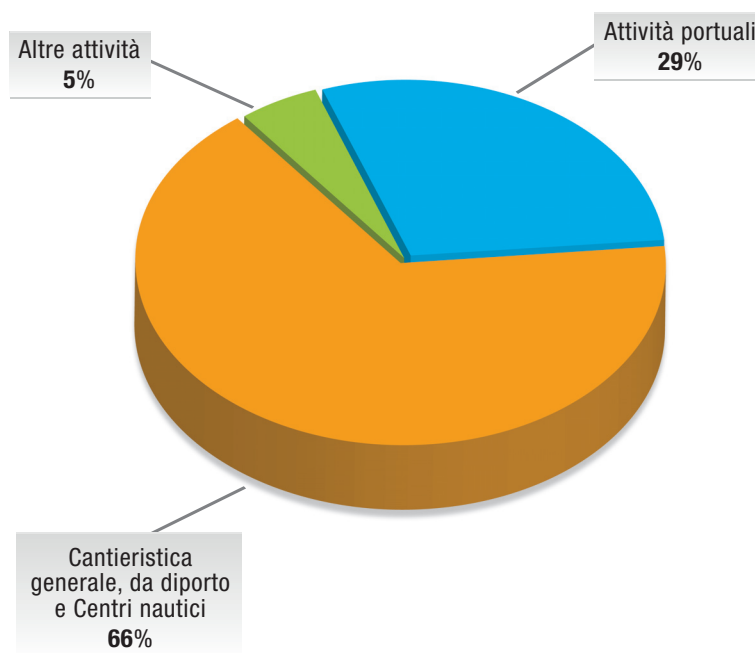
1. attività portuali: in questo contesto vengono considerati gli addetti impegnati nell'attività operativa (imprese portuali) e le risorse dedicate ad attività di supporto a quelle portuali (servizi portuali, ecc);
2. cantieristica: addetti dipendenti delle società titolari di concessioni demaniali marittime per l'esercizio di attività di cantieristica maggiore;
3. diporto: addetti riconducibili alle attività dei centri nautici e della cantieristica dedicata al diporto;
4. altre attività: addetti dipendenti delle società titolari di concessioni demaniali marittime per l'esercizio di attività non riconducibili a quelle portuali o di cantieristica. In questa sezione sono considerati anche gli addetti di enti pubblici la cui attività non è riconducibile a singoli aspetti operativi (es. Vigili del Fuoco, ecc);
5. indotto diretto: rappresenta la quota di addetti impegnati mediamente nell'ambito in esame nello svolgimento di attività a supporto di quelle precedentemente elencate.

Riepilogo dati	N. addetti
Terminal general cargo	169
Terminal container	667
Terminal energetici	147
Imprese autorizzate art.16	496
Servizi portuali	592
Imprese autorizzate art.68 C.d.N.	4.590
Altre attività	102
Enti pubblici e servizi ferroviari	391
Trasportatori su gomma	80
Cantieri navali	1.009
Cantieri diporto - Centri nautici	339
Mitilicoltura e acquacoltura	116
<b>Totale addetti</b>	<b>8.698</b>

Quale ulteriore annotazione occorre evidenziare che, sulla base dei dati della rilevazione continua delle forze di lavoro effettuata, il numero degli occupati è fissato, al 31/12/08, in 8.698 unità, con un incremento degli occupati del 10,5% circa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



Riepilogando possiamo verificare che, dei 8.698 addetti impiegati complessivamente in attività svolte nell'ambito circoscrizionale dell'AP, il 66% circa è impiegato nella cantieristica generale e da diporto e nei centri nautici, il 29% circa in attività portuali e il 5% circa in altre attività.



Fermo restando il ruolo dei fattori sociali e istituzionali nelle funzioni di indirizzo di carattere economico e tenuto conto dello specifico ruolo delle istituzioni intermedie, AP ed enti locali, quali fattori di condizionamento delle traiettorie di sviluppo dei sistemi produttivi locali, l'AP si propone di valutare ed adottare tutti gli strumenti utili ad incentivare lo sviluppo e a modificare permanentemente il contesto socioeconomico locale.

In particolare, tenuto conto dei dati relativi alla dimensione occupazionale generata dalle attività svolte nell'ambito circoscrizionale di competenza dell'AP, dai quali si rileva un significativo impatto di lavoratori provenienti da fuori provincia (3.000 circa), e considerato che al concetto di bene pubblico è intrinseco anche il suo utilizzo, l'AP si propone, attraverso strumenti diversi, di coordinare interventi differenziati ma uniti dall'obiettivo di assicurare la maggior ricaduta in termini positivi sul territorio.

Pur riconoscendo la molteplicità di interessi, pone quale fine comune lo sviluppo locale. Procederà quindi all'attuazione di un programma di interventi caratterizzato da specifici obiettivi di promozione dello stesso.

## ***PROGRAMMA DI ATTIVITA' AMBIENTALI***

Come ricorda l'art.3 e 3-quater del D.Lgs. 4/2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale":

“Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui, nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione”.

L'AP quindi, è chiamata ad impegnarsi direttamente nel perseguire la sostenibilità dello sviluppo portuale promosso secondo quanto previsto dalla L.84/94. Con l'obiettivo del miglioramento continuo delle proprie performance ambientali fissato con l'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001:2004, tutti i settori dell'AP, le cui attività possono avere direttamente o indirettamente risvolti ambientali, sono chiamate ad un impegno continuo nel miglioramento di queste prestazioni. Al fine, poi, di sensibilizzare i concessionari alla corretta gestione ambientale e di valutare i fornitori anche in funzione delle loro prestazioni ambientali è prevista l'implementazione di alcune attività, quali:

- l'inserimento dei requisiti ambientali all'interno delle concessioni demaniali;
- l'inserimento nei capitolati speciali d'appalto e nei disciplinari di gara di articoli specifici inerenti la certificazione ambientale e i requisiti ambientali delle aziende appaltatrici;
- l'utilizzo di schede di controllo per la gestione degli aspetti ambientali di cantiere;
- la raccolta dati relativa ai consumi di acqua ed energia dell'ente background necessario a valutare nuove strategie d'intervento utili a massimizzare l'efficienza energetica e idrica dell'Ente.

A questo proposito l'AP intende dare vita ad una grande trasformazione del modo di produrre e consumare energia in porto.

In accordo con ENEL si stanno avviando le procedure per definire e realizzare un progetto di elettrificazione delle banchine per fornire alle navi l'energia elettrica necessaria, consentendo così lo spegnimento dei generatori autonomi delle navi, fonte di inquinamento acustico e ambientale.

Tutta l'energia necessaria allo svolgimento delle attività portuali dovrà essere prodotta, nella misura massima possibile, da fonti rinnovabili (solare ed eolico). L'AP sta avviando i necessari contatti per definire un vero e proprio Piano Energetico Portuale che abbia alla sua base la realizzazione di quanto sopra.

Elaborando i dati raccolti da questionari informativi predisposti dall'AP è emerso che pochi concessionari hanno una reale percezione dei risvolti ambientali delle proprie attività, pochi hanno sviluppato un sistema di gestione ambientale e ancora meno hanno scelto la via della certificazione ambientale. Per questo l'AP ha aderito al progetto ECCELSA (Environmental Compliance based on Cluster Experiences and Local Sme-oriented Approaches, cofinanziato con il fondo "Life Plus" dalla Commissione Europea) che coinvolge le Regioni Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia e Toscana e tutti gli interlocutori pubblici e privati impegnati nelle politiche ambientali, presenti in questi territori e direttamente, quindi, le tre AP Liguri.

Il Progetto ha come obiettivi:

- testare, nelle aree portuali liguri, le migliori soluzioni “cluster” mirate al miglioramento ambientale e alla conformità normativa;
- contribuire al miglioramento del grado di conoscenza e di gestione delle PMI ed alla loro conformità alla normativa ambientale attraverso un approccio cooperativo denominato "Approccio Cluster", favorendo l'implementazione di strumenti quali i Sistemi di Gestione Ambientale.

ECCELSA sarà, quindi, uno strumento a disposizione dei nostri concessionari portuali per testare la propria conformità normativa, primo passo per la corretta gestione degli aspetti ambientali delle proprie attività. Per implementare ulteriormente il SGA, nel principio di trasparenza dei dati ambientali e a testimonianza dell'impegno costante nella gestione di tali problematiche le attività ambientali, verranno pubblicate nel nuovo sito internet dell'AP nella sezione “Ambiente”.

A seguito della redazione dell'aggiornamento 2009 del Piano di Raccolta dei Rifiuti da Nave e dei Residui del Carico, approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 780, in data 12.06.2009, sarà possibile:

- riposizionare le isole ecologiche per la raccolta differenziata di batterie, filtri, barattoli di vernici, oli esausti della nautica da diporto;
- attivare (per le navi) la raccolta differenziata per la frazione di pile e materiale infermieristico;
- prevedere l'estensione della raccolta differenziata a carta e vetro non appena saranno a disposizione gli spazi previsti dalle nuove realizzazioni portuali;
- predisporre un sistema informativo ad hoc per la raccolta e la gestione dati dei rifiuti da nave, condiviso tra AP, Gestore del Servizio, Capitaneria di Porto e Servizio Veterinario di Porto; tale sistema permetterà una conoscenza maggiore del flusso dei rifiuti da nave nel porto della Spezia (utile in fase di revisione e rinnovo triennale del Piano da parte dell'AP) e una maggior tracciabilità degli stessi, necessaria a fini sanitari.

Viste le potenziali ricadute economiche delle strategie “ambientali”, risultano indispensabili per le tre AP liguri linee guida comuni tracciate e condivise con la Regione Liguria. Per questo è stato elaborato e firmato dalle stesse il “Protocollo d'intesa tra Regione Liguria e Autorità Portuali per la gestione degli aspetti ambientali e la promozione della sostenibilità nel settore delle attività portuali”.

A questo fine il tavolo tecnico previsto dal protocollo si concentrerà, nel prossimo triennio, nelle seguenti attività:

- applicazione del nuovo regolamento regionale per la gestione delle acque di prima pioggia;
- promozione di iniziative per il miglioramento, dell'efficienza energetica e dello sviluppo delle fonti di energia rinnovabile nei porti;
- implementazione dei sistemi di gestione ambientale e supporto alla realizzazione degli obiettivi di miglioramento e di promozione del governo del territorio.

In ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento Regionale n.4 del 10 Luglio 2009 “Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di lavaggio di aree esterne”, entro 8 mesi dalla sua emanazione, dovranno essere predisposti specifici piani di prevenzione e di gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio da parte dei soggetti titolari delle attività indicate dall’art.7 del regolamento stesso. L’AP avrà quindi la possibilità di predisporre un piano generale che come addendum al PRP potrà essere sottoposto ad eventuale approvazione attraverso la procedura di VIA.

Considerate le potenziali difficoltà connesse al recepimento di questo regolamento, il tavolo tecnico ambientale ha deciso di utilizzare lo strumento ECCELSA (tramite la società SIGE e la Confindustria locale) come guida all’adeguamento normativo per i diversi concessionari.

Riteniamo essere di particolare rilevanza l’avvio di contatti con l’ENEL per realizzare il progetto di elettrificazione delle banchine portuali. E’ nostra intenzione realizzare questo progetto anche grazie all’utilizzo di energie rinnovabili.

Nel prossimo triennio, infatti, il tavolo tecnico regionale sarà impegnato nella promozione di iniziative per il miglioramento dell’efficienza energetica e dello sviluppo delle fonti di energia rinnovabile nei porti. Inoltre, in relazione alle attività di bonifica/dragaggio interne al Golfo l’AP manterrà attivo e coordinerà il Piano di Monitoraggio dell’ambiente marino del Golfo ad opera di ISPRA-ARPAL-ASL5-ISS, partito nel 2003.

Il Piano, che valuterà le potenziali oscillazioni dei parametri fisico-chimici, biologici, microbiologici ed ecotossicologici caratteristici dell’habitat marino del nostro Golfo, potrà confermare l’idoneità delle misure di tutela ambientale adottate in fase progettuale e operativa e la complessiva compatibilità ambientale degli interventi. Inoltre, in caso di oscillazione di detti parametri al di fuori dei valori standard, sarà possibile predisporre idonee misure di mitigazione e/o interrompere le attività.

Per quanto riguarda l’inquinamento atmosferico generato dalle attività portuali, considerati i risultati positivi della campagna di monitoraggio delle polveri sottili PM10 nel Terminal LSCT conclusa a Luglio 2009, che ha rilevato il rispetto dei limiti di riferimento normativi probabilmente grazie all’utilizzo da parte del terminal del BIOFIX e alla regolare pulizia delle aree portuali, l’AP nel prossimo triennio sarà impegnata a promuovere l’estensione dell’utilizzo di tale prodotto a tutti i concessionari del porto commerciale e, in collaborazione con le autorità di controllo competenti, a vigilare alla regolare pulizia delle aree e a verificare l’osservanza delle ordinanze specifiche in materia.

La modifica della frequenza di emissione dei “cicalini” dei mezzi di piazzale del terminal LSCT ha determinato la riduzione dell’impatto acustico nella fascia urbana adiacente registrabile con l’azzeramento nel corso del 2008/2009 degli esposti da parte della popolazione. Considerato l’esito positivo dell’intervento, l’AP sarà impegnata nel prossimo triennio ad estendere anche a tutti gli altri operatori del porto commerciale questa modifica.

Per potenziare le attività di monitoraggio atmosferico ed acustico, inoltre, è prevista l’entrata in funzione della centralina mobile acquistata dall’AP, dotata di sistemi per il rilevamento di PTS, PM10, PM2,5 e di fonometro. Si prevede l’utilizzo del mezzo in ambito portuale per almeno 8 mesi l’anno, in modo da costruire un quadro di riferimento dettagliato del grado di inquinamento indotto dalle attività portuali, su cui valutare l’efficacia delle misure mitigative ad oggi in essere e su cui calibrare nuove strategie d’intervento, tra le quali è prevista l’elaborazione di due ordinanze specifiche per limitare l’emissione di polveri

e rumore in ambito portuale.

Aderendo, poi, come partner al Progetto “Vento e Porti” insieme alle altre tre AP liguri, all’AP di Livorno, all’Università di Genova e alla Camera di Commercio di Bastia sarà possibile dotare il porto di un sistema avanzato di monitoraggio continuo e di previsione del vento intercettato in ogni zona, utile anche per la scelta delle metodologie di gestione delle rinfuse portuali.

Ulteriore esempio dell’impegno dell’AP verso la sostenibilità dello sviluppo è la ricerca avviata per la potenziale ricollocazione degli impianti di mitilicoltura nel Golfo spezzino.

Sono state individuate nuove soluzioni progettuali per potenziare in maniera ambientalmente sostenibile questo patrimonio produttivo locale che negli ultimi anni ha risentito fortemente degli effetti negativi indotti dal contesto economico-commerciale (allargamento dei mercati con incremento delle importazioni) ed ambientale (innalzamento delle temperature nei periodi estivi).

Per quanto riguarda il Piano di Emergenza Portuale è prevista la sua adozione a seguito del vaglio della Prefettura, per il necessario coordinamento con le diverse forze dell’ordine territoriali.

In merito alla gestione delle merci classificate IMO in ambito portuale è prevista l’emissione della nuova ordinanza dell’AP condivisa ai sensi del D.Lgs.272/99 con Capitaneria di Porto e ASL5 spezzino.

L’ordinanza prevede l’autorizzazione al deposito temporaneo solo nel caso in cui i cerchi di danno associati alle merci IMO rimangano confinati all’interno dell’ambito portuale, opportunamente attrezzato. La dislocazione dei contenitori IMO, nel rispetto di quanto detto, verrà gestita tramite un apposito software gestionale in grado di gestire preventivamente i rischi ed i pericoli derivanti dallo stoccaggio temporaneo di merce pericolosa nell’area portuale permettendo:

- a) una gestione interattiva ed in tempo reale delle informazioni necessarie a prevenire i pericoli di incidenti rilevanti connessi con le merci pericolose in sosta in ambito portuale;
- b) la previsione degli effetti che si possono verificare in conseguenza di eventi incidentali che possono coinvolgere infrastrutture portuali.

## ***LA SECURITY PORTUALE***

La valutazione del rischio da azioni illecite per il porto della Spezia è stata realizzata dall'AP e approvata dal Capo del Compartimento Marittimo nell'aprile del 2004; i Piani di Sicurezza degli impianti portuali interessati sono stati approvati il 30 giugno 2004; data la particolare conformazione del porto della Spezia, l'AP ha inoltre realizzato un Piano di Sicurezza Portuale integrato (approvato contestualmente agli altri piani di sicurezza) per definire le modalità di coordinamento e le procedure di security comuni al porto (controllo degli accessi e sorveglianza delle aree).

Nel 2007 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il "Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali", il cui obiettivo è quello di assicurare, in un quadro di cooperazione internazionale, l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori portuali, del pubblico e delle infrastrutture portuali, nonché la regolarità e l'efficienza del trasporto marittimo nei confronti di eventuali azioni illecite intenzionali.

Successivamente è entrato in vigore il D.Lgs. 203/07, con cui viene data attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti; con esso si prevede che le misure di security siano estese non solo agli impianti portuali, in cui avviene l'interfaccia con la nave, ma anche alle aree adiacenti anche se non direttamente coinvolte nell'attività: in questo modo la security non è più limitata ai singoli impianti portuali, ma al porto in genere. Nel caso della Spezia, l'impostazione già data con la creazione di un Piano di Sicurezza Portuale integrato, che interessa l'intero territorio racchiuso all'interno della recinzione portuale, ha fatto sì che i piani di sicurezza siano già conformi all'impostazione richiesta dalle ultime direttive.

Nel luglio 2008, infine, in accordo al Regolamento CE 725/2004, il CISM ha approvato il documento intitolato "Linee guida per l'organizzazione della security leggera per le navi e gli impianti portuali" (SELE) per le navi HSC, DSC ed aliscafi che effettuano navigazione nazionale oltre le 20 miglia dalla costa, se abilitate al trasporto di un numero di passeggeri superiore a 450, nonché alle navi cisterna, chimichiere, gasiere e petroliere di stazza superiore a 500 ton. ed i relativi impianti.

Nel giugno 2009 è stato redatto dall'AP il Port Security Assessment in applicazione del D.Lgs. 203/07 e, nello stesso periodo, è stato approvato con decreto n. 28/09 della Capitaneria di Porto il "Port Assessment Plan" ovvero il Port Facility Security Assessment in applicazione del reg. CE n.725/04 e del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima.

Attualmente sono in corso i lavori di implementazione della security portuale per consentire l'adeguamento del porto ai requisiti stabiliti nel Piano di Sicurezza Portuale.

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di opere civili ed impiantistiche per il miglioramento dei sistemi di sicurezza che hanno consentito al porto di mantenere i rapporti commerciali con gli Stati Uniti, con allocazione di una centrale operativa della Custom Service proprio a garanzia degli scambi commerciali con l'America.

Nell'appalto sono previste, inoltre, la fornitura di materiale e attrezzature per emergenze e controlli con la finalità di potenziare le centrali operative situate presso gli organi di competenza preposti alla sicurezza del porto, ovvero Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto e Vigili del Fuoco.

Contemporaneamente alla fornitura, è in corso l'attività di formazione del sottosistema di controllo per

il monitoraggio video e l'antintrusione sulla recinzione doganale ed il sottosistema di controllo accessi sui varchi doganali.

Quest'ultimo è costituito da una serie di apparati quali lettori di prossimità, lettori biometrici, metal detector, tornelli, sistema di identificazione targhe e conducente che ad oggi risultano essere installati presso i varchi menzionati nel Piano di Sicurezza Portuale redatto dalla Capitaneria di Porto ed in corso di approvazione dall'Autorità Prefettizia.

La previsione di ultimazione dei suddetti lavori è previsto per il primo bimestre 2010.

Dopo l'ultimazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs. 203/2007, verrà effettuato l'aggiornamento del Piano di Sicurezza Portuale, tenendo conto delle specificità delle diverse zone e dell'unificazione dei varchi agli Stagnoni.

Come detto in premessa, il marketing e la promozione assumeranno un valore strategico trasversale e di supporto a tutte le altre linee, contribuendo inoltre ad identificare il nostro Ente come uno degli attori principali dello sviluppo di un sistema di *governance* del sistema locale.

## **MARKETING E PROMOZIONE ESTERNA**

### **Marketing**

Partendo dal nuovo PRP e ad integrazione dell'attività istituzionale di rilevazione e promozione, si è intrapresa una fase di studio finalizzata a promuovere e sostenere i processi di sviluppo previsti sia dal Piano stesso che dal presente Piano Operativo Triennale.

L'attenzione dell'AP è rivolta alla rapida realizzazione di tutte quelle opere ed infrastrutture indispensabili per accrescere la competitività del nostro porto e della comunità portuale nel complesso: migliorare l'efficienza e l'offerta complessiva, razionalizzare al meglio le aree a disposizione significa, anche e soprattutto, offrire concrete possibilità affinché lo sviluppo del territorio possa consentire la crescita di nuove opportunità nei diversi settori del cluster marittimo.

### **Lo scenario dei traffici marittimi**

I traffici marittimi rappresentano uno dei più importanti indicatori dello stato di salute delle economie, ancor più ai giorni nostri dove da molti anni il processo di globalizzazione si è esteso alla totalità dei mercati di produzione e consumo.

La grave crisi che ha colpito le economie mondiali, che si è manifestata già nella seconda metà del 2008, non ha potuto che influire pesantemente sul trasporto delle merci via mare con intense ripercussioni in tutti i comparti, dal containerizzato alle rinfuse fino alle merci varie. I dati Ocse mostrano al riguardo per i primi mesi del 2009 una brusca frenata del commercio internazionale del 22%.

Dopo anni di crescita sostenuta il traffico marittimo segna dunque il passo, coinvolgendo tutti i maggiori porti sia in Europa che negli altri continenti: basti guardare al dato sulla navigazione nel canale di Suez, porta principale per accedere ai mercati europei e dell'estremo oriente, dove i transiti delle navi sono calati del 19,6% nel primo semestre 2009.

### **Il traffico contenitori in Italia**

Iniziati subito dopo l'estate dello scorso anno, i primi segnali di rallentamento nei porti italiani si sono poi accentuati, sia per i traffici alla "rinfusa" sia per il settore dei container, da sempre quello a maggior valore. Il volume complessivo nel 2008 si è attestato a 10,4 milioni di teus con una flessione dell'1,7% rispetto al 2007.

Sempre nel 2008, per quanto attiene il range dell'Alto Tirreno, con oltre 4 milioni di teus, il saldo è sostanzialmente stabile. Si evidenzia una flessione del traffico nel porto di Genova di fatto redistribuitosi a favore di La Spezia e Livorno.

In leggera flessione i porti dell'arco campano con un -3,4% (812 mila teus) e con una modesta redistribuzione di traffico da Salerno a Napoli. In crescita invece i porti dell'Adriatico con un +15,1% complessivo (930 mila teus).

Nei porti di trasbordo si assiste invece nel 2008 ad una flessione del 5,6% con 4,5 milioni di teus movimentati. Da segnalare il porto di Cagliari che nel 2008 ha perso il 56% del proprio traffico a causa della progressiva riduzione fino alla cancellazione dei servizi Maersk. Lo scalo sardo ha ripreso poi le movimentazioni già nella prima parte del 2009.

#### ITALIA - TRAFFICO TEU / principali porti

	Porti	2007	2008	diff.	%
alto Tirreno	Savona	243.653	252.637	8.984	3,7
	Genova	1.856.026	1.766.605	-89.421	-4,8
	La Spezia	1.187.040	1.246.139	59.099	5,0
	Livorno	745.557	778.864	33.307	4,5
	<b>totale</b>	<b>4.032.276</b>	<b>4.044.245</b>	<b>11.969</b>	<b>0,3</b>
arco campano	Napoli	468.815	481.521	12.706	2,7
	Salerno	371.749	330.373	-41.376	-11,1
	<b>totale</b>	<b>840.564</b>	<b>811.894</b>	<b>-28.670</b>	<b>-3,4</b>
alto Adriatico	Ravenna	210.275	214.324	4.049	1,9
	Trieste	267.584	335.943	68.359	25,5
	Venezia	329.483	379.072	49.589	15,1
	<b>totale</b>	<b>807.342</b>	<b>929.339</b>	<b>121.997</b>	<b>15,1</b>
trasbordo	Gioia Tauro	3.445.357	3.467.772	22.415	0,7
	Taranto	747.834	786.655	38.821	5,2
	Cagliari	585.365	256.564	-328.801	-56,2
	<b>totale</b>	<b>4.778.556</b>	<b>4.510.991</b>	<b>-267.565</b>	<b>-5,6</b>
	altri	155.355	140.000	-15.355	-9,9
	<b>TOTALE</b>	<b>10.614.093</b>	<b>10.436.469</b>		<b>-1,7</b>

Nel corso del 2009 i porti italiani hanno impattato appieno la crisi economica con contrazioni sia nel traffico contenitori che nelle altre commodities così come i porti europei.

Con un PIL 2009 stimato al -4,8% i porti perdono complessivamente nel primo semestre il 6,5%, pari a 4,8 milioni di teus movimentati, mostrando peraltro dinamiche tra loro differenti dovute, oltre che alle diverse politiche commerciali delle compagnie di navigazione, anche alle tipologie dei mercati inland serviti dai singoli porti. Ciononostante dovranno passare ancora alcuni mesi prima di capire esattamente il dispiegarsi della crisi e in che misura ne verranno interessati i diversi scali.

Tra i porti dell'Alto Tirreno quello che risente maggiormente del calo di traffico in teus movimentati è Savona (-37,4%) seguita da Livorno (-27,8%), La Spezia (-1,1%) e Genova (-11,7%). Il complessivo dei quattro porti si attesta nel semestre 2009 a 1.650.801 teus (-19,6%).

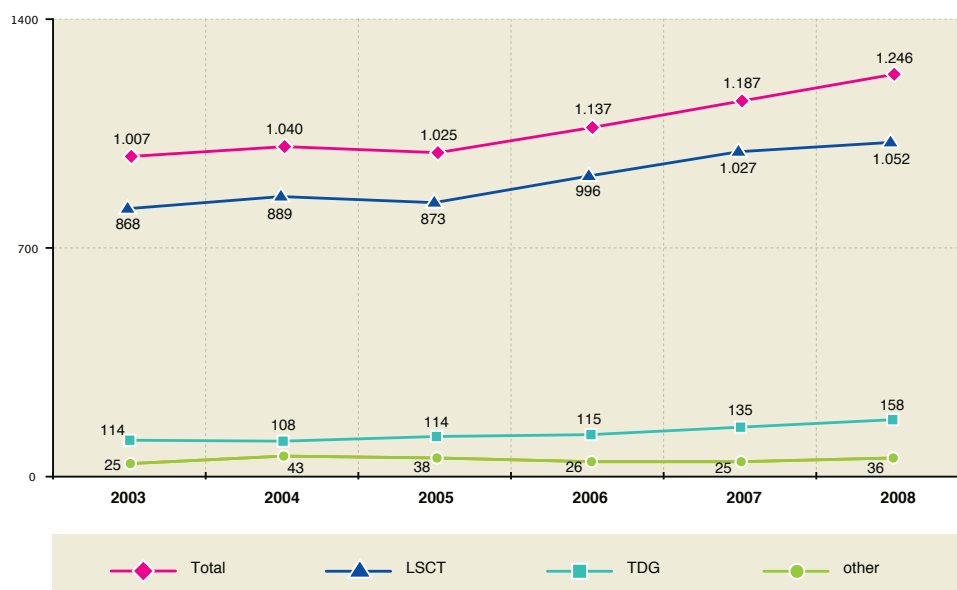
Si ricorda che i porti dell'Alto Tirreno – per definizione porti “direct call” - cioè di scalo diretto, servono

oltre il 65% dei mercati inland di produzione e consumo (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Piemonte, Toscana) dove si sono registrati cali nella produzione industriale del 23,8%.

## La Spezia

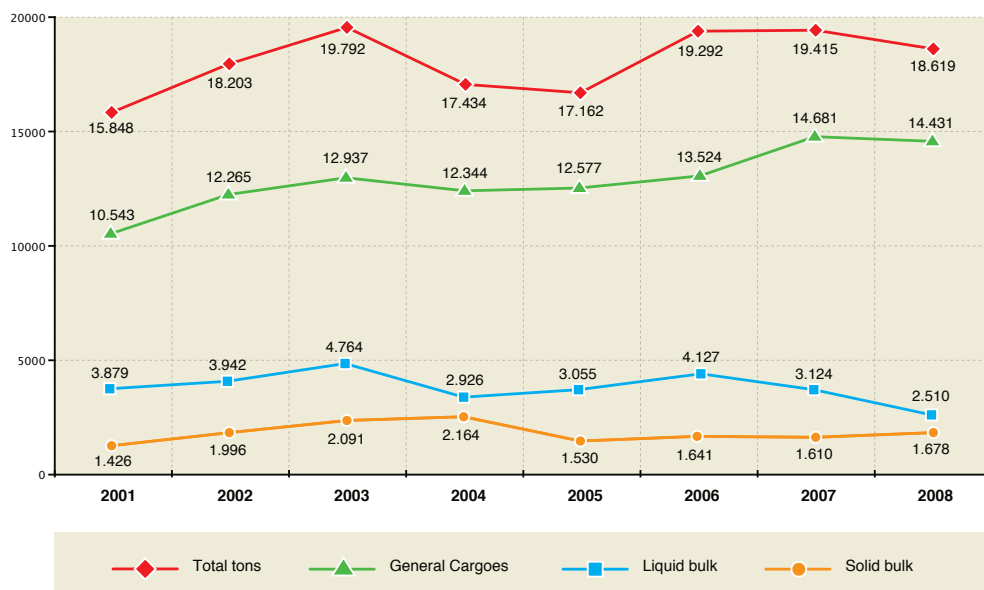
Grazie agli elevati standard operativi delle imprese terminalistiche il porto della Spezia ha comunque rafforzato negli anni il proprio ruolo strategico nel panorama nazionale e mediterraneo confermandosi come secondo porto contenitori più importante per l'accesso alle aree industrializzate del nord Italia con una quota di mercato del 19%. Con oltre 1,2 milioni di teus ha registrato nel 2008 una crescita del 5%, in larga parte determinata dalla redistribuzione di volumi di traffico provenienti dallo scalo genovese. Il trasporto intermodale, da sempre caratterizzante La Spezia, ha mostrato sostanzialmente una tenuta con 300 mila teus trasportati a ferrovia. Le tonnellate totali sono state 18,6 milioni per una flessione del 4,1% dovuta sostanzialmente alla contrazione delle rinfuse liquide movimentate (-19,7%). Nel traffico crocieristico sono sbarcati circa 50 mila passeggeri con una flessione del 37,4% rispetto l'anno precedente.

LA SPEZIA - CONTAINER TRAFFIC / Teus x 1000



Con l'anno in corso si sono concretizzati comunque i segnali della crisi economica in atto: come detto in precedenza, nel primo semestre 2009 sono stati movimentati 503 mila teus con una flessione del 21% sul 2008. In flessione anche le movimentazioni delle rinfuse liquide (-36,9%) e di quelle solide (-36,3%) conseguenti alla caduta della domanda nazionale negli approvvigionamenti energetici. Il tonnellaggio complessivo del semestre è stato di 7,2 milioni di tonnellate con una flessione del 29,3% rispetto l'anno precedente. Il dato doganale del primo semestre 2009 relativo alle bollette emesse fa registrare un -36% per l'export e un -29,8% per l'import.

## LA SPEZIA - PORT FIGURES / Tons x 1000



Nonostante diversi indicatori economici mostrino timidi segnali di ripresa per il 2010, secondo le più recenti analisi la previsione nel settore dei contenitori rimane comunque improntata alla massima prudenza, così come tutti gli altri settori dello shipping, compreso il trasporto delle rinfuse.

Diversi fattori, inclusa la stessa incertezza sulla reale ripresa dell'economia, noli ancora bassi, scarsità della domanda in tutti i settori del commercio mondiale, in particolare sulle rotte Far East – Europa, oltre all'evidente surplus di container vuoti in giacenza, fanno sì che non possano esprimersi analisi certe su quello che potrà essere l'entità della ripresa.

Alcune tendenze cominciano però a delinearsi. Il crollo delle esportazioni cinesi verso l'Europa è chiaramente effetto della crisi e, quindi, potenzialmente recuperabile, ma certamente cambierà la qualità e anche la quantità delle esportazioni. Infatti, in quel Paese, si sta riflettendo sul fatto che la Cina “non abbia tratto grandi benefici dalle sue esportazioni” e si pone l'accento sulla qualità delle esportazioni e sulla necessità di sviluppare quelle di beni a maggior valore aggiunto. Inoltre in Cina e negli altri paesi del Far East, escluso il Giappone, si cerca di far crescere maggiormente la domanda interna rispetto all'export, mentre la crisi ripropone inevitabilmente misure protezionistiche. Tutto ciò ci fa ritenere che i commerci mondiali sulla linea EST/OVEST subiranno sia una mutazione in termini di qualità, sia una diminuzione in termini quantitativi. Contemporaneamente cresceranno i commerci NORD/SUD con l'Africa e con la zona SUD/EST del Mediterraneo (Turchia e repubbliche caucasiche ex sovietiche).

In questo scenario di riferimento si posizionerà l'azione di promozione e di marketing dell'AP.

In sostanza, ciò che è importante sottolineare, è che se anche nei prossimi 2/3 anni il mercato complessivamente non crescerà, noi vorremmo puntare in ogni caso ad accrescere la nostra quota di mercato sia in ragione di una maggiore competitività e dinamicità del nostro porto, sia attraverso mirate campagne promozionali, cercando di recuperare quote ai porti del nord Europa e Mediterraneo, e “affrontando” nuovi mercati come quelli della sponda Sud ed Est del Mediterraneo

## **COMUNICAZIONE E PROMOZIONE**

### **COMUNICAZIONE**

E' nostra intenzione rendere completamente trasparenti tutte le attività dell'Ente. A questo scopo è fondamentale avviare un'azione di comunicazione qualificata e mirata rivolta alla comunità portuale e alla società civile, attraverso la puntuale diffusione di informazioni.

E' fatto indiscutibile che una comunicazione costante ed efficace sia la base per qualificare in senso positivo il contatto tra Ente, imprenditori e cittadini. Il sito web costituirà uno degli strumenti fondamentali di questo lavoro. Già oggi registriamo una maggiore completezza e leggibilità del sito dell'AP, ma riteniamo necessario introdurre ulteriori perfezionamenti al fine di fare del sito la vetrina di un'AP che vogliamo aperta e trasparente. In prospettiva, il sito verrà quindi arricchito di nuovi contenuti fino a comprendere tutte le attività dell'Ente: dal settore gare appalti, al demanio, al lavoro portuale e alla sicurezza, ecc.

E' inoltre obiettivo dell'AP curare ed implementare i collegamenti con tutti gli organi di informazione, assicurando chiarezza e tempestività nelle comunicazioni da fornire all'esterno, nell'interesse dell'Ente e della comunità cui si rivolge. Strumenti accessori ad un coerente piano della comunicazione, sono le pubblicazioni realizzate all'interno della stessa struttura o affidate a terzi.

Il contenuto di tali prodotti, non solo meramente informativi, dovrà promuovere l'immagine complessiva della realtà portuale rivolgendosi, oltre che al tradizionale bacino di riferimento, ad un sempre più vasto pubblico.

### **PROMOZIONE**

Conformemente ai doveri previsti dalla Legge 84/94 e agli strumenti di programmazione dell'Ente, continua l'impegno per la promozione delle operazioni portuali e delle attività commerciali ed industriali svolte nel porto della Spezia, anche attraverso un'analisi approfondita dei possibili sviluppi di traffico, delle potenzialità e delle criticità del porto della Spezia, in collaborazione anche con gli enti locali, le associazioni di categoria ed i terminalisti con particolare attenzione agli investimenti, all'occupazione, all'ambiente ed al turismo.

Attraverso la valorizzazione e la razionalizzazione delle attività presenti nel territorio demaniale di competenza, l'AP potrà contribuire a facilitare la ripresa economica di tutto il territorio spezzino soprattutto attuando una politica promozionale in sinergia con la Regione Liguria, gli enti locali, l'Università, il DLTM - Distretto Ligure delle Tecnologie Marine - che sia anche in grado di attivare finanziamenti su progetti specifici a livello nazionale ed europeo, accrescendo l'attività peraltro già in essere negli anni precedenti. Si ritiene indispensabile acquisire informazioni sulle merci in transito, anche attraverso una più stretta collaborazione con le dogane, oltre a potenziare le azioni promozionali soprattutto nelle aree di mercato più vicine quali nord Italia, Svizzera, Baviera, Europa centro-orientale da un lato e nord Africa e SUD/EST del Mediterraneo dall'altro ricercando una sempre maggiore partecipazione da parte degli operatori del porto. Una particolare attenzione nella promozione delle attività e dei servizi offerti dal porto andranno

sicuramente dedicati al mantenimento ed all'implementazione del traffico esistente, anche attraverso un rapporto diretto e costante con gli operatori, con le associazioni di categoria e con le compagnie di navigazione per analizzare e cercare di risolvere eventuali problematiche che si dovessero presentare.

A questo proposito pare molto importante anche intensificare i rapporti con i principali interporti del nord Italia ed in particolare con Parma, nonché Padova, Bologna, Verona, Novara, Piacenza e Rivalta Scrivia, organizzando iniziative e progetti comuni di sviluppo e crescita.

L'AP intende continuare a promuovere le attività economiche presenti nel Golfo della Spezia anche se è necessario sottolineare che, per effetto delle disposizioni di contenimento della spesa pubblica, così come definito nelle ultime leggi finanziarie, le spese per attività promozionali sono state ulteriormente ridotte rispetto alle disponibilità degli anni precedenti. Le iniziative permetteranno di svolgere efficacemente un ruolo di supporto alle politiche commerciali degli operatori portuali e si concretizzeranno con la partecipazione a manifestazioni di settore, con presentazioni dei servizi offerti e con la produzione di pubblicazioni e materiale informativo dedicato.

Sono state infatti programmate numerose attività di promozione, sia in Italia che all'estero, da svolgersi principalmente in collaborazione con le analoghe strutture promozionali delle altre autorità portuali liguri di Genova e Savona, anche attraverso convenzioni stipulate con l'ICE Istituto per il Commercio Estero e la Regione Liguria.

Attraverso la realizzazione dell'associazione Ligurian Ports – Sistema dei Porti Liguri, al fine di migliorare il coordinamento e la gestione operativa delle iniziative promozionali comuni, viene attuato annualmente un Piano Promozionale che ha visto l'AP della Spezia partecipare nelle più importanti iniziative nazionali ed internazionali. In questo modo sarà possibile perseguire un contenimento dei costi economici delle singole iniziative, consentendo di presentare all'esterno con maggior visibilità i servizi offerti dal sistema portuale ligure nel suo complesso, rendendo auspicabilmente più efficaci tali iniziative attraverso presentazioni multimediali, conferenze stampa ed incontri mirati, che possano coinvolgere maggiormente gli operatori e le associazioni di categoria ed economiche del settore.

Come da alcuni anni a questa parte, proseguirà la partecipazione dell'AP della Spezia nell'ambito di alcune associazioni anche a carattere internazionale.

Nel complesso, l'attività di promozione dovrà essere indirizzata a sviluppare il tradizionale bacino di riferimento del nostro porto, intraprendendo azioni mirate verso i citati paesi ritenuti interessanti quali Turchia, nord Africa, repubbliche caucasiche ex sovietiche oltre che i paesi dell'Estremo Oriente.

## ***CONCLUSIONI***

Con il presente documento abbiamo inteso fornire un'ampia prospettiva del programma di lavoro dell'AP non soltanto relativa al triennio, ma all'arco dell'intero mandato presidenziale.

Si tratta di proposte aperte al contributo del Comitato Portuale, che ci auguriamo possa non solo approvarlo, ma anche arricchirlo di suggerimenti, spunti, proposte.

Auspichiamo che il lavoro che stiamo portando avanti possa essere frutto di uno sforzo comune nell'interesse dell'intera nostra collettività.

## ***P.T.O. 2010-2012:***

### ***ATTUAZIONE PRP***

#### ***E PROGRAMMI DI INDIRIZZO***

Dopo l'approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale, avvenuta nel dicembre del 2006 da parte del Consiglio Regionale della Liguria, i programmi di implementazione e di razionalizzazione delle attività marittime nel Golfo della Spezia hanno finalmente avuto piena legittimazione.

Dall'analisi delle attività curate da questa Autorità Portuale, è possibile riscontrare una evidente accelerazione delle realizzazioni ultimate, od in procinto di esserlo, proprio in seguito alla risoluzione di problematiche legate al PRP ed al rapporto tra il nuovo Piano, la città ed il golfo.

Le azioni più significative hanno riguardato, a titolo esemplificativo, le problematiche ambientali legate alle attività di bonifica e di dragaggio da eseguirsi nei bacini del porto mercantile, ma anche il progetto di ampliamento del molo Garibaldi in chiave "waterfront" e la razionalizzazione degli spazi da dedicarsi alla nautica da diporto, soprattutto in riferimento alle marine "storiche" di Canaletto e Fossamastra.

La risoluzione delle controversie ha consentito la ripresa delle attività ma anche, e soprattutto, la possibilità di tornare a programmare gli interventi futuri in modo più organico e realistico, fissando obiettivi e tempistiche, procedure autorizzative e di finanziamento, consoni alle necessità di sviluppo del comprensorio demaniale di competenza.

Nei prossimi anni, dunque, l'azione dell'Autorità Portuale si svolgerà principalmente lungo le seguenti direttrici principali:

#### **A) Porto mercantile:**

1. Trasferimento attività diportistiche dalle Marine di Fossamastra e del Canaletto;
2. Completamento del terzo bacino portuale (Terminal del levante e completamento Terminal Ravano);
3. Completamento della fascia di rispetto tra porto e città;
4. Completamento molo Garibaldi e realizzazione di nuova darsena per servizi portuali;
5. Bonifiche e dragaggi nei bacini del porto mercantile e lungo il canale d'accesso;
6. Unificazione dei varchi, razionalizzazione della viabilità di ingresso e uscita dal porto ed implementazione della security (nuova Dogana Stagnoni, collegamento viario dei Terminal del Levante);
7. Razionalizzazione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a servizio del porto mercantile (trasferimento fascio "Italia", completamento nuovo raccordo tra stazione de La Spezia Marittima e terminal Ravano, dismissione binario di dorsale su V.le S. Bartolomeo);
8. Nuovo terminal ferroviario portuale a S. Stefano Magra.

#### **B) Waterfront della Spezia:**

1. Demolizione Silos e strutture annesse su calata Paita;
2. Trasferimento attività terminaliste da calata Paita a molo Garibaldi;
3. Trasferimento servizi portuali nella nuova darsena del molo Garibaldi;

4. Implementazione banchina Revel con collegamento pedonale e ciclabile tra banchina e porto Mirabello;
5. Trasferimento della flotta pescherecci alla banchina Revel;
6. Stazione Marittima per navi da crociera, ristrutturazione e conversione d'uso del molo Italia.

#### **C) Riqualificazione e sviluppo delle attività nel golfo:**

1. Riqualificazione waterfront delle Grazie, Fezzano e Cadimare;
2. Riqualificazione e conversione d'uso aree di Pertusola;
3. Trasformazione in chiave turistico-diportistica della diga foranea;
4. Acquisizione a demanio marittimo, riqualificazione e conversione d'uso per aree e fabbricati della M.M.I. e dell'Aeronautica (Arsenale, Cadimare, etc.)

### **LAVORI IN CORSO**

Per inquadrare in modo corretto quali siano i programmi di sviluppo del nuovo P.T.O., si riporta di seguito una breve sintesi sullo stato di avanzamento dei lavori in corso, al fine di comprenderne funzioni e caratteristiche nella logica dello sviluppo infrastrutturale previsto, in particolare, per il porto mercantile e, più in generale, per l'intero golfo della Spezia.

⇒ Ristrutturazione ed ampliamento del molo Garibaldi e della calata Malaspina:

2° lotto funzionale del progetto generale di adeguamento infrastrutturale del primo bacino, in previsione della riqualificazione e conversione d'uso di calata Paita in chiave "waterfront" della Spezia, prevede l'ampliamento del molo Garibaldi, in testata e lungo il lato di ponente, per complessivi 50.000 metri quadrati circa. I lavori avrebbero dovuto essere terminati già nel 2005, ma l'inserimento degli specchi acquei interessati dai lavori nel sito di interesse nazionale di Pitelli ha richiesto opere in variante per lo studio delle quali si è dovuto procedere con la sospensione dei lavori nel febbraio del 2003. La sospensione si è protratta sino a marzo 2005 in seguito a ricorsi, accolti dal TAR Liguria, avverso i relativi provvedimenti autorizzativi; le disposizioni emanate dallo stesso TAR ligure venivano definitivamente annullate dal Consiglio di Stato solo nel gennaio del 2005 e nel marzo dello stesso anno si procedeva alla ripresa delle attività, ancorché limitatamente alle sole operazioni di messa in sicurezza dei fondali previste in variante; contestualmente l'Appaltatore avanzava richieste per danni per oltre 10 mln di Euro. L'effettiva ripresa delle opere in progetto è, quindi, potuta avvenire solamente al termine delle bonifiche ed a seguito della risoluzione bonaria della controversia, sancita dall'approvazione del Comitato Tecnico Amministrativo del Provv. Int. di Lombardia e Liguria con voto n.41/A del luglio 2007. La sospensione lavori di cui predetto ha indirettamente causato ulteriori problematiche di natura strutturale, la cui risoluzione ha richiesto lo studio di interventi di consolidamento e modifiche sostanziali alle procedure preventivate di riempimento. Detti interventi sono stati oggetto di una seconda Perizia suppletiva di variante, approvata presso il Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'ottobre del 2008. Ad oggi risultano realizzate opere e forniture per circa 15 mln di euro ed il cronoprogramma aggiornato indica giugno 2011 quale termine fissato per la definitiva

ultimazione dei lavori in progetto.

⇒ **Realizzazione di darsena interna e ponte mobile in carpenteria metallica in località Pagliari-Fossamastra:**

opera strategica per la realizzazione del primo polo nautico della Spezia, il progetto prevede la realizzazione di una darsena interna di circa 6.500 mq a servizio di capannoni attrezzati destinati ad attività artigianali legate alla nautica da diporto. Criticità alla regolare esecuzione dei lavori sono state determinate da alcuni sottoservizi interferenti con le lavorazioni, tra i quali un oleodotto Nato, la cui complessa dismissione ha richiesto tempi autorizzativi ed esecutivi piuttosto lunghi, se si considera che soltanto dopo oltre due anni dalla consegna dei lavori è stato possibile completarne la rimozione (giugno 2007). Sono ad oggi state completate le opere strutturali e di rifinitura previste all'interno della darsena, con fondali già portati alle quote di progetto. Restano da ultimare le opere necessarie all'installazione del ponte mobile, anch'esso già ultimato ed in attesa di essere assemblato in sito. La spesa complessiva aggiornata all'ultimo stato di avanzamento dei lavori (SAL n. 10) ammonta a circa 8 mln di euro. Per il mese di ottobre è prevista l'ultimazione dei lavori.

⇒ **Riqualificazione banchine e piazzali a Cadimare**

in attuazione alle previsioni contenute nel nuovo PRP in merito alla conversione d'uso degli ex cantieri Clemna a Cadimare, nell'ambito degli interventi di ristrutturazioni di piazzali e banchine da eseguirsi con finanziamenti del 2005, si è provveduto alla riqualificazione delle aree precedentemente occupate dal cantiere di demolizione navale mediante la realizzazione di una nuova piazza aperta al pubblico, direttamente prospiciente il mare, nella quale il quartiere potrà ritrovare spazi per manifestazioni, concerti, piccole sagre rionali, mostre d'artigianato, tanto apprezzate anche dal turismo nazionale. Quasi contestualmente all'intervento di cui predetto, l'Autorità Portuale ha avviato le opere di demolizione del M/Y "Maxime", arenatosi in prossimità delle aree ex cantieri Clemna a seguito di eventi meteo marini risalenti all'anno 2003. L'imbarcazione era stata ormeggiata in adiacenza al cantiere affinché si provvedesse ad interventi di manutenzione dello scafo; a seguito del fallimento del cantiere, detti interventi non furono mai realizzati e dopo qualche anno di abbandono lo scafo finì per arenarsi sul basso fondale esistente. Nonostante le ripetute intimazioni di sgombero avverso i legittimi proprietari del natante, il "Maxime" restava in posizione semi sommersa per anni, fino a che, anche su richiesta del Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Portuale si rendeva disponibile ad effettuare l'intervento di rimozione a proprie spese, al fine di evitare qualsiasi pericolo di inquinamento od alla pubblica e privata incolumità. Le lavorazioni venivano affidate alla ditta Adriatic Sub Srl il 13.10.2006, previo espletamento di apposita gara d'appalto in forma di licitazione privata. In data 13.03.2007 il NOE di Genova provvedeva al sequestro cautelare del cantiere, motivandone il provvedimento con presunte irregolarità della Ditta appaltatrice nella gestione del rifiuto "relitto". Dopo circa sette mesi, a seguito dell'accoglimento del ricorso presentato dalla stessa AP, la Casazione ha ribaltato ogni interpretazione sino a quel momento data alla Norma, chiarendo come non si potesse considerare a priori rifiuto l'imbarcazione, ancorché parzialmente affondata, e che, pertanto, la Ditta operante in cantiere non avrebbe dovuto necessariamente possedere alcun requisito in materia di gestione rifiuti. Nel Maggio del 2008 la stessa Impresa, dichiaratasi disponibile a riprendere i lavori, pro-

poneva un piano operativo basato sulla possibilità di rimettere in galleggiamento il natante per poter provvedere alla successiva demolizione in aree diverse. In data 25.07.2008 L'Autorità Portuale, a seguito di insuccessi e di conseguenti ritardi accumulati dalla stessa Adriatic Sub, ha provveduto alla rescissione del contratto ed all'individuazione di nuove Imprese a cui affidare le lavorazioni di taglio e rimozione del relitto in economia, informandone preventivamente Enti ed Autorità locali competenti. Gli sforzi ed il lavoro svolto hanno recentemente trovato legittimo riconoscimento, allorché il 4 agosto scorso l'imbarcazione, già parzialmente demolita, ha trovato destinazione finale presso il bacino galleggiante dei Cantieri San Marco, dopo avere attraversato, in galleggiamento assistito, l'intero golfo spezzino.

⇒ **Nuovo raccordo ferroviario del terminal Ravano:**

il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo raccordo dei binari interni al terminal Ravano con i fasci de "La Spezia Marittima", a tergo della marina del Canaletto. Opera propedeutica alla futura dismissione del binario di dorsale esistente lungo V.le S. Bartolomeo, prevede l'inserimento di uno scambio "inglese" doppio e due scambi semplici in prossimità del deviatoio già posizionato sul 4° binario della nuova stazione ferroviaria, nonché dei binari di raccordo con i tre già presenti all'interno del terminal Ravano. I lavori sono stati recentemente conclusi con Verbale di collaudo redatto da tecnici RFI in data 23.07.2009 per una spesa complessiva di quasi 500 mila euro.

⇒ **Nuove rampe autostradali in località Pianazze – 1° lotto funzionale:**

il progetto, necessario al completamento dell'hub portuale con vie di accesso ed uscita dallo scalo indipendenti dalla viabilità urbana locale, prevede la realizzazione di una rampa di uscita ed una di ingresso al raccordo autostradale Fornola-La Spezia in direzione S. Stefano di Magra. I lavori hanno subito rallentamenti a causa delle interferenze che il cantiere ha dovuto affrontare, sia con la viabilità locale che, e soprattutto, con l'area di servizio ENI in località Melara, per la risoluzione delle quali è stato necessario redigere ed approvare due perizie suppletive e di variante, con conseguente incremento delle somme necessarie all'esecuzione di quanto in progetto. Ad oggi i lavori risultano pressoché ultimati, per una spesa complessiva di circa 2,5 mln di euro.

⇒ **Fascia di rispetto - passerella pedonale strallata e pista ciclabile lungo V.le S. Bartolomeo:**

progetto di sistemazione definitiva della ex sede ferroviaria di v.le S. Bartolomeo a fascia di rispetto attrezzata, mediante realizzazione di una pista ciclabile in masselli autobloccanti e di un collegamento pedonale e ciclabile tra i quartieri di Canaletto e Fossamastra. I lavori sono stati aggiudicati all'ATI composta da Cofor Srl, quale capogruppo, e da Gimet Srl, mandante.

Ad oggi risultano pressoché completate le lavorazioni inerenti il primo tratto di pista ciclabile (da torrente "nuova Dorgia" fino all'innesto con la rampa del viadotto esistente) e si ritiene che in breve tempo detto tratto possa essere collaudato e reso agibile. Per quanto concerne il rimanente tratto, ad oggi è stata completata l'infissione dei micropali interessanti le fondazioni delle rampe di accesso ai viadotti (previo spostamento di tutti i sottoservizi presenti) ed è stata avviata la realizzazione in officina di buona parte della carpenteria metallica costituente le strutture dei viadotti. Nel corso dei lavori, a causa della presenza imprevista e imprevedibile di alcuni sottoservizi (oleodotto Eni, fibre Telecom, Acam gas) in posizione diversa

rispetto a quella prevista in progetto, si è reso necessario lo spostamento dei servizi medesimi e la modifica delle opere di fondazione e delle strutture in elevato. Ciò ha comportato ritardi sul completamento dei lavori, poi divenuti “cronici” in conseguenza del fallimento dell’impresa capogruppo. Sono in corso le procedure necessarie per individuare i nuovi appaltatori.

⇒ **Implementazione ed adeguamento della security portuale:**

il progetto prevede la realizzazione di una serie di opere civili ed impiantistiche per il miglioramento dei sistemi di security portuale che hanno consentito al porto di poter mantenere i rapporti commerciali con gli Stati Uniti anche dopo l’11 settembre 2001. Le lavorazioni hanno subito significativi ritardi a causa delle problematiche connesse al fallimento dell’Impresa capogruppo dell’A.T.I. aggiudicataria, Enterprise Srl. La situazione ha recentemente trovato sbocco attraverso l’individuazione da parte dell’Impresa mandante, SET SpA, di una nuova capogruppo, la Vitrociset SpA, in possesso delle necessarie autorizzazioni e qualificazioni di Legge e dichiaratasi disponibile a subentrare ad Enterprise nell’esecuzione di quanto in appalto. Ad oggi le lavorazioni hanno riguardato l’implementazione della recinzione doganale posta a protezione delle aree mercantili, l’installazione di apparati di vigilanza e di videosorveglianza lungo il perimetro portuale e all’interno delle aree comuni, nonché la realizzazione di gates di ingresso/uscita attrezzati con moderni sistemi di regolamentazione degli accessi per la preventiva identificazione del personale. La spesa sino ad ora sostenuta ammonta a circa 4,5 mln di euro, corrispondenti al 70% circa dell’importo complessivo di contratto.

⇒ **Bonifica con escavo dei fondali antistanti il terminal Ravano:**

trattasi del primo intervento di bonifica, a lotti, del golfo della Spezia, a seguito del piano preliminare di bonifica predisposto da ICRAM su incarico del Ministero dell’Ambiente. La procedura di affidamento ha subito un notevole ritardo a seguito dei ricorsi alla magistratura amministrativa da parte delle associazioni ambientaliste. Valutato positivamente sia dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che dal Ministero dell’Ambiente, il progetto è stato affidato all’ATI SET SpA, Delca Srl, La Dragaggi Srl, Dott. C.Agnese SpA ed Idresia Srl a novembre del 2006. Il trasporto via nave dei fanghi di risulta dalle operazioni di bonifica ha poi subito uno stop inatteso a causa dell’elevato contenuto di umidità rilevato anche a seguito dell’adozione di sistemi di dragaggio (a benna mordente) in grado di minimizzare il contenuto liquido nei materiali scavati. Ciò ha determinato problematiche di sicurezza alla trasportabilità degli stessi via nave, ma anche problemi di ricezione agli impianti tedeschi individuati dall’A.T.I. per il loro conferimento finale. Una prima soluzione è stata trovata attraverso l’individuazione di nuovi siti di conferimento in Germania ed Olanda, attrezzati per gestire fanghi poco palabili, nonché attraverso un preventivo confezionamento dei fanghi in appositi bigbags prima del loro trasferimento in stiva. L’ottimizzazione delle non semplici procedure di confezionamento, l’approvvigionamento delle necessarie attrezzature, la predisposizione di aree idonee al deposito temporaneo dei fanghi in attesa del successivo carico su nave, hanno richiesto l’avvio di una fase sperimentale, concordata con Enti ed Autorità di controllo, al fine di verificare ogni singola fase del processo e di valutarne eventuali miglioramenti. Dopo avere ultimato la fase di messa in sicurezza dei fondali, con l’asportazione e lo smaltimento di circa 10.000 tonnellate di fanghi inquinati a Peenemunde, l’accordo di programma sottoscritto tra AP della Spezia e AP di Livorno ha aperto la strada

del conferimento fanghi in vasca di colmata presso il porto toscano. L'accordo prevede il conferimento di circa 100.000 metri cubi di materiale proveniente dalle operazioni di bonifica/dragaggio del terminal Ravano, nonché la possibilità di conferire ulteriori 300.000 metri cubi in una seconda vasca di colmata del porto di Livorno attualmente in fase di realizzazione. Considerata la distanza dei due porti e la possibilità di navigare sotto costa, le problematiche di trasporto via mare sono così state risolte impiegando lo stesso mezzo dragante anche per il trasferimento dei fanghi in vasca di colmata. Ad oggi sono stati conferiti a Livorno circa 40.000 tonnellate di materiale di fondo. Analoghe procedure sono state attivate per conferire circa 45.000 tonnellate di fanghi nel "cofferdam" del costruendo porto Mirabello, nel golfo della Spezia. Ciò ha consentito ulteriori risparmi sui costi di realizzazione dell'intervento, soprattutto in conseguenza della maggiore produttività delle attrezzature impiegate. Ad oggi sono stati, dunque, realizzati dall'Appaltatore lavori e servizi per circa 8,0 mln di euro, pari a circa il 60% del preventivato. L'ultimazione dei lavori è prevista per fine novembre 2009.

⇒ **Ristrutturazione e conversione d'uso della banchina alla radice del molo ENEL:**

il progetto prevede l'esecuzione di un palancolato metallico di consolidamento delle strutture di banchina ENEL, previa demolizione di n.2 silos in passato utilizzati dalla stessa concessionaria per lo stoccaggio delle ceneri prodotte dalla centrale elettrica, un tempo funzionante a carbone. I lavori sono stati affidati, previo espletamento di apposita gara d'appalto in forma di licitazione privata, alla Ditta IOS di Massa. La consegna dei lavori non è poi ancora stata effettuata per non creare interferenze tra lavorazioni già in corso presso la costruenda darsena in adiacenza alla banchina ENEL. Se ne prevede, comunque, la realizzazione entro il 2010.

⇒ **Nuovi edifici doganali al varco Stagnoni:**

il progetto, inserito all'interno del piano generale di potenziamento dell'hub portuale spezzino, risulta integralmente finanziato con fondi ANAS e prevede la realizzazione di un edificio per uffici doganali e di due fabbricati in prossimità dei varchi di ingresso ed uscita dalle aree portuali, destinati ad accogliere i funzionari della Finanza deputati al controllo del carico. La gara d'appalto, espletata in forma di licitazione provata, è stata aggiudicata all'Impresa Montagna Costruzioni SpA e nell'ottobre dello scorso anno sono stati formalmente consegnati i lavori. Ad oggi l'Impresa ha realizzato opere e forniture per circa 1,6 mln di euro, pari al 30% circa dell'importo di contratto. L'ultimazione dei lavori dovrebbe avvenire entro la primavera del 2010, consentendo il completamento delle infrastrutture stradali necessarie all'unificazione dei varchi doganali, destinati all'ingresso ed all'uscita dei mezzi pesanti, presso il nuovo Varco Stagnoni. Ciò determinerà ulteriori riduzioni del traffico indotto dal porto mercantile sulle viabilità locali, risolvendo problematiche di sicurezza e migliorando la vivibilità nei quartieri retro portuali interessati.

⇒ **Ristrutturazioni di banchina e nuovi pontili per la nautica nel borgo delle Grazie, Comune di Portovenere:**

l'intervento si inserisce tra le opere di riqualificazione delle strutture a mare nei borghi storici del ponente e prevede il consolidamento delle strutture di banchina esistenti, la riqualificazione della passeggiata a mare antistante il borgo delle Grazie e la realizzazione di due strutture a pontile necessarie per l'attracco

di imbarcazioni a vela e per traghetti di piccole e medie dimensioni. La gara d'appalto ha visto come aggiudicataria delle opere l'A.T.I. costituita dalle Imprese Victor Srl – Manfroni Srl. A settembre 2008 i lavori hanno poi avuto effettivo inizio e ad oggi risultano essere stati pressoché completati quelli antistanti il borgo, mentre sono in pieno svolgimento le opere previste in prossimità del Varignano. L'avanzamento dei lavori ha consentito l'emissione n.2 SAL per complessivi 700 mila euro circa, pari a circa il 60% dell'importo di contratto.

⇒ **Ristrutturazione edificio auditorium:**

l'intervento, da realizzare con fondi dell'Autorità portuale, prevede il recupero delle aree limitrofe alla sede dell'Autorità portuale e del capannone adiacente da convertire a sala convegni. L'impresa individuata per l'esecuzione delle opere risulta la SAMAR Srl di Massa-Carrara, già presente in cantiere per le prime opere di demolizione delle superfici pericolanti nonché per l'espletamento delle necessarie pratiche autorizzative per la rimozione ed il definitivo smaltimento delle coperture in Ethernit che interessano ancora i fabbricati sottoposti a riqualificazione.

⇒ **Ristrutturazioni di piazzali e banchine - fondi anno 2006:**

trattasi di lavori di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione di aree di banchina all'interno della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'Autorità Portuale della Spezia. In particolare per quest'anno i fondi verranno impiegati per la ristrutturazione della banchina frangiflutti a Cadimare e per l'adeguamento idraulico del fosso di Ria alle Grazie. Anche quest'ultimo intervento è stato appaltato mediante gara pubblica all'Impresa Dr. Carlo Agnese SpA di La Spezia; i lavori hanno avuto effettivo inizio in data 3 novembre 2008 ed hanno riguardato manutenzioni straordinarie di piazzali e banchine del molo Fornelli (porto mercantile) e il primo tratto della banchina frangiflutti a Cadimare. Sono poi iniziate, a giugno 2009, anche le opere di adeguamento idraulico del fosso di Ria alle Grazie. Ad oggi sono state eseguite opere per circa 1,2 mln di euro, pari a circa il 65% dell'importo complessivo di contratto.

⇒ **Adeguamento idraulico torrenti Nuova e Vecchia Dorgia:**

l'intervento prevede la canalizzazione di adeguamento idraulico dei torrenti Nuova e Vecchia Dorgia, nei tratti di foce interni al demanio marittimo di competenza dell'Autorità Portuale. Ciò consentirà anche la sistemazione ed il recupero di aree all'interno del piazzale operativo a radice del molo Fornelli. La gara d'appalto è stata recentemente affidata all'A.T.I. costituita tra le Imprese Dott. C. Agnese SpA, Costruzioni Cicuttin Srl e Seib Srl, per un importo di contratto pari a circa 4,0 mln di euro. Sono in corso le procedure di consegna lavori.

⇒ **Ristrutturazioni di piazzali e banchine - fondi anno 2007 - demolizione silos ex Italiana Coke su calata Paita:**

il progetto si inquadra tra le opere di trasformazione del "waterfront" della Spezia e si inserisce tra quelli realizzati direttamente dall'Autorità Portuale. Si tratta della demolizione dei silos ex Italiana Coke oggi già scarsamente utilizzati, alla radice di calata Paita, con successiva sistemazione provvisoria a piazzale di deposito. L'intervento è stato oggetto di gara d'appalto provvisoriamente aggiudicata all'A.T.I. costituita

dall'Impresa Dott. C. Agnese SpA e Simes Tigullio Srl per un importo offerto di poco inferiore al milione di euro. Sono state espletate le procedure di verifica dei prezzi formulati dall'ATI, seguito superamento della soglia di anomalia del ribasso offerto; sono in corso le fasi di stipula del contratto.

**Complessivamente sono, dunque, in corso lavori per circa 95 mln di euro, mentre sono previste gare d'appalto per oltre 50 mln di euro, così di seguito sintetizzate:**

⇒ **Realizzazione molo Marina Militare: importo intervento € 6.620.270,93**

I lavori riguardano la realizzazione di un nuovo molo a servizio della M.M.I. nelle aree interne a Mariperman. La necessità di realizzare un nuovo molo per l'esclusivo utilizzo da parte della M.M.I. è originata dalla conversione in area diportistico-ricettiva del molo Pagliari (attualmente utilizzato dalla M.M.I.) in accordo con gli Enti locali e le Autorità militari.

⇒ **Bonifica con escavo fondale zona evoluzione navi: importo intervento € 27.310.000,00**

La procedura di affidamento ha subito un notevole ritardo a seguito dei ricorsi alla magistratura amministrativa da parte delle associazioni ambientaliste. Dopo la sentenza definitiva in data 29.09.06 del Consiglio di Stato e visto l'avanzato stato dei lavori di dragaggio del fondale antistante il terminal Ravano è intendimento dell'amministrazione procedere all'affidamento dei lavori. Il progetto, che prevede l'escavo del fondale fino a 15 mt., è stato valutato positivamente sia dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che dal Ministero dell'Ambiente

⇒ **Bonifica con escavo fondale molo Fornelli est: importo intervento € 16.940.000,00**

Il progetto è già stato valutato positivamente dal Ministero dell'Ambiente. Per procedere all'affidamento dei lavori inerenti la bonifica di c.a 30.000 mc di materiale inquinato ed il successivo escavo necessario all'approfondimento dei fondali a -15 m del molo Fornelli lato levante occorre il parere del Consiglio Sup. dei LL.PP.

⇒ **Consolidamento Molo Fornelli est: importo intervento € 1.695.000,00**

L'intervento è necessario a seguito della bonifica e dell'escavo dei fondali antistanti il molo Fornelli est che passeranno da 14 a 15 mt di profondità. Pertanto per la realizzazione di tale escavo si dovrà provvedere alla risagomatura dello scanno di base del cassone di riva, tenendo in opportuna considerazione la stabilità della struttura di banchina, il rischio di erosione localizzata dovuta al moto delle eliche delle navi e la sagoma delle navi medesime.

## **PROGRAMMAZIONE TRIENNALE:**

### ***descrizione delle opere***

Come disposto dall'art. 128 comma 1 del D.Lgs 163/06, tutta l'attività di realizzazione dei lavori pubblici, di singolo importo superiore a 100.000 euro, si svolge sulla base di una programmazione triennale di opere; pertanto è stata redatta la seguente programmazione sulla base delle attuali esigenze economiche e sociali del territorio demaniale marittimo di competenza, in conformità al nuovo PRP nonché sulla base dei finanziamenti resi disponibili dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con appositi Decreti Ministeriali.

Nel prossimo triennio gli interventi programmati su cui si eserciterà l'azione diretta dell'Ente saranno i seguenti:

#### **Anno 2010**

- **Realizzazione piazzale e banchina Canaletto con opere di adeguamento del molo Pagliari e della fascia di rispetto e opere propedeutiche allo spostamento delle marine: importo intervento € 17.382.320,00 ( finanziamento Min In Tra 166/2002)**

L'intervento necessario alla razionalizzazione delle aree demaniali marittime eliminerà l'intreccio esistente tra porto commerciale e attività varie esistenti in zona Canaletto; è previsto il completamento del terminal Ravano fino all'incontro con il molo Fornelli con la realizzazione di un banchinamento per ca. 275 mt. di lunghezza ottenendo piazzali per ca. 50.000 mq. La realizzazione del molo Mirabello, della darsena e del molo Pagliari permetterà una adeguata ricollocazione delle attività esistenti alla Marina del Canaletto e la prosecuzione di interventi volti alla mitigazione dell'impatto ambientale delle attività portuali verso i quartieri residenziali limitrofi (fascia di rispetto). Opere propedeutiche allo spostamento delle marine – Molo Pagliari.

In merito alla copertura economica potrà essere considerata la possibilità di cofinanziare l'intervento con apporto di capitale privato.

- **Ristrutturazione della banchina Revel e nuova passerella pedonale di collegamento con il porto Mirabello: importo intervento € 2.800.000,00 ( finanziamento fondi A.P.)**

Il progetto relativo al nuovo waterfront della Spezia prevede la ricollocazione della flotta pescherecci, oggi dislocata sul molo Italia, proprio lungo la banchina Revel, posta a ponente del fronte mare e logisticamente più adatta alle attività inerenti la pesca. A tal fine l'Autorità Portuale ha già sottoscritto apposito protocollo con la Marina Militare quale principale utilizzatore dell'accosto, affinché le superfici vengano restituite all'uso pubblico. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di una passerella pedonale di collegamento tra la Revel ed il nuovo porto Mirabello, consentendo la prosecuzione della passeggiata a mare oggi già esistente tra molo Italia e la stessa banchina Revel.

- **Realizzazione darsena servizi al Molo Garibaldi: importo intervento € 7.189.080,03 ( finanziamento Min In Tra 166/2002)**

Attualmente i punti di sosta e di ormeggio dei mezzi dei servizi portuali, come rimorchiatori, piloti, m/battelli dei Vigili del Fuoco, bettoline per raccolta morchie oleose e sedimenti organici di bordo, ecc., sono distribuiti in punti diversi delle banchine con maggiore concentrazione all'estremità del Molo Garibaldi e sul molo Italia, dove usufruiscono del riparo offerto da opere di vecchi pontili con protezione di scogli naturali.

Nel quadro di una riorganizzazione del porto commerciale tutti i mezzi di servizio del porto dovranno trovare ormeggio e riparo in un'unica darsena localizzata baricentricamente, ad una distanza minima rispetto a tutte le zone di intervento.

Tale darsena sarà situata presso il Molo Garibaldi in uno specchio acqueo di circa 12.000 m<sup>2</sup> contornato da una fascia di riparo, dedicata ad impianti portuali (torri-piloti, radar) e di trattamento liquami. Attualmente la sua collocazione è prevista in testata al molo: si sta valutando la possibilità di modificarne il sito, mediante procedura di adeguamento tecnico funzionale, per realizzarla in prossimità della radice dello stesso molo.

- **Realizzazione della stazione crocieristica della Spezia – opere marittime di banchinamento: stima del costo complessivo € 28.000.000,00 (Contrazione di mutuo)**

Ancora in riferimento ed in attuazione al nuovo waterfront della Spezia, il progetto prevede la realizzazione di una penisola attrezzata in fregio a calata Paita per la realizzazione di due accosti utili per navi da crociera. Il progetto prevede la realizzazione di strutture di banchinamento in palancole tirantate e riempimenti in materiali provenienti da cave o da impianti di riciclaggio, con sovrastrutture di banchina in c.a. e piazzali pavimentati secondo le destinazioni d'uso. La superficie complessiva della penisola è prevista pari a 22.500 metri quadrati utili, con accosti complessivi per almeno 650 metri lineari.

- **Realizzazione retroporto S. Stefano Magra: Stima del costo complessivo € 19.000.000,00 (da finanziare)**

In un'area sita ad una distanza di c.a 10 Km dalle banchine portuali è già stato realizzato l'impianto logistico di S. Stefano Magra collegato direttamente al porto, alla rete ferroviaria, stradale e autostradale.

L'intervento prevede la realizzazione di una piattaforma intermodale attrezzata con apposite mezzi di sollevamento idonei al carico dei convogli ferroviari offrendo la possibilità di spostare su rotaia le merci riducendo il traffico su gomma, con l'utilizzazione delle aree al servizio diretto del porto.

L'opera consente di amplificare la capacità produttiva del porto ed assieme ridurre drasticamente l'impatto ambientale. Sono in corso contatti con RFI Logistica per la definizione delle necessarie iniziative prope-deutiche all'accordo.

- **Manutenzioni straordinarie e ristrutturazioni di banchina in aree interne al demanio marittimo di competenza (porto mercantile e borgo di Fezzano): importo intervento € 2.500.000,00 (finanziamento fondi A.P.)**

trattasi di lavori di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione di aree di banchina all'interno della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'Autorità Portuale della Spezia. In particolare per

quest'anno i fondi verranno, in parte, impiegati per la ristrutturazione della banchina di Fezzano e per la risistemazione dei piazzali di banchina del terminal Ravano, nel Porto Mercantile.

## Anno 2011

- **Realizzazione della stazione crocieristica della Spezia – opere edili per fabbricato servizi: stima del costo complessivo € 9.600.000,00 (apporto capitali privati)**

Una volta realizzata la penisola per piazzali ed accosti, a servizio dei passeggeri e delle agenzie turistiche il progetto del nuovo waterfront della Spezia prevede la realizzazione di un edificio servizi all'interno del quale possano essere allocate le strutture operative proprie della stazione crociere, con uffici informazioni turistiche, un ristorante, un bar, una lavanderia centri internet e telefoni, tour operators ecc. La superficie complessiva del fabbricato si prevede pari a 5.000 mq circa distribuiti su due livelli.

- **Spostamento fasci ferroviari di calata Paita ( fascio Italia): stima del costo complessivo € 3.580.000,00 (da finanziare)**

Il nuovo waterfront della Spezia prevede la trasformazione d'uso di calata Paita ad uso pubblico, con finalità turistiche, residenziali, culturali e ricreative. Per questo è necessario trasferire le attività terminalisti che oggi presenti sull'area (e ciò sarà possibile non appena completato il molo Garibaldi) ma anche le reti ferroviarie a tergo della banchina ed oggi utilizzate per la formazione dei treni in partenza dalla stazione ferroviaria de La Spezia Marittima. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo fascio ferroviario idoneo a ripristinare le attuali funzionalità del fascio Italia in luogo della vecchia Stazione Marittima, recentemente trasferita a tergo di Marina del Canaletto. In particolare si prevede la realizzazione di n.8 binari di formazione treni di lunghezze utili variabili tra 300 e 600 metri.

- **Realizzazione piazzale e banchina Terminal del Golfo: importo intervento € 39.300.000,00 - importo finanziato per € 10.535.720,00 Min In Tra 166/2002 (diffusore Enel compreso nell'opera)**

L'intervento previsto nel nuovo PRP è necessario alla realizzazione del 3° bacino portuale; in particolare è prevista la realizzazione di c.a 570 mt di banchina ottenendo un piazzale di 79.000 mq.

Sono in corso di verifica le procedure attuabili per la realizzazione dell'opera. L'intervento è finanziato per € 10.535.720,00 dall'Min In Tra con Legge 166/2002 per la realizzazione del diffusore Enel compreso nell'opera.

- **2° stralcio funzionale terminal Ravano relativo al completamento della canalizzazione Fossamastra- Montecatini: importo intervento € 6.197.000,00 (finanziamento Min In Tra)**

L'opera riguarda il completamento della canalizzazione del torrente Fossamastra e Montecatini nella parte a monte del nuovo banchinamento Ravano di cui è stato completato il 1° stralcio funzionale.

L'intervento è necessario per la sistemazione idraulica della canalizzazione nelle aree demaniali marittime.

Non potendo ipotizzare di allungare i percorsi dei tratti focali che sarebbero richiesti dalla realizzazione

dei nuovi moli e banchinamenti, si prevede di dover necessariamente mantenere le sezioni di foce degli scarichi nelle stesse posizioni attuali.

Ciò sarà possibile lasciando di fatto il mare dove oggi si trova, cioè alla foce degli scarichi, realizzando strutture a giorno di copertura per gli usi di banchina.

In tal modo, l'innalzamento richiesto al profilo di rigurgito per il deflusso delle portate di piena risulterà praticamente trascurabile.

## Anno 2012

- **Bonifica con escavo del fondale antistante calata Artom: stima del costo € 15.000.000,00 (da finanziare)**

L'intervento di escavo è necessario per la bonifica ed il mantenimento dei fondali antistanti la calata Artom molo Fornelli est, raccordandolo ai fondali del molo Garibaldi e molo Fornelli.

- **Bonifica ed escavo fondali molo Garibaldi: stima del costo € 25.591.857,00 (da finanziare)**

L'intervento comprende la bonifica con escavo dei fondali sopraindicati.

Il progetto è già stato valutato positivamente dal Ministero dell'Ambiente.

Come per gli altri interventi di bonifica a mare compresi nel sito di interesse nazionale di Pitelli, per procedere all'affidamento dei lavori inerenti la bonifica con escavo è necessaria l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP.

- **Messa in sicurezza d'emergenza fondale Molo Italia: importo intervento € 15.611.384,25 (da finanziare)**

L'intervento, riguardante la bonifica dei fondali in corrispondenza del molo Italia, è compreso negli interventi di bonifica del sito inquinato di interesse nazionale di Pitelli approvati in conferenza di servizi al Ministero dell'Ambiente. Prevede l'asportazione di c.a 180.000 mc di materiale inquinato.

- **Realizzazione collegamento viario sotterraneo Terminal Ravano: importo intervento € 36.088.875,00 (da finanziare)**

Trattasi del collegamento diretto delle banchine di levante del porto mercantile (area Ravano) con il varco Stagnoni mediante la realizzazione di un ulteriore tratto di galleria subalvea. L'opera è stata inserita nella Legge Obiettivo.

Tutte le opere elencate troveranno finanziamento in :

- Legge n. 413/1998
- Rifinanziamento della legge n. 413/1998, Legge n. 166/2002
- Fondi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
- Fondi propri dell'Autorità Portuale
- Parziale e/o totale apporti capitali privati