

1. IL PORTO DI GENOVA

1.1. La storia del porto di Genova

1.1.1. La nascita del Porto

Il Porto di Genova, inizialmente solo un'insenatura naturale, comincia ad essere attivo fin dal V secolo a.C. e le prime attrezzature portuali di cui si abbia notizia risalgono a poco dopo l'anno Mille. La storia del Porto Antico, denominato Mandraccio, e dei commerci che Genova intratteneva con tutto il Mediterraneo, è la storia di un approdo che ha seguito il corso delle innovazioni nella struttura delle navi e nei modi di imbarco e sbarco delle merci, modificando la linea della costa e delle strutture portuali con incessanti adeguamenti e interventi nuovi.

Già al centro dei traffici dell'antichità e nel corso del Medioevo, i traffici navali riacquistarono importanza dopo l'anno Mille e sorsero i primi pontili in legname, monopolio delle più facoltose famiglie mercantili (Spinola, Grimaldi, Calci, Cattaneo e altre), importatrici di vari tipi di merce, tra cui spezie, sete e preziosi provenienti dal mondo islamico.

Per circa 700 anni – dal 1099 al 1815, quando con il Congresso di Vienna verrà annessa al Regno di Sardegna - Genova mantenne con diversi gradi la sua sovranità e fu una vera capitale europea, creando in tutto il Mediterraneo una rete di punti di appoggio commerciali e navali (i cosiddetti "fondaci") che costellavano tutte le sponde dei mari fino al Mar Nero. Le sue navi mercantili, che all'occorrenza diventavano micidiali navi militari, solcavano tutti i mari, portando alla città una enorme ricchezza che le grandi famiglie dei mercanti genovesi investivano nei magnifici palazzi tuttora esistenti.

Lo sviluppo delle attività portuali crebbe a grande velocità fino al XVI Secolo, quando la scoperta dell'America ad opera di uno dei figli più grandi di Genova, Cristoforo Colombo, fece spostare il baricentro del traffico marittimo sulle coste dell'Atlantico e portò di fatto alla trasformazione dell'economia cittadina da marittima a finanziaria.

Tra il 1874 e l'inizio del XX Secolo Genova vive un nuovo periodo di sviluppo marittimo con la costruzione del nuovo porto che verrà ampliato notevolmente anche nel 1919 e nel 1945.

Negli ultimi decenni i traffici portuali si sono spostati sempre di più verso il Ponente cittadino e la vecchia area – il “porto antico” – ha trovato il proprio nuovo utilizzo partendo dalla ristrutturazione del 1992 (per le celebrazioni del quinto centenario della scoperta dell’America).

Su progetto di Renzo Piano, aree ed edifici del porto antico, il primo e più grande patrimonio culturale di Genova sono stati recuperati e inseriti nella vita della città: ospitano infatti spazi espositivi, esercizi commerciali, centri direzionali, infrastrutture sportive e per il tempo libero, cinema, ristoranti e un porticciolo turistico.

Oggi il Porto di Genova si estende ininterrottamente per 20 chilometri lungo la fascia costiera, a partire dal bacino del Porto Antico, in corrispondenza del centro storico della città, fino al suo estremo di ponente. In Porto possono essere accolte navi di qualsiasi tipo e stazza e movimentate merci solide e liquide di qualsiasi natura e dimensione, attraverso l’operatività di 13 terminal.

La presenza del Terminal Traghetti e del Terminal Crociere, all’interno del bacino del porto antico della città, completa la gamma dei servizi che il Porto di Genova è in grado di offrire a tutti i livelli. La superficie occupata dall’insieme delle infrastrutture portuali è pari a circa sette milioni di metri quadrati, a cui è possibile accedere attraverso diversi varchi posti in corrispondenza delle principali direttrici del traffico.

1.1.2. La compagnia dei caravana

La secolare storia del Porto di Genova non può prescindere dallo sviluppo delle “Compagnie”, ovvero delle associazioni dei lavoratori delegati al carico e scarico della merce dalle navi attraccate alle sue banchine.

L’attuale Compagnia Unica, gestore della forza lavoro per la copertura dei fabbisogni temporanei, è infatti l’evoluzione della Compagnia dei Caravana, fondata nel 1340.

In quel periodo storico il governo della città avvia una radicale trasformazione delle proprie strutture portuali: i pontili in legno vengono ricostruiti in pietra, il molo che difende lo specchio acqueo cittadino dalle tempeste viene rinforzato, la Lanterna subisce miglioramenti e riparazioni.

Lo sviluppo dei traffici va di pari passo con la necessità di manodopera specializzata in grado di educare, addestrare ed aggiornare professionalmente le masse giovanili provenienti dalle riviere liguri; ecco che dalle comunità oltremontane giungono esperti in grado di convogliare in città nuove conoscenze tecnologiche.

Agli immigrati che hanno una specializzazione nelle occupazioni legate alla navigazione vengono concessi, in virtù dell'importanza della loro attività, gli sgravi fiscali più consistenti: tra costoro la presenza di facchini portuali provenienti dalle valli di Bergamo e dai laghi lombardi è altissima. In breve tempo questa categoria di addetti – che sin dagli inizi lavora al ponte del pedaggio - riesce a raggiungere il monopolio in quella che è la più importante tra le attività di movimentazione portuale: scaricare e movimentare all'interno della cerchia doganale le merci provenienti dall'estero.

E' indubbiamente la città stessa, con la sua particolare conformazione urbanistica, a creare la necessità di una rete di addetti in grado di movimentare le merci ben oltre gli spazi relativamente angusti degli scali marittimi cittadini. Ecco quindi che, specie tra il XIV ed il XVI secolo, i facchini – chiamati a Genova camalli dal turco hamal (portatore) – non si limitano al semplice trasferimento delle merci nei magazzini portuali, ma ne seguono gli spostamenti in un area molto più vasta, arrivando a rifornire, oltre ai dettaglianti cittadini, anche i luoghi di partenza delle carovane da soma dirette oltre gli Appennini.

Tra il 1500 e il 1700 il numero dei lavoratori portuali impegnati in questa attività, per lo più di nascita lombarda, oscilla tra le 1.000 e le 1.300 unità, pari al 10% dell'intera forza lavoro maschile impiegata in città, con diverse specializzazioni professionali: trasportatori di pesci freschi e salati, olio, vino, grano, sale e, su tutti, i "ligaballe", specializzati nella confezione e nella riparazione delle merci in colli.

Tra questi gruppi spicca per la rigorosa organizzazione interna e i compiti specifici che le venivano affidati l'associazione dei facchini della Dogana, denominata "Compagnia dei Caravana" (dal persiano "Kairewan", gruppo di mercanti, viaggiatori o pellegrini, in questo caso da intendersi come "viaggiatori in cerca di lavoro"): composta per lo più da lavoratori di origine lombarda, a partire dal 1576 prevederà per statuto l'esclusiva provenienza bergamasca.

1.1.3. La Compagnia Unica

Si deve arrivare al 1946, alla fine della guerra, perché la storica Compagnia dei Caravana prenda il nome di Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie, raggruppando tutti i vari gruppi organizzati che svolgevano attività distinte all'interno del porto di Genova, nell'ambito operativo delle merci varie (tra le quali la San Giorgio, la Canzio, i Commessi di Bordo, la Compagnia dei Cassai e Barili, la Compagnia degli Imballatori).

La storia della C.U.L.M.V costituisce una fitta e intensa pagina di storia contemporanea, in cui questioni politiche, scelte ideologiche e diritti dei lavoratori sono profondamente intrecciati alle storie personali.

Dal 1918, tredici anni dopo la creazione del Consorzio Autonomo del Porto, le associazioni dei lavoratori assumono la gestione diretta delle operazioni di sbarco e imbarco e nel 1942 con la modifica dell'articolo 110 del Codice civile della Navigazione viene sancito il principio della riserva, secondo cui le maestranze addette alle operazioni portuali dovevano essere costituite in Compagnie o Gruppi, cui è riservata l'esecuzione delle operazioni (la norma della riserva verrà poi abolita dalla legge 84/94).

La nascita della nuova Compagnia Unica viene ben descritta nelle seguenti righe tratte da "Nerofumo Storie di Camalli" di Elena Tramelli.

"Vennero presi inizialmente in esame 13000 lavoratori che avevano operato nel Porto di Genova a partire dal 1950. Il loro lavoro consisteva nel carico e scarico di merci varie: stracci, metalli, tronchi, pelli, carni congelate, frutta fresca e secca, caffè, caolino, farina di pesce, lamierini e così via. La "carriera" dei portuali era scandita da tappe: ad un periodo di avventiziato, di 12-15 anni, seguiva l'acquisizione della qualifica di socio della Compagnia Unica; gli ultimi anni di lavoro erano svolti come "caporali incaricati del controllo. Questi "scatti" di carriera davano luogo soprattutto ad una diversa possibilità di scelta nell'ambito delle occasioni di lavoro; i lavoratori più giovani dovevano accontentarsi delle operazioni più sgradite, meno remunerative e con minor frequenza di lavoro. Fra gli avventizi più giovani, i "raccogliatrici" (in quanto non avevano certezza di lavoro e venivano "chiamati" di volta in volta) esisteva un gruppo di persone che, pur di lavorare continuativamente, si offrivano per il carico e scarico dei materiali più tossici e pericolosi; veniva chiamato "gruppo veleni" e movimentava latte di pitture e solventi, barili di pece e catrame, cartoni e sacchi di carta contenenti polveri varie, ad esempio grafite e cromo, balle di caucciù coperto di talco, zolfo e manganese sfusi che venivano scaricati con la pala. In questo gruppo, da cui provenivano tutti i soggetti di cui alla denuncia INAIL, la caratteristica comune più ricorrente era l'esposizione al nerofumo".

Tra il 1964 e il 1973 l'organico della Compagnia, anche a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie, scende da 8.059 a 5.886 addetti. In quel periodo la Compagnia ha come unico interlocutore il Consorzio Autonomo del

Porto che dal 1968 si era trasformato in impresa unica per la gestione dei servizi di banchina.

I primi anni Ottanta si caratterizzano come un periodo difficile: il traffico portuale, infatti, cala considerevolmente e quasi nulli si rilevano i tentativi di recupero fino al 1984, quando inizia il processo di trasformazione che anticiperà la legge di riforma del lavoro portuale.

Nel nuovo Porto, suddiviso tra terminalisti privati concessionari delle banchine, la Compagnia esercita un ruolo di fornitore specializzato di forza lavoro.

1.2. L'organizzazione e il contesto normativo

1.2.1. L'Autorità Portuale

Le Autorità Portuali (istituite dalla legge n. 84/94) sono enti non economici aventi personalità giuridica pubblica e sottoposti alla vigilanza del Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

Gli organi dell'Autorità Portuale sono: il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale e il Collegio dei revisori.

Il Presidente e il Collegio dei revisori sono di nomina governativa: in particolare il Presidente dell'Autorità Portuale è nominato con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione d'intesa con la Regione interessata, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla Provincia, dai Comuni e dalle Camere di commercio.

L'Autorità Portuale è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria per svolgere i compiti definiti dall'art. 6 della legge n.84/94:

1. indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle attività economiche che gravitano intorno al porto;
2. affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
3. manutenzione delle parti comuni.
4. regolamentazione in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività che si svolgono nel porto ed ai servizi di pilotaggio rimorchio, ormeggio e battellaggio.

Le entrate delle Autorità sono costituite dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale (art.18), dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art.16, dai proventi derivanti dalle cessioni di impianti ai concessionari sopra definiti come terminalisti, oltre che dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate e dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri organismi pubblici.

1.2.2. Il Comitato Portuale e la pianificazione

Il Comitato Portuale, organo decisionale dell'Autorità, è composto:

- a) dal Presidente dell'Autorità Portuale, che lo presiede;
- b) dal Comandante del Porto sede dell'Autorità Portuale, con funzione di Vice Presidente;
- c) da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle Finanze;
- d) da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici;
- e) dal Presidente della Giunta Regionale o da un suo delegato;
- f) dal Presidente della Provincia o da un suo delegato;
- g) dal Sindaco del Comune in cui e' ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai Sindaci dei Comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati;
- h) dal Presidente della Camera di Commercio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;
- i) da sei rappresentanti delle seguenti categorie: armatori, industriali, concessionari e terminalisti, spedizionieri, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

Il Comitato Portuale adotta il **Piano Regolatore Portuale**.

La legge italiana riguardante la riforma dei porti (84/94) ha aperto la strada alla produzione di un nuovo tipo di Piano Regolatore Portuale volto non solo a fornire un approfondito studio riguardante le previsioni di traffico ed il conseguente ripensamento dell'assetto territoriale, ma anche a focalizzare l'attenzione sullo sviluppo delle relazioni tra il porto e la città.

Il **Piano Operativo Triennale (P.O.T.)** rappresenta lo strumento con il quale l'Autorità Portuale stabilisce le finalità e gli obiettivi di intervento nell'arco del triennio, definendo le azioni e le risorse per la realizzazione degli stessi sempre in accordo con il Piano regolatore portuale.

L'articolazione del P.O.T. è riconducibile ai seguenti argomenti:

- lo sviluppo dei traffici, con l'analisi e le previsioni di traffico per il triennio considerato;
- lo sviluppo delle attività logistiche, all'interno ed all'esterno dell'ambito portuale, che rappresenta l'obiettivo di lungo termine dell'Autorità Portuale per garantire la competitività dello scalo;
- il programma attuativo degli interventi del Piano Regolatore Portuale, con l'analisi dettagliata e la scansione temporale degli interventi infrastrutturali previsti;
- la programmazione finanziaria, che contiene l'indicazione delle fonti di finanziamento finalizzate all'esecuzione degli interventi infrastrutturali;
- le politiche gestionali, volte al riordino ed alla razionalizzazione delle funzioni connesse all'amministrazione delle aree e dei beni demaniali, nonché all'organizzazione dei servizi di interesse generale di tipo strategico nel ciclo logistico delle merci;
- l'occupazione, con le previsioni di sviluppo occupazionale nel duplice aspetto quantitativo ed organizzativo;
- i rapporti internazionali, con l'indicazione delle politiche dell'Autorità portuale in materia di rapporti con gli enti sovranazionali, in particolare l'Unione Europea, e di partecipazione ad associazioni ed organismi diversi, nazionali ed internazionali, nonché con la presentazione delle azioni promozionali volte a consolidare l'immagine del porto a livello europeo e mondiale.

1.4. Il porto di Genova oggi

1.4.1. Le attività del porto

Il Porto di Genova, grazie alla sua posizione strategica che lo rende il naturale punto di destino dei vettori marittimi dedicati al trasporto di merci da e per il sud Europa, ricopre un ruolo di primo livello all'interno della rete intercontinentale che, attraverso il Mediterraneo, collega i mercati europei con il nord e il sud America da una parte e con l'Oriente dall'altra. Per questo motivo nei prossimi anni, il Porto di Genova potrà beneficiare, più di altri, dei previsti

aumenti dei volumi di traffico in importazione dovuti allo sviluppo di economie attualmente in crescita, quali, ad esempio, la Cina ed alcune aree del sud America.

La ragione del successo del Porto di Genova è dovuta anche alla capacità di proporsi alle compagnie di navigazione ed ai gestori dei flussi del trasporto internazionale quale struttura in grado di gestire il deposito e la movimentazione di qualsiasi genere di merce nelle diverse fasi di sbarco e imbarco, per navi di qualsiasi tipo e stazza.

Nel corso dell'anno 2003 il Porto di Genova, grazie ad un traffico merci varie che ha superato i 24,5 milioni di tonnellate movimentate in import ed in export (di cui **15 milioni di merci containerizzate**, per un traffico complessivo oltre 1,6 milioni di TEUs), si è confermato ai vertici della classifica dei porti del Mediterraneo.

In particolare nel 2003 il **traffico convenzionale** ha raggiunto **9,4 milioni di tonnellate**, volume corrispondente ad un incremento di circa il 9,5% rispetto all'anno precedente, in contro tendenza con l'andamento di questa tipologia merceologica, nel quadro dello sviluppo del livello di containerizzazione delle merci ricche.

Tale dato conferma ancora una volta la rilevanza del Porto di Genova in questo segmento di attività che, negli ultimi 10 anni, ha fatto registrare un aumento dei volumi quasi doppio passando dai 4,6 milioni di tonnellate del 1993 agli 9,4 milioni di tonnellate del 2003.

Il traffico dei contenitori è alla base della grande quantità dei trasporti che mantengono il Porto di Genova nell'élite dei principali porti del Mediterraneo e ne fanno oggi il primo porto capolinea per numero di contenitori movimentati in import e in export.

La rapida e decisa crescita del Voltri Terminal Europa - VTE, il ritorno a Genova delle navi della Linea Messina e il continuo successo di SECH, uniti alle sviluppate capacità di gestione dello scalo nel suo complesso, hanno reso il Porto di Genova uno degli hub per contenitori più all'avanguardia.

1.4.2. I principali operatori del porto

Di seguito vengono elencati i principali operatori commerciali che operano sui terminal del Porto di Genova: i testi e le immagini sono tratti dal sito dell'Autorità Portuale di Genova (www.porto.genova.it) e sono aggiornati al giugno 2004.

Al termine sono elencati alcuni degli operatori di servizio presenti nel Porto di Genova.



VOLTRI TERMINAL EUROPE (VTE)

Il **Voltri Terminal Europa - V.T.E.** è il maggiore terminal contenitori del Porto di Genova e uno dei più efficienti del Mediterraneo, con una capacità attuale di 1,5 milioni di TEUs annui e con una performance di movimentazione pari a 128 container per nave/ora.

Inaugurata nel luglio 1992 con la partenza del primo traghetto della società Riamare (ora Tirrenia) e arricchitasi nell'ottobre 1993 con l'approdo della prima nave car carrier, l'attività del terminal contenitori, il core business del VTE, è stata inaugurata nel maggio 1994, cambiando in modo sostanziale e qualificando a livelli europei la capacità di servizio del **Porto di Genova** e di tutto il comparto dell'Alto Tirreno.

Il terminal VTE, controllato da PSA Corporation attraverso il 60% del capitale dell'affiliata Sinport, si estende attualmente su circa 1.200.000 mq di piazzali, è dotato di una banchina di circa 1.400 m, su fondali di 15 m ed è servita da 8 gru post panamax. E' inoltre prevista una espansione del terminal per altri 350 m di banchine e 400.000 mq di piazzali, oltre, fra l'altro, a 4 ulteriori gru post panamax di ultima generazione e 6 transtainer gommate; ciò determinerà un ampliamento significativo della capacità

complessiva del terminal, che raggiungerà quindi i 2 milioni di TEUs annui. Un'altra caratteristica importante del VTE è il **PDE - Prà Distripark Europa** che rappresenta il nucleo di una piattaforma logistica integrata.

Il VTE viene utilizzato da oltre 30 compagnie di shipping le cui navi possono trovare ormeggio nel porto di Voltri al 95% dei casi. Il traffico merci è equamente suddiviso fra il nord America, il nord Europa e l'estremo oriente, sebbene il terminal serva in modo significativo anche le linee verso il sud America e il nord Africa.

Nel **2002**, con i suoi 857.573 TEUs movimentati (+ 6,5% rispetto al 2001), il VTE ha fatto segnare il record dei terminal diventando il primo terminal contenitori finale italiano.



TERMINAL CONTENITORI PORTO DI GENOVA S.P.A.

Situato all'interno del Porto di Genova presso Calata Sanità, distante non più di 2 miglia dal mare aperto, Southern European Container Hub – S.E.C.H. si trova a circa 500 m. dall'ingresso delle 4 direttrici autostradali liguri che collegano il terminal al resto d'Europa. S.E.C.H. è gestito da una delle imprese terminaliste italiane di maggior esperienza, la Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. .



Il terminal si estende attualmente su un'area di circa 182.000 mq. su fondali compresi tra 14 e 16 m. ed è dotato di una banchina di 526 mq. servita da 5 gru post panamax che consente a S.E.C.H. una capacità complessiva di 450.000 TEUs annui.

Inoltre, nell'ambito del piano di espansione di lungo termine dello scalo genovese disegnato dall'Autorità Portuale (Piano Regolatore), si colloca il progetto di ampliamento di S.E.C.H. per ulteriori 350.000 mq. di spazi da svilupparsi in 2 fasi temporali, la prima prevista per il 2005, la seconda per la fine del 2007.

La forza lavoro di S.E.C.H. di circa 200 persone, costituisce un prezioso patrimonio aziendale che, associata all'utilizzo delle più recenti tecnologie (automazione, pianificazione nave e piazzale, fatturazione, trasmissione dati, etc.) permette all'azienda di raggiungere elevati livelli qualitativi e quantitativi di produzione.

Nel 2002, con i suoi 213.460 TEUs movimentati si consolida quale terzo terminal contenitori del Porto di Genova.



IGNAZIO MESSINA E C.

Dal dicembre del 1996 la Ignazio Messina & C. S.p.A. ha concentrato qui la sua organizzazione, i suoi traffici marittimi e le sue linee con la realizzazione del terminal nelle immediate vicinanze dei nodi autostradali, dotato di raccordo ferroviario e varco dedicati e assistiti da Servizio di Dogana e Guardia di Finanza. Il Terminal Nino Ronco del Porto di Genova si estende su un'area di circa 164.000 mq. di cui circa 18.000 coperti. Dotato di tutti i mezzi ed infrastrutture necessari, garantisce la ricezione, lo stoccaggio, il consolidamento, l'imbarco e lo sbarco di ogni tipologia di merce 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno. Dispone inoltre degli strumenti e delle strutture idonee ad assicurare il supporto tecnico e l'assistenza alle navi sociali ed ai mezzi di terra e di bordo qualificandosi come un vero e proprio cantiere navale regolarmente iscritto negli appositi registri. Il terminal Messina dispone inoltre di magazzini per circa 18.000 mq. e di un'area coperta di circa 6.000 mq. il cui tetto è utilizzato come parcheggio per i rotabili di piccola/media dimensione, mentre la parte sottostante a piano terreno è destinata per depositare merce, effettuare tramacchi, unitizzare la merce varia in contenitori, ricevere e spedire merce in groupage, etc. e di un parco attrezzato e autorizzato per ricevere merci pericolose. Nell'ottobre del 2001 la RINA S.p.A. ha rilasciato all'Ignazio Messina & C. S.p.A. il Certificato OHS-013 che certifica la conformità del sistema di gestione della sicurezza e della salute sul luogo di lavoro del Terminal Ronco alla norma OHSAS 18001:99 relativamente alle operazioni di carico, scarico, unitizzazione delle merci,

trasbordo, deposito e movimentazione in genere. Tale certificazione sulla sicurezza risulta essere la prima non solo in Italia, ma anche in Europa; essa è stata recentemente estesa anche all'attività del cantiere navale e delle officine presenti all'interno del Terminal. Ignazio Messina & C. S.p.A. sta inoltre predisponendo la certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, sempre con riferimento all'attività del Terminal Ronco, che dovrebbe essere rilasciata nella primavera del 2004.



Nel 2002, il Terminal Messina ha movimentato container per 252.456 TEUs, merci varie per 200.669 tonnellate e rotabili per 129.551 mtl. consolidando il proprio ruolo di leadership nel Porto di Genova come terminal multipurpose.



GENOA METAL TERMINAL

Il Genoa Metal Terminal (GMT), terminal multipurpose di proprietà del gruppo logistico olandese Steinweg, è situato nel Porto di Genova a Ponte Eritrea e rappresenta una realtà di primo piano nel settore delle merci varie, in particolare per quanto riguarda i metalli non ferrosi, quali, ad esempio, lo zinco, il piombo, l'alluminio, il rame e il nickel. Inoltre GMT è specializzato in diverse tipologie di commodities, quali il caffè, il cacao, prodotti chimici, etc. e fornisce una ampia gamma di servizi che includono il controllo di qualità, il packaging e le diverse operazioni di ship-to-shore cargo. Il terminal dispone di un'area operativa di 80.000 mq. oltre a 23.000 mq. di aree coperte e di 1.100 m. di banchine con una profondità attuale di 10-11 m.

Nel 2002 il Genoa Metal Terminal ha movimentato merci varie per 166.320 tonnellate, oltre a container per complessivi 3.650 TEUs.



GENOA PORT TERMINAL

Il Genoa Port Terminal (GPT), terminal multipurpose di proprietà del Gruppo Spinelli, è situato a Calata I. Inglese, Calata Massaua e Ponte Etiopia del **Porto di Genova** e rappresenta una realtà di primo piano nel settore delle **merci varie**, dei **contenitori**, dei rotabili, dei prodotti siderurgici, dei forestali e dei project cargoes, sebbene la movimentazione dei container costituirà in un prossimo futuro il core business del GPT. Inoltre nei progetti aziendali è anche compresa l'espansione nel traffico ro-ro; linee come Grimaldi, Delmas, Setramar, Nordana, fanno regolarmente scalo presso il GPT.

Il terminal dispone di un'area operativa di 120.000 mq. e di 1.107 m. di banchine con una profondità attuale di 10,5 / 11,5 m. che sarà presto estesa a 14: è allo studio, infatti, un progetto per portare la capacità di movimentazione del terminal dagli attuali 60.000 a 150.000 TEUs, che comporterà lo smantellamento di un vecchio magazzino per far posto ad un nuova area di stoccaggio di 100.000 mq. Sono inoltre previsti investimenti per il consolidamento delle banchine, la pavimentazione dei pontili e la riconfigurazione delle aste ferroviarie.

Nel **2002** il Genoa Port Terminal ha movimentato container per complessivi 63.823 TEUs, merci varie per 42.167 tonnellate e rotabili per oltre 60 mila mtl.




**Terminal Frutta
 Genova SRL**

CLERICI S.P.A.
 LOGISTIC GROUP

Il Terminal Frutta Genova (TFG) è l'operatore terminalistico responsabile per imbarco/sbarco, deposito e movimentazione dei prodotti ortofrutticoli nel **Porto di Genova**. Fondata nel 1989, la Compagnia appartiene alla holding CLERICI s.p.a. Logistic Group e ha sede sociale e operativa a Ponte Somalia.

Nel corso degli anni, TFG, grazie a significativi investimenti in strutture e organizzazione, si trasforma in una vera e propria piattaforma logistica (district park) per i prodotti agroalimentari: banane e frutta, coloniali e congelati.

Per poter venire incontro ai crescenti sviluppi di traffico di TFG, il piano di espansione di lungo termine dello scalo genovese disegnato dall'Autorità Portuale (**Piano Regolatore**) ha previsto la ristrutturazione del Terminal, che prevede fra l'altro, l'ampliamento delle operazioni Ro/Ro e della movimentazione container e la costruzione di una nuova struttura refrigerante.



L'esperienza di lunga data del gruppo nel campo della logistica, gli impianti specializzati e la posizione strategica nel porto rendono questo terminal un centro ideale di distribuzione per il traffico verso il nord Italia e i paesi europei.

Nel **2002** il Terminal Frutta Genova ha movimentato complessivamente 172.445 tonnellate di merce, facendo registrare un incremento pari al 45% rispetto all'anno precedente.



FO.RE.ST. TERMINAL

Il Forest Terminal è specializzato nel trasporto e nello stoccaggio della carta e del legno.



L'attività del terminal riguarda l'esercizio per conto proprio dell'intero ciclo operativo di imbarco sbarco e movimentazione riguardante merci varie, contenitori, mezzi rotabili, passeggeri e auto al seguito, trasportati da navi ro-ro per i traffici con il sud america e l'africa.



TERMINAL RINFUSE VADO S.R.L.

Il Porto di Genova sta rapidamente acquisendo la fama di primo porto italiano per la movimentazione di rinfuse nere e bianche, pulverulente e non, nonché dei prodotti siderurgici anche non alla rinfusa.

Avendo la possibilità di raggiungere facilmente il cuore industriale nel nord del Paese, Genova può servire clienti che richiedano forniture regolari di materie prime, quali carbone per i cementifici - che può essere scaricato direttamente sui treni al molo San Giorgio - e prodotti chimici per le multinazionali del settore

Questi fattori concorrono a far sì che Genova possa presentare la sua candidatura come logica alternativa ai porti del nord Europa.

Proprio come per il traffico di container, infatti, le rinfuse possono essere sbarcate e distribuite via strada e via ferrovia dal porto di Genova verso tutto il sud Europa, facendo risparmiare giorni di navigazione, rispetto ai porti del nord Europa, alle navi provenienti dall'Oriente e dall'Africa.



TERMINAL RINFUSE LIQUIDE

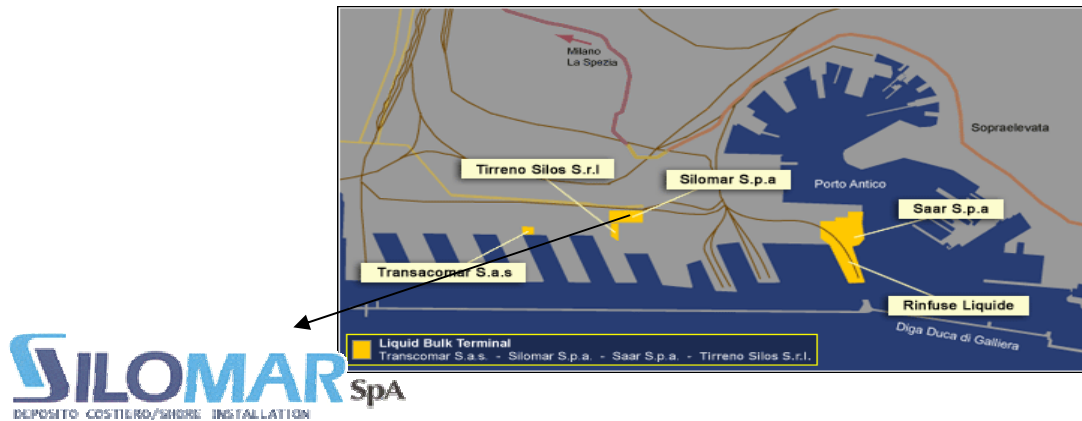
Le strutture presenti all'interno dei terminal dedicati alla gestione di questi prodotti consentono lo sbarco, l'imbarco, la movimentazione e il deposito costiero delle diverse tipologie di rinfuse liquide di origine animale, vegetale e minerale, destinate al mercato alimentare, chimico e industriale in genere.

La rete intermodale in rapida espansione che collega le infrastrutture del Porto di Genova al sud Europa, consente una distribuzione rapida ed efficace di questi beni all'interno del sistema industriale destinatario, in funzione delle diverse necessità logistiche e di approvvigionamento.

A partire dai terminal, attraverso l'integrazione delle diverse fasi di gestione delle movimentazioni dei prodotti, è possibile fornire servizi intermodali di trasporto 'porta a porta', occupandosi dei prodotti dal momento in cui vengono sbarcati fino alla consegna a destino.

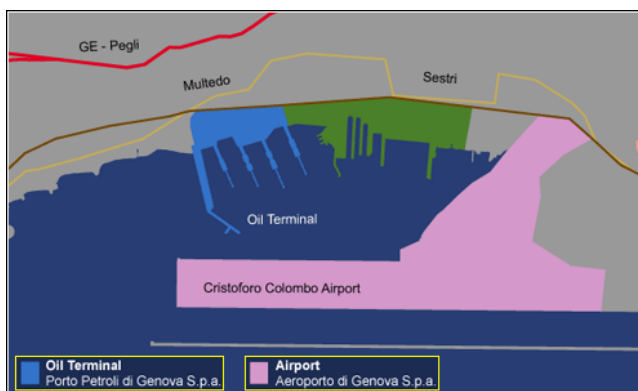
Gli elevati investimenti degli operatori privati che gestiscono Silomar, Tirreno Silos, SAAR e Transacomar per lo sviluppo di infrastrutture portuali all'avanguardia,

dimostrano la volontà da parte di questi operatori di attrezzarsi per affrontare le sfide future del mercato e sono una garanzia per i clienti che intendono usufruire del miglior servizio.



Le attività del terminal consistono nella movimentazione e stoccaggio di prodotti liquidi: oli vegetali, grassi, lattice, prodotti chimici e petrolchimici (cat. c non tossici e con un punto di infiammabilità superiore a 65° C). Nel corso degli anni 1998-2000 è stata completamente ristrutturata ed ampliata la sezione Silomar 2, portando la capacità complessiva del deposito a 53.577 m.c., e nel triennio 2001-2003 è previsto un ulteriore ampliamento per portare la capacità complessiva del deposito vicino a 80.000 m.c.. Il Deposito Silomar è collegato attraverso 6 oleodotti in acciaio inox con 4 distinti punti di ormeggio con possibilità di sbarco contemporaneo di 4 navi. Nel Settembre del 1996 la Silomar ha conseguito la certificazione del proprio sistema di qualità .





PORTO PETROLI DI GENOVA S.P.A.

Il porto petroli di Genova e' uno dei più importanti terminal petroliferi d'Europa e rappresenta quindi uno scalo privilegiato per i traffici con il Nord Africa e il Mediterraneo. E' inserito nell'ampio bacino portuale genovese che, grazie ad una posizione geografica privilegiata e alla presenza di una efficiente rete autostradale e ferroviaria, riveste un ruolo chiave nell'approvvigionamento dei mercati dell'Europa centrale.

Dal 1986 il terminal petrolifero del Porto di Genova e' gestito dalla Porto Petroli di Genova s.p.a.

Il terminal portuale si estende su un'area complessiva di 345.000 metri quadrati, di cui 135.000 metri quadrati di aree a terra e 211.000 metri quadrati di specchi acquei. E' composto da una banchina la cui lunghezza operativa è di circa 400 metri e da quattro pontili perpendicolari alla costa: Alfa, Beta, Gamma e Delta. A questi accosti si aggiungono una boa monormeggio ed una piattaforma di scarico offshore. Quest'ultima, detta Isola, si trova a 1,7 miglia dalla riva, su un fondale di 50 metri ed è collegata ai servizi di terra da un oleodotto subacqueo di 120 cm di diametro, che permette di scaricare petroliere fino a 500 mila tonnellate di portata.

Il sistema di ormeggio, studiato secondo i più avanzati criteri di efficienza, assicura assenza di inquinamento, massima sicurezza per la nave e la piattaforma, minima incidenza di eventuali avverse condizioni atmosferiche e del mare. Tutto il porto, sia nella parte interna sia nella parte fuori costa, è dotato di imponenti apparati antincendio secondo gli standard di sicurezza più elevati e di modernissimi impianti di trattamento acque di zavorra e sloop riducendo così il numero degli incidenti in campo ambientale e la loro gravità. Inoltre, per valorizzare i continui sforzi nel campo della tutela ambientale, la Porto Petroli si è dotata di un sistema di gestione



ambientale certificato secondo la norma UNI EN ISO 14001.

Circa 20 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi vengono sbarcati ogni anno nel terminal genovese. Nel 2002 il Porto Petroli di Genova ha movimentato complessivamente 18.398.497 tonnellate tra prodotti petroliferi e chimici, facendo registrare un incremento di oltre il 6% rispetto all'anno precedente.

RIMORCHIATORI RIUNITI SPA

La società, concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Genova, ha in servizio 15 rimorchiatori equipaggiati con eliche azimutali e potenti mezzi antincendio. Gestisce nel porto di Genova un bacino di carenaggio per navi di stazza minore



Il **Gruppo Antichi Ormeggiatori** del porto di Genova presta, a tutti i natanti in transito nel porto (al di sopra delle 500 ton.), il servizio di ormeggio, disormeggio, movimentazione ed ogni altra attività ad esso accessoria.

Questo servizio è garantito dal G.A.O. 24 ore su 24 "ogni tempo", nel porto vecchio (P.te A. Doria, P.te Etiopia) e nel terminal petrolifero di Multedo e nel porto di Voltri.

Gruppo europeo certificato ISO 9002, oggi il G.A.O. ha a disposizione un parco automezzi (per lo spostamento e la movimentazione dei cavi di acciaio in banchina) e 14 motobarche (2 per operazioni off-shore).

CORPO PILOTI

Il Corpo Piloti offre un servizio che copre 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno. Trova sede nella nuova torre di controllo situata sulla testata del Molo Giano.

La torre è costituita da un pilone centrale in cemento armato che sorregge la sala operativa dei piloti posta ad un'altezza di 54 metri sul livello del mare.

La visuale a 360° permette il controllo visivo del traffico portuale nonché il controllo della rada di Genova, del Porto Petroli di Multedo e del porto di Voltri mediante

sofisticate apparecchiature costituite da un impianto radar asservito a computer per l'elaborazione dei dati e dotato di due antenne ricetrasmittenti poste a Voltri e sulla torre stessa.



La sala controllo è provvista di impianti VHF per l'ascolto simultaneo dei canali di soccorso e di quelli di uso portuale, di impianti telex e fax, stazione meteo oceanografica automatica e sistemi di telecamera per la copertura dell'intera area portuale.

Il servizio di pilotaggio è svolto attualmente da un organico di 22 piloti effettivi.

SERVIZI ECOLOGICI PORTO DI GENOVA S.p.A.

La Servizi Ecologici Porto di Genova s.p.a. effettua i seguenti servizi:

Pulizia degli specchi acquei dai rifiuti derivanti dalle attività operative portuali;

Disinquinamento degli specchi acquei a seguito di episodi di inquinamento, prevalentemente da idrocarburi a seguito dell'espletamento delle normali attività operative portuali;

Monitoraggio ed analisi delle acque marine portuali sotto l'aspetto chimico, fisico e biologico ed elaborazione delle conseguenti carte tematiche;

Studi e progettazione di ingegneria naturalistica e ambientale.



PREVENZIONE INCENDI

La Cooperativa Santa Barbara offre servizi di:

- prevenzione e vigilanza contro gli incendi a bordo di navi in operazioni commerciali ed ai lavori;
- prevenzione e vigilanza contro gli incendi su merci infiammabili e pericolose a deposito;
- prevenzione e vigilanza antincendio in depositi costieri, impianti petrolchimici, ecc;
- prevenzione e vigilanza antincendio in locali di pubblico spettacolo e manifestazioni fieristiche;
- progettazione impianti antincendio;
- verifica rispondenza a norme;
- analisi del rischio;
- formazione ed addestramento;
- redazione manuali operativi di sicurezza;
- elaborazione programmi aziendali di ispezioni;
- assistenza per collaudi e verifiche;
- assistenza sui rapporti con gli Enti esterni competenti;
- manutenzione impianti antincendio fissi e mobili;
- ricarica estintori;
- manutenzione autoprotettori;
- assistenza elisuperfici.

INDUSTRIA RIPARAZIONI NAVALI

L'industria riparazioni navali di Genova è tra le più antiche e meglio attrezzate nel Mediterraneo.

Il sito riparazioni navali include tre aree principali: Gadda, Giano e Levante concentrate in un'area ad est del Porto Vecchio.



Vi sono più di 50 imprese presenti nell'area, che provvedono una gamma completa di servizi per ogni necessità relativa alle riparazioni, e forniscono anche lavori elettrochimici ed elettronici.

Un'area totale di 425,000 metri quadrati e 2,710 metri di banchine assicura una ottima disponibilità di spazio.

Ulteriori servizi sono la carpenteria ed i laboratori di progettazione, la pulizia dello scafo, la verniciatura, la sabbiatura, la pavimentazione ed i servizi sanitari.