

Nel corso dell'esercizio, in applicazione dell'art. 9, comma 1 del Decreto Legge n. 78/2010 convertito in Legge 30 luglio 2010, n. 122, sono stati adeguati i trattamenti economici ordinariamente spettanti a ciascun dipendente ed è stato istituito un apposito fondo vincolato all'avanzo di amministrazione, pari all'importo complessivamente trattenuto, in attesa delle pronunce riguardanti il contenzioso avviato sulla specifica tematica.

E' inoltre già stata avviata la procedura di recupero delle somme che nei decorsi esercizi sono state erogate in eccedenza rispetto ai limiti fissati dalle citate disposizioni di legge.

L'Ente ha regolarmente ottemperato alle prescrizioni fissate dalla recente normativa in materia di trasparenza ed anticorruzione, dotandosi di tutti i presidi stabiliti dalle vigenti disposizioni. I Programmi triennali per la trasparenza e l'integrità sono regolarmente aggiornati ed adeguati alle modifiche di legge ed alle indicazioni fornite al riguardo dall'Autorità Nazionale Anticorruzione. Il Segretario Generale è stato individuato quale responsabile della Trasparenza ed Anticorruzione. Il sito dell'Ente (www.porto.sv.it) è costantemente aggiornato ed implementato attraverso l'inserimento dei dati, delle notizie, degli atti e dei documenti che devono essere pubblicati ai sensi della vigente normativa.

Gestione della Qualità, dell'Ambiente e dei Flussi documentali

L'Autorità Portuale è dotata, fin dal 2003, di un Sistema di Gestione della Qualità certificato ai sensi della norma UNI EN ISO 9001:2000 e, nel dicembre 2005, ha ottenuto la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma UNI EN ISO 14001:2004.

Il successivo obiettivo è stato quello di perseguire l'integrazione dei requisiti delle due norme, con la creazione di un unico Sistema di Gestione, volto sia alla gestione della qualità che al controllo degli aspetti ambientali e al miglioramento dei relativi impatti. Il lavoro si è basato sull'innesto dei requisiti della norma ISO 14001 all'interno della dettagliata mappatura dei processi già effettuata e maturata nell'ambito del sistema di gestione della qualità ISO 9001.

Il processo di integrazione dei due sistemi è stato definitivamente perfezionato con le attività di revisione documentale ed operative necessarie all'adeguamento alla norma UNI EN ISO 9001:2008.

Nel riassetto organizzativo della Segreteria Tecnico-Operativa del 2011, l'Ufficio Sistema di Gestione Integrato Qualità/Ambiente/Flussi Documentali è stato inserito nel Settore Telematica e Sistema di Gestione che comprende anche gli Uffici Infrastrutture di Rete e Rete Locale. Contestualmente, il Coordinatore del Settore Telematica e Sistema di Gestione è stato nominato Rappresentante della Direzione per la Qualità e l'Ambiente, con specifica responsabilità ed autorità per assicurare che i processi necessari per il sistema di gestione integrato siano predisposti, attuati e tenuti aggiornati, nel rispetto delle normative applicabili.

Oltre al mantenimento delle certificazioni volontarie qualità e ambiente, l'obiettivo è quello di dare applicazione alle disposizioni previste dal Codice dell'Amministrazione Digitale e alle numerose riforme in materia di procedimento amministrativo che insistono proprio sul concetto di reingegnerizzazione dei processi e dei procedimenti per aumentare l'efficienza e l'efficacia della pubblica amministrazione. Tale attività, sin dall'inizio intesa nel medio-lungo termine ed attualmente in corso, si basa sulla mappatura dei processi effettuata nell'ambito del sistema di gestione integrato con il fine del trasferimento delle procedure nei software specifici, oltre che un efficace gestione e scambio dei documenti digitali.

In questo modo si è cercato di dare la massima sinergia tra le attività di identificazione e mappatura grafica dei processi con analisi degli elementi in ingresso e degli elementi in uscita, dei vincoli, delle risorse umane e strumentali coinvolte e l'attività di definizione di strategie e linee di sviluppo relativamente agli strumenti software nell'ambito dei processi di competenza dell'AP in base all'analisi delle esigenze degli utenti coinvolti, nonché per le successive attività coordinate di realizzazione di un sistema di gestione documentale e dei flussi.

Applicare una sinergia tra analisi di processo e sviluppo di piattaforme informatiche consente inoltre all'Autorità Portuale di poter esercitare più efficacemente il ruolo di promotore e coordinatore del sistema portuale e logistico, anche con gli altri soggetti istituzionali e privati, di ottimizzare gli investimenti e gli interventi nell'informatizzazione e nella razionalizzazione delle procedure amministrative.

Nel corso del 2015 l'Autorità Portuale ha iniziato il percorso di approfondimento delle revisioni intervenute nell'anno 2015 delle norme UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001. Per il 2016 sono previsti corsi di formazione specifici, interni ed esterni, al fine di applicare in modo corretto ed efficace i nuovi requisiti.

Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione

La disponibilità di nuove regole tecniche nel Codice dell'Amministrazione Digitale, gli obiettivi fissati nell'Agenda Digitale europea, una delle sette flagship della strategia Europa 2020, lanciata dalla Commissione europea per accelerare la diffusione dell'ICT, e la recente normativa in tema di ottimizzazione della produttività del lavoro, di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, necessitano di strumenti digitali efficienti e fruibili per il colloquio tra le amministrazioni, ma anche verso i cittadini e le imprese, rendendo possibile la realizzazione di una vera pubblica amministrazione digitale.

L'Autorità Portuale di Savona gestisce direttamente l'infrastruttura di rete sia interna, rivolta ai servizi IT aziendali, che portuale, rivolta alla comunità del porto di Savona - Vado.

La connettività della rete aziendale è garantita da una infrastruttura di rete ethernet e da una connessione in fibra ottica tra la gli uffici amministrativi centrali e quelli distaccati all'interno del porto di Savona.

L'azione dell'Autorità si è focalizzata su azioni mirate ad attuare gli obblighi contenuti nell'Agenda per la semplificazione 2015/2017 ma i cui elementi fondati erano già chiaramente tracciati nel Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.

Le attività di analisi dei processi e di informatizzazione sono inoltre funzionali a descrivere e disciplinare il sistema di produzione e di gestione dei documenti (tradizionali e digitali).

Il Coordinatore del Settore Telematica e Sistema di Gestione è stato nominato Responsabile della gestione documentale e della conservazione, con l'incarico di dare attuazione a quanto previsto dal Codice dell'amministrazione digitale e dalle regole tecniche del DPCM 3 dicembre 2013. In particolare, l'Autorità Portuale di Savona provvede alla conservazione digitale dei documenti informatici, per i quali ne è previsto l'obbligo, attraverso un conservatore accreditato dall'Agenzia per l'Italia digitale.

Sviluppo di un Port Community System

L'Autorità Portuale sta concludendo la progettazione e realizzazione di un Port Community System (PCS) sul quale l'intera comunità portuale dovrà convergere.

Con PCS si intende una piattaforma di integrazione delle informazioni e di gestione diretta di

alcune attività basata sull'interoperabilità tra i sistemi in uso ai vari enti, amministrazioni ed operatori. Nel PCS dovranno confluire tutte le informazioni sui mezzi e sulle merci che transitano in porto attraverso i varchi portuali rendendole disponibili, secondo opportune profilazioni utente e assicurando la riservatezza delle informazioni sia commerciali che personali.

I sistemi di Port Community System sono un valido strumento con cui l'Autorità Portuale può esercitare le sue funzioni di coordinamento e controllo della comunità portuale e logistica e, allo stesso tempo, contribuire allo sviluppo delle attività commerciali del porto. Questi interventi sono in linea con quanto indicato da Assoport, in relazione alla dotazione in ciascun porto di un efficace Port Community System.

In tale contesto, nel corso del 2014/2015, si sono svolte numerose attività che, data la complessità dell'argomento, sono ancora in corso.

Servizi interni

Nel corso del 2015 è iniziata la revisione ed aggiornamento completo del Documento Programmatico della Sicurezza, non più obbligatorio secondo il Codice della Privacy, ma ritenuto comunque dall'Autorità Portuale elemento utile ad un'adeguata gestione dei requisiti privacy. La revisione prevede uno stretto coordinamento con le modifiche apportate ai funzionigrammi e con variazioni del personale interno e delle imprese appaltatrici di servizi.

Nell'anno 2015 è stata inoltre avviata la redazione del Manuale di Gestione "Protocollo, Gestione dei Documenti e dei Flussi" e nei suoi allegati di cui agli artt. 4 e 5 del DPCM 3/12/2013 e Capo IV del DPR 445/2000.

Parallelamente sono in corso attività di verifica e valutazione di un nuovo software di gestione documentale e protocollo informatico che possa supportare adeguatamente l'AP in questo progetto.

Fatturazione elettronica e Gestione Documentale

Con l'introduzione della fatturazione elettronica, sono stati installati un server FTP dedicato alla comunicazione con lo SDI e due server per il software di archiviazione documentale *Alfresco*.

Su *Cityware*, il nostro software di contabilità, è stata sviluppata l'integrazione con *Alfresco* per la gestione della fatturazione elettronica.

Analisi e Progettazione Infrastrutture Nuova Sede

E' stata completata la progettazione dell'infrastruttura di rete della nuova sede. Questa ha previsto un nuovo centro stella a 10 Gigabit completato con switch a Gigabit su ciascuno dei sette piani dedicati al traffico dati dei PC degli utenti. Gli apparati dei piani saranno connessi con cavi in fibra ridondati sul centro stella.

Si sottolinea che il trasferimento del personale dell'Autorità Portuale nella nuova sede presenta una importante criticità per gli aspetti di networking. Infatti l'infrastrutturazione del nuovo edificio deve essere fatta garantendo la continuità dei servizi. Questo aspetto era stato già previsto: negli ultimi anni non sono stati sostituiti apparati vetusti attendendo il momento dello spostamento per l'acquisto. Il nuovo hardware verrà così installato direttamente nella nuova sede mentre il vecchio continuerà a servire il personale ancora operante nella vecchia sede.

Potenziamento infrastruttura virtuale sito primario

Considerato il maggior ricorso alla virtualizzazione per l'erogazione dei servizi IT all'interno dell'Autorità Portuale, è stato attuato un progetto di potenziamento dell'infrastruttura. In particolare, è stato completato e messo in produzione il sito di disaster recovery con un

dimensionamento più importante, tale da rendere possibile la specularità del sito primario: il sito primario è stato potenziato con l'acquisto di due nuovi *host* e i tre *host* precedenti sono stati destinati al potenziamento del sito secondario con funzioni di *disaster recovery*. La struttura del sito di *disaster recovery* è stata così resa speculare a quella del sito primario a garanzia dei parametri definiti nel piano di *disaster recovery* e *business continuity*. Con l'occasione è stato anche aggiornato il sistema operativo degli *host*: è stato introdotto VMware ESXi 5.5. Inoltre è stata introdotta l'autenticazione di dominio sul sistema di gestione dell'infrastruttura vCenter.

Si evidenzia che l'infrastruttura virtuale gode delle caratteristiche di alta affidabilità.

Implementazione delle risorse di storage per backup di VM e postazioni utente

Nell'ottica di rendere possibile la business continuity, le immagini dei PC utente vengono opportunamente conservate. In conformità ai livelli richiesti sia di continuità dei servizi che di incremento del numero di sistemi necessari oltre che per l'esigenza di estendere il salvataggio alle VM dell'infrastruttura virtuale, sono stati introdotti 2 NAS da dedicare rispettivamente a PC utenti e Virtual Machine.

Aggiornamento dei domain controller a Windows 2008 R2

E' stato eseguito l'upgrade di tutti i server con ruolo di domain controller alla versione 2008 R2 di Windows, onde poter procedere con l'aggiornamento del dominio di Windows alla versione 2008 (ancora da implementare). E' stata scorporata la funzione di domain controller dal file server.

Aggiornamento dell'infrastruttura di backup

E' stato reinstallato il server di backup ottimizzando la configurazione ed introducendo il nuovo sistema operativo Windows Server 2008R2. E' stato inoltre reinstallato il software di backup Retrospect v9.5.3.103. Sono stati riconfigurati i servizi essenziali (tra cui il server FTP) e riconfigurati i job di backup.

Aggiornamento server posta elettronica Zimbra

Visto l'ampio utilizzo del server di posta elettronica Zimbra, è stato pianificato ed eseguito un upgrade di versione. Tale upgrade ci ha consentito di usufruire delle nuove funzionalità introdotte dalla versione. E' stata reinstallata la macchina virtuale utilizzando l'ultima versione del sistema operativo Linux Ubuntu Server.

E' stata inoltre introdotta la zimlet "MeToo" dedicata alla pianificazione degli appuntamenti di gruppo.

Attività sulla infrastruttura di rete

L'infrastruttura di rete degli uffici dell'Autorità Portuale ha visto la sostituzione di switch "unmanaged", privi di alcune funzionalità di sicurezza e di monitoraggio, con nuovi switch gigabit di tipo "managed". I nuovi apparati sono di tipo PoE, ossia in grado di alimentare dispositivi periferici (telefoni IP, telecamere, ecc.) attraverso il cavo di rete, con evidenti vantaggi.

Inoltre, è stato introdotto un nuovo software per il monitoraggio della rete e delle risorse distribuite. L'applicazione utilizzata è leader nel settore, e per la sua gestione esistono competenze consolidate da parte di addetti del Settore Telematica. Il software installato e configurato consente di avere un cruscotto attraverso il quale monitorare in tempo reale eventuali malfunzionamenti della rete e situazioni critiche (esaurimento spazio disco dei server, saturazione delle risorse computazionali, ecc.). Sono state messe sotto monitoraggio tutte le infrastrutture della Rete Interna e quelle afferenti al progetto "Vento e Porti". L'attività è stata completata con la configurazione di tutti i sensori della rete telematica dell'Autorità Portuale.

Altre attività sistemistiche, effettuate sempre da personale interno, hanno consentito l'upgrade sia dei server con ruolo di domain controller che dei database server.

Sviluppo

Lo sviluppo software a cura del personale interno si è concentrato sulle numerose attività necessarie alla realizzazione del Port Community System, sia per gli aspetti di analisi dei processi portuali che interagiscono con il PCS, sia per la parte di progettazione e definizione delle esigenze sistemistiche a supporto della piattaforma stessa. Relativamente all'integrazione con le piattaforme informatiche istituzionali, sono in corso fasi di test, con speciale attenzione alla Custom Single Windows e alla National Maritime Single Window.

L'attività di sviluppo si è inoltre focalizzata nella progettazione di interfacce web a supporto dei procedimenti amministrativi interamente digitalizzati dell'Autorità Portuale, che saranno resi disponibili nel corso del 2016.

Sito internet

Il sito internet istituzionale viene costantemente aggiornato nei contenuti da personale interno del Settore Telematica.

L'interesse per il portale è confermato dai numeri: in media 690 pagine giornaliere consultate, 82.000 visite per circa 44.000 visitatori unici nel corso del 2015.

Nel 2015 la sezione del sito, in evidenza sulla home page, denominata "Amministrazione Trasparente" è stata mantenuta aggiornata con l'omologa sezione del sito della Gazzetta Amministrativa della Repubblica Italiana.

Rete Telematica Portuale

Nel corso del 2015 la Rete Telematica Portuale è stata ulteriormente estesa per consentire l'erogazione dei servizi di connettività e videosorveglianza in punti non raggiunti dall'attuale infrastruttura o in zone con esigenze mutate. In particolare è stata collegata alla Rete Telematica Portuale la nuova biglietteria per il traffico Grimaldi di collegamento Savona – Barcellona.

Sistema di videosorveglianza

Un sistema di videosorveglianza innovativo e fruibile è fondamentale per la garanzia di safety e security nei sistemi portuali. Il bacino portuale di Savona – Vado dispone di una dotazione di 120 telecamere, tra fisse e brandeggiabili, che sono a supporto di un elevato standard di security.

Nell'ultimo trimestre del 2015 si è avviata una manutenzione straordinaria degli apparati del sistema procedendo, in particolare nel bacino di Vado Ligure, alla sostituzione delle vecchie telecamere analogiche bianco e nero con nuove telecamere a colori in tecnologia IP. Il software di gestione del sistema di videosorveglianza è stato aggiornato per fornire una migliore fruizione delle immagini riprese dalle telecamere del sistema. L'aggiornamento ha consentito di rendere più semplice ed intuitivo l'accesso da postazioni fisse utilizzando la tecnologia HTML5 nonché di migliorare la fruizione del sistema anche da dispositivi mobili quali *smartphone* e *tablet*.

Varchi portuali

Le postazioni dedicate alla videosorveglianza all'interno dei varchi sono state sostituite al fine di consentire una migliore attività di monitoraggio delle aree portuali. Sono stati installati monitor di grandi dimensioni presso il varco security di Savona fornendo un numero rilevante di telecamere visibili contemporaneamente dagli operatori in servizio.

Al fine di poter gestire situazioni di emergenza, al termine del 2015, si è proceduto con l'acquisto di un gruppo elettrogeno dedicato ai sistemi legati alla security portuale del varco di

Savona, che conseguentemente non subirà interruzioni anche in caso di mancanza di tensione. Il gruppo elettrogeno potrà mantenere in funzione non solo il varco di security ma anche l'adiacente "locale emergenze," oltre ai locali tecnici che consentono l'erogazione di connettività ad internet e l'accesso al sistema di videosorveglianza.

Ponte Mobile

Nel secondo trimestre del 2015 è entrato in funzione il nuovo ponte a raso della Darsena di Savona. Il ponte, del tipo girevole a due campate, ha sostituito quello esistente con apertura a ponte levatoio che, pur con dotazione di servo scale, presentava limitazioni per il superamento delle barriere architettoniche. L'accesso, regolato da semafori, sensori di sicurezza e segnalatori acustici, è garantito da una breve scalinata e da rampe che rendono più comodo il trasporto del bagaglio e il passaggio delle persone diversamente abili, avendo eliminato ogni barriera architettonica. Le aperture del ponte, effettuate solo su specifica richiesta ed ad intervalli prefissati, sono monitorate da remoto dagli operatori in servizio presso il varco security, mediante quattro telecamere dedicate ed integrate nel Video Management System di Autorità Portuale di Savona.

Le soluzioni tecnologiche adottate e la stesura di nuove fibre ottiche, hanno consentito la remotizzazione del quadro sinottico del ponte presso il varco portuale dove il personale, in servizio h24, è altresì incaricato della vigilanza sulle manovre automatiche del ponte, per eventuali interventi in caso di emergenza. Il software di controllo delle operazioni del ponte è stato progettato in modo da permettere la massima semplicità di utilizzo da parte del personale preposto e per garantire una piena funzionalità del ponte in relazione agli aspetti di sicurezza. Attualmente è in fase di test il sistema di richiesta di apertura del ponte via dispositivo mobile, per consentire all'utenza coinvolta la massima flessibilità nelle esigenze di transito.

Vento Porti e Mare

Nel 2015 si sono concluse le attività del progetto "Vento, Porti e Mare", interamente finanziato dal fondo europeo per lo sviluppo regionale transfrontaliero. Il progetto ha proseguito e potenziato quanto realizzato con il precedente "Vento e Porti" con lo scopo di estendere la rete di monitoraggio, la modellistica numerica e le previsioni a medio termine al moto ondoso ed allo specchio acqueo antistante ai porti partner del progetto.

L'Autorità Portuale di Savona, dopo l'installazione del LIDAR (Light Detection and Ranging) per la misura dei profili verticali del vento fino alla quota di alcune centinaia di metri sul livello del mare, ha completato il progetto con l'installazione di tre sensori rispettivamente di pressione, umidità e temperatura dell'aria e di un anemometro sulla torrefaro adiacente il LIDAR.

I dati derivanti da questa sensoristica sono quindi integrati con i dati anemometrici forniti dalle strumentazione già presente ed inviati all'Università di Genova per la successiva elaborazione e pubblicazione.

I dati relativi al monitoraggio ed alle previsioni sono resi disponibili agli utenti attraverso una nuova interfaccia web-GIS, in sostituzione di quella del progetto "Vento e Porti" che risultava eccessivamente lenta. Inoltre è stata messa disposizione una nuova interfaccia per dispositivi mobili.

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

Le partecipazioni societarie detenute dall'Autorità Portuale di Savona nel 2015 sono conformi alle vigenti disposizioni di legge, risultando indispensabili e funzionalmente strumentali al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, in ottemperanza alle prescrizioni della legge 84/1994 e dei più stringenti criteri previsti dalle Leggi Finanziarie del 2008 e del 2015.

Elenco delle partecipazioni societarie dell'Autorità Portuale di Savona al 31/12/2015	
Ente	Quota %
<i>Acquisite prima del 31.12.2007</i>	
SOC. SERVIZI GENERALI PORTO SV-VADO SRL (art.23 c.5 L.84/94)	46,00%
IPS INSEDIAMENTI PRODUTTIVI SAVONESI SCPA	4,01%
FUNIVIE SPA	4,00%
FILSE SPA	1,21%
<i>Acquisite dopo il 01.01.2008</i>	
SOCIETÀ INTERPORTO DI VADO – INTERMODAL OPERATOR SPA	72,00%
RIVALTA TERMINAL EUROPA SPA	0,063%
FER.NET SRL	10,000%

L'Autorità Portuale di Savona detiene nella Società Servizi Generali Porto Savona-Vado una partecipazione pari al 46% del capitale sociale. La società fornisce i servizi generali necessari al funzionamento del porto: acqua, energia elettrica, servizi di pulizia, ritiro rifiuti, manutenzione elettroidraulica delle gru e delle macchine operatrici portuali. La stessa è inoltre titolare di concessione del porticciolo turistico della Vecchia Darsena nel porto di Savona.

La “**SV Port Service**” è stata costituita ai sensi dell'art. 23 comma 5 della legge 84/94, ove è previsto che le Autorità Portuali istituite nei porti in cui le Organizzazioni Portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), possano continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, ad esclusione delle operazioni portuali, utilizzando fino ad esaurimento gli esuberanti di personale, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria. Tale articolo è richiamato anche dall'art. 4 del D.M. 14/11/1994, che individua i servizi di interesse generale erogabili all'utenza portuale a titolo oneroso.

L'Autorità Portuale di Savona partecipa inoltre alla società I.P.S. – Insedimenti Produttivi Savonesi S.c.p.a. per una quota pari al 4,01% del capitale e alla Fondazione SLALA. “**IPS**”, agenzia per lo Sviluppo della provincia di Savona, venne costituita nel 1982 sotto forma di società per azioni, con lo scopo di ricercare le condizioni più favorevoli alla crescita economica del territorio e di incentivare le attività imprenditoriali, intervenendo nei settori dell'industria, dell'artigianato produttivo e di servizio alla produzione, delle infrastrutture commerciali e turistiche.

FILSE S.p.A. è la società creata dalla Regione Liguria per favorire lo sviluppo economico e la riqualificazione territoriale. Nel dicembre 2007 la società ha modificato il proprio assetto mediante la totale partecipazione pubblica al capitale. A seguito della deliberazione del Comitato portuale n. 77 in data 3/10/2007 l'Autorità Portuale di Savona, verificata la

compatibilità con la vigente normativa ed in coerenza con i propri fini istituzionali, ha acquisito una quota del capitale di FILSE pari al 1,21% del suo ammontare, anche al fine di corrispondere adeguatamente alle diffuse esigenze locali ed attuare una più efficace sinergia in ambiti di prioritario interesse regionale.

Nel 2007 l'Autorità Portuale ha proceduto alla sottoscrizione del 4% del capitale sociale della società **Funivie S.p.A.**, costituita per l'esercizio in concessione del complesso aziendale della ferrovia pubblica "Funivie Savona - San Giuseppe di Cairo", in linea con gli intendimenti espressi nell'Accordo di Programma per il rilancio dello sviluppo della Valbormida, sottoscritto dai Ministeri Attività Produttive, Ambiente, Infrastrutture, Trasporti, Lavoro e Politiche Sociali.

Funivie è partecipata da Autorità Portuale per il 4%, Compagnia Pietro Chiesa per il 2%, Italiana Coke 88,97% e Unicoal S.p.a. con il 5,03%.

La partecipazione dell'Autorità Portuale nella società Funivie, approvata con delibera n. 3 del 26 gennaio 2007, corrisponde alle finalità istituzionali dell'Ente e risulta conforme ai requisiti di cui all'art. 6 comma 6 della L. 84/1994.

Con delibera n° 8 del 25.02.2015 è stata condivisa l'acquisizione di una quota pari di n. 3.692.308 azioni ordinarie, rappresentative del 64% del capitale sociale della società Interporto di Vado Intermodal Operator S.p.a. (VIO), nella quale l'Autorità già detiene dal 2009 n. 461.538 azioni di VIO rappresentanti l'8% del capitale sociale. Complessivamente, nel 2015, la partecipazione nel capitale sociale della società ammonta al 72%. La società opera nel settore dei servizi relativi al trasporto intermodale e della logistica, attività queste altamente strategiche in previsione del nuovo assetto portuale di Vado Ligure, secondo i piani di sviluppo dell'Ente.

Allo scopo di facilitare lo sviluppo del trasporto ferroviario e l'integrazione logistica fra il porto e i mercati, con delibera n. 17 del 17.02.2011 il Comitato ha stabilito la partecipazione dell'Autorità Portuale di Savona nelle società **Fer.Net s.r.l.** (commercializzazione del servizio di trasporto ferroviario nel porto di Savona Vado), nella misura del 10% del capitale sociale, e di **R.T.E. – Rivalta Terminal Europa S.p.A.** (piattaforma intermodale di importanza strategica per lo sviluppo della portualità ligure, localizzata nell'area tortonese) nella misura dello 0,07% del capitale sociale.

Si ricorda infine che nel 2008 è stata costituita l'associazione volontaria **Ligurian Ports - Sistema dei Porti Liguri** - tra le Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia. L'associazione ha lo scopo principale di promuovere la portualità ligure in Italia e all'estero.

Infine, l'Autorità Portuale di Savona è fra gli enti sostenitori della fondazione "**SLALA**" che esercita, senza finalità lucrative, varie attività rivolte alla promozione del sistema logistico dell'Italia nord-occidentale, con particolare riferimento alle aree ricomprese nella provincia di Alessandria, in collegamento con i Porti Liguri e le aree a questi connesse, destinate alla creazione di insediamenti dedicati alla logistica, in grado di sviluppare iniziative finalizzate alla valorizzazione delle strutture industriali e del settore terziario, nonché all'insediamento ed al potenziamento di infrastrutture destinate alla movimentazione delle merci.

Nel 2015, ai sensi dell'art.1, commi 611 e 612, della Legge n. 190/2014, è stato avviato il processo di razionalizzazione delle società partecipate. Il 31 marzo 2015, con delibera n. 11, il Comitato Portuale ha approvato il Piano operativo di razionalizzazione delle partecipazioni societarie. Nel corso dell'anno 2015, sono state attivate le procedure per la dismissione delle partecipazioni societarie detenute nelle società FI.L.S.E. Spa, Funivie Spa e Fer.Net. Srl. In data 2 marzo 2016 è stato pubblicato il relativo bando di gara sulla Gazzetta Ufficiale e dal 2 al 24

marzo 2016 la pubblicazione è avvenuta sul sito internet istituzionale. Il 31 marzo 2016, termine indicato dal comma 612 della legge 190/2014, è stata presentata una relazione sui risultati ottenuti, trasmessa alla competente sezione regionale di controllo della Corte dei Conti e pubblicata sul sito internet istituzionale.

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1 Aggiornamenti del Piano Regolatore Portuale

L'Autorità Portuale di Savona è dotata di un Piano Regolatore, predisposto ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94, ratificato dal Consiglio Regionale della Regione Liguria con deliberazione n.22 del 10 agosto 2005.

Principali indirizzi di intervento

Il Piano Regolatore definisce due interventi di sviluppo prioritari: nel bacino di Vado Ligure la realizzazione di una piattaforma multipurpose (intervento in corso); nel bacino di Savona la realizzazione di un'espansione a mare della diga foranea per ospitare attività del comparto rinfusiero e general cargo (intervento di cui si è sospesa la procedura di attuazione, una volta decaduta l'ipotesi di cui all'Accordo di Programma sulla Valbormida).

Obiettivi

Il nuovo impianto andrà a rafforzare il sistema dei porti liguri, completando l'offerta oggi disponibile con un terminal gateway adatto ad ospitare le nuove generazioni di navi, di dimensione sempre crescente, in termini di fondali e produttività di banchina, e proiettato verso il mercato del sud Europa attraverso un efficiente ed indipendente servizio ferroviario.

Per caratteristiche fisiche, soluzioni tecnologiche e strategie commerciali, il terminal svolgerà una funzione di gateway per i flussi di traffico oceanico diretti verso i mercati del Nord Italia e del Sud Europa, mediante un forte utilizzo del trasporto su ferro (40% del traffico), modalità indispensabile per garantire la competitività del trasporto sulle lunghe distanze.

La strategia del terminal di Vado è quella di porsi in competizione con gli scali del Nord Europa, da una parte recuperando i cospicui flussi di container destinati al mercato italiano che oggi transitano attraverso gli scali del Northern Range, e dall'altra proponendo un'alternativa di servizio da Sud per il mercato di Svizzera, Baviera, Austria.

Descrizione sintetica del progetto

Il progetto definito dall'Autorità Portuale prevede la realizzazione di una piattaforma della superficie di circa 210.000 m², destinata ad ospitare un terminal contenitori da 700/800.000 TEU, dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio (uno in radice a -15 m ed uno in testata a -22 m). Ai margini della piattaforma saranno ricollocati gli impianti rinfusieri e petroliferi esistenti nella rada, con miglioramenti ambientali e operativi.

L'iniziativa ha riscosso l'interesse del maggiore operatore mondiale del settore, il gruppo AP Moller Maersk, che si è aggiudicato la gara di project financing per realizzare e gestire il terminal.

La copertura finanziaria dell'intervento (per complessivi 450 milioni di Euro) è garantita per due terzi dal Governo italiano (attraverso vari provvedimenti legislativi ed amministrativi) e per un terzo dal soggetto promotore.

Per velocizzare i tempi di realizzazione, la progettazione esecutiva della piattaforma è stata sviluppata in due fasi.

- Il Progetto Esecutivo di 1^a fase è stato approvato con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 43 del 02/08/2012, che ha anche disposto l'avvio dei lavori nei termini di disponibilità finanziaria previsti nel 4^a atto aggiuntivo alla convenzione n.272.

- Il Progetto Esecutivo di 2^a fase è stato approvato con Decreto del Presidente dell’Autorità Portuale n. 22 del 21/04/2015, ed in data 27/5/2015 sono stati consegnati i lavori di fase2.

Complessivamente le spese sostenute al 31/12/2015 ammontano a circa 60 milioni di Euro, pari al 17% dell’intero importo di progetto. I lavori di costruzione procedono secondo programma e sono giunti ad una fase di avanzamento del 35% circa.

L’entrata in esercizio è prevista per l’anno 2018.

Interventi complementari

Il progetto introduce una serie di temi trasversali correlati (di carattere logistico, trasportistico, urbanistico e ambientale) la cui soluzione è necessaria per garantire l’efficacia operativa della nuova struttura e la sua integrazione ottimale nel contesto territoriale di Vado Ligure e dell’area circostante (tra gli interventi previsti: ricollocazione dei pontili e degli impianti petroliferi, spostamento della diga foranea, riassetto della viabilità retroportuale e nuovi varchi doganali, masterplan della fascia costiera di Vado).

Aspetti urbanistici

Nell’ambito dell’Accordo di Programma sulla piattaforma sono stati approvati due Schemi di Assetto Urbanistico (SAU) del fronte mare di Vado Ligure, che prevedono a carico dell’Autorità Portuale l’attuazione di una serie di interventi per la riqualificazione della fascia costiera, oggi in corso di definizione attuativa tra l’Autorità Portuale e Comune di Vado.

All’Autorità Portuale spetta anche il trasferimento concertato dei residenti dell’area “Gheia”, mediante la realizzazione di nuovi fabbricati sull’area “S16”, reso necessario per l’impatto che le nuove attività portuali determineranno sulla zona.

Inoltre, l’Autorità Portuale è impegnata in ulteriori interventi di riassetto del litorale a Ponente e a Levante del radicamento della piattaforma, ricompresi nel protocollo d’intesa fra Comune di Vado Ligure, Comune di Savona e Autorità Portuale di Savona per l’attuazione del “Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione del tessuto urbano del fronte mare di Vado Ligure e del quartiere Zinola di Savona” promosso dal Comune di Vado Ligure.

Si tratta in particolare della risistemazione delle aree demaniali di Porto Vado verso il terminal traghetti, del riordino dell’area in radice al pontile TRI, con deviazione del Rio Solcasso, e della riqualificazione dell’arenile verso Zinola.

Aspetti ambientali

Autorità Portuale di Savona e Fondazione CIMA hanno stipulato una convenzione per la promozione di un programma di ricerca scientifica ambientale che accompagnerà la realizzazione della piattaforma, attraverso campagne di analisi e monitoraggio che si estendono oltre le prescrizioni della commissione regionale di Valutazione di Impatto Ambientale.

L’obiettivo è il monitoraggio di fondali, flora e fauna, partendo dall’analisi pre-intervento dello stato dell’area (soggetta a vincolo portuale per la presenza dei pontili petroliferi e dell’impianto per il carbone), per verificare l’impatto delle opere e studiare in maniera approfondita anche aspetti non richiesti dalla commissione VIA, ma che possono dare ulteriore garanzia del rispetto dell’habitat marino.

I risultati delle attività di monitoraggio sono disponibili per i soggetti istituzionali su specifico applicativo WebGIS.

Viabilità

La costruzione della piattaforma di Vado Ligure rende necessaria la realizzazione di una viabilità di accesso alle nuove aree portuali in sovrappasso all'Aurelia (per il quale è stato affidato l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, oggi in corso) e, più in generale, l'ottimizzazione del sistema viario di accesso al porto di Vado e dei relativi varchi doganali: l'Autorità Portuale, dopo aver acquisito terreni funzionali allo scopo, ha definito la progettazione preliminare dell'intervento, ed ha avviato le procedure di gara per sviluppare i successivi livelli di progettazione ed eseguire i lavori.

Inoltre è in programma la realizzazione del nuovo casello dedicato nella zona di rio Cosciari, opera che sarà realizzata a cura della Autostrada dei Fiori SpA. Quest'ultima ha già avviato le relative procedure, individuando un percorso che tende al massimo contenimento dell'impatto sul territorio circostante.

Il sistema multimodale

L'interporto VIO

Nell'agosto 2015 l'Autorità Portuale ha definito l'acquisizione della quota maggioritaria della società VIO: si tratta di un'operazione strategica al fine di portare a compimento il disegno di sviluppo del porto di Vado Ligure, assicurando il complemento intermodale e logistico alle iniziative di potenziamento in corso con la realizzazione delle opere a mare.

L'interporto di Vado copre un'area di 232.000 mq (con magazzini per 60.000 mq), situata in adiacenza al porto di Vado Ligure, proprio alle spalle della piattaforma multipurpose oggi in costruzione. Le aree di proprietà di VIO si estendono lungo il raccordo ferroviario del porto di Vado, dove è prevista la realizzazione del terminal intermodale a servizio della piattaforma, e si sviluppano nel retroporto, dove sarà realizzato il nuovo sistema di accesso al porto, con le strutture dei varchi doganali, i locali per i controlli sulle merci e le necessarie viabilità.

Il valore dell'operazione si declina secondo diverse prospettive, ciascuna di grande rilevanza:

governance – il conseguimento del controllo dell'intero sistema di trasporto di Vado Ligure (in linea con gli orientamenti verso i distretti logistico-portuali, da più parti indicati quale soluzione per garantire maggiore competitività agli scali italiani) permette all'Autorità Portuale di assicurare, nell'immediato, una regia unitaria e coerente alle iniziative in corso e, successivamente, una regolazione aperta e trasparente dell'offerta di servizi intermodali.

operativa – con l'acquisizione di VIO è possibile garantire l'attuazione in tempi certi, e coerenti con lo sviluppo della piattaforma, di tutte le imprescindibili iniziative complementari, che coinvolgono direttamente o indirettamente l'interporto (a cominciare dal terminal intermodale), la cui realizzazione altrimenti sarebbe stata fortemente compromessa, pregiudicando la funzionalità del progetto nel suo complesso.

patrimoniale – con VIO si sono acquisite aree e magazzini senza eguali per dimensione e vicinanza al porto, il cui valore è destinato ad incrementare significativamente con l'entrata in funzione del terminal container, quando la domanda di spazi per attività di logistica sulle merci in transito crescerà in maniera esponenziale.

dimensione europea – la rilevanza dell'interporto di Vado Ligure è riconosciuta a livello comunitario, infatti esso è inserito fra i terminal intermodali della struttura centrale della

rete transeuropea di trasporto TEN ed è parte integrante del corridoio prioritario Rhine-Alpine, che collega i porti del “Northern Range” al nodo multimodale di Genova. Ciò permette a VIO di essere protagonista delle strategie di sviluppo della rete TEN (facendo “da traino” anche al porto di Vado Ligure, classificato con il rango inferiore di nodo “comprehensive”) e di accedere alla parte più cospicua dei fondi messi in campo dalla UE per lo sviluppo dei sistemi di trasporto, con la conseguente possibilità di recuperare parte delle risorse necessarie per gli investimenti da effettuare.

Il terminal intermodale

L’acquisizione dell’interporto VIO ha consentito di avviare la procedura per la realizzazione del terminal che costituirà la nuova interfaccia ferroviaria per il sistema logistico portuale di Vado Ligure, ed in particolare per il terminal container oggi in costruzione, che inoltrerà su ferro almeno il 40% del proprio traffico totale (quota corrispondente a 320.000 TEU a regime).

Il terminal intermodale sarà realizzato nel retroporto lungo l’esistente raccordo ferroviario del porto di Vado, su aree in parte di proprietà di APSV ed in parte della società VIO, che gestisce il locale interporto.

L’intervento riguarda l’ampliamento degli spazi necessari per allestire il fascio di binari per le attività di carico/scarico dei treni (4 binari da 450 m) e un’area di buffer per lo stoccaggio fino a 1.000 TEU.

A tale scopo devono essere effettuati lavori civili (sbancamenti e conseguenti opere di contenimento, opere stradali, opere impiantistiche, installazione di barriere fonoassorbenti) e ferroviari (spostamento e costruzione di binari e deviatoi, impianti di comando).

Il costo dell’intervento, relativo alla predisposizione delle opere civili e ferroviarie per l’allestimento del terminal è previsto in 20.000.000 di Euro. La copertura è a carico dell’Autorità Portuale di Savona per 3,8 milioni di Euro e della società VIO - interporto di Vado Ligure, per 16,2 milioni. Questo importo non comprende il costo dei mezzi di movimentazione: tale investimento sarà realizzato dal soggetto che gestirà in concessione il terminal, dietro corresponsione di un canone di locazione.

Il sistema ferroviario del porto di Savona Vado

Gli obiettivi di mercato del nuovo terminal container di Vado Ligure riguardano il recupero del traffico da e per il Nord Italia che oggi è alimentato dagli scali del Nord Europa e della Spagna, nonché l’ingresso nel mercato del Sud Europa (Nord Est Francia, Svizzera, Baviera, Baden Wuerttemberg e Austria), in un’area di fatto ritenuta “contendibile” anche dagli operatori nord-europei.

Questa ambizione si fonda sul presupposto che il terminal sarà in grado di soddisfare le principali esigenze delle maggiori compagnie di navigazione: accogliere le navi più grandi e garantire un’efficiente integrazione intermodale con i mercati del Nord Italia e del Sud Europa, centrata su un efficiente ed indipendente servizio ferroviario (APM Terminals intende movimentare su ferro il 40% dei propri traffici).

In tale prospettiva, da lungo tempo l’Autorità Portuale di Savona ha posto tra le sue priorità lo sviluppo del trasporto ferroviario, con l’obiettivo di agevolare l’inoltro delle merci su ferro anche sulle tratte di breve percorrenza.

A tale scopo, APSV ha messo a punto una strategia fortemente innovativa, fondata su investimenti diretti per il potenziamento degli impianti ferroviari portuali e di ultimo miglio e l'ampliamento del parco macchine di manovra e di trazione, che ha consentito di definire una nuova e autonoma modalità di gestione del sistema ferroviario, dal punto di vista della governance e del servizio.

Governance del sistema ferroviario a servizio del porto

Per migliorare l'efficienza sull'ultimo miglio, l'Autorità Portuale ha acquisito il controllo diretto delle infrastrutture di collegamento alla rete, tramite la definizione di accordi con RFI per il trasferimento della gestione delle linee fra i bacini portuali di Savona e Vado Ligure e Parco Doria, in modo da poter effettuare investimenti mirati sugli impianti e procedere alla riorganizzazione della gestione.

In questo modo si ottiene una maggiore flessibilità di servizio, in quanto i mezzi di manovra possono transitare in continuità fra i due bacini e, a seguito del declassamento della linea a binario di collegamento, risulta più semplice ed economico organizzare le tradotte verso Parco Doria.

La convenzione fra RFI e APSV relativa alla tratta porto di Savona-parco Doria è stata stipulata nel 2010 ed oggi l'Autorità Portuale sta portando a termine interventi di miglioria sulle strutture e sugli impianti per aumentarne l'efficienza e la sicurezza, per un importo complessivo di 1,6 milioni di Euro.

La convenzione relativa alla tratta fra lo scalo di Vado e Parco Doria, comprensiva del fascio di binari della stazione di Vado Zona Industriale, è stata stipulata fra APSV ed RFI in data 8 maggio 2015 e dunque la gestione dell'impianto della stazione è in capo ad APSV dal successivo 13 dicembre 2015.

Servizio ferroviario di manovra e navettamento

Nel corso del 2015 l'Autorità Portuale ha sviluppato la procedura di gara europea per l'assegnazione del servizio di ferroviario portuale, siglando poi in data 3/3/2016 la relativa convenzione (10 anni +5) con l'RTI Serfer/Trenitalia, risultata vincitrice della procedura di selezione.

Per salvaguardare l'economicità del sistema, ottimizzando il servizio sull'ultimo miglio e su tratte corte, il bando ha fissato corrispettivi massimi sia per il servizio di trazione su linee strategiche dell'hinterland piemontese e lombardo e sia per le operazioni di manovra, a fronte di un canone di utilizzo dei propri beni (locomotive ed infrastrutture) agevolato rispetto a quello di mercato.

Dalle nuove opportunità legate a questa innovativa modalità di gestione del servizio è nata la significativa esperienza del cosiddetto "Treno della Frutta", tra il porto di Savona Vado e l'interporto SITO di Orbassano, nel dicembre 2015. Grazie alla spinta del Governo tramite il Commissario della Torino Lione, tutti i soggetti interessati (Autorità Portuale di Savona, interporto SITO, RFI, Trenitalia, Serfer, terminal marittimo, operatore di ultimo miglio, MTO, Agenzia delle Dogane ecc.) hanno affrontato ad un pragmatico tavolo di lavoro congiunto tutte le problematiche tecniche che condizionavano il servizio sulla tratta Vado Ligure – San Giuseppe di Cairo – Orbassano, fino ad allora ritenute insormontabili, trovando velocemente soluzioni operative che hanno consentito di realizzare un primo treno sperimentale, dimostrando la fattibilità tecnica ed economica del servizio.

Iniziative di potenziamento degli impianti ferroviari

Anche nel corso del 2015 sono state portate avanti diverse iniziative rivolte a garantire il miglior utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, individuando gli interventi di manutenzione straordinaria necessari per ridurre al minimo i fattori di criticità nell'erogazione del servizio.

Interventi sulla linea porto di Savona – Parco Doria

Sulla base della Convenzione fra APSV e RFI che regola la gestione della linea fra il bacino di Savona e Parco Doria, spettano ad APSV gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla tratta. Nel corso del 2015 sono proseguiti i lavori necessari per garantire l'operatività in sicurezza di tale raccordo.

- *Potenziamento dei viadotti ferroviari*

La tratta è costituita da 61 campate in cemento armato, 5 campate in struttura metallica ed una campata in muratura ad arco. Gli elementi in cemento armato presentano problemi strutturali lievi ma tali da determinare limiti alla potenzialità di transito dei convogli e necessitano pertanto di interventi di ripristino. I lavori sono stati avviati nel luglio 2014 e la durata prevista è di 24 mesi. L'importo complessivo dell'intervento è di 1.400.000 €.

- *Rinnovamento dell'armamento ferroviario*

Nel settembre 2015 sono stati completati i lavori di adeguamento dell'armamento dei viadotti e livellamento completo dei binari, per evitare problemi di inagibilità del collegamento ferroviario di accesso al bacino portuale di Savona, per un importo complessivo di 200.000 €.

- *Interventi sulla linea porto di Vado Ligure – Parco Doria*

Nel novembre 2015 sono stati ultimati i lavori di modifica e adeguamento impiantistico propedeutici al trasferimento della gestione della linea da RFI ad APSV ed il suo conseguente declassamento a binario di collegamento per manovra, tra cui:

- disattivazione degli impianti di segnalamento e distanziamento
- realizzazione di segnali di arresto e posa in opera di nuovi sistemi di segnalamento ed istradamento
- realizzazione di tronchini
- adeguamento degli impianti di trazione elettrica

L'importo complessivo dei lavori, a carico di APSV, è stato pari a 716.000 Euro.

- *Adeguamento degli impianti ferroviari della Stazione di Vado Zona Industriale*

La Stazione di Vado Zona Industriale rappresenta un elemento fondamentale il sistema ferroviario di Vado Ligure, in quanto costituirà il punto di presa e consegna per i convogli in arrivo e partenza dal terminal intermodale. Nella stazione potranno essere effettuate tutte le attività (verifiche tecniche e documentali) preliminari all'istradamento sulla rete: una volta giunti a Parco Doria i treni saranno dunque pronti per l'inoltro immediato, non appena sarà disponibile la relativa traccia.

In tale prospettiva sono necessari interventi per il ripristino della piena funzionalità del fascio di binari, attraverso la modifica e l'adeguamento degli impianti oggi esistenti, in termini di armamento ferroviario sistemi di scambio, segnalamento ecc.. Sarà inoltre impostata una diversa configurazione dei binari, in modo da permettere di ospitare il maggior numero di convogli di lunghezza adeguata alle necessità del traffico.

La progettazione degli interventi è incorso e la stima sommaria dei lavori è pari a 2M€.

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

Il 29 ottobre 2015 il Comitato Portuale ha approvato il Piano Operativo per il triennio '16-'18. Il programma ripropone buona parte degli interventi già inclusi nella precedente programmazione e non avviati soprattutto a causa del protrarsi dell'iter progettuale ed autorizzativo. Perseguendo ineludibili ed indifferibili finalità di carattere ambientale e di tutela del territorio, sono stati inseriti importanti interventi riguardanti soprattutto la messa in sicurezza del torrente Segno e la nuova viabilità urbana, che hanno comportato la revisione del programma pluriennale vigente.

Programma Triennale dei Lavori Pubblici anni 2016/2018

Importi in migliaia di Euro

A	Programmazione ordinaria	Anni Prec.	2016	2017	2018	Anni successivi		Totale progetto
						2019	2020	
A1	637 - Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola" e sistemazione arenili e locali di servizi	1.400	300	700				2.400
A2	638 - Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel			750	750			1.500
A3	639 - Sistemazione aree demaniali porto Vado	135		565				700
A4	640 - Attraversamento ferroviario Prolungamento a mare		400					400
A5	641 - Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi"		300					300
A6	508 - Riqualf. area a margine zone portuali di ponente Bergeggi	150		2.000				2.150
A7	682 - Demolizione capannone T1 e sistemazione aree		800					800
A8	Manutenzioni straordinarie aree e immobili		3.000	1.500	1.500	1.500	1.000	8.500
A9	Manutenzioni straordinarie ferroviarie, strutture e impianti		700	500	500	700	700	3.100
	667 - Risistemazione del capannone T3	500				5.000	2.000	7.500
	681 - Implementazione sistema rinfuse bacino di Savona	150				3.500	3.650	7.300
	Parziale	2.335	5.500	6.015	2.750	10.700	7.350	34.650

B	Interventi di Piano Regolatore	Anni Prec.	2016	2017	2018	Anni successivi		Totale progetto
						2019	2020	
B1	644 - Nuovi oleodotti nell'area S16	-	2.365					2.365
B2	645 - Ricollocazione abitazioni Gheia	-		3.000	3.000			6.000
B3	643 - Viabilità in sovrappasso all'Aurelia	14.000	2.500	5.500	3.000			25.000
B4	509 - Realizzazione nuova diga di del porto di Vado Ligure	1.100		38.000	40.900			80.000
B5	695 - Alimentazione piattaforma AT/MT	100	1.300					1.400
B6	703 - Nuova viabilità e varchi	500	2.500	6.000	4.000			13.000
B7	674 - Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure	900	2.900					3.800
B8	707 - Messa in sicurezza torrente Segno	-	2.100	3.700	5.000			10.800
B9	708 - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	-		5.000	4.000			9.000
B10	707/1 - Rifacim. passerella ciclo pedonale foce torrente Segno	-	1.000					1.000
	Centro culturale masterplan	-				3.000		3.000
	Parziale	16.600	14.665	61.200	59.900	3.000		155.365

TOTALE GENERALE	18.935	20.165	67.215	62.650	13.700	7.350	190.015
------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	----------------