

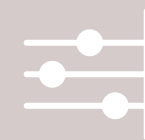


LA RIPRESA DEL PORTO DI GENOVA

2 ANNI DOPO IL CROLLO DEL PONTE

L'ATTUAZIONE DELLA LEGGE 130/2018
PER LA RIPRESA DEL PORTO, L'ACCESSIBILITÀ
E LA RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT

INDICE



PAGINA 5

PREMESSA



PAGINE 6 - 21

PROGRAMMA STRAORDINARIO DI RILANCIO INFRASTRUTTURALE

Accessibilità stradale, ferroviaria e marittima

Messa in sicurezza aree industriali

Integrazione Porto/Città

Potenziamento Aeroporto C. Colombo



PAGINE 22 - 29

MISURE PER L'EFFICIENZA DEL SISTEMA PORTUALE E DELLA LOGISTICA

Ottimizzazione dei flussi logistici

Istituzione della Zona Logistica Semplificata

Misure a sostegno dell'intermodalità ferroviaria



PAGINE 30 - 39

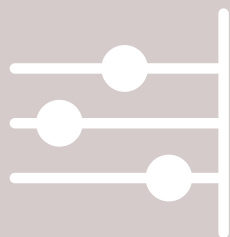
SOSTEGNO ALLE IMPRESE E AL LAVORO

Misure a sostegno degli operatori portuali

Interventi a favore del lavoro portuale

Ristoro per le imprese di autotrasporto

Rafforzamento dell'organico dell'AdSP



PREMESSA



Il crollo del ponte Morandi ha rappresentato una ferita gravissima per Genova e la Liguria, dal punto di vista umano, sociale, economico e istituzionale. Alle ripercussioni sulla vita quotidiana dei cittadini e delle aziende si è infatti aggiunta la compromissione della regolare accessibilità al principale porto italiano dalle altre regioni del Nord Italia.

La reazione della città, del porto e del Paese è stata altrettanto forte per restituire dignità a una nazione prostrata.

45 giorni dopo il crollo, è stato emanato il decreto legge n.109/2018 ("Decreto Genova"), poi convertito nella legge n.130/2018.

Si tratta di un provvedimento legislativo molto complesso, finalizzato ad assicurare la rapida ricostruzione del Ponte, il sostegno per gli sfollati e le imprese colpite dall'evento, la ripresa di un nodo portuale e logistico di importanza strategica per l'economia locale e nazionale.

Le misure contenute nel provvedimento si focalizzano su tre obiettivi principali:

- potenziamento infrastrutturale e tecnologico;
- supporto all'organizzazione del processo portuale e logistico;
- sostegno economico alle imprese della filiera di trasporto e logistica.

A 18 mesi dall'adozione della Legge, tutte le disposizioni sono state attuate o sono in corso di attuazione, caso raro in materia di

applicazione di leggi a sostegno all'economia reale nel nostro Paese. A questo importante risultato hanno contribuito certamente i due Commissari previsti dal decreto (delegato all'emergenza il Presidente della Regione, alla ricostruzione del Ponte il Sindaco di Genova), il Governo, il Parlamento e l'Autorità di Sistema Portuale, soggetto attuatore degli interventi che vengono qui illustrati.

È giunto il momento di fare un bilancio e definire le prossime attività per raggiungere pienamente gli obiettivi del provvedimento, da cui dipende senza dubbio il futuro di Genova e del suo porto.

Paolo Emilio Signorini

**A 18 mesi dall'adozione
della Legge 130,
tutte le disposizioni
sono state attuate o
sono in corso di attuazione**



PROGRAMMA STRAORDINARIO DI RILANCIO INFRASTRUTTURALE



I temi al centro del Programma Straordinario



ACCESSIBILITÀ TERRESTRE DEL PORTO
SULL'ULTIMO MIGLIO STRADALE E FERROVIARIO



ACCESSIBILITÀ MARITTIMA DEL PORTO,
CON LA REALIZZAZIONE DI NUOVE OPERE PORTUALI



ACCESSIBILITÀ DELL'AEROPORTO DI GENOVA



INTEGRAZIONE TRA PORTO E CITTÀ

Con decreto del 15 gennaio 2019 il Commissario Straordinario per la ricostruzione ha adottato il Programma Straordinario predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale (art. 9-bis della Legge Genova).

Anche grazie all'applicazione delle deroghe previste per il Ponte, il Programma mira ad **accelerare l'esecuzione degli interventi** per l'accessibilità del porto, dell'aeroporto e dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente, per l'integrazione fra porto e città e la messa in sicurezza dei rii e dei luoghi di lavoro.

Dal punto di vista finanziario, il Programma beneficia di importanti risorse a carico del bilancio dell'AdSP, con il **contributo di soggetti pubblici e privati**. In particolare:

- è stato riconosciuto ad AdSP per gli anni 2018 e 2019 un aumento pari al 3% dell'IVA sulle merci importate attraverso il porto, fino al limite di 34,2 milioni di euro per il 2018 e di 30 milioni di euro per il 2019;

- la Legge di Bilancio 2019 ha previsto un finanziamento di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022, per la realizzazione di piani di sviluppo portuali, il rafforzamento dell'intermodalità e il miglioramento dell'integrazione città-porto, il completamento di opere in corso e l'attuazione di accordi di programma e piani di recupero di beni demaniali dismessi.



QUADRO ECONOMICO DEL PROGRAMMA STRAORDINARIO

Costo complessivo	1.959 milioni di euro
Coperture finanziarie	1.172 milioni di euro
Fabbisogno residuo	787 milioni di euro

TIMELINE

2018

CROLLO PONTE MORANDI

La connessione stradale e ferroviaria del Porto con l'hinterland è compromessa.

2019

AGGIUDICATI LAVORI PER 147,8 MILIONI DI EURO

Tra le opere:

- Nuova viabilità interna bacino Sampierdarena.

2020

AGGIUDICATI/IN CORSO DI AGGIUDICAZIONE LAVORI PER 380 MILIONI DI EURO

Tra le opere:

- Riqualificazione collegamento ferroviario Sanità/Bettolo - parco Campasso.
- Viadotto accesso autostradale scalo Genova Prà.
- Riqualificazione Hennebique.
- Ampliamento aerostazione Cristoforo Colombo

2021

COMPLETAMENTO AFFIDAMENTO DELLE OPERE DEL PROGRAMMA PER 1,3 MILIARDI DI EURO

Tra le opere:

- Nuova Diga Foranea di Genova
- Messa in sicurezza aree industriali

L'applicazione del «Modello Europeo» per l'attuazione del Programma

L'impianto delle deroghe previste dalla Legge Genova sostanzialmente **si ispira al diritto dell'Unione Europea** che consente di coniugare **snellezza operativa** con il **rispetto delle norme** in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, paesaggio e beni culturali nonché antimafia.

Una semplificazione notevole è la possibilità del committente di procedere con **appalti integrati**, sulla base anche solo di progettazione di fattibilità tecnico economica.

Un secondo aspetto riguarda la **contrazione dei tempi autorizzativi**, applicando quelli minimi coincidenti con le direttive UE.

Inoltre l'utilizzo delle soglie di valore degli appalti fissate nella Direttiva 2014/24/UE ha consentito di affidare alcuni servizi propedeutici alla progettazione mediante **procedure semplificate**.

Anche gli obblighi di pubblicazione di bandi e

avvisi di gara hanno seguito percorsi più snelli e compatibili con la contrazione dei tempi di affidamento.

Sarebbe però riduttivo collegare l'efficacia delle procedure al solo aspetto regolatorio; nei fatti, in analogia a quanto accaduto per la costruzione del Ponte anche per le opere del Programma sono state adottate best practice in tema di **project management** (Fast Tracking, Stakeholder Engagement ecc.) di personale qualificato e RUP certificato che hanno consentito di ridurre le tempistiche necessarie per svolgere le attività propedeutiche alla sottoscrizione dei contratti.

L'applicazione di tali **best practice** è agevolata dal conferimento delle responsabilità ultime del buon andamento delle opere a **figure manageriali esperte** come il Commissario Marco Bucci e il Responsabile per l'attuazione del Programma Marco Rettighieri.





ACCESSIBILITÀ STRADALE, FERROVIARIA E MARITTIMA



Nuova viabilità interna bacino Sampierdarena



L'insieme degli interventi di viabilità comprende l'estensione della sopraelevata portuale, il potenziamento dei varchi di San Benigno, la realizzazione del varco in quota di Ponte Etiopia e il completamento della strada della Superba. L'implementazione degli interventi faciliterà l'accesso diretto alle due principali autostrade (A7 e A26) di collegamento con Lombardia e Piemonte, **separando di fatto la viabilità urbana dal traffico portuale.**



IMPORTO	€ 133.235.515,73
STATO DI AVANZAMENTO	Progetto Definitivo in corso
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Gennaio 2021 / Marzo 2023
AFFIDATARIO	

Riqualificazione collegamento ferroviario
Sanità/Bettolo - parco Campasso

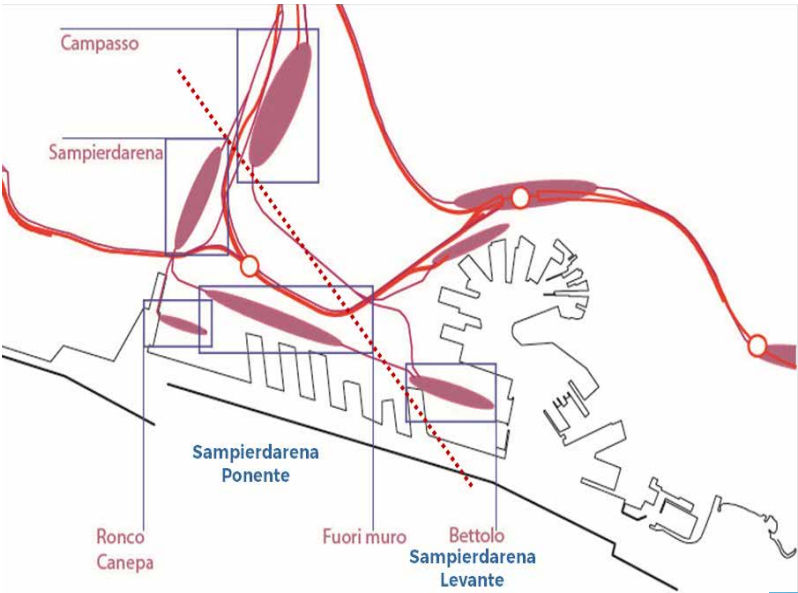


A settembre 2020 verrà avviata l'operatività del Terminal container di MSC a Calata Bettolo, i cui traffici si aggiungeranno a quelli diretti al Terminal SECH a Calata Sanità. Il potenziamento del collegamento ferroviario fra questi due Terminal e le tratte di adduzione al Terzo Valico è fondamentale per decongestionare la strada.

Sulla base della Convenzione firmata con l'Autorità di Sistema Portuale a dicembre 2019, RFI sta curando la progettazione e realizzazione della linea ferroviaria fra i terminal dell'area Sanità/Bettolo e il parco ferroviario Campasso, anche attraverso l'alimentazione elettrica della galleria Molo Nuovo/ Parco Rugna, su finanziamento di AdSP. L'avvio dei lavori è previsto per il primo trimestre 2021.

Nel corso del 2020 verrà anche avviata la progettazione della riqualificazione del Parco ferroviario di

Fuorimuro, a servizio dei terminal portuali del bacino di Sampierdarena, con ultimazione dei lavori nel 2023.



ATTUATORE	
IMPORTO	€ 13.800.000,00
STATO DI AVANZAMENTO	Avviato iter di intesa Stato-Regione
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Primo trimestre 2021 / Quarto trimestre 2022

Nuova Diga Foranea di Genova

La nuova diga è un'opera fondamentale per il bacino storico del porto, che potrà garantire:

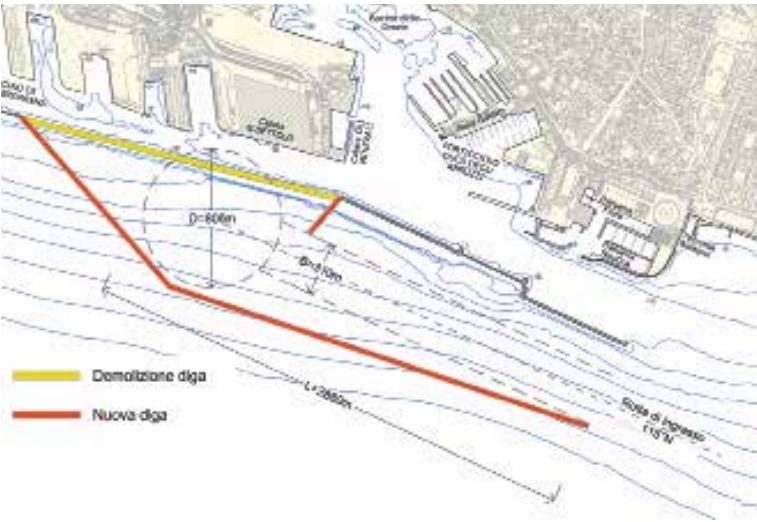
- accesso e manovra in massima sicurezza anche alle navi di prossima generazione (per passeggeri e merci) il cui scalo a Genova è già programmato dalle compagnie di navigazione
- adeguata protezione dei bacini interni
- eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali per lo sviluppo dei traffici
- alleggerimento della commistione fra il traffico destinato ai terminal commerciali e quello relativo alle riparazioni navali ed alla nautica da diporto.

Ad aprile 2019 si è chiusa la gara per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, affidato ad un consorzio guidato da Technital S.p.A., che mette a confronto varie alternative progettuali anche tramite il dibattito pubblico. Proprio per la rilevanza dell'opera, il MIT ha già finanziato la progettazione in corso e inserito l'intervento tra le opere del DL Semplificazioni.

Entro il primo semestre 2021 verrà aggiudicata la gara per le restanti fasi di progettazione e l'esecuzione dei lavori.

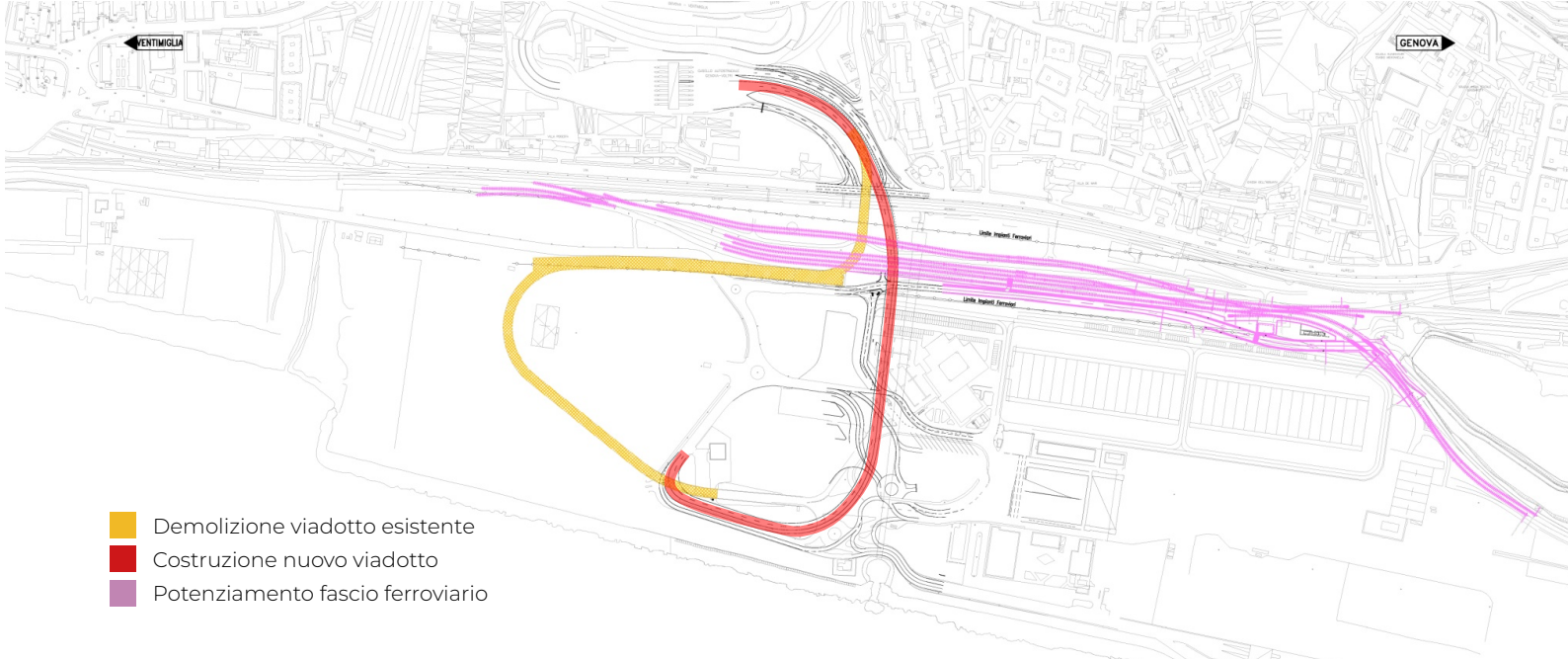
Il progetto prevede due fasi realizzative:

- la prima dovrà risolvere prioritariamente il tema dell'accesso al bacino di Sampierdarena ed in particolare le criticità del canale di transito.
- la seconda provvederà al completamento dell'opera



IMPORTO	€ 600.000.000
STATO DI AVANZAMENTO	Progetto di fattibilità tecnico-economica in corso
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Novembre 2022 / Dicembre 2030
AFFIDATARIO PROGETTAZIONE TECNICA	





- Demolizione viadotto esistente
- Costruzione nuovo viadotto
- Potenziamento fascio ferroviario

Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	
OGGETTO	Nuovo viadotto a due carreggiate e tre corsie (due in direzione porto e una in direzione casello)
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 20.033.835,74
STATO DI AVANZAMENTO	In aggiudicazione
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Gennaio 2021 / Giugno 2023
CO-FINANZIAMENTO	€ 15.000.000 

Potenziamento Parco Voltri Mare - porto di Pra' (intervento ad opera di RFI)	
PRIMA FASE	- Sistemazione radice di levante del parco ferroviario di Voltri Mare con doppio ingresso al terminal PSA. - Aggiunta due binari al fascio esistente (da 4 a 6). - Installazione sistema di segnalamento e gestione centralizzato per ottimizzare manovra.
IMPORTO	€ 30.000.000
STATO DI AVANZAMENTO	Cantiere in corso, completato il raddoppio del binario di ingresso a PSA
DATA FINE LAVORI (prima fase)	Dicembre 2020
SECONDA FASE (successiva alla demolizione del viadotto stradale)	Completamento del PRG stazione di Voltri con prolungamento dei binari a modulo europeo di 750 metri
IMPORTO	€ 40.000.000
STATO DI AVANZAMENTO	Redatto Progetto Definitivo, approvato dal CIPE. In corso aggiornamento del progetto.
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Gennaio 2021 / Giugno 2023
FINANZIAMENTO	

Accessibilità intermodale allo scalo di Genova Pra'

Il 29 gennaio 2020 è stato inaugurato il secondo binario del Terminal di PSA a Genova Pra' (a destra), fondamentale per raddoppiare la capacità di movimentazione ferroviaria del principale terminal gateway italiano elevandola a 20 coppie di treni/giorno. Il potenziamento dell'accessibilità al terminal si sta ora completando con la costruzione del nuovo viadotto a 3 corsie, che migliorerà il collegamento diretto con le autostrade (A10, A26 e A7) e la contestuale realizzazione di un fascio di 6 binari da 750 metri a servizio del terminal nell'area sottostante il viadotto. Relativamente a quest'ultimo intervento, parte del PRG di Voltri, il progetto definitivo è già approvato dal CIPE ed è in corso l'aggiornamento di progetto. Con la Legge 55/2019 che ha unito il progetto Terzo Valico al Nodo di Genova, la realizzazione del PRG di Voltri rientra nell'appalto Terzo Valico.





MESSA IN SICUREZZA AREE INDUSTRIALI



LEGENDA INTERVENTI

- 1** Spostamento ferrovia
- 2** Espansione aree industriali
- 3** Nuovo profilo di banchina
- 4** Superbacino

Il progetto prevede la messa in sicurezza e l'adeguamento idraulico dei rii Molinassi e Cantarena nonché l'adeguamento per i profili di sicurezza, la razionalizzazione e il miglioramento dell'accessibilità all'area industriale-cantieristica di Sestri Ponente, adeguandone la capacità alle navi di dimensione maggiore, secondo le richieste del mercato.

Gli interventi sono suddivisi in due fasi:

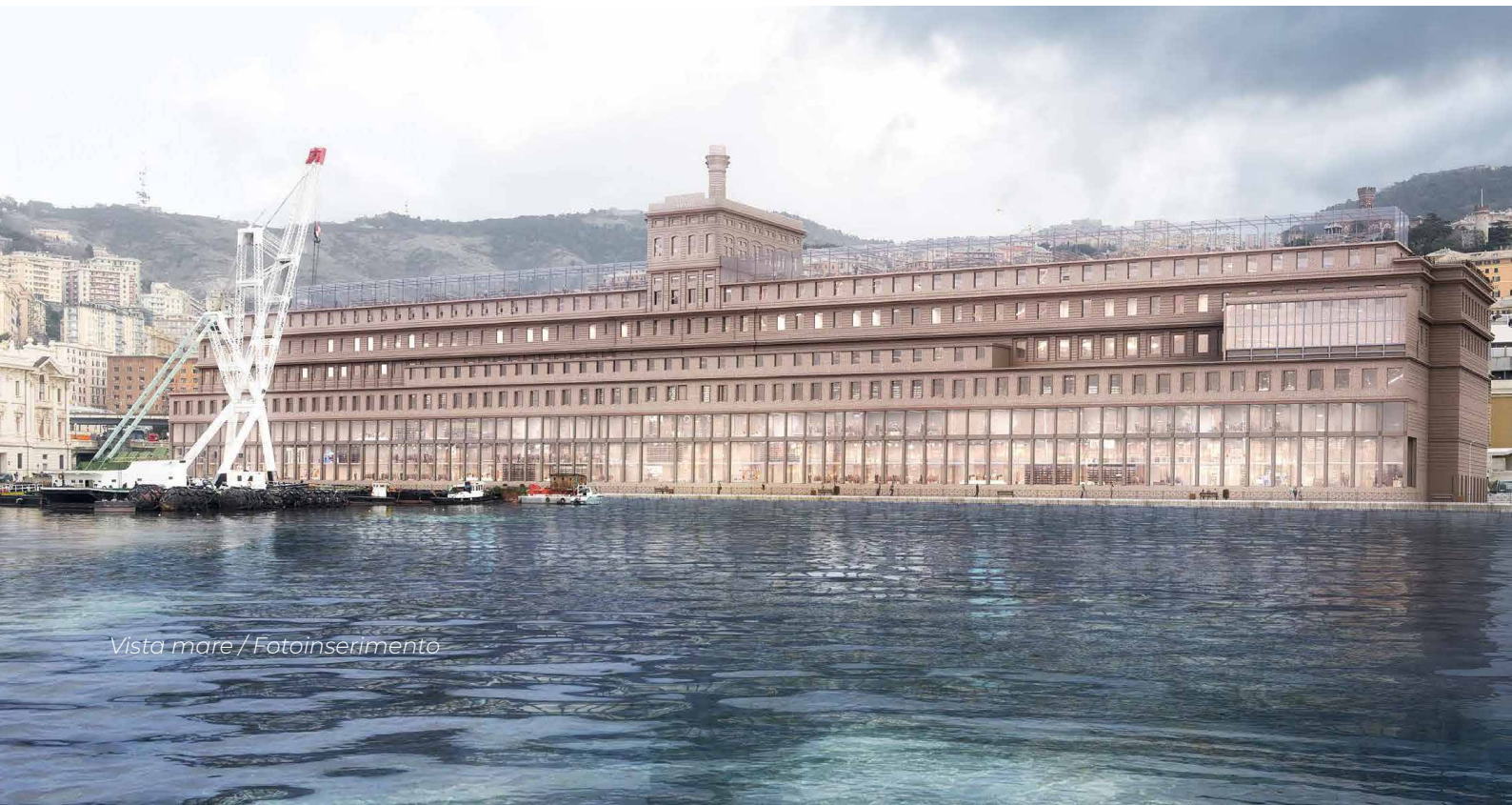
- la prima, in corso di esecuzione, comprende la messa in sicurezza dei rio Molinassi, la realizzazione della briglia selettiva a monte del rio e il riempimento della calata lato Ponente
- la seconda consiste nella risistemazione del bacino portuale di Sestri Ponente, mediante le realizzazione di nuovo bacino da 440 metri, di nuovi piazzali, della messa in sicurezza del rio Cantarena e lo spostamento della linea ferroviaria a monte.

La Legge di Bilancio 2020 ha integrato e modificato l'articolo 9-bis della Legge 130

estendendo il Programma Straordinario anche ai lavori per “la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro” ed ha autorizzato per l'intervento in questione la complessiva spesa di 480 milioni di euro per gli anni dal 2020 al 2024. Il fabbisogno finanziario che insiste sull'opera ammonta a circa 60 milioni di euro.



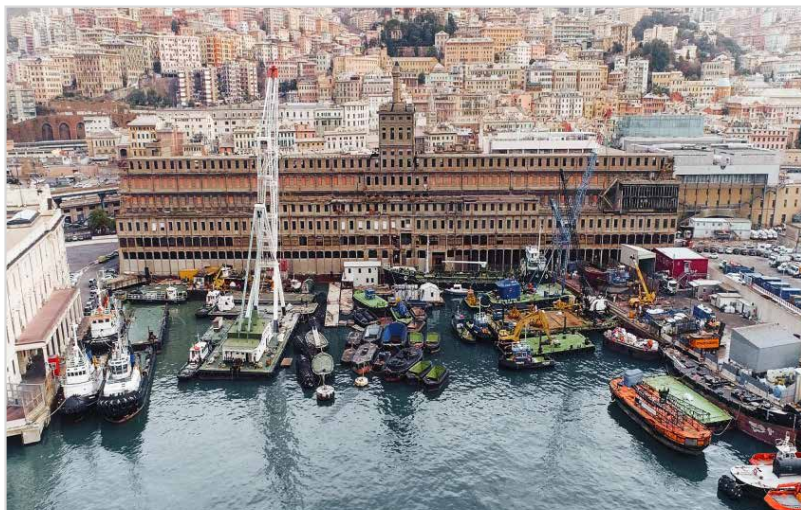
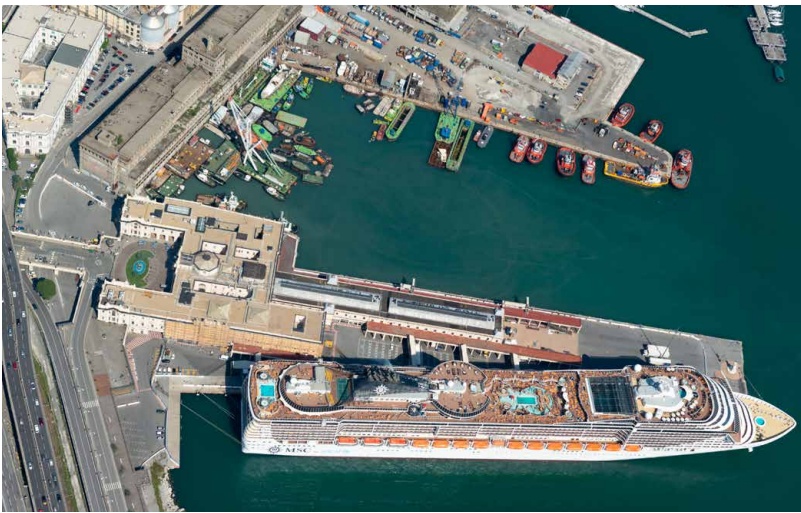
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 697.000.000
ATTUATORI	FASE 1  COMUNE DI GENOVA FASE 2  PORTS of GENOA VADO LIGURE ■ SAVONA ■ PRA ■ GENOVA
STATO DI AVANZAMENTO	Fase 1 – Progetto Definitivo presentato in Consiglio Superiore LLPP Fase 2 – in corso di Redazione il Bando di gara per la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Fase 1 - Marzo 2021 / Dicembre 2024 Fase 2 - Novembre 2022 / Dicembre 2025



INTEGRAZIONE PORTO E CITTÀ

Riqualificazione Hennebique

Dagli anni '70 l'edificio Hennebique giace inutilizzato e ammalorato nel pieno centro di Genova. Collocata in posizione strategica tra il Terminal Crociere, l'area turistica del Porto Antico e il centro storico di Genova, la costruzione si presta a diventare un grande attrattore per residenti, turisti e croceristi. Sulla base dei rilievi dell'Università di Genova, della scheda tecnica della Soprintendenza e delle destinazioni d'uso approvate da Regione e Comune, il 21 giugno 2019 l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato il bando per la riqualificazione e la gestione dell'edificio. Conclusa l'istruttoria di gara pubblica, è in corso di aggiudicazione la concessione per la ristrutturazione e la gestione del compendio demaniale Hennebique, per un periodo di 90 anni all'ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital.



IMPORTO	€ 100.000.000
STATO DI AVANZAMENTO	In corso di redazione il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Marzo 2021 / Dicembre 2022
AFFIDATARIO	



POTENZIAMENTO AEROPORTO CRISTOFORO COLOMBO

Ampliamento aerostazione

L'Aeroporto ha intrapreso dal 2017 un percorso di rilancio che ha portato ad un incremento del traffico nei due anni 2018 e 2019 significativamente maggiore della media nazionale (16,5% vs 5,9% nel 2018 e 5,5% vs 4,0% nel 2019) raggiungendo il record di 1,5 milioni di passeggeri nel 2019.

Al di là dell'odierna fase emergenziale, l'aerostazione attuale rappresenta un vincolo di capacità e palesa importanti limitazioni funzionali e tecniche, oltre che una carenza di qualità degli spazi e finiture. L'Aeroporto ha pertanto predisposto un progetto di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione, unitamente ad ulteriori interventi impiantistici e infrastrutturali propedeutici ed integrativi relativi a sistema di smistamento bagagli, sottoservizi e viabilità.

L'intervento di riqualificazione dell'aerostazione prevede la realizzazione, sul lato Levante, di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadrati, su tre livelli in aggiunta ai 15.000 attuali, nonché il completo restyling dell'edificio esistente (aree del check-in, dei controlli di sicurezza e degli imbarchi). Gli interventi integrativi e propedeutici sono già in corso di realizzazione.



Vista landscape ampliamento



Vista ampliamento dal lato città

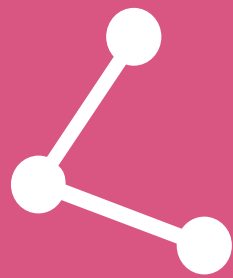


Vista nuove sale di imbarco nell'ampliamento



Vista ampliamento dal lato aeromobili

ATTUATORE	
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 25.000.000
STATO DI AVANZAMENTO	Progetto Definitivo Aerostazione in corso di verifica ENAC. Lavori in corso per impianti e infrastrutture complementari
DATA INIZIO / FINE LAVORI	Novembre 2019 / Gennaio 2023
PROGETTISTI	ONWORKS 
CERTIFICAZIONE	
PARTNER	   



MISURE PER L'EFFICIENZA DEL SISTEMA PORTUALE E LOGISTICO



Il sistema portuale di Genova e Savona è il **primo in Italia** per merci movimentate e il **sesto gateway europeo** per il servizio alle industrie ed ai mercati del Nord Italia e dell'Europa. Secondo una recente indagine condotta dall'istituto di ricerca SRM l'**80% delle imprese di Lombardia, Emilia Romagna e Veneto utilizza il porto di Genova** come via di sbocco per le proprie esportazioni sui mercati mondiali e il 73% per le importazioni.

L'importanza del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è ancora maggiore per l'economia della regione Piemonte, da sempre legata a doppio filo agli scali di Genova e Savona.

La Legge Genova, accanto alle opere infrastrutturali del Programma Straordinario, prevede altri interventi di carattere immateriale per favorire la **transizione verso uno smart port** efficiente e ben integrato con le supply chain, attraverso **digitalizzazione, reingegnerizzazione dei processi e innovazione tecnologica**.

In particolare, l'art. 6 della Legge favorisce l'**ottimizzazione dei flussi veicolari** diretti al porto, tramite l'implementazione di sistemi avanzati per il controllo e la gestione digitale del traffico ai varchi portuali e nei retroporti.

L'articolo 7 costituisce la **Zona Logistica Semplificata** del sistema portuale per favorire l'attrazione di investimenti e prevede

importanti incentivi per lo **sviluppo del trasporto ferroviario**.

Infine, la Legge prevede misure di **sostegno per le imprese della filiera di trasporto** più penalizzate dalla sequenza di eventi che ha colpito il porto dall'agosto 2018 in avanti. Si tratta di misure per alleggerire gli extracosti sostenuti dai terminal, dalle compagnie dei lavoratori del porto e dalle imprese di autotrasporto, che hanno visto una pesante riduzione di attività ed un aumento delle complessità operative.

Sostegno alle imprese della filiera del trasporto. Innovazione tecnologica e semplificazione amministrativa.

MISURE DI EFFICIENTAMENTO A BREVE TERMINE

- Razionalizzazione dei flussi
- Innovazione tecnologica
- Digitalizzazione dei processi
- Sostegno alle imprese colpite
- Incentivo allo sviluppo del trasporto ferroviario
- Semplificazione procedure per attrazione investimenti

Ottimizzazione dei flussi logistici nel porto di Genova

L'art. 6 della Legge 130 stanzia 30 milioni di euro a favore del Commissario per la ricostruzione del Ponte per mettere in atto soluzioni organizzative e tecnologiche in grado di **fluidificare la logistica** in ingresso e in uscita dal porto e ridurre i fenomeni di congestione veicolare, concentrati soprattutto lungo alcune tratte stradali e in determinate fasce orarie.

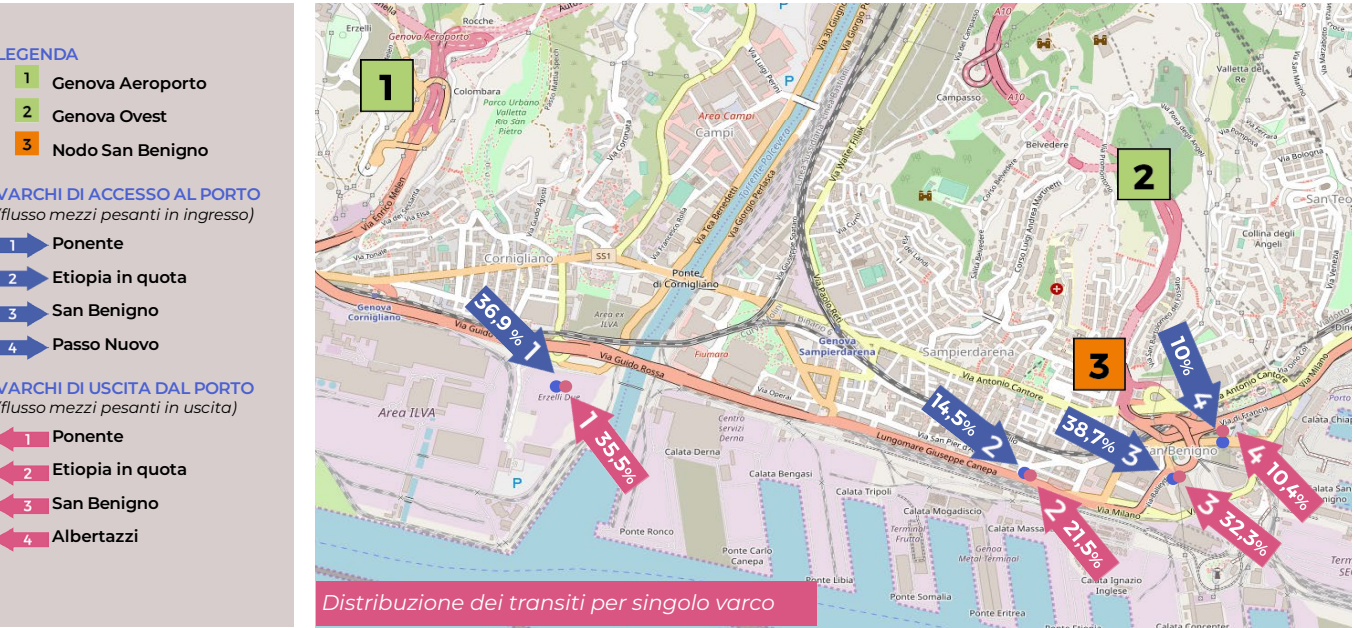
Con decreto n.15 del 11/04/2019 il Commissario ha individuato nell'Autorità di Sistema il soggetto attuatore degli interventi necessari e in UIRNet il soggetto affidatario delle relative attività di progettazione ed esecuzione dei lavori, servizi e forniture, assegnando a una Cabina di regia coordinata dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le seguenti attività:

- la realizzazione del sistema di rilevazione e **certificazione di ingresso ed uscita dei mezzi pesanti** dal nodo di Genova, ai fini del riconoscimento degli indennizzi;

- la predisposizione della **area pre-gate di Ponente**, da utilizzare ai fini doganali e di security in attesa della realizzazione della nuova viabilità interna al bacino di Sampierdarena e del definitivo varco di Ponente;
- la progettazione dello **Scalo Smistamento di Alessandria** (da sviluppare attraverso un finanziamento ad hoc di 2 milioni di euro di cui 1,75 milioni già approvati nell'ambito dell'Organismo di Regia della Convenzione ex art. 6);
- l'analisi di fattibilità e sostenibilità delle **aree buffer**.

La transizione verso un modello di smart port è stata senza dubbio spinta dall'emergenza COVID-19 come ha dimostrato l'esperienza di vari Paesi soprattutto asiatici. La recente adozione delle Linee Guida per la piena **digitalizzazione documentale** dei flussi di veicoli in entrata ed uscita dal porto, oltre a rappresentare un importante passo verso l'efficientamento del transit time consentirà di evitare il contatto fisico tra gli operatori.

SCENARIO FUTURO DI MEDIO PERIODO
4.800 MEZZI PESANTI/GIORNO



Progetto E-Bridge

Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Nell'ambito della cooperazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Autorità di Sistema Portuale, rientra il **Progetto E-Bridge**, cofinanziato dalla UE sul programma "Connecting Europe Facility", che punta ad aumentare l'efficienza del sistema tramite una spinta all'innovazione tecnologica, con particolare riferimento all'**automazione di varchi e gate portuali** e all'**integrazione digitale lungo la catena logistica** che fa capo ai Ports of Genoa.

Estendendo al sistema portuale le esperienze del **Progetto Vamp Up**, centrato sul porto di Vado Ligure, E-Bridge realizzerà in via prototipale l'infrastruttura tecnologica e immateriale necessaria a rendere più efficienti, rapidi e sicuri i flussi informativi e documentali che accompagnano i traffici tra il porto ed alcuni inland terminal individuati all'art. 7 della Legge 130, contribuendo a completare l'**interoperabilità fra il Port Community System ed i sistemi IT di tutti gli operatori della filiera di trasporto, da mare a terra**.

Il Progetto ha un costo complessivo di 12 milioni di euro e coinvolge i terminal contenitori del sistema (PSA, Terminal Messina, Terminal San Giorgio, Genoa Port Terminal, SECH, Consorzio Bettolo e Vado Gateway), impegnati in investimenti in automazione e tecnologia di gestione e controllo dei gate per un ammontare di circa 5 milioni di euro nel periodo 2018-2021, con una copertura al 50% a carico dei privati e al 50% della UE. L'obiettivo è **ridurre i tempi medi di gate-in gate-out** nelle ore di punta da 60 a 40 minuti e ad **aumentare il traffico su ferro del 30%**.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
PORTS OF GENOA
UIRNET
Circle

Insieme ai partner tecnici di progetto Uirnet e Circle, sono in corso le progettazioni di:

- parte tecnologica dei gate automatizzati dei terminal, propedeutica alla successiva implementazione
- parte tecnologica di un'area di sosta intelligente (area pre-gate in sponda destra Polcevera)
- modulo ferroviario del PCS, che assicurerà l'interoperabilità con la PIC (Piattaforma Integrata di Circolazione) di RFI, permettendo lo scambio informativo diretto tra tutti gli attori della filiera di trasporto (già in implementazione la dashboard che consente agli operatori portuali di visualizzare il traffico ferroviario sulla rete con O/D il sistema portuale)

Infine è in fase di approfondimento da parte di UIRNet il modello per la gestione delle aree buffer esterne.



Gate ferroviario automatizzato installato nel porto di Vado Ligure (Progetto CEF Vamp Up)

Istituzione della Zona Logistica Semplificata

Per creare condizioni favorevoli alla **attrazione di nuovi investimenti** nelle aree portuali e retroportuali per attività produttive e logistiche, l'art. 7 della Legge 130 istituisce la **ZLS “Porto e retroporto di Genova”**, definendo misure di agevolazione e di **semplificazione amministrativa per le imprese**.

La ZLS del porto di Genova estende il proprio raggio di azione oltre i confini regionali, prevedendo, unico caso in Italia, l'individuazione di siti retroportuali in quattro diverse Regioni: **Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Liguria**. La ZLS abbraccia perciò una vasta porzione dell'hinterland del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e si propone come strumento strategico di sviluppo attraverso il potenziamento delle relazioni organizzative, funzionali e tecnologiche fra il porto ed i territori retrostanti.

Ad ottobre 2019, AdSP ha dato il via ai lavori per l'implementazione della ZLS chiedendo alle diverse amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti in seno al Comitato di Indirizzo della ZLS nonché avviando un percorso con gli **stakeholder pubblici e privati** per redigere il Piano di Sviluppo Strategico che costituirà il documento programmatico per lo sviluppo e la gestione della ZLS.

La redazione di tale Piano è maturata attraverso un proficuo e costante confronto con Regione Liguria, Comune di Genova, Struttura Commissariale, Camera di Commercio, Agenzia delle Dogane, Confindustria Genova, Spediporto e con le altre Regioni incluse nella ZLS al fine di definire e concordare:

- i criteri territoriali-urbanistici ed economico-funzionali per individuare le aree obiettivo;
- le procedure semplificate e i regimi procedimentali speciali;
- le modalità di attivazione dei benefici, anche di carattere fiscale;
- i canali di promozione e dialogo con le imprese e gli investitori potenzialmente interessati.

Tale percorso di condivisione e collaborazione ha permesso di predisporre un primo elaborato del Piano di Sviluppo Strategico, da sottoporre per approvazione al Comitato di Indirizzo della ZLS.

L'individuazione delle **aree “buffer”**, previste dall'art. 6, tra quelle della Zona Logistica Semplificata determina le condizioni per creare la necessaria sinergia fra **servizi dedicati alla merce** (movimentazione, stoccaggio e sosta delle unità di carico e servizi ai mezzi) e una funzione più vasta lungo l'intera filiera logistica. I progetti di insediamento su tali aree potranno beneficiare di favorevoli agevolazioni sul fronte delle semplificazioni amministrative, con impatti positivi sia nella fase di progettazione e costruzione per quanto riguarda i profili autorizzativi, sia nella fase di gestione.



Il nuovo Posto di Ispezione Frontaliera (PIF) del porto di Genova realizzato al terminal SECH e inaugurato il 17 giugno 2020



Gli spazi a funzione logistica adiacenti il Terminal PSA Genova Pra'

ART. 7 MISURE PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO FERROVIARIO

MISURA EX ART.7	PERIODO TEMPORALE	CAMPO GEOGRAFICO	OBIETTIVO	INCENTIVO	IMPORTO COMPLESSIVO EROGATO
Comma 2 bis Ferrobonus nazionale	Brevissimo termine (15/08-31/12/2018)	Lunga percorrenza (tutte le O/D ferroviarie afferenti il porto di Genova servite dalle imprese beneficiarie di Ferrobonus nazionale)	Evitare la riduzione dei servizi ferroviari nella fase emergenziale	5 euro a treno km	2,5 milioni di euro
Comma 2 ter Contributo AdSP	Breve termine (20/11/2018-20/12/2019)	Corto Raggio (tutte le tratte da/per i siti retroportuali inclusi nelle ZLS)	Incentivare servizi ferroviari aggiuntivi in alternativa alla modalità stradale per decongestionare il nodo genovese	4 euro a treno km	1,6 milioni di euro
Comma 2 quater Contributo AdSP	Breve termine (20/11/2018-20/12/2019)	Manovre ferroviarie (Ultimo Miglio porto di Genova)	Incentivare l'uso del trasporto ferroviario in alternativa alla modalità stradale per decongestionare il nodo genovese	200 euro a tradotta oltre le 10 giornaliere	46.000 euro



Misure a sostegno dell’intermodalità ferroviaria

Oltre alle difficoltà dal punto di vista stradale, il crollo del ponte Morandi ha determinato anche il blocco del trasporto ferroviario merci da e per il bacino di Sampierdarena dal giorno dell'evento fino ai primi giorni di ottobre, quando è stato possibile ripristinare il transito dei convogli sulla linea interessata dal crollo. La Legge 130, con i commi 2-bis, 2-ter e 2-quater dell'art.7, ha individuato perciò una serie di misure finalizzate a superare le difficoltà logistiche conseguenti e a **sostenere il settore ferroviario** quale elemento essenziale per il decongestionamento del nodo e l’operatività portuale, attraverso il **trasferimento modale** dal trasporto su gomma a quello su ferro.

Il 15 maggio 2020 le misure hanno **superato il vaglio della Commissione Europea** che ne ha confermato la compatibilità con la normativa relativa agli Aiuti di Stato. Tale decisione rappresenta un passaggio importante non solo nell’ottica della misura in oggetto, ma anche rispetto ad eventuali nuovi interventi per incentivare il trasporto su ferro. A seguito della decisione della Commissione Europea sarà possibile erogare:

- le somme già stanziate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il **raddoppio del Ferrobonus nazionale** per il periodo 15 agosto – 31 dicembre 2018, sulle relazioni ferroviarie che fanno capo al nodo logistico e portuale genovese (art. 7 comma 2-bis), nella misura di **5 euro a treno km** per un importo complessivo di quasi 2,5 milioni a fronte di un limite massimo di 5 milioni. BENEFICIARI: DB Cargo Italia Srl, Mercitalia Rail Srl, Captrain Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari Srl;

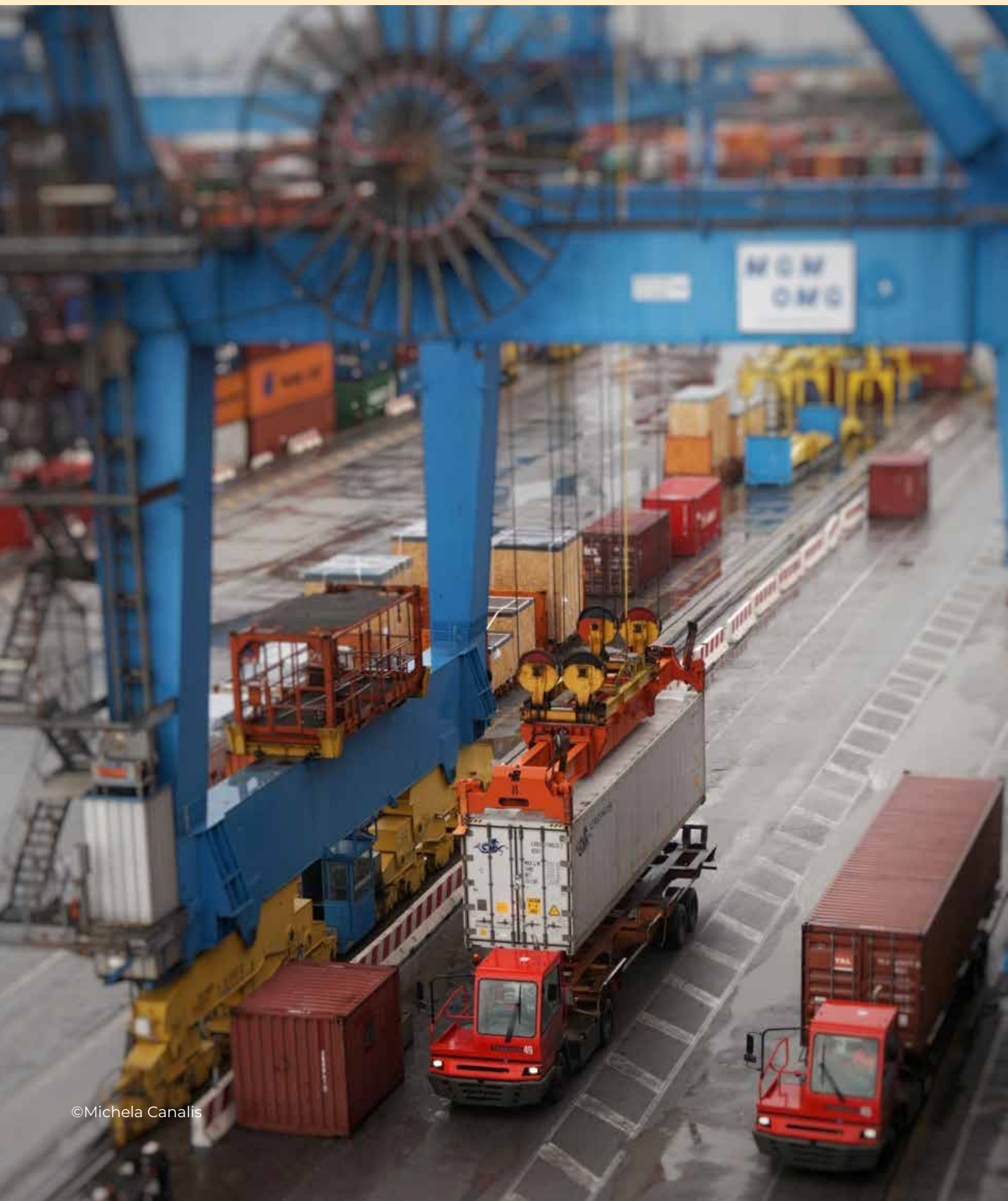
- il contributo, a carico di AdSP, pari a **4 euro a treno km** per tredici mesi a partire dal 20 Novembre 2018, finalizzato al **sostegno dell’intermodalità** e alla riduzione della congestione sulle tratte ferroviarie che collegano il porto di Genova con i **siti retroportuali inclusi nella ZLS** (art. 7 comma 2-ter). Il contributo copre circa il 25% del totale dei treni km effettuati, per un complessivo di oltre 400.000 km, corrispondenti a un contributo di 1,6 milioni di euro. BENEFICIARI: Ignazio Messina SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Logtainer Srl, Truck Rail Container SpA;
- il contributo, a carico di AdSP, nel limite massimo di **200 euro per ogni tradotta** giornaliera movimentata oltre le 10 unità, per il periodo 20 Novembre 2018 - 20 Dicembre 2019, da erogare a favore del concessionario delle **manovre ferroviarie** per i maggiori oneri relativi alla gestione nel bacino di Sampierdarena (art. 7 comma 2-quater).

Inoltre, AdSP ha avviato un tavolo di confronto con gli operatori allo scopo di individuare soluzioni operative e tariffarie per sostenere lo sviluppo del trasporto su ferro.





SOSTEGNO ALLE IMPRESE E AL LAVORO



Misure a sostegno degli operatori portuali

Per contenere gli impatti del crollo del “Ponte Morandi” e degli eventi meteo marini dell'ottobre 2018 sull'attività del porto e sostenere gli interventi per il superamento dell'emergenza, è stata disposta la **riduzione della sovrattassa sulle merci e dei canoni di concessione** dovuti per l'anno 2019 dagli operatori degli scali di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure (autorizzati con titolo pluriennale ex art. 16 o art. 18 L. 84/94), che hanno subito danni materiali o derivanti da perdita di traffico e mancato fatturato.

La misura sfrutta le risorse di bilancio liberate per effetto dell'assegnazione in conto capitale del **maggiore gettito IVA** di cui all'art. 9 della Legge 130.

La riduzione della “Sovrattassa sulle merci”, che prevede l'azzeramento temporaneo delle aliquote, è stata adottata a inizio 2019 e prorogata nel 2020. Nel 2019 è stato così rimesso in circolo un importo di circa 2,8 milioni di euro per agevolare la ripresa del sistema produttivo.

Sulla base dei criteri stabiliti dal Comitato di Gestione a inizio 2019, è pervenuta all'AdSP richiesta di riduzione dei canoni da parte di diciassette concessionari. L'istruttoria, svolta in base alle disposizioni del Comitato ed al regime comunitario “de minimis” (Regolamento UE n. 1047 del 18/12/2013), ha valutato positivamente quattordici istanze, per un ammontare complessivo di 1.805.000 euro (947.000 relativi al porto di Genova e 857.000 a quello di Savona Vado).

IMPRESE RICHIEDENTI RIDUZIONE CANONE DI CONCESSIONE	
PORTI di GENOVA e Pra'	PORTI di SAVONA e VADO LIGURE
Centro Servizi Derna S.r.l.	BUT S.r.l.
CSM S.r.l.	Depositi Costieri Savona S.p.A.
FO.RE.S.T. S.p.A.	Forship S.p.A.
Gruppo Messina S.p.A.	Italiana Petroli S.p.A.
PSA Genova Pra' S.p.A.	Reefer Terminal S.p.A.
Sampierdarena Olii S.r.l.	Savona Terminal Auto S.r.l.
SECH S.p.A.	Savona Terminals S.p.A.
Spinelli S.r.l.	
Terminal Rinfuse Genova S.r.l.	
Terminal San Giorgio S.r.l.	

Gli interventi a favore del lavoro portuale

I provvedimenti a favore del lavoro portuale previsti dalla Legge 130 (art. 9-ter) e dai successivi interventi normativi (DL “Mille Proroghe” 2019 e “Rilancio 2020”) hanno stabilito **una proroga di 8 anni** delle autorizzazioni alle due imprese che forniscono lavoro temporaneo negli scali del sistema (CULMV a Genova e CULP a Savona).

La misura ha contribuito a garantire un'importante **stabilità nella fornitura della manodopera** portuale, che in questa delicata fase rappresenta un elemento essenziale per lo sviluppo dell'attività produttiva.

Lo stesso articolo prevede l'erogazione di un **contributo** per entrambe le imprese, fino a 2 milioni di euro annui per il biennio 2018-2019 ed elevato a 3 milioni nel 2020, per le eventuali **giornate di avviamento al lavoro perse** rispetto all'anno 2017 in conseguenza delle condizioni create nei porti del sistema a seguito del crollo del viadotto.

Ad oggi sono stati erogati i contributi a valere sulle risorse di cui all'art. 9-ter della legge 130/2018 per entrambe le imprese autorizzate e relativamente all'anno 2018.

Questi provvedimenti si collocano all'interno di un percorso definito da AdSP a partire dal 2018 per sostenere occupazione, rinnovamento

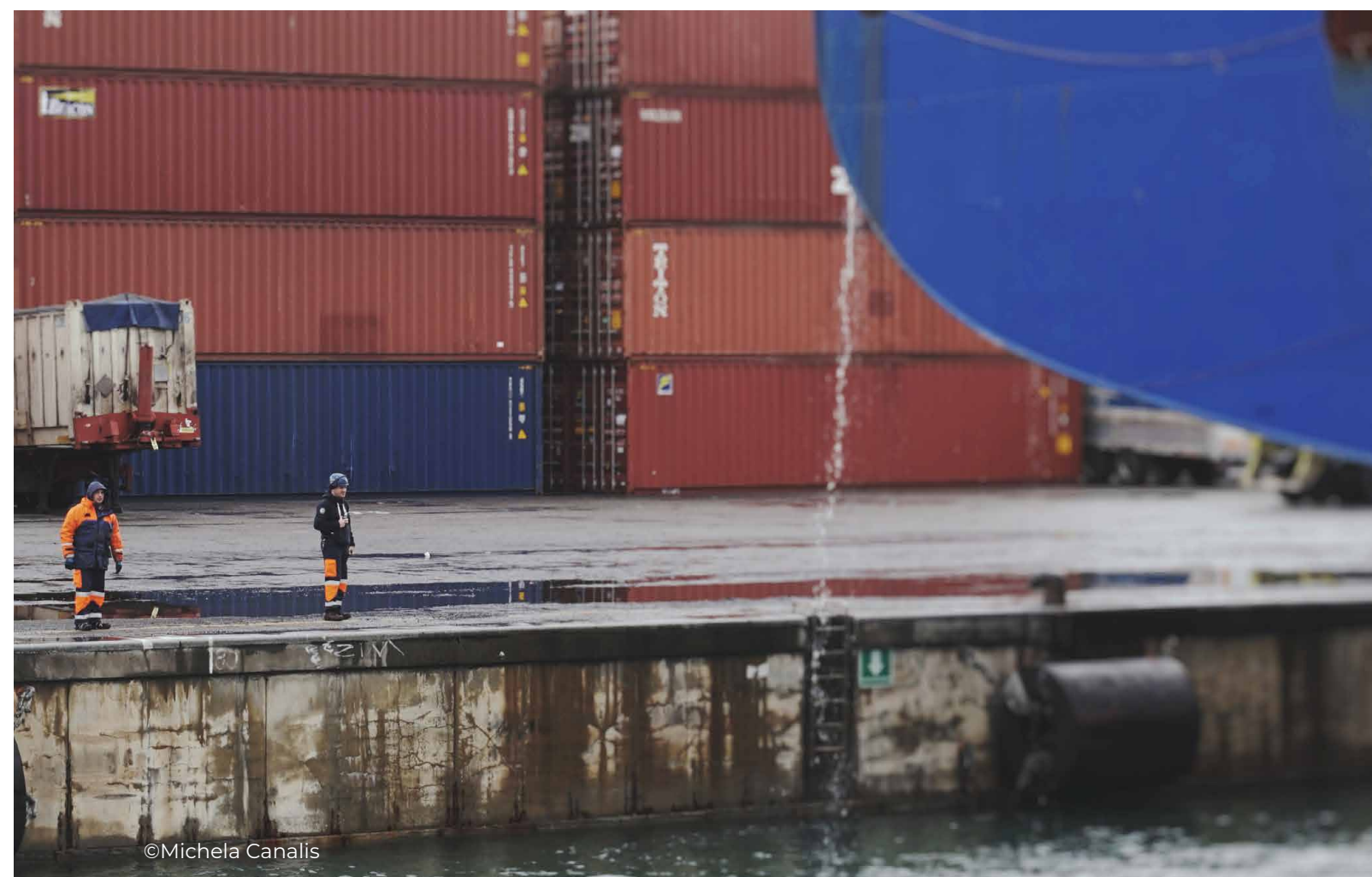
e aggiornamento professionale dei lavoratori delle imprese fornitrici di manodopera, tramite ulteriori misure previste dalla legge 84/94 (art. 17 comma 15-bis).

In particolare, il riconoscimento di contributi per i **percorsi formativi** programmati e per il **reimpiego di lavoratori** totalmente o parzialmente inabili allo svolgimento di operazioni e servizi portuali, rappresenta un'importante componente del **piano di riequilibrio, rilancio e sviluppo** predisposto dalla CULMV e approvato dal Comitato di Gestione nel 2018.

Il Piano ha come obiettivo conseguire il riequilibrio economico, finanziario e patrimoniale, e **aggiornare il modello operativo**, al fine di assicurare all'impresa maggiore capacità di azione, efficienza e rispondenza agli attuali fabbisogni portuali. Per assicurare il **risanamento delle compagnie portuali**, le azioni del piano, oltre ad essere mirate al **riefficientamento aziendale**, potranno provvedere anche a sostenere il **riequilibrio patrimoniale** delle imprese.



Nuovo modello tariffario
Efficientamento costi struttura
Formazione
Ricollocamento
Isopensione
Reimpiego soci inabili



©Michela Canalis



©Michela Canalis

Ristoro per le imprese di autotrasporto

Il trasporto su gomma ha un ruolo fondamentale per il trasferimento delle merci fra il porto e l'hinterland, coprendo una quota attorno all'**85% dei traffici containerizzati**. Ogni giorno dai bacini di Sampierdarena e Pra' arrivano e partono circa **5.900 mezzi pesanti**.

È evidente come l'interruzione della A10 abbia gravemente compromesso l'accessibilità via terra del porto, allungando i tempi complessivi del ciclo di trasporto e creando forti diseconomie.

A favore del settore è pertanto intervenuto l'art. 5 comma 3 del Decreto Genova, che ha stanziato 180 milioni di euro (20 milioni per il 2018 e 80 per il 2019 e per il 2020) quale **ristoro alle imprese di autotrasporto** che operano sul nodo genovese in conseguenza delle maggiori spese affrontate nel triennio 2018-20, attribuendo l'attuazione della procedura istruttoria all'AdSP e la liquidazione al Commissario Delegato per l'Emergenza.

Le misure di ristoro sono rivolte ai viaggi di automezzi destinati al **trasporto di merci con origine o destinazione portuale** (o depositi urbani dedicati), i viaggi che interessano l'area urbana di Genova, e i viaggi

che avrebbero dovuto attraversare il nodo di Genova utilizzando il tratto autostradale tragicamente venuto meno, e che a seguito del crollo hanno dovuto modificare il proprio percorso percorrendo tratti aggiuntivi.

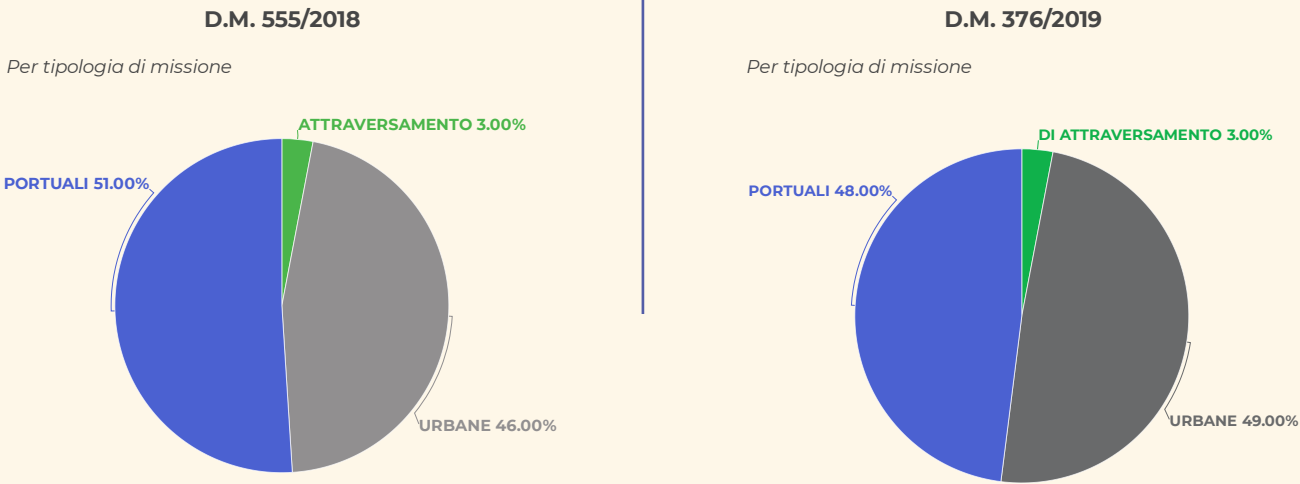
Al termine dell'istruttoria, AdSP ha ritenuto ammissibili circa 890.000 domande per il 2018 e 3,2 milioni per il 2019.

Recentemente sono state trasferite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla contabilità del Commissario anche le risorse per l'anno 2020, permettendo così un celere avvio delle procedure a favore del settore, pesantemente colpito anche dalle difficoltà infrastrutturali che hanno caratterizzato il sistema di adduzione al nodo genovese da novembre 2019.

Come riportato dai grafici seguenti, sia nel 2018 che nel 2019 la maggior parte dei contributi sono attribuiti a viaggi inerenti il porto o l'area urbana di Genova, mentre i viaggi di attraversamento ricoprono una quota marginale.

Contributi all'autotrasporto anni 2018-2019		
	2018 (14 ago/31 dic)	2019
Contributo per missione (€)	32,02	35,20
Richieste ammissibili (n)	circa 890.000	circa 3,2 milioni
Imprese richiedenti (n)	643	1.125

TIPOLOGIA DI MISSIONI RISTORATE



©Matteo Costigliolo

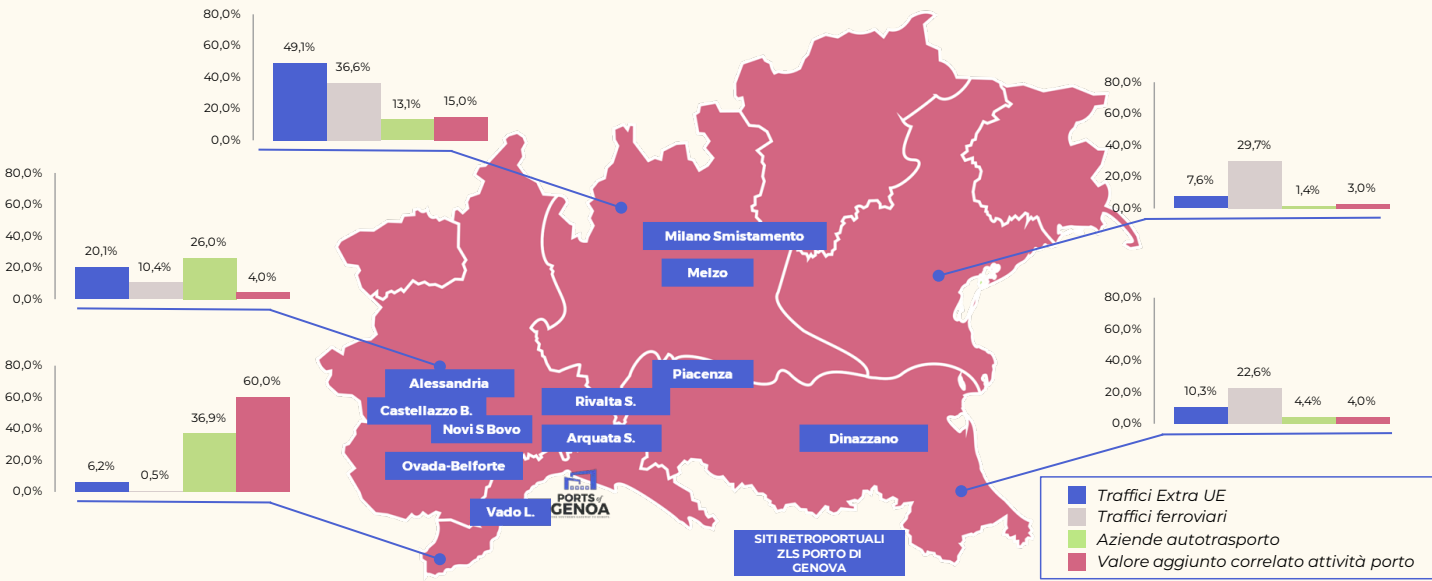
LA RETE DI RELAZIONI DEL PORTO DI GENOVA

L'attività del porto di Genova si riflette su un'area molto vasta, estesa all'intero territorio nazionale e ad alcune regioni oltre confine, sia in termini di servizi logistici al sistema produttivo ed ai mercati di consumo interni sia di ricadute economiche lungo la filiera e nell'indotto.

In particolare, Genova è il porto di riferimento per gli scambi commerciali del Nord Italia con i Paesi di oltremare. Come evidenziato in figura, circa il 50% dei traffici extra UE che transitano per i terminal genovesi provengono o sono diretti alla Lombardia, il 20% al Piemonte, il 10% all'Emilia Romagna l'8% al Veneto.

La maggior parte dei treni merci che gravitano sul porto di Genova ha origine o destinazione in Lombardia (36%), seguita da Veneto (30%), Emilia Romagna (23%) e Piemonte (10%).

In termini di contributo all'economia, come è facilmente comprensibile, la maggior parte del valore aggiunto correlato alle attività del porto si concentra nella regione Liguria (60%), ma una rilevante quota pari al 40% si distribuisce nel resto d'Italia, a cominciare dalle regioni limitrofe: Lombardia (15%), Piemonte ed Emilia R. (4%), Veneto (3%).



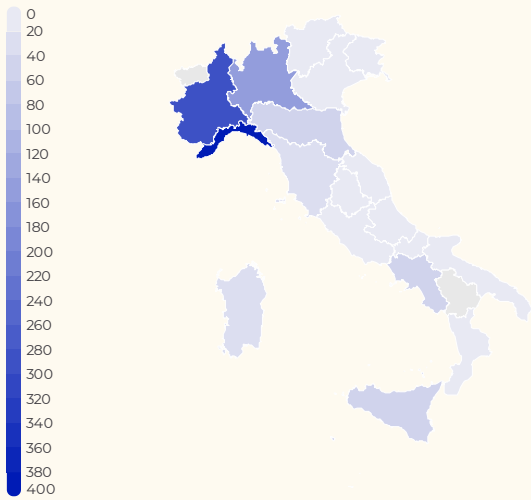
Le informazioni raccolte da AdSP durante l'attività istruttoria per il ristoro alle imprese di trasporto su gomma restituiscono poi un interessante spaccato delle relazioni esistenti tra il settore autotrasporto ed il porto di Genova.

Se la maggior parte delle 1.125 imprese di autotrasporto ammesse a ristoro sono basate in Liguria (37%), una quota decisamente consistente viene da Piemonte e Lombardia (rispettivamente 26% e 13%). Fra le prime sei regioni si trovano anche Sicilia (5%) e Sardegna (4%) evidenziando un consistente uso del cabotaggio quale asse di trasporto tra le isole e il nord Italia. Fra le imprese ammesse a contributo, l'autotrasporto estero pesa per l'1% con una predominanza di aziende di nazionalità rumena (50%).

L'analisi della dimensione aziendale restituisce un quadro significativo riguardo la frammentazione del settore. Circa un quarto delle aziende è infatti dotato di un solo mezzo di trasporto, mentre si supera il 50% considerando le aziende fino a 5 automezzi. Solo il 4% delle imprese dispone di un parco tra 51 e 100 veicoli ed il 3% oltre i 100.

Regione di provenienza delle aziende di autotrasporto (sede legale)

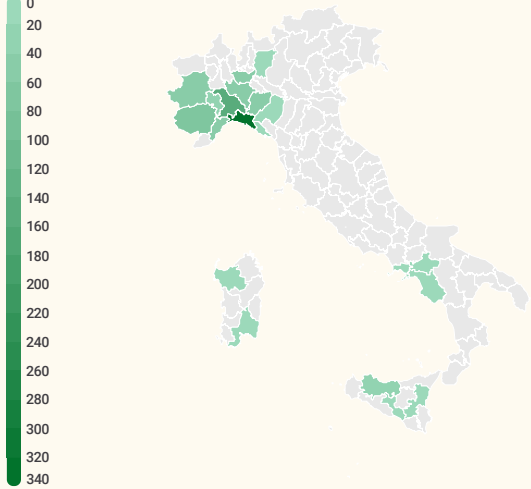
Numero aziende per regione



ABRUZZO	4
CALABRIA	7
CAMPANIA	41
EMILIA ROMAGNA	49
ESTERO	16
FRIULI VENEZIA GIULIA	5
LAZIO	11
LIGURIA	415
LOMBARDIA	147
MARCHE	3
MOLISE	1
PIEMONTE	292
PUGLIA	6
SARDEGNA	20
SICILIA	51
TOSCANA	31
TRENTINO ALTO ADIGE	1
UMBRIA	9
VENETO	16

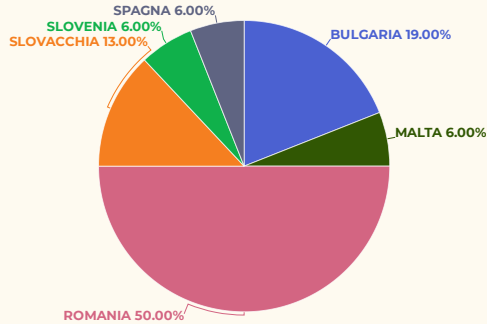
Province più significative (sede legale)

Prime 20 province per numero di aziende

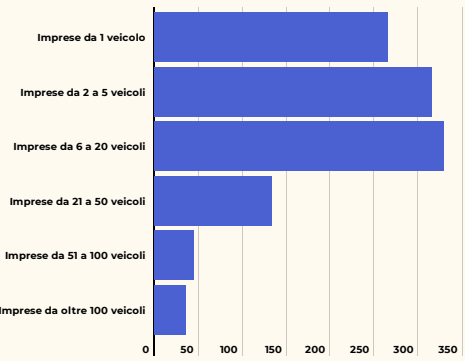


ALESSANDRIA	141
ASTI	28
AVELLINO	8
BERGAMO	17
CAGLIARI	9
CALTANISSETTA	9
CATANIA	9
CUNEO	66
GENOVA	356
LA SPEZIA	7
MILANO	56
NAPOLI	16
PALERMO	20
PARMA	10
PAVIA	49
PIACENZA	28
SALERNO	10
SASSARI	8
SAVONA	46
TORINO	44

Ripartizione percentuale delle aziende non italiane per paese estero di provenienza



Dimensione delle imprese in base al numero dei veicoli in disponibilità



Rafforzamento dell'organico dell'AdSP

I porti di Genova e Savona si sono trovati ad affrontare da agosto 2018 a tutt'oggi una emergenza grave, profonda e imprevista, iniziata con il crollo del viadotto sul Polcevera il 14 agosto 2018, segnata dalle mareggiate che hanno devastato i bacini portuali ad ottobre 2018, acuita dalla drammatica crisi infrastrutturale sui percorsi autostradali liguri nel 2019 e, infine, ancora colpita dalle conseguenze dell'epidemia da Covid-19.

Si tratta di eventi la cui portata non si esaurisce e non si risolve con l'attuazione di pur rilevanti interventi emergenziali, ma che impone anche **riorganizzazioni delle attività operative**, attuazione di imponenti programmi di opere, ristrutturazioni aziendali permanenti e programmazioni che traguarderanno l'intero decennio.

In questo contesto si inserisce anche l'acquisizione di 15 figure professionali (ingegneri, geometri, architetti, avvocati, esperti contabili e amministrativi) con contratto a tempo determinato come previsto dall'art. 2 comma 3 bis della legge, a valere sul bilancio dell'AdSP ma fuori dotazione organica, per la creazione di una **struttura dedicata alla gestione del piano emergenziale**.

La creazione di tale struttura si è accompagnata a una più generale operazione di **acquisizione di nuove risorse**, legata al massiccio **turn over** favorito dal provvedimento cosiddetto "quota 100", in forza del quale nel triennio 2017-2019 sono state assunte 78 nuove risorse, a fronte dell'uscita di 70 addetti.

Tale operazione ha modificato profondamente il profilo dell'AdSP, soprattutto se si tiene conto che 61 dei nuovi assunti sono in possesso della **laurea** o del **dottorato**, contro i soli 14 tra i lavoratori che hanno raggiunto il pensionamento (tra i quali si contano invece 27 risorse con sola licenza elementare, media o qualifica professionale).

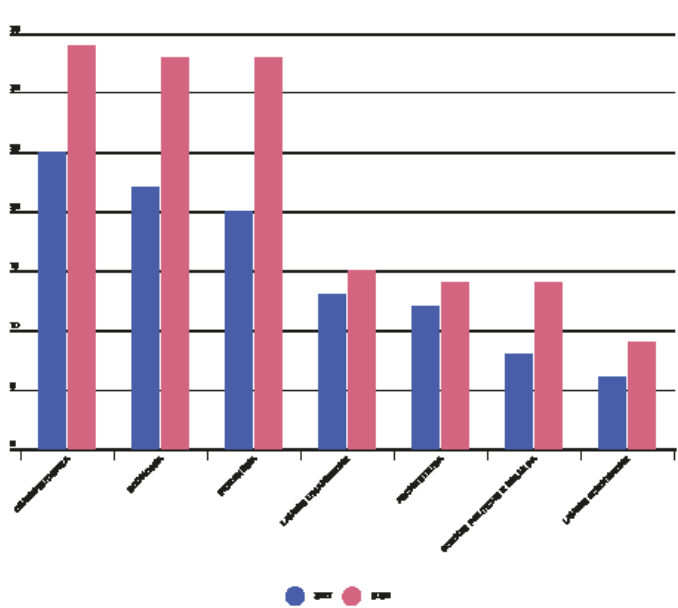
Al momento, tra personale in dotazione e fuori dotazione, sono impiegate in AdSP 273 persone, mentre sono in corso di svolgimento le selezioni pubbliche per ulteriori 5 assunzioni. Il 54% del personale oggi in servizio è in possesso della laurea o del dottorato, contro il 39% al 1° gennaio 2017 (nascita dell'AdSP).

La politica relativa al personale ha consentito un **contenimento della spesa** pro-capite in ciascun livello professionale. I due accordi sindacali di fine 2017 e fine 2018 hanno definito il nuovo impianto della contrattazione decentrata armonizzando quelle ereditate dalle cessate Autorità Portuali di Genova e di Savona, profondamente differenti tra di loro. Gli effetti hanno comportato una riduzione media del 9% delle retribuzioni per i nuovi contratti stipulati, rispetto ai pari livello già in servizio e al netto degli scatti di anzianità e degli eventuali ad personam (che farebbero crescere ulteriormente la forbice).

La strategia delle assunzioni ha ulteriormente avvicinato il traguardo della **parità di genere** nell'Ente, che oggi è composto dal 53% di uomini e dal 47% di donne. In particolare, l'AdSP ha sfondato il cosiddetto "tetto di cristallo" relativo ai ruoli apicali, dal

momento che, tra i 19 dirigenti, 10 sono donne e 9 sono uomini.

In chiave di prospettiva, l'orizzonte temporale della programmazione degli interventi per il rilancio dei porti di Genova e Savona-Vado ha indotto l'Ente a confermare in dotazione organica il personale assunto a tempo determinato grazie alle previsioni dell'art. 2, comma 3 bis, ma anche ad immaginare un ulteriore riassetto e rafforzamento, in particolare delle strutture tecniche e concessorie, così come delle funzioni essenziali alla loro attività (ad esempio le gare o la programmazione e il monitoraggio delle risorse).





PORT *of*
VADO

PORT *of*
SAVONA

PORT *of*
PRA'

PORT *of*
GENOA



Publisher

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
Staff Comunicazione e Marketing

Photo credits

©Michela Canalis
pp. 28, 31.

©Matteo Costigliolo
p. 33

©ShippingItaly
p. 12

Altre foto: ©Roberto Merlo, archivio AdSP.

Print

Studio Stemma Genova
Genova, luglio 2020



Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
Genova

www.portsofgenoa.com



AGGIORNAMENTI E
CONTENUTI MULTIMEDIALI

