

REPORT SOCIO-ECONOMICO 2014

RAPPORTO DI COMUNITÀ DI GNV

L'impatto economico, sociale,
ambientale e culturale
di Grandi Navi Veloci
sulla città di Genova

 **GNV** GRANDI
NAVI
VELOCI


1993-2013

REPORT SOCIO-ECONOMICO 2014

RAPPORTO DI COMUNITÀ DI GNV

L'impatto economico, sociale,
ambientale e culturale
di Grandi Navi Veloci
sulla città di Genova

INDICE

Presentazione del Presidente	4
1. Scopo del rapporto	6
Quadro riassuntivo dei principali impatti.....	7
2. Genova e l'attività portuale	8
3. Il profilo aziendale	15
3.1. Le rotte servite.....	20
3.2. Il mercato di riferimento e il posizionamento di GNV.....	20
3.3. La flotta di GNV.....	21
4. Il dialogo con la città e i suoi attori	26
5. L'impatto economico	30
5.1. Produzione del valore aggiunto.....	30
5.2. Impatti indiretti (fornitori).....	30
5.3. Impatti indotti sulla filiera a monte e la capacità di acquisto del personale.....	33
5.4. Gli effetti nazionali: contributo alle esportazioni e alla fiscalità generale.....	33
6. L'impatto sociale	34
6.1. Il contributo diretto all'occupazione locale.....	34
6.2. Il contributo alla stabilità, qualità e sicurezza del lavoro.....	34
6.3. Il contributo al sostegno del welfare nel settore marittimo.....	36
6.4. GNV per i giovani.....	36
6.5. Il contributo indiretto all'occupazione locale, attraverso l'occupazione dei fornitori.....	37
6.6. I vantaggi sistemici del cabotaggio.....	37
7. L'impatto ambientale	39
7.1. Gli effetti dello stazionamento delle navi GNV nel porto di Genova.....	39
7.2. Le politiche di risparmio energetico e il loro impatto sul porto di Genova.....	40
8. L'impatto culturale	42
8.1. La valorizzazione del capitale umano.....	42
8.2. Il contributo all'innovazione di settore.....	44
8.3. Il contributo al sostegno di una cultura marinara a Genova.....	45
8.4. Il contributo di GNV al ruolo di Genova come ponte del Mediterraneo.....	46
9. Valutazione di sintesi	49
Nota metodologica	50
Riferimenti	54

GNV È UNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE ITALIANA SPECIALIZZATA NEL SETTORE DEL CABOTAGGIO INTERNAZIONALE OPERANTE NEL MAR MEDITERRANEO

È con grande piacere che presento il Rapporto di Comunità 2014 di Grandi Navi Veloci, un documento che vuole esaminare in modo analitico e sistematico il legame tra questa Compagnia e la città di Genova, il suo territorio e la sua comunità. Genova e il suo porto non rappresentano solo la nostra sede operativa, ma parte integrante della nostra identità; rappresentano quei valori di spirito d'iniziativa, competenza professionale e caparbietà che ogni giorno, in tutto il Mediterraneo, cerchiamo di tenere alti, convinti che le navi di GNV, con i loro equipaggi, non siano semplicemente un mezzo di trasporto ma qualcosa di più.

Lo scorso anno abbiamo festeggiato i 20 anni di attività e, per celebrare al meglio questo traguardo, abbiamo voluto sottolineare il legame tra GNV e la città: se è vero infatti che Genova è stata ed è fondamentale per la nostra Compagnia, è altrettanto vero che GNV ha un ruolo importante per il territorio ed è in qualche modo entrata a far parte della storia recente della città. Nelle pagine che seguono abbiamo raccolto dati, informazioni e analisi che aiutano a capire quanto fitta e articolata sia la rete di competenze e relazioni che ci lega al territorio, a tutti i livelli.

Non si tratta solo di una questione meramente quantitativa: numeri e percentuali che leggerete evidenziano il profilo di un'azienda che quotidianamente opera in un mercato, quello del trasporto marittimo nel Mediterraneo, particolarmente complesso, e che ha saputo reggere ai marosi della crisi e interpretare i profondi mutamenti socio-economici che negli ultimi cinque anni hanno spazzato via certezze consolidate e status quo acquisiti. Tutti i nostri sforzi si sono tradotti in risultati concreti grazie al supporto che Genova, con le sue istituzioni e le sue persone, ha saputo darci nel tempo. GNV vuole sentirsi sempre più parte di questa comunità e dare il proprio contributo affinché nel futuro di Genova ci possa essere quel rilancio economico e produttivo che tutti noi auspichiamo e per il quale lavoriamo. Con questo Rapporto di Comunità vogliamo fornire a tutti i nostri interlocutori uno strumento utile a rendere ancora più proficuo il legame tra GNV e Genova.

Con l'orgoglio di rappresentare tutto il personale, di mare e di terra, di GNV, vi auguro buona lettura.

Roberto Martinoli

Presidente e Amministratore Delegato

1. SCOPO DEL RAPPORTO

Il carattere sempre più globale delle attività economiche e l'attenzione crescente, spesso critica, dei cittadini nei confronti degli effetti economici, sociali e ambientali dell'attività d'impresa, rendono sempre più importante la qualità del rapporto tra impresa e territorio in cui questa esercita i propri effetti.

Oltre una certa dimensione, qualsiasi impresa infatti, pur operando sulla base di un insieme di costi-opportunità che vanno accrescendo la loro dipendenza da fattori globali, si trova a dialogare con realtà locali sempre più esigenti. È stato riconosciuto, d'altra parte, che **il radicamento locale può essere un vincolo, ma anche un'opportunità di crescita competitiva per l'impresa** (Berger 2005).

Spetta alle aziende quindi sviluppare rapporti trasparenti, collaborativi e ricchi con la realtà locale, per poter trasformare i vincoli in opportunità.

Un primo passo verso questa direzione consiste nel dialogo aperto e franco con il territorio e nel mostrare in modo oggettivo e controllato la ricchezza dei rapporti tra l'impresa e la comunità circostante.

L'analisi sviluppata in queste pagine risponde a questa finalità, ed è stata scritta per mostrare agli stakeholder genovesi di Grandi Navi Veloci quali sono le ricadute dirette e indirette dell'attività aziendale sul territorio, quali complessi rapporti legano GNV alla città di Genova, rendendone possibile il successo sul mercato internazionale, e come questi giovino anche alla città e in particolare a quella importante parte della storia di Genova che viene definita economia del mare.

Il rapporto è diviso in 9 brevi capitoli. Il capitolo seguente illustra in generale gli aspetti rilevanti della città di Genova e in particolare l'attività portuale, che sono più suscettibili di ricevere un impatto dall'attività di GNV. Il capitolo successivo presenta l'Azienda, la sua organizzazione e la sua governance, la sua attività sul mercato dei trasporti marittimi. Il quarto capitolo illustra i principali aspetti del continuo dialogo tra l'Azienda e gli attori, pubblici e privati della città e la consolidata collaborazione quotidiana tra il personale GNV ai vari livelli e le istanze che go-

INCIDENZA ATTIVITÀ GNV SVOLTE PRESSO IL PORTO DI GENOVA



26,6 %

Percentuale di transiti dei passeggeri nel porto di Genova



37,5 %

Percentuale di auto al seguito imbarcate nel porto di Genova



26,7 %

Percentuale di metri lineari di merci imbarcate nel porto di Genova

€ 203.800.000

Il contributo all'indotto nell'economia genovese

vernano le funzioni che in campo economico, sociale, amministrativo e culturale caratterizzano il capoluogo ligure. I capitoli successivi sono dedicati allo studio puntuale degli impatti economici, sociali, ambientali e culturali di GNV sulla città.

L'analisi si sviluppa sulla base del calcolo puntuale di parametri quantitativi o della loro stima (mediante consolidati metodi, che si rifanno in gran parte alle linee guida internazionali della rendicontazione sociale), ma anche sulla base dell'illustrazione discorsiva di processi e attività che esercitano effetti essenzialmente qualitativi e immateriali, quindi non misurabili, ma non per questo meno importanti. Il rapporto termina con una valutazione di sintesi.

QUADRO RIASSUNTIVO DEI PRINCIPALI IMPATTI DI GNV SULLA CITTÀ DI GENOVA NEL 2013

IMPATTO ECONOMICO

Contributo diretto alla formazione del reddito della provincia (€ milioni)	85,5
Contributo diretto alla formazione del VA dell'economia del mare a Genova	2,9%
Contributo diretto a fornitori operanti a Genova (€ milioni)	64,6
Contributo all'indotto complessivo nell'economia genovese (€ milioni)	203,8

IMPATTO OCCUPAZIONALE

Posti di lavoro creati a Genova	166
di cui, posti di lavoro a tempo indeterminato	100%
Residenti a Genova assunti da GNV	236
Posti di lavoro indotti nell'economia genovese	400

IMPATTO COMMERCIALE

% di transiti passeggeri nel porto di Genova su totale GNV	26,6
% di auto al seguito imbarcate nel porto di Genova su totale GNV	37,5
% di metri lineari di merci imbarcate nel porto di Genova su totale GNV	26,7

IMPATTO CULTURALE

Stagisti ospitati	109
Partecipanti del progetto SailOr ospitati a bordo (studenti e insegnanti)	470
Ore di formazione erogate	985

2. GENOVA E L'ATTIVITÀ PORTUALE

La città di Genova (territorio comunale) comprende il 68,4% della popolazione della provincia. Quest'ultima può essere quindi considerata il territorio della conurbazione metropolitana, entro cui si sviluppano le attività economiche di un bacino che comprende 337.000 posti di lavoro. L'occupazione è concentrata nei servizi (79,8%), mentre l'industria, compresa l'edilizia, dà lavoro al 19,6% del totale.

La popolazione genovese si caratterizza per una struttura demografica in cui gli anziani rappresentano una quota elevata e la dimensione dei nuclei di convivenza appare particolarmente ridotta rispetto al resto dell'Italia. Di conseguenza risulta elevato l'indice di dipendenza strutturale anche se il tasso di occupazione è superiore alla media nazionale.

Negli anni recenti, la crisi economica ha colpito la città in modo serio, causando un peggioramento dei tassi di disoccupazione, soprattutto di quello giovanile.

Genova rimane comunque una città ricca, come dimostra l'ammontare dei consumi e dei depositi bancari

NEL TERRITORIO COMUNALE DI GENOVA RISIEDA IL 68,4% DELLA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA E SI CONCENTRANO 337.000 POSTI DI LAVORO

pro-capite e il livello medio delle pensioni, ma appare una città in progressivo declino, che vive ancora delle rendite accumulate in tempi di grande sviluppo industriale e commerciale.

Nella classifica sulla qualità della vita stilata dal Sole 24 Ore nel 2013, Genova occupa il 24 posto tra le province italiane. Rispetto all'anno precedente la città guadagna una posizione, grazie soprattutto al miglioramento degli indicatori ambientali, dovuto anche al rallentamento delle attività economiche, e alla disponibilità di infrastrutture per il tempo libero.

Tab. 1 – Caratteristiche demografiche della popolazione di Genova nel 2013*

INDICATORI	COMUNE	PROVINCIA	ITALIA
Residenti	582.320	851.283	59.685.000
Dimensione media dei nuclei familiari	1,90	1,93	2,40
Popolazione anziana (65+ anni)	27,9%	27,8%	21,2%
Indice di natalità	7,7%	7,5%	9,0%
Indice di mortalità	14,3%	14,2%	10,3%
Indice di dipendenza strutturale	65,5%	65,3%	54,2%
Indice di carico figli per donna fertile	19,5%	19,7%	
Tasso di occupazione		61,5%	55,7%
Quota occupati nei servizi		79,8%	68,7%
Tasso disoccupazione		9,1%	12,7%
Andamento disoccupazione rispetto a 2012		+ 16,7%	+ 10,5%
Tasso disoccupazione giovanile (25-34)		16,1%	18,7%
Andamento disoccupazione giovani su 2012		+ 34,2%	+ 16,1%

* *Legenda: Indice di dipendenza strutturale: il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). Indice di natalità: nascite nell'anno su 100 abitanti. Indice di mortalità: decessi nell'anno su 100 abitanti. Carico figli per donna feconda: rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Fonte: Istat*

Tab. 2 – La classifica della qualità della vita a Genova nel 2013

INDICATORI:	VALORE	POSIZIONE	MEDIA NAZIONALE
Affari e lavoro		49	
Imprese registrate per 100 abitanti	10,18	61	10,52
Impieghi su depositi totali	1,15	68	1,32
Fallimenti per 1.000 imprese registrate	13,63	21	18,66
Quota export sul PIL	19,51	60	25,29
Tasso occupazione femminile	55,05	36	47,37
Start-up innovative su 10.000 giovani	4,29	22	2,92
Tenore di vita		34	
Valore aggiunto pro-capite	25.446	39	22.139
Depositi bancari per abitante	23.362	13	17.705
Importo medio mensile pensioni	946,33	7	748,59
Spesa consumi pro-capite (var. 2012/2010)	0,92	5	0,85
Inflazione % (foi con tabacchi*)	0,04	100	0,03
Costo medio abitazione al mq	2.900	95	2.162
Popolazione		50	
Densità abitativa al kmq	466,70	101	241,75
Saldo tra iscritti e cancellati all'anagrafe	1,13	72	1,18
Divorzi e separazioni su 10.000 famiglie	71,26	95	54,02
Variazione quota 0-29 anni su popolazione (2003-2012)	0,00	9	- 0,03
Laureati per prov. residenza ogni 1.000 giovani 25-30 anni	90,90	3	70,21
Stranieri residenti su 100 abitanti	7,33	52	6,88
Servizi e ambiente		15	
Dotazione infrastrutturale (Indice Istituto Tagliacarne)	165,93	7	90,65
Indice Legambiente	51,17	45	47,20
Indice climatico (diff. gradi Tmax - Tmin) - 2012/13	17,50	15	20,25
Sanità: tasso emigrazione ospedaliera	10,72	74	9,31
Indice presa in carico asili nido 2011	15,00	31	11,64
Indice smaltimento cause civili su 100 sopravvenute+pendenti	42,40	32	37,61
Ordine pubblico		86	
Scippi-borseggi-rapine per 100.000 abitanti	735,13	103	225,42
Furti in casa per 100.000 abitanti	363,57	50	381,24
Furti d'auto per 100.000 abitanti	107,95	72	123,78
Estorsioni per 100.000 abitanti	7,99	44	9,78
Truffe e frodi informatiche per 100.000 abitanti	210,74	82	182,81
Indice variazione totale delitti denunciati 2008-2012	86,60	7	93,85
Tempo libero		2	
Librerie per 100.000 abitanti	11,28	15	8,31
Sale cinematografiche per 100.000 abitanti	5,87	3	2,81
Ristoranti e bar per 100.000 abitanti	798,09	15	640,22
Indice di copertura banda larga	97,57	34	95,50
Volontari per 1.000 abitanti 2011	98,38	40	89,33
Indice sportività	749,33	11	541,97

Nota: Indice di inflazione per le famiglie di operai e impiegati. Fonte: Sole 24 Ore, La qualità della vita 2013

La qualità dell'ambiente genovese¹, tende a migliorare soprattutto grazie ai comportamenti individuali, sempre più rispettosi degli impatti diretti e indiretti, ma anche influenzati dalla crisi: riduzione dei consumi e dei rifiuti domestici, progressivo passaggio dall'uso dell'automobile a quello dei motocicli², riduzione dell'incidentalità stradale. Anche le imprese concorrono alla tutela ambientale con la sempre maggiore diffusione delle certificazioni ISO 14001. La città di Genova deve il suo sviluppo storico all'at-

tività del porto. La vicinanza ai maggiori centri di produzione industriale e di consumo nel Nord-Ovest dell'Italia e la prossimità alle principali aree manifatturiere del centro Europa, fanno del porto di Genova un'ideale porta di accesso da sud per i traffici marittimi da e per l'Europa, oltre che il naturale punto di riferimento per il commercio con l'Estremo Oriente che transita per il canale di Suez. Il Porto di Genova si estende ininterrottamente per **22 chilometri** lungo una fascia costiera che si svi-

luppa dalla Fiera fino a Voltri. La superficie occupata dall'insieme delle infrastrutture portuali è pari a **circa sette milioni di metri quadrati**, a cui è possibile accedere attraverso diversi varchi posti in corrispondenza delle principali direttrici del traffico. I terminal in cui si articola l'attività di movimentazione di merci e passeggeri hanno una copertura di collegamenti garantiti dalle principali compagnie di navigazione da e per ogni località del mondo, con volumi di traffico di rilevanza globale.

Nel 2013 il porto di Genova ha movimentato 49,5 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del - 3,7% rispetto all'anno precedente. Il traffico passeggeri è invece aumentato del +4,6% a 2,9 milioni di unità grazie all'incremento del +31,7% dei crocieristi, mentre i passeggeri dei traghetti sono calati del 6,4% a 1,8 milioni di unità. **Il porto di Genova è il più grande bacino di occupazione della città e del territorio, ai quali fornisce il più alto contributo di occupazione per quantità di addetti e varietà di professioni.** Circa 11.000 persone

Tab. 3 – La qualità dell'ambiente a Genova nel 2013

INDICATORI	COMUNE	PROVINCIA	ITALIA
NO ₂ media annua (µg/mc)	58	47	↓
O ₃ (ozono) media annua giorni superamento	42	33	↓
PM ₁₀ media annua (µg/mc)	22	32	↑
Consumi idrici domestici (l/ab/g)	163	178	=
Dispersione di rete (%)	26	35	↔
Capacità di depurazione (%)	98	84	↔
Produzione rifiuti urbani ((kg/ab/anno)	545	574	↔
Raccolta differenziata (% su RU)	32	30	↑
Trasporto pubblico passeggeri (pass./ab/anno)	246	219	↓
Trasporto pubblico: offerta (km-vettura/ab/anno)	48	44	↔
Tasso di motorizzazione auto (auto/100 ab)	46	56	↑
Tasso di motorizzazione moto (moto/100 ab)	23	15	↑
Isole pedonali (mq/ab)	0,19	0,68	↔
Zone a traffico limitato (mq/ab)	0,88	2,46	↔
Piste ciclabili (m-equiv./100 ab)	0,07	4,23	↔
Indice ciclabilità (0-100)	17,69	43,50	=
Indice mobilità sostenibile (0-100)	86,38	54,79	↓
Verde urbano fruibile (mq/ab)	16,0	14,2	=
Aree verdi totali (mq/Ha)	2.935	2.592	=
Consumi elettrici domestici (kWh/ab)	1.104	1.196	=
Certificazioni ISO 14001 (n. certificati/1.000 imprese)	4,22	3,23	↑
Politiche energetiche (0-100)	67	35	=
Solare termico (mq/1.000 ab)	1,58	0,97	↔
Solare fotovoltaico (kW/1.000 ab)	0,66	4,15	↔
Teleriscaldamento (mq riscaldati/ab)	5,9	11,0	↔
Eco management (0-100)	44	37	=
Partecipazione a pianificazione (0-100)	75	67	=
Incidentalità stradale	0,4	0,5	=

Legenda simboli: (↑) in crescita, (↓) in diminuzione, (↔) stazionario, (=) non determinabile.

Fonte: Legambiente, Ecosistema urbano 20° edizione.

L'economia del mare

La totalità delle attività comprese nel termine "Economia del mare", secondo la definizione di Unioncamere (2013), è riferibile ai seguenti settori:

- la filiera ittica
- la cantieristica
- l'industria delle estrazioni marine
- la movimentazione di merci e passeggeri
- i servizi di alloggio e ristorazione ubicati nelle località marine
- la ricerca
- la regolamentazione e la tutela dell'ambiente marino
- le attività sportive e ricreative legate all'ambiente marino

L'economia del mare è attivata da 180.000 imprese, pari al 3% delle imprese che operano in Italia, e genera 680.000 posti di lavoro, pari al 3,3% del totale nazionale. Il peso dell'economia del mare in Liguria è ovviamente superiore, pari all'8,7% del totale delle imprese. Il comparto dei trasporti marittimi, di cui GNV fa parte, è caratterizzato da dimensioni aziendali superiori alla media e comprende 11.000 imprese, pari al 6,1% del totale di settore e dà occupazione diretta a

89.600 persone. In Liguria le imprese di trasporti marittimi sono 1.541 e rappresentano il 10,7% del settore e addirittura il 12,3% in termini di valore aggiunto prodotto nel 2013. Nella sola provincia di Genova le imprese dell'economia del mare sono 7.223, di cui poco più di mille nel trasporto merci e passeggeri. **Nell'ultimo triennio la crisi economica ha ridotto il numero delle imprese, ma l'economia del mare in Liguria ha mostrato una tenuta migliore rispetto al resto delle attività economiche.** Dal 2011 infatti, le imprese attive sono diminuite dello 0,7% contro un complessivo - 1,7%. Nel 2013 il valore aggiunto prodotto dall'economia del mare ha superato i 41 miliardi. Il contributo dei trasporti marittimi è stato di 6.933 milioni. Secondo Unioncamere (2013) i 41 miliardi del settore hanno a loro volta indotto altri 80 miliardi di valore aggiunto nel resto dell'economia nazionale, attraverso le fitte relazioni di fornitura che legano il settore alle altre attività economiche. **Il moltiplicatore dell'economia del mare sul resto dell'economia è quindi pari a 1,9 volte, ma aumenta ulteriormente a 2,9 volte nel settore specifico dei trasporti marittimi.**

Tab. 4 – L'economia del mare a Genova nel 2013

	VALORE ASSOLUTO	% SU TOTALE ECONOMIA
Imprese	7.223	8,3
Valore aggiunto (€ milioni)	2.923,3	13,3
Occupazione	46.600	12,6

Fonte: Unioncamere-SI.Camera 2014

¹ Si fa riferimento al monitoraggio periodico di Legambiente, sviluppato a livello provinciale.

² Data la sua conformazione territoriale il territorio urbano di Genova si sviluppa anche in verticale, scoraggiando quindi l'uso della bicicletta.



GENOVA
GENOV
GENOV
GENV
GNV

lavorano entro i confini del porto, ricoprendo gli svariati mestieri nei molteplici settori che servono a farlo funzionare, lavorando sia al servizio della nave, sia alla movimentazione di merci, sia al funzionamento del porto stesso, attraverso il complesso di servizi pubblici e privati, che vanno dalle dogane, alla manutenzione, alla sicurezza, ecc.. Salgono invece ad almeno 60.000 le persone occupate nel territorio provinciale in attività lavorative e professionali, pubbliche e private, direttamente o indirettamente collegate al porto di Genova, pari a oltre il 15% di tutti gli occupati del territorio provinciale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2012). **Il porto di Genova è il generatore in Italia della più vasta concentrazione di conoscenze e competenze tecniche, professionali, scientifiche, formative, inerenti l'economia marittimo-portuale.** A sostegno e sviluppo di questo patrimonio culturale operano nel territorio l'università, enti di ricerca, studi professionali, scuole, imprese, consulenti, tecnici. Nel loro insieme questi "lavoratori della conoscenza" costituiscono la componente più numerosa e qualificata della forza lavoro, direttamente e indirettamente impegnata nel porto, e la migliore garanzia per il suo futuro in un ambiente globale sempre più competitivo. Il porto di Genova è inoltre un anello di congiunzione delle catene

NEL 2013 IL PORTO DI GENOVA HA MOVIMENTATO 49,5 MILIONI DI TON DI MERCI, 11.000 PERSONE LAVORANO ENTRO IL PERIMETRO DEL PORTO, 60.000 PERSONE OCCUPATE NEL TERRITORIO PROVINCIALE IN ATTIVITÀ LEGATE AL PORTO DI GENOVA PARI AL 15% DI TUTTI GLI OCCUPATI DELLA PROVINCIA

logistiche che uniscono internazionalmente mittenti e destinatari delle merci che utilizzano per un tratto del loro viaggio il trasporto marittimo. Per questo un porto è varco di frontiera per i traffici internazionali e nodo della rete di collegamenti stradali, ferroviari e telematici che lo mettono in comunicazione con gli operatori e con i mercati di origine e di destinazione delle merci.

L'interscambio mediterraneo

Nonostante la crisi, l'interscambio commerciale (import ed export) tra l'Italia e l'Area Mediterranea è cresciuto del 76,8% tra il 2001 ed il 2013. In questi traffici l'Italia è primo paese UE nel 2012 con 61 Mld di euro, anche se si stima un calo a 58,3 Mld a fine 2013, a causa della debolezza delle importazioni, che non compensano la crescita delle esportazioni.

Nello stesso periodo, l'interscambio di prodotti non energetici tra Italia e Area Mediterranea è stato di 32,7 Mld (69,4%). In particolare l'andamento dell'export italiano verso l'Area Mediterranea si conferma positivo nel primo semestre 2013 (+3,9%). Escludendo i prodotti energetici, la dinamica appare ancora più positiva (+7,1%). Il Mezzogiorno è la seconda macroregione italiana per interscam-

bio verso il Mediterraneo con 14,7 Mld (+ 11,1%), mentre l'area del Nord Ovest rimane prima con 19 Mld. Per sottolineare l'importanza strategica che per il Mezzogiorno assumono gli scambi nell'Area Mediterranea, si rileva che il suo valore è quasi triplo rispetto alle altre macro-regioni del Paese (15,5% contro il 5,5% del Centro; il 6,2% del Nord-Ovest; il 5,4% del Nord Est).

Contribuiscono ad alimentare l'interscambio circa 2.000 imprese partecipate da azionisti italiani e con un fatturato di quasi 20 Mld e localizzate in Marocco, Tunisia e Turchia. Il 76% dell'interscambio verso l'Area Mediterranea avviene via mare. **L'Italia è leader in Europa nello Short Sea Shipping del Bacino Mediterraneo con il 37,5% del totale delle merci trasportate.** (SRM 2013).

I NUMERI DEL 2013

NUMERO DIPENDENTI
(AL 31/12/2013)

910

PASSEGGERI
TRASPORTATI

1.370.906

VEICOLI
TRASPORTATI

486.218

MERCE TRASPORTATA
IN METRI LINEARI

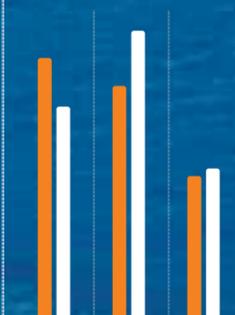
1.757.836

VALORE DELLA PRODUZIONE
333,8 MILIONI DI EURO

333,8

PERCENTUALE
EBITDA

13,5%



5 DESTINAZIONI

ITALIA
FRANCIA
SPAGNA
MAROCCO
TUNISIA



3. IL PROFILO AZIENDALE

Grandi Navi Veloci è una delle principali compagnie di navigazione italiane, operanti nel Mar Mediterraneo.

La Società è nata nel 1992 e il primo traghetto, la motonave Majestic, è stato varato nel 1993: GNV ha festeggiato vent'anni di attività nel 2013. Core business di GNV è il trasporto passeggeri e merci nel Mediterraneo; la Compagnia opera una flotta di navi tra le più giovani del Mediterraneo, a bordo offre ai propri passeggeri servizi di qualità che rispondono al bisogno di comfort dei clienti e alla loro richiesta per un trasporto sicuro, affidabile e concreto. Oltre ai servizi mirati per la parte passeggeri, GNV si è impegnata nello sviluppo delle linee delle Autostrade del Mare: il trasporto marittimo, infatti, rappresenta un'alternativa al trasporto tradizionale su gomma, e fornisce una valida soluzione al problema ambientale legato all'uso intensivo di camion sulla rete stradale nazionale. Nel 2013, per esempio, Grandi Navi Veloci ha trasportato oltre 1 milione e 758 mila metri di mezzi commerciali, come dire una fila di camion che va da Genova a Göteborg, in Svezia. La Compagnia ha 10 navi di proprietà e opera cinque linee nazionali, di cui quattro attive tutto l'anno verso la Sicilia e una stagionale verso la Sardegna, e ben otto linee internazionali verso la Spagna e la Tunisia dall'Italia e verso il Marocco da Italia, Francia e Spagna.

Il modello organizzativo di GNV

L'Azienda ha adottato un modello organizzativo coerente con le linee guida indicate da Confindustria per le imprese associate e in ottemperanza con quanto previsto dal DGS 231/2011. L'Azienda ha di conseguenza adottato un Codice Etico, ha nominato il proprio Organismo di Vigilanza nella persona di professionisti indipendenti e ha approvato un sistema di controlli interni atti a garantire il rispetto dei comportamenti previsti e a tutelare l'Azienda da responsabilità oggettive derivanti da comportamenti illeciti del proprio personale a tutti i livelli, a tutela di tutti gli stakeholder. I principi che ispirano il modello organizzativo sono oggetto di formazione sistematica presso il personale neo-assunto.

La sede

La sede legale di GNV si trova a Palermo in Calata Maraini d'Italia. La sede operativa è storicamente situata nella città di Genova. L'attuale indirizzo di via Fieschi 17 sarà sostituito nel 2015 dalla nuova sede in via di ultimazione nel complesso denominato Torri Shipping in località San Benigno a Genova.

LA COMPAGINE AZIONARIA

MARINVEST SRL	57,39%
INVESTITORI ASSOCIATI	36,97%
IDeA	3,12%
CHARME	1,56%
ALTRI	0,96%

Marinvest S.r.l. è la holding di un gruppo di imprese attive nei settori del trasporto marittimo e dei servizi alle imprese armatoriali.

Marinvest controlla le società MSC Crociere Spa e SNAV Spa ed è inoltre azionista delle società che gestiscono i terminal passeggeri di Genova, Civitavecchia, Napoli, Messina e Catania. Possiede anche quote di partecipazione nelle società che gestiscono i terminal contenitori nei porti di La Spezia, Napoli, Venezia e Livorno. Marinvest entra a far parte dell'azionariato di Grandi Navi Veloci a maggio 2011 con una quota pari al 50% attraverso la sottoscrizione di un aumento di capitale versato mediante un apporto di denaro e il conferimento di tre navi: SNAV Toscana, SNAV Lazio e SNAV Sardegna. Successivamente, in seguito ad un aumento di capitale deliberato in data 11 Dicembre 2013, sottoscritto e versato da Marinvest S.r.l., la quota posseduta nel Capitale Sociale di Grandi Navi Veloci sale dal 50% al 57,39%.

Investitori Associati Società di Gestione del Risparmio (SGR) S.p.A. è la management company del fondo comune di investimento mobiliare di tipo chiuso Investitori Associati IV: la società, presieduta da Antonio Tazartes, è stata costituita al fine di promuovere e gestire Investitori Associati IV, fondo di private equity avviato nel 2004 con una dotazione finanziaria di 700 milioni di euro, raccolti presso primari investitori istituzionali italiani e internazionali. Considerando l'attività svolta a partire dalle sue origini nel 1993, quale consulente per gli investimenti in Italia dei fondi Investitori Associati, Investitori Associati II e Investitori Associati III, Investitori Associati ha portato a termine nel complesso 31 operazioni di investimento in aziende industriali e di servizi, ubicate principalmente in Italia, risultando tra gli operatori di private equity più attivi sul mercato italiano in tale periodo.

LA NOSTRA STORIA

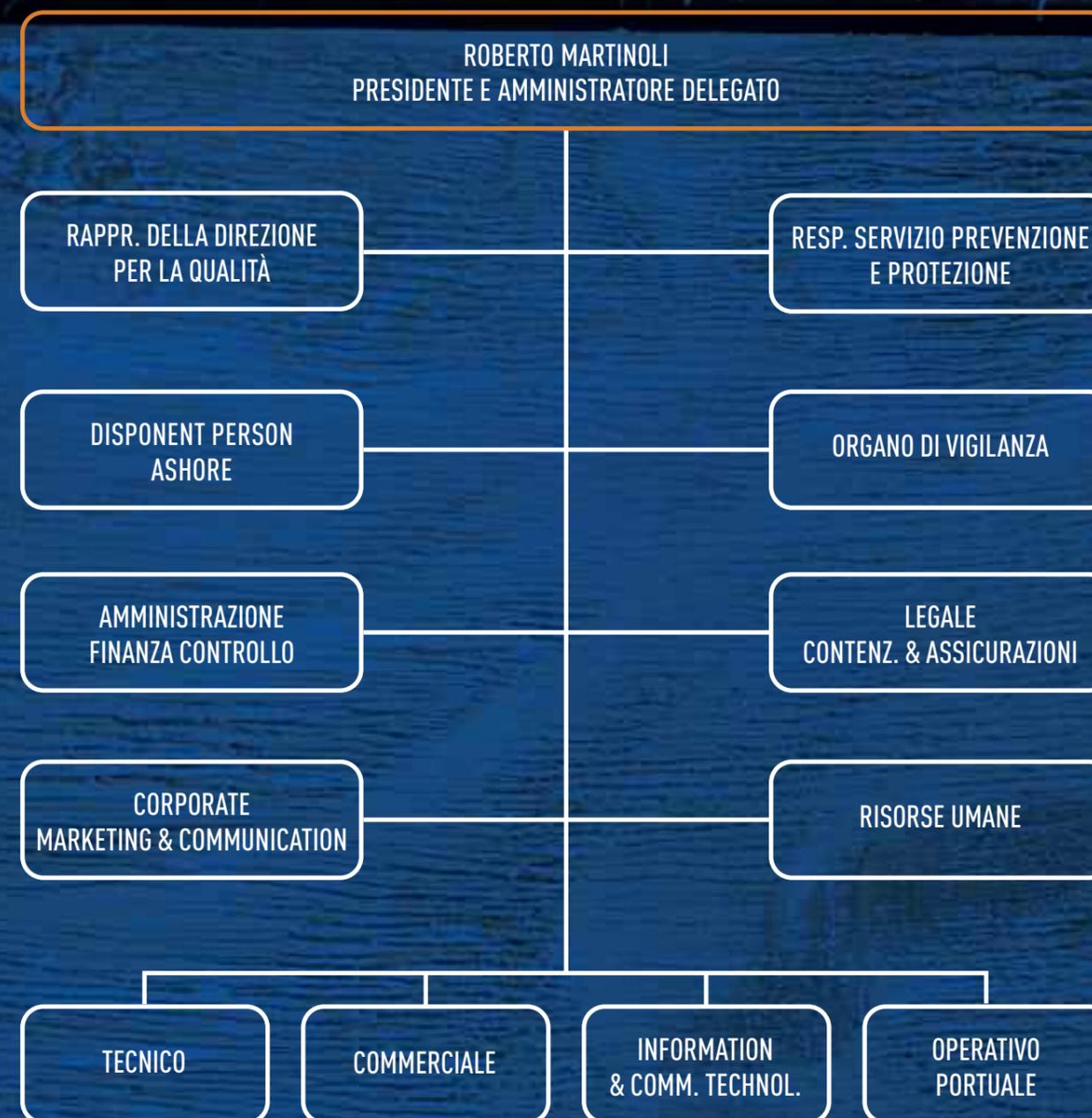


NASCITA E SVILUPPO

L'EVOLUZIONE DEL MERCATO

IL POSIZIONAMENTO

LA STRUTTURA MANAGERIALE



3.1. Le rotte servite

La presenza di Grandi Navi Veloci nel Mediterraneo contribuisce allo sviluppo delle autostrade del mare³, che rientrano nelle politiche di trasporto dell'Unione Europea e hanno l'obiettivo di collegare i porti del Mediterraneo sostituendo al trasporto su gomma, particolarmente costoso e inquinante, il trasporto di merci per mare adottando proprio la navigazione a cabotaggio, che si adatta in modo particolare alla conformazione della penisola italiana con la sua estensione di coste e la presenza diffusa di porti.

Grazie alla rete capillare di collegamenti via mare GNV ha trasportato negli ultimi cinque anni 7,6 milioni di passeggeri, 12,2 milioni di metri lineari di carico merci, 3,1 milioni di veicoli.

3.2. Il mercato di riferimento e il posizionamento di GNV

I traghetti che costituiscono la flotta di GNV si inseriscono nel settore della navigazione che effettua trasporti Ro-Ro (Roll on/Roll Off) e Ro-Pax (Roll On Passengers).

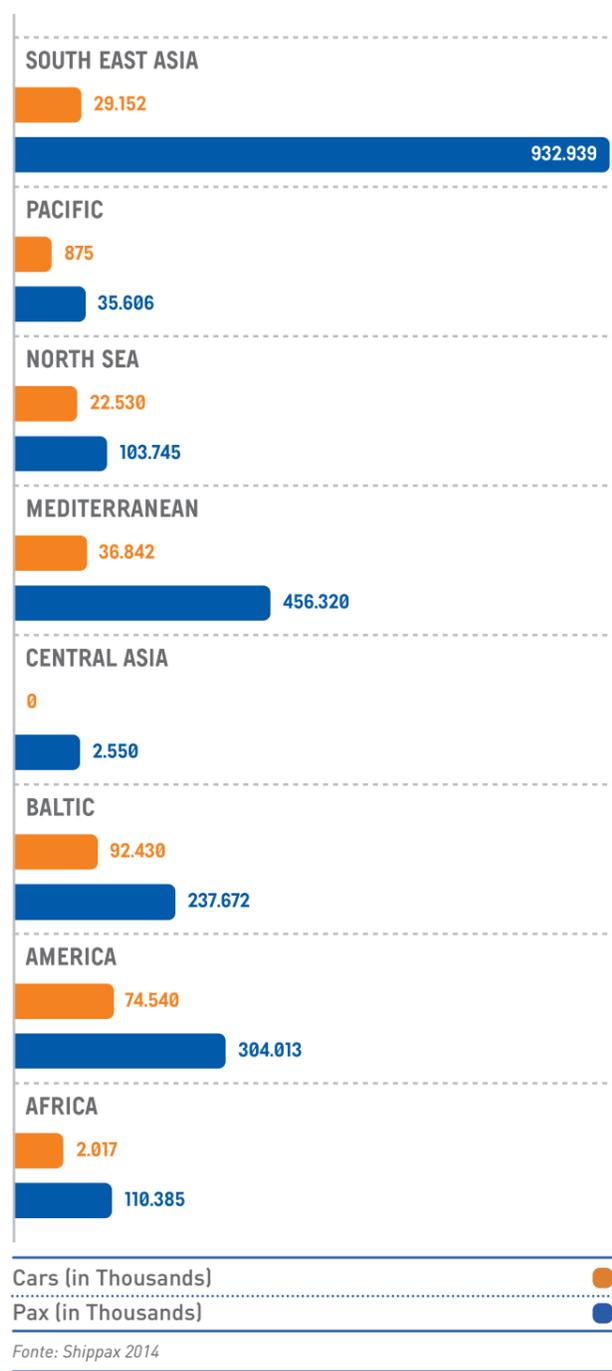
Con il termine Ro-Ro si indicano traghetti con modalità di carico dei mezzi gommati in modo autonomo e senza l'ausilio di mezzi meccanici esterni. Generalmente sono dotate di più ponti garages collegati con rampe d'accesso e/o montacarichi.

Progettato per trasportare via mare carichi su ruote come automobili, autocarri o vagoni ferroviari il mercato dei Ro-Ro si è diffuso sulle tratte brevi tanto che circa il 50% delle flotte presenti nel mondo operano nel nord Europa e nel Mediterraneo. I Ro-Ro su lunghe tratte operano principalmente in Africa Meditteranea e Occidentale e in Nord e Sud America.

Per indicare un traghetto che effettua anche servizio passeggeri si usa il termine Ro-Pax. In questo caso la configurazione stessa dei ponti di carico è orientata per un trasporto combinato di mezzi pesanti e per le automobili al seguito dei passeggeri.

Queste ultime necessitano di un'altezza dei ponti inferiore; per permettere ciò, alcuni ponti possono

VOLUMI TRASPORTATI DA TRAGHETTI NEL MONDO NEL 2013



essere di tipo piattaforma mobile, che può raddoppiare la capacità di un ponte in base all'esigenza di carico; questo rende multifunzionali e duttili le navi, come ad esempio avere una capacità di trasporto che può essere più orientata al trasporto di autotreni o di autovetture, in base alle esigenze di traffico della linea servita e/o della stagione.

Nel mondo solo 22 operatori nel settore dei traghetti posseggono 10 o più traghetti in servizio. La maggior parte di essi opera nel Mediterraneo o in Nord Europa anche se esistono grandi operatori in Asia e, in particolare in Cina.

Fra questi GNV si colloca:

- 9°** Posizione per capacità di trasporto in metri lineari
- 10°** Posizione per tonnellaggio della flotta
- 5°** Posizione per numero di letti disponibili

Fonte: Shippax 2014

3.3. La flotta di GNV

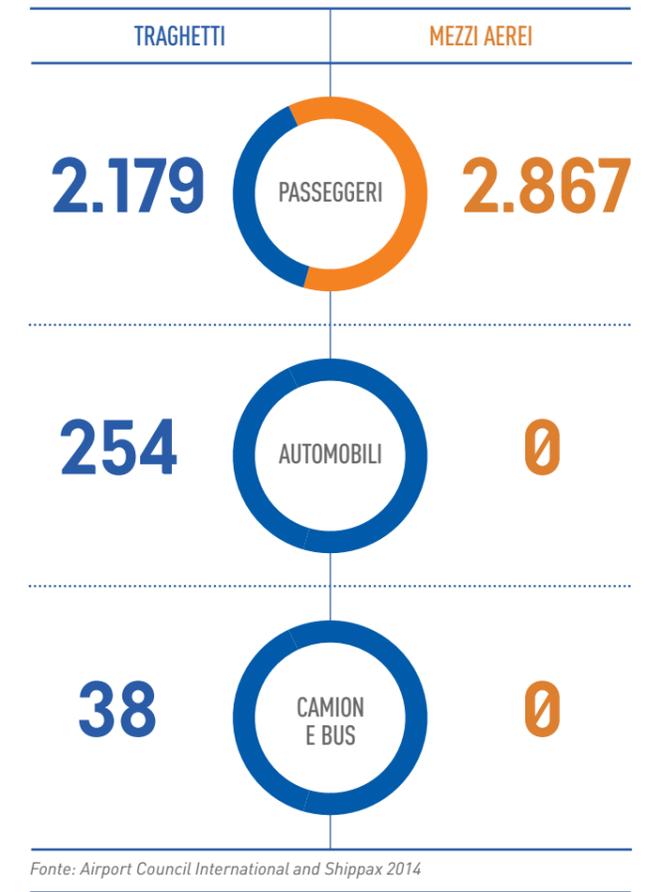
La flotta di GNV è composta da 10 traghetti caratterizzati da un elevato standard qualitativo, omogeneo su tutte le unità. Essa offre una vasta gamma di sistemazioni a bordo, in poltrone, in cabine interne o esterne e suites. Le cabine sono climatizzate, possono ospitare fino a un massimo di 4 persone e sono dotate di servizi privati. Le navi GNV offrono inoltre strutture per il comfort durante il viaggio quali caffetterie, self-service, bar, negozi e cinema.

(Per ulteriori dettagli sezione info e servizi del sito: www.gnv.it/it/info-e-servizi.html)

I traghetti sono dotati di garage multilivello che permettono di snellire e velocizzare le operazioni di carico e scarico di veicoli in porto.

GNV CONTRIBUISCE ALLO SVILUPPO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE: UN PROGRAMMA DELL'UNIONE EUROPEA CHE HA L'OBIETTIVO DI COLLEGARE I VARI PORTI DEL MEDITERRANEO

VOLUMI TRASPORTATI NEL MONDO - ANNO 2012 (IN MILIONI)



³ Vedi paragrafo 8.2 pag. 44.

ROTTI INTERNAZIONALI

GENOVA-BARCELLONA

GENOVA-TANGERI

BARCELLONA-TANGERI

SÈTE-TANGERI

SÈTE-NADOR

GENOVA-TUNISI

CIVITAVECCHIA-TUNISI

PALERMO-TUNISI

ROTTI NAZIONALI

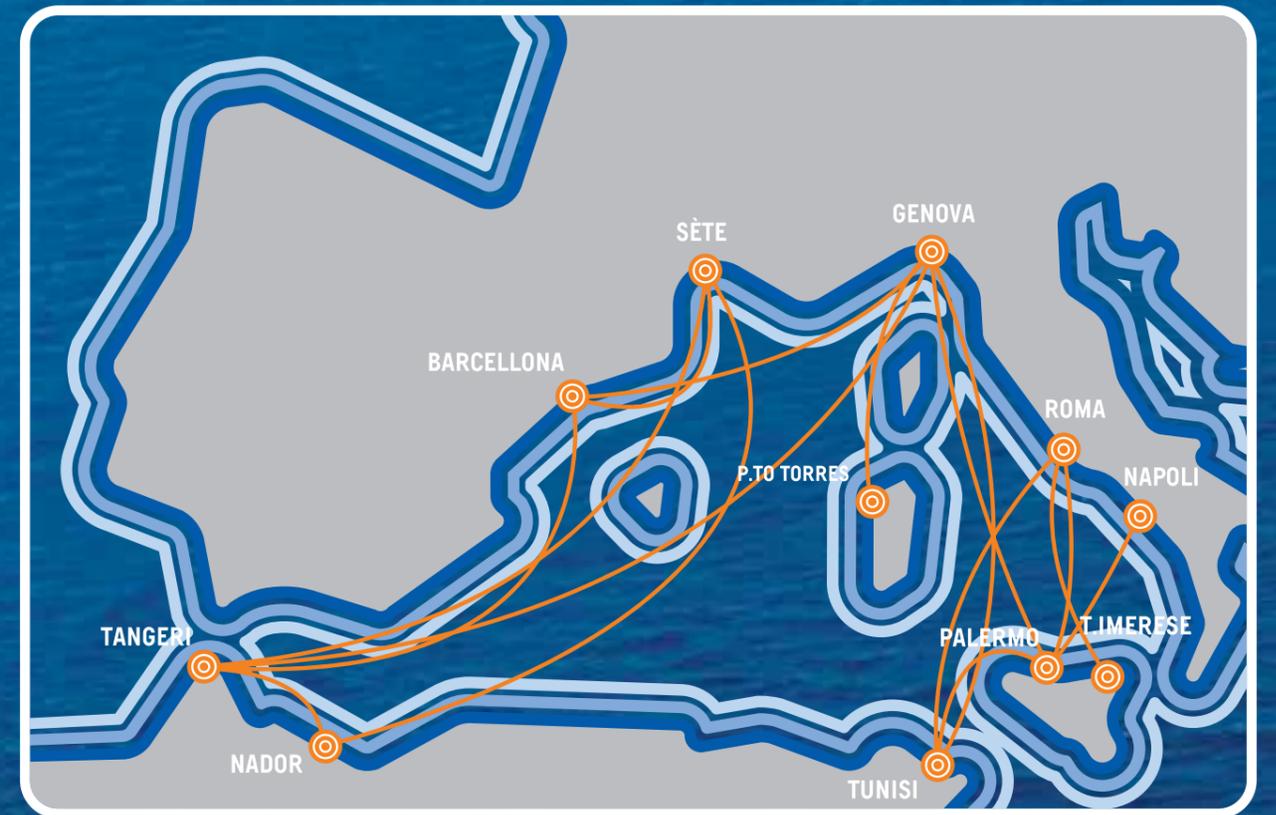
GENOVA-PALERMO

CIVITAVECCHIA-TERMINI IMERESE

CIVITAVECCHIA-PALERMO

NAPOLI-PALERMO

GENOVA-PORTO TORRES

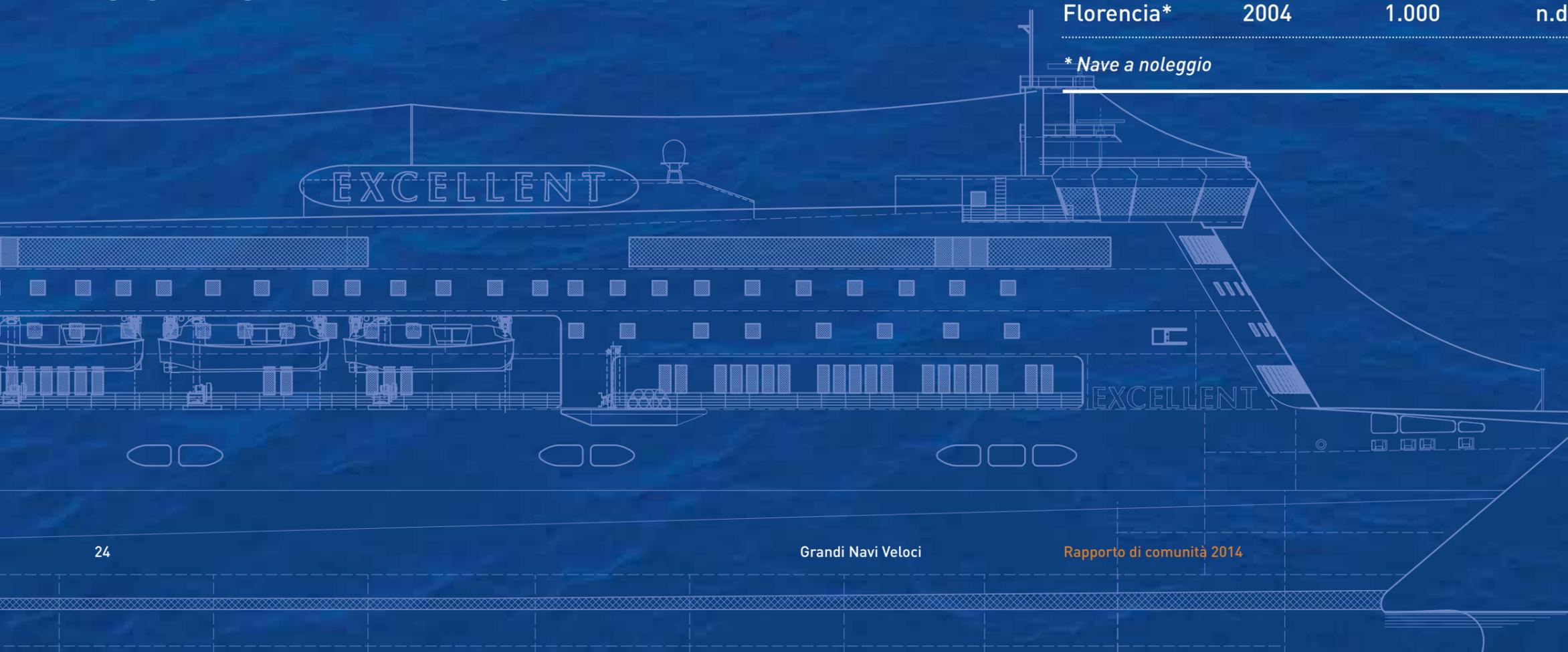


LA FLOTTA DI GNV
 È COMPOSTA
 DA 10 TRAGHETTI
 CARATTERIZZATI
 DA UN ELEVATO
 STANDARD
 QUALITATIVO,
 OMOGENEO
 SU TUTTE LE UNITÀ

LE NAVI DI GNV

Nome	Anno di costruzione	Capacità passeggeri (n.)	Capacità veicoli (num)	Capacità carico (metri lineari)	Stazza lorda (t)
La Suprema	2003	2.920	984	2.750	49.257
La Superba	2002	2.920	984	2.750	49.257
Excellent	1999	2.230	760	2.350	39.777
Excelsior	1998	2.253	760	2.350	39.777
Fantastic	1996	2.033	760	2.050	35.222
Splendid	1994	2.200	1.100	2.650	39.139
Majestic	1993	1.790	760	2.050	32.777
Snv Lazio	1990	2.000	n.d.	1.710	33.336
Snav Sardegna	1989	2.000	n.d.	1.710	33.336
Snav Toscana	1980	2.180	n.d.	1.850	29.706
Florenzia*	2004	1.000	n.d.	2.802	n.d.

* Nave a noleggio



4. IL DIALOGO CON LA CITTÀ E I SUOI ATTORI

GNV partecipa ad una fitta rete di rapporti istituzionali e informali con le espressioni organizzate della città di Genova. Questi rapporti sono tradizionalmente basati sulla collaborazione franca e leale e non sono volti soltanto alla mera difesa degli interessi aziendali, ma si pongono programmaticamente in un'ottica di supporto e collaborazione con varie istanze del territorio. L'Azienda è infatti consapevole che la partecipazione alla soluzione di molti problemi della città è destinata ad avere ricadute positive su tutte le parti interessate, quindi anche su GNV. In questo paragrafo si descrivono le attività di dialogo con la città e vengono citati i più importanti interlocutori, mentre i risultati delle iniziative vengono illustrate nei capitoli successivi, a seconda dell'ambito e delle finalità cui sono rivolte. Nell'ambito delle relazioni territoriali, GNV interloquisce principalmente con due categorie di soggetti: enti pubblici e associazioni private, per la soluzione di problemi che hanno ricadute di carattere territoriale. Il campo delle iniziative intraprese implica spesso una collaborazione istituzionale tra pubblico e privato, data la natura degli interventi e la finalità degli obiettivi. **L'interazione con gli interlocutori sul territorio è finalizzata a perseguire obiettivi che rientrano in quattro principali aree di intervento: l'area dell'assistenza al personale del mare e più in generale dei servizi di welfare ai dipendenti, l'area della formazione sul territorio, l'area funzionale alle attività portuali e marittime, l'area della promozione e dello sviluppo economico e imprenditoriale in generale e del know how di settore in particolare.** In tutti questi ambiti GNV agisce in rete, con una pluralità di interlocutori impegnati nella collaborazione reciproca a vari livelli e fornisce le proprie competenze ad organismi di indirizzo attraverso propri esperti, spesso eletti entro forme di rappresentanza collettiva delle categorie coinvolte. Il settore marittimo è caratterizzato da specifiche istituzioni di solidarietà e di assistenza. Queste istituzioni sono riconosciute e incoraggiate da organismi e convenzioni internazionali e hanno lo scopo di tutelare non solo i lavoratori del mare dai rischi e dai disagi specifici della loro professione, ma in generale tutti coloro che possono trovarsi in stato di bi-

GNV SI IMPEGNA COSTANTEMENTE NEL CAMPO DELLA FORMAZIONE PROFESSIONALE DEI GIOVANI DA AVVIARE ALLE PROFESSIONI DEL MARE, COLLABORANDO CON UNA SERIE DI INTERLOCUTORI SPECIALIZZATI IN DIVERSE COMPETENZE, ALLO SCOPO DI OFFRIRE UNA DIDATTICA SEMPRE AVANZATA E INNOVATIVA

sogno per avverse condizioni. L'organizzazione del welfare di settore si basa sulla collaborazione tra pubblico e privato e vede il coinvolgimento degli istituti previdenziali nazionali, come **INPS** e **INAIL**, del Comitato Territoriale di Genova per il Welfare (vedi paragr. 6.3) ma anche il terzo settore, che a Genova opera con l'associazione Stella Maris per l'assistenza nei porti e negli sbarchi.

Ogni anno, GNV apre le proprie navi all'ancora nel porto di Genova agli allievi dell'Accademia, alle scolaresche delle scuole, ai cadetti della Capitaneria di porto. Nel 2013 si sono organizzate 20 visite che hanno coinvolto 400 ospiti.

Un'altra area di collaborazione con il territorio riguarda un insieme di attività legate al porto, in particolare la collaborazione con la **Capitaneria di Porto**, con l'**Autorità Portuale**, per le iniziative volte a sviluppare la cultura marittima a Genova, e le **Forze dell'ordine**. Il costante impegno di GNV nel campo della formazione del personale in specifico e più in generale dei giovani da avviare alle professioni del mare implica la collaborazione di una serie di interlocutori specializzati in

diverse competenze, allo scopo di offrire una didattica sempre avanzata e innovativa. Sotto il coordinamento e il riconoscimento istituzionale della **Regione Liguria** e della **Direzione regionale del MIUR** e con il sostegno della **Provincia**, interlocutori costanti nell'ambito della formazione professionale sono l'**Istituto Nautico San Giorgio** e l'**Istituto Alberghiero Bergese**, entrambi di Genova, l'**Università di Genova**, **Assagenti**, associazione degli agenti e mediatori marittimi, **Spediporto**, associazione degli spedizionieri, **RINA**, ente di certificazione, collaudo e ispezione. In collaborazione con **INAIL**, GNV ha partecipato alla progettazione di corsi sulla sicurezza del lavoro marittimo, validi per l'offerta formativa dell'intero settore. Nell'ambito della diffusione della cultura

del mare, GNV collabora con **Genoa Port Center** con iniziative rivolte ai turisti e alle scolaresche per l'illustrazione delle attività portuali. Per quanto riguarda la collaborazione con le associazioni di rappresentanza degli interessi di categoria, GNV è associata a **Confindustria Genova** e per gli interessi di settore, a **Confitarma**, la federazione degli armatori privati. In quest'ultimo ambito GNV è membro e partecipa attivamente a tutte le commissioni di lavoro, e ricopre la presidenza della commissione Navigazione a corto raggio. GNV è associata a **Propeller Club di Genova**, affiliato alla rete internazionale Propeller International, e contribuisce anche in questo ambito a promuovere gli interessi generali dell'ambiente marittimo a Genova.

GNV collabora con l'**Associazione Stella Maris** di Genova. La Federazione Nazionale Stella Maris, è una rete associativa di promozione sociale che dedica la propria missione all'accoglienza e all'assistenza dei marittimi, dei naviganti e, in generale, della Gente di Mare, in transito nei porti italiani. Promuove il rispetto e la dignità della gente di mare, anche attraverso la promozione di iniziative di sensibilizzazione, rivolte alla società civile e alle comunità.

Il 24 ottobre 2013 GNV ha sponsorizzato l'iniziativa **Mettiamoci all'Opera**, serata di solidarietà realizzata a bordo di una nave da crociera della flotta MSC ormeggiata nel porto di Genova, con cena di gala, uno spettacolo live e possibilità di pernottamento. Il ricavato della serata è stato devoluto a diverse associazioni impegnate nella ricerca e nell'assistenza ai malati, come l'Associazione Italiana Leucemie Linfomi e Mielomi, che dal 1969 promuove e sostiene la ricerca scientifica e opera per il miglioramento della qualità della vita dei malati, l'**UOSD Ematologia Clinica e Sperimentale** dell'ospedale Gaslini di Genova, l'**IRCCS AOU** dell'ospedale San Martino di Genova e la fondazione **MBBM** dell'ospedale di Monza.

Anche nel 2013 GNV ha sponsorizzato il **Genoa Port Run**, manifestazione sportiva promossa dal comitato territoriale di Genova dell'**Uisp**, Unione Italiana sport per tutti. Dome-

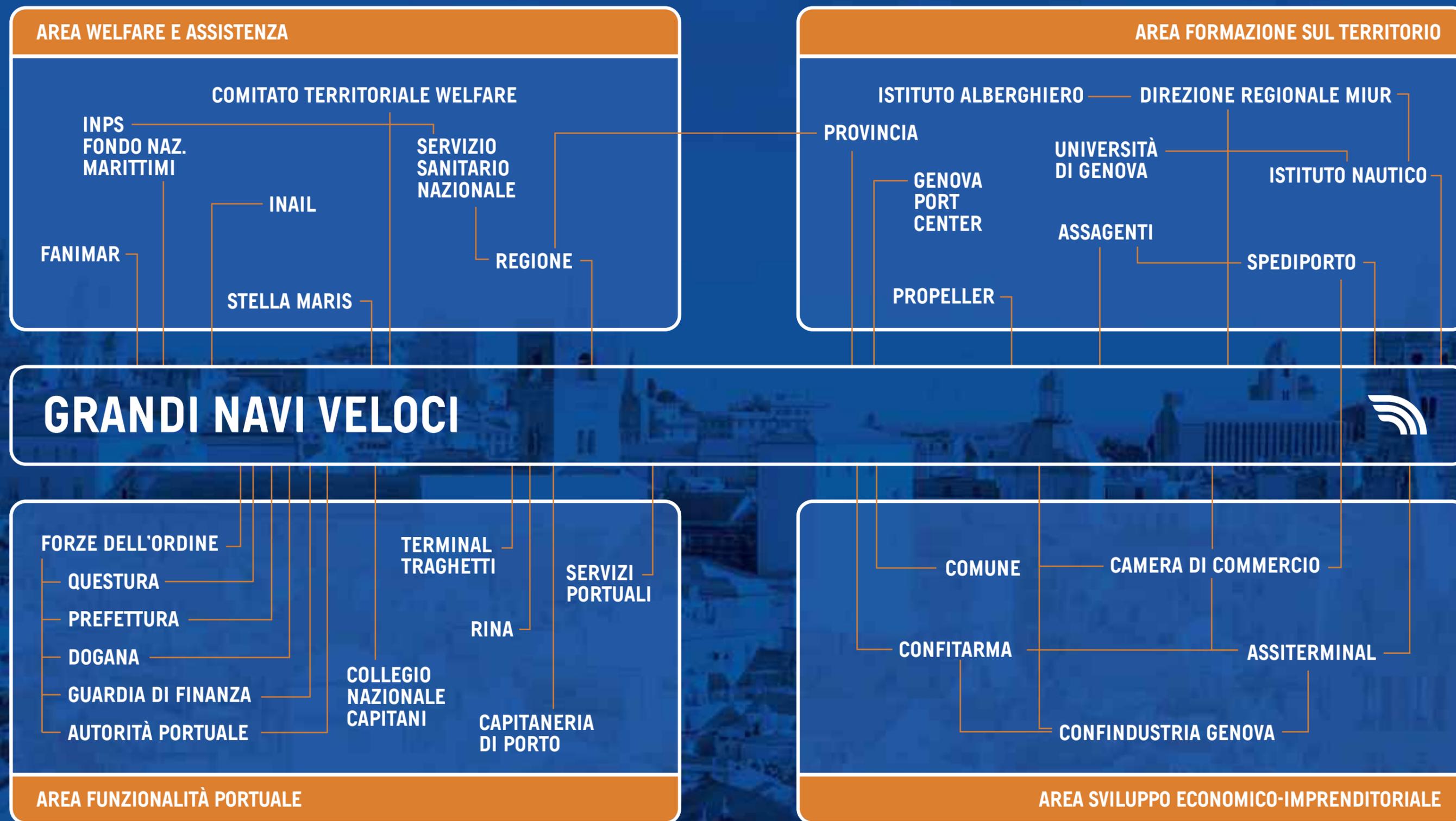
nica 3 Marzo, 500 persone hanno corso dentro e fuori le banchine del porto, per un totale di 8,7 km, attraversando il terminal passeggeri, le banchine delle rinfuse e dei container, per raggiungere infine San Benigno e il luogo della premiazione, la Lanterna. L'Azienda ha offerto il premio per il secondo classificato: un biglietto A/R per 4 persone, con auto al seguito, verso la Sicilia.

Grandi Navi Veloci dal 1997 ha attivato una speciale convenzione per i pazienti in ricovero/dimissione presso l'**Ospedale Gaslini** (<http://www.gaslini.org>) di Genova, che prevede uno sconto del 50% riservato ai pazienti e ai loro accompagnatori su tutte le linee GNV (Sicilia, Sardegna, Spagna, Tunisia, Marocco).

GNV ha sponsorizzato il **Festival Suq di Genova**, un ideale bazar dei popoli (suq in arabo è "mercato", quindi luogo di incontro, scambio e convergenza). Si tratta di un teatro mercato mediterraneo, allestito ogni anno a giugno per una decina di giorni, al Porto Antico, che simboleggia lo scambio e l'incontro tra culture e tradizioni, merci e linguaggi, con una quarantina di botteghe di artigianato dal mondo e quindici cucine diverse.

70mila le presenze nei giorni di festival, che dal 1999 segna puntualmente l'estate genovese (dall'edizione 2011 ha il Patrocinio UNESCO e dal 2013 è inserito tra le best practices europee per l'intercultural).

MAPPA DEI PRINCIPALI INTERLOCUTORI DI GNV NELLA CITTÀ DI GENOVA



5. L'IMPATTO ECONOMICO

In questo studio vengono identificati e quantificati puntualmente o stimati indirettamente tre principali impatti di GNV sull'economia genovese:

- effetti diretti generati dall'attività dell'impresa**, nello specifico, il valore aggiunto, che rappresenta la ricchezza che annualmente viene prodotta dall'impresa a beneficio dei principali stakeholder, e i posti di lavoro, che a livello locale contribuiscono ad elevare il tasso di occupazione.
- effetti indiretti generati dagli acquisti di beni e servizi**, che l'Azienda effettua sul territorio genovese e che si propagano lungo la catena di fornitura. I beni e servizi acquistati da GNV necessitano a loro volta di ulteriori input che richiedono lavoro di altre imprese a monte, in un processo a cascata. Le stime sono riferibili ad ulteriore valore aggiunto prodotto e ad occupazione impiegata.
- effetti indotti** generati grazie al potere d'acquisto dei lavoratori impiegati in GNV e nelle imprese della filiera di fornitura. Gli stipendi del personale vengono in massima parte spesi e solo in minima parte risparmiati⁴. La spesa generata per il sostentamento delle famiglie genera a sua volta reddito per la produzione di beni e servizi, anche a livello locale, contribuendo pertanto al sostegno dell'economia locale.

Agli impatti sopra descritti, che vengono compresi nello schema "Schema degli impatti" a pagina seguente, in quanto direttamente collegabili alla realtà locale oggetto di questo studio, si sommano effetti nazionali che riguardano il contributo alle esportazioni e alla fiscalità in generale cui si fa riferimento nel paragrafo 5.4. (pag. 33)

5.1. Produzione del valore aggiunto

GNV ha prodotto nel 2013 un valore aggiunto caratteristico lordo di 85,5 milioni, in crescita del 14,4% rispetto all'esercizio precedente. Al netto delle componenti straordinarie, il valore aggiunto globale

lordo ha raggiunto 84,1 milioni, in crescita del 15,7%. Di questa creazione di ricchezza si sono giovati anzitutto gli stakeholder impegnati direttamente nelle attività aziendali. Al personale sono stati erogati 37,4 milioni, comprendenti le retribuzioni lorde, gli accantonamenti per il TFR e altre voci. Nelle buste paga sono entrati oltre 35,3 milioni. L'Azienda ha inoltre versato oltre 2,5 milioni di oneri sociali.

Con un valore aggiunto di 85,5 milioni, GNV ha contribuito a creare nel 2013, il 2,9% della ricchezza generata dall'economia del mare, 0,4% della ricchezza generata dal complesso delle attività economiche della provincia di Genova nel 2013.

5.2. Impatti indiretti (fornitori)

Le necessità di approvvigionamento di GNV possono essere classificate in tre grandi categorie:

- la fornitura di carburante
- la fornitura di beni e servizi amministrativi e marittimo-portuali
- la fornitura di beni e servizi relativi al soggiorno dei passeggeri (Hotelleries).

Nel 2013 l'Azienda ha pagato fatture a fornitori per un totale di 246,2 milioni. (in diminuzione del 15,3% rispetto all'esercizio precedente). I fornitori che operano a livello della provincia di Genova sono stati 154 e l'Azienda ha pagato fatture a loro favore per 64,6 milioni.

Il peso dei fornitori locali sul totale rappresenta quindi il 26%. Ciò significa che GNV mantiene a livello territoriale una parte non trascurabile dei propri costi, a favore dell'economia locale.

Pagando ai fornitori 246,2 milioni, di cui il 26% operanti nella provincia di Genova, GNV ha sostenuto direttamente l'economia locale immettendo nel sistema genovese 64,6 milioni.

⁴Banca d'Italia - I bilanci delle famiglie italiane nel 2012.

SCHEMA DEGLI IMPATTI



I TRASPORTI MARITTIMI MOLTIPLICATORI DI ECONOMIE

L'indotto di GNV una rete di settori, imprese, individui, di progettualità e di competenze, caratterizzata da trasversalità e integrazione



■ Esclusiva o prevalenza di operatori genovesi

**ATTRAVERSO
L'ATTIVAZIONE DELLA
CATENA DI FORNITURA,
IL LAVORO DI GNV
PRODUCE UN GIRO
D'AFFARI DI 968 MILIONI
NELL'ECONOMIA
NEL SUO COMPLESSO
E 203,8 MILIONI
SPECIFICAMENTE
A VANTAGGIO
DELL'ECONOMIA
GENOVESE**



5.3. Impatti indotti sulla filiera a monte e la capacità di acquisto del personale

Per il calcolo degli effetti economici indotti dall'attività di GNV viene applicato il **moltiplicatore specifico delle imprese di trasporti marittimi elaborato da Unioncamere, pari a 2,9 volte.**

Pertanto **il fatturato indotto da GNV sulle attività a monte viene stimato per il 2013 in 968 milioni⁵.**

Oltre a questo importante effetto, deve essere considerata inoltre la propensione al consumo delle famiglie generata dai salari e dagli stipendi erogati da Grandi Navi Veloci.

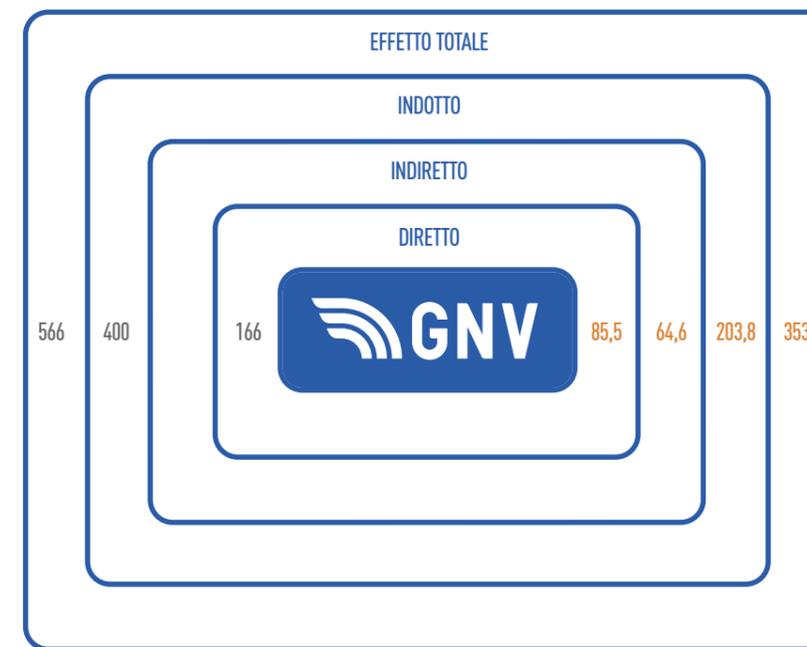
Questa entità può essere stimata applicando la propensione al consumo calcolata più di recente da Banca d'Italia (Bartiloro e Rampazzi 2013) a livello nazionale e riferita al 2011, pari all'88,1%.

Si può quindi sostenere che ulteriori 5,8 milioni spesi dalle famiglie del personale residente in provincia di Genova contribuiscono al sostegno della domanda di consumo, a favore delle attività economiche in generale.

5.4. Gli effetti nazionali: contributo alle esportazioni, contributo alla fiscalità generale.

L'attività di GNV esercita inoltre un ulteriore effetto di cui si giova il territorio genovese attraverso il sostegno economico alla comunità nazionale, rappresentato dalla quota di fatturato alle esportazioni e dal contributo alla fiscalità generale. Per quanto riguarda il primo aspetto, nel 2013 GNV ha realizzato all'estero una quota significativa del fatturato, inoltre nel corso dell'esercizio ha pagato tasse e imposte alla comunità nazionale per un totale di 2,4 milioni.

RIEPILOGO DEI CONTRIBUTI ECONOMICI DI GNV ALL'ECONOMIA GENOVESE NEL 2013



968

Milioni di euro il giro d'affari prodotto

5,8

Milioni di euro spesi dal personale genovese a sostegno dell'economia nazionale

203,8

Milioni di euro di indotto nell'economia genovese

Occupazione

Economia

⁵ Come meglio specificato nella nota metodologica, questo dato è stimato moltiplicando il valore della produzione pari a 333,8 mln per il coefficiente di 2,9 fornito da Unioncamere.

6. L'IMPATTO SOCIALE

Per impatti sociali si intendono una serie di conseguenze dell'attività aziendale sul territorio, che vanno dalla creazione di posti di lavoro a livello locale, sia direttamente con le assunzioni, sia indirettamente attraverso i processi indotti di cui si è detto nel precedente capitolo. Si tiene inoltre conto della qualità dei posti di lavoro generati direttamente, con riferimento alla stabilità dell'impiego, alla qualità e sicurezza dell'ambiente di lavoro e all'impegno aziendale nel welfare integrativo, a favore dei propri dipendenti e del settore marittimo in generale. Anche le politiche giovanili perseguite da GNV, con riferimento all'orientamento professionale e all'incoraggiamento delle vocazioni marittime, esercitano significativi effetti nella sfera sociale, così come i vantaggi sistemici del cabotaggio, che rappresenta gran parte dell'offerta di GNV.

6.1. Il contributo diretto all'occupazione locale

L'Azienda ha sempre considerato prioritario l'obiettivo della difesa dei livelli occupazionali e ha sempre investito nella crescita del capitale umano. Anche nella situazione di difficoltà determinata negli anni successivi allo scoppio della crisi, GNV ha difeso i livelli occupazionali per non disperdere il patrimonio di competenze ed esperienza rappresentato dal proprio personale. Basti ricordare in proposito l'accordo del 22 novembre 2012, con cui GNV, malgrado la grave situazione di crisi in atto a livello mondiale, confermava il mantenimento dei livelli occupazionali del personale amministrativo e del personale marittimo. Nel 2013 GNV ha occupato mediamente 236 residenti nella provincia di Genova fra personale di terra che lavora sul territorio e personale imbarcato.

Il contributo occupazionale complessivo di GNV è di 910 posti di lavoro al 31 dicembre 2013. Nell'ambito della provincia di Genova, a fine esercizio i posti di lavoro sono 166.

L'Azienda contribuisce all'occupazione locale perseguendo una strategia responsabile, nella convinzione che, in un mercato altamente competitivo e aperto alla concorrenza internazionale, i posti di lavoro debbano corrispondere al fabbisogno avanzato di GNV

A GENOVA GNV RAPPRESENTA PER I GIOVANI UN'OCCASIONE DI ORIENTAMENTO, DI FORMAZIONE E DI AVVIO ALLE PROFESSIONI MARITTIME

in termini di contenuti professionali aggiornati, e competenze tecnologiche d'avanguardia. Per questo GNV è impegnata costantemente nella formazione dei profili aziendali, in collaborazione con le istituzioni locali, principalmente Regione Liguria e Provincia di Genova, impegnandosi ad assumere gran parte degli allievi che hanno completato i programmi di formazione. Nel corso del 2013, ad esempio, GNV ha assunto oltre il 60% degli allievi del Corso per "assistenti d'ufficio di bordo", organizzato con il contributo del Regione.

6.2. Il contributo alla stabilità dei posti di lavoro, alla continuità dell'impiego e alla qualità e sicurezza del lavoro.

GNV si impegna a perseguire un costante miglioramento della qualità del lavoro privilegiando rapporti di lavoro stabile e contratti a tempo indeterminato. In aggiunta ricorre a rapporti di lavoro a termine in risposta a specifiche esigenze. Inoltre **GNV investe costantemente risorse e competenze per assicurare i massimi livelli di sicurezza sulle navi e nei porti e garantire la salute dei lavoratori ben oltre quanto previsto dalla legge.** L'andamento del tasso di infortuni e dell'indice di gravità degli stessi, evidenziato nei grafici che seguono, è in costante miglioramento. Nel corso del 2013 si sono verificati 6 infortuni dei quali 3 in itinere.

Dal 2012 GNV vanta, prima compagnia di navigazione in Italia, la **certificazione OHSAS 18001:2007**, rilasciata dal Lloyds Register Quality Assurance. Il certificato attesta l'applicazione volontaria di un sistema di controllo per la sicurezza e la salute dei lavoratori, che sopravanza il rispetto delle norme di legge.

ANDAMENTO DEL TASSO INFORTUNI



— Tasso infortuni: rapporto fra numero infortuni e numero ore lavorate x 1.000.000

ANDAMENTO DELL'INDICE DI GRAVITÀ



— Indice gravità: rapporto fra giornate di lavoro perse e numero delle ore lavorate x 1.000.000

6.3. Il contributo al sostegno del welfare nel settore marittimo

GNV partecipa direttamente al **Comitato Territoriale di Genova per il Welfare della Gente di Mare**, presieduto dal Comandante della Capitaneria di Porto e di cui fanno parte autorità locali, enti assistenziali e i principali operatori del cluster marittimo. Il Comitato, ha lo scopo di assistere e tutelare il personale marittimo presente nel porto di Genova e di migliorarne le condizioni di vita. Il Comitato opera in conformità con l'International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN), l'organizzazione che promuove il benessere dei marittimi in tutto il mondo. Il Comitato collabora stabilmente con l'associazione assistenziale Stella Maris, che mobilita il volontariato a favore della gente di mare.

GNV collabora al progetto "S.O.S. - Stress On Ships", elaborato dalla Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile e ammesso al sostegno dell'Unione Europea, sulle linee di finanziamento del Lifelong Learning Programme. L'iniziativa mira alla realizzazione di un nuovo programma di addestramento che insegna ai futuri lavoratori marittimi, o a chi già lavora sulle navi, a riconoscere, in se stesso e negli altri, stati insorgenti di stress durante il lavoro a bordo, e a gestirli in modo che non abbiano effetti negativi sull'efficienza lavorativa e sulla sicurezza.

6.4. GNV per i giovani

GNV dedica particolare attenzione al mondo giovanile, attraverso il contributo occupazionale e l'incoraggia-

mento alla diffusione delle vocazioni marinare. GNV adotta politiche di orientamento al lavoro nel settore specificamente rivolte ai giovani.

A Genova sono partner di GNV nella formazione:

- Accademia Italiana della Marina Mercantile
- Istituti per la logistica e i trasporti (ex istituti nautici)
- Istituti alberghieri
- Facoltà d'Ingegneria
- Facoltà di Economia

Ogni anno GNV è sede di stage per molti istituti di formazione. Nel 2013 sono stati ospitati 109 stagisti, quindi con un rapporto di 1 a 10 rispetto alla consistenza complessiva del personale.

GNV, insieme alla Capitaneria di Porto è la realtà genovese più aperta alle esperienze di alternanza scuola-lavoro.

GNV partecipa inoltre al **Progetto Rotta Polare**: porto, logistica, mare, che ha come capofila l'Accademia Italiana della Marina Mercantile. Si tratta di uno dei dieci poli di formazione tecnico-professionale riconosciuti dalla Regione Liguria, che vede la collaborazione di istituti tecnici, enti di formazione e aziende, allo scopo di rendere efficaci i percorsi formativi per la preparazione tecnica dei giovani nel settore dell'economia del mare.

Il progetto punta a valorizzare il contributo delle imprese nella definizione dei fabbisogni formativi, a portare nelle aule le competenze del lavoro e ad aprire i percorsi di istruzione tecnica e professionale con visite e stage in azienda.

Tab. 5 – Provenienza degli stagisti presso GNV nel 2013

PROVENIENZA	A BORDO	FUORI BORDO	TOTALE
Accademia Italiana della Marina Mercantile	-	17	17
Istituto Nautico di Genova	40	10	50
Istituto Alberghiero di Genova	32	-	32
Facoltà d'Ingegneria	-	7	7
Facoltà di Economia	-	3	3
Nel complesso	82	37	109

L'obiettivo è anche quello di rafforzare il rapporto tra il sistema dell'istruzione e della formazione, tra il sistema della ricerca tecnologica più avanzata e il mondo del lavoro. GNV è impegnata nella progettazione di nuove figure professionali, meglio in grado di rispondere alle esigenze del mutamento tecnologico in atto.

Nel 2013 L'Azienda ha progettato e gestito un nuovo corso presso la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile volto alla formazione di una nuova figura di sottufficiale Assistente d'Ufficio alle comunicazioni, destinato a sostituire la vecchia figura dell'ufficiale radio-telegrafista.

Il programma, di durata annuale ha comportato 610 ore di lezione, di cui 210 (6 settimane) di stage a bordo, formazione multilingue, informatica, contabilità, comunicazione e organizzazione aziendale; i giovani ammessi al percorso di formazione sono stati 12, di cui 8 destinati a trovare occupazione a bordo della flotta GNV.

In questa prospettiva, l'Azienda partecipa al **Progetto Orions⁶**, finanziato con il Fondo Sociale Europeo, che intende favorire l'occupabilità futura dei giovani, particolarmente importante in un momento in cui la disoccupazione giovanile ha raggiunto valori estremamente elevati anche in provincia di Genova.

6.5. Il contributo indiretto all'occupazione locale, attraverso l'occupazione dei fornitori

Nel corso dell'esercizio 2013 GNV ha sostenuto costi intermedi della produzione che hanno superato i 246 milioni. Queste risorse hanno sostenuto l'occupazione delle imprese fornitrici, moltiplicando l'effetto occupazionale diretto dell'Azienda.

Il lavoro indotto dall'attività di GNV sulla catena di fornitura dell'economia genovese genera un'occupazione ulteriore di 400⁷ posti di lavoro

L'effetto occupazionale indiretto è stato stimato utilizzando i parametri illustrati nella nota metodologica.

⁶ Si veda in specifico il box dedicato al paragrafo 8.3 (pag. 45).
⁷ Come meglio specificato nella nota metodologica, questo dato è stimato moltiplicando il numero degli occupati in GNV su Genova pari a 166 per il coefficiente di 2,41 fornito da Censis.

6.6. I vantaggi sistemici del cabotaggio

La Decisione 884/2004 del Parlamento Europeo, Articolo 12 bis, dichiara che la rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da sviluppare e migliorare i collegamenti marittimi, rendendoli redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci, onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non escludono il trasporto misto di persone e merci.

GNV è un importante attore di questo progetto, operando nell'area mediterranea in collegamento con i principali porti secondo la direttrice Nord-Sud.

610

Le ore di corso dedicate alla formazione di una nuova figura di sottufficiale Assistente d'Ufficio alle comunicazioni

109

Stagisti ospitati nel 2013

210

Ore di stage tra pratica a bordo, formazione multilingue, informatica, contabilità, comunicazione e organizzazione aziendale

GNV È IMPEGNATA NELLA GESTIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI ATTRAVERSO IL RIGOROSO RISPETTO DELLE NORMATIVE DI SETTORE E L'ADOZIONE DI SOLUZIONI TECNOLOGICHE VOLTE AL RISPARMIO ENERGETICO

7. L'IMPATTO AMBIENTALE

Come tutti i mezzi di trasporto, le navi esercitano un importante impatto ambientale, dato dalla loro stazza, dal conseguente impiego di generatori di grande potenza e dal fatto che una nave è anche una struttura abitativa, dotata di tutti gli impianti tipici di un grande albergo. Poiché il presente studio si occupa del rapporto tra GNV e la città di Genova, gli impatti ambientali considerati non sono quelli esercitati durante la navigazione in mare aperto, ma quelli dovuti alla permanenza e alla movimentazione in porto.

7.1. Gli effetti dello stazionamento delle navi GNV nel porto di Genova

Le navi che stazionano nel porto producono impatti sul suolo, nell'acqua e nell'aria.

Gli impatti sul suolo riguardano i rifiuti solidi, che vengono suddivisi in rifiuti urbani, perché derivanti dal soggiorno dei passeggeri e dei mezzi trasportati, in residui di carico e in rifiuti derivanti dall'utilizzo e manutenzione dei macchinari. Data la natura delle attività di GNV i residui di carico risultano trascurabili, mentre i rifiuti urbani hanno la prevalenza e comprendono anche i rifiuti speciali. GNV si conforma alle regole di raccolta e smaltimento dei rifiuti stabilite

dall'Autorità Portuale, come previsto dalla legge. Gli impatti nell'acqua riguardano dispersioni liquide o cadute di rifiuti. GNV rispetta il divieto di rilascio di qualsiasi sostanza in mare e predispone le condizioni più idonee ad evitare sversamenti accidentali. Gli impatti nell'aria riguardano emissioni inquinanti derivanti dalla combustione di carburante (anidride solforosa SO₂, ossidi di azoto NO, NO₂ NO_x e particolato PM₁₀). La concentrazione di questi elementi inquinanti dipende dal volume del traffico portuale ma anche dalle condizioni meteorologiche, in particolare dalla velocità e dalla direzione del vento. Le emissioni acustiche, riguardano invece principalmente l'attività di riparazione navale e non presentano rilevanza per le navi in stazionamento.

Le navi di GNV contribuiscono al rispetto dei parametri ambientali previsti dalla legge. Il rapporto ambientale più recente, redatto dall'Autorità portuale di Genova si riferisce al 2011 e sottolinea come la fonte più rilevante di inquinamento dell'aria sia dovuta al traffico veicolare in entrata e uscita dalle navi (Autorità Portuale di Genova, 2012). Per il periodo di permanenza nel porto, GNV utilizza per le proprie navi esclusivamente gasolio, come previsto dalla normativa, per alimentare i generatori di energia.

Grandi Navi Veloci partecipa da anni attivamente al **monitoraggio delle misurazioni meteorologiche e delle rilevazioni oceanografiche**, collaborando fin dal 1999 con il Centro Ricerche Ambiente Marino a Santa Teresa dell'Enea, **l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile.**

Grandi Navi Veloci ha messo a disposizione due traghetti per il **progetto europeo E-SURFMAR di EUMETNET**, che ha come obiettivo l'installazione di sensori per le misurazioni atmosferiche a bordo di navi che operano nei mari europei: i dati raccolti in mare, infatti, sono molto utili per migliorare la qualità delle previsioni meteorologiche sull'Europa e sui bacini marini stessi.

Nel 2010 è stato installato il sensore Baros++ a bordo della

m/n La Superba, e lo scorso 3 giugno 2012 a bordo della M/n Excellent è stato installato il sensore Baros, che registrano rispettivamente la pressione, la temperatura e l'umidità atmosferiche: i dati vengono trasmessi via satellite a METEO-FRANCE, e immediatamente diffusi ai centri di ricerca meteorologici dei paesi del consorzio EUMETNET.

Le misurazioni oceanografiche, svolte in collaborazione con la sezione Atlantic Oceanographic & Meteorological Laboratory del National Oceanic and Atmospheric Administration, partner del progetto, sono attive dal 2010 sulla linea Genova-Palermo, e a partire da Maggio 2012 si effettuano rilevazioni con frequenza trimestrale sulla linea Genova-Tangeri: i dati raccolti vengono utilizzati sia per studi climatologici che per il forecast marino.

7.2. Le politiche di risparmio energetico e il loro impatto sul porto di Genova

Le navi che stazionano nel porto producono impatti sul suolo, nell'acqua e nell'aria. GNV ritiene strategico il risparmio energetico, poiché circa il 35% dei ricavi viene destinato a coprire i costi del carburante. L'Azienda è quindi costantemente impegnata nell'adozione di tutte le misure tecnologiche e gestionali atte a ridurre i consumi energetici⁸. La riduzione dei consumi energetici contribuisce alla tutela dell'ambiente e rappresenta un beneficio per l'intera collettività. Per queste ragioni GNV ha adottato un programma di efficienza energetica (Ship Energy Efficiency Management Plan), che ha lo scopo di individuare e applicare le migliori soluzioni disponibili alle navi della flotta, secondo linee guida proposte dall'International Maritime Organization. Queste linee raccomandano, tra l'altro, l'applicazione volontaria del Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), criterio standard internazionale per la misurazione dell'efficienza energetica delle navi.

L'adozione da parte della International Maritime Organization (IMO) di misure cogenti per tutte le navi a partire dal 2013 comporta una significativa riduzione delle emissioni, oltre a sostanziali risparmi di costo nell'industria dei trasporti marittimi.

In accordo con le direttive dell'IMO (International Maritime Organization), l'Azienda ha adottato soluzioni tecniche in grado di ottenere tangibili risultati in questo campo, attraverso la ricerca continua, il monitoraggio, la progettazione e la sperimentazione.

Tra le recenti soluzioni devono essere ricordate:

- l'adozione di vernici siliconiche per gli scafi, allo scopo di ridurre la formazione delle alghe e favorire lo scorrimento dell'acqua sullo scafo;
- la progressiva sostituzione dei propulsori delle navi, con impianti a maggiore efficienza;
- la sostituzione delle lampade tradizionali con sistemi di illuminazione a led, che assicurano risparmi energetici dal 50% all'80% e che, non emettendo calore, producono anche un minore consumo degli impianti di raffrescamento a bordo;

GNV HA ADOTTATO UN PROGRAMMA DI EFFICIENZA ENERGETICA (SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT PLAN) CHE HA LO SCOPO DI INDIVIDUARE E APPLICARE LE MIGLIORI SOLUZIONI DISPONIBILI AL FINE DI RIDURRE I CONSUMI ENERGETICI CONTRIBUENDO ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE

- nel corso del 2013 sono state realizzate soluzioni di efficienza riguardanti i consumi energetici derivanti dal sistema di ventilazione della sala macchine della M/v La Suprema.

Di queste misure, alcune non hanno un effetto immediato sulla riduzione dell'impatto ambientale in porto. L'adozione delle vernici siliconiche e di propulsori più efficienti dispiega i propri effetti principalmente in mare aperto ed è a sua volta influenzata dalla velocità di crociera. La sostituzione delle lampade

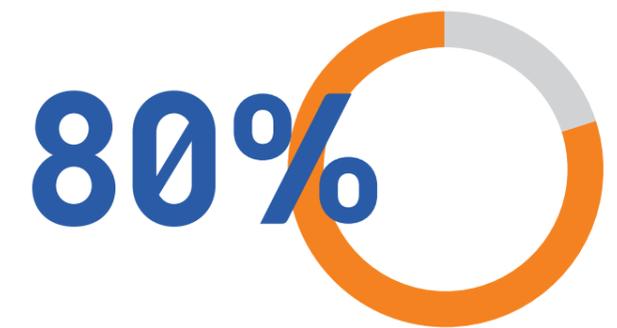
Nel settembre 2013 a Palazzo San Giorgio, sede della Autorità Portuale di Genova, GNV ha contribuito alla quinta edizione del Port Shipping Tech, partecipando alla tavola rotonda Green Shipping Summit: **Le tecnologie per l'efficienza ambientale delle navi**, e illustrando le soluzioni tecniche che hanno permesso un risparmio reale dei consumi della flotta e una riduzione sensibile dell'impatto ambientale.



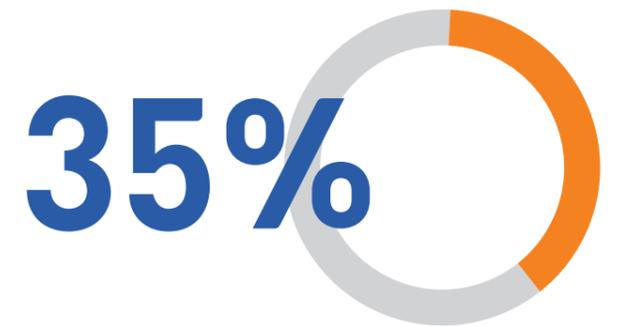
e il nuovo sistema di ventilazione esercitano invece un effetto diretto anche durante la permanenza in porto.

Nel 2013, in collaborazione con ABB, sono state realizzate soluzioni di efficienza riguardanti i consumi energetici derivanti dal sistema di ventilazione della sala macchine della M/v La Suprema. Nei primi cinque mesi di applicazione, il nuovo sistema di ventilazione ha portato ad un risparmio energetico medio del 35% complessivo. I minori consumi energetici si traducono in un minore utilizzo di combustibile da parte dei generatori della nave, determinando minori costi di esercizio, l'abbattimento delle emissioni di CO₂, stimabili in oltre 50 tonnellate al mese, oltre alla possibilità di monitoraggio in tempo reale delle performance del sistema, all'affidamento in sicurezza al sistema automatico di regolazione della ventilazione e alla possibilità di passaggio al controllo manuale in caso di necessità.

A partire dal 2011 il Porto di Genova è stato interessato alla progressiva elettrificazione delle banchine, partendo dall'area delle riparazioni navali. Qualora questo sistema fosse generalizzato, darebbe la possibilità di spegnere i motori alle navi ormeggiate, che potrebbero soddisfare i propri fabbisogni di energia elettrica collegandosi direttamente alla rete di terra. Il sistema, chiamato Cold Ironing, permetterebbe quindi di azzerare le emissioni, con beneficio dell'intero bacino portuale. **L'Autorità del Porto ha calcolato che l'abbattimento di emissioni sarebbe di circa 10.000 t. di CO₂ all'anno.** Dal punto di vista dei costi, è stato stimato che l'approvvigionamento di energia on-shore risulta economicamente conveniente a partire da un costo del carburante superiore a 450 dollari a tonnellata (ABB 2010). Le difficoltà tecniche di generalizzazione di questa soluzione risiedono nella necessità di uniformare i parametri elettrici dei circuiti e i collegamenti delle navi e nell'elevato fabbisogno di elettricità da parte delle grandi navi. Si può stimare che una nave della flotta GNV abbia un fabbisogno di elettricità intorno a 5 Mw/h. GNV guarda comunque con favore agli studi finalizzati a questo tipo di innovazione ed è disponibile a fornire la massima collaborazione per la loro realizzazione.



Risparmio energetico dovuto alla sostituzione delle lampade tradizionali con sistemi di illuminazione a led



Risparmio energetico dovuto all'ottimizzazione del nuovo sistema di ventilazione



Chilogrammi di emissioni di CO₂ ridotte grazie al nuovo sistema di ventilazione

⁸ Vedi box pag. 45 "Abb Energy Efficiency Award".

8. L'IMPATTO CULTURALE

Ogni impresa, in diversa misura, contribuisce a produrre cultura (Gagliardi 1986). Nel caso di GNV questo è particolarmente vero, date le caratteristiche specifiche in cui l'Azienda opera (la cultura del mare), il know how di cui è portatrice e la cultura aziendale propria di GNV. La cultura d'impresa si sviluppa in tre direzioni distinte, che riguardano:

1. la condivisione dei valori aziendali e delle conoscenze tecniche interne, alimentate dalla formazione continua e dall'apprendimento sul lavoro;
2. il perseguimento costante dell'innovazione nel settore, attraverso l'adozione delle migliori tecnologie, supportate da adeguati investimenti;
3. il contributo al sostegno e alla diffusione della cultura marinara a Genova, attraverso iniziative aperte ai giovani e alla cittadinanza.

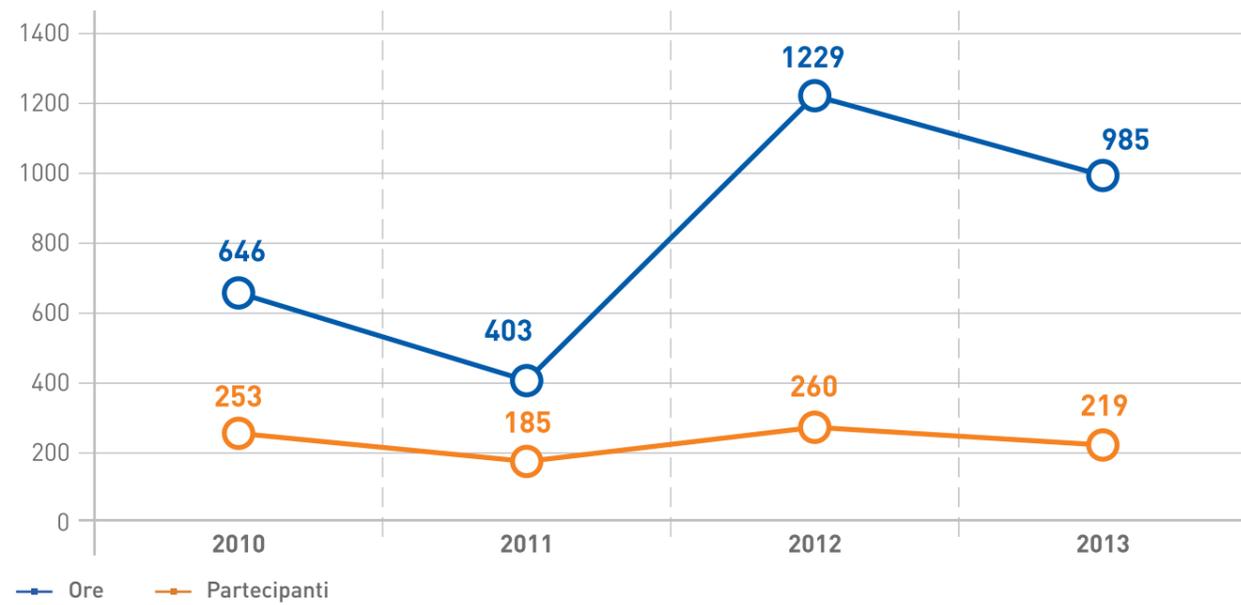
8.1. La valorizzazione del capitale umano

GNV attribuisce alla formazione del personale un ruolo centrale, in grado di migliorare la produttività

aziendale, la qualità dei servizi offerti, l'innovazione organizzativa e tecnologica, la sicurezza del personale e dei passeggeri, l'impatto ambientale delle attività. Per questo l'Azienda è costantemente impegnata nell'offerta formativa, in collaborazione con enti e istituzioni che offrono formazione tecnica nella città di Genova.

Nel 2013 GNV ha organizzato 23 corsi specialistici, indirizzati a 219 lavoratori, per un valore complessivo di € 133.000, al netto del costo del personale impegnato. Questi corsi hanno coinvolto anche la formazione a livello provinciale, il Fondo Sociale Europeo e Fondimpresa e hanno riguardato la crescita delle competenze in ambito tecnico-professionale, la sicurezza, le competenze linguistiche, sia del personale viaggiante che di terra. L'attività formativa di GNV è quindi frutto della collaborazione tra settore pubblico e privato. Nel corso dell'esercizio il contributo economico degli enti pubblici ha coperto il 75% dei costi vivi, mentre l'Azienda ha assicurato anche la docenza e la progettazione, allo scopo di poter offrire pacchetti formativi che sono stati talvolta utilizzati anche in ambito nazionale.

L'IMPEGNO COSTANTE DI GNV PER LA CRESCITA DEL CAPITALE UMANO (ORE DI FORMAZIONE EROGATE E N. PARTECIPANTI)

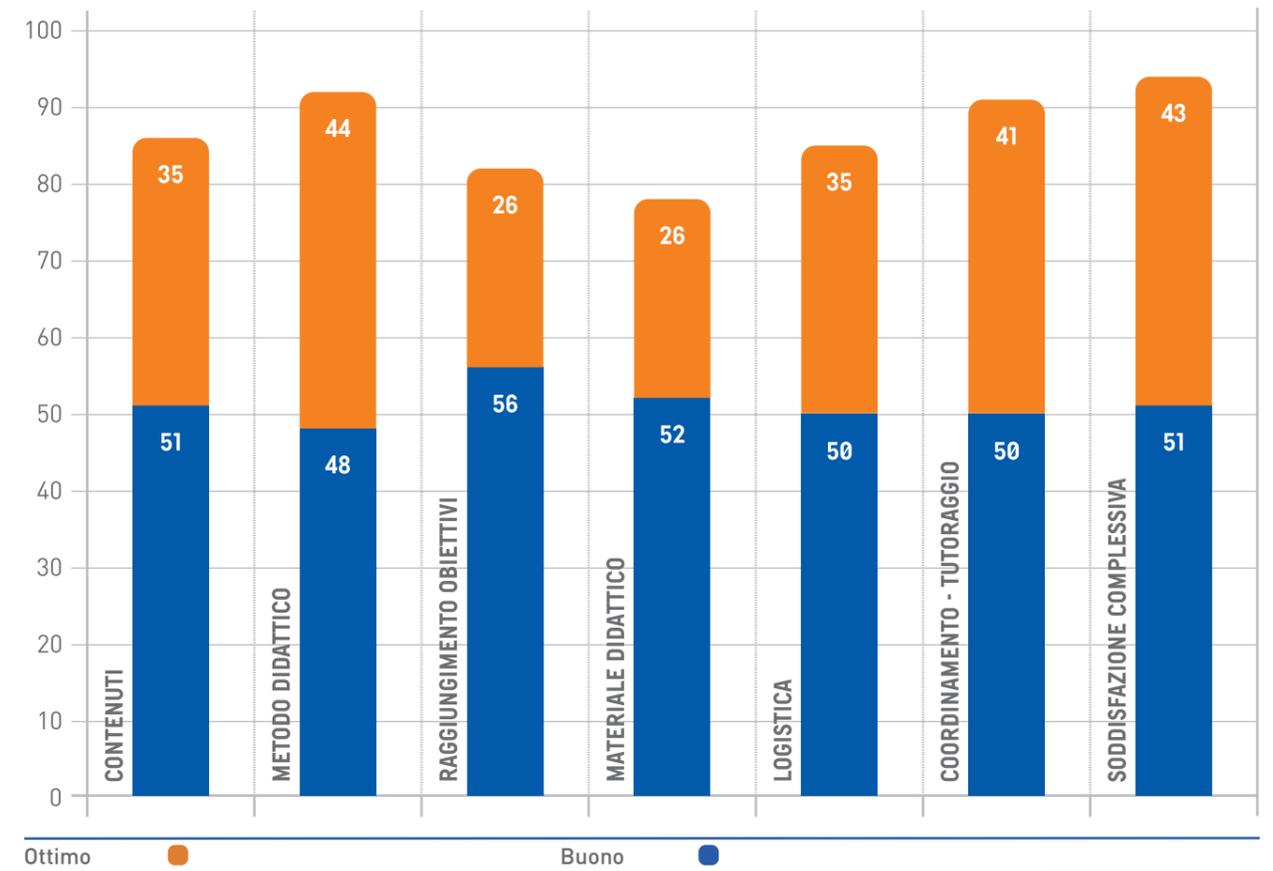


La collaborazione con l'Accademia Italiana della Marina Mercantile

Un esempio importante del contributo di GNV all'attività di formazione è rappresentato dalla costante partecipazione ai programmi formativi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, istituita per la preparazione degli allievi ufficiali della flotta mercantile nazionale e di altri paesi. Si tratta di un'istituzione nata per permettere ai giovani diplomati tecnico-nautici di ricevere quella formazione teorica e pratica, costantemente allineata alle tecnologie più avanzate e alle normative aggiornate, indispensabile per accedere ai titoli marittimi

necessari ad intraprendere la carriera di ufficiale di coperta e di macchina a bordo delle navi mercantili. Il 21 settembre 2011, alla presenza delle autorità civili, militari e religiose e dei rappresentanti del cluster marittimo genovese, l'amministratore delegato di GNV ing. Roberto Martinoli ed il Presidente dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile Prof. Eugenio Massolo, hanno formalizzato la costituzione del Centro di Formazione di GNV presso l'Accademia. L'Azienda è tra le poche del settore ad avere un centro di formazione proprio.

GIUDIZI ESPRESSI DAI PARTECIPANTI AI CORSI DI FORMAZIONE NEL 2013



8.2. Il contributo allo sviluppo e all'innovazione di settore

GNV considera l'innovazione un fattore strategico di successo aziendale e dedica costantemente ad essa risorse economiche ed umane di rilievo. In particolare, le direzioni verso cui l'innovazione viene perseguita riguardano l'efficienza energetica, la sicurezza e il miglioramento sistemico del settore, attraverso l'adesione ai programmi delle autostrade del mare.

I vantaggi diretti e indiretti delle autostrade del mare

La sostituzione di gran parte del percorso autostradale con la movimentazione marittima nelle rotte nazionali nord-sud comporta alcuni vantaggi diretti e numerosi vantaggi indiretti, per la collettività. Anzitutto si ottiene una diversa composizione dei costi diretti di trasporto, per cui il costo della tratta marittima controbilancia il risparmio di carburante e gli altri costi di gestione dei mezzi (lubrificante, pneumatici, manutenzione).

L'introduzione degli incentivi pubblici (eco-bonus) a partire dal 2011 permette di rendere direttamente competitivi i costi del cabotaggio rispetto a quelli terrestri ed è giustificata dai vantaggi sistemici che

si ottengono togliendo mezzi dalle strade:

- **minore intensità del traffico** e conseguente minore rischio di incidenti, anche attraverso la riduzione delle infrazioni al codice della strada;
- **minori consumi di carburante** e conseguente abbattimento dell'inquinamento atmosferico; è possibile stimare ad esempio che sulla rotta Genova Palermo le emissioni di CO₂ vengono abbattute di 2,7 volte⁹.
- **risparmio dei tempi di viaggio**, tenendo conto dei tempi di sosta che l'autista deve effettuare per legge in una tratta di lunga percorrenza;
- **maggiore certezza dei tempi di percorrenza**, che non sono influenzati dalle condizioni di traffico, spesso poco prevedibili.

Il confronto tra consumi su mare e consumi su strada deve inoltre tenere conto che negli ultimi 25 anni lo sviluppo tecnologico ha ottenuto maggiori guadagni di efficienza dei motori marini, rispetto a quelli dei motori per veicoli terrestri. Confrontando infatti le emissioni di CO₂ di un TIR euro 4 con un quelle di TIR euro 0, si ottengono miglioramenti del 26%, mentre le emissioni di motori marini come quelli utilizzati dalle navi Ro-Ro hanno ottenuto nello stesso

Le autostrade del Mare

La Commissione Europea ha accordato al **Programma delle Autostrade del Mare** una posizione di rilievo, dedicando particolare attenzione (e risorse) a quelle iniziative orientate a spostare quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima, garantendo allo stesso tempo un servizio logistico integrato, più efficiente, rispettoso dell'ambiente ed in continuità quindi con le **politiche comunitarie di mobilità sostenibile**.

Le strategie approvate dall'Unione Europea mirano ad indirizzare il trasporto merci su vettori alternativi al trasporto su gomma per evitare la congestione stradale e contenere le emissioni dei camion.

Questi indirizzi si basano su:

- una forte integrazione tra le reti modali per migliorare

l'efficienza della mobilità multimodale;

- l'incentivazione delle modalità di trasporto alternative a quella stradale, come il trasporto marittimo;
- il potenziamento delle interconnessioni della rete ferroviaria con i porti, al fine di creare una rete multimodale integrata in grado di assorbire le quote crescenti degli scambi commerciali internazionali.

In Italia, le autostrade del mare sono state incoraggiate dalla legge 265 del 2002, che ha introdotto gli ecobonus a favore delle imprese di autotrasporti che trasferiscono il traffico dal tutto strada al combinato strada-mare. Il Piano nazionale della logistica 2012-2020 ha ribadito l'importanza strategica delle autostrade del mare.

ABB Energy Efficiency Award

Il 29 maggio scorso GNV ha vinto l'**ABB Energy Efficiency Award**, edizione 2014, per la realizzazione dei nuovi sistemi di ventilazione modulata a bordo della M/n La Suprema, che regolano in modo automatico e ottimale il fabbisogno per l'approvvigionamento dell'aria comburente, dell'aria di raffreddamento dei motori e di mantenimento delle temperature ambientali corrette.

periodo miglioramenti superiori al 50% (Confcommercio Federlinea 2014).

Nel corso del 2013 GNV ha trasportato 1.758 km lineari di veicoli, che sono stati sottratti alla rete stradale, contribuendo quindi a ridurre l'intensità del traffico e ad aumentare la sicurezza stradale, riducendo la relativa incidentalità.

GNV è consapevole che una parte significativa dei tempi di percorrenza, che possono rendere competitivo il cabotaggio rispetto al trasporto terrestre, consistono nelle operazioni di imbarco e di sbarco, compresi i tempi necessari per i controlli di dogana, in caso di tratte internazionali. Per questo l'Azienda è impegnata nel miglioramento continuo delle procedure intermodali e nella collaborazione con gli Enti, le Autorità e le imprese coinvolte, attraverso consolidate modalità di assistenza e partnership. La riduzione dei tempi di imbarco e di sbarco e l'integrazione delle operazioni consente miglioramenti sia di tipo economico che di gestione delle risorse con vantaggi reciproci di tutte le parti coinvolte.

Il divieto di circolazione dei mezzi pesanti nei giorni critici degli spostamenti turistici rappresenta un ulteriore incentivo al cabotaggio e testimonia l'importanza delle autostrade del mare attivate da GNV come modalità di trasporto sicura ed ecologica.

L'innovazione tecnologica in ambito energetico

L'attenzione continua all'efficienza energetica rap-

presenta per GNV una strategia costante, in grado di mantenere competitiva l'azienda sul mercato, ma anche di ridurre gli impatti ambientali complessivi in navigazione. Questa strategia contribuisce all'innovazione del settore e a sua volta genera una domanda di sviluppo tecnologico che viene in gran parte soddisfatta da aziende che operano nel territorio genovese.

8.3. Il contributo al sostegno di una cultura marinara a Genova

GNV ritiene che il destino della città di Genova continui a dipendere dal legame storico con il mare e con il suo porto. Questo legame è fatto di professioni accomunate dall'esperienza del mare e dalla condivisione di saperi che hanno a che fare con il know how specifico dell'attività marinara. **La cultura marinara unisce la tradizione con lo sviluppo delle tecnologie e delle competenze più avanzate, si nutre della ricerca e della sperimentazione e si basa sui valori della solidarietà, dell'aiuto reciproco e del senso di squadra.** Questa cultura e questi valori fanno parte costitutiva del clima organizzativo di GNV e sono tuttora condivisi dai cittadini genovesi che ancora dipendono dal mare. L'Azienda ritiene che questa cultura debba essere difesa e alimentata, perché rischia di perdere terreno e di diventare marginale nell'identità cittadina.

Per questo GNV partecipa in modo ricorrente e programmatico alle iniziative pubbliche e private che la sostengono, attraverso interventi di orientamento alle professioni del mare rivolti ai giovani e mettendo a disposizione le proprie navi per le visite a bordo.

ORIONS (Orientamento e RIOrientamento Nelle Scuole)

È un progetto della Provincia di Genova con il sostegno del Fondo Sociale Europeo, che prevede l'organizzazione presso gli istituti secondari di secondo grado di seminari di orientamento al mondo del lavoro, dell'università e dei corsi post diploma, destinati alle classi quarte delle scuole.

⁹ Il calcolo viene fatto confrontando una motrice euro 4 con una nave dotata di aggiornati sistemi di risparmio energetico, come quelli allestiti sulle più recenti navi Ro-Ro della flotta GNV. Il calcolo tiene anche conto del diverso impatto ambientale dei rispettivi carburanti.

La terza edizione del progetto **ORIONS** (anno scolastico 2012/13) ha visto l'adesione di 34 istituti scolastici superiori genovesi e la partecipazione ai seminari di circa 4000 studenti. Sono stati organizzati più di 100 seminari, che hanno riguardato tutti i principali argomenti relativi al mondo del lavoro e alle scelte possibili dopo il diploma, a partire da quella universitaria. GNV ha partecipato illustrando la specificità delle professioni del mare e sostenendo la cultura marinara nelle scuole genovesi, mediante la presentazione di esperienze e testimonianze.

8.4. Il contributo di GNV al ruolo di Genova come ponte del Mediterraneo

Un'ulteriore importante funzione giocata da GNV a favore di Genova e del suo porto è rappresentata dal ruolo di connettore tra i paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Fin dal lancio della Euro-Mediterranean Partnership (EUROMED), firmata a Barcellona dall'Unione Europea e da altri 16 paesi si affacciano sul Mediterraneo, il tema dello scambio economico, culturale e politico attraverso il Mediterraneo ha acquistato crescente importanza (Euro-Mediterranean Conference 1995).

Con la crisi globale i paesi europei hanno visto un sensibile rallentamento delle loro economie, mentre i paesi della sponda Sud del Mediterraneo si sono giovati di ritmi di sviluppo significativi e spesso duraturi. Queste condizioni hanno favorito gli scambi di beni e servizi tra le due sponde e una crescente mobilità di persone e capitali, a beneficio di entrambi i versanti del Mediterraneo.

In questo contesto **GNV svolge una funzione indispensabile nell'offrire i necessari collegamenti tra le due sponde del Mediterraneo, assicurando a Genova una posizione di rilievo in questi flussi.**

Occorre inoltre ricordare che nell'ambito del traffico portuale genovese, GNV ha coperto nel 2013 il 53,5% del transito Ro-Ro in metri lineari, il 39,5% del transito passeggeri su traghetti e il 39,1% del traffico di auto al seguito, riconfermando la posizione centrale in questo segmento (Stazioni Marittime 2014).

PERCENTUALI DI COPERTURA DEL TRAFFICO PORTUALE GENOVESE DA PARTE DI GNV



Il progetto Sail0r per conoscere le professioni del mare

L'11 novembre 2013 è salpata da Genova la nave La Suprema di GNV con a bordo 457 studenti di 13 scuole provenienti da tutta Italia, 13 insegnanti accompagnatori, 24 tutor di bordo selezionati tra gli studenti dell'Accademia della marina mercantile, gli istituti nautici di Genova e Camogli e i volontari della Guardia Costiera Ausiliaria. L'intervento pionieristico è nato dall'idea dell'Unità Operativa Orientamento dell'Agenzia Liguria Lavoro per migliorare la conoscenza delle professioni del mare ed è consistita in cinque giorni di orientamento, navigando a bordo di una nave. L'iniziativa si è basata sulla collaborazione operativa Ufficio Scolastico Regionale, Compagnia di navigazione GNV, Accademia della Marina mercantile e Istituto Tecnico San Giorgio di Genova.

CONFRONTO TRA I TASSI DI SVILUPPO DEI PAESI A NORD E A SUD DEL MEDITERRANEO



Fonte: World Bank, Index Number 2008=100, GDP at current prices in US \$

PESO % TRANSITI SU NAVI GNV DA GENOVA E DAI PORTI AFRICANI SUL TOTALE PER TIPO (2013)



GNV PRESIDIA GLI SCAMBI DI PERSONE E MERCI TRA LE DUE SPONDE DEL MEDITERRANEO, CONTRIBUENDO A VALORIZZARE LA VOCAZIONE DEL PORTO DI GENOVA QUALE "PONTE TRA CONTINENTI"



9. VALUTAZIONE DI SINTESI

Il presente rapporto, che rientra nei metodi della rendicontazione sociale, consiste in un'analisi documentata del contributo che GNV fornisce al territorio della provincia di Genova, in termini di impatto economico, sociale, ambientale e culturale.

Questo contributo può essere meglio apprezzato se confrontato con alcuni maggiori problemi della città di Genova:

1. in una città, che non è ancora uscita da una crisi lunga e difficile, GNV contribuisce a sostenere la ricchezza prodotta a livello locale, direttamente, attraverso il proprio valore aggiunto, e indirettamente attivando l'intera catena di fornitura, che ha in Genova la propria base economica, infrastrutturale e uno specifico patrimonio di competenze ed esperienze;
2. GNV riveste un ruolo importante per l'attività del Terminal traghetti di Genova di cui è azionista al 31%;
3. in una città caratterizzata da un aumento preoccupante della disoccupazione giovanile, GNV rappresenta un'occasione di formazione e avvio alle carriere marittime;
4. GNV genera localmente posti di lavoro stabili a tempo indeterminato e rapporti di lavoro a termine legati alla stagionalità del suo business e ha raggiunto traguardi di eccellenza nell'ambito della tutela della sicurezza e della qualità del lavoro;
5. benché Genova risulti sensibilmente meno inquinata della media delle città capoluogo nel 2013, per quanto riguarda PM10 e NOx, ma leggermente sopra la media per quanto riguarda NO2, gli ottimi risultati ottenuti dai recenti interventi tecnologici, volti al risparmio energetico delle navi, rendono gli impatti ambientali sul porto comunque inferiori a quelli prodotti dal movimento dei mezzi sulle banchine. GNV ha un interesse strategico a diminuire ulteriormente i consumi e quindi le emissioni

ed è disponibile a collaborazioni in questa direzione con l'Autorità del porto; in questo ambito collabora attivamente al monitoraggio per le emissioni di gas e particolato delle navi;

6. nella convinzione che la vocazione di Genova rimanga quella storica legata al mare, GNV fornisce un contributo concreto di uomini e mezzi per il sostegno delle vocazioni del mare;
7. in un settore caratterizzato da profili professionali sempre più competenti e preparati, GNV investe nella formazione, non solo a beneficio del proprio personale, ma di tutta la filiera genovese del trasporto marittimo;
8. in una città caratterizzata da una prevalenza relativa di popolazione anziana, GNV indirizza le proprie attività rivolgendosi ai giovani, per offrire loro un futuro;
9. GNV, importante operatore delle "autostrade del mare", è in linea con il Programma europeo e con il Piano nazionale della logistica 2012-2020, che assegnano a Genova un ruolo importante di interscambio modale nei traffici tra Nord Europa, Italia e paesi del Mediterraneo;
10. GNV presidia gli scambi di persone e merci tra le due sponde del Mediterraneo, contribuendo quindi a difendere la vocazione del porto di Genova come "ponte" tra i due continenti.

NOTA METODOLOGICA

Il rapporto di comunità, rientra nella tradizione della reportistica sociale e in Italia rappresenta pratiche di rendicontazione volte a illustrare in modo oggettivo ed equilibrato gli scambi di dare e di avere che un'azienda intrattiene con il territorio di riferimento, in un arco di tempo, in genere coincidente con l'esercizio contabile (Chiesi, Martinelli, Pellegatta 2000). Il rapporto di comunità fa infatti ampio riferimento alla contabilità aziendale, ma nello stesso tempo tiene conto delle recenti migliori pratiche sviluppate da organismi nazionali e internazionali, come il Gruppo di Studio sul Bilancio Sociale (GBS), in Italia e il Global Reporting Initiative (GRI), a livello internazionale.

Il Gruppo di lavoro che ha redatto il presente studio, ha fatto riferimento in particolare alle linee guida proposte da GBS (2013) per il calcolo della produzione e della distribuzione del valore aggiunto e a GRI (2013) per una raccolta selezionata di indicatori rilevanti.

Esiste però una differenza fondamentale tra la rendicontazione sociale – in cui vengono considerati i rapporti di scambio materiale e immateriale, economici e sociali tra l'Azienda e la pluralità di stakeholder – e il rapporto di comunità, che si concentra in particolare sui rapporti tra l'Azienda e la comunità territoriale circostante, intesa a sua volta come entità unitaria, anche se popolata da stakeholder diversi, portatori di interessi specifici, ma accomunati dalla comune appartenenza ad un territorio, di cui condividono la qualità e l'identità.

Nel presente studio si fa riferimento al rapporto tra Grandi Navi Veloci e il territorio della provincia di Genova, intesa come area della conurbazione genovese:

- il perimetro spaziale è quindi quello provinciale, che è anche quello più ricco di dati istituzionali disponibili e aggiornati sui principali parametri territoriali;
- il perimetro aziendale è quello rappresentato dalla rendicontazione civilistica di GNV, di cui si sono calcolati gli impatti specifici sulla provincia;

il perimetro temporale è rappresentato dall'esercizio

chiuso al 31 dicembre 2013, di cui vengono riportati, anche se non per tutti gli indicatori, confronti con l'esercizio precedente e talvolta riportati dati retrospettivi in serie storica pluriennale, per mostrare le dinamiche più significative.

Il contenuto del report si basa sul risultato del processo di coinvolgimento delle diverse funzioni aziendali. Le fonti dei dati sono di provenienza aziendale dove non diversamente specificato.

1. Calcolo degli impatti diretti

Gli impatti sul territorio genovese, ascrivibili direttamente alle attività di GNV, sono stati calcolati partendo dai dati aziendali. Il valore aggiunto è stato calcolato sulla base dello standard proposto da GBS nel 2013 ed è stato confrontato con il PIL (Prodotto interno lordo) della contabilità nazionale, calcolato a livello provinciale da ISTAT. L'occupazione è misurata in termini di occupati, piuttosto che di unità equivalenti di lavoro, per ragioni di maggiore semplicità e di immediata comprensione del dato. Per il contributo occupazionale è stato considerato sia il numero di posti di lavoro generati dall'attività aziendale, sia il numero degli occupati anagraficamente residenti nella provincia di Genova. Per quanto riguarda i trasferimenti alle Pubbliche Amministrazioni, ci si è riferiti alle imposte dirette, senza tenere conto dell'IVA, che è stata considerata a carico del consumatore finale.

2. Calcolo degli impatti indiretti e indotti

I più recenti studi disponibili sull'impatto territoriale di grandi aziende¹⁰ utilizzano estensivamente la matrice input-output delle economie nazionali per stimare gli impatti indiretti e indotti dall'attività di impresa sul resto dell'economia. Uno schema di analisi input-output fornisce infatti una rappresentazione precisa della struttura di un'economia nazionale in un dato periodo, ricostruendo i flussi e gli scambi in entrata e uscita per ogni settore dell'economia. Collocando una qualsiasi azienda nel settore di appartenenza, grazie alla matrice input-output, è quindi possibile stimare con ragionevole attendibilità gli effetti economici su tutta la catena di fornitura, oltre alle conseguenze a cascata sull'economia a valle.

Le matrici input-output sono tuttavia riferite ad un'intera economia nazionale, permettono ulteriori stime a livello delle macro-regioni europee, ma non possono essere applicate a livello provinciale. Per questa ragione, in questo studio, si sono stimati gli effetti indiretti e indotti, sia di tipo economico, sia di tipo occupazionale, riferendosi agli studi di settore più aggiornati disponibili sull'economia del mare (Censis 2011, Unioncamere 2014), ove possibile, con riferimento specifico al settore dei trasporti marittimi. I parametri validi per questo settore a livello nazionale, sono stati utilizzati per stimare gli effetti indiretti e indotti di GNV sull'economia genovese. Le stime ottenute si basano quindi sull'assunzione semplificata che nel complesso l'economia e il mercato del lavoro genovese non si comportino diversamente dalla media nazionale nel settore specifico. Questa assunzione presenta i limiti evidenziati nelle tabb. 1 e 2,

Schema di produzione del valore aggiunto di GNV in Italia

VOCI DI BILANCIO	2013	2012
A Valore della produzione	333.759.681	369.224.841
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	324.496.640	360.341.891
2 Variazioni delle rimanenze dei prodotti	0	0
3 Var. dei lavori in corso su ordinazione	0	0
4 Altri ricavi e proventi	9.263.041	8.882.950
Ricavi della produzione tipica	333.759.681	369.224.841
5 Ricavi per produzioni atipiche	-	-
B Costi intermedi della produzione	-248.260.373	-294.497.749
6 Consumi di materie prime	-130.015.161	-156.327.318
Consumi di energia	-	-
Cons. di materie sussidiarie e di consumo	-	-
7 Costi per servizi	-86.121.533	-98.658.630
8 Costi per godimento di beni e servizi	-30.072.629	-35.803.160
9 Accantonamenti per rischi	-700.000	-1.649.198
10 Altri accantonamenti	-882.700	-1.435.772
11 Oneri diversi di gestione	-468.349	-623.669
Valore aggiunto caratteristico lordo	85.499.308	74.727.092
C Componenti accessori e straordinari	-1.389.754	-2.022.812
12 Saldo componenti finanziari	-	-
13 Saldo componenti straordinari	-1.389.754	-2.022.812
Valore aggiunto globale lordo	84.109.555	72.704.280
Ammortamenti	-49.968.538	-48.804.931
Valore aggiunto globale netto	34.141.017	23.899.349

che confrontano la specificità provinciale genovese con i dati nazionali. Tenendo conto di questi limiti, si è fatto riferimento ai coefficienti calcolati da Unioncamere (2014) per gli impatti economici indiretti e indotti e ai coefficienti calcolati dal Censis per gli impatti occupazionali sulla catena di fornitura (Censis 2011), data la carenza di stime provenienti da Unioncamere. In particolare è stato applicato il coefficiente 2,90 come moltiplicatore del valore aggiunto della catena di fornitura e al coefficiente 2,41 per gli effetti occupazionali del settore trasporti marittimi sul resto dell'economia. È bene ricordare che questo coefficiente risale al 2011.

Vengono di seguito riportate le tabelle di produzione e distribuzione del valore aggiunto – calcolato come illustrato poco sopra – che sono state utilizzate per la stima dell'impatto economico diretto.

Schema di distribuzione del valore aggiunto di GNV in Italia

VOCI DI BILANCIO	2013	2012
A Personale	37.351.802	38.383.946
Salari e stipendi	35.334.486	36.197.160
TFR	1.538.610	1.563.385
Altri costi	478.707	623.401
B Amministrazione Pubblica	2.364.387	2.458.327
Imposte sul reddito	-171.678	23.651
Oneri sociali	2.536.065	2.434.676
C Capitale di credito	12.685.687	16.501.273
Oneri finanziari	12.685.687	16.501.273
D Capitale di rischio	0	0
Utili/dividendi distribuiti	-	-
E Comunità Locale	0	0
Sponsorizzazioni liberalità	-	-
Imposte locali	-	-
F Impresa	-18.260.858	-33.444.196
Accantonamenti	-	-
Utili non distribuiti	-18.260.858	-33.444.196
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	34.141.017	23.899.349

Nella pagina successiva vengono riportati i comparti considerati da Unioncamere nell'economia del mare

¹⁰ Si veda ad esempio Oxford Economics – Prometeia (2013), che utilizza le tavole input-output fornite da Eurostat.

PERIMETRO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE DELL'ECONOMIA DEL MARE

SETTORE	CODICE ATECO 2007	DESCRIZIONE ATTIVITÀ	SETTORE	CODICE ATECO 2007	DESCRIZIONE ATTIVITÀ	
Filiera ittica	03.11.0	Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi	Servizi di alloggio e ristorazione	55.10.0*	Alberghi	
	03.21.0	Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi		55.20.1*	Villaggi turistici	
	10.20.0*	Lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi mediante surgelamento, salatura eccetera		55.20.2*	Ostelli della gioventù	
	10.41.3	Produzione di oli e grassi animali grezzi o raffinati		55.20.4*	Colonie marine e montane	
	10.85.0	Produzione di pasti e piatti pronti (preparati, conditi, cucinati e confezionati)		55.20.5*	Affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast, residence, alloggio connesso alle aziende agricole	
	32.12.2	Lavorazione di pietre preziose e semipreziose per gioielleria e per uso industriale		55.30.0*	Aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte	
	46.38.1	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi		55.90.2*	Alloggi per studenti e lavoratori con servizi accessori di tipo alberghiero	
	46.38.2	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi		56.10.1*	Ristorazione con somministrazione; ristorazione connessa alle aziende agricole	
	46.38.3	Commercio all'ingrosso di pasti e piatti pronti		56.10.5*	Ristorazione su treni e navi	
	47.23.0	Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi		Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	72.11.0	Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle biotecnologie
47.81.0	Commercio al dettaglio ambulante di prodotti alimentari e bevande	72.19.0	Altre attività di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e dell'ingegneria			
Industria delle estrazioni marine	06.10.0*	Estrazione di petrolio greggio	84.12.3		Regolamentazione dell'attività degli organismi preposti alla gestione di progetti per l'edilizia abitativa e l'assetto del territorio e per la tutela dell'ambiente	
	06.20.0*	Estrazione di gas naturale	84.13.5		Regolamentazione degli affari e servizi concernenti la costruzione di opere per la navigazione interna e marittima	
	07.10.0*	Estrazione di minerali metalliferi ferrosi	84.13.6		Regolamentazione degli affari e servizi concernenti i trasporti e le comunicazioni	
	07.29.0*	Estrazione di altri minerali metalliferi non ferrosi	84.22.0		Difesa nazionale	
	08.12.0*	Estrazione di ghiaia, sabbia; estrazione di argille e caolino	85.32.0		Istruzione secondaria di secondo grado di formazione tecnica, professionale e artistica (istituti tecnici, professionali, artistici eccetera)	
	08.93.0*	Estrazione di sale	85.53.0		Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche	
Filiera della cantieristica	26.51.1*	Fabbricazione di strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia	94.99.6		Attività di organizzazioni per la promozione e la difesa degli animali e dell'ambiente	
	26.70.1	Fabbricazione di elementi ottici e strumenti ottici di misura, controllo e precisione	Attività sportive e ricreative		77.21.0	Noleggio di attrezzature sportive e ricreative
	30.11.0*	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche		79.11.0*	Attività delle agenzie di viaggio	
	30.12.0*	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive		79.12.0*	Attività dei tour operator	
	33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)		79.90.1*	Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio	
	33.20.0	Installazione di macchine ed apparecchiature industriali		79.90.2*	Attività delle guide e degli accompagnatori turistici	
	38.31.2	Cantieri di demolizione navali		93.12.0*	Attività di club sportivi	
	46.14.0	Intermediari del commercio di macchinari, impianti industriali, navi e aeromobili, macchine agricole, macchine per ufficio, attrezzature per le telecomunicazioni, computer e loro periferiche		93.19.1*	Enti e organizzazioni sportive, promozione di eventi sportivi	
	46.69.1	Commercio all'ingrosso di mezzi ed attrezzature di trasporto		93.19.9*	Attività sportive nca	
	46.69.9	Commercio all'ingrosso di altre macchine e attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione		93.21.0*	Parchi di divertimento e parchi tematici	
	47.64.2	Commercio al dettaglio di natanti e accessori		93.29.1*	Discoteche, sale da ballo night-club e simili	
	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	50.10.0*		Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	93.29.2*	Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali
		50.20.0*		Trasporto marittimo e costiero di merci	93.29.3*	Sale giochi e biliardi
50.30.0*		Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)		93.29.9*	Altre attività di intrattenimento e di divertimento nca	
50.40.0*		Trasporto di merci per vie d'acqua interne				
52.22.0*		Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua				
52.24.2*		Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali				
52.29.1*		Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali				
52.29.2*		Intermediari dei trasporti, servizi logistici				
65.12.0		Assicurazioni diverse da quelle sulla vita				
77.34.0		Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale				

* Appartenente al campo di osservazione dell'indagine del Sistema Informativo Excelsior, utile per l'approfondimento sugli investimenti in tecnologie a maggior risparmio energetico e/o a minor impatto ambientale.

Fonte: Unioncamere-CamCom

RIFERIMENTI

ABB Marine

2010 - ABB Shore Connection: An effective solution for port emissions reduction, ABB Group.

Autorità Portuale di Genova

2012 - Relazione finale sul monitoraggio della qualità dell'aria effettuato durante il 2011, Genova.

Banca d'Italia

2014 - I bilanci delle famiglie italiane nell'anno 2012 - Supplementi al Bollettino Statistico.

Bartiloro, L. Rampazzi C.

2013 - "Il risparmio e la ricchezza delle famiglie italiane durante la crisi", Questioni di economia e finanza, Occasional Papers, Roma, Banca d'Italia.

Berger, S. and MIT Industrial Performance Center

2006 - How We Compete, New York, Random House.

Censis

2011 - IV° Rapporto sull'economia del mare, Milano, Angeli.

Chiesi A. M., Martinelli A., Pellegatta M.

2000 - Il bilancio sociale, Milano, Il Sole 24 Ore.

Confcommercio e Federlinea con ISFORT

2014 - Autostrade del mare 2.0. Risultati, criticità, proposte per il rilancio, Roma.

Euro-Mediterranean Conference

1995 - Barcellona Declaration.

Gagliardi, P.

1986 - Le imprese come culture, Torino, ISEDI

GBS (Gruppo di studio per il Bilancio Sociale)

2013 - Standard GBS. Principi di redazione del bilancio sociale. Milano, Giuffrè Editore.

GRI (Global Reporting Initiative)

2013 - G4, Sustainability Reporting Guidelines, www.globalreporting.org

International Maritime Organization

2009 - Guidelines for Voluntary Use of the Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), London.

Legambiente

2013 - Ecosistema urbano. XX rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia, Roma.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

2012 - Relazione sulle attività delle autorità portuali, Roma.

Oxford Economics, Prometeia

2013 - The Contribution of Finmeccanica to the UK, London.

SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno)

2013 - "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo", terzo rapporto annuale, Napoli.

Stazioni Marittime

2014 - http://www.stazionimarittimegenova.com/pages/stat_tr02.html

Unioncamere-CamCom

2013 - Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, Roma.

2014 - Terzo Rapporto sull'Economia del Mare, Roma.

World Bank

2014 - <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

RAPPORTO DI COMUNITÀ DI GNV

L'impatto economico, sociale, ambientale
e culturale di Grandi Navi Veloci
sulla città di Genova

Grandi Navi Veloci S.p.A.

Via Fieschi 17-17/A
16121 Genova (Italy)
T +39 010 55 091

Sede legale: Calata Marinai d'Italia
90133 Palermo (Italy)
Reg. Imp. di Palermo / R.E.A. n. 268303
Cod. Fisc. / P. IVA n. 13217910150
Cap. Soc. € 150.000.000,06 i.v.
www.gnv.it

Progetto grafico

Univisual.com

Copertina stampata su

Fedrigoni X-Per white da 320 g/mq

Interno stampato su

Garda Cartiere GardaMatt da 150 g/mq

Stampato in Italia nel mese di novembre 2014

Grandi Navi Veloci, compagnia di navigazione leader nel settore del cabotaggio, ha dieci navi di proprietà e opera con collegamenti in Sardegna, Sicilia, Spagna, Tunisia, Marocco e Francia.

Oltre ai servizi mirati per la parte passeggeri, la flotta di GNV si è impegnata nello sviluppo delle linee delle Autostrade del Mare: il trasporto marittimo rappresenta un'alternativa più economica al trasporto tradizionale su gomma, e fornisce una valida soluzione al problema ambientale, legato all'uso intensivo di automezzi sulla rete stradale.

Grandi Navi Veloci S.p.A.
Via Fieschi 17-17/A
16121 Genova (Italy)
www.gnv.it

