

## Capitolo 17 - Il sistema portuale e della logistica

### 17.1 Il quadro generale

Il movimento complessivo delle merci dei porti di Savona e di Vado è stato nel 1997 di 10.619.000 tonnellate, rispetto agli 11.990.000 del 1996, ai 13.324.000 del 1995 e ai 12.883.000 del 1990; la proiezione per il 1998 è però in crescita (13.813.000 tonnellate).

Le rinfuse liquide ai pontili incidono per oltre il 57% del totale merci movimentate, seguite dalle rinfuse solide ai pontili (20%) e dai traffici a banchina (17%).

Il trend storico complessivo, in decremento dal 1990 con una ripresa prevista per il 1998, si ripresenta per i diversi tipi di traffici, con un'eccezione per il terminal Cerealicoli dove si sta registrando una crescita dal 1995.

Dall'analisi del trend storico per disaggregazione di merci, si evince lo stesso andamento negativo riscontrato nel trend generale, con un crollo negli anni 1996 e 1997 dei traffici del Terminal Acciai e dei Contenitori in Transito (T.E.U.) e con una ripresa tendenziale diffusa per il 1998.

Sono in programma investimenti per 300 Miliardi sul sistema portuale tra la punta di Bergeggi e l'area di San Benedetto, ad Albissola.

Gli interventi hanno obiettivi diversi: commerciali e industriali (incremento dei traffici, realizzazione di un polo della pesca), turistici (realizzazione di un grande scalo da diporto) e ambientali (con l'ammodernamento degli impianti e il graduale allontanamento dal centro urbano delle attività di movimentazione delle merci).

La "direttrice Savona" è finalizzata all'acquisizione di banchine e spazi su fondali adeguati ai nuovi vettori marittimi ed alla razionalizzazione delle aree che il porto è intenzionato a dismettere perché non più funzionali alle attività commerciali.

L'elemento centrale è costituito dal completamento dello sporgente interno della Darsena Alti Fondali che consentirà al porto di aggiungere alle proprie dotazioni nuove banchine e 60.000 mq di piazzali.

La disponibilità agli Alti Fondali di nuove aree e magazzini e la già cessata funzione portuale dell'autosilo Zusto-Ambrosetti (riconvertito a "city park") consentiranno nell'arco di pochi anni di destinare l'intera Calata delle Vele ai traffici passeggeri ed alla cantieristica riqualificando l'intera penisola compresa tra la Nuova e la Vecchia Darsena.

La riqualificazione interesserà tutta la fascia costiera a levante di Savona e coinvolgerà nel futuro, in un radicale intervento di ammodernamento, anche il terminal funiviario di Miramare.

Si realizzerebbe pertanto “un continuum” costiero tra il polo nautico di Savona (Vecchia Darsena) e il futuro porto turistico di Albisola (Margonara) con la realizzazione, a ridosso del cantiere Campanella, di un’area per insediamenti artigianali orientati alle costruzioni ed ai servizi navali.

Per quanto riguarda le infrastrutture di collegamento è allo studio un progetto di modifica dell’accesso veicolare al porto mediante uno svincolo a rotatoria ubicato sotto i bastioni della Fortezza Priamàr, previsto peraltro anche nel PTC Savonese/Bormida.

Per la “diretrice Vado” si punta ad un più incisivo utilizzo delle strutture attuali (terminal containers) e ad un completamento delle iniziative in corso alle Calate Nord (traghetti), al Reefer Terminal (frutta) e alla banchina Sud (autovetture).

Alle spalle delle banchine, la piena operatività dell’Interporto è in grado di rafforzare la valenza logistica dello scalo.

Importanti risultati produttivi ed occupazionali sono inoltre attesi dalla realizzazione, a levante del porto di Vado, del polo della pesca, comprendente l’intero ciclo dell’attività, dal porto pescherecci alle fasi di lavorazione e commercializzazione.

Il quadro delle infrastrutture di accesso prevede il completamento della Variante alla S.S. 1 Aurelia sotto il Capo (appaltata la progettazione esecutiva), e la realizzazione di un nuovo casello autostradale A10 in località Bossarino, come previsto dal PTC Savonese/Bormide.

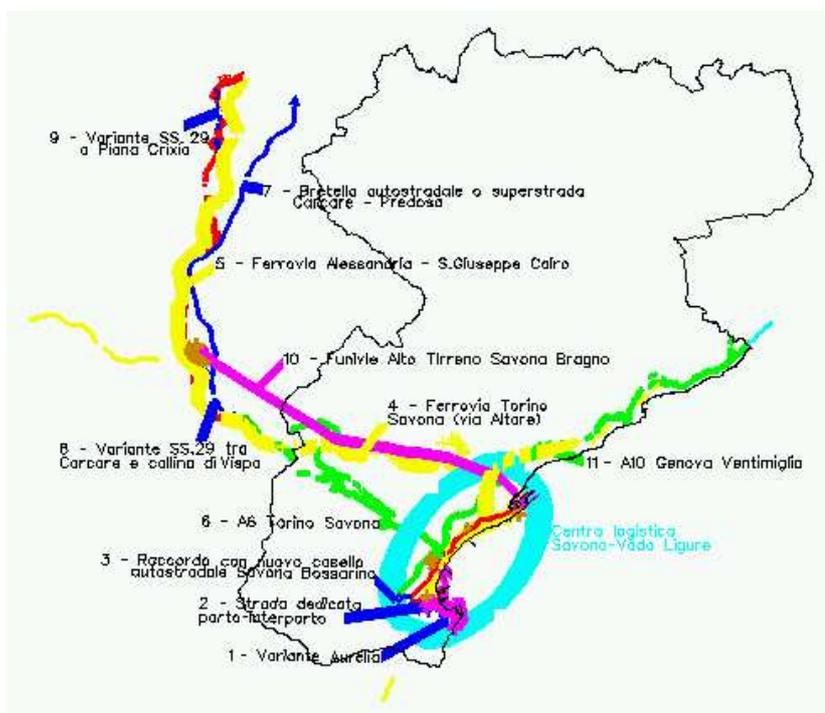
## **17.2 Aspetti e problematiche**

Per quanto riguarda il sistema portuale e della logistica le ipotesi di potenziamento, previste dal nuovo Piano Regolatore, del Porto di Savona - Vado, sembrano confermate dal trend positivo dei traffici marittimi e dalla recente realizzazione di nuove opere portuali alcune delle quali in corso o in fase di avvio.

Progetti e interventi sono in corso anche sul sistema infrastrutturale locale per il miglioramento dell’accessibilità ai porti di Savona e Vado mediante nuovi raccordi alla rete ferroviaria e autostradale ormai quasi completati per il porto di Vado, mentre le ipotesi di potenziamento del porto di Savona saranno verificate con le esigenze di riqualificazione dell’area urbana del comune capoluogo.

Il porto di Savona - Vado è oggi dotato di aree di retroterra portuale per lo stoccaggio delle merci e, tuttavia, necessita di nuove aree logistiche che possono essere reperite nell’immediato retroterra portuale e nella vicina Vallebormida.

## Il sistema logistico del porto di Savona - Vado



### 17.3 Le politiche

Il Programma di Sviluppo economico della Provincia di Savona analizza il trend e le problematiche del porto di Savona – Vado, considerandolo una componente fondamentale del “primo motore dell’economia” e formula indirizzi per lo sviluppo della portualità commerciale, con i seguenti obiettivi:

mantenere e rafforzare le specializzazioni esistenti

sviluppare un porto regionale competitivo

L’ipotesi di definizione della regione logistica del Nord – Ovest così come proposta nel documento del luglio 1999, predisposto dalle Amministrazioni Provinciali di Savona, Genova e Alessandria, appare di rilevante interesse in relazione alla reale necessità, per il porto di Savona - Vado, di implementare l’offerta di aree e infrastrutture di servizio alle merci, all’opportunità di estendere le relazioni con l’area geografica più interna e di integrare la propria funzione con quella del porto di Genova per la creazione di un sistema portuale e della logistica in grado di competere con i porti del Nord Europa e di collaborare per lo sviluppo dei traffici con i porti di Barcellona e Marsiglia nel Mediterraneo occidentale.

Ogni ipotesi di sviluppo del porto e della funzione logistica presuppone comunque il rafforzamento dei collegamenti interni e in particolare della direttrice Savona - Valbormida - Alessandria intesa anche come alternativa di gronda alla direttrice costiera. Pertanto si dovranno realizzare gli interventi già programmati nel breve periodo sulla direttrice Carcare - Predosa relativamente alla viabilità statale e si dovrà predisporre uno studio di fattibilità per una nuova infrastruttura stradale o autostradale. Sulla stessa direttrice sono indispensabili interventi di potenziamento della rete ferroviaria peraltro già programmati.

Nel medio periodo sulla direttrice Savona - Genova occorrono interventi sull'autostrada e la ferrovia che segnano attualmente livelli di criticità tali da rendere problematica ogni ipotesi di ulteriore incremento del traffico merci.