

Documento di **P**ianificazione **S**trategica di **S**istema

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Aprile 2021

Paolo Emilio Signorini

Presidente

Marco Sanguineri

Segretario Generale

Struttura operativa

Laura Ghio

Paolo Canavese

Flavio Destefanis

Paola Giampietri

Federica Alcozer

Angela Imbesi

Vittorio Lagomarsino

Eleonora Arena

Francesca Chionetti

Luisella Romano

Serena Spotorno

Luigi Bruzzone

Alberto Pera

Silvia Taberini

Francesca Moglia

Emanuele Profice

Giuseppe Canepa

Sara Arri

Alfredo Angrisano

Paolo Mauro

Giovanni Limoli

Andrea Conca

Rossella Burruano

Annalisa Delfino

Francesca Pino

Erica Torre

Si ringraziano tutti coloro che hanno svolto
attività di supporto

INDICE

LA PIANIFICAZIONE DI SISTEMA NEL NUOVO QUADRO NORMATIVO

Introduzione

La riforma della legge 84/94 e gli strumenti di pianificazione

Le procedure di approvazione del Piano regolatore di Sistema Portuale (PRSP)

Il percorso partecipativo

IL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE

Il sistema di pianificazione sovraordinato

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

I Piani Regolatori Portuali Vigenti

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

L'ASSETTO TERRITORIALE DEL SISTEMA PORTUALE

Il contesto territoriale

Accessibilità lato mare

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

Accessibilità lato terra

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

Le categorie funzionali del sistema portuale

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

Le principali componenti ambientali

Le criticità e le necessità del sistema

INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO DEL SISTEMA PORTUALE

Il Posizionamento competitivo nel quadro economico interregionale di riferimento

Tendenze dei traffici marittimi

- I traffici containerizzati
- I traffici convenzionali
- I traffici di rinfuse liquide
- Il settore dei traghetti
- Il settore crocieristico
- Il settore industriale

Impatto socio economico delle attività portuali

- Porto di Genova
- Porto di Savona Vado

OBIETTIVI E STRATEGIE DI SISTEMA

Orientamenti Europei

- La rete di trasporto e l'infrastruttura
- L'innovazione, le nuove tecnologie e l'interoperabilità
- Il profilo e le prestazioni ambientali

La pianificazione strategica nazionale

Obiettivi

- Aumento della competitività del Sistema Portuale
- Sostenibilità della attività portuali
- Aumento di valore per il territorio

Strategie operative

- Accessibilità
- Innovazione e Reti
- Potenziamento dell'offerta portuale
- Formazione e Lavoro

- Condivisione
- Flessibilità

L'organizzazione logica del Sistema-Quadro d'insieme degli interventi

LA PERIMETRAZIONE DELLE AREE PORTUALI E DELLE AREE DI INTERAZIONE PORTO-CITTA' E I CRITERI PER I PRP

Le aree portuali

Le aree di interazione porto-città

- Lo stato attuale
- La proposta delle aree di interazione porto-città

nel DPSS

Le aree retroportuali

Conclusioni e indirizzi per i PRP

LA PIANIFICAZIONE DI SISTEMA NEL NUOVO QUADRO NORMATIVO

Introduzione

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) rappresenta una delle principali innovazioni normative introdotte dalla riforma della legge 84/94 in tema di pianificazione su larga scala delle attività portuali e come tale costituisce il primo documento che guarda al territorio portuale Mar Ligure Occidentale in una logica unitaria ed integrata.

La costituzione delle nuove Autorità di Sistema ha già rappresentato, per alcune realtà portuali quali quelle di Genova e Savona/Vado, una trasformazione di assoluto rilievo sia dal punto di vista organizzativo e gestionale (interno alla stessa AdSP), sia in relazione all'allargamento dell'insieme di relazioni tra le stesse e gli stakeholder pubblici e privati coinvolti nel processo portuale e logistico.

Con particolare riferimento agli scali di Genova, e Savona/Vado Ligure, si tratta di un sistema produttivo che, come sarà meglio descritto nel documento, non ha eguali nel panorama della portualità italiana per dimensioni, diversificazione, valore economico e produttivo.

Tale valenza assume un rilievo ancora maggiore proprio nell'ambito del DPSS che, attraverso una complessiva ricostruzione dell'assetto territoriale (lato mare e lato terra) e la connessa individuazione delle criticità/esigenze di sviluppo, definisce gli obiettivi e le strategie del sistema in una dimensione che travalica i confini portuali.

La competitività di una realtà portuale come quella del Mar Ligure Occidentale si fonda infatti sull'indi-

spensabile coordinamento tra tutti gli interventi pianificati in ambito locale e quelli che caratterizzano il mercato nazionale e internazionale di riferimento che trova negli asset infrastrutturali e immateriali i principali driver per lo sviluppo.

Gli obiettivi contenuti nel Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, ripresi e implementati nel DPSS, restituiscono una visione per il settore portuale e logistico che punta alla ripresa economica del paese, alla politica euro-mediterranea e alla promozione della sostenibilità delle attività produttive tra cui il trasporto e il processo portuale costituiscono senza alcun dubbio l'ossatura portante.

È quindi dal conseguimento degli obiettivi e delle strategie individuate che dipenderà il successo del nuovo strumento pianificatorio che troverà una più puntuale declinazione nella redazione e approvazione dei Piani Regolatori per i singoli porti del sistema che avranno l'obiettivo di meglio delineare le necessarie opere di grande infrastrutturazione e definire le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello di singolo scalo.

Il DPSS rappresenta oggi un momento importante del delineato percorso perché riconduce ad un unico "disegno", territoriale e strategico, la pianificazione degli scali del Mar Ligure Occidentale che sarà successivamente sviluppata e che oggi è ancora rappresentata dai PRP vigenti.

È quindi del tutto evidente come il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale, di cui il DPSS costituisce il primo livello di pianificazione, sintetizzi le trasformazioni che stanno accompagnando le nuove AdSP nell'esercizio delle funzioni istituzionali previste dal dettato normativo.

Il percorso di unificazione degli scali, avviato a parti-

re dal 2016, non può dirsi ancora concluso. Tuttavia, l'attività istruttoria che ha accompagnato la redazione del documento e che ha richiesto una forte integrazione tra le strutture dell'Ente nonché l'elaborazione di un "linguaggio comune" per la descrizione dell'assetto territoriale interno ed esterno agli scali, ben rappresenta l'approccio "sistemico" che caratterizza la gestione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale.

Nello specifico, il DPSS si articola nei seguenti macro-argomenti:

- il quadro pianificatorio vigente;
- l'assetto territoriale del sistema portuale;
- l'inquadramento socioeconomico del sistema portuale;
- obiettivi e strategie di sistema;
- l'organizzazione logistica del sistema e il quadro di insieme degli interventi
- la perimetrazione delle aree portuali e delle interazioni porto-città;
- conclusioni e indirizzi per i PRP.

Lo sviluppo dell'analisi si è quindi concentrato, in prima battuta, sia su una ricostruzione dell'assetto territoriale per i due scali, ritrovando nella stessa gli elementi caratterizzanti per una lettura omogenea delle funzioni distribuite sul territorio, sia su un'analisi delle criticità operative che riguardano i profili di operatività degli scali e della gestione del territorio (accessibilità, interazione con gli ambiti urbani, strumenti di pianificazione).

La seconda parte del documento si è invece concentrata sulla definizione degli obiettivi e delle strategie di sistema tenuto conto dell'inquadramento socioeconomico e delle prospettive che caratterizzano il mercato del trasporto marittimo e della logistica.

L'ultimo paragrafo del documento è quello relativo alla perimetrazione delle aree portuali e delle aree di interazione tra porto e città che rappresenta senza alcun dubbio un argomento di assoluto rilievo non solo perché previsto dal dettato normativo, ma per la valenza che lo stesso assume nella gestione della pianificazione di AdSP e dell'Amministrazione Comunale.

In questo ambito, l'assoluta novità è anche rappresentata dalle indicazioni relative alle cosiddette aree retroportuali. Per la prima volta si riconosce l'importanza per le AdSP di immaginare le proprie strategie di sviluppo su un ambito territoriale più ampio rispetto ai confini portuali o quelli amministrativi dei Comuni interessati, estendendo lo stesso al mercato di riferimento. Gli strumenti che potranno essere attivati da un lato possono essere ricondotti alla "Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova" istituita con la Legge Genova, ma potenzialmente potranno essere estesi ad altri nodi strategici funzionalmente connessi con il processo portuale e determinanti per lo sviluppo di efficaci interventi sulla rete e sulla dimensione logistica dello scalo.

Quanto sopra sinteticamente descritto delinea la nuova prospettiva che caratterizza i Piani Regolatori di Sistema che puntano ad inquadrare la pianificazione degli scali al servizio di un sistema produttivo e distributivo di rango nazionale e internazionale.

Gli interventi, infrastrutturali e immateriali, che scaturiranno dall'attuazione nel medio-lungo termine delle strategie delineate nel DPSS e nei PRP di scalo, dovranno essere coordinati con le politiche nazionali di sviluppo della portualità e della logistica per rafforzare un sistema in grado di competere con i principali scali Mediterranei ed Europei.

La riforma della legge 84/94 e gli strumenti di pianificazione

Nel corso del 2016 il D.lgs. 169 (“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”) ha apportato rilevanti novità in tema di pianificazione dei porti e dei sistemi portuali.

La riforma normativa persegue obiettivi di miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico nazionale, di crescita del traffico di merci e persone e di sviluppo dell’intermodalità, anche tramite l’istituzione delle Autorità di Sistema Portuale che dovrebbero consentire di dar luogo a un maggior coordinamento della pianificazione portuale, in linea con le indicazioni a livello nazionale.

In particolare, è stata istituita, tramite l’accorpamento delle Autorità Portuali di Genova e Savona, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale che in termini di volumi movimentati, diversificazione produttiva e valore economico rappresenta oggi la prima realtà portuale italiana.

Il decreto di riforma ha altresì modificato l’art. 5 della L. 84/94 introducendo come nuovi strumenti di pianificazione i piani regolatori di sistema portuale.

Il decreto legislativo del 2016, al quale è seguita nel 2017 l’emanazione da parte del ministero vigilante delle “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)”, prevedeva la redazione di un unico strumento di pianificazione che delimitasse gli assetti infrastrutturali di tutti gli scali del sistema, indicandone altresì le caratteristiche e

le destinazioni funzionali.

Gli strumenti di pianificazione dei sistemi portuali sono stati poi ulteriormente modificati nel corso del 2018, con l’entrata in vigore del D.Lgs. 232/2017.

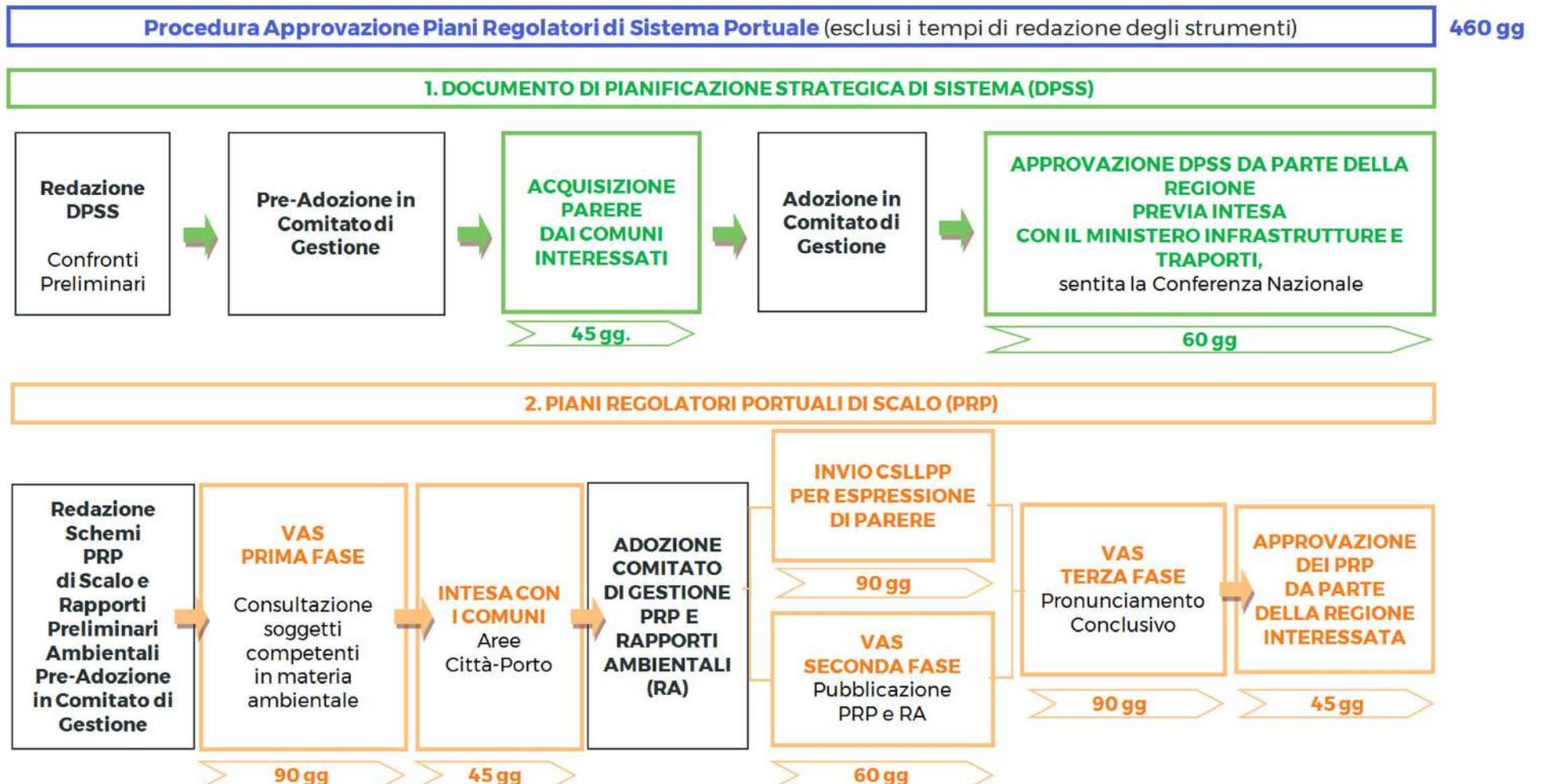
In particolare, il correttivo sopra richiamato ha previsto che il Piano Regolatore di Sistema Portuale sia elaborato su due distinti livelli, composti da:

- un unico **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)** che definisce, coerentemente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei, gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici del processo di pianificazione da porre in essere, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro portuali, le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città; tale documento ha altresì il compito di assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti che compongono il sistema;

- i **Piani Regolatori Portuali (PRP)** per i singoli porti del Sistema, che, redatti in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica e al DPSS, declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando l’assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e definendo le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo.

Le procedure di approvazione del Piano regolatore di Sistema Portuale (PRSP)

La nuova articolazione del PRSP nei documenti soprarichiamati comporta in termini procedurali due fasi di formazione e approvazione distinte e sequenziali, che vengono schematicamente illustrate negli schemi sotto riportati.



In termini procedurali, le due fasi approvative prevedono entrambe il coinvolgimento dei Comuni territorialmente interessati che, in primo luogo, devono esprimere un parere sul DPSS preliminarmente all'adozione dello strumento; successivamente i comuni sono chiamati a rilasciare un'intesa sui singoli PRP con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione città-porto, demandate alla pianificazione comunale.

E' altresì fondamentale il ruolo della Regione che conclude entrambe le procedure approvative ed è competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica relativamente ai singoli PRP. La valutazione ambientale strategica viene infatti prevista dalla norma riformata solo per il secondo livello di pianificazione, ed è di competenza regionale laddove i PRP abbiano contenuti meramente pianificatori (nel caso invece presentino una prevalenza di opere di natura progettuale rispetto ai contenuti pianificatori e/o programmatici si applica la procedura VIA/VAS integrata di competenza nazionale in applicazione dell'articolo 6, comma 3 ter, del d.lgs 152/2006).

In sintesi i passaggi individuati dalla normativa vigente per la redazione e l'approvazione dei nuovi Piani regolatori di Sistema Portuale sono i seguenti:

- il DPSS deve essere sottoposto a parere di ciascun comune territorialmente interessato che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto;
- il DPSS è adottato dal Comitato di gestione e approvato nei successivi 60 gg dalla Regione, previa Intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale;
- i PRP, corredati dai relativi Rapporti Ambientali, sono adottati dal Comitato di gestione, previa intesa

con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città (45 giorni dal ricevimento dell'atto);

- i PRP adottati dal Comitato sono inviati per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro 90 dal ricevimento dell'atto e sono, infine, approvati dalla Regione interessata entro 45 giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) cui sono sottoposti.

È evidente come il nuovo processo di pianificazione rappresenti una procedura complessa, con tempistiche approvative estese (cfr schema a pagina precedente), senza considerare i tempi di approfondimento e redazione dei vari documenti.

Il percorso partecipativo

La natura di un Documento Strategico, rispetto allo strumento di pianificazione portuale tradizionale, implica una dimensione di dialogo e confronto con gli enti territoriali e le parti economiche che hanno interazioni territoriali, economiche, sociali e/o ambientali con AdSP. La dimensione di sistema portuale comporta inoltre un'articolazione di scala sovra locale con un allargamento del quadro di soggetti con cui avviare un dialogo e un confronto, focalizzando l'attenzione sui due poli del sistema.

La fase di confronto è organizzata in due step successivi:

- fase relativa alla predisposizione del DPSS (novembre e dicembre 2019);
- fase relativa alla condivisione del DPSS e all'avvio del confronto su indirizzi e contenuti dei

Piani Regolatori Portuali degli scali del Sistema (nel corso del 2020).

La prima fase del percorso partecipativo è stata indirizzata alla condivisione e definizione degli obiettivi del DPSS con gli enti e con i principali portatori di interesse presenti sul territorio del Sistema Portuale. Si sono tenuti incontri "istituzionali" di presentazione della proposta di DPSS con i Comuni direttamente interessati (Genova, Savona, Vado Ligure, Bergeggi, Albissola Marina) e con alcuni Comuni indirettamente coinvolti dalla pianificazione strategica di più ampia scala, soprattutto per i temi legati all'accessibilità (Quiliano e Albisola Superiore).

Per quanto riguarda i portatori di interesse, si è ritenuto di coinvolgere l'Organismo di partenariato della risorsa mare, previsto all'art.11 bis della L.84/94 e smeì, la Capitaneria di Porto e i soggetti che svolgono Servizi Tecnico Nautici nel Sistema Portuale. L'"Organismo di Partenariato della Risorsa Mare" è un tavolo istituzionale che raccoglie i principali stakeholder della comunità portuale quali armatori e industriali; terminalisti, imprese portuali e lavoratori portuali; spedizionieri e agenti marittimi; operatori logistici intermodali, ferroviari e autotrasportatori; operatori del turismo e del commercio, che ha funzioni consultive di partenariato economico sociale anche in ordine all'adozione del piano regolatore di sistema portuale.

Nel seguito l'elenco degli incontri svolti nel 2019:

- 08/11/2019 presso Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: Stakeholder Savona/Vado
- 18/11/2019 presso Palazzo San Giorgio: Comune di Genova
- 27/11/2019 presso Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: Comune di Savona, Comune

di Albissola Marina, Comune di Albisola Superiore

- 27/11/2019 presso Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: Comune di Vado Ligure, Comune di Bergeggi, Comune di Quiliano
- 12/12/2019, presso Palazzo San Giorgio: Organismo di Partenariato, Capitaneria di Porto, Servizi Tecnico Nautici.

Il DPSS, a valle di detti incontri, è stato preadottato in data 31.12.2019 dal Comitato di Gestione dell'Ad-SP. È stato quindi trasmesso all'Organismo del Partenariato della Risorsa Mare, per l'acquisizione di eventuali osservazioni.

In data 13 marzo 2020, la proposta di DPSS, corredata da una sintesi delle osservazioni pervenute, è stata trasmessa a tutti i comuni interessati del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Bergeggi, Vado Ligure, Quiliano, Savona, Albissola Marina, Albisola Superiore, Genova), al fine di consolidare il confronto tramite diversi incontri istituzionali e tecnici.

Per approfondire temi specifici nei singoli contesti urbani è stata data la disponibilità anche per incontri con gli uffici tecnici dei singoli comuni al fine di esaminare congiuntamente le proposte relative alle aree di interazione porto-città e alle porzioni di territorio da co-pianificazione, in ambito portuale e urbano.

Tra maggio e ottobre 2020, sono stati effettuati i seguenti incontri mirati:

- 29/05/2020 presso Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: incontro con i Comuni dell'ambito Savonese
- 23/06/2020 presso Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: incontro con la Camera di Commercio sullo studio su aree di sosta, logistiche e nodo Savona/Vado Ligure

- 15/07/2020 incontro Vado Bergeggi Quiliano
- 19/08/2020 a distanza con il Comune di Vado Ligure
- 20/08/2020 a distanza con il Comune di Savona
- 01/09/2020 a distanza con il Comune di Albissola Marina
- 02/09/2020 a distanza con il Comune di Albisola Superiore
- 02/09/2020 a distanza con il Comune di Quiliano
- 04/09/2020 a distanza con il Comune di Bergoggi
- 12/10/2020 presso Palazzo San Giorgio: Comune di Genova
- Sede Confindustria Genova: Stakeholder Genova
- Sede Unione Industriali della Provincia di Savona: Stakeholder Savona/Vado

Da tali incontri sono emersi i contributi che hanno consentito di definire le domande espresse dal territorio, oltre ad affinare e articolare le strategie operative e le possibili categorie di azioni per raggiungere gli obiettivi condivisi.

Dagli incontri con i Comuni, oltre al confronto sull'assetto territoriale e sugli obiettivi proposti, è stato possibile verificare la ricognizione sulla progettualità in essere. In particolare, si è avviato il confronto sulle aree di interazione città - porto, che vengono identificate all'interno del DPSS e che saranno poi approfondite nei Piani Regolatori Portuali di scalo.

Il 30 novembre 2020 si è tenuta una Comunicazione al Comitato di Gestione (Prot. 92/9a/2020) in merito a: "Aggiornamento del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS", che ha evidenziato

l'intero processo di confronto e condivisione dello strumento strategico.

A conclusione del percorso partecipativo sopradescritto e in esito allo stesso, le strutture competenti di AdSP hanno apportato revisioni non sostanziali al DPSS e lo hanno ritrasmesso in data 3 febbraio 2021 ai Comuni competenti per l'acquisizione dei rispettivi pareri ai sensi dell'art. 5 della L.84/94 e smei. Acquisiti formalmente i pareri in questione, il DPSS è stato redatto nella presente forma definitiva.

IL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE

Il sistema di pianificazione sovraordinato

Al fine di inquadrare correttamente gli strumenti di pianificazione vigenti negli scali del sistema si riporta di seguito una breve disamina dei vincoli e dei piani sovraordinati che incidono sui territori di competenza del sistema portuale.

Porto di Genova - Pianificazione Territoriale

Il Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure - PTC ACL

Il Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 31 del 31 Luglio 1992. Le aree di intervento individuate dallo strumento di coordinamento e recepite e aggiornate nel Piano Urbanistico Comunale, per quanto direttamente riferibile al demanio marittimo portuale, corrispondono all'area siderurgica di Cornigliano, al sistema fronte mare di Sestri Ponente ed al porto petroli di Multedo.

L'obiettivo di fondo dell'azione regionale perseguito attraverso lo strumento del PTC ACL è quello del rilancio del ruolo del capoluogo, che può a pieno titolo aspirare al ruolo di grande città del Mediterraneo, attraverso un recupero della sua competitività e della sua qualità urbana.

In questa prospettiva occorre quindi innanzitutto richiamare alcuni degli obiettivi di fondo espressi dal PTC ACL:

- l'allontanamento del porto petroli e del polo petrolchimico dall'abitato di Multedo;
- il recupero di un adeguato affaccio a mare per l'abitato di Sestri ponente;
- la riconversione della produzione dell'acciaio a Cornigliano;
- la riorganizzazione del sistema dei depositi petroliferi;
- la composizione delle esigenze di funzionamento del porto di Voltri con le esigenze del territorio anti-stante.

L'insieme di tali obiettivi è volto all'unica finalità strategica del sostanziale miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di vita nel ponente genovese.

Ad oggi una prima fase di attuazione del Piano ha prodotto una parziale ma significativa evoluzione che, in particolare per quanto riguarda il settore costiero, ha visto le più consistenti trasformazioni in relazione a: Accordo di Programma sulle acciaierie di Cornigliano; area della Fiumara; realizzazione del porto turistico nell'area di Sestri Ponente; attuazione del primo tratto della viabilità di scorrimento a mare tra Lungomare Canepa e Cornigliano, interventi questi che hanno rivestito un ruolo importante nell'evoluzione, benché ancora parziale, del ponente genovese.

In particolare per quanto concerne le Aree di Cornigliano va richiamato l'Accordo di Programma del 1999, poi modificato nel 2005 e integralmente recepito nelle varianti al PTC ACL approvate in sede di approvazione del PUC di Genova nel 2015, con il quale sono state riprogettate le aree da destinare

alle attività siderurgiche non a ciclo integrale e quelle da dedicare ad attività logistico-portuali.

Per quanto attiene l'area di Sestri Ponente va richiamato il recente accordo di pianificazione che nel 2017 ha modificato le previsioni e prescrizioni relative all'Area di Intervento n. 8 - "Polo Industriale di Sestri Ponente", finalizzato a consentire l'inserimento nel compendio in dismissione di attività produttive in grado di sostenere occupazione e di sviluppare il tessuto produttivo genovese nelle sue componenti di qualità, favorendo l'insediamento di attività compatibili con il contesto urbano circostante e migliorando la connessione tra il centro storico di Sestri Ponente e la sua Marina.

Nell'attuare quanto ancora previsto dal PTC IP ACL, appare evidente che le prossime trasformazioni potranno riguardare la zona circostante l'Area Fincantieri.

In particolare, va evidenziato come da tempo le Amministrazioni locali perseguano la riqualificazione dell'ambito urbano di Sestri Ponente tramite interventi di messa in sicurezza del territorio sotto il profilo del rischio idraulico ed idrogeologico, della sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione delle infrastrutture di accessibilità all'area, al fine di favorire la riqualificazione e lo sviluppo del tessuto urbano e dei compendi produttivi e portuali presenti.

Seguendo tali presupposti già nel 2011 era stato sottoscritto un Accordo di Programma (tra Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Liguria, Provincia di Ge-

nova, Comune di Genova, AdSP, Fincantieri - Cantieri Navali S.p.A. e Porto Petroli S.p.A.) volto a razionalizzare e ampliare l'offerta infrastrutturale nell'area industriale e portuale di Sestri Ponente a mare della ferrovia e a migliorare l'accessibilità all'area cantieristica a monte della ferrovia, liberando aree da destinare a processi di rigenerazione urbana.

Nello specifico poi, in considerazione della particolare fragilità idrogeologica del territorio, e della non procrastinabile necessità di mettere in sicurezza, tanto l'ambito urbano che portuale, la progettazione dei diversi interventi è stata affrontata in maniera sinergica tra AdSP e Comune di Genova al fine di realizzare in un'unica soluzione le opere di mitigazione del rischio idraulico ed i connessi interventi in ambito portuale.

Da ultimo va evidenziato che nell'ambito del Programma Straordinario di interventi per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dall'Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, approvato con Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019 e aggiornato con decreto n. 1 del 28 febbraio 2020, sono stati inseriti gli interventi di messa in sicurezza e di adeguamento idraulico del rio Molinassi e del rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente, dedicando agli stessi specifici finanziamenti pubblici.

Al fine di definire il quadro complessivo degli interventi da attuare, le Amministrazioni territoriali e locali (Regione Liguria, il Comune di Genova, il Commissario Straordinario per la ricostruzione del

viadotto sul Polcevera e l’Autorità di Sistema Portuale) a inizio 2020 hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa ex art. 5 L. 241/90 e s.m. e i. per definire un percorso coordinato per le necessarie modifiche degli strumenti pianificatori e le successive fasi di progettazione e realizzazione degli interventi.

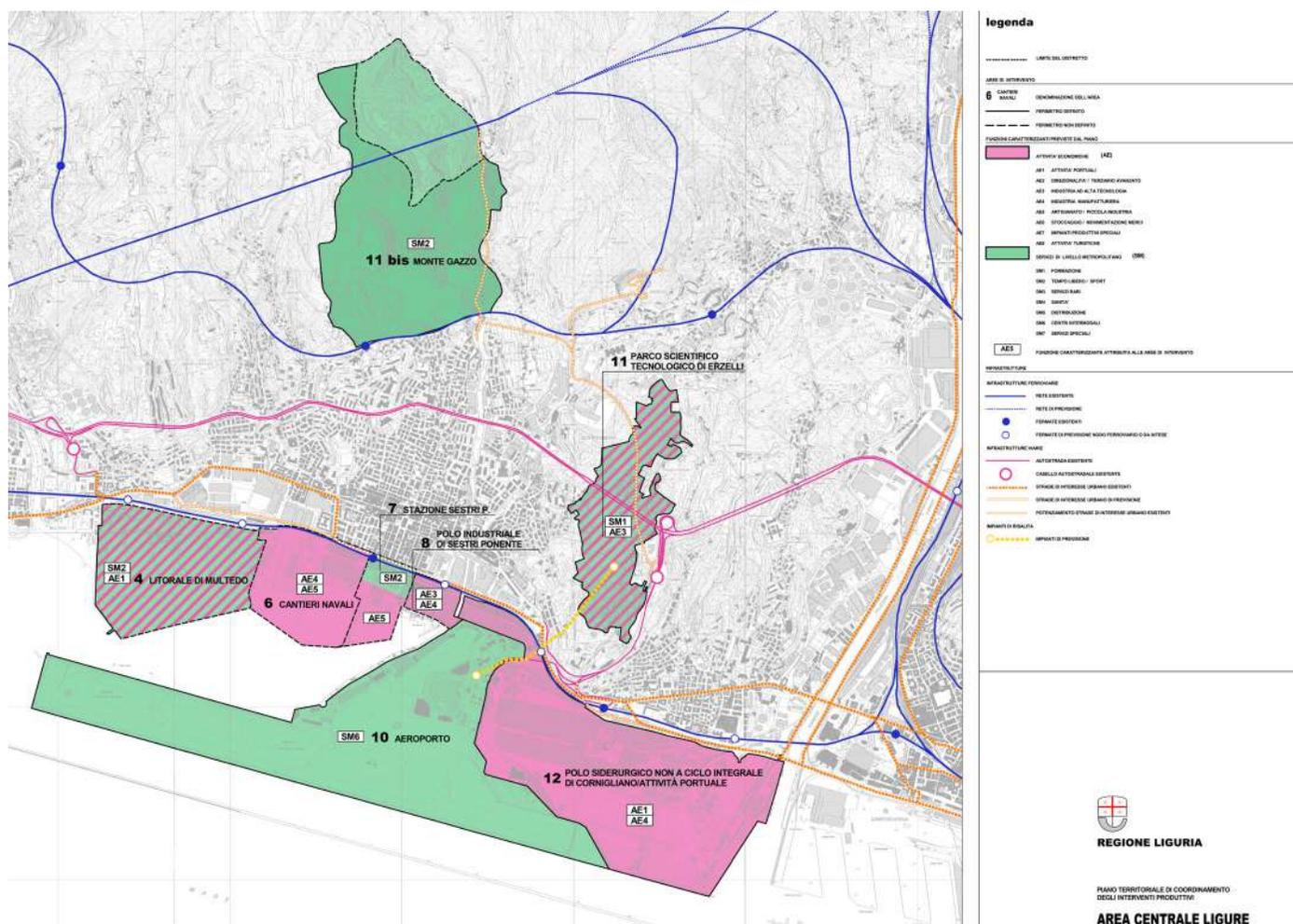


Figura1
 PIANO TERRITORIALE DI
 COORDINAMENTO DEGLI
 INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
 AREA CENTRALE LIGURE
 Aree di Intervento e Prestazioni

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

Il Piano territoriale di Coordinamento della Costa è stato approvato il 29 dicembre 2000 con la deliberazione del Consiglio regionale n.64 e costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

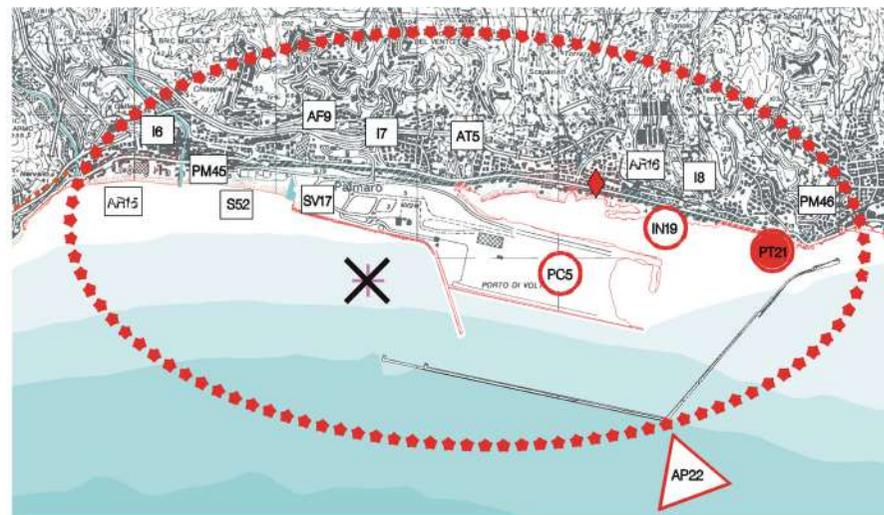
Esso fornisce pertanto linee di indirizzo generali relative all'assetto della zona costiera ed indicazioni specifiche relative, tra l'altro, agli interventi sul sistema dei porti turistici che presentino particolari valori paesaggistici, naturalistici ed ambientali. Esso costituisce un riferimento pianificatorio, ma anche per il quadro descrittivo che lo stesso PTC fornisce. La zona costiera individuata dal Piano comprende un'area a terra, come ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei

200 metri, e un'area a mare, compresa nella batimetrica -100 metri.

Per l'ambito genovese riconosce il ruolo fondamentale dell'assetto portuale nell'affaccio a mare della città, sotto diversi aspetti: da quello della struttura economica della città a quello della sua immagine, a quello della sua identità e ruolo nel contesto mediterraneo.

I contenuti del PTC della Costa per l'ambito genovese confermano il progetto di complessiva riorganizzazione urbana produttiva e portuale della città; la pianificazione di queste aree richiama esplicitamente gli obiettivi, i contenuti e le prescrizioni del PTC IP ACL, a cui si rimanda, e propone un'articolazione nei seguenti ambiti progetto:

- AP22 Foce Cerusa - Castelluccio GENOVA - VOLTRI FRONTE URBANO - PORTO
- AP23 Multedo - Foce Polcevera GENOVA-MULTE-



AP22 - GENOVA VOLTRI - PRA' - PEGLI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR15 - I6 - PM45 - S52 - SV17 - AF9 - I7 - AT5 - PC5 - AR16 - I8 - IN19 - PT22 - PM46 - DP20

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Comune di Genova - Autorità Portuale - FS - ANAS

Figura2
PIANO DELLA COSTA
Ambito di Progetto AP 22
Genova Voltri Prà Pegli
Genova Porto di Levante

DO-SESTRI URBANO

- AP24 Porto Storico GENOVA PORTO - FRONTE URBANO

- AP25 Riparazioni navi - Punta Vagno GENOVA-PORTO LEVANTE PORTO - FRONTE URBANO.

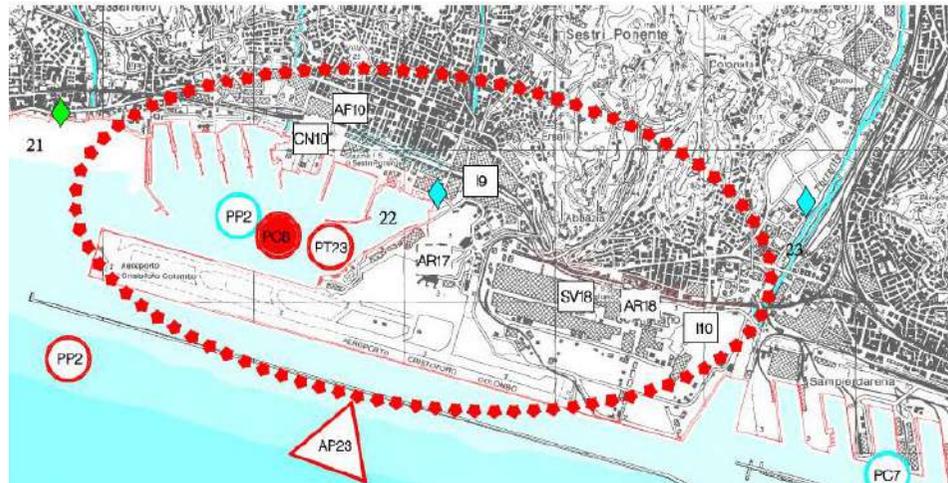
Nel corso degli anni il Piano è stato aggiornato con atti successivi che hanno riguardato:

- Pietra Ligure e cantieri navali a filo di costa: delibera del Consiglio regionale n.30 del 11 dicembre

2012, finalizzata a rafforzare la presenza dell'attività cantieristica lungo la costa ligure, in considerazione delle implicazioni di carattere occupazionale e dei valori d'immagine che tali strutture produttive rappresentano rispetto all'identità regionale;

- Albenga e Genova Pegli (delibera del Consiglio regionale n.7 del 26 marzo 2014);

- Ospedaletti (delibera del Consiglio regionale n. 43 del 23 dicembre 2015).



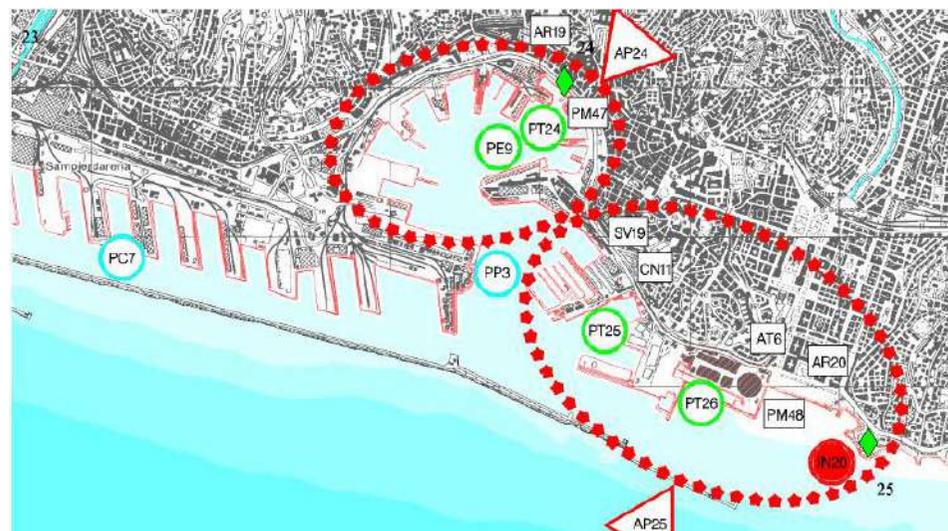
AP23 - GENOVA MULTEDO SESTRI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

PP2 - PC6 - PT23 - CN10 - AF10 - I9 - SV18 - AR13 - I10 - DP22

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Comune di Genova - Autorità Portuale - FS - ANAS - Circoli nautici - Cantieri navali - Acciaierie di Cornigliano - I.A.M. Piaggio



AP25 - GENOVA PORTO DI LEVANTE

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

SV19 - CN11 - PT25 - PT26 - AT6 - AR20 - PM48 - IN20 - DP25

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Regione Liguria - Comune di Genova - Autorità portuale - Circoli nautici

Figura3
PIANO DELLA COSTA
Ambito di Progetto AP 23
Genova Multedo sestri

Figura4
PIANO DELLA COSTA
Ambito di Progetto AP 24
Genova Porto Storico
Ambito di Progetto AP 25
Genova Porto di Levante

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico

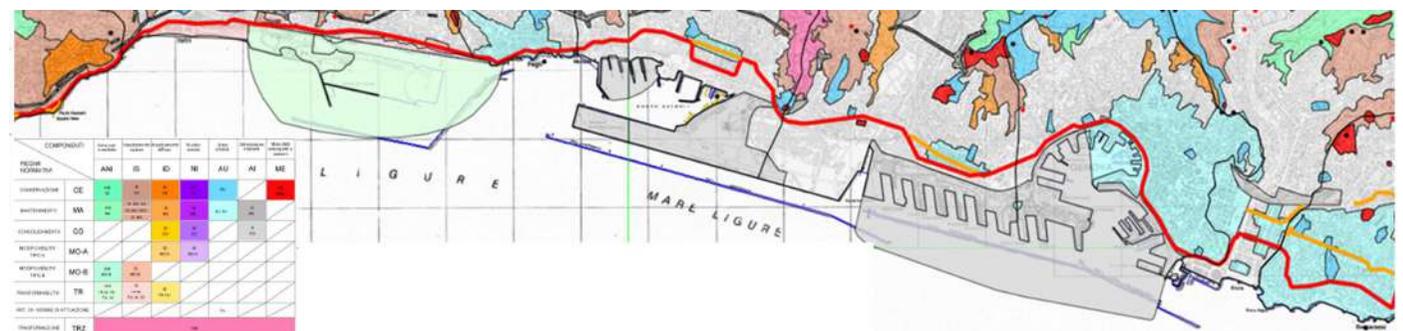
Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 26 Febbraio 1990. Al suo interno vengono individuati tre diversi livelli di operatività: uno alla scala del territorio, di suddivisione in ambiti territoriali, un livello locale che individua situazioni differenziate all'interno degli ambiti sopradescritti ed un livello puntuale di appannaggio di fasi pianificatorie successive.

La disciplina di riferimento persegue obiettivi mirati a particolari categorie d'intervento che si esprimono mediante i termini conservazione, consolidamento, modificabilità, trasformabilità, e vengono definite in base ad un duplice giudizio di valore sulla qualità paesistica dei luoghi definita in termini di equilibrio tra fattori antropici ed ambiente naturale (in termini di categorie descrittive) e sulla compatibilità dei processi di trasformazione.

A livello territoriale le aree portuali ricadono nell'ambito 53 Genova, con le seguenti articolazioni:

- 53A - Genova "Voltri Prà"
- 53B - Genova "Val Varenna"

- 53C - Genova "Sestri Ponente"
 - 53 D - Genova "Bassa Valle Polcevera"
 - 53 E - Genova "Centro Urbano" (che arriva fino alle Riparazioni Navali)
 - 53 F - Genova "Bassa Valle Bisagno" (che comprende la Fiera e Piazzale Kennedy)
 - 53 G - Genova "Levante" (per l'area di Punta Vagno).
- La disciplina di livello locale classifica la maggior parte delle infrastrutture costiere come AI - Attrezzature e Impianti, in alcuni casi in regime normativo di Trasformabilità (Voltri e Prà), in altri casi di Consolidamento (Porto Petroli, Sampierdarena, Porto Antico e Riparazioni Navali). Alcune porzioni, su cui sono previste in atti di programmazione e pianificazione alcune proposte di riqualificazione (anche ormai disattese), vengono classificate dal PTCP come TU - Tessuto urbano (Fronte mare di Sestri Ponente, Aree di Cornigliano, Piazzale Kennedy). Altre aree a diretto contatto con la città sono classificate rispetto al loro stato di conservazione (SU - tessuto urbano qualificato, quale il Porto Antico, il Fronte Mare di Pegli) o di trasformazione (IS TR-TU, fronte mare di Voltri e la Fascia di rispetto di Prà). La Lanterna e lo spazio circostante sono classificati come IU - Immagine Urbana.



Il Piano Territoriale Regionale

Con dgr n.110 del 18 febbraio 2020 la Giunta regionale ha approvato, ai sensi dell'art 14 della Lr n.36/1997, il Documento preliminare del progetto di Piano Territoriale Regionale (Ptr) e il relativo Rapporto preliminare.

Tale Documento propone una visione strategica di lungo periodo di sviluppo del territorio ligure e si costituisce di 4 fascicoli, il primo di carattere generale, mentre i successivi approfondiscono i temi relativi a entroterra, città e costa.

Per quanto concerne la componente portuale il documento approvato ne riconosce il ruolo di infra-

struttura strategica per il territorio in quanto fonte primaria di sviluppo socioeconomico. A tal proposito, individua alcune linee di indirizzo da sviluppare nella pianificazione portuale, in relazione al contesto urbano circostante, con particolare riferimento: alla localizzazione di alcune tipologie di funzioni, al sistema dell'accessibilità, alla trattazione degli ambiti di "confine" tra i due contesti e alla soluzioni di efficientamento energetico delle strutture portuali al fine di contenerne gli impatti. A valle della dgr n.110/2020, ha preso avvio la fase di scoping prevista dall'art.8 della Lr n.32/2012 e successive modifiche e integrazioni nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

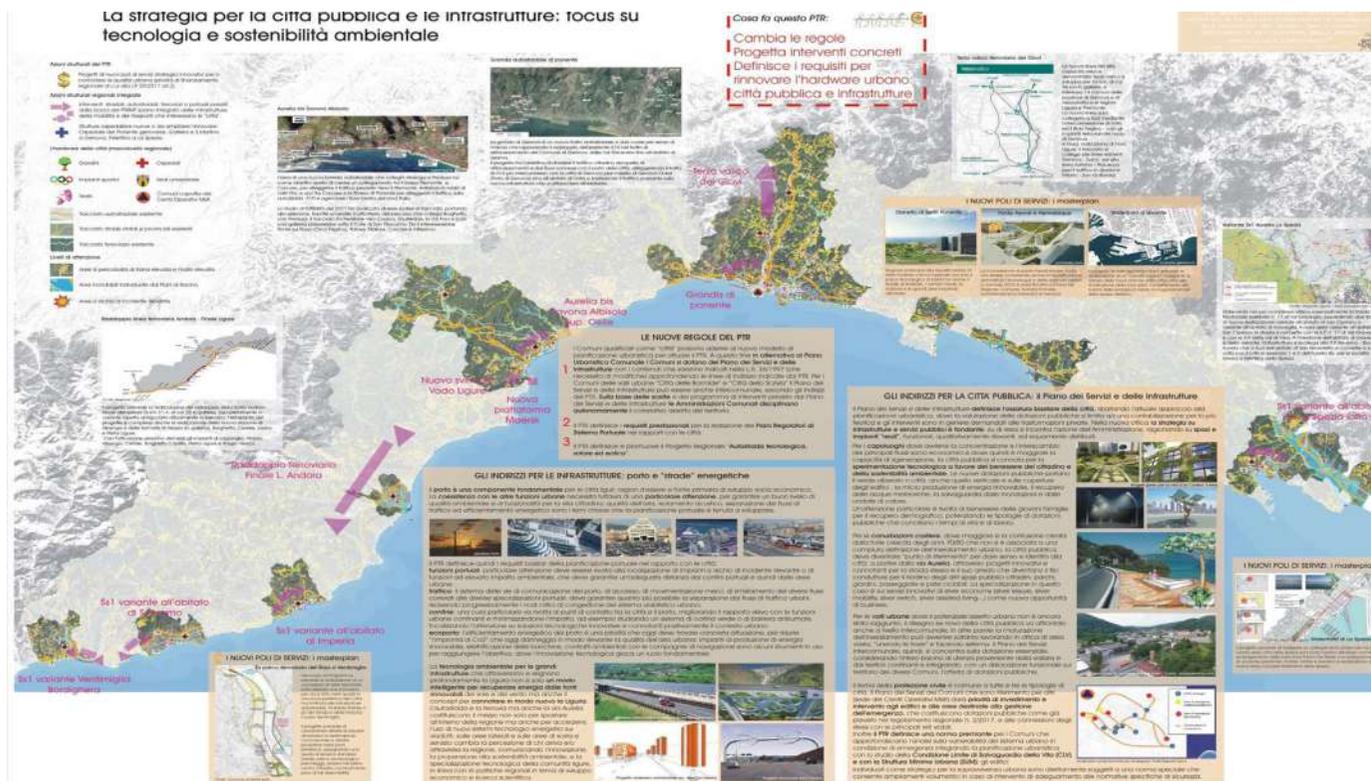


Figura6
PIANO TERRITORIALE REGIONALE
Progetto Preliminare
Indirizzi per le Infrastrutture e
gli Spazi Pubblici

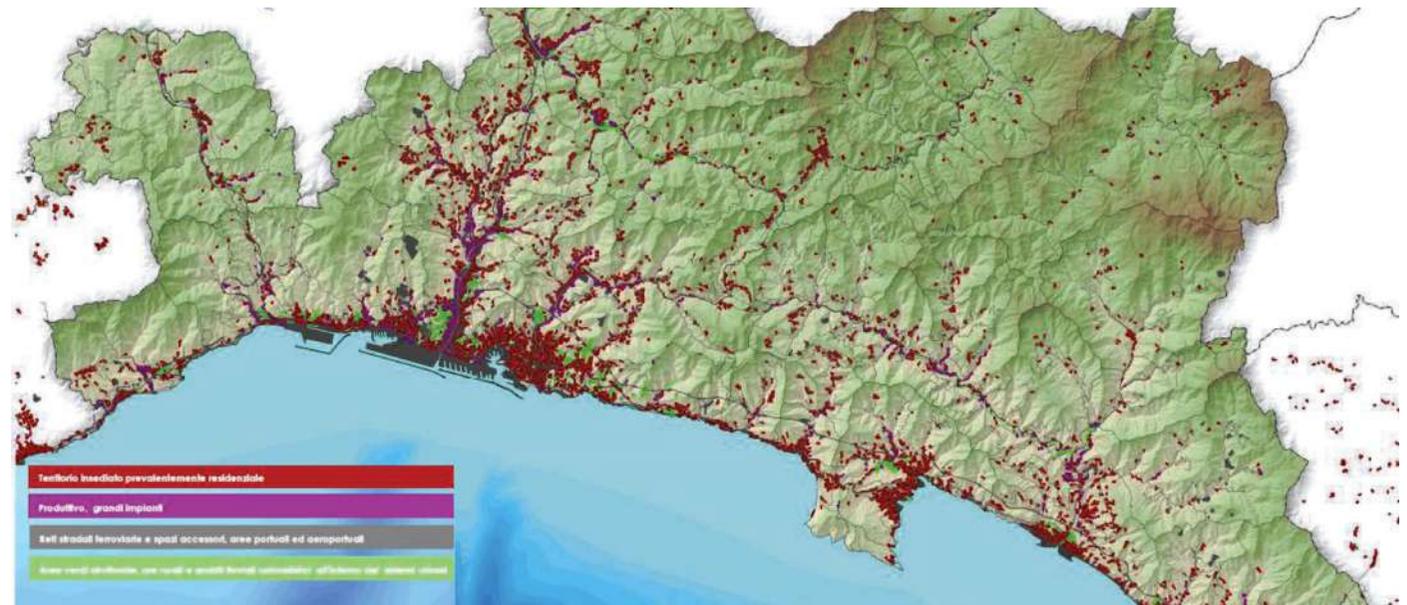
La pianificazione di livello intermedio

La pianificazione territoriale generale della Città metropolitana svolge il ruolo di organizzazione generale del territorio metropolitano riguardo ai temi insediativi, al sistema dei servizi e alle infrastrutture attinenti all'ambito metropolitano, anche al fine dell'adozione del piano strategico per lo sviluppo socio-economico del relativo territorio, e riguardo alla gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse metropolitano, anche in forma associata.

La Città Metropolitana ha avviato la formazione del PTG con l'individuazione delle "Linee Guida per la predisposizione del Piano Territoriale Generale della Città metropolitana", approvato con Delibera del Consiglio Metropolitano n. 14/2015. Ad oggi e fino

alla approvazione del PTG, si applica il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), aggiornato con la Variante 2014 che ha individuato i Sistemi territoriali Strategici in ottica metropolitana e in coerenza con la programmazione europea "Strategia 2020".

Nel 2017 è stato approvato il Piano Strategico della Città Metropolitana, che riconosce la valenza economica del porto di Genova, senza per questo consolidare particolari strategie di sviluppo (nella progettualità viene riportato il Genoa Port Center, come spazio di comunicazione con la città, anche a fini turistici ed educativi).



Il Piano Urbanistico Comunale

Il vigente Piano Urbanistico Comunale (approvato con DD n° 2015/118.0.0./18) declina nel Documento degli Obiettivi, sia a livello di area vasta sia a livello urbano di città, “TEMI” esplicitamente dedicati allo sviluppo economico del porto e delle infrastrutture. In particolare è opportuno richiamare il: “TEMA A: SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE”, con riferimento all’Obiettivo “A1-Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest” ed all’Obiettivo A3 “Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo” ed il “TEMA B: ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA’ E QUALIFICAZIONE DELL’IMMAGINE URBANA”, con riferimento all’Obiettivo “B5 Rafforzamento del rapporto con il mare”. Inoltre, va ricordato che nell’ambito della redazio-

ne del vigente Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), l’allora Autorità Portuale di Genova ha espresso, come previsto dall’ art.38, comma 2, lettera f) della L.R. 36/97, l’intesa sui contenuti pianificatori adottati con particolare riferimento agli assi di interesse città-porto. Vengono altresì individuate alcune specifiche proposte di assi di relazione fra la città e il porto, volti a costituire la riqualificazione del loro interfaccia, nell’ottica di commisurare gli interessi urbani e portuali e concertare le relative previsioni di pianificazione.

In particolare, tali assi sono:

- Voltri Litorale di Levante, per assicurare la relazione fra l’abitato di Voltri e la riqualificazione della parte a levante del terminal portuale.
- Litorale di Multedo e Porto Petroli, per garantire il riutilizzo per funzioni urbane di parte del Molo Occidentale dell’esistente Porto Petroli, compatibil-

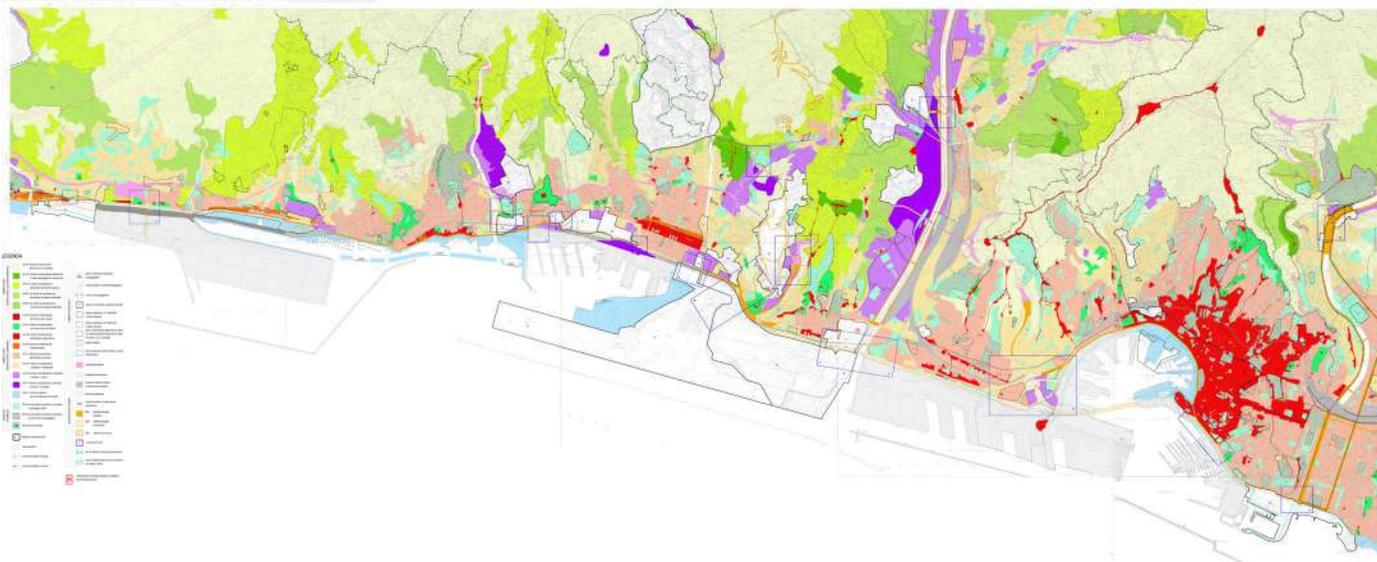


Figura8
PIANO URBANISTICO COMUNALE
GENOVA
Assetto Urbanistico

mente con le limitrofe funzioni portuali.

- Affaccio a mare di Sestri Ponente, per rafforzare una integrazione tra il tessuto urbano di Sestri e la Marina compatibile con il tessuto portuale circostante;
- Fronte mare dalla “Lanterna” a Ponte Parodi-Porto Antico, per valorizzare la fruizione turistico-culturale del Parco e la sua connessione con la Stazione Marittima, unitamente al polo crocieristico e urbano costituito da Ponte Parodi e dall’edificio Hennebique e la sua connessione con il Porto Antico e il Centro Storico;
- Calata Gadda-Fiera, per creare una connessione tra i due poli urbani, nell’ambito di un ridisegno complessivo del settore delle Riparazioni navali.

In relazione agli assi soprarichiamati va evidenziato che già ad oggi gli stessi, o parti degli stessi, sono regolati da strumenti di copianificazione, quali accordi di programma, che nel corso degli anni hanno avuto diversi aggiornamenti. Si riportano di seguito una breve sintesi dei più recenti atti intervenuti.

Litorale di Multedo e Porto Petroli e Affaccio a mare di Sestri Ponente

Si richiamano l’Accordo di Programma intervenuto nel 2011 e i successivi atti amministrativi come descritti nel precedente paragrafo dedicato al PTC IP ACL e ai successivi atti di aggiornamento.

Fronte mare dalla “Lanterna” a Ponte Parodi-Porto Antico

Dal 2007 il compendio Ponte Parodi, baricentrico rispetto al complesso monumentale della Lanterna, al Porto Antico e al Centro storico, è regolato da Ac-

cordo di Programma.

Tale accordo prevedeva per il compendio una specifica disciplina finalizzata principalmente:

- alla realizzazione su Ponte Parodi di un distretto commerciale tematico dedicato al tempo libero e allo sport e di un nuovo terminal crociere;
- alla riqualificazione del ex silos granaio “Hennebique”, bene storico-architettonico vincolato, da dedicare principalmente all’insediamento di servizi pubblici e funzioni di supporto al traffico crocieristico.

Rispetto a tali previsioni, il testo dell’Accordo è stato aggiornato dapprima nel 2012 e, successivamente, nel giugno 2019, al fine di assegnare al compendio Hennebique una disciplina specifica, svincolata dallo sviluppo del progetto di Ponte Parodi. In coerenza con tale modifica normativa, che ha aperto ad una maggior flessibilità funzionale e ha chiarito i limiti di intervento entro i quali poter operare per la riqualificazione del bene monumentale, e a seguito dell’inserimento del bene nel “Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell’aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova” adottato dal Commissario Straordinario con decreto n. 2 del 2019, AdSP ha provveduto nella seconda metà dello stesso anno a pubblicare un invito a presentare istanze di concessione demaniale marittima per la riqualificazione e la gestione dell’edificio. Conclusa la procedura ad evidenza pubblica, è stato sottoscritto atto di sottomissione per l’avvio della progettazione della ristrutturazione del compendio demaniale Hennebique. L’obiettivo dell’intervento è il completamento del disegno dell’arco ex portuale - urbano

andando a costituire un polo di interesse generale destinato a funzioni dedicate alle attività crocieristiche, turistiche e urbane.

Calata Gadda-Fiera

Dal 2003 l'area è regolata dall'accordo di programma per la riorganizzazione dell'area territoriale Riparazioni Navali, Fiera di Genova e Piazzale Kennedy, sottoscritto in data 7 maggio 2003 fra l'allora Autorità portuale, Regione Liguria e Comune di Genova, finalizzato, in attuazione al PRP e al PUC allora vigente, a declinare un organico e integrato quadro di interventi per la riorganizzazione dell'ambito, temperando le esigenze delle attività di Riparazioni navali, della città e del polo fieristico limitrofo.

A seguito dell'approvazione nel 2015 del vigente PUC del Comune di Genova, e della sopraggiunta condivisione da parte degli Enti dello scenario delineato dal "Waterfront di Levante" donato dall'Arch. Renzo Piano, il Comune di Genova ha avviato la progettazione di alcuni interventi inerenti il comparto Fieristico, ad oggi ricompreso nel Distretto di trasformazione n. 20 del PUC.

Alcune di queste (la demolizioni dell'edificio ex Nira e lo scavo del primo tratto di canale in corrispondenza della aree occupate dal basamento dello stesso) costituiscono, come sottoscritto dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo nel luglio del 2018, l'attuazione del Progetto Unitario previsto dallo stesso Accordo ed hanno permesso di pervenire ad una precisa demarcazione tra il quartiere fieristico e il settore industriale delle riparazioni navali, andando a individuare nel nuovo specchio acqueo la prevista zona filtro tra i due poli.

Pianificazione di Settore

Il sistema dei numerosi rii e torrenti che sfociano in aree di competenza portuale comporta una serie di interferenze anche pianificatorie normate dalla pianificazione di bacino e dai relativi Piani stralcio dei principali torrenti che sfociano in questo tratto.

Il Porto ricade negli Ambiti Regionali di Bacino 12 e 13, disciplinato dal relativo Piano di Bacino e dagli approfondimenti dei Piani stralcio dei seguenti torrenti:

- Torrente Branega
- Torrente San Pietro
- Torrente Varenna
- Torrente Chiaravagna
- Torrente Polcevera
- Torrente Bisagno

L'area centrale è compresa nell'Ambito 14, che analizza e disciplina anche il tratto portuale tra la foce del Polcevera e la foce del Bisagno.

Dal punto di vista della suscettività al dissesto, molte delle aree portuali artificiali sono classificate di Tipo B2 - Discariche dismesse e riporti antropici, che sono disciplinate in normativa dall'Art. 16bis, comma 5.

Dal punto di vista del rischio idraulico e della classificazione per fasce di inondabili, numerose aree ricadono in Fascia A e in Fascia B (Art. 15, comma 2 e comma 3), e rappresentano quindi delle limitazioni in merito ad alcuni interventi.

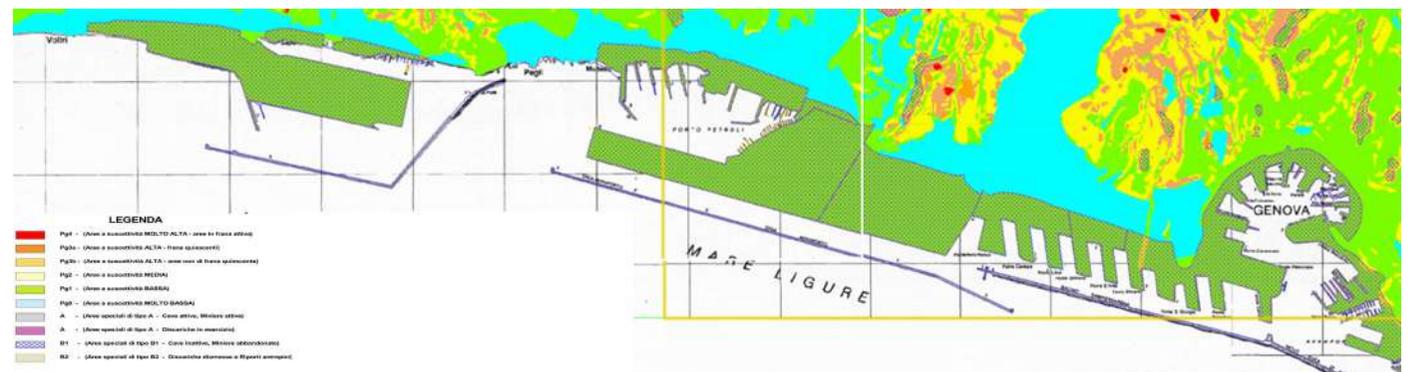


Figura8
ESTRATTI PIANI DI BACINO
Suscettività al dissesto

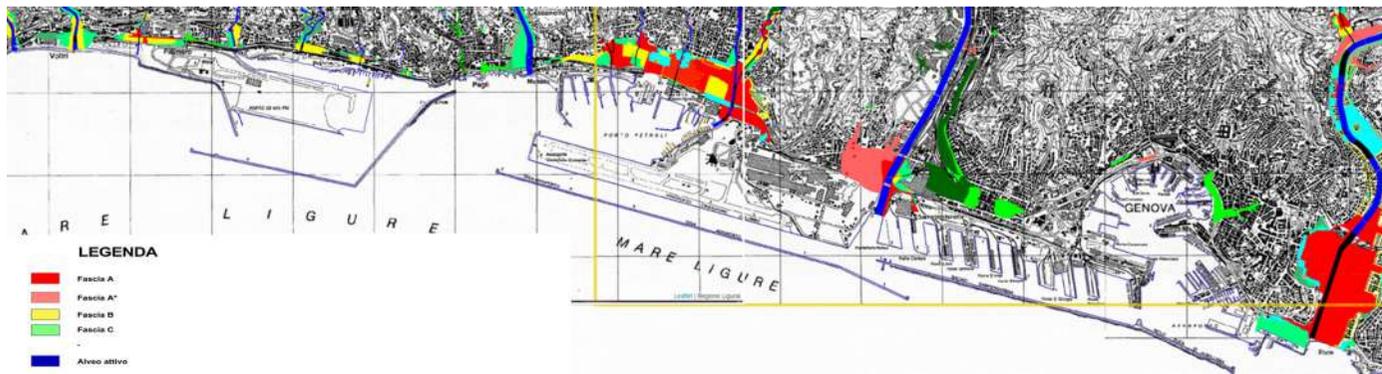


Figura9
 ESTRATTI PIANI DI BACINO
 Fasce di Inondabilità



Figura10
 ESTRATTI PIANI DI BACINO
 Rischio Idraulico

Quadro Vincolistico

Il quadro dei vincoli paesaggistici investe l'intera area demaniale, in quanto il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii) individua, tra le aree tutelate per legge, "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare".

Molti altri vincoli paesaggistici interessano la parte urbana in prossimità del limite demaniale (bellezze di insieme, bellezze singole, bellezze singole puntuali) e rappresentano elementi rilevanti con cui il PRSP si deve confrontare. Nella predisposizione del nuovo piano il tema del paesaggio assume importanza anche rispetto alle relazioni visive e panoramiche tra il sistema territoriale nel suo complesso, urbano e portuale, come evidenziato nello schema

grafico riportato in Figura 12.

All'interno delle aree demaniali sono inoltre presenti molti edifici riconosciuti quali beni architettonici e archeologici, di interesse artistico o storico e per i quali è stato emanato (o dichiarato) apposito vincolo (vedi Figura 11).

Occorre citare inoltre il vincolo aeroportuale rappresentato dalla presenza dell'infrastruttura dell'aeroporto all'interno del porto stesso. Esso rappresenta limitazioni significative prevalentemente con riferimento a:

- altezza della nave di progetto;
- altezza delle gru per la movimentazione delle merci su piazzale;
- manovra della nave in prossimità delle piste aeroportuali a causa di possibili interferenze elettromagnetiche tra specifiche strumentazioni;
- localizzazione di attività relative a prodotti speciali.

Figura11
AdSP -GENOVA
Quadro di sintesi Regime Vincolistico



Su questi aspetti è già stato avviato un tavolo di confronto con gli enti tecnici competenti sul tema.

E' infatti evidente come la presenza della struttura aeroportuale, che può rappresentare un potenziale vantaggio per la competitività dello scalo marittimo, considerata la sua particolare localizzazione a filo costa, renda necessario uno stretto coordinamento tra la pianificazione delle due infrastrutture.

A tal proposito va richiamato il Piano di Sviluppo Aeroportuale, la cui procedura autorizzativa si è conclusa con Provvedimento di Intesa N. 11930 del 20/12/2020 rilasciato dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture e i sistemi informativi e statistici - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali Div. III.

Tale Piano prevede in estrema sintesi: un ampliamento e una riorganizzazione della stazione passeg-

geri, anche tramite la riorganizzazione del sistema viabilistico e dello smistamento bagagli; il potenziamento dell'intermodalità dello scalo e un prolungamento della via di rullaggio.

Allo stesso è altresì allegata specifica planimetria che individua le zone di tutela relative all'infrastruttura aeroportuale come previsto dall'art. 707 c.5 del Codice della Navigazione, recepite nel piano di rischio aeroportuale del Comune di Genova (si veda fig.14).

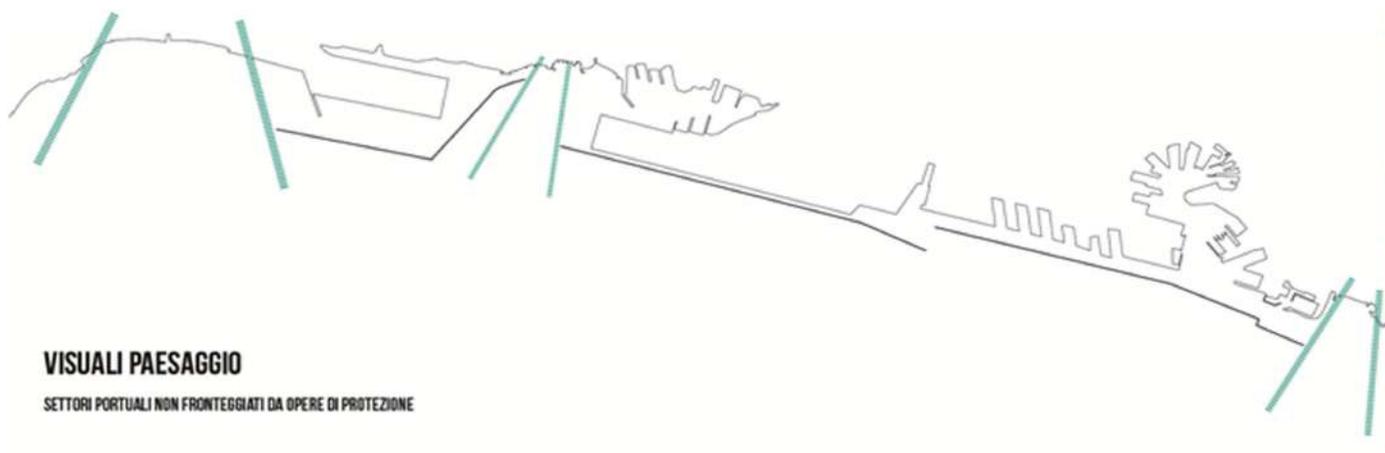


Figura12
AdSP - GENOVA
Relazioni Visive tra contesto
urbano e portuale

Figura13
AdSP - GENOVA
Vincolo Aeroportuale
urbano e portuale

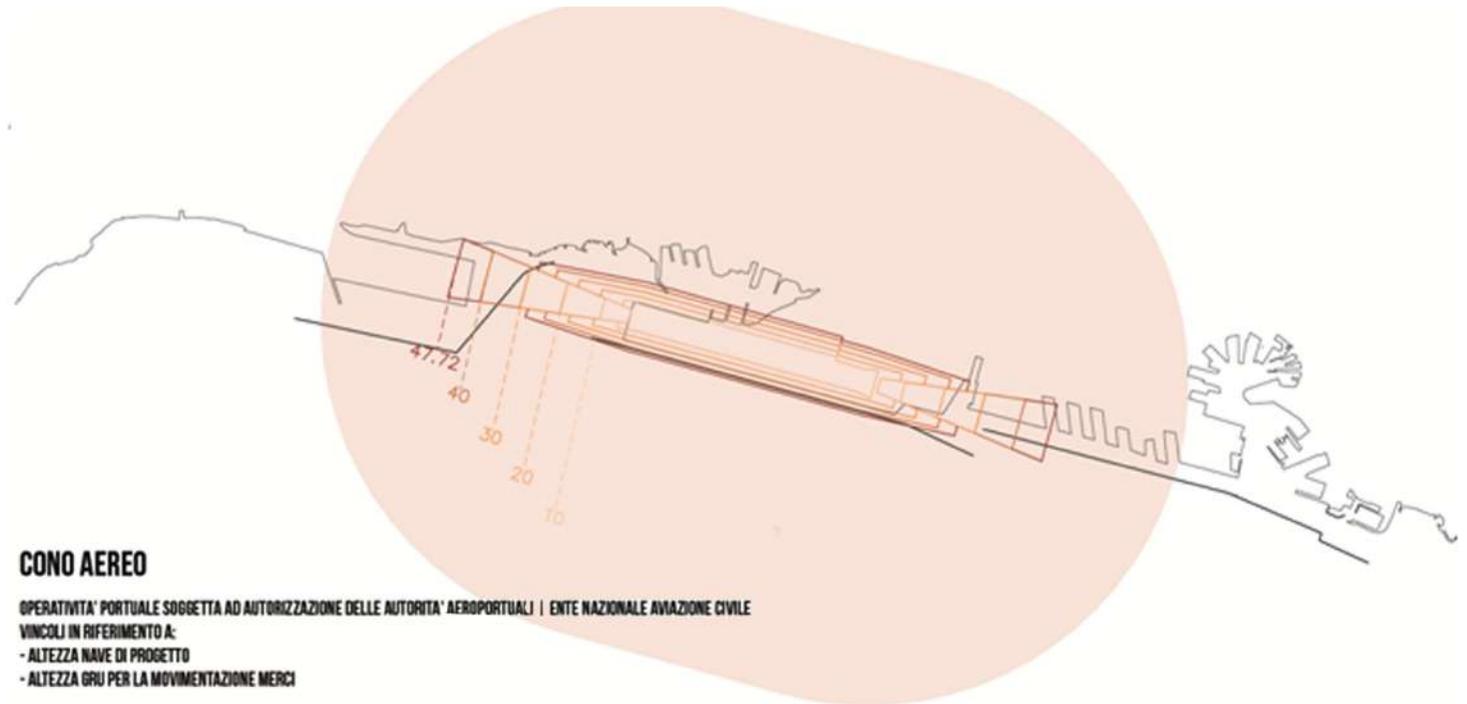


Figura14
GENOVA
Infrastruttura Aeroportuale
Fasce di tutela ex art.707
Codice Navigazione



Il Piano della Costa

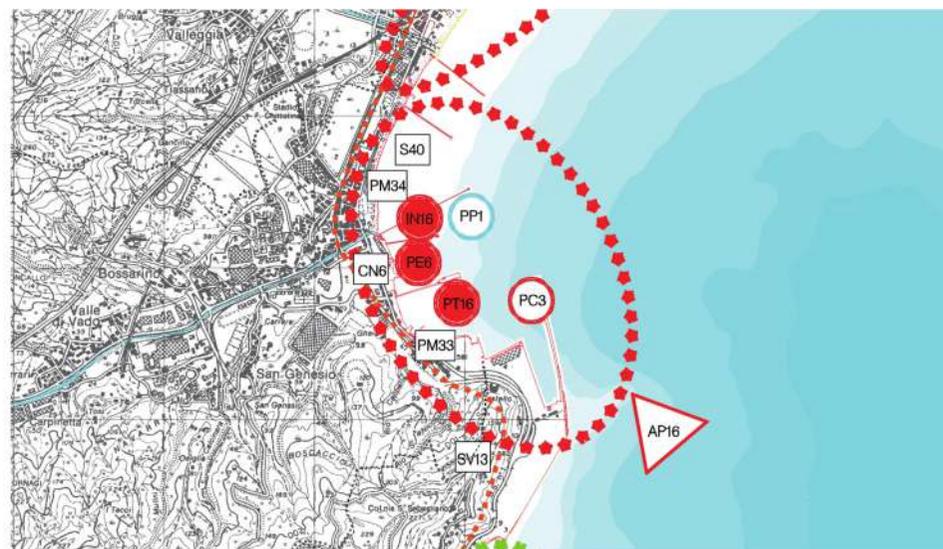
Il Piano della Costa, approvato con D.C.R. n. 64 del 29 dicembre 2000 e s.m.i., ha fornito una sintesi della pianificazione allora vigente, offrendo alcune possibilità di intervento immediate, ma soprattutto creando le condizioni per la definizione di un progetto organico.

Nel Piano della Costa sono individuate:

- a. modalità di sviluppo dei porti di Savona e Vado, restituendo alle città margini importanti di riqualificazione e rilancio e al porto margini di sviluppo e consolidamento;
- b. individuazione di alcune Aree di intervento al fine di favorire il decollo delle iniziative di trasformazione delle aree produttive dismesse e di innescare attraverso di esse un più generale processo di riqualifica-

zione urbana;

c. definizione di uno schema complessivo di mobilità in ambito urbano, demandando alla Provincia l'approfondimento progettuale.



AP16 - VADO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

PC3 - PM33 - PT16 - PE6 - CN6 - IN16 - PP1 - PM34 - S40

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Vado - Autorità portuale - FS

Figura16
PIANO DELLA COSTA
Ambito di Progetto AP 16
Vado



AP17 - SAVONA - MULTEDO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

PM35 - S41 - I3 - AR10

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Vado - Savona

Figura17
PIANO DELLA COSTA
 Ambito di Progetto AP 17
 Savona - Multedo



**AP18 - SAVONA PORTO VECCHIO -
 ALBISOLA MARINA**

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR11 - PE7 - PT17 - PC4 - AR12 - CN7 - PT18

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Provincia di Savona - Comune di Savona - Autorità portuale - FS spa

Figura18
PIANO DELLA COSTA
 Ambito di Progetto AP 18
 Savona - Porto Vecchio -
 Albisola Marina

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTC provinciale della Provincia di Savona, approvato con D.C.P. n. 42 del 28 luglio 2005, individua gli obiettivi del territorio mediante Progetti integrati riferiti a specifiche realtà territoriali.

I Progetti integrati costituiscono la struttura e il disegno del Ptc per l'organizzazione di ambiti strategici del territorio provinciale; la loro concezione è mutuata dai Programmi complessi e dagli strumenti della Programmazione negoziata, varati nel corso degli anni Novanta dalla legislazione nazionale (Pru, Prusst, Patti territoriali) per favorire interventi di riqualificazione urbana e di sviluppo locale.

Nei Progetti integrati sono evidenziati gli interventi

rilevanti per l'organizzazione del territorio e per valenza strategica; sono inoltre contenute indicazioni con diversi livelli di efficacia da recepire negli strumenti urbanistici.

I Progetti integrati riferiti al comprensorio territoriale dei Porti di Savona e Vado Ligure sono:

- Pi 1 - Progetto integrato per la connessione logistica della Valbormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e riorganizzazione del comparto energetico;
- Pi 2 - Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissolle e Bergoggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese.

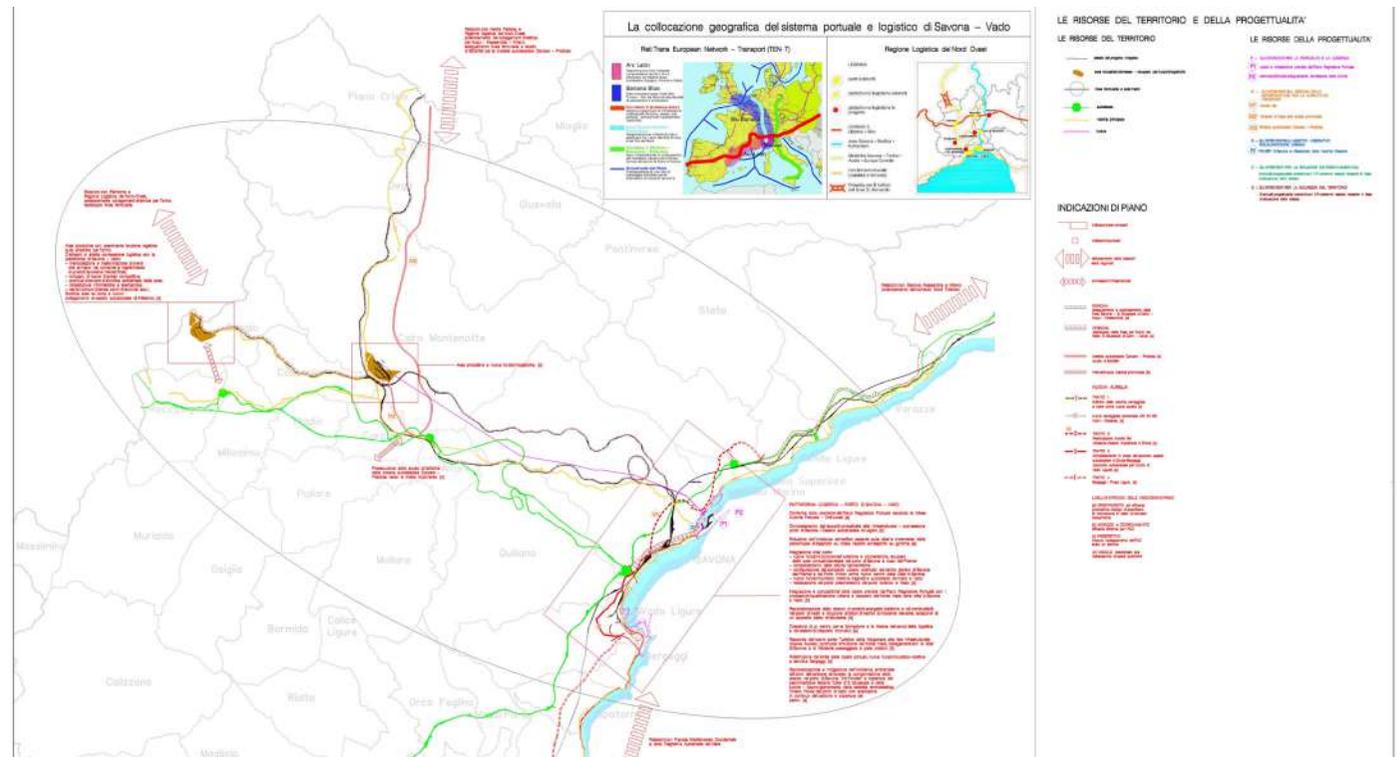


Figura19
PIANO TERRITORIALE DI
COORDINAMENTO PROVINCIALE
Pi1. Progetto integrato per la connessione logistica della Valbormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado

Pianificazione di Settore

La pianificazione di settore collegata all'elevato rischio idrogeologico è sviluppata nei piani stralcio per l'assetto idrogeologico, approvati, aggiornati e variati prima dalla Provincia di Savona, successivamente a partire dal 2015 dall'Autorità di bacino regionale, ed infine, dal 2017 con l'istituzione delle Autorità di Bacino distrettuali, dall'Autorità del distretto dell'Appennino settentrionale.

Il comprensorio territoriale riferito ai Porti di Savona e Vado Ligure, ricompreso nell'Ambito n. 11 del Bacino regionale Liguria, è interessato dai seguenti bacini:

- SEGNO: Atto di approvazione: DCP n.47 del 25.11.2003. Ultima variante approvata: DdDG n. 176 del 25/06/2018 in vigore dall'11/07/2018. Comuni interessati: Bergeggi, Quiliano, Spotorno, Vado Ligure
- QUILIANO: Atto di approvazione: DCP n.47 del

25.11.2003. Ultima variante approvata: DdDG n. 176 del 25/06/2018 in vigore dall'11/07/2018. Comuni interessati: Quiliano, Savona, Vado Ligure, Vezzi Portio

- MOLINERO: Atto di approvazione: DCP n.47 del 25.11.2003. Ultima variante approvata: DdDG n. 176 del 25/06/2018 in vigore dall'11/07/2018. Variante approvata ad efficacia sospesa: DGR n. 60 del 26/01/2017 (condizionata alla completa realizzazione, collaudo e verifica degli interventi idraulici previsti). Comuni interessati: Savona

- LETIMBRO: Atto di approvazione: DCP n.47 del 25/11/2003: Ultima variante approvata: DDG n. 4144 del 15/07/2019 in vigore dal 31/07/2019. Comuni interessati: Altare, Savona

- PODESTÀ: Atto di approvazione: DCP n.47 del 25.11.2003. Ultima variante approvata: DdDG n. 176 del 25/06/2018 in vigore dall'11/07/2018. Comuni interessati: Albissola Marina, Savona

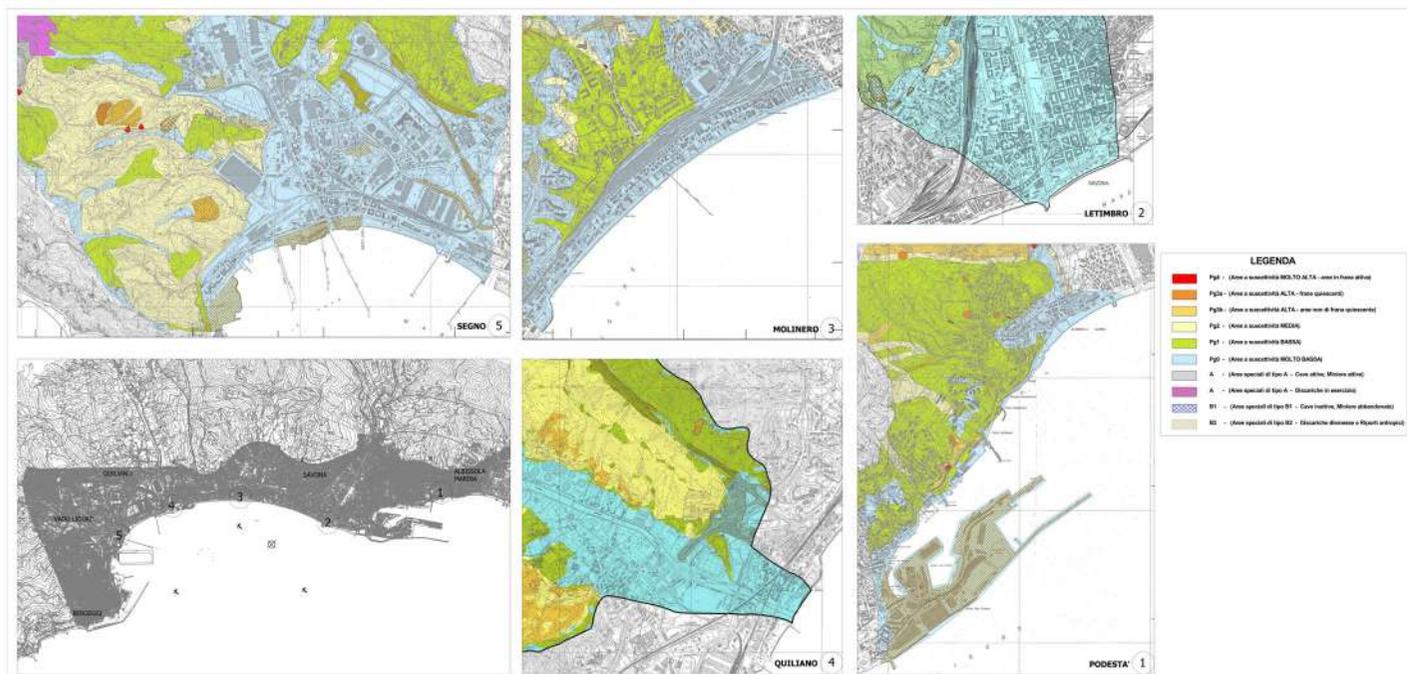


Figura20
ESTRATTI PIANI DI BACINO
Suscettività al dissesto

Figura21
ESTRATTI PIANI DI BACINO
Fasce di Inondabilità

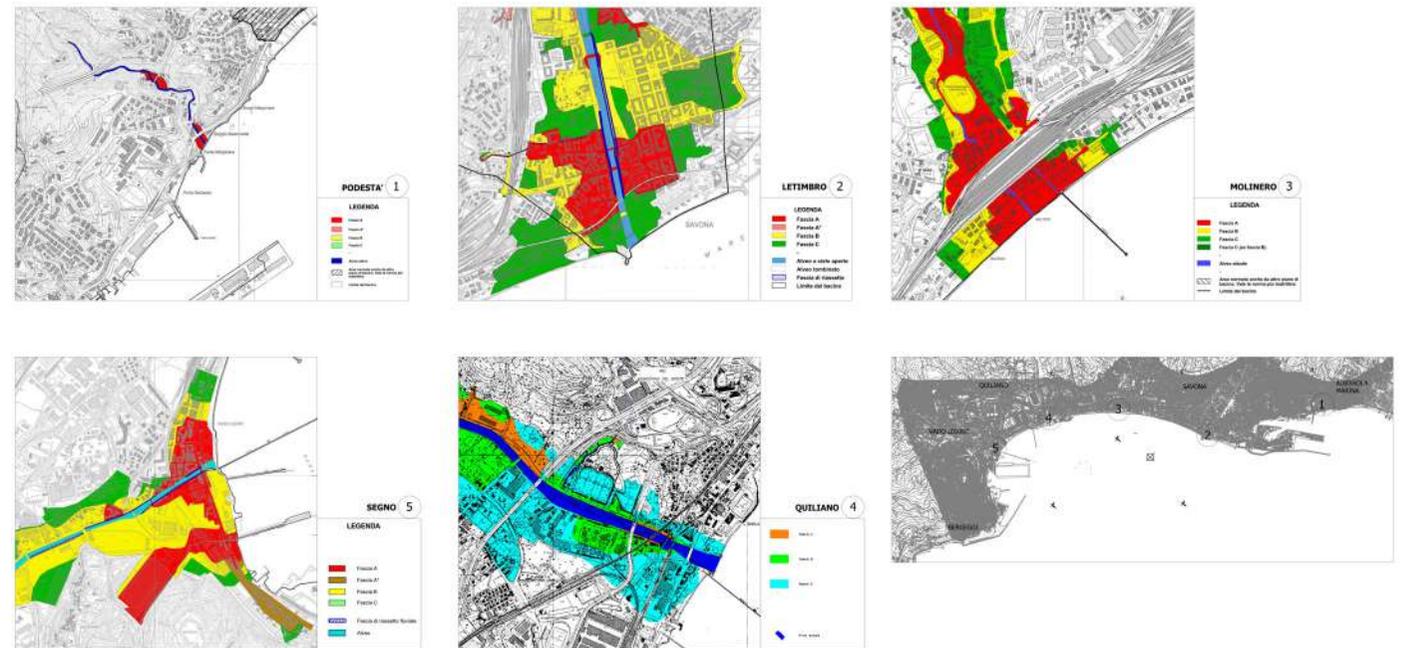
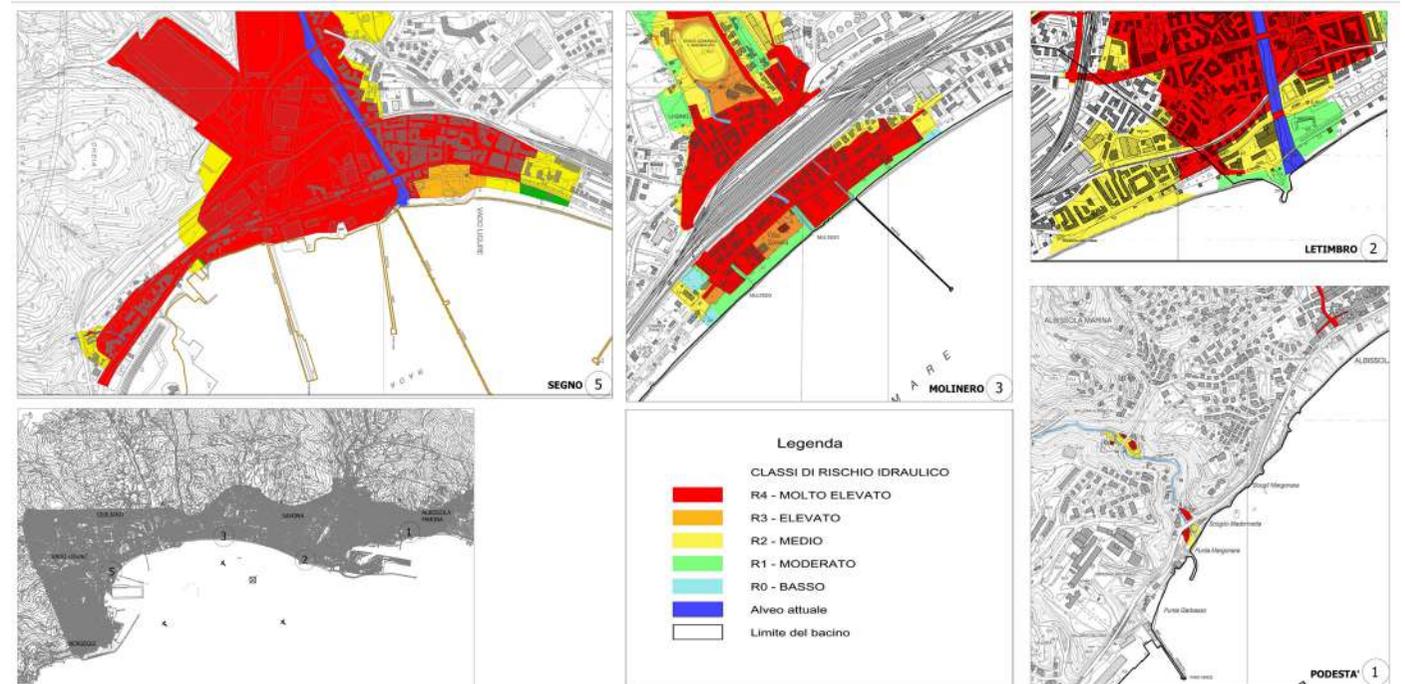


Figura22
ESTRATTI PIANI DI BACINO
Rischio Idraulico



Quadro Vincolistico

Il cosiddetto "Patrimonio culturale", caratterizzato dai "beni culturali" e dai "beni paesaggistici", riconosciuti e tutelati ai sensi del D.Lgs. 42 del 22/01/2004, relativi al territorio di competenza dei porti di Savona e Vado è costituito principalmente da vincoli paesaggistici, già individuati dalle disposizioni contenute nella L. n. 1497/1939, "Protezione delle bellezze naturali e panoramiche", ed incrementati dalla L. n. 431/1985 che ha assoggettato a tutela "ope legis" tutta la fascia costiera.

Sono inoltre presenti alcuni vincoli architettonici puntuali sia nel territorio amministrato che nelle aree in prossimità del demanio marittimo che riguardano opere o siti di interesse culturale che comportano particolare riguardo alle funzioni e gli inter-

venti sulle aree in amministrazione.

Sono infine presenti aree a rischio archeologico che comportano, prima della realizzazione di interventi pubblici, preventive indagini finalizzate alla salvaguardia di depositi archeologici. Tali situazioni sono presenti sia nel porto di Savona in prossimità del Priamar sia nel porto di Vado Ligure in prossimità dell'antico nucleo della Vado Sabatia.

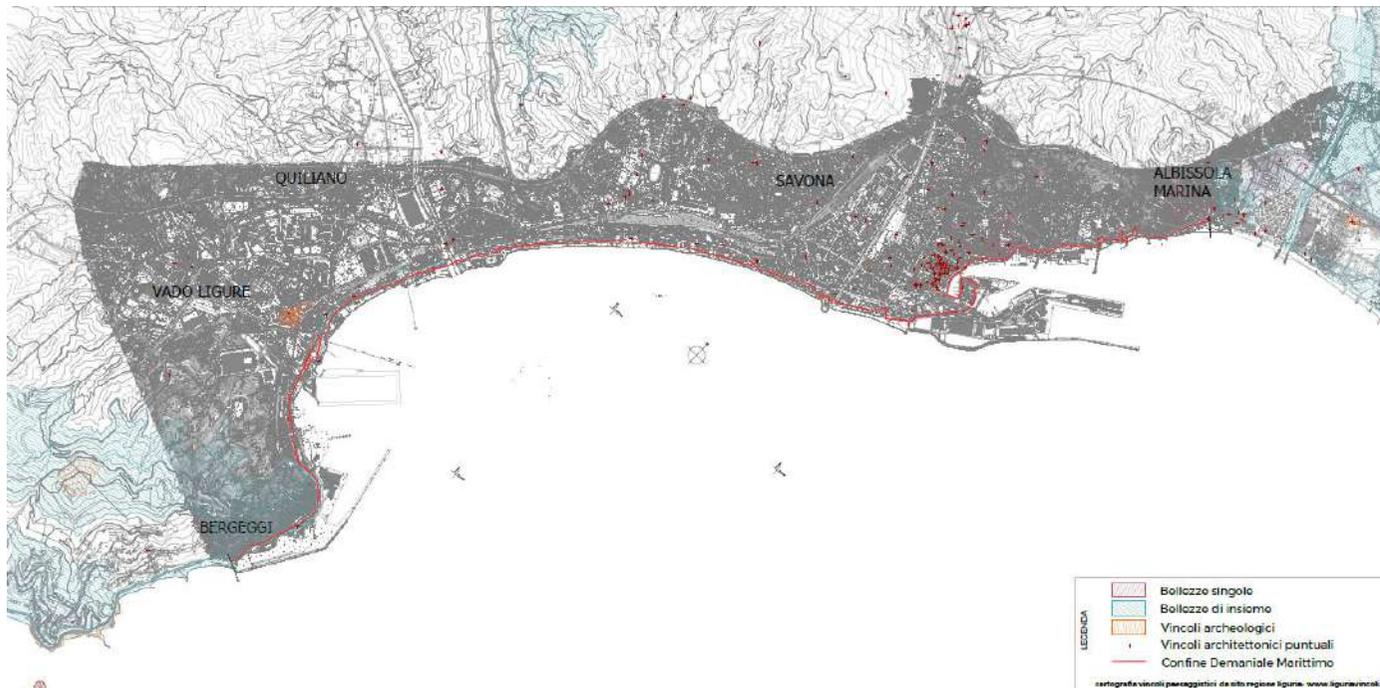


Figura23
AdSP -SAVONA-VADO
Quadro di sintesi Regime Vincolistico

I Piani Regolatori Portuali Vigenti

Gli scali di Genova e Savona sono entrambi dotati di strumenti di pianificazione in vigore da oltre 15 anni: a Genova il PRP vigente è stato approvato nel 2001 e nel 2015 era stata avviata la procedura di approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), superato dalla riforma legislativa; a Savona, il PRP vigente è stato approvato nel 2005 e ha consentito la realizzazione di alcuni interventi portuali e retroportuali importanti.

Lo stato di attuazione del PRP di Genova

Il PRP vigente è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale nel 2001 (n.35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001) e decreto di Approvazione del Ministero dell'Ambiente (del 26/10/2000).

Gli obiettivi del Piano 2001 sono sintetizzabili come segue:

- la conferma del ruolo del porto di Genova come "porta del Sud-Europa" e della sua posizione di riferimento nel Mediterraneo;
- l'aumento del territorio utile a parità di arco costiero impegnato;
- lo sviluppo nel territorio circostante di idonee condizioni infrastrutturali (strade, autoporti, ferrovie) e la creazione delle condizioni per un aumento di traffico più che proporzionale all'incremento delle aree;
- la creazione di presupposti per una coesistenza tra città e porto, che aumenti la fruizione del mare e la visibilità dell'attività portuale pur nella separazione

delle funzioni e dei percorsi e nel rafforzamento di un modello di "sistema porto-città" nelle sue implicazioni urbanistiche, economiche, occupazionali e culturali.

Prima di procedere con una ricognizione dei contenuti del Piano per quanto concerne gli aspetti più strettamente portuali occorre inoltre ricordare che il crollo del Ponte Morandi, il 14 agosto 2018, ha indotto AdSP e l'intera comunità portuale a porre in essere una serie di misure straordinarie sviluppatesi a seguito dell'emanazione della cosiddetta legge "Genova" (Legge 130/2018) e della legge finanziaria 2019 (Legge 145/2018).

In particolare, è stato approvato un Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto, (Decreto del Commissario n.2/2019) che, in coerenza con l'art. 9 bis della Legge 130/2018, è articolato in aree di intervento e, proseguendo l'attuazione al PRP vigente, riguarda nello specifico:

- le infrastrutture di accessibilità, con interventi volti all'adeguamento ed efficientamento della rete stradale e ferroviaria nei bacini di Prà/Voltri e di Sampierdarena, che verranno più puntualmente descritti nei paragrafi dedicati dell'Assetto territoriale del sistema portuale;
- infrastrutture portuali, con un insieme di interventi indispensabili per supportare una migliore accessibilità via mare e per accelerare il completamento di opere strategiche di potenziamento dell'offerta commerciale del porto di Sampierdarena, con particolare riferimento al compendio Bettolo;
- interventi relativi al contesto porto- città, che si inquadrano in una logica di sostenibilità e con-

vivenza di funzioni produttive ed urbane, tra quali possono essere richiamati la riqualificazione del silos granaio Hennebique, il waterfront di levante e gli interventi di mitigazione al confine con lo scalo di Prà;

- interventi finalizzati al miglioramento e allo sviluppo delle connessioni intermodali tra l'aeroporto e la città per valorizzare ulteriormente le caratteristiche di "city airport" del Cristoforo Colombo le cui prospettive di sviluppo sono strettamente connesse con lo sviluppo del porto e della città.

Le opere contenute nel Programma, finalizzate a contrastare con urgenza i dirompenti effetti economici e sociali connessi al complessivo sistema di circolazione di persone e merci proprio della città e del suo porto hanno avuto diversi step di avanzamento, come meglio illustrato nei paragrafi dedicati.

Inoltre, a inizio del 2020 è stato approvato, con decreto n. 1/2020, un aggiornamento del Programma, che è stato integrato con interventi riferiti in particolare a:

- a) la messa in sicurezza del territorio e dei luoghi di lavoro, con particolare riferimento a: aggiornamento e l'integrazione di quanto originariamente previsto per i lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico di Rio Molinassi e Rio Cantarena, e adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Sestri Ponente; interventi di consolidamento statico e potenziamento delle dotazioni di banchina del Porto di Genova; interventi di riqualificazione inerenti il polo di Stazioni Marittime;

- b) interventi di ultimo miglio stradale e ferroviario, con riferimento alle infrastrutture ferroviarie

in relazione al polo di Ronco Canepa e alla riqualificazione sul cavalcaferrovia di Corso Siffredi;

- c) l'accessibilità nautica e infrastrutture portuali, con riferimento alla realizzazione della nuova diga foranea, ad interventi per gli accosti su calata olii minerali e agli adeguamenti alle nuove normative di Security delle infrastrutture portuali;

- d) la tutela dell'ambiente, con riferimento agli interventi di elettrificazione del porto passeggeri e

- e) gli interventi sul "margine"porto - città, con particolare riferimento ad interventi finalizzati a potenziare il traffico crocieristico quali l'ampliamento di Ponte dei Mille lato levante e l'ipotesi di un nuovo terminal su Calata Gadda.

Oltre a quanto indicato nel Programma Straordinario va comunque evidenziato che gli interventi previsti dal PRP si stanno ormai completando mentre le esigenze prospettate dal mercato e dalla comunità marittimo/portuale hanno richiesto ragionamenti di più ampio respiro, sia in termini infrastrutturali, sia dal punto di vista dei flussi informativi e della normativa degli strumenti di pianificazione, nell'ottica di migliorare la competitività complessiva del sistema portuale genovese

Se nel corso dell'ultimo decennio la maggior parte delle previsioni di Piano, ha trovato attuazione va tuttavia rilevato che mentre alcune indicazioni appaiono ormai superate altri temi aperti potranno, in modo diverso, trovare risposta nella nuova fase di pianificazione.

Con una lettura da ponente a levante occorre innan-

zitutto far cenno all'ambito VP5bis dell'area territoriale di Voltri Prà.

Tale ambito era dedicato ad una possibile espansione del terminal contenitori di Voltri Prà, condizionata al verificarsi di alcune condizioni di mercato e all'esito di specifici approfondimenti. Nella scheda di ambito veniva rilevato, in coerenza con il parere del Ministero dell'Ambiente e con le Deliberazioni approvative di Regione Liguria, che "la ricerca di soluzioni per il potenziamento del porto di Voltri, laddove ne venisse dimostrata la necessità, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente, resta subordinata: a soluzioni che non compromettano l'attuale spiaggia di Voltri sotto il profilo dell'equilibrio idro dinamico, paesistico e della qualità della fruizione avuto particolare riguardo al nuovo assetto della diga foranea (allungamento) e alla possibilità di garantire un adeguato potenziamento delle infrastrutture di trasporto per l'avvio e l'inoltro delle merci, sia all'interno che all'esterno dell'ambito." La previsione di sviluppo restava comunque subordinata all'approvazione da parte delle Amministrazioni interessate, in sede di Accordo di Programma, dello studio contenente le dimostrate esigenze di realizzazione dell'opera, i relativi impatti e la loro compatibilità ambientale, richiesto dal Ministero dell'Ambiente.

Rispetto a quanto ipotizzato in sede di redazione del PRP 2001, mentre in merito alla crescita dimensionale delle navi le previsioni si sono rivelate sottovalutate, per quanto riguarda la crescita dei traffici, si prevedeva uno sviluppo più dinamico rispetto a quello effettivamente registrato, che non poteva tenere conto delle ripetute crisi economico/finanziarie intervenute. Dal punto di vista infrastrutturale e logistico è andata avanti e sta proseguendo, come

già evidenziato, la programmazione e progettazione di interventi fondamentali per migliorare e rendere più competitive sia l'accessibilità via strada sia quella ferroviaria, con la realizzazione anche di interventi quali il nuovo viadotto di collegamento con il casello autostradale di Prà/Voltri, del quale si è completata la progettazione esecutiva ed è stato aggiudicato l'appalto a marzo 2021, intervento ricompreso nel Programma Straordinario degli Interventi per la ripresa del porto di Genova, conseguente al crollo del Ponte Morandi.

Agli interventi infrastrutturali si sono inoltre affiancati molteplici interventi organizzativi e informativi che stanno rendendo sempre più fluidi i flussi fisici e documentali che sono generati dalle attività del terminal portuale.

La previsione di un'espansione infrastrutturale del terminal riveste oggi una diversa valenza rispetto al 2001 e deve essere riconsiderata anche in relazione alla nuova dimensione di sistema portuale all'interno della quale il terminal di Prà Voltri ad oggi si colloca.

Delineato un quadro infrastrutturale di accessi dal quale non si può prescindere per il buon funzionamento del porto e del sistema portuale nel suo complesso, il progressivo spostamento da interventi infrastrutturali a interventi organizzativi, consente sia una maggiore compatibilizzazione ambientale delle attività portuali, sia una specifica attenzione alle effettive necessità di intervento.

Per quanto riguarda invece i tratti di litorale a ponente e levante del terminal, va ricordato come siano stati oggetto di numeri interventi di riqualificazione che hanno consentito il recupero del litorale di Voltri e la riqualificazione del canale di calma di

Prà, per il quale nel citato Programma Straordinario è stato previsto un ulteriore intervento di mitigazione e completamento della passeggiata finalizzato a potenziare la fruibilità pubblica dell'area, mitigando ulteriormente l'impatto dell'attività portuale sul fronte urbano.

Nell'area territoriale Pegli Muledo Sestri l'Accordo di Programma sottoscritto nel 2011 e richiamato nei precedenti paragrafi, ha definito, in coerenza con le previsioni di Piano Regolatore Portuale, le linee di sviluppo per il comparto petrolifero e per quello di cantieristica navale, attribuendo impegni ai vari soggetti sottoscrittori, sia in relazione alla contrazione del Porto Petroli, sia in relazione al potenziamento/razionalizzazione delle aree industriali. Nel 2017 è stato approvato uno specifico Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP per la realizzazione del "Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi". Tale progetto, finalizzato a consentire il recupero di spazi destinati alla cantieristica, coniuga l'ipotesi di tombamento di parte dello specchio acqueo localizzato tra l'attuale pontile delta del Porto Petroli e il contiguo stabilimento di Fincantieri con la messa in sicurezza del territorio sotto il profilo idrogeologico.

Come evidenziato anche nel seguito del documento strategico, ad oggi il progetto di espansione delle aree destinate alla cantieristica navale è in via di revisione. A tal proposito si richiama quanto già evidenziato nel paragrafo dedicato al PTC IP ACL e ai relativi strumenti attuativi. Le ipotesi di modifica descritte confermano le esigenze di espansione del settore cantieristico, articolandosi tuttavia sulla base di ne-

cessità tecniche differenti. Va inoltre segnalato che nell'aggiornamento del Programma straordinario sono stati inseriti specifici finanziamenti finalizzati a consentire un'anticipazione degli interventi di messa in sicurezza sotto il profilo idrogeologico delle aree portuali e delle limitrofe zone di Sestri Ponente, oltre a ricomprendere una razionalizzazione della viabilità di accesso al bacino portuale.

Per quanto attiene la previsione di realizzazione del nuovo Polo Alimentare di rinfuse liquide e solide, la stessa non ha ad oggi trovato attuazione, stante da un lato la modesta espansione del settore e dall'altro la sospensione di approfondimenti tecnico logistici in relazione alla soluzione in allora individuata. Rispetto alle relazioni con il tessuto urbano circostante va inoltre rilevato che si è dato attuazione a quanto previsto dall'Accordo di Programma del 2000 e dal PTC IP ACL per quanto concerne il potenziamento del settore relativo alla nautica da diporto, con il completamento degli interventi previsti nella Marina di Sestri. Inoltre, nel 2017, come si è visto nel paragrafo dedicato agli strumenti di pianificazione sovraordinati, è stato siglato un Accordo di Pianificazione tra Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità di Sistema Portuale finalizzato a consentire il recupero del compendio Ex-Piaggio, ormai in dismissione. Tale modifica agli strumenti di pianificazione in essere ha consentito di insediare nel compendio nuove attività produttive ad alto valore tecnologico, compatibili con il rinnovato contesto urbano circostante, favorendo altresì un processo di recupero del patrimonio edilizio (ad oggi in corso di realizzazione) anche funzionale alla riqualificazione delle connessioni con l'intorno.

In merito all'area territoriale di Cornigliano, come già

comunicato in sede di Comitato Portuale in data 5 settembre 2016, l'attuale riferimento è il Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure che, recependo le indicazioni dell'Accordo di Programma da ultimo modificato nel 2005, aggiorna le previsioni del PRP 2001.

L'obiettivo strategico riconosciuto dal PTC ACL per l'intera area di Intervento rimane la riconversione dell'industria pesante verso attività manifatturiere e portuali compatibili con il contesto urbano. In particolare, il PTC ACL prevede per l'Area di Intervento n.12:

- la costituzione di un polo siderurgico, non da ciclo integrale, ambientalmente compatibile con il contesto urbano circostante;
- l'insediamento di attività connesse alle attività portuali sulle aree rese disponibili dalla dismissione delle attività siderurgiche del ciclo fusorio integrale;
- la prosecuzione della viabilità di scorrimento urbano a mare in direzione aeroporto e ponente.

Va ricordato che, fatte salve le banchine, l'area nel suo complesso non è più all'interno del demanio portuale. È previsto che solo il settore 3, pari ad una superficie di circa 144.000 mq, rientri nella disponibilità di ADSP, tramite diritto di superficie di 60 anni, per consentire l'insediamento di attività connesse al porto ed in particolare per realizzare il nuovo varco di ponente del bacino portuale di Sampierdarena da collegarsi con il prolungamento della sopraelevata portuale, per completare la realizzazione del quadro infrastrutturale viabilistico a suo tempo previsto dal PRP

A tal fine, gli interventi che interessano le aree di Cornigliano del settore 3, rivestendo un'importanza

strategica in termini di accessibilità alle aree portuali di Sampierdarena, sono stati ricompresi nel programma straordinario del Commissario e sviluppati nel progetto di "Interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova" attualmente in fase di approvazione.

Al fine di consentire il completamento delle progettazioni soprarichiamate nel corso del 2020 è stato redatto il prescritto Schema di Assetto Urbanistico per il settore 3 nel quale vengono localizzate le aree da destinare: alle future strutture di varco per l'accesso al bacino portuale di Sampierdarena, alla sosta per i mezzi pesanti e alla realizzazione del depuratore dell'area Centrale. Viene inoltre indicato il perimetro delle aree che ad oggi non possono essere pienamente sfruttate per usi portuali in considerazione dell'approvazione del progetto della "Gronda di Ponente" che prevede sulle aree limitrofe alla sponda destra del Polcevera il posizionamento di uno dei cantieri necessari alla realizzazione dell'opera.

Lo schema di Assetto riflette il complesso e articolato assetto proprietario e gestionale, riportato nell'allegato grafico sottostante, che determina la possibilità di attuare gli interventi previsti in fase temporali successive.

Passando all'area di Sampierdarena, principalmente dedicata dal PRP vigente al potenziamento del traffico commerciale, va evidenziato come sia in fase di completamento la realizzazione del riempimento di Calata Bettolo, necessaria all'acquisizione di nuovi piazzali e nuovi accosti per le grandi navi.

In attesa del completamento degli interventi di definitiva infrastrutturazione dei nuovi piazzali, nel corso

del 2020 il concessionario del compendio ha attrezzato una parte del terminal in via transitoria pervenendo ad una prima fase di messa in esercizio del nuovo polo contenitori.

Sempre al fine di incrementare la capacità produttiva dei terminal del compendio di Sampierdarena è inoltre in corso il riempimento tra i ponti Ronco - Canepa.

Rispetto alle originarie previsioni di PRP per l'area di Sampierdarena va inoltre rilevato che si è reso necessario un Adeguamento Tecnico Funzionale per le previsioni relative all'ambito S5, ricompreso tra il carbonile della Centrale ENEL di Calata Concenter e Ponte Rubattino, originariamente dedicato al traffico rinfusiero.

Tale adeguamento, conclusosi nel 2019, ha consentito di rispondere alle necessità derivanti dalla crisi del mercato rinfusiero sullo scalo di Genova, permettendo di sviluppare sul compendio in aggiunta ai traffici di rinfuse anche la movimentazione di merci convenzionali e contenitori e agevolando un più proficuo e flessibile utilizzo nel lungo periodo delle aree.

È inoltre in corso di approfondimento il tema della rilocalizzazione dei depositi chimici di Superba e Carmagnani, tema in merito al quale ADSP è stata chiamata, dal Comune di Genova, a sviluppare opportune riflessioni e ipotesi, che nel corso del 2020 hanno in particolar modo valutato la compatibilità dei possibili scenari di ricollocazione in relazione al tessuto produttivo e urbano circostante e ai vicoli posti dalla limitrofa infrastruttura aeroportuale.

Spostandoci a levante nell'area territoriale del Porto Antico tutti gli interventi operati sono stati finalizzati a dare piena attuazione alle previsioni di PRP, con-

fermandone la vocazione come polo passeggeri.

Pertanto, i maggiori interventi hanno riguardato le previste riprofilature delle banchine del Porto Storico.

Va poi richiamato l'intervento di riqualificazione su Ponte Parodi, dove sono state completate le opere di riprofilatura di Ponte Parodi ed è in corso di completamento la cinturazione idraulica del molo, che consentirà la rifunzionalizzazione dello stesso anche in vista della complessiva riqualificazione dell'area al centro del bacino storico genovese. Gli interventi su tale ambito, regolato dal 2007 da Accordo di Programma tra AdSP, Comune di Genova e Regione Liguria, consentiranno sia di potenziare il limitrofo polo crocieristico, sia di completare la riqualificazione del Waterfront cittadino, anche attraverso la riqualificazione del silos storico Hennebique, che si affaccia su Calata Limbania e che dagli anni '70 giace inutilizzato. Visto il contesto urbano circostante, la riqualificazione dell'edificio può infatti costituire una potenziale cerniera tra il porto antico e il polo crocieristico e turistico-ricreativo in via di sviluppo.

A tal fine, come già richiamato nel paragrafo dedicato ai rapporti tra Piano Urbanistico Comunale e PRP, l'Accordo di Programma è stato da ultimo modificato nel 2019 proprio per consentire di dare maggiore flessibilità funzionale al compendio.

La programmazione del distretto delle riparazioni navali ricomprese tra Calata Gadda e Piazzale Kennedy ha quale riferimento attuale, oltre al PRP, l'Accordo di Programma del 2003. Il cui stato di attuazione è stato già descritto nel paragrafo dedicato ai rapporti con la pianificazione comunale. Tale accordo ha permesso di realizzare una serie di interventi che hanno dato attuazione all'obiettivo di raziona-

lizzazione e potenziamento del settore industriale stabilito dal PRP.

Continua poi a rivestire un fondamentale importanza dal punto di vista portuale e operativo la tematica relativa all'accesso e alla viabilità dedicati a tali aree, importanza evidenziata anche dalle previsioni di PRP che ne prevedeva il potenziamento. Al tema della viabilità portuale si affiancava, poi, e si affianca tuttora, un tema di collegamento/percorso urbano tra le aree del Porto Antico e le aree di Piazzale Kennedy e Corso Italia. Mentre nel PRP tale percorso era previsto in quota come percorso completamente separato dalla viabilità portuale, il Waterfront di Levante di Renzo Piano presentato nel 2017, che disegna una complessiva riqualificazione delle aree ricomprese tra Calata Gadda e Piazzale Kennedy, ipotizza un percorso urbano parzialmente a raso che richiede una nuova e più approfondita riflessione sulla progettazione del canale infrastrutturale, con particolare attenzione alle esigenze del comparto industriale. L'idea progettuale del Waterfront di Levante, che si pone come riferimento per le Amministrazioni per la redazione dei nuovi strumenti di pianificazione e programmazione, dal punto di vista delle esigenze portuali riporta l'attenzione sulla necessità di prevedere una riorganizzazione del settore delle Riparazioni, attraverso il recupero di idonei spazi operativi, anche tenuto conto del ruolo che verrà assunto dal compendio di Calata Gadda, in considerazione della sua delicata funzione di cerniera tra il contesto operativo e il limitrofo Porto antico.

Il vigente PRP individua poi alcune zone di demanio portuale il cui assetto riveste un prevalente significato dal punto di vista urbano. Per tali ambiti la Regione ha prescritto in sede di approvazione del PRP

l'applicazione e l'operatività del Piano Urbanistico Comunale.

Pertanto, alcuni ambiti fanno riferimento diretto alla pianificazione comunale.

A questo proposito va evidenziato che, a seguito dell'approvazione del nuovo PUC nel 2015 si è provveduto ad aggiornare (con comunicazione in Comitato del 5 settembre 2016) la disciplina di riferimento per gli ambiti a prevalente funzione urbana, al fine di inquadrare correttamente il regime delle trasformazioni e degli interventi assentibili. Si tratta in particolare di:

1. Area Territoriale Voltri - Pra
 - a. Ambito VP1 (litorale urbano compreso tra il rio Cerusa e il torrente Leira)
 - b. Ambito VP2 (litorale urbano compreso tra il torrente Leira e il rio S. Giuliano)
 - c. Ambito VP6 (fascia di rispetto di Prà)
2. Area Territoriale Pegli - Multedo - Sestri
 - a. Ambito PMS1 (litorale urbano di Pegli dalla zona del Risveglio sino al torrente Varenna)
 - b. Ambito PMS2 (litorale urbano di Multedo dal torrente Varenna sino al porto petroli)
 - c. Ambito PMS8 (Marina e affaccio a mare di Sestri Ponente)
3. Area Territoriale Porto Antico
 - a. Ambito PA4 (S. Limbania, Ponte Parodi e Darsena comunale)
 - b. Ambito PA5 (Ponte Calvi e Ponte Morosini)
4. Area Territoriale Riparazioni Fiera Kennedy
 - a. Ambito RFK6, u.i.2 e u.i.3 (accesso di ponente alla Fiera - ex Nira)
 - b. Ambito RFK7 (Fiera)
 - c. Ambito RFK8 (P.le Kennedy)

È stata inoltre aggiornata la disciplina dell'area territoriale di Cornigliano-Aeroporto (CA) che, in seguito alla sottoscrizione dell'atto modificativo (siglato in data 8 ottobre 2005) dell'Accordo di Programma siglato in data 29/11/1999, ha previsto una ripermetrazione dei diversi Ambiti di intervento. Tale modifica è stata, come precedente richiamato, recepita nelle norme del PTC-ACL, relativamente all'Area di Intervento AI-12 "Polo Siderurgico non a ciclo integrale di Cornigliano-Attività Portuali", alle quali si demanda. In relazione a quanto sopra va inoltre evidenziato che a livello di PRP sono individuati alcuni ambiti nei quali è necessario un ulteriore approfondimento del circostante contesto portuale e urbano al fine di individuare i più idonei percorsi di valorizzazione. Per tali ambiti il piano in genere prevede il ricorso ad azioni di co-pianificazione, da attuarsi attraverso Accordi di Programma (si veda ad esempio l'Accordo per il compendio di Ponte Parodi e Hennebique soprarichiamato).

Da ultimo si deve ricordare che si è reso necessario un adeguamento tecnico funzionale di carattere normativo, conclusosi nel 2019, al fine di rendere maggiormente flessibile la localizzazione dei servizi alla nave (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori e trasporto del personale di bordo). L'obbligatorietà di tali servizi, introdotta nel 2016 con una modifica della L.84/94 e le caratteristiche degli stessi (la cui funzionalità per esigenze connesse alla tempestività degli interventi può richiedere la dislocazione di attrezzature in diversi ambiti portuali) hanno reso necessario, nel rispetto degli obiettivi e delle scelte strategiche operate dal PRP, adottare una minima modifica delle norme di attuazione che espliciti l'ammissibilità di tali attività in tutti gli ambiti a pre-

valente funzione portuale.

In considerazione delle diverse esigenze economiche, urbanistiche e tecnologiche manifestatesi dopo l'approvazione del vigente PRP (basti citare a titolo esemplificativo il fenomeno del gigantismo navale che determina una necessità di adeguamento delle infrastrutture) e della prossima conclusione delle opere previste, l'allora Autorità Portuale di Genova aveva, già a partire dal 2012, avviato un percorso di analisi e valutazione delle esigenze operative e delle caratteristiche infrastrutturali e territoriali presenti, che ha condotto nel 2015 alla presentazione di un nuovo Schema di Piano.

In particolare, lo Schema di Piano rappresentava il frutto di una serie di confronti con i soggetti rappresentativi della comunità portuale e di specifici approfondimenti e studi tecnici che hanno riguardato i vincoli esistenti (in particolar modo quelli del tetto aereo), gli interventi infrastrutturali e le riconfigurazioni funzionali da proporre.

Sulla base del quadro conoscitivo richiamato nella proposta di nuovo PRP erano stati quindi fissati gli indirizzi da perseguire per i diversi ambiti portuali, individuando le condizioni indispensabili per l'attuazione delle trasformazioni e avviando nel giugno del 2015 presso la Regione Liguria la Fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con i soggetti ambientalmente competenti. Tale fase di valutazione si è chiusa con alcune richieste di approfondimenti per la redazione del Rapporto Ambientale, da accompagnare alla redazione del documento definitivo di PRP e da integrare nella stessa.

Al fine di poter proseguire nell'iter di approvazione

dello strumento urbanistico l'allora Autorità Portuale avrebbe dovuto procedere con aggiornamenti e approfondimenti urbanistici, tecnici ed ambientali finalizzati alla stesura del Documento definitivo del nuovo Piano regolatore Portuale e del Rapporto Ambientale. A tal proposito nella prima metà del 2016 era stato predisposto un bando di gara per l'affidamento di un servizio di Urbanistica relativo alla redazione del Documento Definitivo di Piano e del Rapporto Ambientale, sulla base dei documenti già approvati in Comitato Portuale nel 2015 e delle risultanze emerse dalla fase di scoping della VAS. Il bando per l'affidamento del servizio non ha poi avuto corso, vista l'intervenuta modifica normativa, che rende oggi necessario provvedere alla redazione di nuovi strumenti di pianificazione. Va ricordato che la struttura dello Schema di Piano si concentrava su un adeguamento delle attuali ope-

re di protezione, fondamentale per garantire la piena operatività a navi di dimensioni maggiori (quali le prospettate 24.000 TEU). Tale esigenza è tuttora una priorità per lo scalo genovese e infatti fin da luglio del 2013 il Comitato Portuale ha deliberato di procedere con una modifica del layout della diga di Sampierdarena tale da consentire in massima sicurezza manovre ed accessi al bacino del porto storico, al nuovo terminal di calata Bettolo ed al comparto delle riparazioni navali di navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle attuali. Il disegno dell'opera marittima proposto è stato poi ulteriormente approfondito e si è consolidata l'esigenza prioritaria di modificare anche la parte di imboccatura di ponente, modifiche e approfondimenti recepiti nella gara di progettazione avviata nel 2018.

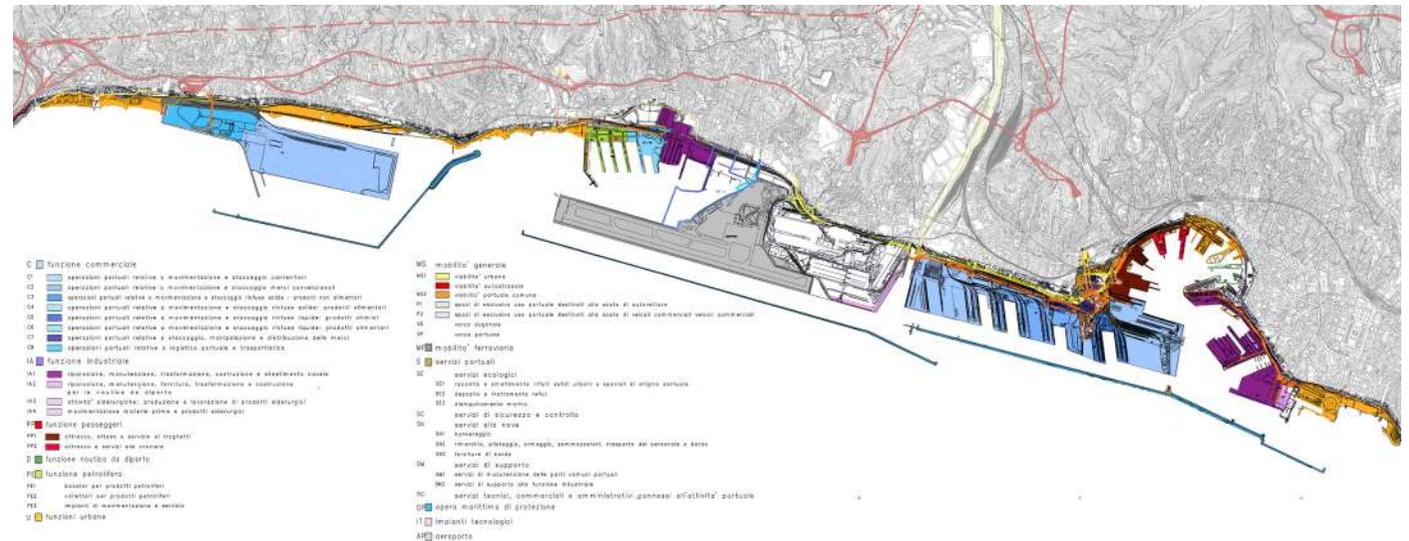


Figura24
Genova PRP 2001
Articolazione funzionale dello scalo

Lo stato di attuazione del PRP di Savona- Vado

Il Piano Regolatore Portuale dei porti di Savona e Vado Ligure è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.22 del 10 agosto 2005 e Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/DSA/2005/00371 del Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio.

Il PRP ricomprende il territorio dei comuni di Albissola Marina, di Savona, di Vado Ligure e di Bergeggi e il suo sviluppo ha determinato gli elementi fondanti della progettazione e della successiva realizzazione di opere ed insediamenti ormai caratterizzanti l'assetto portuale e costiero del comprensorio in amministrazione.

Gli obiettivi principali perseguiti dal vigente PRP, possono essere sintetizzati in tre tematiche prevalenti:

- a) lo sviluppo di nuove infrastrutture portuali, per una maggiore razionalizzazione e accrescimento dell'operatività portuale, l'implementazione dei collegamenti viari e ferroviari dei due scali di Savona e Vado Ligure, per consentire il rafforzamento delle attività logistico-portuali già presenti, e l'individuazione di spazi per nuovi settori;
- b) l'identificazione delle aree a vocazione turistica e, in particolare, delle attività turistico ricreative legate al mare, al diporto nautico e delle attività correlate, come la cantieristica minore;
- c) la ricerca di sinergie tra il porto e la città, migliorando la compatibilità tra le attività portuali e quelle urbane e individuando nuove soluzioni per valorizzare gli spazi di maggior pregio.

Sulla base di questi tre indirizzi sono stati avviati significativi interventi che hanno definito l'attuale as-

setto territoriale, frutto di un lavoro di programmazione economica svolto in costante collaborazione con la Provincia di Savona, i Comuni del Comprensorio (Albissola Marina - Savona - Vado Ligure - Bergeggi) ed un feedback anche con le Amministrazioni comunali di Quiliano e Albisola Superiore, non ricomprese nel territorio in amministrazione ma interessate rispettivamente da impianti retro portuali, infrastrutture viarie e dal rapporto tra "sistemi urbani" e "sistema portuale".

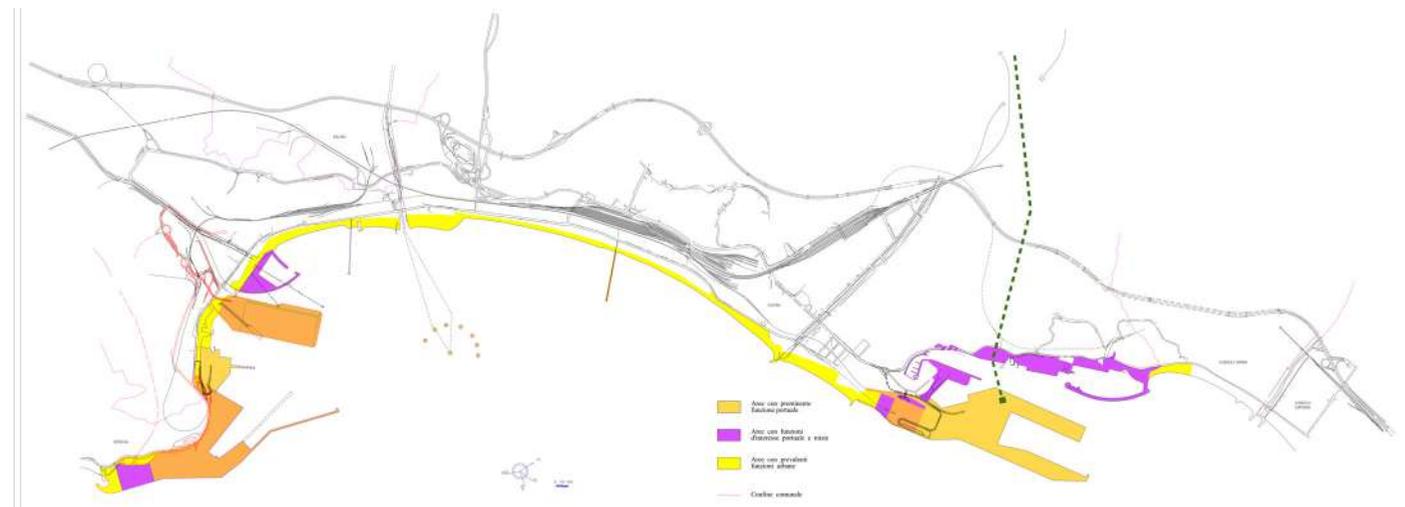
Nel bacino portuale di Savona sono stati realizzati principalmente interventi di riordino e razionalizzazione delle aree del porto commerciale a cominciare dalla Darsena Alti Fondali, delle aree industriali dismesse ex Italsider fino alla realizzazione del nuovo terminal destinato alle crociere che ha comportato tra le altre cose anche la realizzazione di un nuovo insediamento per la cantieristica minore per il trasferimento di tali attività, prima interferenti con le aree operative portuali, fuori dal porto commerciale. L'azione di riordino ha comportato anche una ambientalizzazione degli impianti di sbarco nel porto di Savona in particolare delle rinfuse nere con la dismissione dell'impianto di sbarco/imbarco di Miramare le cui aree potranno essere riqualificate e destinate ad attività più consone alla sua localizzazione.

La Piastra Multifunzionale, il cui primo lotto è stato inaugurato il 12 dicembre 2019, è stata, invece, il maggior obiettivo di sviluppo nel bacino portuale di Vado Ligure. Collegati a tale opera sono stati previsti numerosi interventi (in parte realizzati o in corso di realizzazione) già definiti nel PRP e meglio sviluppati nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 15/09/2008 e nel successivo aggiornamento elabo-

rato dalla Segreteria Tecnica dell'AdP e approvato dal Collegio di Vigilanza dell'AdP nella riunione del 18 dicembre 2017 e nonché da tutti gli Enti firmatari. Devono tuttavia essere ancora completati alcuni degli interventi già previsti dal PRP come la riqualificazione del waterfront della costa dalla Vecchia Darsena del comune di Savona fino alla Passeggiata degli Artisti del comune di Albissola Marina, la riqualificazione del waterfront di Porto Vado, l'intervento presso il piazzale portuale prospiciente il Priamar a fruizione mista portuale/urbana le opere di "schermatura" a favore del Comune di Bergoggi. Nonostante alcuni interventi previsti dal PRP nell'ambito portuale siano ancora da realizzare, sono emerse da parte delle Imprese portuali (che operano principalmente nel bacino portuale di Savona) nuove e diverse esigenze, conseguenti le diverse politiche di mercato che hanno comportato valutazioni sull'opportunità di tali interventi. Oltre a tali esigenze non possono non essere ricordate le numerose mareggiate, da ultimo il fortunale del 29-30 ottobre 2018 e quello del 23 novembre

2019, che hanno colpito la costa Savonese mettendo in sofferenza anche le infrastrutture portuali che hanno evidenziato la necessità di adeguamenti per migliorare la sicurezza degli spazi portuali e proteggere le opere da eventi meteomarinari eccezionali.

Figura25
Savona PRP 2005
Aree funzionali dello scalo



L'ASSETTO TERRITORIALE DEL SISTEMA PORTUALE

Il contesto territoriale

L'inquadratura territoriale presenta una lettura a due livelli: da un lato la descrizione del sistema portuale ad una scala di livello territoriale (nazionale ed internazionale) in cui le caratteristiche dei singoli scali vengono illustrate in modo complementare, per dare conto di una nuova identità, integrati in una visione europea di reti TEN-T, in modo tale da presentare il più importante polo portuale italiano, termine nel Mediterraneo del corridoio Rhine-Alpine. Il secondo livello di lettura, a scala più ravvicinata, inquadra le due realtà genovese e savonese, in un contesto fisico e morfologico che caratterizza le criticità e le potenzialità di sviluppo dei singoli scali e del sistema nel loro insieme.

Il porto di Genova si estende lungo il tratto di costa

compreso tra Punta Vagno e Vesima (fino a Punta Nave) interessando una fascia ristretta di ambiente emerso e lo specchio acqueo compreso tra questa e le opere di difesa a mare. L'ambito è rappresentato per lo più da riempiimenti e colmate. Occupa circa sei milioni di mq. di spazi a terra e 14,5 milioni di mq di specchi acquei, lungo 22 km complessivi di costa. Banchine e terminal presentano un pescaggio che varia tra gli 8 e i 17,5 metri, in base alla tipologia di operazioni portuali e alla dimensione delle navi in accosto.

La complessa morfologia che contraddistingue il territorio genovese determina la presenza della foce a mare di molti torrenti e rii minori; tra i primi domina la presenza dei torrenti Bisagno, Polcevera, Varenna, Leiro e Cerusa.

Questo fitto reticolo idrografico scolante a mare in area demaniale determina una stretta relazione tra le caratteristiche del territorio che insiste sulla linea



*Figura26
GENOVA
Riparazioni Navali, Porto Storico,
Sampierdarena*

di costa molto varie anche dal punto di vista insediativo, e lo specchio acqueo antistante. L'ambiente emerso retrostante l'area demaniale, come accade per la quasi totalità del territorio ligure, è caratterizzato da una morfologia estremamente acclive e da una fitta serie di bacini idrografici orientati in senso ortogonale rispetto alla costa.

Il contesto urbano che "confina" con il porto di Genova è interamente compreso nel Comune capoluogo, ma presenta caratteri urbani molto differenti: il porto storico è a diretto contatto con il centro storico della città; sulle aree di Levante si affacciano le aree residenziali della collina di Carignano e del quartiere della Foce, con caratteri tipologici e morfologici appartenenti alla seconda metà dell'Ottocento e alla prima metà del novecento. Le aree portuali di ponente fronteggiano i centri storici dei molti poli

urbani, rimasti autonomi fino alla costituzione della Grande Genova nel 1926 (Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Pra' e Voltri) e oggi inframmezzati da aree produttive, direttamente o indirettamente collegate alle attività portuali.

L'ambito portuale, date le sue funzioni di tipo infrastrutturale e produttivo, interessa un lungo tratto di costa i cui caratteri sono quasi totalmente artificiali. Una porzione significativa di riempimento artificiale - non portuale - è occupata dall'aeroporto Cristoforo Colombo e dall'area ex Ilva di Cornigliano.

L'area portuale di Voltri-Pra' rappresenta la componente più moderna del porto di Genova, progettata negli anni Settanta e completata nei primi anni '90 dal gruppo privato Sinport, che aveva acquisito la concessione a gestire il nuovo terminal contenitori. Le sole aree che hanno conservato caratteri di natu-



Figura27
GENOVA
Prà-Voltri

ralità e che sono abitualmente adibite ad usi turistico - ricreativi (sportivi e balneari) sono:

- la spiaggia ciottolosa alla foce del torrente Varenna;
- le piccole spiagge ciottolose, comprese tra le foci del rio Castello e del rio Rexello;
- la spiaggia ciottolosa tra le foci dei torrenti Leiro e Cerusa;
- la costa alta tra Voltri e Vesima;
- il promontorio di Punta Vagno.

Dopo circa altri 20 km di costa, verso Ponente, inizia il porto di Savona, che si estende lungo il tratto di costa compreso tra lo Scoglio della Madonnetta/Punta

Margonara e Punta Bergeggi, e tocca direttamente i Comuni di Albissola Marina, Savona, Vado Ligure e Bergeggi. Inoltre, interessa anche i Comuni di Quiliano (per l'accessibilità via terra e per la presenza di depositi costieri) e di Albisola Superiore (per l'accessibilità via autostrada e Aurelia bis).

Anche in questo caso, l'ambito portuale è interessato dalla foce di numerosi torrenti e rii: Letimbro, Segno, Quiliano, rio Molinero, rio San Cristoforo.

Il porto e la città di Savona sono cresciuti insieme durante duemila anni di storia: oggi le aree dedicate alle attività portuali coprono quasi 500.000 mq, per un totale di lunghezza delle banchine pari a 3.000m



Figura28
SAVONA

con profondità che superano 20 metri. Alla fine degli anni '90 le banchine più antiche e vicine al cuore della città sono state riconvertite per attività turistiche, crociere e nautica da diporto, mentre le attività mercantili (merci varie, Ro-Ro e rinfuse) sono state concentrate nella parte dello scalo più a sud. L'evoluzione del bacino di Savona dagli anni Novanta in poi si contraddistingue per la razionalizzazione e riorganizzazione degli spazi, puntando al rafforzamento delle attività mercantili attorno alla Darsena Alti Fondali (la parte di maggior pregio commerciale per gli elevati pescaggi, oltre 18 metri, in grado di ospitare le maggiori navi oggi in circolazione) e alla riconversione e valorizzazione delle aree più prossime alla città. Lo sviluppo portuale più significativo ha interessato l'area a ponente, consolidando il porto di Vado dove i fondali profondi consentono l'attracco delle navi più

grandi (oltre 22 metri). Esso occupa una Superficie totale 345.000 mq, con una lunghezza complessive delle banchine 1.800 m.

Le aree che hanno conservato caratteri di naturalità e che sono abitualmente adibite ad usi turistico - ricreativi (sportivi e balneari) sono:

- la spiaggia ciottolosa a punta Margonara;
- la spiaggia libera "Garibaldi", di tipo ciottoloso;
- la spiaggia ciottolosa delle Fornaci fino a Rio San Cristoforo;
- la spiaggia sabbiosa dai cantieri Solimano a Zinola;
- la spiaggia sabbiosa di Vado;
- la spiaggia ciottolosa di Porto Vado.

Nei paragrafi che seguono vengono descritte le più puntuali caratteristiche dei porti del sistema in termini di accessibilità, via mare e via terra, e in termini

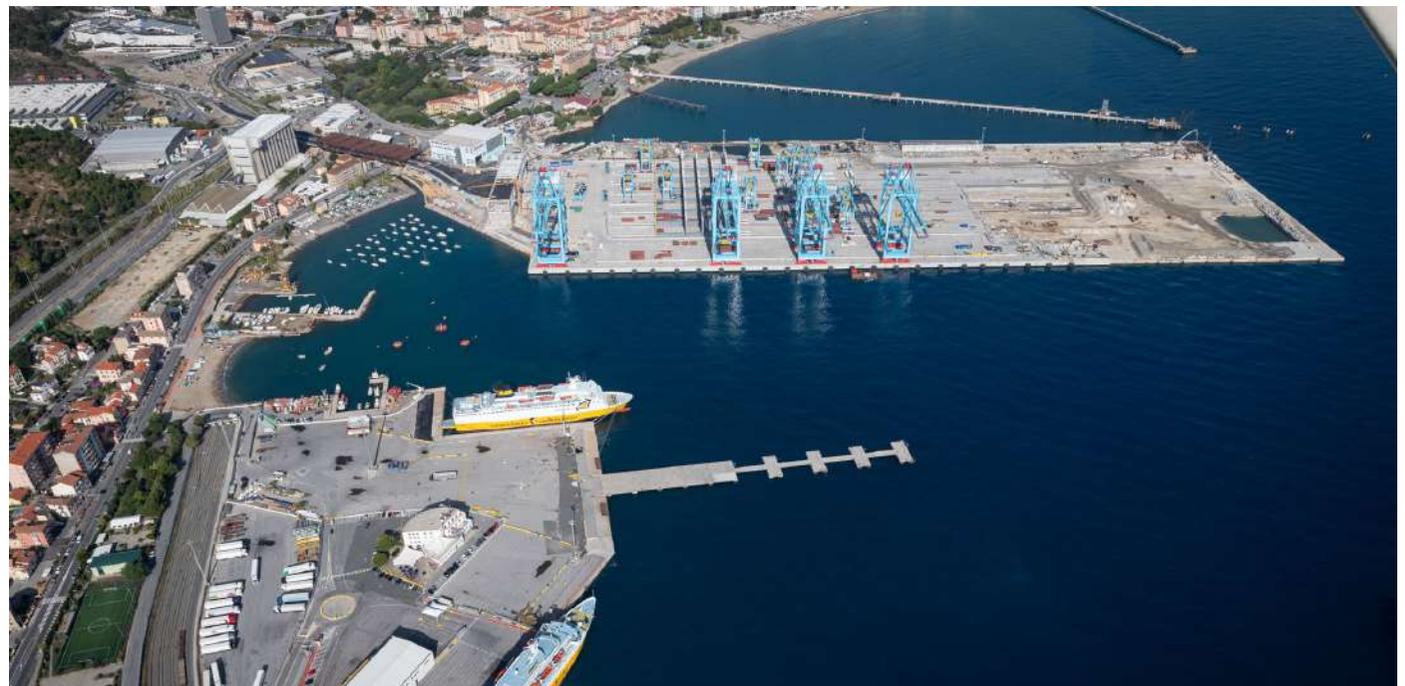


Figura29
VADO

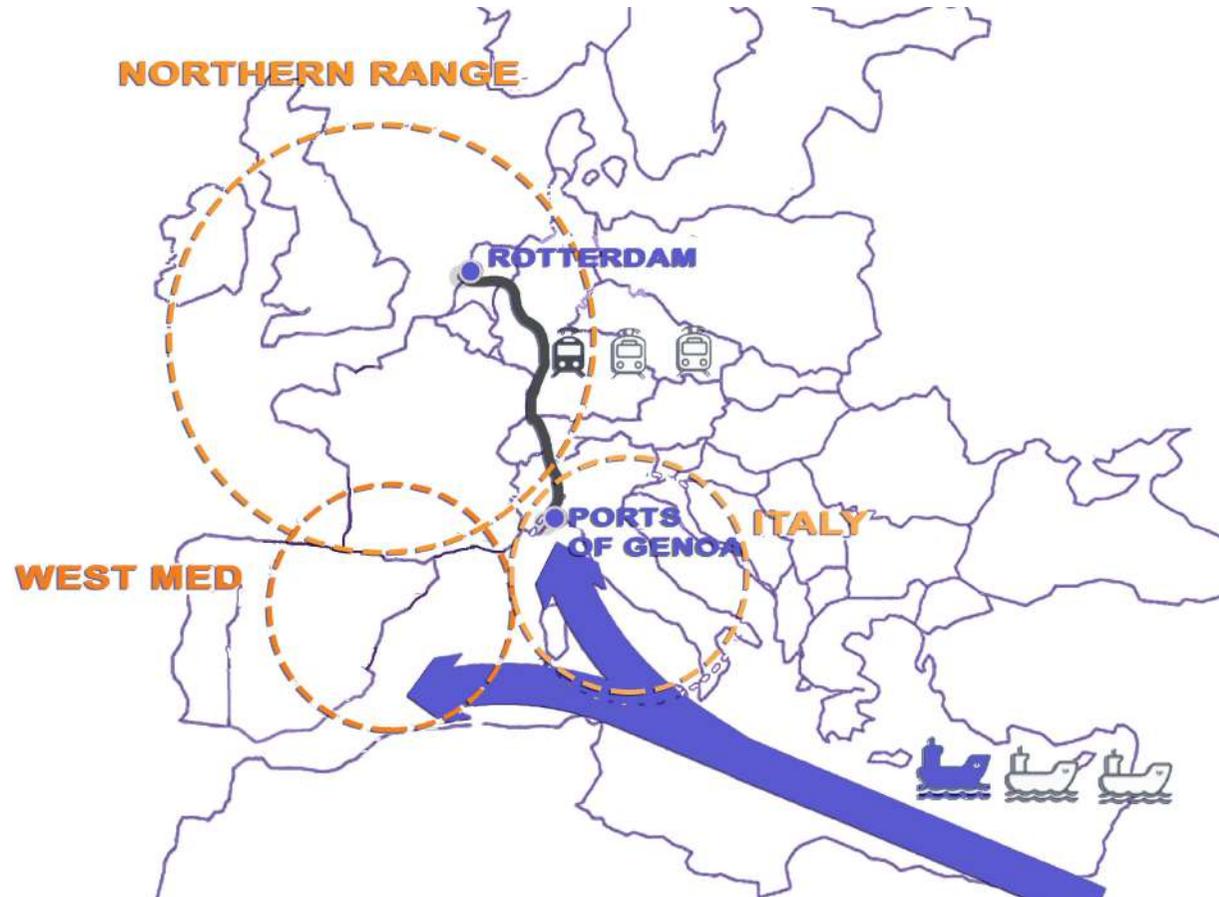
funzionali, avendo quale riferimento la distinzione per macro funzioni, come classificate all'art. 4 comma 3 della L.84/94.

Accessibilità lato mare

Il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale si colloca in una posizione strategica per i flussi com-

merciali internazionali con riferimento al mercato del centro/nord Italia e potenzialmente a quello dei paesi dell'Europa Centrale. La localizzazione dello stesso, infatti, lo rende un naturale "gateway" per tali mercati, tenuto conto anche dei prioritari interventi infrastrutturali nazionali che riguardano la direttrice nord sud, con particolare riferimento al Terzo Valico ferroviario.

Al fine di valorizzare l'ingente investimento relativo all'opera del Terzo Valico risulta fondamentale ad oggi adeguare il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale alle tendenze evolutive registrate nell'ulti-



*Figura30
AdSP del MAR LIGURE OCCIDENTALE
Sistema Logistico*

mo decennio nel settore dei trasporti marittimi che oltre a una continua crescita dei traffici con particolare riferimento alla componente containerizzata, sono state caratterizzate da una crescita dimensionale del naviglio di riferimento accelerata oltre ogni previsione. A tal fine è necessario considerare le condizioni di accessibilità lato mare dei diversi scali del sistema.

Porto di Genova

Per quanto concerne lo scalo di Genova le conseguenze delle tendenze evolutive dei traffici marittimi sono e saranno sempre più evidenti, in primo luogo, nel bacino di Sampierdarena, dove l'attuale opera di protezione a mare, la diga Duca di Galliera realizzata nei primi decenni del secolo scorso, risulta ad oggi inadeguata per l'accoglienza del naviglio di ultima generazione.

Dal punto di vista dei traffici marittimi, l'imboccatura portuale a Levante si caratterizza per una commistione di flussi:

- a ponente l'area dedicata allo sviluppo della funzione commerciale, caratterizzata dalla presenza dei nuovi poli contenitori;
- il porto storico, dedicato al traffico passeggeri;
- le aree di levante, dedicate alla cantieristica, nelle quali operano i bacini di carenaggio.

La difesa foranea raggiunge uno sviluppo complessivo pari a circa 5.500 m e nel corso degli anni è stata ripetutamente oggetto di importanti interventi di ripristino e adeguamento prestazionale.

La possibilità dello scalo di accogliere e gestire in sicurezza ed efficienza operativa navi di grandi di-

mensioni, sempre più diffuse nelle flotte mondiali, in particolar modo nel settore delle merci containerizzate e in quello crocieristico, è una evidente necessità per lo sviluppo dello scalo.

Le aree di Sampierdarena, infatti, ospitano importanti terminal contenitori che movimentano circa il 40% del traffico containerizzato complessivo del porto (circa 1 milione di TEUs) e che sono destinati a potenziare le loro capacità con la prossima entrata in funzione di un nuovo terminal su Calata Bettolo, da dedicare a navi di grandi dimensioni. Inoltre, come detto, gli specchi acquei del porto storico, protetto dall'attuale diga, sono dedicati al traffico passeggeri, anch'esso interessato da fenomeni di crescita dimensionale del naviglio.

La continua crescita dei traffici e della dimensione delle navi determina la necessità di studiare e valutare un nuovo assetto delle opere di protezione a mare, concepite circa un secolo fa, che possa consentire un accesso al porto ed una manovrabilità interna allo stesso tali da soddisfare in massima sicurezza e in condizioni economiche concorrenziali sia le esigenze del settore merci sia quelle del settore passeggeri e del settore industriale.

La modifica delle opere di protezione consentirà infatti di migliorare l'operatività del bacino di Sampierdarena, favorendo un incremento della competitività dello scalo anche attraverso il pieno sfruttamento delle nuove infrastrutture portuali in via di completamento, che costituiscono i principali interventi di sviluppo dell'offerta portuale contenuti nel Piano Regolatore Portuale vigente e sono destinati a produrre positivi effetti in termini di aumento di traffici.

Per quanto concerne il bacino portuale di Pra' va rilevato che già oggi il terminal può operare in piena sicurezza navi di grandi dimensioni (sino a 18.000 teu).

Una ridefinizione dell'imboccatura di Ponente del bacino consentirebbe di garantire l'accessibilità alle prospettate navi porta contenitori di ultima generazione e migliorerebbe la fruibilità della linea di banchina, in particolare nella parte più ad ovest dove i vincoli aeroportuali non incidono sull'operatività del terminal, garantendo livelli di sicurezza sempre maggiori per l'accesso al terminal.

Progettazione in corso

La navigazione sicura e operativamente efficiente costituisce un elemento strategico per lo sviluppo di uno scalo portuale. D'altra parte, l'adeguamento delle opere di protezione al gigantismo navale è un tema comune per i principali porti europei che hanno previsto appositi interventi infrastrutturali.

Non poter accogliere in massima sicurezza e condizioni operative ottimali le navi di ultima generazione, può generare una perdita di traffici, ulteriormente "amplificata" da un effetto cascata riconducibile all'elevata concentrazione dei traffici marittimi in capo a pochi operatori. A causa di tale fenomeno, infatti, se uno scalo non dimostra di avere le strutture necessarie ad ospitare navi di ultima generazione, una compagnia può spostare non solo le toccate di tali navi ma anche le toccate di navi di minori dimensioni in altri porti con infrastrutture adeguate.

Nel caso dello scalo di Genova, inoltre, gli interventi di adeguamento delle opere di protezione sono strettamente correlati con l'intervento del Terzo Va-

lico, in corso di realizzazione con un investimento di oltre 6 miliardi di Euro. Tale opera si inserisce nella rete strategica transeuropea dei trasporti poiché costituisce la parte finale del Corridoio Reno-Alpino, di cui il porto di Genova costituisce l'affaccio sul Mediterraneo. Pertanto, per poter sfruttare al massimo le potenzialità del Corridoio è necessario garantire, oltre al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, il potenziamento delle infrastrutture marittime per evitare il generarsi di colli di bottiglia dovuti al fenomeno del gigantismo navale, che non consentirebbero allo scalo di espandere il mercato di riferimento verso il centro Europa e potrebbero creare criticità anche in merito all'attuale mercato.

Date le condizioni sopradescritte del bacino di Sampierdarena l'Amministrazione ha ritenuto necessario e prioritario procedere con l'affidamento della progettazione (progetto di fattibilità) per una nuova opera di protezione, tenendo conto di tutti gli elementi di contesto e delle tendenze di mercato cui si è fatto cenno, al fine di migliorare l'accessibilità marittima del Sistema Portuale e conseguentemente le potenzialità in termini concorrenziali.

La nuova opera di protezione consentirà al bacino di Sampierdarena di assumere una configurazione tale da:

- migliorare il transito delle navi in ingresso e uscita, tenendo anche conto dell'entrata in operatività del terminal contenitori di Calata Bettolo, che prevede accosti di navi fino a 18.000 ÷ 22.000 teu;
- migliorare gli spazi di manovra dell'imboccatura di ponente, oggi fortemente penalizzata dalle limitazioni derivanti dalla presenza dell'Aeroporto;
- garantire adeguate protezioni ai bacini interni.

La nuova configurazione della diga vedrà un avan-

zamento a mare dell'attuale opera di ca. 500 mt, per uno sviluppo di circa di 5 km, su fondali medi di 40mt.

Le ipotesi per la nuova configurazione dell'opera di protezione derivano da studi e approfondimenti inizialmente sviluppati in seno all'Autorità di Sistema Portuale di Genova, che hanno portato ad una scrematura degli scenari di sviluppo e dei possibili layout delle opere di protezione a mare, sulla base dei vincoli esistenti (quali ad esempio il tetto aereo dato dalla presenza dell'aeroporto), dei confronti sviluppati in particolare dal punto di vista tecnico nautico, degli interventi infrastrutturali previsti (tombamento di alcune calate nel bacino di Sampierdarena finalizzato ai traffici rotabili/contenitori) e delle caratteristiche funzionali dei bacini portuali.

Nel corso del 2018 AdSP ha quindi provveduto, at-

traverso specifica convenzione con INVITALIA, ad espletare una gara per l'acquisizione del progetto di fattibilità tecnico economica della nuova diga redatto ai sensi del D.Lgs 50/2016. In seguito data la rilevanza e la strategicità dell'intervento lo stesso è stato inserito nel "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova" adottato dal Commissario Straordinario.

Ad oggi è stata consegnata la prima fase del progetto di fattibilità tecnico economica e si è svolto il dibattito pubblico a seguito del quale verrà redatta la seconda fase del progetto di fattibilità tecnico economica, la cui consegna è prevista entro la prima metà del 2021.



Figura31
Porto di Genova
Opere di Protezione

In particolare, lo studio di fattibilità tecnico economica e il dibattito pubblico consentono di individuare, attraverso il confronto tra soluzioni tecniche alternative, la configurazione sulla base della quale sviluppare la progettazione definitiva dell'intervento. La nuova opera di protezione costituirà una delle invariante nella redazione del Piano Regolatore Portuale dello scalo di Genova.

La realizzazione della stessa costituisce infatti il principale adeguamento infrastrutturale necessario per mantenere e sviluppare la competitività dello scalo rispetto a un traffico marittimo caratterizzato da una crescente dimensione delle navi all'accosto e da un processo di progressiva concentrazione dello stesso in capo a pochi grandi player internazionali, che oggi riconoscono nel porto di Genova e negli scali del sistema il principale gateway di accesso ai mercati nazionali e internazionali. La capacità di gestire navi di sempre più grandi dimensioni costituisce già oggi ed a maggior ragione nel prossimo futuro, un fattore determinante per lo sviluppo del porto. In termini di accessibilità marittima, oltre a quanto già previsto per lo spostamento della diga foranea di Sampierdarena, una ulteriore urgenza è rappresentata dalla realizzazione di un piano di dragaggi che consenta di accogliere e manovrare in massima sicurezza anche le navi di prossima generazione e già programmate per lo scalo genovese sia nel comparto passeggeri che in quello delle merci. Inoltre, sempre in relazione al tema del gigantismo navale, per il porto di Genova si pone l'inderogabile necessità di dotarsi di una nuova Torre Piloti, indispensabile ai fine di garantire sempre più alti standard di sicurezza alla navigazione ed alle manovre all'interno dello scalo.

Pertanto, sia la realizzazione della nuova torre piloti che il piano dei dragaggi del bacino di Sampierdarena sono stati inseriti nel "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova".

Porto di Savona-Vado

Per quanto concerne il porto di Savona-Vado, l'accessibilità al polo commerciale e crocieristico di Savona avviene da Levante. ⇨

Analogamente anche la bocca di porto dello scalo di Vado Ligure è rivolta a levante.

La piastra multifunzionale del porto di Vado Ligure consente accosti ad elevato pescaggio: in radice a -15,00 m ed in testata a -20,00 m. Tali fondali consentono l'ormeggio delle navi portacontenitori di ultima e prossima generazione².

Inoltre, è da segnalare la presenza di aree dedicate agli accosti petroliferi, organizzata con campo boe o tramite pontili petroliferi, disposti perpendicolarmente alla costa, nel tratto di litorale tra Savona e Vado Ligure.

L'accessibilità via mare è disciplinata da ordinanze della Capitaneria di Porto, che individuano diverse zone di ancoraggio e di sosta, di transito e di manovra, in funzione della tipologia di nave, sia per l'accesso alla rada di Savona, sia a quella di Vado Ligure.

Per l'accosto alle banchine del porto di Savona e di Vado Ligure emerge la necessità di adeguare le opere di difesa di entrambi gli scali con interventi di protezione, al fine di migliorare la fruibilità degli accosti e garantire ulteriori livelli di sicurezza.

Si rileva, inoltre, la necessità di intervenire con opere di protezione anche sulla fascia costiera con adeguate opere di difesa delle attività portuali e urbane. Tale esigenza è stata particolarmente evidenziata negli ultimi anni dal ripetersi di eventi meteo marini particolarmente significativi proveniente dai quadranti sud-est/sud/sud-ovest, a partire dalla mareggiata eccezionale dell'Ottobre 2018.

Progettazione in corso

Sono in corso di progettazione e completamento le seguenti opere:

1. Lavori di ripristino opere foranee e opere di sopraflutti nei bacini di Savona e Vado Ligure

Si tratta di interventi necessari per ripristinare l'opera di protezione a seguito dei danni derivanti dalla mareggiata di ottobre 2018 e novembre 2019.

2. Ridisegno e prolungamento della diga foranea di Vado

L'intervento è necessario per proteggere i nuovi accosti della piattaforma multipurpose e, secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente, è propedeutico alla realizzazione di nuovi accosti ro-ro e spazi operativi. Realizzata la progettazione preliminare dell'intervento nel 2010, nel corso del 2014 sono stati effettuati studi marittimi relativi alle manovre delle navi ed è stata valutata l'opportunità di suddividere l'intervento in fasi successive di lavoro per garantire una protezione della costruenda piattaforma, avviando una revisione tecnico/economica del progetto preliminare, attualmente in corso. Si rimarca che, nell'ambito del quadro economico della variante costruttiva della Piastra Multifunzionale di cui sopra, grazie alle economie realizzate con la modifica di tipologia costruttiva, è previsto venga realizzata la prima fase della nuova diga foranea, consistente nello spostamento a mare dell'ultimo tratto dell'attuale antemurale.

3. Lavori di ripristino dello sporgente Bricchetto e della Calata Nord nel porto di Vado Ligure e ripristino degli adiacenti piazzali.

4. Protezione e ripascimento fascia litoranea Savona

- Vado Ligure

Al fine di proteggere il tratto di arenile, sono già stati progettati interventi di ripascimento di diverse spiagge localizzate tra lo scalo di Savona e quella di Vado Ligure, a seguito di impegni presi con i Comuni, ovvero il riordino della spiaggia Eroe dei Due Mondi, il ripascimento degli arenili cittadini e la realizzazione di un edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola. Sono in fase di studio gli interventi per le opere di protezione sommerse.

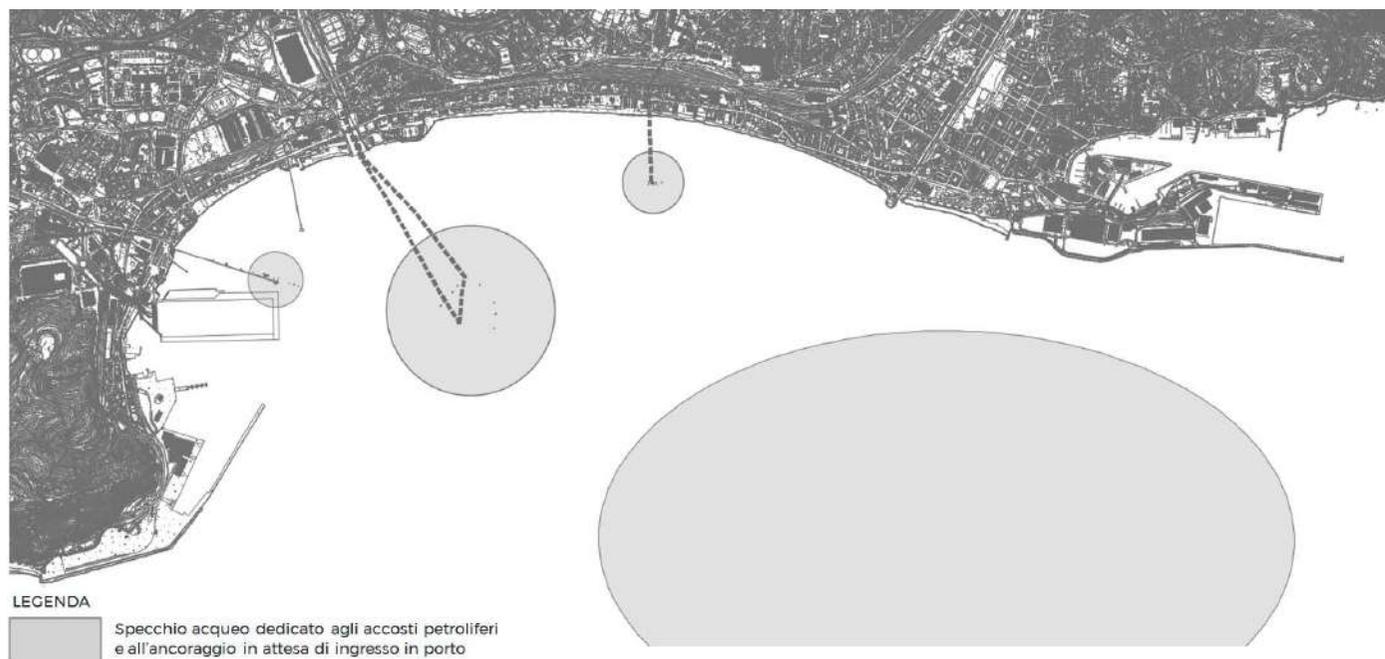


Figura32
Porto di Savona- Vado
Zone di Sosta e Ancoraggio petroliferi

Accessibilità lato terra

Il tema dell'accessibilità terrestre congiuntamente a quella marittima è la questione più simbolica e intrinsecamente legata all'esistenza del porto; oggi però il tema si pone in una dimensione di complessità tale per cui l'infrastruttura sola non può fornire risposte esaustive alle sfide cui siamo chiamati. Su queste basi l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha avviato una nuova fase di pianificazione dello sviluppo portuale di medio lungo termine che sposta l'attenzione dalla dimensione locale a quella di "sistema" dove il porto rappresenta un nodo di una rete infrastrutturale e organizzativa complessa e articolata che travalica il territorio urbano e regionale per allargarsi al mercato europeo, sia attraverso lo sviluppo di strategie e politiche di sistema macroregionali, sia mediante il rafforzamento come nodo preferenziale nel core network delle reti trans-europee TEN-T, nonché puntando sul miglioramento dell'efficienza e della qualità delle variabili tecnologiche e organizzative alla base del processo portuale e logistico, tendendo ad un processo integrato nella gestione e nel monitoraggio dei flussi fisici e documentali.

Sotto il profilo delle connessioni strettamente infrastrutturali materiali, il Piano si rivolge al ferroviario e allo stradale, sia con progetti di ampia portata di livello macroregionale sia con interventi di livello puntuale volti alla fluidificazione dell'ultimo miglio. Lo sviluppo delle reti ferroviarie è incentrato sulla realizzazione del terzo valico e sulla risoluzione dei colli di bottiglia esistenti oltreché sul potenziamen-

to della capacità dei parchi portuali; lo sviluppo dei prossimi anni è fortemente connesso al sistema delle reti trans-europee di cui il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta uno dei nodi fondamentali. Il Corridoio Reno-Alpi è infatti una delle principali dorsali europee, attraversando i principali distretti economici e produttivi e permettendo di mettere in relazione i maggiori sistemi portuali del nord Europa con i porti dell'Alto Tirreno.

La realizzazione della rete trans-europea rappresenta una condizione per assicurare ai porti liguri un ruolo di gateway mediterraneo per i principali distretti produttivi e il mercato centrale europeo, grazie al loro posizionamento rispetto alle primarie rotte commerciali est-ovest e ai paesi della sponda sud del Mediterraneo.

Cionondimeno sono di estrema importanza i seguenti interventi di scala minore ma necessari per riconoscere un pieno regime alle infrastrutture esistenti e di progetto:

- il completamento del layout relativo all'ambito di Pra'-Voltri che prevederà la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze e il potenziamento della stessa;
- interventi di riduzione delle attività di manovra attraverso lo sviluppo di collegamenti diretti alla rete nazionale e all'estensione degli impianti di trazione elettrica fino alla radice dei principali punti di adduzione ferroviaria, da svilupparsi nel bacino storico di Sampierdarena, caratterizzato da una più elevata complessità organizzativa rispetto al polo di Pra'-Voltri;
- realizzazione del parco intermodale di Vado Ligure, parco ferroviario con sistemi di carico/scarico am-

bientalizzati;

- miglioramento e implementazione della rete ferroviaria di collegamento tra il parco intermodale di Vado Ligure e Parco Doria (comprensivo dell'adeguamento degli attraversamenti nelle aree urbane).

Discorso analogo vale per il sistema stradale: lo sviluppo delle reti stradali e autostradali vede progetti già avanzati come il nodo di San Benigno o la nuova connessione al Terminal di Pra' e la "gronda" di attraversamento del nodo genovese, ma anche piccoli interventi che consentano di fluidificare il traffico di accesso in e dal porto.

Allo stato attuale la rete infrastrutturale ha recentemente riacquisito l'integrità del sistema autostradale precedente al crollo del ponte Morandi, ma gli effetti del crollo persistono avendo interessato non solo il sistema dell'inoltro su gomma delle merci, ma anche quello su ferro, avendo coinvolto nel crollo anche il parco ferroviario sottostante, polmone organizzativo di composizione e di inoltro dei treni verso il nord Italia.

Analogamente per i porti di Savona e Vado Ligure si segnala la necessità di sviluppo dell'accessibilità ai bacini portuali dalle reti autostradali lungo la strada a scorrimento veloce di Vado Ligure e la costruenda Aurelia bis nonché la realizzazione del previsto nuovo casello di Vado Ligure dedicato al traffico pesante generato dalla nuova Piattaforma multifunzionale e dalle correlate nuove attività di retroporto.

Porto di Genova *Trasporto stradale*

Il sistema autostradale di Genova si articola su due arterie autostradali di valico (A26 e A7) e sull'autostrada costiera: A10 in direzione ponente e A12 in direzione levante.

Il 14 agosto del 2018 l'ultimo tratto dell'A10 all'altezza del torrente Polcevera, il viadotto autostradale, noto come Ponte Morandi, è crollato, interrompendo di fatto l'unico collegamento autostradale fra il ponente genovese e il centro città.

Dopo meno di due anni questo fondamentale collegamento autostradale è stato ripristinato, ma al fine di riprendere il percorso di sviluppo dei traffici si è reso necessario accelerare e incrementare gli investimenti infrastrutturali, non solo di un'infrastruttura strategica per l'intera nazione, ma dell'intero sistema portuale genovese.

È stata immediatamente realizzata una viabilità emergenziale, progressivamente in corso di implementazione e si stanno tralasciando importanti interventi di adeguamento del sistema viario portuale e periportuale, oltreché evidentemente la ricostruzione del Ponte Morandi conclusasi nell'estate del 2020.

Quanto agli aspetti stradali, gli interventi di maggior portata già realizzati riguardano l'area a ponente di Sampierdarena, con l'apertura della viabilità della "Superba" e del nuovo varco portuale di Ponente per consentire al traffico diretto verso le direttrici Francia e Nord Ovest di poter superare la temporanea interruzione delle vie di comunicazione.

Il settore delle riparazioni navali di levante vive una grande sofferenza infrastrutturale. Posto in continuità territoriale con il centro storico e i quartieri resi-

denziali di Carignano e della Foce, non dispone infatti di collegamenti diretti con le principali arterie autostradali e la stessa viabilità interna sconta l'uso promiscuo dovuto alla coesistenza al proprio interno di funzioni sportive diportistiche.

Lo scalo di Pra' gode di un collegamento diretto all'autostrada, che sconta una morfologia e un dimensionamento non conformi al carico cui è sollecitato, ma che consente di evitare promiscuità reciprocamente perniciose con il traffico cittadino.

Nella ricognizione della situazione attuale delle infrastrutture stradali è d'obbligo in questa sede richiamare, visto il carattere emergenziale, anche la progettazione in corso e di prossima cantierizzazione prevista nel Programma Straordinario del Commissario per la ricostruzione e inserita nella lista degli interventi a carattere prioritario:

- Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Pra'/Voltri;
- Studio della viabilità portuale;
- Prolungamento della sopraelevata portuale;
- Ammodernamento della Sopraelevata portuale e adeguamento del nodo San Benigno/Etiopia;
- Viabilità di collegamento tra il varco di San Benigno e il nuovo terminal di Calata Bettolo;
- Autoparco di Ponente;
- Realizzazione completa della strada la Superba;
- Nuovo ponte del Papa e relativi interventi di dragaggio;
- Messa in sicurezza viadotto Pionieri d'Italia;
- Consolidamento statico Ponte dei Mille e del viadotto Marinai d'Italia.

Per quanto concerne gli interventi di ultimo miglio stradale, immediatamente interferiti dal crollo del ponte, si tratta di investimenti volti all'adeguamento

ed efficientamento della rete che riguardano principalmente l'area di Sampierdarena dove, a seguito dell'apertura della viabilità della "Superba", è prevista la creazione di un nuovo anello di accessibilità allo scalo incentrato sui varchi di San Benigno e di Cornigliano supportati dal nuovo varco in quota di Ponte Etiopia. Il sistema viabilistico che si intende realizzare potrà quindi contare su accessi diretti all'autostrada tramite i caselli di Genova Ovest e di Aeroporto, oltre alla connessione Lungo Polcevera con Genova Bolzaneto. Il nuovo layout, che risulterà dal completamento degli interventi previsti, fra cui rientra anche il prolungamento della sopraelevata portuale fino alle aree di Cornigliano determinerà, in particolare, una più netta separazione tra i flussi di mezzi pesanti da/per il porto e il traffico urbano con significativi benefici in termini di decongestionamento delle infrastrutture viarie cittadine e di minore impatto ambientale su aree territoriali di confine con l'ambito portuale di Sampierdarena.

Per quanto concerne la nuova viabilità al servizio del bacino di Pra', appalto assegnato nel 2021, la realizzazione dell'intervento, oltre a confermare il collegamento diretto con la rete autostradale, consentirà la liberazione di importanti aree interferite dall'attuale viadotto fra le quali ricadono quelle necessarie al completamento dello scalo ferroviario dedicato alle merci (già finanziato da RFI nell'ambito del nodo di Genova) che permetterà l'invio e ricezione di treni a modulo europeo (750 metri).

Per quanto riguarda le opere aeroportuali, anch'esse sono state inserite nel Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cri-

stoforo Colombo con la città di Genova” con l’obiettivo di realizzare il rilancio e il potenziamento dell’aerostazione. L’opera è stata progettata direttamente da Aeroporto di Genova S.p.A. che svolge anche la funzione di stazione appaltante del progetto.

T rasporto ferroviario

La situazione extra portuale del sistema ferroviario genovese vede attive tre linee di valico:

1. Genova Arquata (Via Mignanego);
2. Genova Arquata (Via Busalla);
3. Genova Ovada Alessandria.

Lo scalo genovese, si suddivide in due ambiti funzionali distinti:

- il bacino di Pra’-Voltri (Terminal Container VTE – PSA) direttamente connesso con lo scalo merci di Voltri Mare e con le linee di Valico.
- il bacino di Sampierdarena: nella zona di ponente,

i raccordi interni dei terminal sono collegati al parco ferroviario Fuori Muro e alla linea Sommergibile e, tramite questa, al parco Sampierdarena di RFI. Nella parte di levante, i raccordi interni ed il parco Bettolo-Rugna sono collegati, a ponente, al parco Fuori Muro mentre a levante sarà presto ripristinato e adeguato agli standard il collegamento al parco Campasso tramite la galleria Molo Nuovo.

Nella descrizione dello stato attuale si è scelto di rappresentare anche una serie di progetti che non riguardano la pianificazione strettamente portuale ma che sono per questa un riferimento ineludibile, in particolare il terzo valico. Inoltre, sempre in continuità con quanto già richiamato, si riportano le progettazioni che, conseguentemente alla situazione emergenziale, sono state riconosciute a carattere prioritario, per accelerare la realizzazione delle opere già previste dal protocollo d’intesa siglato da

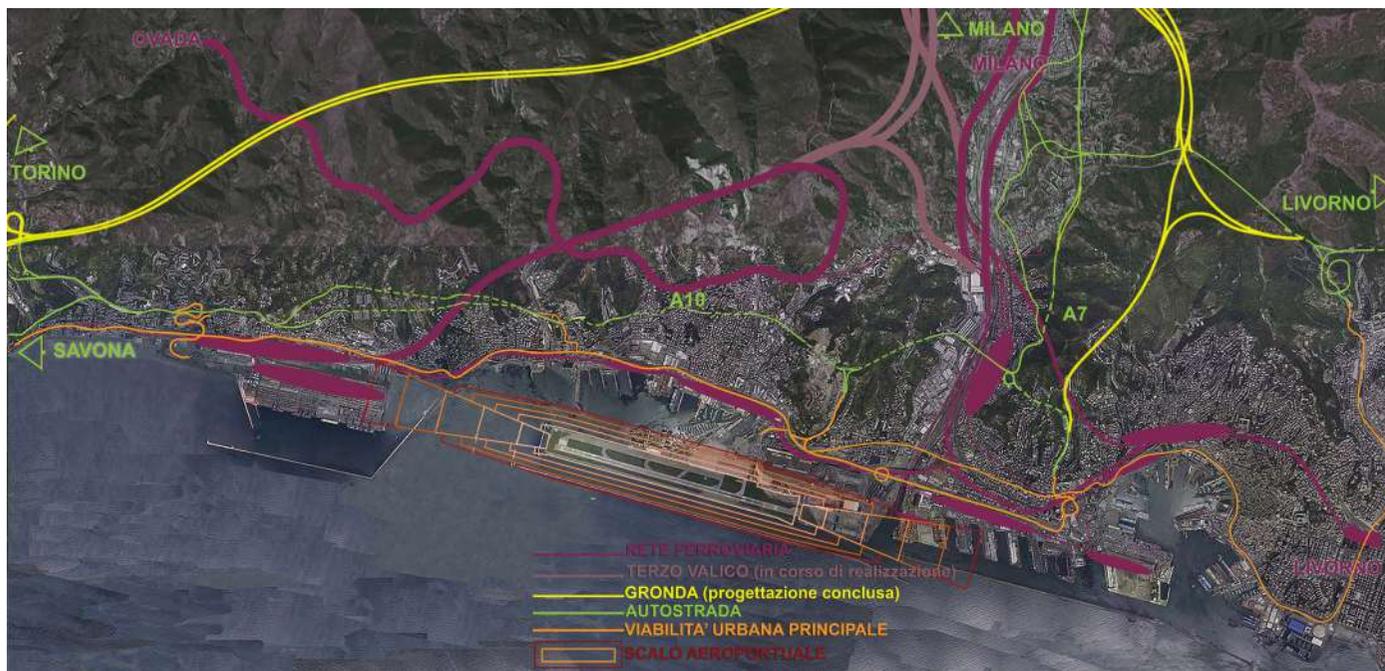


Figura33
Porto di Genova
Schema dell'accessibilità

AdSP, MIT e RFI per il completamento del layout del bacino di Sampierdarena attraverso il ripristino del collegamento tra il parco del Campasso e il compendio Sanità/Bettolo, unitamente al potenziamento e all'ammodernamento del parco di Fuori Muro:

- Adeguamento del collegamento fra parco Rugna/Bettolo bivio Fegino via Campasso tramite galleria Molo Nuovo (ricompreso nel Protocollo AdSP, MIT e RFI);
- Adeguamento del parco Fuori Muro (ricompreso nel Protocollo AdSP, MIT e RFI);
- Ammodernamento e prolungamento del nuovo parco ferroviario Rugna;
- Infrastrutture ferroviarie del nuovo terminal container Ronco-Canepa e raddoppio della bretella Ronco-Sommergibile.

Si tratta di opere previste dal Protocollo di Intesa siglato tra AdSP, MIT e RFI per il completamento del layout nel bacino di Sampierdarena attraverso il collegamento tra il parco del Campasso e il compendio di Sanità/Bettolo (che a regime genererà più di un milione di TEU), unitamente al potenziamento e ammodernamento dello scalo di Fuorimuro. Le opere si inquadrano in un'attività in corso che comprende, per lo scalo di Voltri/Pra', il completamento del layout relativo all'ambito che prevederà la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze e il potenziamento della stessa (a cura di RFI).

Il completamento del piano del ferro di cui al programma straordinario permetterà, a regime, la predisposizione di un layout infrastrutturale e tecnologico in linea con gli interventi in corso lungo il corridoio ferroviario (corridoio Reno-Alpi) che connette il porto ai principali mercati nazionali e internazionali.

Porto di Savona-Vado

Trasporto stadale

Il quadro del sistema di trasporto in provincia di Savona è alquanto complesso, poiché insiste sul territorio una rete di strade, autostrade, ferrovie e un impianto funiviario che in alcuni casi non riesce a soddisfare le esigenze dei Porti con quelle delle Città del comprensorio; in particolare la direttrice litoranea, è interessata da un traffico molto intenso e costantemente in aumento.

A livello comprensoriale, il quadro si presenta alquanto diversificato per i due porti di Savona e Vado. La situazione di Savona risulta la più delicata, dove da anni il tema principe risulta essere il superamento del congestionamento del traffico anche per la mancanza di un collegamento diretto tra il bacino portuale e lo svincolo autostradale di Savona.

A tale scopo la pianificazione regionale e provinciale già dai primi anni duemila aveva individuato un tracciato per la realizzazione di una strada alternativa all'Aurelia per un miglioramento della viabilità savonese e concretizzato con l'accordo di Programma Regionale di Intervento Strategico (P.R.I.S.) per la "Variante alla SS.1 Aurelia di Savona" tra Regione Liguria, Comune di Savona, Comune di Albisola Superiore, ANAS S.p.A. del 28 aprile 2011.

Tale infrastruttura in corso di realizzazione dal 2013, collegherà il comune di Albisola Superiore (in prossimità del casello autostradale di Albisola) con il Centro di Savona (corso Ricci), con la realizzazione di 3 svincoli: Letimbro, Miramare e di Luceto. Rispetto alla sua prima configurazione il progetto dell'opera, che tra i suoi scopi aveva quello di creare un collegamento veloce tra i due caselli autostradali di Savo-

na e Albisola Superiore, facilitando, con gli svincoli previsti, l'accesso allo scalo di Savona, ha subito negli anni modifiche e varianti che hanno evidenziato criticità e carenze dell'infrastruttura.

L'infrastruttura in corso di ultimazione risulta infatti mancante di un collegamento diretto tra il casello di Albisola Superiore e l'Aurelia bis che eviti l'attraversamento del centro urbano.

Al riguardo il Comune di Albisola Superiore ha sviluppato un progetto di fattibilità consistente nello spostamento del casello stesso in un'area libera in sponda sinistra del torrente Sansobbia la cui realizzazione risulta fondamentale per il miglioramento dei flussi del traffico portuale.

Una ulteriore significativa modifica nell'ambito del territorio comunale di Albisola Superiore che potrebbe comportare ripercussioni anche al traffico portuale, riguarda il collegamento alla SP 334 del Sassello dove l'Amministrazione comunale ha individuato alcune aree che potrebbero essere destinate a "zona servizi sosta mezzi pesanti"

In ultimo, su proposta del Comune di Albisola Superiore congiuntamente con quello di Albissola Marina, è in corso di perfezionamento il progetto della rampa di collegamento ad Albissola Marina che, oltre a consentire una migliore accessibilità alla viabilità del Comune di Albissola Marina permette l'individuazione di un'area adiacente al tratto iniziale dell'Aurelia bis da destinare a servizi per l'autotrasporto.

Spostandosi verso ponente, nel tratto compreso tra Albissola Marina e Savona è da segnalare che il solo svincolo in località Miramare previsto nell'ultima configurazione dell'Aurelia bis in corso di realizzazione non risulta sufficiente per superare le criticità del traffico e delle esigenze dell'utenza di quel tratto

costiero, compreso tra Albissola (e i comuni costieri del levante in genere) e Savona. Si è resa pertanto impellente l'esigenza di prevedere la progettazione di un ulteriore svincolo presso la località Margonara (già individuato nella prima configurazione dell'infrastruttura).

Inoltre, la conformazione dello svincolo "Miramare" prevista dal progetto non risulta ottimale per garantire un facile scorrimento del traffico, un notevole miglioramento potrebbe essere ottenuto sostituendo l'innesto a T con una rotatoria così come proposto dal comune di Savona e ANCI nelle indicazioni progettuali di riqualificazione della località Miramare.

Attualmente la direttrice di collegamento tra l'uscita dal casello autostradale di Savona in località Zinola e la galleria di accesso ai varchi portuali di Savona è rappresentata dal tratto stradale urbano di Corso Svizzera - Via Stalingrado - Corso Tardy Benech - Corso Mazzini che comporta l'attraversamento della città dall'estremo confine di ponente del comune fino alle aree di levante.

Con la nuova infrastruttura dell'Aurelia bis di Savona potrebbe essere parzialmente risolto l'attraversamento dei mezzi pesanti da ponente a levante, restando comunque sempre aperto il tema del collegamento diretto, rimanendo ancora presente l'attraversamento della Città dallo svincolo Letimbro alla galleria di accesso al Porto lungo la direttrice urbana di Corso Ricci e Corso Mazzini.

Per il territorio del Comune di Savona risulta quindi di fondamentale importanza il completamento dell'Aurelia bis con il suo collegamento al casello di Savona e alla strada a scorrimento veloce, intervento già previsto nel PTC Provinciale ma che necessita

di una riprogettazione da parte degli enti preposti. L'importanza è legata alla necessità di garantire una viabilità adeguata al traffico pesante e portuale, alternativa a quella strettamente urbana, continua su tutto il territorio interessato e che faciliti il raggiungimento degli scali per i mezzi provenienti dai tre caselli autostradali.

Uno scenario migliore presenta invece la rete connessa al porto di Vado Ligure: per quanto concerne il traffico su gomma gli autoarticolati possono raggiungere il Porto su vie esterne al centro cittadino, mentre si sta completando la viabilità dedicata attorno al bacino di Vado che permetterà al sistema di assorbire anche i traffici correlati all'entrata in esercizio della Piattaforma Multipurpose.

Infatti, secondo quanto indicato nell'Accordo di Programma della Piattaforma del 2008, sottoscritto da Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e la ex Autorità Portuale di Savona, attraverso uno studio di fattibilità sono state individuate le migliori soluzioni per la riorganizzazione del sistema viario di accesso al porto di Vado.

Tale sistema ha comportato la scelta di accentrare in un unico punto i varchi doganali per l'ingresso ai terminal commerciali nell'immediato retroporto, riorganizzando la viabilità retroportuale di collegamento.

Il nuovo varco doganale in prossimità del raccordo extra urbano di collegamento al casello autostradale è composto da 12 corsie in/out, zone di sosta dei mezzi pesanti e una palazzina uffici/laboratori per accogliere tutti i soggetti interessati.

La viabilità all'interno delle aree doganali graviterà intorno ad una grande rotatoria posta in adiacenza

al piazzale del varco, da dove il traffico si smisterà sulle varie direttrici: area portuale esistente, terminal ferroviario e aree di sosta e alla Piattaforma Multipurpose, mediante una viabilità in sovrappasso alla S.S.1 Aurelia.

Attualmente all'esterno dei varchi una rotatoria collega l'area portuale unicamente alla strada di scorrimento veloce attraverso la galleria di S. Genesio; risulta necessario migliorare la fruibilità delle zone limitrofe mediante un adeguamento che consenta il collegamento diretto anche tra l'ambito portuale e il retroporto che oggi è in una fase di sviluppo ed evoluzione.

È inoltre di prossima realizzazione il nuovo casello sull'Autostrada A10 in località Bossarino, in conformità all'Accordo di Programma della Piattaforma, che sarà realizzato a cura e spese dell'Autostrada dei Fiori S.p.A.

Quest'ultima ha già avviato la progettazione di concerto con le Amministrazioni locali, che ha consentito di definire un intervento che tende al massimo contenimento dell'impatto sul territorio circostante. Autostrada dei Fiori S.p.A. ha inserito l'intervento nel suo programma pluriennale dei lavori,

Trasporto ferroviario

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

A tale scopo, è stata messa a punto una strategia fortemente innovativa, fondata su investimenti diretti per il potenziamento degli impianti ferroviari por-

tuali e di ultimo miglio e l'ampliamento del parco macchine di manovra e di trazione, che ha consentito di definire una nuova e autonoma modalità di gestione del sistema ferroviario, dal punto di vista della governance e del servizio.

Con riferimento alla governance, per eliminare i colli di bottiglia e migliorare l'efficienza sull'ultimo miglio attraverso investimenti mirati sugli impianti e la riorganizzazione della gestione, l'AdSP ha acquisito il controllo diretto delle infrastrutture di collegamento alla rete, stipulando accordi con RFI per il trasferimento della gestione delle linee fra i bacini portuali di Savona e Vado Ligure e Parco Doria.

Con riferimento al servizio, nel 2016 l'ex Autorità Portuale di Savona ha siglato con l'RTI MIST (ex Serfer)/MIR (ex Trenitalia) la convenzione per la gestione del sistema ferroviario portuale, al termine di una procedura di selezione tramite bando europeo.

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

In generale gli impianti ferroviari dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure sono raccordati alla rete nazionale ciascuno mediante una linea a singolo binario di collegamento allo scalo ferroviario di Parco Doria, da dove i convogli vengono inoltrati a destinazione.

L'infrastruttura ferroviaria presente nel bacino portuale di Savona è costituita da circa 20 km di rotaia che si estendono lungo tutto il porto.

Le caratteristiche principali sono:

- Fascio di arrivi e partenze: 12 binari aventi una lunghezza media di circa 450 metri;
- N.1 binario del fascio attrezzato per il carico/scarico rinfuse liquide;
- Bilico ferroviario per la pesatura dei carri;
- Nuovo impianto ACEI per la movimentazione e l'inoltro dei convogli da/per Parco Doria con n.6 deviatori centralizzati.

Il bacino è raccordato alla rete nazionale ferroviaria attraverso un binario non elettrificato che è stato recentemente oggetto di lavori di manutenzione sia per quanto concerne l'armamento sia per le opere d'arte a sostegno dello stesso.

Il bacino portuale di Savona si caratterizza principalmente e storicamente per il trasporto di rinfuse solide e liquide dirette soprattutto nell'area del Piemonte e, già dall'anno scorso, si è riscontrata una forte crescita.

Inoltre, è sempre più significativa la richiesta dell'intermodale ferroviario generata da un volume, in aumento costante, relativo al traffico Ro-Ro.

L'infrastruttura ferroviaria del bacino portuale di Vado Ligure è costituita sostanzialmente da:

- N.2 fasci ferroviari rispettivamente composti da 5 e 4 binari di lunghezza variabile dai 380 ai 480 metri;
- Galleria ferroviaria di ingresso al porto avente lunghezza pari a 934 metri;
- Terminal intermodale per la gestione dei flussi di traffico generati dalla Piattaforma Multipurpose;
- Raccordo ferroviario di lunghezza pari a circa 1250 metri con nuovo ponte sul Torrente Segno che permette il passaggio di treni completi senza limitazioni di carico.



Figura34
 Porto di Savona - Vado
 Schema dell'accessibilità

Le operazioni di carico e scarico sui due fasci sono effettuati da Reach Stacker che gestisce anche le movimentazioni a piazzale.

All'interno del bacino portuale di Vado Ligure vi è una zona dedicata allo stoccaggio delle merci pericolose.

La forte proiezione intermodale del progetto della piattaforma, con un obiettivo di traffico ferroviario del 40% dei volumi movimentati dal nuovo terminal container, è alla base delle iniziative di AdSP per migliorare la logistica ferroviaria e ottimizzare l'inoltro su ferro.

Il principale intervento impiantistico riguarda l'allestimento del Terminal Ferroviario alle spalle della piattaforma: per assicurare la massima efficienza operativa, sono state valutate diverse opzioni alternative relative alla tecnologia di carico/scarico dei carri ferroviari, comparando dal punto di vista della produttività e dell'affidabilità sia impianti tradizionali che soluzioni innovative.

L'impianto potrà funzionare da interfaccia intermodale anche per altre realtà portuali ed industriali del territorio: tra queste la più importante, in termini di potenziale volume di traffico, è il Reefer Terminal operativo nello scalo di Vado Ligure.

Il Terminal sarà completato rispetto alla situazione attuale andando ad aumentare gli spazi a disposizione (sbancamento aree limitrofe) e il numero di binari attualmente esistenti.

Il numero dei binari verrà portato a 4 di cui n.3 sotto gru a portale. Gli scambi saranno tutti automatizzati e controllati dal sistema ACC che troverà la sua col-

locazione nell'impianto di Vado Ligure Z.I. e da cui si potranno anche verificare le occupazioni dei binari al fine di meglio coordinare le operazioni di manovra e di carico/scarico treni. Il buffer di stoccaggio sarà all'interno delle gru a portale mentre la zona ricavata dall'operazione di sbancamento consentirà una maggiore elasticità per il traffico veicolare ed allo stesso tempo anche la possibilità di utilizzare Reach Stacker per lavorare il quarto binario.

Il Terminal avrà una viabilità di accesso dedicata (due rampe per gestire l'in e l'out) che partirà dalla Piattaforma Multipurpose e che sarà totalmente indipendente dal restante traffico su strada.

Il Terminal futuro gestirà anche i volumi di traffico generati dal bacino portuale di Vado Ligure ed utilizzerà l'impianto di Vado Ligure Z.I. come polmone e contemporaneamente punto di partenza per l'inoltro dei treni in linea (operazioni di verifica treno, aggancio locomotore elettrico).

La gestione dei varchi stradali sarà connessa al varco ferroviario già esistente.

L'allestimento del gate ferroviario automatizzato e del relativo sistema IT consentirà di ridurre le attività umane per il controllo dei treni in entrata o uscita (ricezione delle liste dei treni, riconoscimento e validazione dei carri e dei contenitori in transito, comunicazione ai soggetti interessati), in conformità con i requisiti di controllo e sicurezza. Il correlato sistema di gestione IT sarà coordinato e integrato con il sistema dei varchi "stradali" e sarà orientato alla massima interoperabilità con le piattaforme nazionali (in particolare Aida / Trovatore per quanto riguarda i Fast Corridor ferroviari) e con i sistemi informatici degli attori della filiera, in una prospettiva di integrazione di corridoio.

Le categorie funzionali del sistema portuale

Porto di Genova

Funzione commerciale e logistica

All'interno della funzione commerciale e logistica si distingue la movimentazione di merci containerizzate, merci convenzionali, merci alla rinfusa (liquide e solide) e le attività logistiche comprese nel ciclo portuale.

I due poli principali destinati a tale funzione sono quello di Pra'/Voltri e quello di Sampierdarena.

Il terminal di Pra' Voltri, ultimato negli anni '90 del secolo scorso, è dedicato alla movimentazione di contenitori ed è stato oggetto, negli anni, di continui miglioramenti, sia dal punto di vista infrastrutturale e delle sovrastrutture (compresa l'acquisizione di portainer in grado di servire navi di ultima generazione), sia dal punto di vista organizzativo, di movimentazione e inoltro delle merci e informatizzazione dei processi.

Il terminal è gestito da uno dei principali operatori del settore a livello mondiale, Gruppo PSA International, che movimenta fino a 60 milioni teu all'anno in terminal portuali dislocati in tutto il mondo.

VTE si estende su 98 ettari di superficie, suddivisi in 6 moduli, lungo una banchina di 1433 m con un pescaggio massimo che consente l'approdo delle mega portacontainer. Il costante investimento di capitali in attrezzature da parte di PSA Voltri-Pra' ha portato ad una dotazione attuale di 12 gru Super post-Panamax.

Il sistema viario interno al terminal si innesta direttamente nello svincolo del casello autostradale di Pra' Voltri, consentendo un diretto collegamento con la A26 e la A6 per Milano e Torino, e con la A10 verso sud per il centro Italia e verso ovest per la Francia. Il viadotto di accesso al porto, come già evidenziato nel paragrafo relativo all'accessibilità via terra, è in via di revisione e il nuovo layout porterà benefici soprattutto per quanto attiene i collegamenti ferroviari. La realizzazione del primo stralcio dell'opera e la conseguente demolizione dell'attuale viadotto, infatti, consentiranno il prolungamento dei binari della stazione di Voltri Mare fino a 750 metri in linea con gli standard europei.

Un container tracking system in tempo reale, insieme ad un varco con 12 piste bidirezionali per l'ingresso e l'uscita dei contenitori e 2 piste per il traffico non containerizzato e per trasporti eccezionali, accelerano le operazioni di accesso al terminal. La capacità del servizio di gate di VTE è di oltre 2000 mezzi al giorno, con una durata media di 30 minuti del ciclo operativo del mezzo. Il sistema ferroviario di VTE, come evidenziato nel paragrafo sull'accessibilità terrestre, è attualmente in via di potenziamento tramite la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze, ed è direttamente collegato alla rete ferroviaria nazionale ed offre servizi regolari diretti per la Germania, la Svizzera ed il Benelux. Inoltre, il terminal è dotato di applicazioni interconnesse con il sistema E-port ed offre un ampio sistema di interscambio telematico EDI.

Le aree di Sampierdarena sono caratterizzate da un'ampia diversificazione che ricomprende traffi-

ci containerizzati, traffici convenzionali e traffici di rinfuse liquide e solide, sebbene già nel Piano Regolatore vigente fosse evidenziata la rilevanza delle operazioni portuali dedicate ai traffici containerizzati, tenuto conto delle tendenze evolutive del settore. Si individuano, infatti, principalmente due poli dedicati alla movimentazione di container, uno nell'estremo ponente di Sampierdarena e uno nell'estremo levante.

Il polo di ponente ricomprende le aree tra il Polcevera (Ponte Ronco) e Ponte Canepa ed è un Terminal Multipurpose in grado di movimentare qualsiasi tipologia di merce: contenitori, rotabili di ogni genere, merce varia, impiantistica, yacht e barche, pezzi eccezionali.

La realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate sud dei moli Ronco e Canepa ed il relativo tombamento dello specchio acqueo retrostante consentono di ottenere un fronte di accosto con una lunghezza di circa 640 m ed un incremento delle aree a terra per circa 63.700mq. Il nuovo terminal, che verrà completato con un adeguamento della viabilità interna e della infrastruttura ferroviaria, avrà una capacità massima stimata in circa 550.000 TEU/anno.

Il polo di levante ricomprende il terminal contenitori ad oggi sviluppato sulle aree di Calata Sanità e quello in via di ultimazione sul riempimento di Calata Bettolo.

Il Terminal Contenitori di Calata Sanità si trova in posizione favorevole sia in termini di accesso via mare (le navi ormeggiano in banchina in meno di un'ora dopo l'entrata in porto) sia via terra, essendo convenientemente collegata alle principali reti di trasporto terrestri (il varco autostradale dista circa 500m).

Ad oggi il terminal può lavorare navi sino ai 14.000 TEU.

Il nuovo tombamento di Calata Bettolo consente di realizzare circa 150.000 mq di nuove superfici destinate alla movimentazione di contenitori, ottenendo un fronte di accosto di 750 m. Il nuovo terminal, completato con un riassetto del sistema stradale e ferroviario dell'area, consentirà di realizzare un polo contenitori con una capacità massima stimata in circa 800.000 TEU/anno. Il terminal avrà un proprio nuovo e autonomo accesso stradale dal varco di San Benigno a valle della realizzazione dell'intervento previsto nel programma straordinario del Commissario per la ricostruzione.

Anche il collegamento ferroviario è in via di potenziamento tramite i citati interventi di ammodernamento e prolungamento del parco Rugna e la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", tramite realizzazione di trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergibile".

L'offerta disponibile per la movimentazione di merci containerizzate si completa con il terminal su Ponte Etiopia, terminal multipurpose caratterizzato da una forte componente di container e una altrettanto forte componente di rotabili. Il terminal in questione si sviluppa su Calata Inglese, Calata Massaua, Ponte Etiopia e Ponte Idroscalo e movimentata ogni anno circa 320.000 teus e 650,00 mtl di rotabili da e per Tunisia, Canada, Nord Africa, West Africa, Israele, Caraibi, Sud America, Stati Uniti e Turchia. Attualmente il terminal è in grado di fornire una gamma completa di servizi di movimentazione, magazzinaggio, riempimento/svuotamento container, pesatura e rizzaggio di carichi speciali e di riservare sempre maggio-

re attenzione ed efficienza nei servizi intermodali. Il completamento dei lavori di dragaggio consentirà un pescaggio di 14 m lungo banchina.

Si è inoltre recentemente concluso, come già evidenziato nel paragrafo relativo allo stato di attuazione del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova, un Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente PRP che consente di movimentare merci containerizzate e merci convenzionali anche nelle aree dei ponti S.Giorgio e Rubattino originariamente destinati dal PRP vigente al solo traffico rinfusiero. I mutamenti in atto sia a livello globale sia a livello locale hanno richiesto una sempre maggiore flessibilità di utilizzo delle aree portuali e la possibilità di convertirne l'uso laddove crisi di mercato non consentissero il pieno sfruttamento delle aree demaniali portuali. Nel complesso si è quindi incrementata l'offerta portuale per le merceologie che hanno tendenzialmente segnalato i maggiori traffici di crescita.

La movimentazione di traffici convenzionali, che si sviluppa nel bacino di Sampierdarena, comprende traffici di rotabili e nicchie di traffico specializzato.

I rotabili vengono movimentati prevalentemente nei terminal su Ponte Canepa, Libia, Somalia, Etiopia e Idroscalo.

Il Terminal che si estende sulle banchine di Ponte Libia e Somalia è operativo dal 2006 e gestisce la movimentazione di contenitori, breakbulk, project cargo, yachts, siderurgico, Ro-Ro Cargo.

I traffici convenzionali specializzati sono movimentati sui Ponti Somalia ed Eritrea e riguardano prevalentemente forestali, cellulosa e metalli.

Il Terminal di Ponte Somalia Ponente è l'unico terminalista di Genova specializzato nella manipolazione di prodotti forestali, incluso riempimento e svuota-

mento di contenitori. Il terminal dispone di un'area totale di 15,500 mq, compreso 7,500 mq di magazzino, ed una banchina lunga 193 metri con fondali di 10 metri. A partire dal 2010 si sono allargati gli ambiti di attività del terminal di Genova agli yacht, alle merci varie in genere ed ai prodotti siderurgici a gancio.

Il terminal su ponte Eritrea è specializzato in spedizioni, magazzinaggio, trasporto e distribuzione di vari tipi di carico, con particolare riferimento a metalli non ferrosi, ferroleghie, rottami e acciaio.

Sempre nell'ambito della funzione commerciale sono presenti, inoltre, depositi costieri dedicati alla movimentazione di rinfuse liquide.

Un deposito, con capacità di stoccaggio di circa 100.000 mc, è ubicato in testata di Ponte Paleocapa e svolge, dal 1930, un ruolo primario nel traffico degli oli vegetali e loro derivanti (palma, cocco, palmisti, burro di cacao, F.A.M.E.) rifornendo grandi operatori del settore alimentare, oleotecnico e dell'energia.

Il Deposito è dotato di sistemi per la gestione ed il controllo automatizzato del parco serbatoi, con monitoraggio continuo dei parametri di conservazione del prodotto (temperature di riscaldamento e livelli dei prodotti) e, dal 2013, dispone di impianti che permettono di affiancare al tradizionale servizio di logistica attività innovative di lavorazione degli olii vegetali.

Il deposito in questione dispone di due diverse tipologie di ormeggi, la banchina principale per navi superiori ai 190 metri di lunghezza con pescaggio di oltre 12 m e una seconda per navi di 120 mt. di lunghezza e 9 metri di pescaggio; la banchina dispone di linee di sbarco indipendenti che consentono di operare contemporaneamente su prodotti diversi.

Per le operazioni di spedizione dei prodotti, sono disponibili bilici stradali di carico e pesatura ed una stazione per i vagoni ferroviari, che permette un efficiente inoltro di convogli attraverso il raccordo ferroviario portuale.

Un altro deposito costiero sorge su un'area di circa 11.000 mq presso Calata Mogadiscio, sempre nella zona di Sampierdarena. E' favorito da un'ubicazione ottimale poiché si trova in vicinanza della sezione doganale e dei varchi portuali di San Benigno e Ponte Etiopia, a poche centinaia di metri dal casello autostradale di Genova-Ovest e ha una capacità di stoccaggio di 35.000 mc, con quattro punti di ormeggio e pescaggi fino a 9,5 m.

Un ultimo deposito, collocato presso il Varco Etiopia in Via all'Ex Idroscalo, si occupa dello sbarco, dello stoccaggio e della movimentazione di grassi e oli vegetali, oli minerali, prodotti chimici e petrolchimici, con punto di infiammabilità superiore a 61°C. Il deposito è dotato di 5 ormeggi (Ponte Etiopia), serviti da 14 oleodotti in acciaio inox collegabili a 79 serbatoi, il 70% dei quali è costruito in acciaio inox, per una capacità totale di stoccaggio di 79.300 mc. E' inoltre presente un raccordo ferroviario situato internamente al deposito, lungo 215 metri ed equipaggiato con sistema di carico/scarico vagoni e n. 2 bilici.

Funzione industriale e petrolifera

Il comparto industriale del porto di Genova ha due componenti: l'autonomia funzionale delle ex acciaierie Ilva di Cornigliano, aree di fatto uscite dal demanio marittimo e gestite in autonomia da Ilva in A.S./Arcelor Mittal, e le attività di costruzione e riparazione navale, dislocate a Sestri Ponente e nel di-

stretto di Levante.

In merito alle attività di Ilva di Cornigliano, rimangono in capo all'AdSP le aree di banchina sulle quali avvengono operazioni di movimentazione di prodotti finiti o semilavorati destinati al terminal e provenienti dallo stabilimento di Taranto.

Una parte di banchina più a Nord lungo la sponda destra del Polcevera è invece a servizio della parte di stabilimento di Ansaldo che produce turbine a gas di grandi dimensioni; è un traffico marittimo di project cargo acquisito recentemente che ha una portata rilevante in termini di integrazione tra fase industriale e fase logistica connessa alla stessa.

Lo stabilimento di Fincantieri di Sestri Ponente è dedicato prevalentemente alla costruzione di navi da crociera e costituisce un'eccellenza internazionale. Oltre alla specializzazione in navi da crociera di lusso, lo stabilimento di Sestri effettua anche riparazioni e trasformazioni navali di varie tipologie di navi in un bacino di carenaggio in muratura lungo 200 metri, largo 30 e con un pescaggio di 9 metri.

Nell'ambito del programma straordinario sopraccitato, è previsto un intervento riconducibile alla realizzazione di una piattaforma operativa a levante del pontile delta di Porto Petroli (progetto "Ribaltamento a mare") e connessa messa in sicurezza del Rio Molinassi.

Gli interventi in questione, comprensivi anche delle più recenti indicazioni pervenute dal C.S.LL.PP., ammontano ad oltre 100 milioni di euro e sono oggetto di una specifica Convenzione tra AdSP e Comune di Genova.

Come già evidenziato, è ad oggi in fase di perfezionamento la realizzazione di un nuovo progetto delle attuali aree in concessione a Fincantieri con il

potenziamento delle banchine e dei piazzali e, soprattutto, con la dotazione di un nuovo bacino di dimensioni idonee ad ospitare le navi oggetto delle commesse. Tale intervento, comprensivo della messa in sicurezza idraulica del territorio e dell'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché della razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale, è stato inserito nell'aggiornamento del Programma Straordinario, ed è oggetto del citato Protocollo di Intesa ex art. 15 L. 241/90 volto a definire un percorso coordinato per le necessarie modifiche degli strumenti pianificatori e le successive fasi di progettazione e realizzazione degli interventi.

Il distretto di costruzioni e riparazioni navali delle aree di Levante ricomprende i bacini di carenaggio e diverse grandi, medie e piccole imprese della filiera del settore industriale in questione che costituiscono eccellenze in vari mercati di riferimento, tra cui la costruzione di navi da crociera di lusso e di grandi yacht, le riparazioni di ogni tipologia di navi e le trasformazioni e demolizioni di navi. Il distretto ha un forte impatto sia dal punto di vista economico sia da quello occupazionale sulla realtà genovese.

La funzione petrolifera è concentrata nel Porto Petroli di Multedo, la cui permanenza nella localizzazione originaria è stata accompagnata da una riduzione complessiva dei volumi movimentati e dalla ricerca di soluzioni di compatibilizzazione con l'ambiente circostante.

Presso la banchina occidentale del Porto Petroli, inoltre accostano le chimichiere a servizio dei depositi di Superba e Carmagnani, collocati in aree urbane.

A tal proposito occorre ricordare che sono in corso

gli approfondimenti relativi alla ricollocazione di tali depositi, al fine ricercare la possibilità di ospitare in ambito portuale il nuovo impianto.

Funzione di servizio ai passeggeri

Le attività a servizio dei passeggeri sono concentrate nel bacino storico del porto di Genova, tra la Lanterna e la Stazione Marittima di Ponte dei Mille e ricomprendono sia movimentazione di traghetti, sia attività a servizio delle crociere.

Nel porto storico sono presenti cinque ponti dedicati ai passeggeri: Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria sono principalmente dedicati al traffico crocieristico, mentre i tre terminal di Calata Chiappella, Ponte Caracciolo e Ponte Colombo sono quasi esclusivamente dedicati al traffico traghetti. L'area ricopre in totale circa 290.000 metri quadrati di superficie e comprende 12 accosti per circa 3.000 metri di banchine.

L'area passeggeri è situata nei pressi del centro storico della città e del porto antico di Genova, a 200 metri dalla stazione ferroviaria.

Crociere

Genova oggi è un importante realtà del mercato delle crociere ed un porto base tra i più utilizzati per itinerari di vacanza verso il Medio Oriente, il Nord Africa, il Mediterraneo, l'Atlantico, il Nord Europa e le Americhe.

Il Terminal Crociere di Ponte dei Mille può ospitare contemporaneamente due navi da crociera di ultima generazione con un movimento complessivo giornaliero fino a 10.000 passeggeri e presenta una banchina di circa 340 metri di lunghezza adeguata ad ospitare le grandi navi da crociera di ultima generazione. Ponte dei Mille è dotato anche di un accosto

di circa 290 metri lungo la parte di levante dell'edificio. In relazione a quest'ultimo, il programma straordinario, come modificato nel 2020, prevede un adeguamento della banchina per un potenziamento dell'offerta portuale relativa al settore in questione. Il Terminal Crociere di Ponte Andrea Doria presenta due accosti di circa 300 metri ciascuno e può ospitare in piena sicurezza due navi di ultima generazione con un movimento di circa 8.000 passeggeri.

Traghetti

Presso i terminal traghetti del porto storico di Genova transitano ogni anno 2,5 milioni di passeggeri e 700.000 auto. Sono presenti 10 accosti per collegamenti con Sardegna, Sicilia, Corsica, Spagna, Marocco, Tunisia e Algeria.

Il Terminal di Calata Chiappella gestisce i grandi flussi di traffico dei mesi estivi, con 19 punti check-in che permettono un veloce accesso dei veicoli. Un percorso sopraelevato pedonale consente ai passeggeri di raggiungere i punti di imbarco di Ponte Colombo e Ponte Caracciolo.

Il Terminal di Ponte Colombo, dotato di tre accosti, è utilizzato anche per il traffico extra-Schengen. Il Terminal di Ponte Caracciolo è principalmente dedicato al traffico extra Schengen.

Funzione peschereccia, turistica e diporto

Per quanto concerne la funzione peschereccia, il PRP vigente di Genova, considerato il non trascurabile rilievo economico e sociale della attività, ammette la stessa in tutti gli ambiti di piano ove compatibile, questo anche al fine di consentire il mantenimento delle attività in essere (la cui entità dimensionale è comunque limitata rispetto alla localizzazione delle funzioni di carattere più strettamente portuale) o fa-

vorire eventuali ricollocazioni là dove necessarie per lo sviluppo delle diverse previsioni d'ambito.

Ad oggi le attività relative alla pesca sono presenti soprattutto nella forma dell'associazionismo sportivo e si localizzano presso gli arenili e il fronte mare dei principali poli urbani del ponente genovese.

Attività di pesca sono inoltre presenti nell'arco del Porto Antico. Va ricordato infatti che nello specchio acqueo della Darsena la presenza storica e consolidata dell'Associazione Pescatori Liguri ha indotto la Civica Amministrazione a procedere con la realizzazione di un piccolo Mercato Ittico e a programmare interventi per il completamento dello stesso (in particolare infrastrutture per la vendita, lavorazione e somministrazione di prodotti ittici, nonché per l'allestimento a fini turistici e divulgativi delle tradizioni di pesca e lavorazione del pescato).

Per quanto riguarda invece la funzione turistica e da diporto l'offerta dello scalo di Genova è sinteticamente riconducibile a due macrotipologie di aree, quelle a vocazione più strettamente diportistica e quelle il cui assetto riveste un prevalente significato dal punto di vista turistico e urbano.

L'offerta diportistica si concentra principalmente nel porto turistico di Sestri Ponente, nella nuova darsena nautica realizzata a ridosso delle aree della Fiera a Levante e a Pegli.

La Marina di Sestri Aeroporto costituisce un polo di eccellenza per la nautica da diporto con una ampia offerta in termini di logistica e servizi alla nave e alla persona, ed è situato in una posizione strategica rispetto al limitrofo Aeroporto C. Colombo e al centro urbano di Sestri Ponente.

La nuova darsena nautica è stata realizzata in coerenza con quanto previsto dall'Accordo di Program-

ma siglato nel 2003 tra l'allora autorità Portuale, il Comune di Genova e la regione Liguria per la riorganizzazione dell'area delle Riparazioni Navali, della Fiera e di Piazzale Kennedy. Il Progetto Unitario 2010, redatto in attuazione al suddetto Accordo di Programma per le aree della nuova darsena, ha previsto la realizzazione di un polo di servizi prevalentemente dedicato al settore dei grandi yacht, che coniughi la presenza di attività legate al turismo con tutti i servizi connessi alla marina, ivi compresa l'assistenza tecnica dedicata alla messa a punto delle unità nautiche.

Completano l'offerta diportistica le strutture dell'arco litorale di Pegli dove peraltro è prevista la realizzazione di un nuovo porticciolo.

Oltre alle attrezzature dedicate al diporto, come si è anticipato, appartengono al demanio marittimo anche aree con una prevalente funzione turistica-urbana. In particolare, per quanto riguarda lo scalo di Genova si tratta di ampie porzioni di litorale prevalentemente dedicate alle funzioni balneari e turistico ricreative.

In una lettura da ponente a Levante troviamo:

- il fronte mare di Voltri: caratterizzato nel tratto più di ponente dalla presenza di un'ampia spiaggia (tra le foci del Cerusa e del Leira) e dalla presenza di funzioni mirate alla fruizione del litorale, alla localizzazione di servizi pubblici, o ad attività sportive nel tratto a levante più vicino al porto commerciale, è ad oggi ancora soggetto ad un processo di riqualificazione. In particolare, si prevede di realizzare una passeggiata a mare in continuità con la porzione di ponente già attuata e di costituire una zona filtro tra l'abitato e il porto attraverso una progressiva riorganizzazione funzionale dello stesso mediante

lo spostamento delle attività a maggior vocazione portuale ancora presenti e la riorganizzazione di quelle connesse alla pubblica fruizione del litorale da mantenere e potenziare. E' inoltre prevista la realizzazione di una fermata di testa della metropolitana ferroviaria in prossimità di piazza Lerda ovvero creazione di un agevole collegamento pedonale e/o meccanizzato della piazza stessa con la nuova stazione ferroviaria;

- il litorale di Pra': comprende la zona del canale di calma e della fascia di rispetto ed è stato oggetto di diversi interventi di riqualificazione, attuati attraverso un finanziamento europeo. Il processo di riqualificazione avviato, e ad oggi ulteriormente sviluppato (cfr.pag 78), ha contribuito al miglioramento della vivibilità, della sicurezza, dell'attrattività, dell'accessibilità e della coesione sociale in quest'area, oltre a valorizzare le potenzialità storico-sociali dell'abitato di Pra';

- il litorale di Pegli: si estende dalla Rocca del Castelluccio fino al capo del Risveglio e presenta diversi elementi che lo rendono riconoscibile sia per caratteristiche naturali e paesaggistiche (Capo Risveglio e il Promontorio Castelluccio), sia per emergenze antropiche (le case a schiera dei pescatori, le ville medievalescenti, le residenze borghesi di carattere eclettico). L'area è ancora oggetto di nuove progettazioni, in particolare per la realizzazione di un nuovo porticciolo;

- il litorale di Multedo: l'area si presenta piuttosto degradata, sia dal punto di vista dell'utilizzo degli spazi, sia per l'organizzazione dell'accessibilità. Ad oggi è prevalentemente occupata da attività legate alla pesca e alle attività sportive, ma sono presenti anche attività produttive non compatibili con il lito-

rare; lo Studio Organico di Insieme predisposto dal Comune di Genova e recentemente approvato da Autorità di Sistema Portuale e Comune di Genova si pone un obiettivo di riqualificazione della spiaggia di Miltedo e delle aree circostanti;

- il litorale di levante in corrispondenza di Piazzale Kennedy: ad oggi coinvolto nel disegno del Waterfront di Levante realizzato dall'Arch. Renzo Piano, è caratterizzato da strette relazioni tra tessuto urbano e portuale che necessitano di particolare cura al fine di favorire una riqualificazione che consenta una piena fruibilità del fronte mare fino a Punta Vagno, anche attraverso la riorganizzazione degli spazi dedicati al rimessaggio delle imbarcazioni e delle attrezzature balneari e ricettive.

Va ricordato che ai fini della corretta fruizione delle aree destinate alla balneazione, in coerenza con quanto stabilito dal PUD regionale, è stato redatto il Progetto di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime dello scalo di Genova che rientrano nella giurisdizione dell'Autorità di sistema Portuale. Inoltre, per alcuni tratti di Litorale del Ponente sono stati redatti specifici Studi Organici di Insieme finalizzati ad indirizzare le tipologie di intervento rispetto ai processi di riqualificazione da sostenere.

Rispetto alla peculiarità delle aree a prevalente funzione urbana, atipiche rispetto alle indicazioni della L. 84/94, la Regione in sede di approvazione del vigente PRP ha prescritto per le stesse l'applicazione e l'operatività delle previsioni del vigente Piano Urbanistico Comunale, al fine di evitare incertezze applicative a seguito della sovrapposizione dei due strumenti di pianificazione. Tuttavia, la delicatezza di certi ambiti che per la loro localizzazione costituiscono una cerniera tra il tessuto urbano e quel-

lo portuale ha reso necessario il ricorso a strumenti di pianificazione e attuativi concertati tra le diverse Amministrazioni.

In particolare, come soprarichiamato, sono stati redatti specifici Accordi di Programma che hanno consentito la realizzazione delle nuove infrastrutture dedicate al diporto, e nel caso del settore delle Riparazioni Navali, collocate nelle aree di Levante in un contesto particolarmente delicato per la ristrettezza degli spazi e la prossimità con il tessuto urbano, hanno consentito di concordare una serie di interventi di riqualificazione.

Inoltre, nel 2005, con successive modifiche del 2012 e nel 2019, è stato siglato uno specifico Accordo per il recupero del compendio occupato dai silos granai di Hennebique e Ponte Parodi, situati in una posizione strategica di confine tra le porzioni di Porto storico ormai dedicate a funzioni di tipo urbano e quelle ancora dedicate alla funzione passeggeri. La posizione del compendio rappresenta uno dei principali punti di forza e di opportunità dell'area e costituisce un'occasione importante per portare a termine il processo di recupero e riqualificazione del waterfront cittadino. L'ipotesi di riqualificazione sottesa all'Accordo di Programma siglato prevede la realizzazione di una piazza pubblica sul mare, di nuovi spazi commerciali e di servizio nonché la realizzazione di un nuovo accosto per il settore delle crociere al posto del Silos di Ponte Parodi, demolito nei primi anni 2000. Lo stesso Accordo prevede inoltre la riqualificazione del complesso architettonico di Hennebique anche attraverso l'insediamento di nuove funzioni attrattive quali attività turistico alberghiero, centri di ricerca, spazi commerciali, o attività direzionali.

La localizzazione di alcune delicate aree di "cerniera"

tra le attività portuali e l'ambito urbano, ha inoltre indotto l'Amministrazione ad inserire alcuni progetti "porto città" nel "Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova" approvato con il decreto n.2/2019 del Commissario straordinario per la ricostruzione, in una logica di sostenibilità e convivenza di funzioni produttive ed urbane, ormai irrinunciabile per poter sviluppare investimenti realmente sostenibili.

In particolare, si tratta:

- della riqualificazione del Silos Granaio Hennebique, rispetto al quale, essendo l'immobile sottoposto a tutela ai sensi del Dlgs 42/2004, è stata elaborata la scheda tecnica, approvata dalla Soprintendenza, che descrive lo stato di conservazione del bene e fornisce le indicazioni di massima circa le possibilità di intervento necessarie ad una sua riqualificazione. Inoltre, in collaborazione con Regione Liguria e Co-

mune di Genova, è stata predisposta, come già evidenziato, una modifica dell'Accordo di Programma che regola il compendio, al fine di consentire una più ampia flessibilità all'auspicato processo di riqualificazione. A seguito di ciò AdSP ha di recente siglato l'affidamento del compendio ad un investitore che sta sviluppando la progettazione dell'intervento di riqualificazione del manufatto;

- dell'intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del Canale di Pra' lato sud, che consiste nella realizzazione di una fascia di parco "urbano" sulla sponda sud del canale di Pra' con il duplice obiettivo di creare un'ulteriore zona filtro tra aree portuali e cittadine e di integrare le attività produttive nel contesto urbano;

- del ridisegno del Waterfront di Levante, al fine di consentire una riorganizzazione e sviluppo di aree dedicate all'attività di riparazione navale in un quadro di riqualificazione e rigenerazione urbana, già in corso nelle aree della Fiera e funzionale al miglioramento dell'accessibilità al comparto industriale.

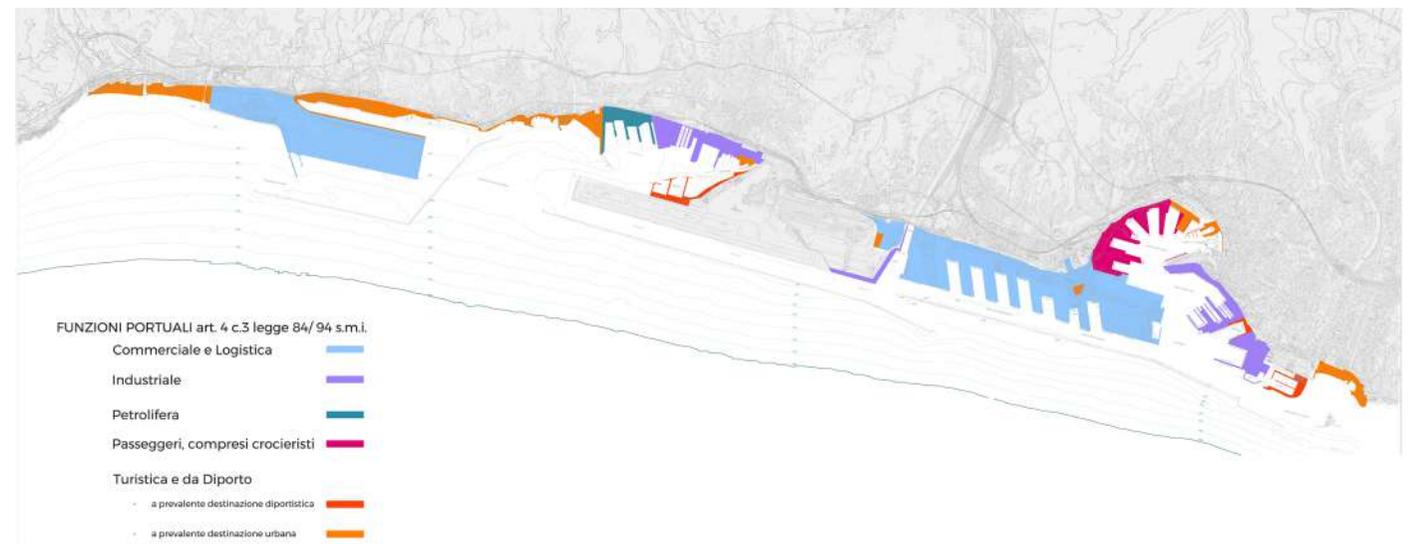


Figura35
Porto di Genova
La localizzazione delle categorie funzionali

Porto di Savona- Vado

I Porti di Savona e di Vado Ligure sono in grado di accogliere qualunque tipo di traffico e si posizionano ai vertici nel Mediterraneo in settori di traffico specializzato, quali quello delle crociere, dei prodotti alimentari e dei prodotti energetici, affermandosi negli ultimi anni anche nel comparto dei rotabili.

Gli elementi di forza propri dei Porti di Savona e Vado Ligure sono:

- alta concentrazione dei traffici di merci rispetto all'ampiezza delle aree portuali destinate alla funzione commerciale e logistica;
- presenza di infrastrutture di collegamento verso l'hinterland ed i corridoi multimodali europei (gli odierni corridoi "Mediterraneo" e "Rhine-Alpine");
- presenza di infrastrutture intermodali e logistiche e di aree di riconversione industriale disponibili per attività sulle merci nell'immediato retro porto di Vado Ligure e lungo gli assi multimodali verso l'hinterland (Valbormida; cuneese; torinese; alessandrino);
- investimenti diretti per il potenziamento degli impianti ferroviari portuali e di ultimo miglio e ampliamento/ammodernamento del parco macchine di manovra e di trazione che ha consentito di definire una nuova ed autonoma modalità di gestione del sistema ferroviario sia dal punto di vista della governance sia del servizio.
- infrastrutture portuali con ingente capacità di movimentazione.

Savona

Il Porto di Savona, anteriormente all'approvazione del Piano Regolatore Portuale del 2005, necessitava di una riorganizzazione degli spazi mirata ad un uti-

lizzo più proficuo delle aree portuali.

Si è, in primo luogo, previsto di concentrare le attività commerciali nelle aree portuali comprese tra la Darsena Nuova e la nuova Darsena Alti Fondali, realizzata a mare dell'esistente molo di sopraflutti mediante tombinamento e capace di ospitare, grazie al pescaggio delle banchine di oltre 15 m, le navi di nuova generazione. Si è quindi potuto destinare al solo traffico passeggeri/ crocieristico le aree portuali comprese tra la Vecchia Darsena e la Darsena Nuova, più vicine alla zona urbana.

Per poter attuare tale conversione è stato necessario realizzare la nuova viabilità di accesso al Porto con separazione dei flussi di traffico destinati alle zone commerciali da quelli destinati al nuovo Terminal Passeggeri, mediante la realizzazione della nuova Galleria dell'Arsenale che si innesta sulla rotatoria urbana antistate il Priamar e conduce ad una seconda rotatoria portuale di smistamento del traffico passeggeri dal traffico merci. A ciascuna macrotipologia di traffico è stato dedicato un Varco Doganale. Sempre nell'ambito del processo di riorganizzazione delle aree portuali si è inoltre provveduto all'ambientalizzazione con la dismissione del pontile di Miramare, situato lungo la costa e dedicato al traffico di rinfuse nere e alla realizzazione di un nuovo impianto di sbarco, movimentazione e stoccaggio del carbone nell'ambito della nuova Darsena Alti Fondali direttamente collegato mediante un tunnel sottomarino a sistema di trasporto per l'inoltro, tramite funivia, ai parchi di stoccaggio ubicati in Valbormida. Infine, per una migliore organizzazione delle aree e per dare maggiore spazio alle operazioni portuali in un'ottica di migliore sfruttamento delle aree sono state concentrate le aree destinate alla cantieristica

minore, in allora esercitata dalle imprese in aree prive di continuità territoriale, in un'unica area portuale dedicata a tale tipologia di attività presso la banchina nord-est.

Funzione commerciale e logistica

Nell'ambito del Porto commerciale di Savona sono movimentate, stoccate e depositate principalmente rinfuse solide, rinfuse liquide e merci varie. Le operazioni portuali si svolgono principalmente in quattro macro aree (zona 12-13-14-15-32 centrale immediatamente raggiungibile dal varco, Molo Boselli, Molo delle Casse e aree ex Italsider periferiche e senza affaccio diretto su banchina) zona Molo raggiungibili con viabilità pubblica dedicata regolata dalla Capitaneria di Porto di Savona.

Zona centrale (zona 12-13-14-15 e zona 32)

Percorrendo la viabilità pubblica principale dal varco doganale si raggiungono dapprima le banchine 12 e 13 e i retrostanti piazzali che comprendono, in gran parte, aree pubbliche con finalità operative e, in parte aree destinate ad attività di movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide cementifere.

Su tali aree insiste una concessione per lo svolgimento di operazioni portuali relative alle rinfuse solide, composta da una piattaforma in calcestruzzo, un impianto con 4 sili e una condotta di collegamento alla banchina per le operazioni di imbarco/sbarco. Il Concessionario utilizza per l'accosto la banchina ad uso pubblico denominata banchina 12-13 con pescaggio di circa 8m.

Il terminal è inoltre servito dalla ferrovia con un fascio di n.4 binari interconnesso, attraverso l'infrastruttura ferroviaria portuale, al fascio di arrivi/partenze pre-

sente nel porto e quindi al binario di collegamento con lo scalo merci di Savona Parco Doria. Proseguendo lungo la viabilità pubblica si raggiungono le zone 14, 15 e la zona 32 dedicate a prodotti siderurgici, forestali, merci varie, rinfuse solide e containers.

Il terminalista opera presso la Darsena Alti Fondali, caratterizzata dalle banchine 31 e 32 nord con uno sviluppo lineare complessivo di circa 337 metri, con circa 15,5 metri di pescaggio utile, e le banchine 14-15 con circa 12 metri di pescaggio, magazzini coperti e aree di piazzale. Il Terminal è servito dalla ferrovia attraverso la rete ferroviaria portuale che garantisce l'utilizzo del vettore ferroviario mediante binari posizionati in modo tale da raggiungere il terminal.

Molo Boselli

Dalla zona 15 separata dalla zona 32 dalla viabilità ha origine la radice del Molo Boselli destinato, principalmente, al ricovero ed allo stoccaggio di rinfuse solide, di rinfuse liquide e cereali.

La zona 16 del Molo Boselli, destinata alle rinfuse solide, è servita dalla ferrovia attraverso due binari che entrano direttamente sotto la zona di carico a tramoggia e che sono interconnessi con la rete ferroviaria nazionale rappresentata dallo scalo merci di Parco Doria.

Le zone 26-27 del Molo Boselli sono destinate a rinfuse solide e liquide. Il terminal è caratterizzato da una banchina per le operazioni di carico/scarico di lunghezza complessiva di circa 393 m e pescaggio 16 m circa, magazzini per le rinfuse solide, serbatoi per lo stoccaggio di rinfuse liquide (biodiesel ed olii vegetali) direttamente collegati alla banchina per lo sbarco/imbarco dei prodotti dalle navi cisterna (oil tanker). Il compendio è dotato di un *tunnel di carico per mezzi pesanti* e un *impianto automatico*

per il carico di vagoni mediante due binari che costeggiano il terminal e che passano sotto la zona di carico a tramoggia. I due binari interconnessi tra loro consentono di posizionare un treno completo su cui poter svolgere le attività di carico.

La zona 29 di Molo Boselli, che affaccia sulla Darsena Alti Fondali è dedicata alle rinfuse solide energetiche ed è collegata ai parchi deposito di San Giuseppe di Cairo mediante nastro trasportatore, tunnel sottomarino ed impianto funiviario gestiti da Funivie spa. Il terminal, realizzato per poter procedere alla dismissione degli impianti di sbarco/imbarco rinfuse ubicati in località Miramare, ai fini dell'ambientalizzazione prevista dal PRP, dispone di impianti all'avanguardia è dotato di banchina con lunghezza pari a m 274 circa e profondità di accosto di m 20 circa. La potenzialità operativa del terminal è rappresentata da una rata di sbarco superiore alle 2.000 t/ora, garantita dal combinato utilizzo dell'impianto di scaricazione continua e della gru a benna.

Il Terminal dispone di un deposito situato nell'immediato retro banchina, costituito da 7 vasche in c.a. parzialmente interrate e dotate di coperture mobili, in grado di garantire un volume complessivo di stoccaggio pari a 54.000 m³.

Il terminal è direttamente collegato, mediante nastro trasportatore e tunnel sottomarino all'impianto funiviario gestito da Funivie S.p.A per l'inoltro delle rinfuse ai parchi di Cairo Montenotte in Val Bormida. E' inoltre dotato di impianti per il carico delle merci anche su rotaia mediante binari dedicati che si estendono fino in testata al Molo Boselli e che allacciano il terminal alla rete ferroviaria portuale e, tramite quest'ultima, a quella nazionale.

Molo della Casse

Dalla zona 12 proseguendo sulla viabilità verso sud si raggiunge il Molo della Casse attualmente destinato principalmente al traffico di rotabili e di rinfuse liquide.

Il terminal rotabili è dotato di una sola scassa per traghetti RO-RO e RO-RO-PAX che affaccia sulla Darsena Alti Fondali e ha una larghezza di metri 33,5 circa e pescaggio di 16 m circa.

Si evidenzia la necessità di individuare opere tese a incrementare l'accosto di navi di ultima generazione e soddisfare il crescente traffico Ro Ro.

Il piazzale antistante la banchina 32 sud è adibito allo stoccaggio di semirimorchi ed ai mezzi pesanti, il fabbricato denominato "Multipiano" è destinato agli autoveicoli nuovi e mentre le aree a cornice dello stesso sono destinate sia allo stoccaggio di semirimorchi sia al carico/scarico di bisarche.

Il terminal ha una potenzialità di traffico di 250.000 veicoli ogni anno e con una capacità di stoccaggio di oltre 6.000 auto ed è uno dei punti privilegiati di import ed export per importanti case automobilistiche mondiali e si propone come un centro integrato di servizi all'industria dell'auto.

Il Terminal è inoltre servito dalla ferrovia attraverso la rete ferroviaria portuale che garantisce l'utilizzo del vettore ferroviario presso il fascio di arrivi e partenze che offre la possibilità di scarico/carico autovetture attraverso l'utilizzo di n.2 binari il cui respingente in cemento armato è equipaggiato di rampa per la gestione anche dei carri bisarca a due livelli.

Le aree antistanti il Multipiano sono alimentari dedicate alle rinfuse liquide.

L'impianto, di recente realizzazione, è costituito da

n° 33 serbatoi di acciaio inox per una capacità totale di 26.000 circa m³ di cui 9.000 m³ idonei a contenere olii vegetali concreti i cui serbatoi sono collegati ad una caldaia a vapore di tubi di fumo di nuova costruzione e una palazzina uffici funzionale al terminal.

Il Terminal è collegato mediante oleodotto per le operazioni di carico/scarico, alle banchine 33 e 34 di lunghezza complessiva di m 392 circa e pescaggio minimo di 16 m circa e massimo di 19 m circa presso il Molo di Sopraflutti sulla Darsena Alti Fondali.

Le rinfuse liquide dal parco serbatoi sono riconsegnate tramite camion cisterna e/o vagoni-cisterna mediante apposito oleodotto di collegamento del terminal al fascio ferroviario arrivi e partenze per consentire il carico e/o lo scarico di carri cisterna. Il binario utilizzato fa parte integrante dell'infrastruttura ferroviaria portuale dedicata all'inoltro dei treni verso lo scalo merci di Savona Parco Doria.

Aree ex Italsider

Proseguendo lungo la viabilità pubblica che corre lungo il muro paraonde antistante il Terminal della Depositi Costieri si raggiungono le aree ex Italsider, che attualmente sono in parte dedicate a destinazione pubblica a servizio dei terminalisti operanti nel Porto commerciale di Savona e, in parte, assentite in concessione. Lo sfruttamento commerciale di queste aree attualmente risente di alcune criticità derivanti dall'assenza di un affaccio diretto sulla banchina. Tali esigenze riducono fortemente la produttività e necessitano di particolare attenzione e approfondimento per un più proficuo utilizzo.

Su tali aree insiste il capannone denominato T3 destinato alle lavorazioni per il confezionamento e lo

stoccaggio mediante attrezzature specifiche (ottenendo tra l'altro la certificazione Liffe per caffè e prodotti coloniali) nonché macchinari per il confezionamento in bigbags (500-600-1000 kg) e sacchi da 10 a 50 kos. con robots di palettizzazione e fasciatori automatici.

Le relative operazioni di sbarco/imbarco per diverse merceologie alla rinfusa e merci varie vengono effettuate presso le banchine pubbliche.

Per tale finalità l'area interna è suddivisa in box al fine di garantire la separazione delle diverse merci trattate, mentre l'area destinata alle lavorazioni è separata dall'area stoccaggio ed è dotata di linee di lavorazione. Il terminal è servito dalla ferrovia attraverso la rete ferroviaria portuale che garantisce l'utilizzo del vettore ferroviario in modo tale da raggiungere il capannone.

Funzione di servizio ai passeggeri e crocieristica *Crociere*

Il Terminal Passeggeri si estende nelle aree portuali antistanti la Torre Leon Pancaldo, comunemente chiamata "Torretta" e simbolo della città di Savona ed è assentito in concessione ex art. 18 della Legge 84/1994 a Costa Crociere S.p.A., compagnia leader nel Mediterraneo battente bandiera italiana, che ha qui realizzato il suo principale homeport, con circa 1 milione di passeggeri movimentati ogni anno.

Costa Crociere opera presso il terminal di Calata delle Vele di nuova realizzazione previsto nell'ambito delle opere di riqualificazione del PRRUST (si tratta dell'intervento 8.57 "Realizzazione della stazione marittima" proposto dalla ex Autorità Portuale di Savona ed inserito nell'ambito della Riqualificazione dell'affaccio costiero del comune di Savona - Area *di*

di centro-levante prevista dal PRUSST) recentemente dotato di un ulteriore imbarco presso il terzo accosto del terminal denominato don Genta.

Il terminal crociere di Savona, dove attualmente sono movimentati circa 1 milione di passeggeri ogni anno, è dotato di due banchine di accosto, Calata delle Vele di complessivi metri 429 circa con pescaggio di 11 m e banchina don Genta di complessivi 315 m circa e pescaggio m 9 circa.

Il terminal è dotato di due imbarchi dotati delle strutture a servizio delle attività di imbarco/sbarco: il principale, l'imbarco ovest, è denominato Palacrociere ed è rivolto su Calata delle Vele mentre l'imbarco est - direttamente collegato al Palacrociere mediante passerella coperta - insiste sulla banchina don Genta.

Traghetti

Presso il Molo delle Casse la Savona Terminal Auto S.p.A., con il terminal per il traffico di autoveicoli e rotabili in genere e attività Ro/Ro-Pax, a partire dal 2016 ha iniziato ad offrire anche servizi per i passeggeri, con destinazione Barcellona e prosecuzione per Tangeri in Marocco.

Le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e dei relativi mezzi al seguito con destinazioni sia Shenghen sia extra Shenghen vengono svolte presso il varco di frontiera alla banchina 33 del Porto di Savona con zona sterile delimitata da recinzioni, ed una zona dedicata al controllo.

Funzione industriale

Nell'ambito dei Porti di Savona e Vado Ligure, le aree destinate a tale categoria funzionale sono principalmente dedicate all'esercizio dell'attività cantieristica

da diporto e della cantieristica minore.

Nel Porto di Savona sono insediate presso la zona 1, 2 e 3 due aziende leader nella produzione e nel refit di barche da diporto, ricollocate in tali aree in occasione dell'azione di riordino e razionalizzazione delle aree portuali in conformità alle previsioni di PRP.

In prossimità delle aree della Banchina nord- Est del Porto di Savona da oltre un secolo è inoltre presente attività cantieristica che produce grandi imbarcazioni (oltre i 40 mt) a ciclo completo.

Il compendio si trova in una posizione strategica, su di un'area di complessivi mq. 34.754 dotato di aree scoperte e coperte oltre che di una banchina con travel lift da 820 tonnellate per la nuova costruzione, refit, riparazioni, conversione di superyacht.

Nelle aree antistanti lo storico cantiere sulla banchina Nord-est sono presenti tutte le attività di cantieristica minore ricollocate anch'esse in occasione dell'azione di riordino e razionalizzazione delle aree portuali in conformità alle previsioni di PRP.

Funzione turistica e da diporto e peschereccia

Nell'ambito delle aree escluse dalle attività relative ad operazioni portuali o ad esse collegate la funzione è rivolta principalmente alle attività turistico ricreative, sociali, sportive e da diporto.

Percorrendo la costa da Levante a Ponente incontriamo dapprima in comune di Albissola Marina un tratto di costa a vocazione turistico ricreativa con spazi dedicati alla balneazione e al tempo libero, mentre il tratto a confine con il comune di Savona, in origine destinato all'insediamento del nuovo porticciolo turistico della Margonara, è oggi ancora interessato da analisi per la sua riqualificazione a seguito delle complesse vicende anche progettuali che hanno

comportato la mancata realizzazione dell'intervento.

Nel Comune di Savona, in attuazione agli indirizzi di riqualificazione complessiva delle aree costiere prevista dal Prusst e dal Master Plan relativo all'ambito della Darsena Vecchia del Porto di Savona, le aree portuali della Vecchia Darsena sono state riqualificate e sono state destinate, così come le aree costiere che si estendono dalla Vecchia Darsena sino alle aree Miramare, alla nautica da diporto con esclusione della banchina denominata "banchina 20" che con ordinanza della Capitaneria di Porto di Savona, è principalmente dedicata alla pesca professionale. Su tale area è prevista la riqualificazione degli spazi secondo un progetto oggetto di finanziamento europeo PO FEAMP ITALIA 2014 - 2020. Misura: "1.43" - "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca" denominato "Interventi di razionalizzazione e potenziamento della pesca professionale nella Darsena di Savona" ed in conformità all'Accordo di collaborazione (GAC Savonese) sottoscritto in data 27 settembre 2016 tra le Amministrazioni / Enti della Provincia di Savona e altri soggetti del Settore Pesca avente come obiettivo primario di sostenere la strategia di sviluppo locale finalizzata al miglioramento del patrimonio ambientale delle zone di pesca, a rafforzare il ruolo delle comunità di pescatori nello sviluppo locale e a sostenere l'apprendimento permanente e la creazione di posti di lavoro.

È tutt'ora oggetto di analisi e di valutazione per la sua riqualificazione, il tratto costiero visibile dall'Aurelia compreso tra la Torre Leon Pancaldo, comunemente chiamata "Torretta" e la passeggiata degli Artisti in comune di Albissola Marina.

In tali aree sono principalmente insediate attività

sportive ed associative rivolte alle attività nautiche, la sede della Capitaneria di Porto di Savona e la sede distaccata nautica dei Vigili del Fuoco.

Le aree a vocazione turistica, ricomprese tra il Porto commerciale di Savona ed il Porto commerciale di Vado Ligure, sono costituite principalmente da passeggiate a mare, giardini e arenili, presso i quali a partire dalla spiaggia libera denominata "Eroi dei due mondi" sottostante il complesso museale archeologico del Priamar, fino al confine naturale del comune di Savona costituito dal Torrente Quiliano, si alternano per complessi balneari in concessione e spiagge libere in conformità alle indicazioni normative volte all'obiettivo prioritario di mantenere una quota significativa di costa destinata a spiaggia libera.

La recente realizzazione della passeggiata pedonale/ciclabile del tratto costiero compreso tra località Zinola in comune di Savona e Lungomare Matteotti in comune di Vado Ligure con attraversamento del Torrente Quiliano ha permesso, oltre che la valorizzazione delle aree costiere, anche una riqualificazione organica del waterfront mediante un percorso di collegamento tra i comuni di Savona e di Vado Ligure.

Vado Ligure

Il Porto di Vado Ligure si è sviluppato a partire dagli anni '60, in posizione decentrata rispetto al tessuto cittadino ed in adiacenza ad una vasta area retrostante, progressivamente abbandonata, a partire dagli anni '80, dall'industria e, dunque, riutilizzabile per attività logistiche.

La favorevole dislocazione del bacino portuale di Vado Ligure e i suoi profondi fondali naturali han-

no consentito un rapido e consistente sviluppo delle infrastrutture portuali e delle attività marittime, con una specializzazione nel settore dei traffici container e passeggeri e in quello della frutta, dove lo scalo detiene la leadership nel Mediterraneo, mentre nella rada trovano spazio impianti per lo sbarco di prodotti petroliferi, destinati alle industrie costiere ed alle raffinerie dell'entroterra.

Nell'ampia rada di Vado Ligure, è stata realizzata la nuova Piattaforma Multipurpose sposando le caratteristiche del Porto di Vado Ligure (fondali profondi, buone connessioni infrastrutturali, aree retroportuali disponibili) con le richieste del mercato per le esigenze delle grandi navi.

La ex Autorità Portuale di Savona ha intrapreso la via del Project Financing per realizzare una grande opera portuale, stringendo una partnership pubblico-privata con il primo operatore mondiale del settore container (gruppo Maersk).

La strategicità della piattaforma di Vado per il rilancio del sistema portuale italiano è stata riconosciuta dal Governo, che ha garantito la copertura finanziaria dell'intervento per la parte pubblica, a complemento dell'investimento privato. L'opera inoltre è inclusa nel Programma Infrastrutture Strategiche allegato al Documento di Economia e Finanza del 2014 (XII Allegato Infrastrutture), quale unico intervento in corso di potenziamento dei nodi logistici sul corridoio Genova-Rotterdam.

Funzione commerciale - logistica

Il Terminal container, progettato per ospitare porta-container di ultima generazione, dispone di aree di piazzale per circa 180.000 mq, e banchine con accosti pari a 700 mt e profondità superiore di 16 metri.

La banchina è servita da quattro gru del tipo "ship to shore", in grado di movimentare contemporaneamente due contenitori da 40-45 ft nelle tre direzioni trasversali alla banchina.

Il terminal è parzialmente entrato in esercizio alla fine del 2019 e la sua capacità di movimentazione annua a regime stimata è pari a 860,000 TEU

Gli obiettivi di mercato della APM terminals Vado Ligure S.p.A., assegnatario della concessione del Terminal Contenitori riguardano il recupero del traffico da e per il Nord Italia che oggi è alimentato dagli scali del Nord Europa e della Spagna, nonché l'ingresso nel mercato del Sud Europa (Nord Est Francia, Svizzera, Baviera, Baden Wuerttemberg e Austria), in un'area di fatto ritenuta "contendibile" anche dagli operatori nord-europei. L'intermodalità sarà particolarmente sviluppata: per la gestione dei flussi lato terra, l'obiettivo è di movimentare su ferro il 40% dei volumi, trasferendo i container verso un terminal intermodale interno, da cui saranno successivamente avviati a destinazione.

Il Terminal intermodale collegato all'area operativa mediante due rampe ad uso esclusivo dei soli contenitori destinati alla modalità su ferro assicura la massima efficienza operativa in quanto è stato progettato valutando diverse opzioni relative alla tecnologia di carico/scarico dei carri ferroviari e comparandole dal punto di vista della produttività e dell'affidabilità.

L'impianto attualmente completo per la prima fase è costituito da n.3 binari di lunghezza pari a 450 metri e predisposto per l'inserimento di sistemi di terra quali circuiti di binari e deviatori elettrici comandati in futuro dal sistema di controllo ACCM che verrà predisposto nel vicino impianto di Vado Ligure Z.I

allo scopo di velocizzare ed ottimizzare le attività legate alla manovra e di conseguenza al carico/s scarico treni. I 3 binari saranno serviti da gru a portale su rotaia e la zona destinata al buffer di stoccaggio sarà anch'essa all'interno evitando quindi di interferire con la viabilità circostante. L'impianto potrà funzionare da interfaccia intermodale anche per altre realtà portuali ed industriali del territorio.

Nelle aree portuali del bacino portuale di Vado Ligure che insistono in comune di Bergeggi è presente il Terminal dedicato al traffico di prodotti ortofrutticoli ed alimentari e merci varie, che è il primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta.

La banchina principale ha una lunghezza di circa 470 metri ed un pescaggio di 14 metri, mentre il piazzale di stoccaggio ha una capacità annuale di stoccaggio di 250.000 TEUs e dispone di 500 allacci elettrici per contenitori refrigerati. Nel terminal sono disponibili un'area riservata allo stoccaggio di merci pericolose e un CFS (Container Freight Station) in grado di offrire servizi a ogni tipo di merce in transito. Il Terminal ha a disposizione i due parchi ferroviari presenti nel bacino di Vado Ligure. Il parco Sud composto da n.4 binari di lunghezza massima pari a 480 metri viene utilizzato come zona di carico/scarico convogli attraverso l'utilizzo di reach stackers mentre il parco Nord costituito da n.5 binari viene utilizzato dal Gestore Unico della manovra come fascio di arrivi e partenza per l'inoltro dei treni verso l'impianto di Vado Ligure ZI che rappresenta il punto di connessione alla rete ferroviaria nazionale. Il Terminal, inoltre, è collegato, attraverso la viabilità interna, all'Interporto di Vado.

Funzione di servizio ai passeggeri

Traghetti

Il Terminal Passeggeri, accessibile attraverso la viabilità dedicata che si innesta sulla Via Aurelia, è assentito in concessione a Forship S.p.A. che effettua operazioni portuali di trasporto passeggeri.

Forship, per i collegamenti da/per la Corsica, opera su una superficie totale di mq 273.384,14 su cui insiste la stazione marittima, un magazzino e aree di piazzale. Il terminal, direttamente collegato al casello autostradale mediante superstrada dispone di 3 accosti: Calata nord di lunghezza m. 213 circa e pescaggio m. 9,5 circa, il Bricchetto nord 1 e il Bricchetto nord 2 ciascuno di lunghezza m. 200 circa e pescaggio m. 9,5 circa.

Funzione Petrolifera (compresi energetici)

Nell'ambito della rada del bacino portuale di Savona-Vado Ligure sono presenti gli sbocchi a mare (boe e piattaforme offshore) degli impianti che consentono lo sbarco e l'imbarco di prodotti energetici/rinfuse petrolifere diretti e/o provenienti ai/dai depositi di Italiana Petroli S.p.a., S.a.r.p.o.m. S.r.l., Esso Italiana S.r.l., Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l. presenti rispettivamente nei comuni di Savona, Quiliano e Vado Ligure in aree non demaniali.

In Comune di Savona, località Natarella, nello specchio acqueo antistante Via Nizza è presente una piattaforma offshore installata a circa 400 metri dalla costa e profondità 9 mt. assentita in concessione unitamente alle condotte sottomarine a Italiana Petroli S.p.A., per lo sbarco imbarco di olii lubrificanti, gasolio e petrolio. Il punto di sbarco/imbarco per navi cisterna con capacità operativa di navi fino a

15.000 GT è direttamente collegato con oleodotto al deposito costiero di Via Stalingrado. Al confine tra i Comuni di Savona e di Vado Ligure, nello specchio acqueo antistante la foce del torrente Quiliano, è presente un campo boe a circa 1000 metri dalla costa e profondità 30 mt. circa assentita in concessione unitamente all'oleodotto sottomarino a S.A.R.P.O.M. S.r.l., per l'imbarco/sbarco di prodotti petroliferi. Il punto di sbarco/imbarco per navi cisterna con capacità operativa di navi anche oltre 300.000 tons è direttamente collegato al deposito costiero ubicato nel comune di Quiliano a sua volta collegato, grazie ad una rete di oleodotti, a Trecate complesso logistico per il rifornimento dei carburanti nell'area padana e ligure.

In comune di Vado Ligure a ponente del torrente Segno in Vado Ligure sono presenti presso il pontile cd. "Ex ENI" (ora Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.) i punti di sbarco/imbarco assentiti in concessione ad Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l., per prodotti petroliferi e a Esso Italiana S.r.l. per prodotti e olii minerali. Entrambi i punti di sbarco sono collegati ai retrostanti depositi costieri presenti nel comune di Vado Ligure. Il punto di accosto per navi cisterna con capacità operativa di navi fino a 25.350 tonn è posizionato in testata al pontile a circa 640 metri dalla costa e profondità 14,60 mt. assentita in concessione demaniale unitamente al pontile in cemento a Alkion Terminal Vado Ligure S.r.l.

Sul lato levante del pontile "ex Eni" è stata ricollocata sul cd. "Accosto transitorio petroli" l'attività di Esso Italiana S.r.l., a seguito della parziale demolizione del Pontile Esso interferente con le opere di realizzazione della nuova Piastra multifunzionale di Vado Ligure.

Il punto di accosto per l'imbarco/sbarco per navi cisterna con capacità operativa di navi fino a 25.350 tonn di olii minerali è assentito mediante concessione demaniale ad Esso Italiana S.r.l., ed è collegato mediante oleodotto, in parte sul Pontile cd. "ex Eni" al deposito costiero ubicato in comune di Vado Ligure.

In conformità a quanto previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 15 novembre 2008 tra Regione Liguria, Ex Autorità Portuale di Savona, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure, e il successivo aggiornamento sono previsti interventi di compatibilizzazione delle opere portuali con il territorio comunale.

Funzione industriale

Nell'ambito dei Porti di Savona e Vado Ligure, le aree destinate a tale categoria funzionale sono principalmente dedicate all'esercizio dell'attività cantieristica da diporto e della cantieristica minore.

Nell'ambito del Porto di Vado Ligure presso le aree in radice al nuovo Terminal Multipurpose è presente un cantiere nautico che svolge l'attività di costruzione e manutenzione di imbarcazioni e navi da diporto. È caratterizzato, oltre che da aree di piazzale, da un capannone produttivo di 60 mila mc dotato di una grande area funzionale e moderna suddivisa in aree per gli allestimenti, area dedicata agli scafi e dotata di due carri ponte da 16 tonnellate ciascuno, area per falegnameria e un'area per gli uffici.

In adiacenza a tale comparto nautico, è previsto in conformità al già citato Accordo di programma della Piastra Multifunzionale, un nuovo insediamento dedicato alla cantieristica sulla porzione di levante della Piattaforma a mascheramento della stessa secon-

do le indicazioni previste nello SAU del waterfront allegato all'Accordo stesso.

Si segnala infine la presenza di un compendio relativo alle opere di presa a mare e restituzione delle acque di raffreddamento a servizio della centrale termoelettrica Tirreno Power spa

Funzione turistica e da diporto e peschereccia

Nel tratto costiero di Vado Ligure a vocazione turistica ricreativa, compreso tra il Torrente Quiliano e il Torrente Segno, insistono principalmente attività turistico-ricreative destinate alla balneazione e al tempo libero. Ai fini della balneazione sulle spiagge si alternano complessi balneari in concessione e spiagge libere secondo le indicazioni normative volte all'obiettivo prioritario di mantenere una quota significativa di costa destinata a spiaggia libera (ana-

logamente a quanto attuato sugli arenili demaniali marittimi a vocazione turistico ricreativa del comune di Savona).

Le aree comprese tra la Piattaforma Multipurpose ed il confine con il Comune di Bergoggi non interessate da impianti portuali hanno sempre avuto, per tradizione locale, una vocazione principalmente sociale con aree rivolte a favorire aggregazione anche mediante attività collegate al mare. In tale ambito infatti sono infatti insediate più associazioni e un compendio socio sportivo, oltre che un insediamento di pescatori professionisti per il quale è prevista un progetto di "Riqualificazione della spiaggetta di Porto Vado mediante la realizzazione di servizi a favore della pesca professionale e dei fruitori dell'arenile" oggetto di finanziamento europeo PO FEAMP ITALIA 2014 - 2020. Misura: "1.43" - "Porti, luoghi di

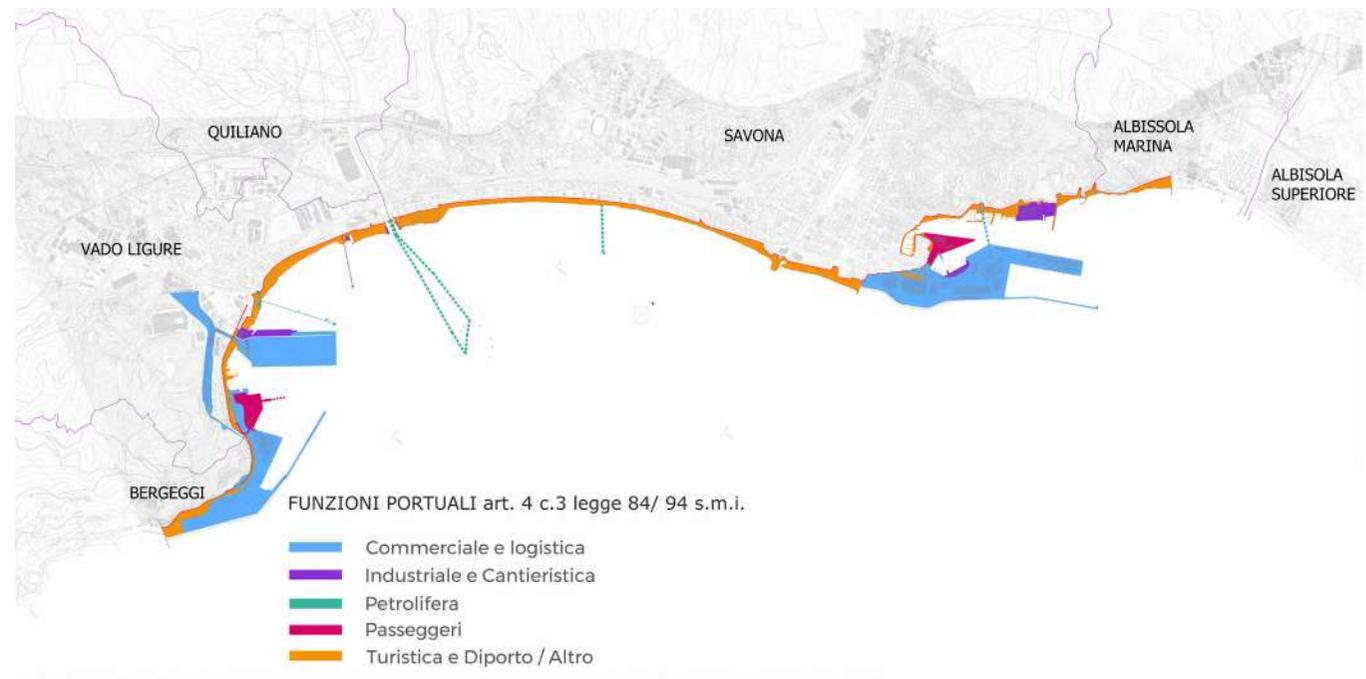


Figura36
Porto di Savona-Vado
La localizzazione delle categorie funzionali

sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca". Infine, le aree che ricadono nel Comune di Bergeggi e che circoscrivono il porto commerciale sono attualmente funzionali alla vocazione turistica del sito. Per dette aree il PRP prevede interventi di mascheratura fisica delle strutture portuali con forte valenza paesistica finalizzate a realizzare insediamenti congruenti con la vocazione turistica del sito.

Le principali componenti ambientali

Circa le principali componenti ambientali, ad oggi, sono stati avviati gli aggiornamenti dei dati utilizzati nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica attivata per lo schema di Piano Regolatore Portuale presentato nel 2015 per il Porto di Genova. Tale aggiornamento riguarda le rilevazioni in allora analizzate e i dati sul Porto di Savona Vado, in una dimensione di sistema.

Per tutto il sistema Portuale gli elementi più sensibili sono riconducibili a dragaggi e riempimenti, aria, rumore e rifiuti, oltre alla tematica paesaggistica che ha rilevanza soprattutto negli ambiti portuali più vicini al contesto urbano.

Gli approfondimenti che saranno sviluppati per la redazione dei successivi PRP potranno fornire gli elementi utili a indirizzare al meglio gli obiettivi ambientali dell'AdSP.

A tal fine l'amministrazione è in procinto di pubblicare un bando per l'assegnazione di un servizio finalizzato alla redazione dei Piani Regolatori Portuali e dei Rapporti Ambientali, che prevede in parallelo alla elaborazione di specifici approfondimenti di carattere economico, trasportistico, logistico e infrastrutturale necessari alla definizione dei contenuti di dettaglio dei Piani lo svolgimento di specifici approfondimenti meteo marini e l'aggiornamento dei dati ambientali riferiti ai porti del sistema al fine di consentire la valutazione della sostenibilità ambientale delle scelte da effettuare.

Un altro elemento estremamente rilevante è la te-

matica energetica, per la quale si riporta nel seguito uno specifico approfondimento.

Energia

Il D. Lgs. n. 169/2016, modificato dal D. Lgs. n. 232/2017, prevede che le AdSP promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale, sulla base delle Linee guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT.

In particolare, l'art. 5 del suddetto decreto introduce l'articolo 4-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 stabilisce:

“La pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia. A tale scopo, le Autorità di sistema portuale promuovono la redazione del documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂.”

Il documento definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

A tal fine, il documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale individua:

a. all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei traguardati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;

b. le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione de-

gli interventi infrastrutturali nel sistema portuale; adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.”. In attuazione dell'articolo 4bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sulla Gazzetta Ufficiale n. 301 del 29 dicembre 2018 è stato pubblicato l'avviso relativo all'emana- zione del decreto n. 408 del 17 dicembre 2018 del direttore generale per il clima e l'energia del MATTM, di concerto con il direttore generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del MIT, di adozione delle Linee Guida per i Documenti Energetico Ambientali dei Sistemi Portuali.

Le Linee Guida sono articolate in 4 sezioni principali nelle quali vengono delineati:

- i contenuti generali ed i procedimenti amministrativi;
- i sistemi di misurazione delle emissioni di CO₂;
- gli interventi e le misure per il conseguimen- to degli obiettivi energetici ed ambientali;
- la valutazione di fattibilità mediante analisi costi-benefici.

AdSP ha redatto, nel corso del 2019, il DEASP, che è stato approvato con Decreto del Presidente di AdSP n.7 del 9 gennaio 2020. Il documento è articolato nelle seguenti sezioni:

ANALISI DELLO STATO DI FATTO: tale sezione contiene la descrizione sintetica delle distinte aree portuali del Sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) sotto il profilo morfologico (naturale, ambientale, infrastrutturale), funzionale, istituzionale e programmatico (oggetti, proprietà, concessioni, vincoli preordinati, stato della pianificazione).

PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE: tale sezione contiene la programmazione degli interventi di AdSP e le previsioni di medio lungo termine.

CARBON FOOTPRINT: tale sezione contiene, con riferimento all'anno 2016 (anno base), la fotografia della situazione attuale delle emissioni di CO2 dell'insieme dei porti facenti parte del Sistema Portuale. La quantificazione delle emissioni verrà effettuata con riferimento alla norma UNI ISO 14064 ed in armonia con quanto stabilito dalle Linee Guida ministeriali (Cap. 3, Allegato 1). Per quanto riguarda il campo di indagine, le Linee Guida definiscono le seguenti fonti di consumo energetico e di emissione di CO2:

- edifici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;
- gestione e manutenzione di parti comuni in ambito portuale;
- terminal passeggeri;
- terminal commerciali e aree industriali;
- altri edifici privati diversi da quelli presenti nel terminal;
- mobilità stradale di servizio interna al porto;
- natanti commerciali e di servizio in fase di ormeggio e in fase di manovra e navigazione in porto;
- terminal intermodali strada/rotaia e interporti stradali ricadenti in ambito portuale.

Per il suddetto campo di indagine sono state quantificate, in coerenza con l'Allegato 1 delle Linee Guida, le emissioni di Ambito 1 (emissioni dirette sotto il controllo dell'AdSP o di soggetti che hanno rapporti contrattuali con AdSP) e di Ambito 2 (emissioni indirette legate ai consumi). I gas oggetto di osservazione, espressi nell'inventario in termini di CO2 equivalente, sono: anidride carbonica (CO2), gas metano

(CH4) e protossido di azoto (N2O).

E' stata messa a punto una misura conoscitiva finalizzata ad approfondire e perfezionare la base line della situazione delle emissioni in ambito portuale, oltre che ad impostare i metodi e gli strumenti per il monitoraggio delle emissioni.

STRATEGIA ENERGETICO AMBIENTALE DEL SISTEMA PORTUALE: tale sezione contiene gli indirizzi strategici per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetico -ambientale del porto, con particolare riferimento alla riduzione emissioni CO2 in ambito portuale. Gli obiettivi verranno definiti sulla base degli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alle Sezioni I e II precedenti, dei piani e programmi esistenti e delle esigenze del territorio, tenendo conto delle buone pratiche esistenti a livello nazionale ed internazionale. L'ambito di riferimento è circoscritto all'energia, ma i benefici sono positivi per tutti i parametri ambientali (riduzione inquinamento atmosferico, acustico);

PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI: tale sezione contiene l'individuazione degli interventi (opere, impianti, strutture, lavori,..) e delle misure (regole, priorità, agevolazioni..) da attuare per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili in ambito portuale. Sono definiti in maniera prioritaria le misure e gli interventi da attuarsi nel breve periodo su impianti e strutture di proprietà ed in gestione diretta dell'AdSP, a partire da quanto previsto dagli strumenti di programmazione dell'Autorità. Per tali interventi/misure verranno descritte le fasi attuative e verrà fornita una stima di massima dei costi. La definizione degli interventi/misure di breve periodo potrà concorrere alla definizione di obietti-

vi parziali di riduzione delle emissioni di CO2 in un arco di tempo prefissato; per gli interventi previsti nel DEASP è stata effettuata una analisi costi-benefici (ACB). L'analisi, condotta nel rispetto della normativa e dei provvedimenti nazionali ed europei in materia di ACB e di opere di pubblica utilità, terrà in debita considerazione gli aspetti sociali ed ambientali degli interventi proposti, secondo una visione del cosiddetto costo "globale" e potrà essere effettuata, per opportuni casi previsti dalle Linee Guida DEASP (Cap. 5), in maniera complessiva per progetti simili ricadenti in categorie omogenee.

Le tecniche di ACB saranno declinate in base alla complessità degli interventi individuati ed in particolare, sulla base della classificazione degli interventi energetico - ambientali della Tabella 1 del Cap 5.1 delle Linee Guida per la redazione dei DEASP.

Nel caso di interventi riguardanti impianti o infrastrutture privati in assenza di contributo pubblico verranno solo raccolti i dati relativi ai costi di investimento ed alle emissioni di CO2 evitate nel tempo, ai fini della redazione di una scheda informativa da inserire nel DEASP (Cap. 5.5 delle Linee Guida DEASP).

Le analisi ACB verranno condotte secondo quanto previsto dalle Linee Guida, a partire dall'"analisi delle esigenze" dell'utenza (riduzione dei costi di gestione) e delle esigenze derivanti da normative, protocolli, direttive e convenzioni nazionali, europee ed internazionali.

Per gli interventi realizzati dovranno poi essere previste "adeguate misure di monitoraggio energetico e ambientale [...], al fine di valutare la loro efficacia".

Il DEASP secondo quanto previsto dal Cap. 5.5 delle Linee Guida:

- raccoglie in un documento unico gli interventi e le misure di cui abbia avuto esito positivo la valutazione di fattibilità tecnica ed economica;
- coordina la programmazione degli interventi nel periodo prefissato, ordinando gli interventi in base al criterio di merito risultante dall'ACB (indicatori di sintesi raccomandati) e ad altri criteri di fattibilità e maturità dei progetti;
- permette una valutazione della necessità e congruità di eventuale sostegno finanziario dei progetti in conto capitale, in aggiunta agli strumenti incentivanti convenzionali per l'efficienza energetica e le fonti rinnovabili;
- prevede le modalità del monitoraggio degli interventi e la valutazione della loro efficacia;
- permette la valutazione del potenziale di riduzione della CO2, dell'utilità collettiva (benefici netti) e dei costi d'investimento per il complesso degli interventi pianificati in ambito portuale, a sostegno della formazione e aggiornamento delle politiche di mitigazione.

Occorre evidenziare che il DEASP è da intendersi come un documento di supporto tecnico all'AdSP, che dovrà essere sottoposto a monitoraggio ed aggiornamento su base annuale (si veda Cap. 2.3.4 delle Linee Guida). Nella scheda di aggiornamento annuale verranno descritti gli interventi/le misure adottati, la riduzione delle emissioni di CO2 conseguita e l'efficacia in termini di analisi costi-benefici.

Le criticità e le necessità operative del sistema

L'analisi dell'assetto territoriale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale riportata nei precedenti paragrafi ha consentito di mettere in luce una serie di criticità che riguardano sia profili legati all'operatività degli scali portuali sia profili legati agli attuali strumenti di pianificazione e gestione del territorio. La redazione del DPSS e dei successivi PRP vuole essere anche una preziosa occasione per superare tali criticità e cogliere i pregi e i difetti di entrambi gli strumenti, in modo da rispondere al meglio alle esigenze messe in luce in 15/20 anni di operatività.

Le criticità individuate e le necessità operative e non solo che ne conseguono riguardano principalmente i seguenti aspetti:

- a. condizioni di accesso agli scali portuali
- b. idoneità degli spazi portuali
- c. interazione tra ambiti portuali e ambiti urbani
- d. strumenti di pianificazione.

Condizioni di accesso agli scali portuali

Le criticità in termini di accesso sono riconducibili sia alla componente marittima sia a quella terrestre. Per quanto riguarda la componente marittima, come emerge dalla descrizione dell'attuale assetto degli scali, le opere di protezione richiedono un adeguamento, sia per gli scali di Vado e Savona, sia per il bacino di Sampierdarena e del Porto Storico.

In taluni casi l'adeguamento è necessario ai fini di proteggere maggiormente sia l'operatività delle

banchine sia il litorale urbano, anche in considerazione dell'entità delle mareggiate ad oggi riscontrate e delle caratteristiche del moto ondoso. In altri casi, come quello di Genova Sampierdarena, la modifica alle opere di protezione è principalmente richiesta per l'accessibilità delle navi di ultima generazione, con particolare riferimento alle navi portacontainer e alle crociere, in termini di ampliamento delle imboccature, dei canali di navigazione e dei cerchi di evoluzione.

Analogamente, per il porto storico di Savona vi è un indifferibile necessità di adeguamento delle opere a mare in prossimità della Darsena Alti Fondali e del Terrapieno Sud, nonché della banchina "Boselli", al fine di consentire il mantenimento degli attuali livelli di traffico e di occupazione consentendo l'accosto delle navi ambientalizzate di ultima generazione di recentissima entrata in linea.

Circa la componente terrestre, le criticità rilevate sono riconducibili, per quanto riguarda la strada, alla crescita del numero di mezzi in ingresso e uscita dal porto e agli effetti che i flussi riversano sia sulla viabilità portuale sia su quella urbana. In questo momento storico, come già rilevato, per Genova le accessibilità stradali sono state messe a dura prova a partire dal crollo del Ponte Morandi e in considerazione delle ulteriori criticità emerse nelle sedi autostradali. Sul fronte Vado e Savona, restano critici i collegamenti tra i caselli autostradali e il porto, con particolare riferimento allo scalo di Savona.

Sul fronte ferroviario si richiama la necessità di adeguare le infrastrutture interne al sistema portuale e di ultimo miglio, in un quadro di interventi a più ampia scala volti a creare un collegamento diretto con il centro Europa, al fine di poter comporre treni sem-

pre più lunghi avendo a riferimento il benchmark di 750 m di lunghezza. Alle criticità correlate alle caratteristiche infrastrutturali si aggiungono i profili organizzativi e gestionali dei servizi sui quali l'AdSP può svolgere un lavoro di governance e confronto con i soggetti coinvolti.

Idoneità degli spazi portuali

Tutto il sistema portuale sconta caratteristiche morfologiche del territorio e processi di urbanizzazione che comprimono i porti tra la città e il mare. Gli spazi operativi sono da sempre ristretti e tale debolezza si riscontra soprattutto con riferimento ad attività che richiedono la disponibilità di aree vuote, anche con riferimento ad attività complementari a quelle portuali e di servizio all'autotrasporto.

La ristrettezza di spazi, sia per quanto concerne le operazioni portuali, sia per quanto concerne i servizi all'autotrasporto, richiede sempre più interventi sull'organizzazione dei processi produttivi e dei flussi in ingresso e uscita dal porto.

Lo scalo di Savona-Vado nel suo recente passato ha visto la realizzazione di importanti investimenti per il traffico relativo alla merce containerizzata e al settore crocieristico e, nel caso del porto storico di Savona, si è proceduto a un'ottimizzazione degli spazi dedicati ai terminal con revisione di parte della viabilità portuale. Quest'ultima ha risolto alcune criticità e migliorato la situazione preesistente non riuscendo, però, ad eliminare il congestionamento dovuto agli spazi ristretti in cui i diversi utenti si trovano ad operare quotidianamente sia all'interno sia all'esterno del porto, oltre che determinare importanti ripercussioni nell'ambito urbano in termini di attraversamento della città da parte dei mezzi

diretti e provenienti dal porto e di vicinanza delle operazioni portuali alla città stessa (impatto acustico, emissioni, etc.). Dette criticità devono necessariamente essere superate al fine di garantire efficienza e competitività, anche mediante una migliore distribuzione degli spazi portuali in ragione dell'evoluzione delle esigenze operative e il superamento delle problematiche legate alla sosta degli automezzi in attesa di carico e quelli in attesa dell'invio a destino della merce e l'adeguamento delle banchine e delle opere di protezione alle nuove esigenze dettate dalle nuove dimensioni delle navi.

Interazione tra ambiti portuali e ambiti urbani

Il sistema portuale si è sviluppato in strettissima relazione con i nuclei urbani che lo circondano, dando luogo a diverse situazioni di coesistenza che richiedono percorsi di pianificazione condivisa e concertata. Ad oggi nel sistema sono compresi tratti di spiaggia ricompresi tra le attività portuali così come edifici di interesse storico in aree operative e aree a funzioni operative limitrofe ai contesti urbani. Tali situazioni richiedono la costruzione di un confronto continuo tra l'autorità di sistema e le amministrazioni coinvolte, al fine di dar luogo a sinergie tra le componenti portuali e urbane e risolvere i possibili conflitti.

Strumenti di pianificazione

Il Piano Regolatore Portuale di Genova del 2001 è stato il primo PRP approvato in Italia ed ha costituito un esempio anche ai fini della redazione delle prime linee guida dei PRP da parte del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici. Tali linee guida, tuttavia, fecero ancora un passo avanti rispetto al PRP di Genova, mettendo in luce esigenze di flessibilità che il PRP

di allora non riuscì a concretizzare.

Sebbene, infatti, lo strumento del 2001 presenti una suddivisione funzionale per macro-famiglie, la distinzione in articolazioni funzionali è stata talvolta vincolante, così come l'individuazione di specifici parametri urbanistici di carattere prescrittivo.

Si rileva come le dinamiche legate ai trasporti marittimi e alle attività terminalistiche richiedano una rapida capacità di adattamento dei piani regolatori vigenti.

Tali esigenze portano a studiare, come già evidenziato nello Schema di Piano 2015, uno strumento estremamente flessibile sia dal punto di vista delle funzioni ammissibili, sia dal punto di vista delle prestazioni urbanistiche, definiti alcuni vincoli fondamentali che costituiscono il quadro di riferimento.

Uno dei punti deboli del PRP di Savona, viceversa, è

riconducibile all'individuazione di puntuali soluzioni progettuali che dovrebbero trovare spazio in altri strumenti attuativi o in documenti di programmazione, lasciando agli strumenti pianificatori l'individuazione di interventi a più ampia scala.

CRITICITA' E NECESSITA' OPERATIVE

CONDIZIONI DI ACCESSO

- Necessità di: garantire l'accesso in massima sicurezza per navi di ultima generazione; migliorare la navigabilità interna ai singoli scali e le potenzialità di accosto
- Criticità dei collegamenti via terra (ferro e gomma) sia con riferimento all'ultimo miglio sia con riferimento alle connessioni con i mercati interni

IDONEITÀ DI SPAZI

- Ristrettezza degli spazi operativi
- Carenza di spazi a servizio dell'autotrasporto
- Necessità di migliorare l'organizzazione del processo produttivo e dei flussi in/out

INTERAZIONE TRA AMBITO PORTUALE E URBANO

- Necessità di individuare percorsi di pianificazione condivisa e concertata per specifici "distretti" territoriali caratterizzati dalla coesistenza tra attività portuali e urbane

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

- Scarsa flessibilità della normativa di Piano
- Criticità di previsioni di livello progettuale inserite a livello di norma di Piano

*Figura37
Sintesi Criticità e Necessità Operative
del Sistema Portuale*

INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO DEL SISTEMA PORTUALE

Il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è storicamente integrato in un contesto internazionale fortemente interconnesso e, perciò, influenzato in maniera decisiva dall'andamento dell'economia globale. La crescita economica globale, successivamente alla crisi del 2009 si era sempre mantenuta stabile, ma già nel 2019 erano emersi i primi segnali di rallentamento, soprattutto se comparati alle previsioni precedenti e ai risultati conseguiti in media nel periodo 2015 - 2017. L'avvento della pandemia di COVID-19, che dall'Asia si è rapidamente diffusa a livello globale, ha condotto ad una pesante battuta di arresto mostrando la prima decrescita del PIL a partire dal 2009 e, soprattutto, quella più intensa a partire dalla fine della Seconda guerra mondiale con un calo del 4,3%. Un evento di tale intensità, per altro tuttora in corso e lontano dall'essere definitivamente ri-

solto, lascia un clima di grande incertezza relativamente alle previsioni per i prossimi anni. Nonostante le premesse fatte, nelle sue più recenti previsioni la Banca Mondiale ipotizza un rimbalzo del PIL globale del 4% nel 2021 ed il ritorno sui livelli pre-pandemici nel 2022. Naturalmente, l'impatto della crisi sanitaria ha avuto intensità differenti a livello globale colpendo particolarmente i paesi dell'area euro (-7,4% nel corso del 2020) e con una ripresa a livelli pre-COVID prevista, negli scenari più ottimistici, per il 2023. Ciò si è riflesso anche sui traffici internazionali che, dopo anni di crescita costante, hanno registrato una pesante battuta d'arresto. Nello scenario dei commerci internazionali, inoltre, l'intensificarsi delle tensioni geopolitiche e l'acuirsi dell'incertezza sul versante delle politiche fiscali e monetarie potrebbe

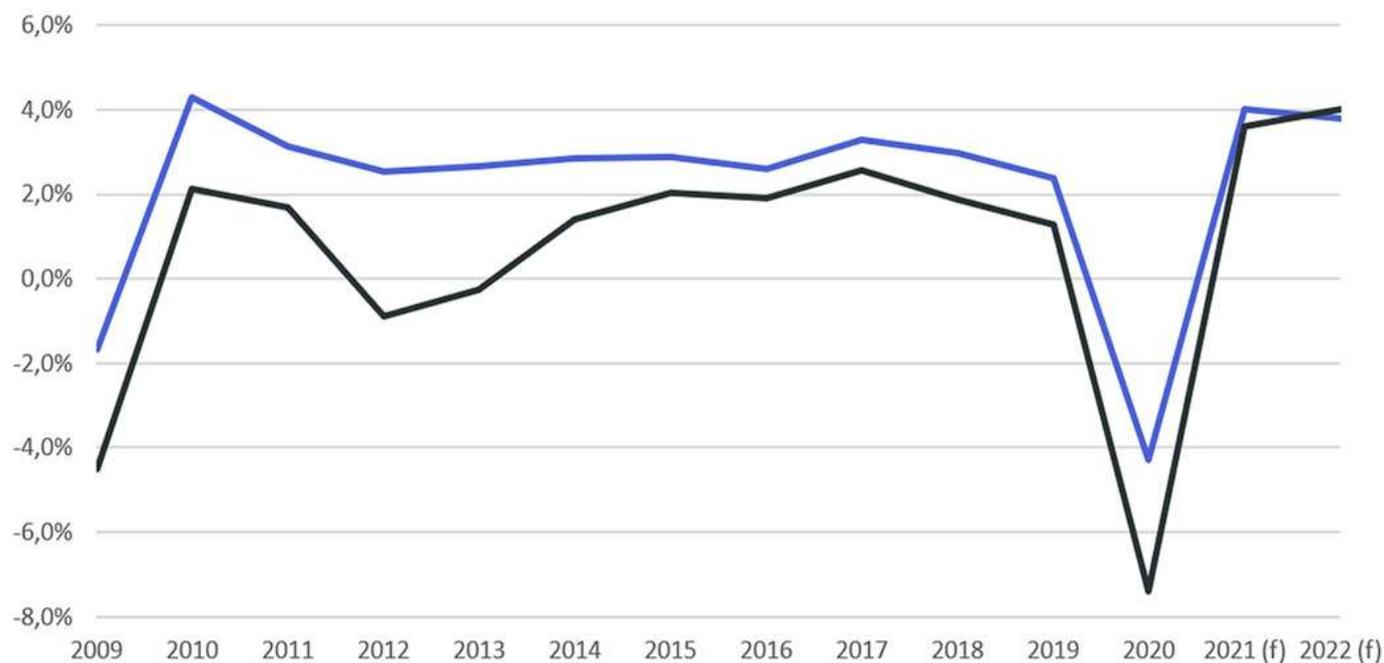


Figura38
Impatti Pandemia COVID-19
Scenari di andamento del PIL

innescare meccanismi di maggiore volatilità dei mercati finanziari ed un rallentamento negli investimenti. In termini di prospettive di sviluppo a lungo termine, ci si aspetta comunque che i commerci internazionali continuino ad essere sostenuti dalla crescita degli scambi nell'ambito dell'e-commerce e dei processi di digitalizzazione, oltre che da iniziative come la One Belt One Road promossa dal governo cinese, i cui effetti sono, tuttavia, ancora tutti da determinare. L'UNCTAD, dopo un primo rallentamento registrato nel 2019, ha registrato un calo dei traffici marittimi globale del 3,6% nel corso del 2020 che, però dovrebbero tornare sui livelli del 2019 già entro la fine del 2021. Successivamente la crescita dei trasporti marittimi è ipotizzata rimanere su tassi di crescita sempre in linea con quelli del PIL. Al netto della situazione generatasi con l'avvento della pandemia, si possono comunque individuare alcuni trend che hanno condizionato i traffici marittimi in questi ultimi anni. In particolare, in termini di quantità movimentate via mare, l'incremento dei traffici marittimi registrato negli ultimi anni a livello globale è da ascrivere principalmente alla robusta ripresa dei traffici di rinfuse solide ed alla prosecuzione della crescita dei traffici containerizzati, segmenti supportati dal trend economico mondiale, dalle importazioni di materie prime ferrose verso la Cina e dalla rapida crescita delle rotte secondarie (north-south e intra-regionali). Il trasporto marittimo di petrolio greggio e di prodotti derivati continuerà a crescere nei prossimi anni, ma a ritmi decisamente inferiori rispetto alla media dell'industria. Oltre alle già citate criticità, altri elementi che potrebbero influenzare direttamente i traffici marittimi nei prossimi anni sono la graduale tran-

sizione dell'economia cinese verso un maggiore grado di maturità e diversificazione e la maggiore attenzione al rispetto di requisiti ambientali standard, adottati a livello internazionale. A tal proposito, nel prossimo triennio entreranno in applicazione alcune normative ambientali che avranno un impatto diretto sul mercato del trasporto marittimo. In particolare, la normativa IMO Marpol Annex VI (c.d. IMO 2020) prevede la regolamentazione ed il controllo delle emissioni nocive nell'aria da parte di tutte le tipologie di nave. La normativa si pone l'obiettivo prevalente di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di azoto (NOx). Dal 1° Gennaio 2020 è diventato perciò obbligatorio per tutte le tipologie di navi ridurre le emissioni prodotte che contengano lo 0,5% di SOx rispetto all'attuale 3,5% o al 4,5% in vigore fino al 2012.

Il Posizionamento competitivo nel quadro economico di riferimento

Nel contesto sopra delineato, i porti di Genova e Savona sono stati tradizionalmente caratterizzati da una vocazione differenziata e dedicata alla movimentazione di ogni tipo di merce e condizionamento. In linea con le principali tendenze del mercato (consolidamento e concentrazione degli operatori sia nei terminal che sul mare, internazionalizzazione delle imprese e progressivo affermarsi del container in sostituzione delle merci varie) i due porti sono stati in grado di allinearsi alle richieste dei principali stakeholder e confermare il proprio ruolo a servizio del tessuto industriale ed economico del Paese. La nascita del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha rafforzato gli aspetti più strettamente relativi alla differenziazione dei traffici e creato le sinergie necessarie per confermare la posizione di leadership dei due scali a livello nazionale, con riferimento non solo alle merci, ma anche ai passeggeri e alle attività industriali, che si focalizzano sulla cantieristica e sulle riparazioni navali. Il sistema intercetta, in entrata e uscita, oltre il 60% del traffico extra UE dell'economia del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività dei porti di Genova e Savona e, anche dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale. Infine, il sistema, guidato dal porto di Genova, ha consolidato il proprio ruolo di principale gateway

in Italia per il traffico containerizzato, condividendo la posizione di leadership del Mediterraneo con il porto spagnolo di Valencia, rappresentando un nodo fondamentale per la logistica del Nord Italia. Oltre ai container, che pure rappresentato oltre il 35% del totale delle merci movimentate, il sistema fonda la propria capacità competitiva anche sulla capacità di movimentare ogni tipo di categoria merceologica in entrambi gli scali, garantendo così un elevato livello di differenziazione a servizio dell'economia nazionale. Un ulteriore pilastro fondamentale della competitività del sistema è rappresentato dal potenziale di movimentazione dei passeggeri. Oltre a essere a servizio delle linee di short sea shipping di collegamento con le isole maggiori e con la sponda meridionale del Mediterraneo, i porti di Genova e Savona sono adeguatamente attrezzati ad accogliere le navi da crociera di ultima generazione, con l'obiettivo di superare i due milioni di passeggeri e consolidare la propria posizione di home port nel Mediterraneo Occidentale, soprattutto per quello che riguarda le navi più grandi. Nel combinato di passeggeri su traghetti e crociere il sistema supera abbondantemente i 4 milioni di unità movimentate. In ultimo, una particolare importanza, soprattutto per il porto di Genova, è rivestita dalle attività industriali direttamente riferibili alla cantieristica e alle attività di riparazione e refitting. Questo settore ha infatti un peso fondamentale per l'economia del porto e per l'indotto dallo stesso generato. Le aziende che operano in questa filiera, al servizio di alcuni capicommissa particolarmente competitivi sul mercato internazionale, generano un'occupazione diretta di circa 1800 addetti e di oltre 5000 operativi nelle attività indotte. Dal punto di

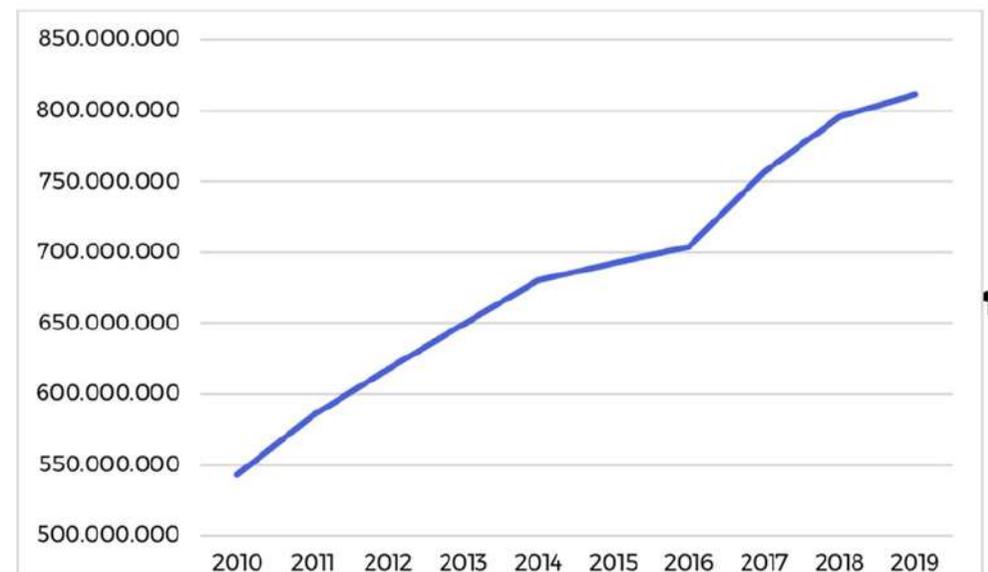
vista occupazionale, il complesso delle attività del settore industriale impiega in ambito portuale un numero decisamente più consistente rispetto agli addetti della funzione commerciale. Dal punto di vista infrastrutturale, il sistema portuale ha negli anni costruito le condizioni per attirare ulteriori traffici e accogliere le navi più grandi in tutti i settori (container, Ro-Ro, passeggeri), allargando allo stesso tempo la concorrenza interna agli scali, grazie alla concessione di terminal ai principali operatori globali di ogni tipologia di trasporto. Le attività terminalistiche garantiscono un livello di competizione non presente in altri sistemi portuali italiani e che pone Genova e Savona a livello degli altri porti del contesto economico europeo nella valutazione e nelle scelte strategiche dei grandi operatori, confermando il ruolo preminente del sistema del Mar Ligure Occidentale rispetto all'economia nazionale e alle relazioni del Paese in termini di commercio internazionale.

Tendenze dei traffici marittimi

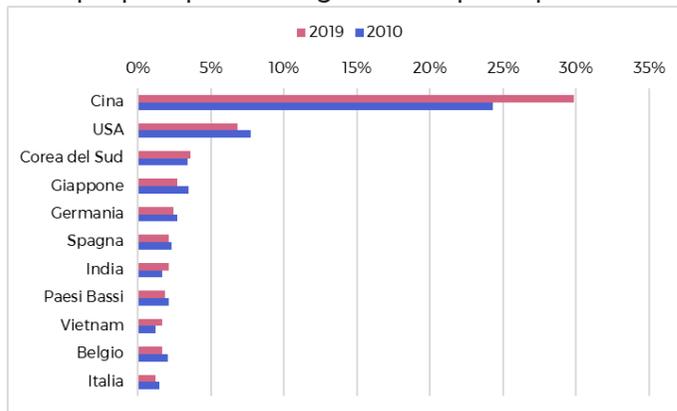
I traffici containerizzati

Pur in una dinamica che subisce profondamente le congiunture economiche e le modificazioni, anche strutturali, intervenute nel contesto dei commerci internazionali, il traffico marittimo di merce containerizzata, salvo rari eventi ascrivibili a shock della domanda puntualmente definiti (crisi finanziaria del 2008-09 e pandemia da Covid-19) è regolarmente cresciuto, imponendosi come il principale driver del diffuso fenomeno di globalizzazione degli scambi. In questo contesto, l'industria del trasporto di container ha seguito alcune tendenze che ne hanno definito la struttura e la composizione delle forze concorrenziali in campo, favorendo allo stesso tempo il consolidarsi di un percorso di crescita costante, che ha portato il settore a sostituire pressoché totalmente il trasporto di merce varia su navi convenzionali sulle rotte più lunghe.

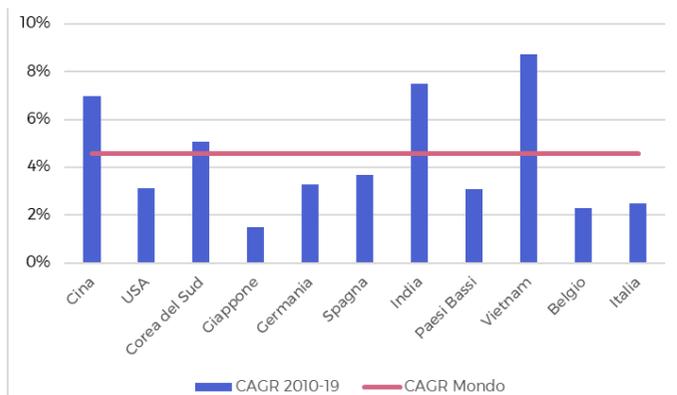
Figura39
Throughput portuale, traffico containerizzato, mondo 2010-2019, TEU



Nel corso degli anni, però, la crescita dei volumi non è risultata omogenea a livello globale: i paesi dell'Estremo Oriente, fra i quali Cina, Corea del Sud e Vietnam, hanno contribuito in maniera primaria, accrescendo anche il proprio peso nei traffici globali, mentre si è ridotta la presenza delle economie tradizionalmente più avanzate e mature. In questo contesto l'Italia è cresciuta in maniera sensibilmente più ridotta rispetto alla media globale (CAGR 2010-19: +2,5% vs. +4,6%) e ha visto ridursi la propria presenza globale a poco più dell'1%.



Peso dei principali paesi sul Throughput traffico containerizzato, 2010 - 2019, valore percentuale

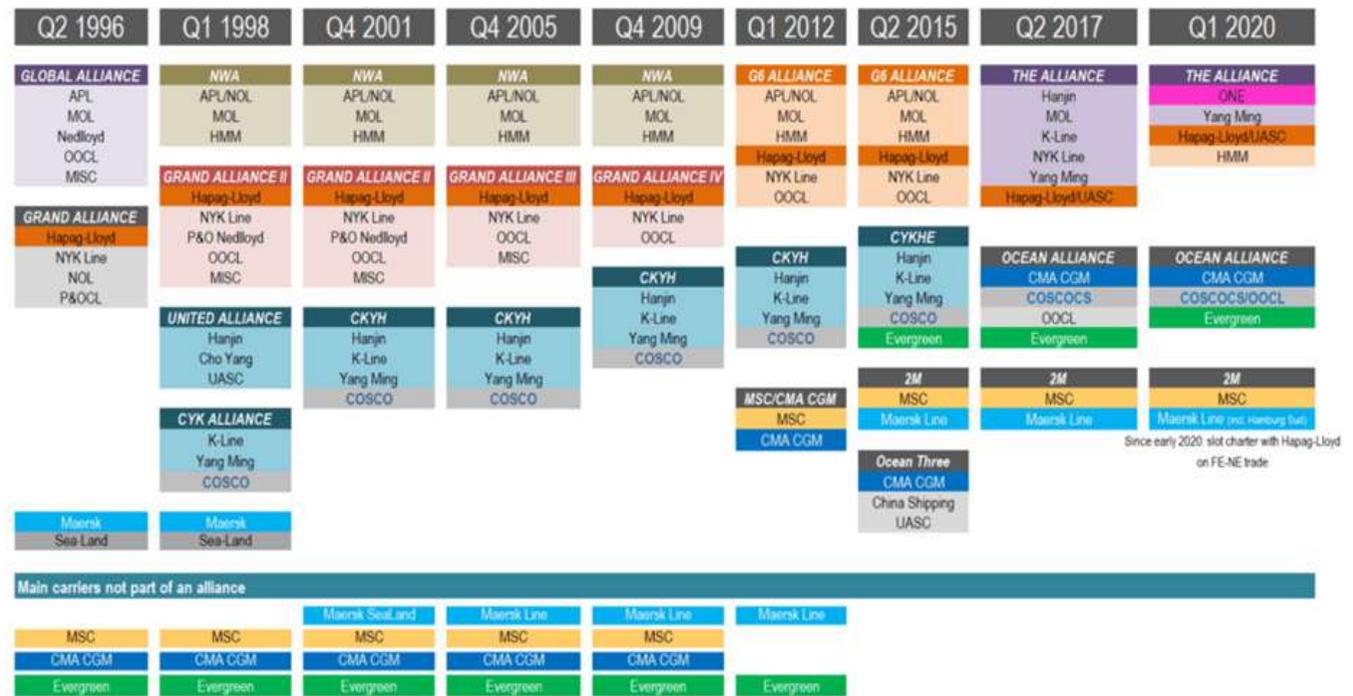


Tasso di crescita annuale composto di traffico containerizzato principali paesi, 2010-2019, valore percentuale

La diffusione su scala globale della containerizzazione ha favorito due elementi che ormai rappresentano caratteristiche strutturali dell'industria: da un lato la concentrazione delle forze concorrenziali in un numero ristretto di player in grado di garantire una ampia copertura geografica delle rotte e dei porti e dall'altra il ricorso a navi di dimensioni sempre maggiori a cui si ricorre al fine di raggiungere crescenti economie di scala, riducendo il costo di produzione del servizio per unità di carico trasportato. I due elementi appena descritti sono fortemente interconnessi fra di loro in forza degli investimenti necessari a rinnovare e adeguare la flotta a disposizione e rispondere alle spinte evolutive della domanda di trasporto. Il dispiegamento di un numero più elevato di navi di maggiori dimensioni necessita di una solidità finanziaria degli operatori tale da avere creato barriere all'entrata nel mercato che si sono rivelate fino ad ora pressoché insormontabili e, allo stesso tempo, una prepotente pressione all'uscita dal settore dei soggetti che negli anni si sono rivelati più fragili dal punto di vista della capacità di generare dei margini di contribuzione sufficienti a coprire il peso dei costi fissi sulla figura complessiva dei costi. La tendenza al consolidamento e alla concentrazione del settore si è manifestata negli ultimi due decenni attraverso operazioni di acquisizione (es. UASC acquistata da Hapag Lloyd), fusione (es. trasformazione delle tre principali compagnie giapponesi in un unico soggetto, Ocean Network Express, ONE) o addirittura attraverso il fallimento di soggetti come Hanjin nel 2016.

In questo quadro, inoltre, ai suddetti fenomeni ap-

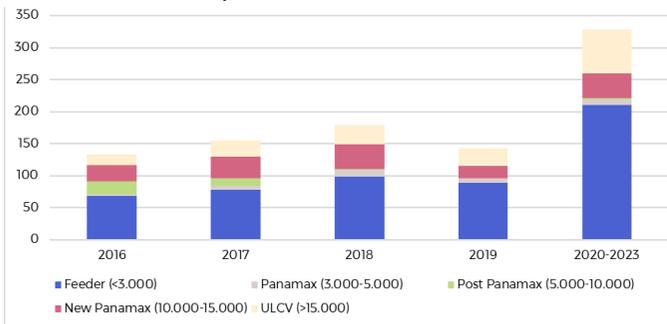
Figura 40
 Alleanze globali, Merging & acquisition
 fra compagnie di linea, 1996 - 2020



pena descritti, si assommano le scelte dei carrier che si sono in questi anni raccolti in alleanze di lungo periodo in cui gli armatori condividono sui principali trade la gestione operativa dei servizi e la capacità disponibile, e quindi offerta, sul mercato. Il numero delle alleanze, di pari passo con quello dei carrier, si è radicalmente ridotto in questi anni, fino a includere sostanzialmente tutti gli operatori che hanno una dimensione commerciale globale. Pur non prevedendo politiche commerciali e di pricing comuni, le alleanze rappresentano però un elemento di ulteriore standardizzazione dei servizi disponibili sul mercato e una concentrazione ulteriore dell'offerta su un numero limitato di rotazioni. Queste operazioni sono favorite dall'utilizzo di navi di grandi dimensioni, tanto da riguardare sostanzialmente solo i trade principali, che possono trasportare un numero con-

sistente di container e che allo stesso tempo hanno bisogno di viaggiare sopra un determinato tasso di utilizzazione per coprire i costi fissi di esercizio. I principali nove carrier, raggruppati nelle tre alleanze globali, hanno continuato, anche nelle fasi in cui il mercato appariva meno in salute o addirittura in contrazione, hanno proseguito nelle proprie politiche di investimento: nel quinquennio dal 2015 al 2020 hanno infatti incrementato la loro capacità di stiva ad un tasso medio su base annua superiore all'8% e accresciuto la propria quota di mercato fino ad arrivare a controllare circa l'85% della capacità della flotta mondiale in termini di TEU. Sulle tratte East-West (40% dei volumi complessivi) arrivano a rappresentare collettivamente il 92% della capacità disponibile sul mercato e addirittura a coprire la totalità dei servizi sulla rotta fra Estremo Oriente ed Europa.

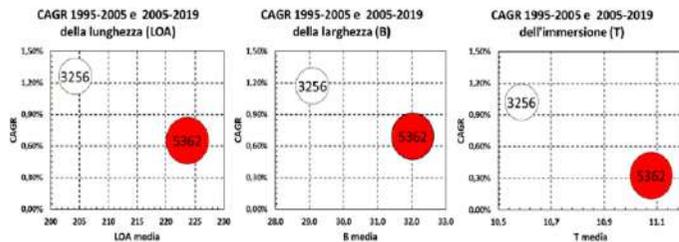
In questo scenario, è importante sottolineare che la crescita di offerta di stiva è maggiormente concentrata sulle navi di dimensioni maggiori: nel periodo 2016-23 a fronte di un ordine di circa 1.000 navi, il 30% riguarda navi con una capacità superiore ai 10.000 TEU, pari a oltre il 66% della stiva in costruzione. In termini di capacità massima delle navi la ten-



Numero di navi in Orderbook per dimensione, 2006 - 2023

denza alla crescita non si è ancora arrestata: le navi più grandi, operate fino ad ora sulle rotte fra Estremo Oriente ed Oriente, possono accogliere contemporaneamente fino a 24.000 TEU. Dal punto di vista delle dimensioni, le navi più grandi sono al momento lunghe 400 metri e larghe oltre 61 per un totale di 24 file di container. Per operare queste navi è necessario, perciò, uno sbraccio totale delle gru di almeno 70,4 m. Gli studi relativi agli sviluppi futuri prevedono la possibilità che nel breve periodo, presumibilmente

entro il 2025, vengano introdotte nella flotta mondiale navi da oltre 26.000 TEU, la cui principale peculiarità sarebbe rappresentata da maggiori dimensioni in termini di lunghezza (430 m, +7,5% rispetto a quella massima attuale) e di larghezza (67, +9%). Il successivo salto dimensionale a 30.000 TEU comporterebbe un ulteriore incremento della lunghezza fino a oltre 450 m e della larghezza oltre i 70 m. Per operare navi di queste dimensioni i terminal dovrebbero essere dotati di 500 m di banchina, oltre 17 metri di pescaggio e gru con uno sbraccio di oltre 80 m. L'esistenza di progetti che già oggi traggono in considerazione la possibile costruzione di navi da 26.000 TEU e 430 m di lunghezza conferma la tendenza alla crescita dimensionale presumibilmente lungo il sentiero sopra delineato, senza che al momento si possa definire un limite massimo oltre il quale possa venire meno la convenienza economica legata all'aumento della scala. Tali fenomeni sono perciò da tenere in dovuta considerazione nell'ambito della pianificazione di grandi interventi infrastrutturali con una vita utile che superi l'orizzonte temporale oggetto degli attuali approfondimenti disponibili da parte dei principali analisti del mercato. La riduzione dei servizi operati dai carrier globali in consorzi e alleanze, congiuntamente alla crescita della dimensione delle navi ha già da tempo comportato la concentrazione di consistenti volumi in imbarco e sbarco da una singola nave (dimensione media della toccata). A livello globale, infatti, la call size media sulla categoria dimensionale massima è passata da circa 4.000 TEU trasportati sulle navi da 15.000 TEU a oltre 8.000 di quelle oltre i 20.000 TEU. Tali dinamiche riguardano sicuramente le rotte principali, prima fra tutte quella di collega-



mento fra Estremo Oriente ed Europa, ma coinvolgono in maniera crescente anche le tratte tradizionalmente considerate di nicchia. Alcuni esempi relativi ai servizi che attualmente toccano i terminal del sistema del Mar Ligure Occidentale dimostrano come la dimensione delle navi utilizzate sia aumentata dal 2010 in maniera significativa: +85% in termini di capacità, +50 m in lunghezza e + 11 m in larghezza. La crescita dimensionale delle navi è un fenomeno

Anno	Capacità delle navi	Call size media	Call size massima
2010	7.000	2.800	4.000
2015	9.000	3.200	6.000
2019	13.000	4.600	7.250

meno che, come detto, non ha caratterizzato unicamente le rotte principali, ma si è affermato anche sui collegamenti secondari. Le ragioni sono sostanzialmente due:

- la crescita dei volumi di traffico dovuta all'aumento dei traffici internazionali;
- il trasferimento di navi di dimensioni maggiori da rotte principali a collegamenti di ranking inferiore (es. navi da 13/16.000 TEU dal Nord Europa al Mediterraneo).

Con particolare riferimento al secondo punto è necessario porre l'accento su due temi di primaria importanza: la capacità dei terminal di rispondere ai bisogni infrastrutturali, operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni (lunghezza 400 m, larghezza 60 m) e la necessità che i porti lungo la rotazione siano in grado di garantire i volumi utili a mante-

nere livelli accettabili di economicità delle toccate. Infatti, il numero di container per toccata necessario a garantire un adeguato tasso di utilizzo delle navi, influenza in maniera significativa la struttura dei servizi, anche dal punto di vista della velocità di esercizio e del numero di porti toccati lungo la rotazione. La dimensione media della toccata si è rapidamente evoluta anche nel nostro sistema portuale. Con particolare riferimento ai servizi di collegamento con l'Estremo Oriente, su cui sono impiegate le navi di maggiori dimensioni, dal 2010 il numero medio di contenitori movimentati nella singola toccata è aumentato del 64%, superando i 5.000 movimenti di sbarco e imbarco al terminal. Tale evoluzione, oltre a richiedere un adeguato

Servizio/Rotta	Caratteristiche	2010	2015	2019
Asia-Med	Capacità	8 x 5.500	10 x 8.500	11 x 13.000
	Lunghezza	294	316	366
	Larghezza	32	45	48
	Pescaggio	8,5	15,5	15,5
Med-Medio Oriente	Capacità	5 x 4.200	7 x 7.250	7 x 8.400
	Lunghezza	279	318	316
	Larghezza	38	40	45
	Pescaggio	9,5	13,5	13,5
Med-Nord America	Capacità	7 x 3.200	8 x 4.200	7/8 x 6.000
	Lunghezza	242	280	279
	Larghezza	32	38	40
	Pescaggio	8,5	10,0	12,0

mento della produttività di banchina dei terminal, pone decisamente sotto pressione l'operatività dei piazzali e dei gate, per i quali sono richiesti adeguati investimenti e una organizzazione del lavoro chiamata a rispondere alle esigenze della nave e ad integrarsi con il sistema logistico terrestre anch'esso sottoposto a crescenti pressioni. In questo contesto di pressione sulle infrastrutture portuali e di inoltro delle merci, proprio per le ragioni appena esposte, le navi più grandi potrebbero sce-

gliere di scalare anche in porti maggiormente vocati al transshipment. La necessità di concentrare un grande numero di movimentazioni in un ridotto numero di toccate spinge i porti attrezzati per ricevere questa tipologia di navi ad aumentare le loro quote di transshipment con lo scopo di attirare traffici anche da mercati non captive per garantire i volumi sufficienti a rifornire i servizi principali e, quindi, a giustificare da un punto di vista economico ed operativo la toccata. A fianco dei porti tradizionalmente votati a questa funzione (Gioia Tauro, Pireo, Algeciras), altri scali, generalmente definiti gateway, contano stabilmente sull'apporto di considerevoli volumi in transito. È importante, a tal proposito, sottolineare come Rotterdam sia primo per volumi nel panorama europeo anche nella classifica dei porti di transshipment. Nonostante la quota di container in transito nei porti del sistema sia aumentata negli ultimi anni (dall'8,4% del 2008 al 13,8% del 2019), il traffico complessivo di transshipment è ancora decisamente inferiore rispetto a quello di altri scali europei e del Mediterraneo. Se però ci si limita ai volumi gateway (includendo container pieni e vuoti), determinati perciò dalla capacità del porto di attirare traffici che insistono sul proprio hinterland di riferimento (la cui dimensione e ampiezza dipende dal tessuto industriale, dall'organizzazione della logistica di distribuzione e dalla propensione al consumo della popolazione), i porti del sistema contendono allo scalo di Valencia la leadership nel bacino del Mediterraneo, confermando così il proprio ruolo di nodo fondamentale per il Nord Italia. Tale posizione geografica e strategica ha determinato nel tempo il consolidarsi della leadership del sistema rispetto al contesto portuale nazionale, sia con

riferimento ai volumi complessivi che quelli direttamente riferibili al mercato captive (pertanto solo container pieni hinterland): se si considerano solo i container pieni in uscita o entrata dai porti, il peso dei due scali del sistema si attesta nel decennio 2010-20 stabilmente sopra il 33% rispetto al totale. La preminenza del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rispetto al complesso dei porti italiani dipende essenzialmente da due fattori:

- il ruolo di principale origine e destinazione delle merci al servizio delle regioni a più alta valenza industriale/distributiva (macro regioni del Nord Ovest e regioni Veneto ed Emilia Romagna);
- una competizione sempre più condizionata dalle trasformazioni in atto nel settore dello shipping che tendono a ridurre e concentrare il numero degli scali nei porti più idonei in termini di infrastrutture e completezza servizi offerti.

Con riferimento alla centralità dei porti di Genova e Savona rispetto all'hinterland delle regioni del Nord Italia, le elaborazioni del CIELI-UniGe (Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata) su dati dell'Agenzia delle Dogane mostrano come il sistema rappresenti il gateway di riferimento principale per oltre il 60% delle merci in import e il 70% in export per le regioni più prossime (Lombardia, Piemonte, Liguria, Valle D'Aosta). Minore, ma ugualmente significativa, soprattutto per i volumi delle merci, l'incidenza dell'export (oltre il 30%) e dell'import (circa il 26%) che fanno riferimento alle rimanenti regioni del Settentrione italiano, in primo luogo da Veneto ed Emilia Romagna. Il sistema dei porti del Mar Ligure Occidentale si presenta quindi come una realtà diversifi-

cata e in grado di sostenere lo sviluppo dei commerci internazionali del proprio hinterland di riferimento e di creare le condizioni per aggredire mercati oltralpe che fino ad oggi non afferiscono, se non in minima parte, ai porti di Genova e Savona. Sul versante delle origini e destinazioni oltremare, i commerci con l'Estremo Oriente rappresentano circa il 30% del totale di container pieni movimentati, di cui circa la metà parte o arriva dai porti della Cina continentale. Un'altra rilevante porzione di volumi è rappresentata dalle relazioni con il Nord America (17%) e i Paesi del Medio Oriente (15%). Lo sviluppo dei traffici previsto per i prossimi anni sarà fortemente influenzato dall'andamento dei mercati internazionali e dell'economia italiana, in termini non solo congiunturali, in primo luogo la ripresa successiva alla pandemia da Codiv-19, ma anche dal punto di vista strutturale. Il modificarsi della composizione demografica della popolazione, la propensione ai consumi e la crescita della proiezione internazionale dell'economia nazionale, maggiormente rivolta alle esportazioni rispetto al passato, rappresentano elementi che influenzeranno in maniera decisiva la capacità del sistema portuale di crescere nel futuro. Oltre alle condizioni economiche che si verranno a verificare nei prossimi anni, un altro elemento che favorirà l'evolversi delle movimentazioni, è rappresentato dal completamento dei principali interventi infrastrutturali di collegamento tra il porto e i mercati interni che permetterà un allargamento del hinterland ed un'effettiva penetrazione delle attività gestite dai maggiori operatori presenti nel sistema.

I traffici convenzionali

Nel corso degli ultimi anni i traffici convenzionali hanno vissuto un trend profondamente divergente a seconda delle diverse componenti. Nello specifico, il comparto delle cosiddette merci varie ha continuato nel suo percorso di generalizzato ridimensionamento, soprattutto a causa dell'effetto sostitutivo del container che penalizza in particolare i segmenti del general cargo e del reefer. Il comparto dei rotabili, principalmente per merito della grande flessibilità nella movimentazione, ha invece fatto registrare trend di crescita positivi a partire dagli anni post crisi (2010 e seguenti). Il settore del trasporto delle merci convenzionali, per la sua varietà e complessità, necessita di un'analisi più approfondita tra i singoli segmenti. Se è vero che il trasporto di merci varie registra un trend negativo, alcuni segmenti di nicchia come i project cargo, i prodotti forestali o quelli metallici mantengono le loro quote di mercato. L'aumento dei traffici rotabili si deve principalmente alla grande flessibilità di questa tipologia di trasporto che permette alla merce di effettuare un servizio door-to-door sostanzialmente senza rotture di carico. Inoltre, un contestuale incremento dei collegamenti con Paesi in via di sviluppo, dove spesso le infrastrutture portuali rimangono deficitarie e con una minore offerta di dotazioni di banchina, ha favorito traffici con più semplici modalità di scarico. Nell'ambito della flotta mondiale, le navi dedicate esclusivamente al general cargo mostrano un sempre minor peso. Si tratta di un trend particolarmente accentuato nel corso degli ultimi 10 anni

dove la quota percentuale di navi in tale segmento si è più che dimezzata, rappresentando oggi circa il 3,8% dell'intero tonnelloaggio mondiale. Discorsodiversovaleperirotabilicheregistranounacostante crescita anche per quello che riguarda la flotta. In particolare, concentrando l'analisi al continente europeo, si registrano buone performance di traffico in tutte le aree storicamente servite da tale modalità (Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo). Parimenti la flotta mondiale dedicata al settore rotabili ha fatto segnare un trend positivo anche con una ripresa degli ordini di RO-RO e car carrier presso i principali cantieri navali. Anche in questa tipologia di navi si assiste ad un progressivo incremento dimensionale della flotta. La maggior parte delle navi, con una vita di 20 o più anni, ha una stazza lorda media di circa 3,800 TSL, mentre quelle più moderne sono di dimensioni molto maggiori, avendo una stazza lorda media di circa 10.500 TSL. Dopo anni di scarso interesse da parte degli armatori, anche per RO-RO e car carrier impiegate sui servizi a corto raggio ("short-sea"), si sono registrati nuovi ordini e consegne di naviglio di dimensioni anche superiori alle 25.000 TSL.

Tipologia di Nave	2016	2017	2018	2019	2020	Var.-%-2020/2016
MULTI-PURPOSE	29,6	29,3	29,3	29,2	28,9	-2,4%
GENERAL-CARGO	38,0	37,9	38,2	38,2	39,2	3,2%
RO-RO	6,8	6,9	7,0	7,1	7,1	4,4%
CAR-CARRIERS	12,3	12,5	12,6	12,5	12,2	-0,8%
REEFERS	5,0	4,8	4,6	4,5	4,5	-10,0%

Crescita dimensione media flotta convenzionale (in migliaia di tonnellate di stazza lorda)

Questa crescita dimensionale diffusa a tutti i com-

parti, seppure non accentuata come quella registratasi negli ultimi anni nel settore dei contenitori, può essere un elemento di criticità per alcuni porti e terminal e potrebbe portare ad una parziale riorganizzazione dei servizi verso quelle realtà più preparate alla ricezione di questo nuovo naviglio. Le previsioni di lungo periodo paiono particolarmente incerte, potendosi solo confermare alcune delle caratteristiche tipiche del comparto che vedono volumi relativamente costanti durante tutto l'anno con rapide crescite durante i periodi estivi, concentrati particolarmente nei segmenti di naviglio di dimensioni più ridotte e in quelle a trasporto misto merce e passeggeri. Il mercato dei rotabili, con l'esclusione dei traffici di car carrier, mantiene tendenzialmente dimensioni locali con tratte prevalentemente intra-regionali. Il mercato mediterraneo si conferma uno tra i più attivi per questo settore, soprattutto per quello che riguarda i collegamenti con le isole maggiori e quelli tra le sponde nord e sud di questo mare. Il mercato spagnolo è prevalentemente concentrato tra 4 porti che movimentano il 70% del traffico su Ro-Ro: Baleari, Barcellona, Algeciras e Valencia. Se i traffici per le isole Baleari sono prevalentemente provenienti dal mercato nazionale, Barcellona, Valencia ed Algeciras registrano diversi collegamenti internazionali. I traffici internazionali hanno un peso preponderante per il porto di Barcellona che vede ridursi la quota di traffico di cabotaggio nazionale al 20% dei traffici complessivi. Oltre il 40% dei traffici di rotabili sono invece indirizzati al Nord Africa, con l'Algeria nettamente primo partner commerciale, mentre la Turchia e l'Italia costi-

tuiscono rispettivamente un ulteriore 10% e 6,4%. Marsiglia si conferma, anche per i rotabili, il primo porto meridionale della Francia. Come per Barcellona una buona quota di traffici Ro-Ro sono scambiati con la Corsica e, anche in questo caso, la maggior parte dei volumi è scambiata con il Nord Africa, Algeria e Tunisia soprattutto. Dal porto di Marsiglia partono comunque su base regolare diversi servizi destinati anche all'Africa occidentale ed al Mediterraneo orientale. I servizi Container - Rotabili (Con-Ro) operati da Grimaldi e Messina collegano rispettivamente il porto francese anche a Nord e Sud America il primo, ed a Medio Oriente ed India il secondo. Analizzando il mercato nazionale, si può osservare come la maggior parte dei traffici sia canalizzato sulle rotte di collegamento con le isole maggiori del mediterraneo, Corsica, Sardegna e Sicilia, ed in generale sui collegamenti di cabotaggio. A livello di collegamenti esteri, le principali linee vedono collegamenti dall'arco nord tirrenico alla Spagna e al Nord Africa, e dall'Adriatico con la Turchia o i vari paesi dell'ex Jugoslavia.

A livello nazionale, la maggior parte dei volumi è concentrata nei porti di Livorno (da diversi anni leader italiano del settore), Genova, Savona, Trieste, Salerno e Catania. Le merci convenzionali rotabili hanno mostrato, anche nel Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, un trend in linea con quanto avviene nel più generale contesto internazionale, registrando un generale ridimensionamento della movimentazione delle merci varie a favore della merce containerizzata. Restano presenti negli scali attività legate ai traffici di merceologie altamente consolida-

te e di nicchia quali i forestali e cellulosa, i ferrosi e i siderurgici, i macchinari agricoli e industriali, per le quali le previsioni per il prossimo triennio mostrano un traffico sostanzialmente stabile. Il porto di Genova, nel corso degli ultimi 10 anni, ha mostrato un trend sostanzialmente costante che ha portato ad una crescita contenuta della movimentazione di rotabili. Nello stesso periodo, le merci varie hanno registrato andamenti contrastanti a seconda delle varie merceologie, evidenziando una crescita per i prodotti metallici, risultati più contenuti per i cellulosa e prodotti forestali ed un calo delle altre merci varie. In particolare, si è assistito ad una tendenza alla concentrazione di queste tipologie di traffico verso i terminal specializzati, con una riduzione dei volumi invece movimentati nei terminal multipurpose. Un trend simile è stato registrato anche all'interno dei porti di Savona e Vado-Ligure. Nel corso dell'ultimo decennio, infatti, gli acciai hanno visto una crescita composta annua di circa il 6,5%, mentre quelli forestali si sono attestati attorno al 3% annuo. Il traffico della frutta ha sofferto della concorrenza dei contenitori refrigerati ma, rispetto a quanto successo nel porto di Genova, Savona pur perdendo circa il 5,3% annuo, è stata capace di mantenere questa tipologia di traffico. L'unico dato divergente rispetto ai trend registrati a Genova, è quello relativo ai traffici rotabili che, grazie soprattutto ad un terminal dedicato ai traffici di auto, ha registrato un incremento annuo del 14,5% nel corso dell'ultimo decennio. Per quanto concerne il trend di questo mercato, si confermano le precedenti considerazioni che sottolineano una profonda differenza all'interno dei singoli

segmenti di traffico. In generale, richiamando anche quanto dichiarato dai concessionari nelle proprie previsioni di traffico, il comparto delle merci convenzionali sarà caratterizzato da una spiccata variabilità a causa della concorrenza del traffico containerizzato e dell'andamento di specifici mercati specializzati. Il settore dei rotabili mantiene un ruolo fondamentale all'interno dei traffici del sistema con i principali operatori del settore presenti che operano regolarmente nei diversi terminal degli scali e la tendenza sembra confermare la crescita ed il consolidamento registrati nel corso degli ultimi anni. La presenza di alcuni dei principali leader del settore dell'autotrasporto anche all'interno delle attività terminalistiche, inoltre, contribuisce a consolidare le previsioni di sviluppo del settore all'interno degli scali del sistema anche nel medio termine.

I traffici di rinfuse liquide

La domanda di trasporto di rinfuse liquide è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse liquide alimentari rappresentano volumi relativamente ridotti. Dopo anni di produzione di petrolio a livelli relativamente stabili, l'avvento dello shale oil negli Stati Uniti ha provocato una sovrabbondanza di crudo a livello globale che ha, dapprima, spinto drasticamente i prezzi del crudo verso il basso per poi costringere diversi paesi produttori a tagliare la produzione per raggiungere nuovamente quotazioni remunerative. Questa azione concordata principalmente dai paesi membri OPEC e dalla Russia, ha

portato ad una contrazione della produzione sia nel 2017 che nel 2018. Gli Stati Uniti hanno invece proseguito con il rapido incremento dell'output di crudo che li ha portati nel Dicembre 2015 all'abolizione dell'Energy Policy and Conservation Act del 1975 permettendo al paese di diventare, per la prima volta nella storia, un esportatore di petrolio greggio. Questo trend è continuato fino ad inizio del 2020 quando, a seguito delle misure messe in atto per contrasto alla pandemia da COVID-19, la domanda globale di crudo e suoi derivati è crollata drasticamente. Questo crollo della domanda, unito agli incrementi della produzione attuati negli anni precedenti, hanno portato ad un profondo sbilanciamento di domanda ed offerta con un conseguente crollo dei prezzi del crudo. Questo calo ha, a sua volta, generato diverse criticità per i produttori di crudo che necessitavano di prezzi più alti per raggiungere un break-even in grado di sostenerli dando il via ad una serie di fallimenti soprattutto delle società di minori dimensioni. Al momento attuale lo scenario rimane particolarmente instabile a causa delle non chiare previsioni circa la definitiva uscita dalla pandemia e, seppur i principali analisti ipotizzino una ripresa nel corso del 2021, gli stessi rimangono concordi sul fatto che il ritorno ai livelli precedenti alla pandemia sarà raggiungibile solo nel breve termine. Complessivamente, al netto delle alterazioni generate dalla pandemia, alcuni trend si stanno affermando in maniera sempre più chiara. Primo fra tutti è quello della transizione energetica che, soprattutto nei paesi maggiormente sviluppati, sta coinvolgendo diversi settori, dall'edilizia all'automotive ed alla produzione di energia, e che comples-

sivamente sta contribuendo a ridurre la domanda di combustibili fossili e ad indirizzarne i consumi verso quelle aree maggiormente in via di sviluppo. Secondariamente, l'aumento della produzione nel nord America e la contestuale riduzione di quella dei paesi OPEC stanno contribuendo a modificare i flussi di traffico, ad esempio con un incremento delle esportazioni dal Golfo del Messico, con un conseguente aumento della domanda di tonnellate/miglia e ritorni positivi per gli armatori. In ultimo, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità di raffinazione in Europa e nei paesi sviluppati, e di un sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. In particolare, le nuove raffinerie costruite in queste aree hanno raggiunto dimensioni tali da poter raffinare prodotti petroliferi a prezzi decisamente più competitivi rispetto a quanto sia possibile fare dagli impianti del nostro paese. Al momento attuale le raffinerie servite dai terminal del sistema sono l'Iplom (Busalla), Sarpom (Trecate) ed Eni (Sannazaro de' Burgundi) le cui capacità sono rispettivamente 44,000 barili (bb)/giorno, 200,000 bb/giorno e 160,000 bb/giorno. La raffineria italiana con la maggiore capacità rimane Saras (Saroch) con 300.000 bb/giorno mentre, per offrire un termine di paragone, la raffineria Reliance di Jamnagar (India) è in grado di produrre 1.240.000 bb/giorno. Questo trend ha contribuito a modificare i flussi di traffico riducendo globalmente i volumi di crudo trasportati ed aumentando quelli di prodotti raffinati. Inoltre, nel lungo termine, rischia di modificare anche la domanda di infrastrutture portuale e terrestri dedicate al trasporto di combustibili. In particolare,

riducendo la domanda di raffinazione ed aumentando quella di depositi e pipeline per i prodotti finiti. A livello globale si sta registrando una riduzione della domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, compensata dall'incremento di domanda dell'area europea e mediterranea. Da un punto di vista prospettico, i paesi asiatici, guidati da Cina e India, dovrebbero essere quelli che contribuiranno maggiormente alla crescita della domanda di petrolio ma anche il Nord America ha storicamente registrato i maggiori livelli di consumo, quasi completamente imputabili agli Stati Uniti. I fondamentali per il Giappone, così come quelli per l'Europa sembrano indicare nel lungo termine una contrazione dei consumi di greggio e raffinati. Lato flotta, quella delle cisterne rappresenta circa un terzo della capacità di stiva globale con una crescita costante registrata durante gli ultimi anni. Per quello che riguarda il mercato europeo ed italiano i principali volumi di rinfuse liquide si riversano in quei porti geograficamente più vicini a raffinerie, o comunque collegati ad esse tramite pipelines. Data questa premessa, è facile intuire come si riscontrino concentrazioni di petrolio greggio e suoi derivati in maniera strettamente legata alla politica energetica seguita dai singoli paesi ed alle funzioni del singolo porto. Analizzando le statistiche, divise tra import ed export, si può facilmente fare una distinzione tra quelli che svolgono un ruolo di trading hub e quelli che, invece, servono un mercato finale di riferimento. I tre principali porti del Nord Europa, Anversa, Rotterdam ed Amburgo, hanno traffici di rinfuse liquide profondamente differenti tra loro. Anversa e Rotterdam, essendo i principali terminali della rotta Atlantica tra

UE e USA, muovono importanti volumi di prodotti raffinati con un traffico sostanzialmente bilanciato tra import ed export, mentre Amburgo registra livelli decisamente più contenuti e quasi tutti in import. Dal punto di vista del petrolio greggio Anversa ed Amburgo appaiono come porti scarsamente votati all'import, circa 5 milioni di tonnellate negli anni precedenti alla pandemia (circa 800.000 tonnellate meno, ad esempio, del porto di Savona) il primo e sempre con volumi compresi tra 1 e 2 milioni di tonnellate il secondo, a differenza di Rotterdam che, da solo, movimentata circa 100 milioni di tonnellate di greggio, un risultato vicino alle movimentazioni effettuate da tutti i porti italiani insieme. Spostando il focus sul lato mediterraneo dell'Europa, troviamo situazioni anche profondamente diverse a seconda dei paesi. La Francia registra una sostanziale concentrazione delle movimentazioni di rinfuse liquide nel porto di Marsiglia-Fos, oltre a quello di Le Havre nel nord del paese, conseguenza del grande numero di raffinerie localizzate in prossimità di questi due hub. La situazione spagnola mostra, invece, una situazione di maggiore frammentazione più simile a quella del nostro paese. La distribuzione dei porti spagnoli attrezzati per la movimentazione delle rinfuse liquide è concentrata prevalentemente sulla costa meridionale del paese, con Algeciras, Cartagena, Huelva e Tarragona a raccogliere circa il 57% dei 181 milioni di tonnellate di rinfuse liquide movimentate nel paese. La situazione italiana è altrettanto variegata dal punto di vista geografico, ma i traffici sono prevalentemente concentrati tra la Sicilia, la Sardegna, il nord Adriatico ed il Nord Tirreno. I volumi movimentati in

Sicilia e Sardegna sono sostanzialmente bilanciati tra import ed export in quanto le raffinerie presenti a Sarroch, Augusta e Milazzo importano grandi quantità di petrolio greggio e, una volta trasformati, esportano altrettanti prodotti petroliferi. Il porto di Trieste, ampiamente primo in Italia dal punto di vista della movimentazione di rinfuse liquide, pesa per circa un quarto delle rinfuse liquide sbarcate nel paese ed è attrezzato con impianti dedicati esclusivamente all'import di petrolio greggio e suoi derivati. Questa situazione è figlia del mercato di riferimento del porto triestino che non è nazionale ma collegato tramite pipeline a quello austriaco e della bassa Germania dove il petrolio greggio viene successivamente trasformato e consumato. In termini di tonnellaggio, il settore delle rinfuse liquide, e del greggio in particolare, rappresenta una quota rilevante di traffico del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sebbene la quasi totalità dei traffici di rinfuse liquide sia imputabile al petrolio greggio ed ai suoi derivati, una particolarità dei porti ricompresi nel sistema è quella di avere traffici stabili di rinfuse minori. In particolare, nei porti del sistema, vengono regolarmente movimentate rinfuse liquide alimentari e prodotti chimici. Questi mercati di nicchia forniscono materie prime utilizzate prevalentemente nelle industrie alimentare, vinicola e chimica, oltre che in quella della produzione di biocarburanti.

I traffici di rinfuse liquide

La domanda di trasporto di rinfuse liquide è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse liquide alimentari rappresentano volumi relativamente ridotti. Dopo anni di produzione di petrolio a livelli relativamente stabili, l'avvento dello shale oil negli Stati Uniti ha provocato una sovrabbondanza di crudo a livello globale che ha, dapprima, spinto drasticamente i prezzi del crudo verso il basso per poi costringere diversi paesi produttori a tagliare la produzione per raggiungere nuovamente quotazioni remunerative. Questa azione concordata principalmente dai paesi membri OPEC e dalla Russia, ha portato ad una contrazione della produzione sia nel 2017 che nel 2018. Gli Stati Uniti hanno invece proseguito con il rapido incremento dell'output di crudo che li ha portati nel Dicembre 2015 all'abolizione dell'Energy Policy and Conservation Act del 1975 permettendo al paese di diventare, per la prima volta nella storia, un esportatore di petrolio greggio. Questo trend è continuato fino ad inizio del 2020 quando, a seguito delle misure messe in atto per contrasto alla pandemia da COVID-19, la domanda globale di crudo e suoi derivati è crollata drasticamente. Questo crollo della domanda, unito agli incrementi della produzione attuati negli anni precedenti, hanno portato ad un profondo sbilanciamento di domanda ed offerta con un conseguente crollo dei prezzi del crudo. Questo calo ha, a sua volta, generato diverse

criticità per i produttori di crudo che necessitavano di prezzi più alti per raggiungere un break-even in grado di sostenerli dando il via ad una serie di fallimenti soprattutto delle società di minori dimensioni. Al momento attuale lo scenario rimane particolarmente instabile a causa delle non chiare previsioni circa la definitiva uscita dalla pandemia e, seppur i principali analisti ipotizzino una ripresa nel corso del 2021, gli stessi rimangono concordi sul fatto che il ritorno ai livelli precedenti alla pandemia sarà raggiungibile solo nel breve termine. Complessivamente, al netto delle alterazioni generate dalla pandemia, alcuni trend si stanno affermando in maniera sempre più chiara. Primo fra tutti è quello della transizione energetica che, soprattutto nei paesi maggiormente sviluppati, sta coinvolgendo diversi settori, dall'edilizia all'automotive ed alla produzione di energia, e che complessivamente sta contribuendo a ridurre la domanda di combustibili fossili e ad indirizzarne i consumi verso quelle aree maggiormente in via di sviluppo. Secondariamente, l'aumento della produzione nel nord America e la contestuale riduzione di quella dei paesi OPEC stanno contribuendo a modificare i flussi di traffico, ad esempio con un incremento delle esportazioni dal Golfo del Messico, con un conseguente aumento della domanda di tonnellate/miglia e ritorni positivi per gli armatori. In ultimo, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità di raffinazione in Europa e nei paesi sviluppati, e di un sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. In particolare, le nuove raffinerie costruite in queste aree hanno raggiunto dimensioni tali da poter raf-

finare prodotti petroliferi a prezzi decisamente più competitivi rispetto a quanto sia possibile fare dagli impianti del nostro paese. Al momento attuale le raffinerie servite dai terminal del sistema sono l'Ipom (Busalla), Sarpom (Trecate) ed Eni (Sannazzaro de' Burgundi) le cui capacità sono rispettivamente 44,000 bb/giorno, 200,000 bb/giorno e 160,000 bb/giorno. La raffineria italiana con la maggiore capacità rimane Saras (Sarroch, in provincia di Cagliari) con 300.000 bb/giorno mentre, per offrire un termine di paragone, la raffineria Reliance di Jamnagar (India) è in grado di produrre 1.240.000 bb/giorno. Questo trend ha contribuito a modificare i flussi di traffico riducendo globalmente i volumi di crudo trasportati ed aumentando quelli di prodotti raffinati. Inoltre, nel lungo termine, rischia di modificare anche la domanda di infrastrutture portuale e terrestri dedicate al trasporto di combustibili. In particolare, riducendo la domanda di raffinazione ed aumentando quella di depositi e pipeline per i prodotti finiti. A livello globale si sta registrando una riduzione della domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, compensata dall'incremento di domanda dall'area europea e mediterranea. Da un punto di vista prospettico, i paesi asiatici, guidati da Cina e India, dovrebbero essere quelli che contribuiranno maggiormente alla crescita della domanda di petrolio ma anche il Nord America ha storicamente registrato i maggiori livelli di consumo, quasi completamente imputabili agli Stati Uniti. I fondamentali per il Giappone, così come quelli per l'Europa sembrano indicare nel lungo termine una contrazione dei consumi di greggio e raffinati. Lato flotta, quella delle cisterne rappresenta cir-

ca un terzo della capacità di stiva globale con una crescita costante registrata durante gli ultimi anni. Per quello che riguarda il mercato europeo ed italiano i principali volumi di rinfuse liquide si riversano in quei porti geograficamente più vicini a raffinerie, o comunque collegati ad esse tramite pipelines. Data questa premessa, è facile intuire come si riscontrino concentrazioni di petrolio greggio e suoi derivati in maniera strettamente legata alla politica energetica seguita dai singoli paesi ed alle funzioni del singolo porto. Analizzando le statistiche, divise tra import ed export, si può facilmente fare una distinzione tra quelli che svolgono un ruolo di trading hub e quelli che, invece, servono un mercato finale di riferimento. I tre principali porti del Nord Europa, Anversa, Rotterdam ed Amburgo, hanno traffici di rinfuse liquide profondamente differenti tra loro. Anversa e Rotterdam, essendo i principali terminali della rotta Atlantica tra UE e USA, muovono importanti volumi di prodotti raffinati con un traffico sostanzialmente bilanciato tra import ed export, mentre Amburgo registra livelli decisamente più contenuti e quasi tutti in import. Dal punto di vista del petrolio greggio Anversa ed Amburgo appaiono come porti scarsamente votati all'import, circa 5 milioni di tonnellate negli anni precedenti alla pandemia (circa 800.000 tonnellate meno, ad esempio, del porto di Savona) il primo e sempre con volumi compresi tra 1 e 2 milioni di tonnellate il secondo, a differenza di Rotterdam che, da solo, movimentata circa 100 milioni di tonnellate di greggio, un risultato vicino alle movimentazioni effettuate da tutti i porti italiani insieme. Spostando il focus sul lato mediterraneo dell'Europa, troviamo situazioni anche profondamente di-

verse a seconda dei paesi. La Francia registra una sostanziale concentrazione delle movimentazioni di rinfuse liquide nel porto di Marsiglia-Fos, oltre a quello di Le Havre nel nord del paese, conseguenza del grande numero di raffinerie localizzate in prossimità di questi due hub. La situazione spagnola mostra, invece, una situazione di maggiore frammentazione più simile a quella del nostro paese. La distribuzione dei porti spagnoli attrezzati per la movimentazione delle rinfuse liquide è concentrata prevalentemente sulla costa meridionale del paese, con Algeciras, Cartagena, Huelva e Tarragona a raccogliere circa il 57% dei 181 milioni di tonnellate di rinfuse liquide movimentate nel paese. La situazione italiana è altrettanto variegata dal punto di vista geografico, ma i traffici sono prevalentemente concentrati tra la Sicilia, la Sardegna, il nord Adriatico ed il Nord Tirreno. I volumi movimentati in Sicilia e Sardegna sono sostanzialmente bilanciati tra import ed export in quanto le raffinerie presenti a Sarroch, Augusta e Milazzo importano grandi quantità di petrolio greggio e, una volta trasformati, esportano altrettanti prodotti petroliferi. Il porto di Trieste, ampiamente primo in Italia dal punto di vista della movimentazione di rinfuse liquide, pesa per circa un quarto delle rinfuse liquide sbarcate nel paese ed è attrezzato con impianti dedicati esclusivamente all'import di petrolio greggio e suoi derivati. Questa situazione è figlia del mercato di riferimento del porto triestino che non è nazionale ma collegato tramite pipeline a quello austriaco e della bassa Germania dove il petrolio greggio viene successivamente trasformato e consumato. In termini di tonnellaggio, il settore delle rin-

fuse liquide, e del greggio in particolare, rappresenta una quota rilevante di traffico del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sebbene la quasi totalità dei traffici di rinfuse liquide sia imputabile al petrolio greggio ed ai suoi derivati, una particolarità dei porti ricompresi nel sistema è quella di avere traffici stabili di rinfuse minori. In particolare, nei porti del sistema, vengono regolarmente movimentate rinfuse liquide alimentari e prodotti chimici. Questi mercati di nicchia forniscono materie prime utilizzate prevalentemente nelle industrie alimentare, vinicola e chimica, oltre che in quella della produzione di biocarburanti.

I traffici di rinfuse solide

A livello globale, la maggior parte dei volumi movimentati nel settore delle rinfuse solide è riconducibile all'industria dell'acciaio ed alla produzione energetica. A conferma di ciò, l'espansione registrata negli ultimi anni si può ricondurre ad una ripresa delle importazioni di rinfuse ferrose in Cina ad un rimbalzo del traffico globale di carbone strettamente correlato all'andamento del prezzo della materia prima, oltre che ad una crescita delle rinfuse minori. La Cina è stabilmente il primo produttore mondiale di acciaio. Questo accentramento della produzione in un unico paese genera naturalmente grandi flussi di materie prime in import e di prodotti finiti in export. I flussi di entrambe le merceologie sono sempre più concentrati verso il Pacifico, con oltre il 70% della produzione mondiale di acciaio concentrata in Asia, seppur con tendenze diverse tra i vari paesi.

Globalmente si registra una riduzione della produzione nelle economie più avanzate con diverse chiusure di impianti produttivi in Europa e N. America dovute sia a convenienze legate al costo del lavoro sia alla diversa valorizzazione delle esternalità negative del ciclo produttivo. Oltre il 60% dell'import marittimo di carbone è imputabile a soli 4 paesi: Cina, India, Giappone e Corea del Sud e la situazione relativa all'export mostra una concentrazione anche maggiore con Indonesia ed Australia che generano complessivamente circa due terzi dell'export globale. La movimentazione di minerale di ferro, essendo quasi esclusivamente legata alla produzione di acciaio, mostra una concentrazione ancora più accentuata verso la Cina che pesa per più del 70% dell'import marittimo globale di questa merceologia. Anche in questo caso i Paesi produttori rimangono un numero limitato: Australia e Brasile tra i principali. L'Australia in particolare, grazie alla qualità del minerale di ferro, alla relativa facilità di estrazione ed alla vicinanza con i mercati di destinazione finale, pesa per circa il 60% del traffico marittimo globale. Un altro settore di grande importanza per le rinfuse solide è quello della produzione di cemento e clinker in lieve crescita negli anni precedenti alla pandemia. A livello italiano, invece, il settore ha visto peggiorare la situazione di crisi pregressa. I grandi investimenti previsti per la riqualificazione energetica del settore edilizio, però, potrebbero incentivare i consumi di materie prime ed aiutare a sostenere il settore. Analizzando il mercato a nazionale si notano, come prevedibile, particolari concentrazioni di volumi di rinfuse solide in quei porti localizzati nelle vicinanze di centrali elettriche alimentate a carbone, oppure

ad acciaierie. Le rinfuse solide movimentate a livello nazionale mostrano una concentrazione particolare nei porti di Taranto e Ravenna, seguiti da Venezia. Il porto di Taranto, sebbene profondamente ridimensionato rispetto ai volumi raggiunti fino alla crisi che ha colpito ILVA, continua comunque ad essere il punto di riferimento italiano per la movimentazione di rinfuse solid. La quasi totalità delle merci movimentate è strettamente collegata alle attività dell'acciaieria sita sui confini portuali, ex ILVA ed ora Arcelor Mittal, e l'import costituisce il 90% delle movimentazioni del terminal. Il secondo hub nazionale per le rinfuse solide è costituito dal porto di Ravenna. In questo caso, però, il modello di porto è completamente differente servendo molteplici clienti e movimentando diverse merceologie di rinfuse. Le merci movimentate sono composte da derrate alimentari, altri prodotti agricoli, concimi e minerali grezzi per la costruzione. Il porto di Venezia conta diversi terminal specializzati nelle rinfuse solide che, grazie ad una domanda localizzata nel mercato interno di riferimento caratterizzato da una forte presenza di industrie molitorie e mangimistiche, sono prevalentemente attivi nella movimentazione di prodotti cerealicoli ed alimentari. In ogni caso circa il 60% dei volumi movimentati afferiscono al traffico di carbone, minerale di ferro e prodotti metallurgici. Dal punto di vista della capacità di stiva globale, la flotta dry bulk raggiunge oltre il 44% del totale con un trend di crescita costante registrato durante gli ultimi anni.

Per quanto concerne le movimentazioni del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, caratterizza-

to da un elevato grado di diversificazione merceologica, l'andamento dei traffici di rinfuse solide dipende in larga misura dalle performance di alcuni importanti impianti costieri, e dall'andamento delle principali industrie operanti nel mercato di sbocco. In particolare, i traffici di rinfuse "nere", che rappresentano storicamente la componente largamente maggioritaria di tale categoria merceologica, si trovano da anni in un trend di progressivo declino per ragioni connesse alla riduzione del loro impiego in ambito industriale ed anche in quello energetico. A tale proposito, le chiusure delle centrali elettriche di Genova e Vado Ligure hanno imposto al sistema portuale scelte di razionalizzazione in linea con le tendenze della domanda espressa dal mercato. Anche per quanto concerne il segmento delle rinfuse bianche, occorre segnalare come alcune industrie utilizzatrici quali le cartiere abbiano recentemente introdotto nuove strategie commerciali che hanno eliminato la produzione di alcune tipologie di carta che richiedevano l'importazione di consistenti volumi di caolino. Ciò nonostante, il polo di Savona mantiene comunque un importante ruolo come hub delle rinfuse solide a servizio del mercato di riferimento. Le merceologie sono composte da carbone, sabbie, cementi e altri materiali per la costruzione, oltre che cereali ed altre rinfuse alimentari. Per quanto riguarda il polo di Genova, sono in corso da tempo strategie di diversificazione produttiva orientata verso altri settori merceologici emergenti legati alle biomasse (pellet e cippato) e al settore dei rifiuti destinati al riutilizzo ovvero allo smaltimento.

Il settore dei traghetti

Dall'inizio del nuovo millennio l'industria dei traghetti ha attraversato un processo di graduale consolidamento durante il quale gli operatori hanno sfruttato alcuni vantaggi competitivi tra cui operazioni più efficienti e risparmi sui costi utilizzando le economie di scala delle navi. Gli operatori europei hanno difficilmente sviluppato la loro attività al di fuori di una regione, come dimostrato dalla tendenza al calo delle rotte intra-UE e dall'aumento del numero di rotte nazionali (COWI, 2015; Shippax, 2013).

A livello europeo, negli ultimi due decenni, l'andamento del settore dei traghetti è stato influenzato dall'abolizione del regime di duty-free e dalla concorrenza delle compagnie aeree low cost, soprattutto per quanto riguarda le strategie di fissazione dei prezzi. Il picco del costo del carburante nel 2008 e la pandemia di COVID-19 sono state sfide importanti per l'industria. La recessione economica ha colpito il settore nel 2008 e si è protratta fino al 2011, anno in cui i volumi di passeggeri e rimorchi hanno iniziato a riprendersi ai livelli pre-crisi con prestazioni eterogenee.

In Europa i traghetti passeggeri sono concentrati in tre regioni che generano una quota importante del traffico globale: il Baltico, il Mare del Nord ed il Mediterraneo. Tra questi, il Mediterraneo registra la quota più alta del volume di passeggeri.

Per quanto riguarda il volume di passeggeri da funzione traghetto del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, lo scalo di Genova ha registrato un andamento in crescita nel periodo 2013-2019, nono-

stante la stabilità del biennio 2017-2018, con un tasso di crescita annuo dell'2,3%. In particolare, il volume delle movimentazioni è si è consolidato passando da 1,8 milioni di passeggeri nel 2013 a 2,1 milioni di passeggeri nel 2019. Nel 2020, a causa della pandemia mondiale di COVID-19 i volumi di traffico sono diminuiti drasticamente a causa delle restrizioni alla mobilità poste dal Governo e dal blocco seppur parziale dell'operatività.

Anche nello scalo di Savona, il traffico passeggeri ferry ha registrato un tasso di crescita medio annuo positivo (0,6%), sebbene inferiore rispetto a quello genovese a causa della minor presenza di operatori. Tuttavia, il volume dei passeggeri movimentati è stato alquanto altalenante negli anni 2013-2019.

A livello sistemico, il settore si dimostra in crescita, attestandosi intorno ai 2,4 milioni di passeggeri negli anni 2016-2018 e superando i 2,5 milioni nel 2019.

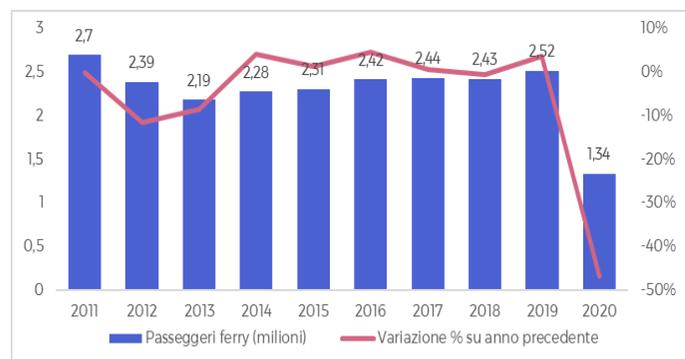


Grafico Passeggeri ferry movimentati nell'AdSP MALO e variazioni su anno precedente nel periodo 2011-2020 (in migliaia di tonnellate di stazza lorda)

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Guardando alla capacità delle navi ro-pax, a livello europeo, dal 2013 al 2019, questa è aumentata in modo continuo, passando da 13,7 milioni di stazza lorda a 14,6 milioni, contando circa 1.370 navi. L'espansione delle capacità della flotta potrebbe ora arrestarsi nel breve-medio periodo a causa della pandemia, ciononostante all'aprile 2020 si contavano, nell'orderbook 2020-2023, 113 navi per un totale di 1,8 milioni di stazza lorda.

Le compagnie attive negli scali di Genova e Savona-Vado nel triennio scorso hanno ampliato in modo significativo le rispettive flotte. Moby Line è passata da 209.275 tonnellate di stazza lorda a 272.772, Corsica Ferries ha incrementato la sua flotta del 28%, mentre il gruppo Grimaldi, che ha intrapreso un percorso di consolidamento, acquisendo il 50% di TTT Lines ed il 48,7% delle quote di Hellenic Seaways, tramite la sua controllata Minoan Lines, ha potenziato la capacità del proprio naviglio del 34,6% (649.085 tsl). Nei prossimi anni, anche Grandi Navi Veloci, che ad oggi possiede una flotta di 506,404 tonnellate di stazza lorda, e Onorato Armatori (con 561,107 t/s) vedranno accrescere le proprie flotte con l'ingresso di nuove navi.

Il Gruppo Grimaldi, che detiene il 5,8% delle quote di mercato globale in termini di bed capacity e un market share rispettivamente del 4,7% e del 6,7% in relazione a capacità e volumi (CEU), primeggia rispetto alle altre compagnie armatoriali che operano negli scali del sistema portuale.

Focalizzando l'attenzione sulle tratte marittime operate dalle principali compagnie armatoriali attive nel Sistema Portuale MaLO, si evince come Grandi Navi Veloci sia la compagnia che conta il maggior

numero di linee attive, seguita da Tirrenia e Moby Line.

La Sardegna, pertanto, con più di un milione di passeggeri (1,1 nel 2019 pari al 51,8% dei passeggeri totali) rappresenta da anni la prima area di origine/destinazione per il comparto del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, servita da Tirrenia, Moby Line e GNV (cfr. tabella 1.5.1 per il dettaglio dei porti). La Corsica con mezzo milione di passeggeri si posiziona al secondo posto, seguita dalle aree del Nord Africa e dalla Sicilia.

	Sardegna	Sicilia	Corsica	Spagna	Nord Africa
Tirrenia	Arbatax Olbia Porto Torres				
Moby Line	Olbia		Bastia		
Grimaldi Lines				Barcellona	Tangeri
GNV	Porto Torres Olbia	Palermo		Barcellona	Tangeri Tunisi
Corsica Ferries			Bastia		
Cotunav					Tunisi
Algeries Ferries					Skikda

Tabella Principali scali delle compagnie armatoriali

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Il settore dei traghetti mostra prospettive di sviluppo tendenzialmente stabili con una conferma dei mercati di riferimento che erano stati precedentemente erosi dalla concorrenza dei voli low cost.

Al momento attuale, anche a causa della vetustà della flotta di alcuni armatori, i principali sviluppi sono attesi dall'apertura di nuove rotte o dall'utiliz-

zo di nuove navi più ecologiche e performanti che potrebbero attrarre un maggiore numero di passeggeri.

Dal punto di vista armatoriale il settore sta mostrando una tendenza alla concentrazione tra un numero sempre più ridotto di players con uno scenario a lungo termine che potrebbe assomigliare al sostanziale oligopolio in atto nel settore crociere. Questo trend rischia di orientare volumi sempre maggiori su un numero minore di scali, privilegiando quei porti maggiormente attrezzati per la gestione di grandi volumi di traffico e geograficamente localizzati più vicino ai mercati di origine e destinazione della merce.

Un ruolo privilegiato nell'andamento del settore è legato anche all'incentivazione pubblica della modalità marittima rispetto al percorso interamente stradale con la conferma di progetti analoghi a quello delle Autostrade del Mare.

Il settore crocieristico

Globalmente, la crescita del segmento crocieristico è proseguita senza sosta fino al 2019 e nel 2020 il comparto avrebbe dovuto registrare il record di 32 milioni di passeggeri. Tali previsioni sono state disattese a causa dell'emergenza sanitaria che ha colpito duramente il settore portando al blocco dell'operatività.

Rispetto al 2019, quando i crocieristi furono 30 milioni, l'incremento della domanda sarebbe dovuto essere pari al 6,7%. In un confronto con il 2010, l'evoluzione è ancora più evidente, pari a quasi il 70%,

considerato come in quell'anno i clienti si attestavano su quota 19 milioni.

Dall'esame dell'evoluzione della domanda crocieristica e in particolare nell'ultimo quinquennio, si riscontrano due picchi di crescita: quello registratosi nel 2016 rispetto al 2015 (+9,1%) e quello del 2019 sul 2018 (+6,4%).



Grafico Passeggeri cruise movimentati globalmente e variazioni su anno precedente nel periodo 1999-2020

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Risposte Turismo

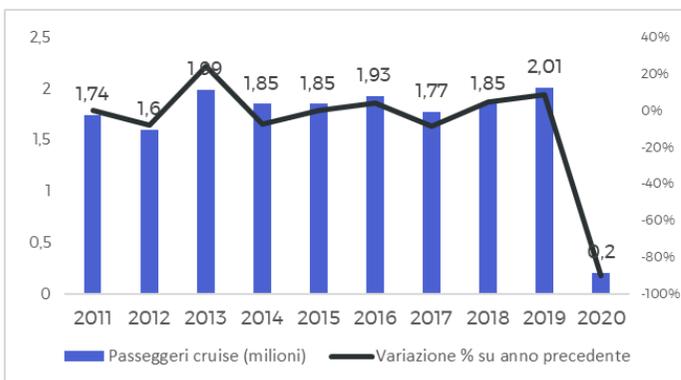


Grafico Passeggeri cruise movimentati nell'AdSP MALO e variazioni su anno precedente nel periodo 2011-2020

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati Ufficio Rilevazioni Andamenti di Mercato

Nel Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il trend del comparto è stato positivo con un tasso di crescita medio annuo dell'1,6%, passando da 1,74 milioni di passeggeri nel 2011 a 2,01 milioni nel 2019.

I principali competitor del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sono i porti mediterranei di Barcellona e Civitavecchia e da un'analisi di competitività degli scali è emerso che nel 2018 a Barcellona hanno scalato 985 navi da crociera di cui, come si evince dal grafico 1.6.2, il 27% è rappresentato da navi di media dimensione che ospitano tra i 2.500 e 3.500 passeggeri, mentre il 17% ha una capacità compresa tra i 3.500 e i 4.500 passeggeri.

Le mega navi, oltre i 4.500 passeggeri (Symphony of the Seas, MSC Meraviglia, Norwegian Epic, MSC Seaview e Costa Diadema), contribuiscono per il 16,9% al totale delle calls catalane.

Analoghi ragionamenti valgono per il porto di Civitavecchia, principale concorrente italiano del Sistema Portuale, dove le toccate nave, come già anticipato, sono state 760 di cui 207 (27%) sono state effettuate da navi di medie dimensioni, tra 90.000 e 115.000 tonnellate di stazza lorda, e 132, da navi che trasportano tra i 3.000 e i 4.000 passeggeri, rappresentando il 17% del totale delle navi approdate. Le crociere extra-large hanno contribuito per il 18% al totale delle calls, dato principalmente ascrivibile alle 30 calls di Symphony of the Seas di Royal Caribbean. Il restante 30% delle navi che hanno incluso Civitavecchia nei loro itinerari è rappresentato essenzialmente da navi di piccole dimensioni.

Per quanto concerne gli scali di Genova e Savona, dove nel 2018 sono approdate in totale 424 navi da

crociera, è evidente come la percentuale di navi di medio - piccole dimensioni (fino a 3.000 passeggeri) si riduca, tant'è vero che il peso complessivo delle navi sotto i 2.000 passeggeri per i Ports of Genoa si ferma all'8% (35), decisamente inferiore al 29% di Civitavecchia (222) e al 33% di Barcellona (325), e aumenti quella relativa alle navi che hanno una capacità compresa tra i 3.000 ed i 4.500 passeggeri (130.000-175.000 tsl), che si attesta al 43%. MSC Meraviglia è la più grande nave che nel 2018 ha sostato nel Sistema Portuale MaLO, contribuendo, con i suoi 29 approdi, a portare al 25% l'incidenza delle navi extra large sul totale degli accosti genovesi.

Da una siffatta comparazione ne consegue che, in linea generale, i porti di Genova e Savona ospitano nel corso dell'anno un numero decisamente inferiore di navi di piccole dimensioni, tipiche della nicchia delle crociere di lusso ed extra lusso. Tuttavia, in termini di volumi, risultano essere attrattivi per le navi di grandi dimensioni quanto i due porti concorrenti di

Civitavecchia e Barcellona. Ne deriva che per i porti del Sistema una futura linea di sviluppo dei traffici potrebbe essere rappresentata anche dal segmento delle crociere di lusso la cui flotta, in ascesa, vedrà l'entrata in servizio di 24 nuove navi entro il 2027.

Secondo le previsioni pre-pandemiche di Shippax il mercato mondiale, con un tasso di crescita annua del 5-6%, potrà sfiorare i 40 milioni di passeggeri nel 2024, raddoppiando quanto registrato nel 2011.

Al di là del tasso di crescita complessivo del traffico crocieristico un altro dato particolarmente significativo di questo comparto è il tasso di penetrazione sul mercato, ancora molto basso. Solo l'Australia ha un tasso di penetrazione superiore al 5%, in America il market penetration rate è del 3,6%, mentre in Italia è dell'1,3%. Ciò indica come, anche a parità di passeggeri globali movimentati, la variazione di penetrazione tra i singoli mercati nazionali può drasticamente influenzare il numero di passeggeri imbarcati nel singolo paese.

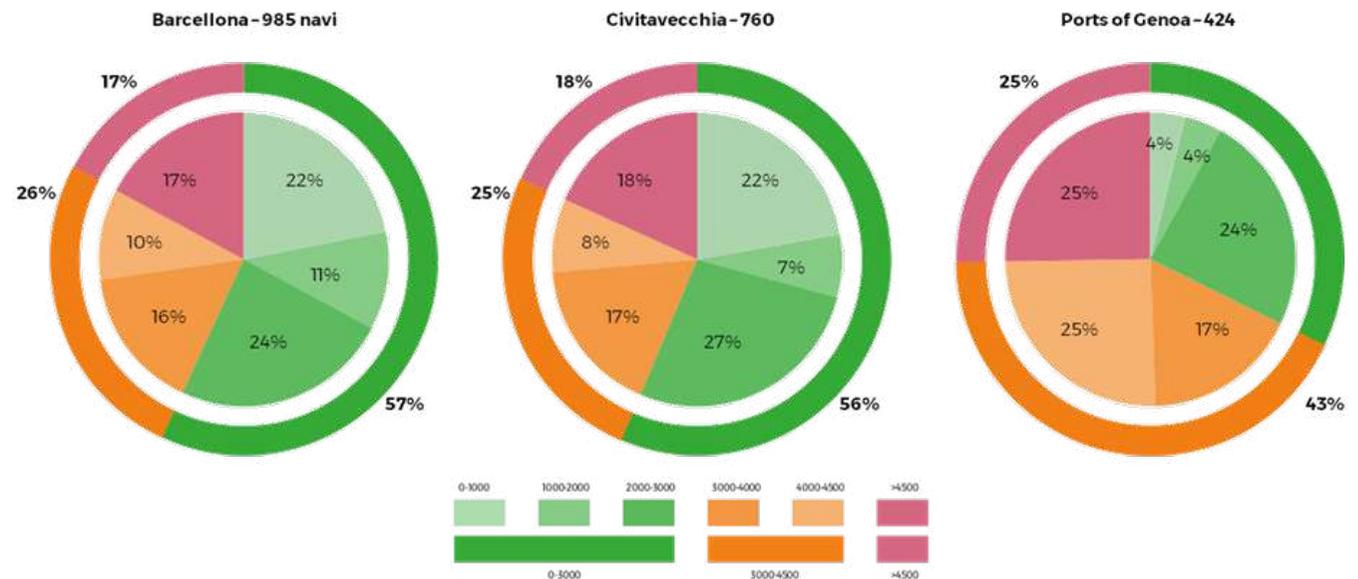


Figura 41

Grafico
SEGMENTAZIONE DEGLI APPRODI
CROCIERISTICI PER CLASSI
DIMENSIONALI NEI PRINCIPALI PORTI
MEDITERRANEI

Elaborazione di AdSP MaLO su base dati Ufficio Rilevazioni Andamenti di Mercato

Comparando il tasso di penetrazione italiano con quello di paesi come Germania e Regno Unito, stabile a livelli tra il 2,5-3%, appaiono evidenti i margini di crescita potenziali per il mercato nazionale. I principali operatori del mercato mediterraneo, con ingenti investimenti nelle flotte, stanno andando in questa direzione aumentando l'offerta di lower berths presente sul mercato di riferimento. A livello globale, nel 2020 si attendeva il varo di 23 nuove navi, con un aumento della capacità schierata di oltre 37.000 posti letto. Le navi introdotte nel corso dell'anno sono state 16, con un aumento di poco più di 20.000 posti letto. Tra il 2021 e il 2022 sono 65 le navi previste in consegna, con ulteriori 105.000 posti letto da aggiungere all'offerta crocieristica. Le navi aumentano a 111 se si estende l'orizzonte fino al 2027. Tali ordini avvalorano la convinzione che il settore continui complessivamente la sua crescita, sfruttando la capacità di spostamento delle navi per cogliere opportunità o gestire eventuali criticità.

Il settore industriale

A fianco del settore che movimentava merci e passeggeri, e a conferma dell'eterogeneità e della completezza dell'offerta portuale degli scali del sistema, si posiziona il settore industriale della cantieristica. Nel porto di Genova si individuano due macroaree dedicate a questa funzione, una in continuità all'ex porto Antico e l'altra nel quartiere di Sestri.

Gli operatori attivi in queste aree, pure essendo tutti riconducibili all'industria della cantieristica e riparazione navale, offrono servizi diversi, coprendo tutti i segmenti di mercato, dalla costruzione delle grandi navi, alla riparazione delle stesse, alla costruzione e riparazione di grandi yacht e di navi/imbarcazioni da diporto. Per ciò che riguarda il mercato delle nuove costruzioni, una tendenza generalizzata tra le aziende operanti nello scalo genovese e trasversale anche a quasi tutti i cantieri dell'Europa Occidentale, è quella di una maggiore concentrazione dei cantieri verso quei segmenti di mercato con un maggiore valore aggiunto. Questo trend è sostanzialmente generato dalla difficoltà a competere con i cantieri asiatici e dell'est Europa per quel tipo di naviglio che richiede meno specializzazione e su cui il differente costo del lavoro rimane un fattore ancora troppo preponderante. Un altro fattore penalizzante per il settore italiano delle nuove costruzioni è quello della progressiva riduzione della produzione di acciaio in Europa occidentale. Nei primi 9 mesi del 2019, il 77% della produzione globale di acciaio era concentrato

in Asia e solo il 12% in Europa. Di questo 12%, circa un quarto era concentrato tra Turchia ed Ucraina, generando un vantaggio geografico per i cantieri localizzati in Asia e Mediterraneo Orientale. A conferma di questo trend che vede consolidare la posizione dei cantieri posizionati nella parte orientale del Mediterraneo, oltre il 40% delle navi in costruzione o recentemente costruite nel bacino del Mar Mediterraneo provengono dai cantieri turchi, ed un ulteriore 14% da quelli rumeni. L'Italia rimane comunque al secondo posto tra i paesi produttori attestandosi attorno al 16% seguita da Spagna, anch'essa al 14% ma con una importante quota di mercato garantita dai cantieri posizionati sulla sponda atlantica del paese, oltre che da Croazia, Grecia e Francia che insieme raggiungono un altro 15% del totale.

Analizzando, però, i differenti settori di mercato, si possono facilmente notare profonde differenze tra le specializzazioni dei cantieri dei diversi paesi. Come anticipato, pur dovendo fronteggiare costi di manodopera e di approvvigionamento delle materie prime superiori a quelle dei propri competitor mediterranei, il nostro paese si conferma leader in quei settori in cui la specializzazione e la qualità costruttiva hanno un peso preponderante rispetto al mero costo di realizzazione. Oltre i tre quarti della produzione mediterranea di yacht è localizzata nei cantieri italiani, con Azimut-Benetti e Cantieri San Lorenzo ampiamente leader del settore, e simili percentuali le registra anche il comparto delle navi da crociera superiori alle 5.000 DWT, mercato dove Fincantieri è l'unico operatore del paese. Il settore delle crociere di minori di-

Tipologia	Turchia	Italia	Spagna	Romania	Francia	Grecia	Croazia
Yacht	17%	77%	1%	1%	0%	1%	1%
Navi da crociera (>5,000 GT)	0%	69%	2%	3%	26%	0%	0%
Navi da crociera (<5,000 GT)	2%	35%	2%	19%	0%	0%	42%
Navi dry e break bulk	42%	5%	16%	21%	0%	0%	16%
Navi passeggeri	25%	5%	18%	1%	1%	11%	39%
Ro-Pax	40%	3%	8%	9%	3%	37%	1%
Rimorchiatori	66%	2%	13%	16%	0%	2%	0%
Navi specializzate	26%	2%	38%	19%	4%	0%	11%
Navi cisterna	37%	2%	5%	50%	0%	1%	5%
Navi supporto offshore	45%	1%	17%	26%	4%	0%	7%
Navi da pesca	59%	0%	24%	3%	10%	1%	2%
Altri	12%	2%	28%	50%	5%	2%	2%

Figura542

Grafico
 ATTIVITÀ CANTIERISTICA PER PAESE E
 TIPOLOGIA DI NAVE,
 BACINO MEDITERRANEO, DAL 2016
 Elaborazione di AdSP MaLO
 su base dati Ufficio Rilevazioni
 Andamenti di Mercato

mensioni, spesso anche caratterizzato da allestimenti più lussuosi, vede nuovamente Fincantieri come leader italiano insieme ai cantieri Mariotti di Genova. Come è facile intuire dalla tabella precedente, quasi la totalità della produzione cantieristica italiana si concentra nei tre segmenti di mercato indicati precedentemente. Giova sottolineare come, negli stessi, la cantieristica italiana si ponga ai vertici del mercato non solo a livello mediterraneo ma a livello globale. Nello specifico circa il 20% delle navi da crociera sotto le 5.000 GT in costruzione o recentemente costruite a livello globale vengono varate in cantieri italiani, così come oltre il 38% degli yacht, ed il 42% delle navi da crociera di grandi dimensioni che proviene dagli stabilimenti italiani di Fincantieri. Quest'ultimo mercato sottolinea ulteriormente come questa tipologia di naviglio venga costruita quasi esclusivamente in paesi attrezzati con maestranze qualificate ed una rete locale di forniture adatte ai livelli qualificativi richiesti. La quasi totalità delle navi da crociera di maggiori dimensioni viene costruita nei paesi dell'Europa Occidentale, così

come gli yacht che raggiungono quasi il 70%.

Un'altra componente fondamentale per l'attività industriale degli scali del sistema è quella legata a tutte quelle fasi successive alla costruzione, come il refitting, alle riparazioni in genere o anche le demolizioni. Il mercato delle riparazioni navali, avendo dimensioni anche profondamente differenti tra i vari settori e cantieri, presenta una realtà molto più diversificata rispetto a quella delle nuove costruzioni, con un maggiore numero di operatori in attività. Anche all'interno dello stesso bacino mediterraneo, si registrano alcune differenze operative tra i maggiori operatori attivi sul mercato. La penisola iberica registra la presenza di tre operatori maggiori che sono accomunati da caratteristiche simili: un costo inferiore a quelli francesi ed italiani, ma anche un minore livello di specializzazione soprattutto per quei settori o quelle operazioni di maggiori complessità. Lisnave è il principale cantiere portoghese e, seppure sia posizionato sulla costa atlantica ha un mercato sovrapponibile con quello

YACHT	Paese	NAVI DA CROCIERA (<5.000 GT)	Paese	NAVI DA CROCIERA (<5.000 GT)	Paese
Italia	38%	Croazia	25%	Italia	42%
Olanda	16%	Italia	20%	Germania	20%
Turchia	9%	Romania	11%	Francia	16%
Germania	8%	Ecuador	7%	Finlandia	12%
Altri	28%	Altri	36%	Altri	9%

Figura43
Grafico
PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI,
ATTIVITÀ CANTIERISTICA PER TIPOLOGIA
Elaborazione di AdSP MaLO
su base dati Ufficio Rilevazioni
Andamenti di Mercato

mediterraneo, opera su due main hub a Lisbona e Setubal ed è dotato di bacini in muratura. Lisnave rimane il primo competitor di Navantia, primo operatore cantieristico spagnolo partecipato dallo stato, e Cernaval, struttura privata che ha due cantieri tra Algeciras e Malaga. In generale questi operatori si confermano maggiormente competitivi sulle normali manutenzioni mentre risultano più deficitarie relativamente al mercato crocieristico o a riparazioni che comportino operazioni di particolare complessità come trasformazioni o allungamenti degli scafi. Il mercato francese, per quello che riguarda la sola costa mediterranea, ha il suo polo principale sito nel porto di Marsiglia dove, tra l'altro, operano diversi operatori italiani ed è dotato di un superbacino in muratura che, insieme a quello palermitano di Fincantieri, si conferma come punto di riferimento nel mediterraneo per le riparazioni alle grandi navi da crociera. Il mercato italiano vede una suddivisione tra alcuni poli principali Genova, Spezia, Napoli, Ancona, Marghera e Monfalcone, ed alcuni cantieri minori localizzati ad Augusta e Messina. A Genova operano numerosi cantieri specializzati in ambiti e settori anche molto differenti ma che, sostanzialmente, coprono l'intero range di servizi offerti al mercato, con una forte specializzazione nel settore dei grandi yacht per il quale negli ultimi anni sono stati sostenuti significativi investimenti dagli operatori presenti. Il versante adriatico registra la presenza, oltre che dei già citati poli italiani, di alcuni cantieri emergenti sulla costa croata. Questi, come nel caso del cantiere Viktor Lenac di Rijeka, registrano investimenti da parte di operatori italiani che cercano paesi con un minore costo del lavoro dove operare

con le conoscenze già in possesso delle aziende.

Il mercato Greco, dopo alcuni anni di crisi, mostra alcuni segnali di ripresa con molti dei cantieri locali che servono i traghetti dei numerosi operatori ellenici. I maggiori operatori del paese, a cui ricorrono anche doversi armatori italiani, rimangono il Cantiere di Syros ed il nuovo cantiere di Cosco al Pireo. Per quello che riguarda il mercato della cantieristica in Nord Africa, si può citare il cantiere CMRT in Tunisia che offre servizi ad un costo decisamente più contenuto rispetto ai competitor europei ma con dotazioni e livelli qualitativi migliori rispetto alle realtà africane. In generale questo settore ha un peso sostanziale per l'economia del porto e della città di Genova. Nel 2018 si contavano 65 aziende attive nell'area delle riparazioni navali del porto di Genova per un totale di circa 1.800 addetti diretti. Queste aziende sono in grado di generare ulteriore occupazione indiretta, variabile in relazione al numero di operazioni in corso, fino ad ulteriori 1.000 addetti. Lo stabilimento di Fincantieri genera un indotto lavorativo, tra diretti ed indiretti, di circa 4.000 unità che dovrebbero mantenere un trend positivo grazie al ricco portafoglio ordini per i prossimi anni. Lo stabilimento di Setri Ponente è inoltre interessato da un significativo progetto di riorganizzazione nell'ambito di una più ampia iniziativa di riassetto del territorio.

Impatto socio-economico delle attività portuali

Lo sviluppo di un'analisi attuale e prospettica atta ad inquadrare dal punto di vista socio-economico il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale costituisce uno dei primi elementi a sostegno delle scelte di pianificazione del territorio e delle attività portuali e logistiche nel medio lungo termine. Gli scali che compongono l'AdSP del Mar Ligure Occidentale racchiudono tutte le principali funzioni portuali, vedendo coesistere il trasporto dei contenitori con la movimentazione di passeggeri, la cantieristica con le rinfuse solide e liquide, l'industria con il diporto oltre che numerosi altri servizi accessori. Questa spinta diversificazione, oltre a rappresentare un indubbio vantaggio competitivo, determina un elevato grado di complessità di analisi, soprattutto in chiave prospettica, a motivo delle differenti caratteristiche dei mercati e delle variabili che ne possono condizionare i futuri sviluppi. Il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta una realtà di assoluto rilievo al servizio della logistica nazionale concentrando importanti flussi di traffico internazionale via mare da/per l'Italia. È sufficiente pensare che circa 1/3 dell'interscambio commerciale marittimo italiano in contenitori passa attraverso i porti del sistema per cogliere l'importanza strategica degli scali del sistema e la conseguente necessità di interventi mirati ad un costante potenziamento ed efficientamento delle infrastrutture e dei servizi portuali. Nel quadro della struttura economica ed industriale regionale e delle provincie di Genova e Sa-

vona, il complesso delle attività portuali costituisce una delle principali "industrie" presenti sul territorio che tuttavia non esaurisce i propri effetti a livello locale, ma determina un considerevole impatto su una dimensione ben più ampia e assoggettata ad importanti scelte di pianificazione economica ed infrastrutturale di rilievo nazionale. L'analisi commissionata da AdSP a Prometeia ed avente ad oggetto lo studio dell'impatto economico-sociale della filiera portuale, aggiornamento di quella precedentemente realizzata da Prometeia insieme a Nomisma e Tema solo per lo scalo di Genova, è stata estesa a tutti gli scali del sistema portuale. L'analisi, conclusasi nel maggio 2020, evidenzia come la dimensione economica diretta della filiera portuale, già rilevante, aumenti in misura significativa se si considerano anche gli effetti indiretti e indotti sulle altre branche dell'economia regionale ed extra regionale che vendono prodotti e servizi alla filiera. Da questa analisi si evince come, sotto il profilo quantitativo, il porto di Genova conti quasi 8.700 addetti tra terminalisti, imprese portuali, compagnie, industrie, AdSP, Capitaneria di Porto e società di servizi nautici, che salgono a quasi 10.000 includendo anche i porti di Savona e Vado Ligure, generando un fatturato di 2,3 miliardi di euro ed un valore aggiunto di oltre 750 milioni di euro. Tali numeri aumentano se si considerano le attività svolte all'esterno del perimetro portuale e collegate al ciclo portuale come quelle svolte da spedizionieri, agenti marittimi, brokers, ecc. fino a coinvolgere, a livello di sistema portuale, oltre 31.000 addetti, generando un fatturato di circa 7,2 miliardi di euro ed un valore aggiunto di 2,6 miliardi. Complessivamente la filiera portuale operan-

te a vario titolo con i porti del sistema crea a livello regionale circa 70.000 occupati, 12,8 miliardi di euro di fatturato e 5,4 miliardi di valore aggiunto. L'impatto dell'intera filiera dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure rappresenta il oltre il 15% del valore aggiunto complessivo della Liguria e più del 12% dell'occupazione regionale. Lo studio evidenzia oltre ai dati consolidati, anche l'impatto che la filiera portuale determina a livello nazionale: gli effetti complessivi delle attività localizzate nei porti del Mar Ligure Occidentale generano 21,2 miliardi di € di produzione, 8,9 milioni di € di valore aggiunto e 121.670 occupati.

Porto di Genova

Analizzando più nel dettaglio il porto di Genova, questo rappresenta una realtà polivalente, anche con una forte presenza industriale costituita dalle imprese di costruzione e riparazione navale.

Attualmente, al suo interno operano 17 imprese autorizzate ex art.18 (compresi i depositi costieri), 14 imprese autorizzate ex art. 16 e la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini autorizzata ex art. 17.

Per quanto riguarda i tre terminal full-container operanti nel bacino genovese, dagli ultimi dati disponibili, questi hanno all'attivo 920 addetti diretti di cui 234 amministrativi e impiegati e 686 risorse fanno parte del personale operativo.

Nel segmento dei rotabili prevalenti a Genova si contano 169 addetti totali di cui 111 operativi e per la restante parte amministrativi/impiegati.

Nel comparto Multipurpose si annoverano 341 risor-

se umane, di cui 285 dedicate a mansioni operative. Le funzioni amministrative coinvolgono circa il 17% degli addetti, mentre le persone occupate nel settore dei traffici specializzati dello scalo Genovese sono 53.

Per quanto concerne il campo delle rinfuse si computano 39 addetti diretti nelle rinfuse solide di cui 4 amministrativi e 157 impiegati nel settore delle liquide, di cui operativi circa il 76%.

Infine nel settore del trasporto passeggeri si contano 56 risorse, di cui 23 svolgono mansioni impiegate e 33 afferiscono all'operatività.

Le imprese autorizzate ex art.16 alle operazioni portuali dispongono di 130 figure professionali, impiegate per il 53% in attività operative e le restanti in mansioni amministrative.

Da ultimo, l'impresa autorizzata ex art.17 alla fornitura di manodopera temporanea, conta un organico di oltre 1000 soci, di cui 930 operativi, e rappresenta la più grande compagnia portuale a livello nazionale.

Porto di Savona- Vado Ligure

Negli scali di Savona e Vado Ligure risultano essere presenti 16 imprese autorizzate ex art. 18, 10 imprese autorizzate ex art. 16 ed una, la Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Savona Pippo Rebagliati, autorizzata ex art.17.

Anche Savona presenta un tessuto economico particolarmente diversificato con le imprese autorizzate ex art. 18 che coprono il settore dei contenitori, dei rotabili, dei passeggeri (traghetti e crociere), delle rinfuse solide e liquide e dei traffici convenzionali specializzati.

Vale la pena sottolineare che nei primi mesi del

2020 è entrato in esercizio il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure partecipato da APM Terminal e COSCO Shipping Ports, rispettivamente parte dei gruppi Maersk e COSCO, il primo ed il terzo operatore mondiale contenitori, che è previsto indurre importanti ritorni economici ed occupazionali per il sistema portuale ed il suo hinterland di riferimento. Per quanto concerne il numero di addetti diretti operanti nei vari terminal dei porti di Savona e Vado Ligure, si contano, si contano 55 addetti dedicati al settore dei rotabili, sono invece 153 gli addetti dei terminal multipurpose e 13 nel comparto degli specializzati.

Per quanto concerne il numero di addetti diretti operanti nei vari terminal dei porti di Savona e Vado Ligure, sempre secondo gli ultimi dati a disposizione, si contano 55 addetti dedicati al settore dei rotabili, sono invece 153 gli addetti dei terminal multipurpose e 13 nel comparto degli specializzati.

Nel settore delle rinfuse solide sono impiegati 59 addetti diretti, mentre in quello delle rinfuse liquide vi sono 67 risorse dirette. Infine, nel ramo delle crociere e dei traghetti sono 110 gli addetti diretti, di cui la maggior parte impiegata in mansioni operative.

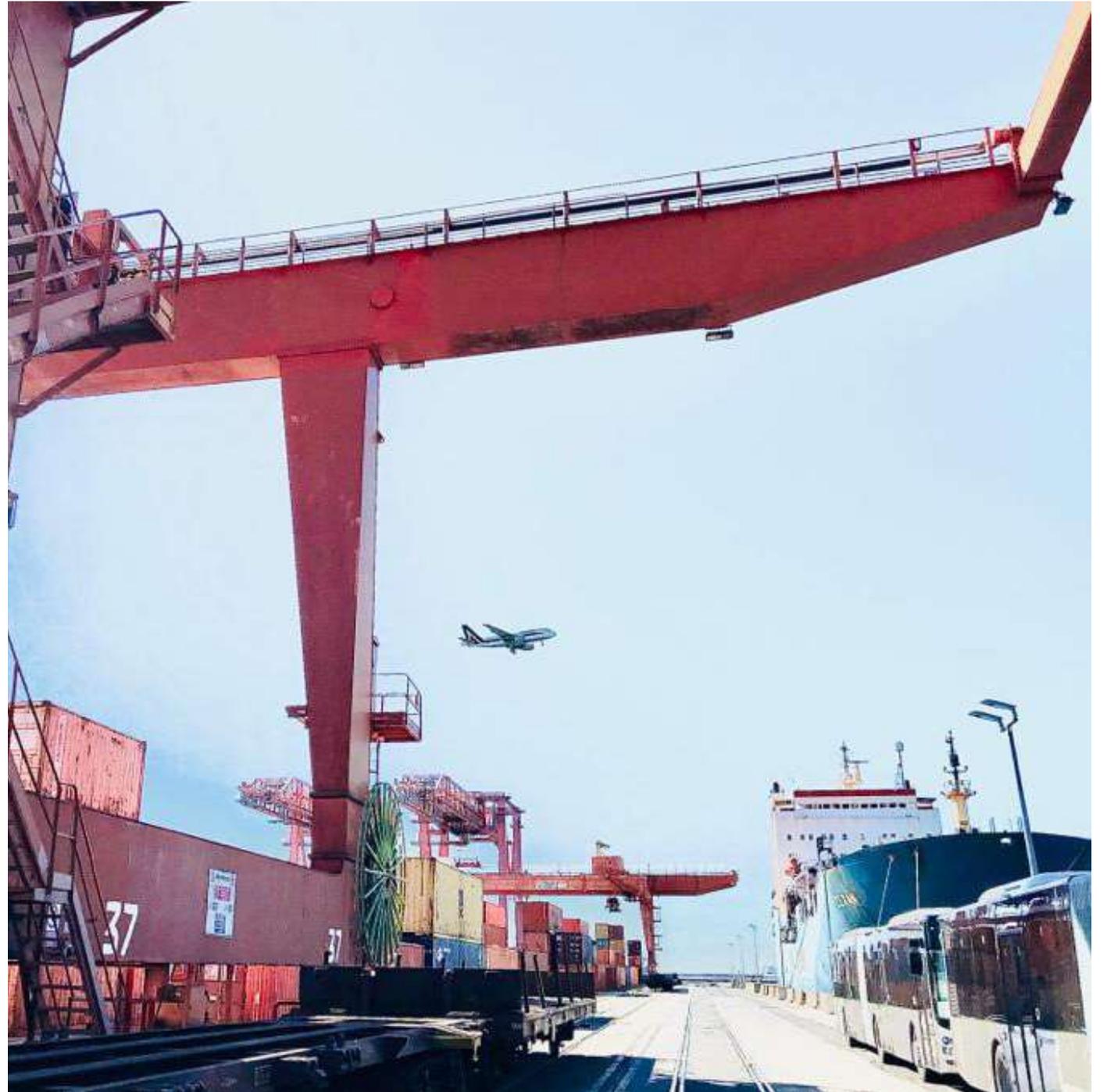


Figura42

*Porto di Genova
Terminal Messina*

OBIETTIVI E STRATEGIE DI SISTEMA

Orientamenti Europei

Come previsto dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, l'Unione "concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture e dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia". Inoltre, l'azione dell'Unione ha l'obiettivo di "favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti" (Art. 4, 170, 171 TFUE).

L'ambito di intervento dell'Unione nel campo dei trasporti, come definito nella sua prima formulazione, si è vieppiù esteso, andando a toccare sempre più aspetti legati alla portualità, sia a livello pianificatorio, sia operativo. Le politiche europee dei trasporti sono andate quindi, gradualmente ma continuamente, amplificando i riflessi sul settore-marittimo portuale che oggi rappresenta un elemento centrale all'interno della politica di settore.

Una centralità del sistema portuale che si esprime, in primo luogo, come richiamo ad una rete logistica e di trasporto terrestre pienamente integrata con il trasporto marittimo, capace di innervare il sistema economico europeo e favorire i flussi di importazione ed esportazione, dove i porti, secondo le parole della Commissione, "garantiscono la continuità territoriale dell'Unione e costituiscano i nodi da cui è possibile organizzare i flussi logistici multimodali della rete transeuropea" (COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011).

Il riconoscimento di tale rilievo è d'altra parte connesso al peso economico che l'Unione attribuisce al

sistema trasportistico e portuale.

Secondo il Libro Bianco, l'industria dei trasporti impiega direttamente circa dieci milioni di persone e contribuisce al PIL per il 5% circa (COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011), mentre si stima che le attività portuali generino 1,5 milioni di posti di lavoro diretti e fino a 3 milioni di posti di lavoro considerando anche l'indotto.

Tale peso è coerente con il ruolo di gateway per i flussi commerciali dell'Europa, essendo i porti il punto di transito per circa il 90% degli scambi di merci tra l'Europa e il resto del mondo e per circa il 40% di quelli relativi al mercato interno, in uno scenario in cui la Commissione stima un aumento dei volumi movimentati nei porti del 50% entro il 2030 e dell'80% entro il 2050 (EC Working Document SWD(2013) 181 su proiezioni IHS-Fairplay (2010) e da PwC (2013)).

Il crescente e rinnovato ruolo dei porti all'interno della politica europea dei trasporti trova ulteriore conferma nella recente Comunicazione "Porti: un motore per la crescita" (Com. 2013/395). Assumendo il ruolo strategico dei porti, definisce le strategie europee per i porti del futuro.

Nella Comunicazione, che getta le basi per le prossime iniziative della Commissione, vengono individuate alcune azioni chiave da conseguire per poter affrontare le nuove sfide globali e l'attesa crescita dei traffici. Le principali azioni riguardano la necessità di ampliare l'accessibilità marittima degli scali portuali per adeguarsi alle nuove e crescenti esigenze del mercato marittimo, il potenziamento dei collegamenti con l'entroterra, l'armonizzazione e semplificazione delle procedure amministrative.

Si tratta di azioni che si integrano nelle linee guida

dettate dalla Commissione i cui principi base dell'adeguamento della rete trasportistica, dell'innovazione e dell'interoperabilità dei sistemi sono accompagnati dalla sottolineatura dei profili ambientali.

Tali azioni prioritarie sono state sposate da Autorità di Sistema Portuale nell'ambito della redazione degli indirizzi del DPSS e rappresenteranno l'ossatura della nuova pianificazione che troverà la sua sintesi nei Piani Regolatori.

La rete di trasporto e l'infrastruttura

La Commissione riconosce all'infrastruttura un ruolo determinante, ricordando come non sia possibile realizzare cambiamenti di grande portata nel mondo dei trasporti senza il sostegno di un'adeguata rete e come gli investimenti nell'infrastruttura di trasporto abbiano un impatto positivo sulla crescita economica, creando ricchezza e occupazione, e migliorino gli scambi commerciali, l'accessibilità geografica e la mobilità delle persone e delle merci (COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011.).

Le nuove evoluzioni pianificatorie e programmatiche della politica europea dei trasporti sul lato infrastrutturale hanno trovato oggi una pietra miliare nelle Linee Guida della rete transeuropea dei trasporti, nate dalla revisione del Libro Verde del 2009 e dalla consultazione pubblica del 2010 e adottate con il Regolamento n. 1315 del 2013.

Le linee guida si propongono di creare una rete articolata in due livelli, composta da una rete centrale (core network) di "più alta importanza strategica" all'interno della quale sono inseriti una serie di nodi (core nodes) costituiti da porti, aeroporti, terminal intermodali di maggior rilievo e strategici per l'Unione, da realizzarsi entro il 2030, e da una rete globale di collegamento (comprehensive network) di carat-

tere prevalentemente nazionale e locale, prevista completarsi entro il 2050.

In questa evoluzione il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, con particolare riferimento al porto di Genova, è inserito, nella nuova configurazione, nella rete centrale come core port sul corridoio prioritario Reno - Alpino che va da Genova fino a Rotterdam e che comprende anche la tratta italiana ferroviaria del "Terzo Valico" appenninico. L'interporto di Vado Ligure rientra tra i nodi core intermodale (rail-road terminal) ed il porto di Savona/Vado nella rete comprensive. Ciò a sancire la strategicità del sistema portuale, non solo a livello nazionale, ma anche europeo, quale collegamento tra Liguria e nord Italia, fondamentale per garantire i collegamenti con alcune tra le regioni europee più industrializzate e popolate.

La prossima revisione del Regolamento 1315/2013 e la conseguente possibile estensione della rete europea rappresenta un importante passaggio strategico per il sistema portuale. La possibile estensione del Corridoio Reno-Alpi alla linea ferroviaria Genova - Marsiglia costituirebbe un'importante opportunità per il sistema portuale.

In questo nuovo disegno, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale gioca un ruolo chiave come gateway per i mercati europei per i traffici marittimi internazionali ed in particolare per i traffici Europa-Far East e per quelli sviluppati con i Paesi della costa sud del Mediterraneo, a sostegno delle politiche di vicinato della Commissione che mirano allo sviluppo delle relazioni commerciali e istituzionali con i Paesi terzi.

Particolare rilievo, nella nuova configurazione della rete, assumono il tema della rimozione di quei bott-

leneck fisici e immateriali, quali la limitata accessibilità marittima dei porti nel contesto delle nuove tendenze del mercato marittimo, la mancanza di adeguati collegamenti ferroviari (per quanto riguarda i requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto ferroviario, l'art. 39 del Regolamento 1315/2013 "sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti" prevede la "completa elettrificazione dei binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra; linee merci della rete centrale quali indicate nell'allegato I: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità e la possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 740 m") ad alta capacità tra i nodi della rete, la mancanza di interoperabilità tra i sistemi, che limitano il potenziale dei porti e frenano lo sviluppo del mercato interno europeo nel futuro.

Tra le priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima della rete transeuropea dei trasporti sono dunque ricomprese azioni tese in particolare a "modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura portuale" e a "favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra" (Art.23 del Regolamento 1315/2013). In riferimento alla richiamata esigenza di adeguamento delle opere marittime in ragione delle crescenti esigenze del settore, la Commissione (Comunicazione (2013) 395 "Porti: un motore per la crescita") sottolinea ancora come siano necessari investimenti per adeguare le infrastrutture e gli impianti portuali in funzione dei nuovi requisiti logistici e di trasporto, con specifico riferimento al fenomeno del gigantismo navale.

La Commissione individua il fenomeno dell'aumento dimensionale delle navi come una delle principa-

li evoluzioni del mercato marittimo e la principale esigenza cui i porti devono adeguarsi, affermando come "il settore sia in continua evoluzione e rischi di rendere obsolete le infrastrutture portuali esistenti o far sì che richiedano un miglioramento significativo. Tra i cambiamenti, si registra l'aumento delle dimensioni e della complessità della flotta, in particolare le navi portacontainer di grandi dimensioni" e come "tali trasformazioni esercitano pressioni sull'infrastruttura e gli investimenti, compreso l'ampliamento degli ormeggi, delle banchine, l'aumento della profondità di canali e bacini, nonché una riconfigurazione che consenta di manovrare navi più grandi" (Comunicazione (2013) 395).

Si deve sottolineare in questo senso come il tema del gigantismo navale impatterà più severamente su quei porti gateway, come Genova e Vado, che sono origine/destino delle grandi rotte commerciali transoceaniche, soprattutto quelle Asia-Europa che assorbono la maggior parte della capacità di stiva delle mega navi di nuova costruzione.

Sul versante dell'esigenza di potenziamento dei collegamenti dei porti con l'entroterra, gli orientamenti della Commissione evidenziano ancora una volta come "l'esigenza di adeguate e ben collegate infrastrutture portuali siano essenziali per il mantenimento della competitività dell'Unione Europea rispetto ai mercati mondiali, per migliorare il proprio potenziale di crescita e rendere più sostenibile e inclusivo il sistema dei trasporti europeo a sostegno del mercato interno"(COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011).

In quest'ottica, con particolare riferimento ai sistemi portuali, tra i dieci obiettivi di riferimento per i trasporti individuati nell'ambito del Libro Bianco, la

Commissione si prefigge di “garantire entro il 2050 che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia”.

L'importanza di un collegamento efficiente dei porti con il sistema infrastrutturale e di trasporto terrestre (stradale e ferroviario) è ribadito da una relazione della Corte dei Conti Europea, che nel 2012 ha sottolineato come “i fondi investiti negli impianti portuali dell'UE abbiano un valore aggiunto limitato, se tali impianti non diventano nodi multimodali collegati alle reti di trasporto transeuropee, nazionali e regionali” (Relazione speciale n. 4-2012: “L'uso dei fondi strutturali e del fondo di coesione per cofinanziare infrastrutture di trasporto nei porti marittimi costituisce un investimento efficace?”, confermando come “i porti marittimi rivestano un ruolo importante come centri logistici ma richiedano connessioni efficienti con l'entroterra” per non “diventare bottlenecks della catena logistica internazionale per garantire nel tempo una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico in entrata ed in uscita dal sistema dei trasporti europeo” (COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011).

Ai fini di affrontare queste esigenze e supportare lo sviluppo della rete trasportistica, così come configurata dal nuovo regolamento TEN-T, l'Unione Europea ha messo in campo ingenti risorse finanziarie nel periodo 2014-2020. Sono stati stanziati fondi per 26 miliardi di euro attraverso il “Meccanismo per Collegare l'Europa” (Regolamento (UE) n. 1316/2013 “Meccanismo per collegare l'Europa” CEF-Connecting Europe Facility), triplicando, nonostante il periodo economico congiunturale negativo, il valore dello stanziamento relativo al periodo finanziario

precedente (2007-2013), a dimostrazione del crescente ruolo chiave attribuito al settore dei trasporti come motore dell'economia e dell'occupazione. Nel Giugno 2018 la Commissione Europea ha presentato, quale parte delle proposte per il budget europeo di lungo termine (2021-2027), un adattamento del programma CEF, la cui dotazione dovrebbe rimanere pressoché invariata.

Nel settore marittimo portuale, in coerenza con le citate azioni prioritarie, il CEF supporta investimenti finalizzati principalmente al potenziamento delle connessioni intermodali con l'hinterland, all'ampliamento dell'accessibilità marittima, all'aumento dell'interoperabilità e allo sviluppo di nuove soluzioni energetiche e ambientali, quali ad esempio la fornitura di combustibili alternativi e l'elettrificazione delle banchine.

È da sottolineare come la Commissione intende continuare a concentrare la maggior parte (tra l'80 e l'85%) dei nuovi fondi disponibili sullo sviluppo della rete centrale e dei core nodes (inclusi i porti), attuando una scrematura e una selezione delle proposte che meglio sapranno dare risposta alle esigenze sopra citate e che più fortemente saranno connesse e integrate alla pianificazione europea e nazionale.

In questo senso il concreto accesso ai fondi dipenderà, oltre che dalla rispondenza dei progetti presentati agli indirizzi di politica europea, dalla capacità di selezionare interventi davvero prioritari nell'ambito dei singoli corridoi della rete transeuropea e degli assi nazionali ad essi sottesi. In questo senso lo sforzo di affermazione del ruolo del porto di Genova necessita di una condivisione e di un sostegno a livello nazionale capaci di concretizzare le potenzialità di sviluppo riconosciute a livello europeo.

L'innovazione, le nuove tecnologie e l'interoperabilità

Nell'ambito dell'obiettivo teso al miglioramento della catena logistica, l'intervento della Commissione Europea, in parallelo al potenziamento infrastrutturale, si focalizza sull'accrescimento dell'integrazione, dell'interconnessione e dell'interoperabilità dei servizi di trasporto, anche attraverso gli strumenti di comunicazione telematica, che trova il suo momento fondamentale all'interno del ciclo portuale.

Lo stesso Libro Bianco dei trasporti aveva già a suo tempo sottolineato come la rete transeuropea dei trasporti avrebbe dovuto fare ampio uso degli strumenti delle tecnologie dell'informazione per semplificare le procedure amministrative, consentire l'individuazione e la tracciabilità delle merci, ottimizzare gli appuntamenti intermodali e favorire i flussi di traffico (COM(2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011).

In quest'ottica all'interno del processo di definizione della nuova governance dei corridoi, la Commissione, attraverso il documento "Porti: un motore per la Crescita" (COM (2013) 395), sottolinea come i porti "saranno incoraggiati ad agire come promotori dell'intermodalità", ad esempio adottando le azioni necessarie per fornire informazioni sui flussi di traffico che consentano una migliore organizzazione della logistica intermodale e promuovendo l'adozione di "nuove procedure operative e di coordinamento" nell'ambito della logistica porta a porta.

Nello specifico, la Commissione ha posto speciale enfasi sulla promozione di interfacce uniche interoperabili aventi come finalità la riduzione delle pratiche amministrative e la facilitazione dei traffici, temi sui quali sono in corso di attuazione specifiche di-

rettive, quali la 2010/65, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e all'istituzione delle "Single Windows marittime nazionali".

Quanto appena riportato è sufficiente a comprendere il rilievo che innovazione e tecnologie nel governo dei traffici assumono a livello di politiche comunitarie e come esse costituiscano un nuovo elemento portante della pianificazione dei porti a cui il DPSS dedicherà particolare attenzione.

Il profilo e le prestazioni ambientali

Le strategie dell'Unione Europea indirizzate al miglioramento delle prestazioni ambientali e ad un uso più efficace delle risorse nel settore dei trasporti si inquadrano all'interno della più ampia strategia volta al conseguimento di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva a livello europeo delineata dalla "Strategia Europa 2020" (COM (2010) 2020).

Nella "Strategia Europa 2020" l'Unione europea si pone, per il 2020, l'obiettivo di ridurre del 20% le emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990, di portare al 20% la produzione di energia da fonti rinnovabili e di aumentare, sempre del 20%, l'efficienza energetica.

Tali obiettivi di carattere generale trovano una loro diretta applicazione in sede di politica ambientale dei trasporti, così come definita nel Libro Bianco (COM (2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti - 2011) che mira a rendere sostenibile il sistema in un'ottica di più lungo periodo puntando sul riequilibrio modale, sull'ottimizzazione delle catene logistiche multimodali e sul miglioramento dell'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture.

Si tratta di un insieme di iniziative che dovrebbero consentire di raggiungere entro il 2050 i seguenti

obiettivi ambientali di settore:

- ridurre le emissioni di CO₂ legate ai trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990, ponendo come primo obiettivo la loro riduzione del 20% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008;
- ridurre il rapporto di dipendenza petrolifera delle attività legate ai trasporti;
- la limitazione dell'aumento della congestione.

Tralasciando in questa sede le molteplici iniziative già adottate in materia ambientale dagli organismi europei, vale la pena soffermarsi su alcune azioni concernenti direttamente il settore marittimo e portuale. In particolare l'Unione Europea ha inteso intervenire ai fini della promozione dell'uso di combustibili alternativi agli attuali e nell'uso di energie rinnovabili. Tali interventi si sono sostanziati principalmente nella Direttiva 2012/33 sui limiti al tenore di zolfo nei combustibili marini e nella successiva Direttiva 2014/94 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi.

La prima direttiva fissa il limite massimo di tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo allo 0,1% dal 1° gennaio 2015 nelle zone SECA (Mar Baltico, Mare del Nord e Canale della Manica, stabilite dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) -Convenzione MARPOL – Allegato VI). e allo 0,5% nelle acque territoriali dell'EU a decorrere dal 1° gennaio 2020.

La seconda direttiva viene in supporto al raggiungimento dei già menzionati obiettivi, prevedendo la diffusione di un adeguato numero di punti di rifornimento di combustibili e fonti di energia alternative da conseguire entro il 2025 in via prioritaria all'interno della rete centrale transeuropea e nei core ports marittimi, quali il porto di Genova. In questo contesto, ciascuno Stato membro è chiamato ad adottare

un Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e per la realizzazione della relativa infrastruttura. In particolare, gli Stati sono tenuti a designare i porti marittimi che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL, valutando anche, in via prioritaria attraverso i porti appartenenti alla rete centrale TEN-T, le necessità di fornitura di elettricità alle navi. La stessa nuova rete transeuropea dei trasporti d'altronde annovera tra le principali priorità in tema ambientale la promozione di nuove tecnologie e di combustibili alternativi per il trasporto marittimo, quali in via prioritaria l'utilizzo di GNL e l'elettrificazione delle banchine (Art.23 del Regolamento 1315/2013).

Da ultimo, anche in tema di Valutazione Ambientale Strategica, l'intervento dell'Unione Europea rileva ai fini della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale; infatti la normativa nazionale di riferimento deriva dal recepimento degli indirizzi contenuti nella Direttiva comunitaria 2001/42 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, che ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali negli atti di elaborazione e adozione di piani e programmi come ad esempio il piano regolatore portuale.

Concludendo, in un contesto in cui il tema della sostenibilità ambientale è andato affermandosi e rafforzandosi nel corso degli anni, anche attraverso una serie di interventi normativi e linee guida da parte dell'Unione Europea, l'Autorità di Sistema Portuale ha parallelamente sviluppato e declinato una serie di azioni finalizzate all'aumento della sostenibilità

delle attività portuali che hanno trovato una loro prima organica rappresentazione all'interno del Piano Energetico e Ambientale del Porto in linea con quanto auspicato dalla Commissione Europea ("La Commissione valuta positivamente le iniziative adottate dal settore portuale per promuovere l'eccellenza nella gestione e nelle prestazioni ambientali (...). Alcuni porti hanno già adottato piani per gestire meglio la propria impronta ambientale e tali iniziative dovrebbe essere incoraggiate" COM 2013/395)..

Il nuovo DPSS, unitamente al documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, partendo da questi presupposti, si prefigge di migliorare ulteriormente le prestazioni ambientali del porto, in un contesto di ampia scala e di medio-lungo periodo, traguardando obiettivi e finalità che impattino in maniera decisiva sul futuro modello di sviluppo del porto.

La pianificazione strategica nazionale

La pianificazione e la programmazione di livello nazionale in materia portuale e logistica sono sviluppate principalmente nei documenti presi quale riferimento dal modificato articolo 5 comma 1 -bis . della L84/94, che cita: "Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica".

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica è stato approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 26 agosto 2015, in attuazione delle previsioni dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia").

Partendo dall'analisi del settore portuale e logistico italiano, il piano propone una strategia basata su quattro assunti: il riconoscimento del sistema portuale e logistico come elemento fondamentale per la ripresa economica del Paese; come strumento attivo di politica euro-mediterranea; come elemento portante della politica di coesione; come garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

Nel documento si ribadisce l'importanza di investire su modalità sostenibili, sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici soprattutto con le nuove tecnologie, in coerenza con la programmazione comunitaria.

Per la realizzazione degli obiettivi sono definite 10 azioni che hanno anche una specifica rilevanza per la pianificazione portuale di Genova e di Savona-Vado. Le dieci azioni previste mirano alla semplificazione e alla velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi; all'efficienza dei servizi portuali e all'aumento della competitività degli operatori. Altre misure appaiono dirette al potenziamento infrastrutturale dei porti, all'incremento dell'accessibilità via mare e via terra, all'integrazione delle catene logistiche e al miglioramento dei servizi di trasporto. Una particolare attenzione è mirata alla sostenibilità ambientale e all'efficientamento energetico. Infine altre misure riguardano il sostegno all'innovazione tecnologica e scientifica, alla gestione, al coordinamento e alla governance tra i soggetti portuali.

Per quanto riguarda il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un dibattito sugli obiettivi e sulle strategie per le politiche infrastrutturali nazionali attraverso il documento “Connettere l’Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica”. I contenuti di questo documento sono stati ripresi nell’allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato ad aprile 2016, che costituisce il quadro strategico e programmatico entro il quale si innesta il processo di riforma strutturale. Da allora gli stessi contenuti sono stati aggiornati nei successivi allegati.

L’ultimo testo di riferimento risulta l’Allegato VIII dal titolo “Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia”, unito al Documento di Economia e Finanza 2019.

L’Allegato VIII, nella lettura dello stato di fatto del sistema portuale propone alcuni aggiornamenti rispetto al PNSPL del 2015, e nella definizione delle strategie e azioni della Politica delle infrastrutture e dei trasporti, propone quattro pilastri e 7 pacchetti di interventi.

Di questi indirizzi operativi, alcuni riguardano il sistema della portualità e degli interporti:

- ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali;
- tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale;
- miglioramento accessibilità marittima;
- interventi selettivi per l’ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro.

Coerentemente con gli obiettivi e le strategie definite, gli interventi di sviluppo relativi ai porti sono articolati sulla base dei seguenti programmi trasversali:

- aumento selettivo e/o razionalizzazione della ca-

pacità portuale e dell’accessibilità marittima: è previsto un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container, laddove necessario per il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali, e la possibilità di accogliere navigli di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;

- attività industriali nei porti: il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti;

- digitalizzazione della logistica e ICT: il programma si inserisce nell’ambito delle azioni già intraprese negli ultimi anni, con risultati eccellenti in termini di efficientamento della catena logistica anche grazie all’implementazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e della Piattaforma Logistica Nazionale. Il programma va esteso a tutti i porti core e comprensive italiani;

- efficientamento energetico ed ambientale: il programma prevede l’individuazione di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, per sviluppare le tematiche relative all’efficientamento, al consumo energetico e all’innovazione tecnologica applicata alla riduzione delle emissioni inquinanti;

- manutenzione del patrimonio pubblico demaniale: il programma ha l’obiettivo di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale;

- ultimo miglio stradale: il programma prevede il miglioramento dell’accessibilità stradale di alcuni porti italiani, per agevolare la loro penetrazione di mercato nelle catchment area di riferimento;

- ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni

alla rete dei porti: il programma prevede di ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, con una serie di interventi coordinati, per conseguire condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l'innalzamento terrestre dei container, in primo luogo tramite ferrovia. Parallelamente alla dotazione infrastrutturale, è necessario agire anche sulla semplificazione e snellimento delle regole relative ai vari anelli della catena - terminalizzazione, manovra, trazione - nonché su un sistema di incentivi certi, duraturi e proporzionati, che consentano di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili.

Waterfront e servizi croceristici e passeggeri: il programma prevede una serie di interventi di adeguamento dei servizi di accoglienza a terra, e di sviluppo dei terminal crociere laddove necessario, intervenendo anche sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani.

La definizione degli obiettivi e delle strategie nel contesto specifico del Mar Ligure Occidentale illustrate nei paragrafi successivi evidenzia la piena condivisione di quanto delineato nella programmazione di livello sovraordinato e assume articolazioni in coerenza con quanto appena illustrato.

Obiettivi

Secondo quanto richiesto dalla normativa vigente il II DPSS deve definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici del processo di pianificazione da porre in essere per rispondere alle esigenze degli operatori logistico-portuali, alle tendenze che caratterizzano il mercato, alle politiche nazionali e internazionali nel campo dei trasporti e della logistica e alle particolari esigenze dei diversi territori.

Come si è detto l'analisi delle diverse componenti del sistema ha consentito di evidenziare una serie di criticità, comuni per i due scali, che riguardano sia profili legati all'operatività degli scali sia profili legati agli attuali strumenti di pianificazione e gestione deducibili dalle esperienze vissute nella gestione dei Piani Regolatori vigenti.

Dalla valutazione di tali criticità in relazione alle esigenze degli operatori logistici e portuali, dalla lettura delle tendenze che caratterizzano il mercato marittimo e portuale e dagli indirizzi delle politiche comunitarie e nazionali nel campo dei trasporti e della logistica, derivano gli obiettivi generali individuati dal DPSS per lo sviluppo del Sistema che consistono in:

- aumento della competitività del sistema;
- sostenibilità delle attività portuali;
- aumento di valore per il territorio.

Tali obiettivi sono volti in primo luogo a sviluppare il ruolo di nodo strategico della rete nazionale ed europea dei trasporti che il sistema portuale già esprime, forte della sua posizione baricentrica rispetto ai mercati di interesse e della sua localizzazione sui

principali assi e corridoi di collegamento internazionale. La difesa e lo sviluppo di tale ruolo non possono concretizzarsi se non attraverso una pianificazione integrata di sistema, che si sviluppi anche attraverso il dialogo tra istituzioni e tra mondo pubblico e privato.

In tale prospettiva vengono di seguito delineati i contenuti degli obiettivi soprarichiamati.

Aumento della competitività del Sistema Portuale

La costituzione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale richiede una riflessione in termini di offerta dell'infrastruttura innovativa rispetto a quanto tradizionalmente considerato per gli scali di Genova e Savona-Vado.

Il completamento dei grandi interventi previsti dai vigenti PRP di scalo (Terminal Bettolo, Ronco-Canepa, Piattaforma di Vado) consentirà infatti di raggiungere una capacità di movimentazione per il traffico di merci containerizzate tra 5 e 6 milioni di TEUS. Inoltre, l'unione degli scali consente di rafforzare la vocazione multibusiness del sistema portuale, rendendolo competitivo per tutte le tipologie di traffico merci (convenzionali, rinfuse, container) e passeggeri (crociere e traghetti) e salvaguardando la componente industriale legata all'attività di costruzione e riparazione navale.

Va ricordato che già oggi sono presenti negli scali del sistema tutti i principali operatori del settore marittimo, con concessioni che in buona parte dei casi coprono un orizzonte temporale legato a piani d'impresa di lungo periodo dando stabilità alla capacità produttiva del sistema.

In tale prospettiva di vocazione multibusiness l'obiettivo di aumento della competitività deve essere inteso come: rafforzamento del posizionamento

competitivo del sistema portuale, tramite una sua sempre maggiore integrazione nelle reti infrastrutturali di collegamento con il mercato contendibile; potenziamento della capacità produttiva finalizzata a traffici commerciali (con particolare riferimento a contenitori, passeggeri e rotabili); valorizzazione dei traffici convenzionali, rinfusieri e prodotti speciali, nell'ambito dei quali sono ricompresi i depositi chimici e i depositi di Gas Naturale Liquefatto (GNL); potenziamento e razionalizzazione del settore industriale con particolare riferimento a cantieristica e riparazioni navali.

In tutte le sue accezioni tale obiettivo deve essere perseguito sia attraverso interventi infrastrutturali, sia tramite azioni in campo organizzativo, gestionale e tecnologico.

La competitività del sistema portuale non può prescindere dalla realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali (ferro e gomma) previsti oltre l'ultimo miglio di collegamento al porto e si gioca, tuttavia, sempre più su profili organizzativi e di velocizzazione/fluidificazione dei flussi.

Se infatti per capacità produttiva del sistema porto si intende il livello massimo di movimentazione di traffici e di sviluppo di attività che possono essere ottenuti, dati i fattori di "produzione" ed i vincoli del contesto sociale e tecnico, è immediato comprendere come vi siano diversi elementi che possono influire sui processi produttivi e come l'aumento della capacità possa declinarsi sotto molteplici profili.

Nel caso del Sistema del Mar Ligure Occidentale gli scali sono già strutturati per rispondere alle attuali e prospettive esigenze del mercato (i.e. nave di progetto di ultima generazione) nel settore del traffico containerizzato, avendo nel corso degli ultimi

anni realizzato importanti investimenti in termini di realizzazione di banchine e adeguamenti di fondali per rispondere alle mutate esigenze degli operatori. In tale settore, in tal senso, l'aumento della capacità produttiva potrà svilupparsi prioritariamente attraverso interventi di adeguamento delle condizioni di accessibilità e di protezione, che possono determinare immediati riflessi sulla capacità produttiva del sistema e sulla sua competitività, migliorando la manovrabilità dell'attuale naviglio e ponendo le condizioni per accogliere le navi di progetto ad oggi individuate. Nella prospettiva di un rafforzamento della vocazione multibusiness del sistema, deve essere valutata la possibilità di consolidare, come già richiamato, sia i traffici commerciali, sia il traffico passeggeri, che potranno essere favoriti sia dagli interventi di adeguamento dell'accessibilità marittima, sia attraverso il reperimento di nuovi accosti. Deve infine essere considerata la necessità di investimenti per il consolidamento delle attività industriali, sia con riferimento al settore di costruzioni e riparazioni navali, sia con riferimento al refit di grandi yacht e imbarcazioni da diporto.

L'aumento della competitività, come già accennato, può essere poi perseguito attraverso un complesso di soluzioni materiali e immateriali, pubbliche e private che possono contribuire a rendere più fluido e rapido l'inoltro delle merci lungo gli assi ferroviari e stradali.

Nella prospettiva strategica sopra delineata il sistema portuale, già centrale nella logistica del Nord Italia, può confermare e potenziare la propria posizione sul mercato.

Va ricordato infatti che l'innovazione normativa derivante dalle modifiche alla legge 84/94 intervenute

nel 2016 e le prescrizioni in termini di contenuti previste per il DPSS hanno posto l'accento sulla proiezione dei sistemi portuali oltre l'ambito territoriale strettamente inteso. In questa prospettiva il sistema del Mar Ligure Occidentale deve porsi l'obiettivo di diventare centrale nel sistema logistico del proprio hinterland di riferimento e di allargare quest'ultimo oltre i confini nazionali, date anche le dotazioni infrastrutturali ferroviarie che si stanno realizzando e che metteranno i porti di Genova e Savona-Vado nelle condizioni di ampliare il proprio ambito geografico di riferimento.

L'integrazione nelle reti logistiche internazionali diventa un presupposto indispensabile per il mantenimento e l'incremento della competitività, tenuto conto della posizione baricentrica del Sistema lungo i corridoi internazionali e del suo ruolo di porta di

accesso ai mercati europei.

Da un lato il completamento di grandi interventi infrastrutturali, quali il Terzo Valico, consentirà di avvicinare il sistema portuale ai suoi mercati potenziali e integrarlo maggiormente nel contesto logistico europeo, dall'altro si deve necessariamente ipotizzare di poter superare la debolezza del sistema infrastrutturale del nord Italia attraverso lo sviluppo di politiche di sistema e azioni istituzionali coordinate, che promuovano il completamento di importanti interventi infrastrutturali sulle reti.

In questo contesto operativo l'assetto organizzativo del Sistema riveste un ruolo strategico fondamentale, rispetto al quale AdSP svolge o un ruolo strategico di coordinamento, anche attraverso la capillare diffusione di "infostrutture" che consentano una più efficiente distribuzione delle merci lungo la rete lo-

OBIETTIVO 1

Aumento della competitività del sistema portuale

- ▣ Vocazione multibusiness del sistema portuale
- ▣ Centralità nel sistema logistico dell'hinterland di riferimento
- ▣ Estensione del mercato di riferimento oltre i confini nazionali

OBIETTIVO 2

Sostenibilità delle attività portuali

- ▣ Crescita del sistema portuale sensibile al contesto territoriale di riferimento
- ▣ Riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive portuali
- ▣ Valorizzazione della intermodalità

OBIETTIVO 3

Aumento di valore per il territorio

- ▣ Potenziamento delle componenti economiche ed occupazionali:
- ▣ Valorizzazione della coesistenza tra attività portuali e urbane

Figura43
Gli Obiettivi del Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

gistica.

Inoltre, fondamentale per la competitività del Sistema, come meglio indicato nel seguito, è il ricorso a strumenti, quali le Zone Logistiche Semplificate, che consentano di delineare l'ambito geografico entro il quale stabilire relazioni, connessioni e forme di collaborazione con gli attori logistici presenti sui territori e i mercati.

Sostenibilità della attività portuali

La competitività del sistema non può ad oggi essere sostenuta in assenza di una crescente sensibilità al contesto territoriale di riferimento e alla vivibilità della città portuale.

La sostenibilità delle attività portuali rientra a pieno titolo nel percorso decisionale e di individuazione di strategie di crescita del porto. L'obiettivo della "sostenibilità" intende integrare la crescita economica, in questo caso trainata dal sistema porto, nel contesto urbano e naturale nel quale si sviluppano le attività produttive.

Se, in termini generali, per sostenibilità ambientale si intende la capacità di valorizzare l'ambiente in quanto "elemento distintivo" del territorio, garantendo al contempo la tutela e il rinnovamento delle risorse naturali e del patrimonio, nell'ambito della pianificazione portuale tale elemento si declina nella complessiva valorizzazione del territorio portuale e nello sviluppo di politiche energetiche, ambientali e di intervento (riequilibrio modale, ottimizzazione reti logistiche, elettrificazione banchine, allontanamento dal contesto urbano di prodotti speciali, etc.) volte a creare effetti positivi e a ridurre gli impatti ambientali anche sul contesto urbano circostante.

Ma ciò vuol dire anche individuare politiche di gestione che consentano di compatibilizzare la neces-

sità di ridurre l'impatto ambientale di tutte le attività produttive con la programmazione ed efficienza degli operatori portuali.

Le scelte pianificatorie infatti non devono essere intese come interventi di mero risarcimento ma devono concretizzarsi in continui percorsi di valorizzazione del territorio, laddove esso assume i connotati urbani, e in azioni di sviluppo produttivo sempre più attento alla tutela di ambiente e territorio.

Aumento di valore per il territorio

Gli obiettivi sopra richiamati sfociano quasi naturalmente nel trasversale fine di creare valore per il territorio. Infatti le azioni volte al potenziamento della competitività del sistema e alla sostenibilità delle attività portuali possono riflettersi su un potenziamento delle componenti economiche ed occupazionali del sistema.

La crescita e la specializzazione delle attività industriali, il ruolo dei crocieristi, la valorizzazione e specializzazione della forza lavoro, l'insediamento di "nuove" attività logistiche non possono che consentire un miglioramento della qualità della vita, che può in parallelo essere favorito da azioni di riqualificazione di aree portuali fruibili/aperte al pubblico, valorizzando la coesistenza tra attività portuali e urbane.

Infatti una moderna visione della competitività portuale deve passare attraverso una condivisione allargata del "progetto" portuale in quanto riconosciuto come motore di sviluppo economico e sociale, nel rispetto degli equilibri del territorio. In tale prospettiva la relazione tra porto e territorio diviene elemento di competitività del sistema, gli effetti della quale si rivolgono non solo alla comunità portuale ma all'intera comunità cittadina.

Strategie Operative

Le strategie per il perseguimento degli obiettivi descritte nei paragrafi che seguono intendono quindi rispondere sotto molteplici punti di vista alle esigenze che nel tempo ha assunto il rapporto tra sistema portuale e territori di riferimento.

Si tratta in particolare di strategie, meglio descritte nei paragrafi che seguono, rivolte ad un miglioramento dei sistemi infrastrutturali (nella componente materiale e immateriale) e all'innovazione delle politiche e dei processi di gestione, che possono essere schematizzate come segue:

- strategie di intervento, che riguardano le azioni che possono essere poste in essere per: migliorare

l'accessibilità marittima e terrestre e potenziare le dotazioni infrastrutturali degli scali; garantire la vocazione multibusiness del sistema attraverso gli adeguati interventi a supporto del traffico commerciale e dell'attività industriale;

- strategie di governance, che individuano le possibili azioni da perseguire per: valorizzare la componente lavoro legata al porto e alla sua filiera; potenziare le sinergie tra contesto portuale e contesto urbano;

- strategie di gestione, che riguardano le azioni che possono essere messe in campo per rendere più efficienti gli strumenti atti a regolare la gestione delle attività portuali.

STRATEGIE		OBIETTIVI		
		Competitivita'	Sostenibilita'	Valore per il territorio
... DI INTERVENTO	ACCESSIBILITA'			
	INNOVAZIONE E RETI			
	POTENZIAMENTO DELL'OFFERTA PORTUALE			
... DI GOVERNANCE	FORMAZIONE E LAVORO			
	CONDIVISIONE			
... DI GESTIONE	FLESSIBILITA'			

Figura44
Sintesi delle strategie operative del
Sistema Portuale del Mar Ligure
Occidentale

Accessibilità

La principale strategia di intervento individuata dal DPSS è finalizzata a potenziare le condizioni di accesso al sistema portuale.

In primo luogo, essa consiste nella creazione di condizioni ottimali per l'accessibilità marittima attraverso interventi di modifica delle opere di protezione e interventi di dragaggio che consentano un accesso agli scali del sistema ed una manovrabilità interna agli stessi tali da soddisfare in massima sicurezza e in condizioni economiche concorrenziali le esigenze di traffico navale caratterizzato da dimensioni crescenti del naviglio, sia per la componente merci sia per quella passeggeri. Tali interventi, necessari per rispondere all'accelerato fenomeno del "gigantismo navale", potranno garantire la piena operatività a navi di dimensioni maggiori, oltre i 24.000 TEU, consentendo agli scali del sistema di potenziare la loro capacità attrattiva per i grandi flussi transcontinentali di merci.

Le azioni progettuali che dovranno essere ricomprese nei layout dei futuri PRP di scalo riguardano:

- per lo scalo di Genova: realizzazione della nuova opera di protezione del bacino di Sampierdarena; potenziamento dell'imboccatura del bacino portuale di Prà; realizzazione della nuova torre piloti;
- per gli scali di Savona e Vado: per il porto storico di Savona, adeguamento delle opere a mare al fine di consentire il mantenimento degli attuali livelli di traffico e occupazione, consentendo l'accolto di navi ambientalizzate di ultima generazione; per il porto di Vado Ligure, completamento delle infrastrutture portuali già previste dal PRP vigente e dall'Accordo di Programma della piastra multifun-

zionale e adeguamento delle banchine per migliorare la fruibilità alla luce delle emergenti necessità; in entrambi i casi si tratta di interventi di adeguamento delle opere di protezione per migliorare la fruibilità delle banchine, potenziarne la capacità produttiva, e garantire livelli di sicurezza sempre maggiori, nonché per garantire la fruibilità e la protezione delle tratti di litorale sempre più spesso danneggiati da mareggiate di particolare intensità.

Per potenziare le condizioni di accesso del sistema è inoltre necessario integrare l'accessibilità marittima con quella terrestre a livello portuale - locale e di area vasta, al fine di migliorare le connessioni stradali e ferroviarie sia con le infrastrutture esistenti sia con quelle appena avviate o comunque progettate, quali il Terzo Valico ferroviario e gli interventi sulla rete autostradale.

Conseguentemente le azioni da intraprendere consistono nell'ultimare interventi di connessione di ultimo miglio e pianificare nuove soluzioni infrastrutturali, tecnologiche e gestionali al fine di decongestionare la strada e aumentare progressivamente la quota di traffico su ferro.

In tal senso, tra le prime azioni da implementare nei PRP di scalo per quanto riguarda il traffico su gomma, vanno ricordate:

- per lo scalo di Genova: gli interventi del Programma Straordinario nel bacino di Sampierdarena, che consentiranno una migliore separazione tra i flussi portuali e il traffico urbano; la realizzazione nel bacino di Prà del Nuovo viadotto di collegamento con l'autostrada, che consentirà la liberazione di importanti aree necessarie al completamento dello scalo ferroviario;
- per gli scali di Savona e Vado: completamen-

to della prima fase del nuovo collegamento di Savona con l'Aurelia-bis, che risolve solo parzialmente l'interferenza con il traffico urbano e definizione e realizzazione degli interventi di seconda fase che comprendano anche il riposizionamento del casello di Albisola Superiore; la realizzazione del nuovo casello autostradale di Vado Ligure per evitare l'attraversamento della strada a Scorrimento Veloce da parte del traffico portuale; il tutto da implementare con l'individuazione di idonee aree di sosta per automezzi pesanti.

Rispetto alle infrastrutture ferroviarie andranno a costituire l'assetto dei nuovi piani, in primo luogo:

- per lo scalo di Genova: nel bacino di Sampierdarena il potenziamento e ammodernamento dello scalo di Parco Fuorimuro e il collegamento tra il compendio Sanità/Bettolo e parco del Campasso (Parco Rugna); nel bacino di Prà il completamento del layout di progetto e raddoppio del collegamento tra il terminal e la stazione arrivi/partenze;
- per gli scali di Savona e Vado: il potenziamen-

to Scalo Merci di Parco Doria nel bacino di Savona; il completamento Terminal Ferroviario Intermodale alle spalle della piattaforma di Vado, che potrà funzionare da interfaccia anche per altre realtà portuali ed industriali del territorio; l'ammodernamento dell'impianto di Vado Ligure ZI.

Infine, la strategia dell'accessibilità non deve rivolgersi solamente agli aspetti strettamente legati alla logistica portuale ma deve tener conto anche della necessità di valorizzare le interazioni tra contesto produttivo e realtà urbana andando a individuare nuove soluzioni per la fruibilità gli ambiti di interazione città - porto, con particolare riferimento a quegli ambiti che svolgono una funzione di cerniera tra attività urbane e attività strettamente portuali.

La creazione di nuove condizioni di accessibilità rappresenta uno strumento essenziale per confermare e sviluppare il ruolo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale quale capolinea delle principali rotte e si inserisce a pieno titolo nelle strategie adot-

ACCESSIBILITÀ

Potenziare le condizioni di accesso al sistema portuale

Competitività - Sostenibilità - Valore per il territorio

- ❑ accessibilità marittima in risposta alla crescita delle dimensioni delle navi
- ❑ accessibilità terrestre a livello portuale - locale e di area vasta
- ❑ decongestionamento e riduzione delle esternalità anche a beneficio dell'efficienza del ciclo del trasporto
- ❑ valorizzazione delle interazioni tra contesto produttivo e realtà urbana

INDIRIZZI DI AZIONE

- ❑ realizzare/adeguare le opere di protezione a mare, migliorare navigabilità interna e capacità di accosto attraverso lo sviluppo dei piani di dragaggio;
- ❑ ultimare interventi di connessione di ultimo miglio e pianificare nuove soluzioni infrastrutturali, tecnologiche e gestionali al fine di decongestionare la strada e aumentare progressivamente la quota di traffico su ferro;
- ❑ individuare nuove soluzioni per la fruibilità gli ambiti di interazione città - porto

Figura45
Strategie operative
Accesibilità

tate a livello europeo dai principali scali.

L'accessibilità marittima in particolare favorirà un aumento della competitività (capacità di accoglienza e movimentazione per le grandi navi di ultima generazione) e consentirà, in sinergia con gli interventi previsti sulle infrastrutture di collegamento via terra, un miglioramento dell'integrazione nelle reti internazionali.

Inoltre, in termini di sostenibilità consentirà un decongestionamento delle infrastrutture che, oltre a generare un beneficio per l'efficienza del ciclo del trasporto, dovrebbe produrre una riduzione delle esternalità (ad esempio in termini di emissioni) sui territori circostanti, che potrà ulteriormente essere favorita dall'individuazione di interventi capaci di migliorare la fruibilità di ambiti di interazione tra porto e città.

È evidente che le azioni soprarichiamate, andando a costituire un disegno unitario, non possono che generare un aumento di valore per il territorio consentendo un mantenimento e sviluppo delle attività

produttive portuali compatibile con le caratteristiche e le necessità dei territori circostanti.

Innovazione e Reti

La seconda strategia d'intervento individuata dal DPSS si concentra sull'organizzazione di processi e relazioni, attraverso l'individuazione di interventi di innovazione procedurale, tecnologica e organizzativa. In particolare lo sviluppo delle "infostrutture" consentirà di razionalizzare l'interscambio documentale assicurando al contempo una fluidificazione dei traffici, che consentirà di ottimizzare l'utilizzo degli spazi portuali e permetterà di gestire una maggiore quantità di traffici con un relativo incremento di aree a terra. L'innovazione, in questi termini, oltre ad incrementare la capacità produttiva del Sistema comprimendo i tempi di sosta delle merci, crea le condizioni per una continuità di informazioni e una maggiore integrazione dello stesso nella rete internazionale dei trasporti. Tali profili sono trattati con maggior dettaglio nel successivo paragrafo dedicato

Sostenibilità - Competitività - Valore per il territorio

INNOVAZIONE E RETI Organizzare processi e relazioni

- minore congestione stradale con ritorni positivi sul territorio
- attenzione sulla competitività dell'intero ciclo del trasporto
- migliore posizionamento sul mercato interno nazionale
- aumento dell'attrattività verso nuovi mercati marittimi e terrestri

INDIRIZZI DI AZIONE

- potenziare le infrastrutture immateriali quali PLN, PCS, Corridoi Logistici
- sviluppare strumenti, tra cui le ZLS, attraverso nuove e positive relazioni con i territori urbani e di area vasta
- implementare le modalità di connessione fra gli attori logistici ed Enti locali presenti sui territori e i mercati di riferimento

Figura46
Strategie Operative
Innovazione e Reti

alle strategie per la logistica.

Nei termini sopra esposti le azioni relative alla fluidificazione dei processi documentali sono complementari alle azioni relative al potenziamento dell'accessibilità e necessitano di un coinvolgimento di più soggetti, sia istituzionale sia privati, al fine di armonizzare gli interventi infrastrutturali e favorire una più completa tracciabilità delle merci, consentendo di ottimizzare l'organizzazione dei traffici e di rendere più efficiente anche l'uso delle attuali infrastrutture.

Da un lato si tratta di addivenire ad un coordinamento istituzionale fra territori che pianifichino gli investimenti avendo a riferimento un sistema logistico complesso. Dall'altro si tratta di sviluppare la tecnologia al servizio dei trasporti e dei connessi adempimenti e funzioni. Un significativo paradigma in tal senso può essere rappresentato dal corridoio Genova Rotterdam dove il maggiore o minore livello di coordinamento fra istituzioni e fra operatori potrà avvantaggiare alcuni porti e aree produttive anche a discapito di altre.

Oltre alla componente dell'organizzazione del flusso logistico la strategia dell'innovazione si declina anche in azioni a carattere ambientale, finalizzate a individuare interventi volti a ridurre l'impatto delle operazioni portuali. Tra questi si rammentano interventi quali l'elettificazione delle banchine e la possibilità di realizzare impianti di GNL, che consentiranno di compatibilizzare i traffici marittimi con l'ambiente circostante, perseguendo tra l'altro precisi obiettivi stabiliti in sede europea.

Nei termini soprarichiamati, e più ampiamente descritti nel seguito, la strategia dell'innovazione e dell'integrazione nelle reti, ponendo l'attenzione sul

potenziamento della competitività dell'intero ciclo dei trasporti, consentirà una minore congestione stradale con ritorni positivi in termini di esternalità sul territorio.

Inoltre, favorire un migliore posizionamento sul mercato nazionale e un aumento dell'attrattività verso nuovi mercati marittimi e terrestri, evitando contestualmente un incremento del congestionamento delle infrastrutture, non può che generare un ritorno positivo in termini di valore per il territorio.

Potenziamento dell'offerta portuale

L'ultima strategia di intervento riguarda il potenziamento dell'offerta portuale del sistema.

Come si è detto la potenzialità di offerta del sistema portuale con l'entrata in funzione delle infrastrutture in corso di completamento (Terminal di Vado e Bettolo) raggiungerà per quanto concerne il traffico di merci containerizzate circa 6 milioni di TEUS.

In questo contesto potranno essere valutate limitate espansioni di aree e banchine da destinare a tale tipologia di traffico, in base all'evoluzione di mercato e all'organizzazione logistica dei terminal, pur non incidendo sulla linea di costa.

Il potenziamento dell'offerta per il traffico containerizzato e le altre componenti commerciali si declina prioritariamente nel favorire, nei termini decritti nelle precedenti strategie, la massima fruibilità delle infrastrutture presenti in modo da mantenere e aumentare il trend di crescita dei traffici consolidando la posizione degli scali nel sistema logistico nazionale e internazionale.

A livello di pianificazione strategica occorre però sottolineare la necessità di affrontare una riflessione

sulla possibilità di realizzare nuove opere dedicate al settore in crescita del traffico passeggeri e al consolidamento della capacità industriale rappresentata dalla cantieristica navale, che costituiscono uno dei settori con maggior impatto in termini di occupazione oltre a creare i presupposti per una razionalizzazione e un potenziamento della movimentazione di rotabili/merci convenzionali e rinfuse solide e liquide ambientalmente compatibili.

In particolare, per quanto concerne il settore crocieristico si pone la necessità di verificare a livello di PRP di scalo la possibilità di individuare nuovi accosti idonei ad accogliere navi da crociera di ultima generazione.

Per quanto concerne il settore industriale, in particolare per lo scalo di Genova, si deve richiamare in primo luogo il progetto di potenziamento del polo di Sestri Ponente, per il quale è stata inserita nel Programma Straordinario la realizzazione di una seconda fase del progetto di potenziamento dello stabilimento di Fincantieri che consentirà di dotare lo

stesso di nuovi bacini e nuovi accosti idonei a ospitare le navi di tonnellaggio maggiore, permettendo al contempo di completare un'operazione di messa in sicurezza del territorio sotto il profilo idrogeologico. Per il porto di Savona-Vado la pianificazione strategica dovrà prevedere spazi a terra e a mare che rispondano alle esigenze operative dei terminal commerciali la cui attività, oggi, è costretta a causa dell'attuale configurazione dello scalo e delle ridotte dimensioni dello stesso. Fondamentale, inoltre, risulta la possibilità di definire all'interno e all'esterno del porto nuovi spazi che possano anche essere sfruttati per la sosta temporanea degli automezzi.

Nell'ambito dell'offerta portuale potranno poi essere contemplati nuovi spazi a servizio delle attività commerciali, anche tramite la conversione di funzioni esistenti, oltre a essere approfondite alcune ipotesi per la collocazione di prodotti speciali, siano essi i depositi di prodotti chimici, di Gas Naturale Liquefatto (GNL) o altre tipologie di nuovi carburanti/prodotti energetici, a servizio dell'ambientalizzazione

POTENZIAMENTO DELL'OFFERTA PORTUALE

Creare le condizioni per accogliere la domanda crescente

- razionalizzare l'utilizzo del suolo demaniale e prevedere ipotesi di ricollocazione di funzioni non compatibili
- ottimizzare l'utilizzo degli spazi e le loro connessioni con riferimento all'offerta per i traffici containerizzati
- potenziare gli spazi da dedicare alle altre categorie funzionali in crescita

INDIRIZZI DI AZIONE

- Sviluppare approfondimenti urbanistici, tecnici e ambientali per il potenziamento dell'offerta dedicata a passeggeri e alla cantieristica navale
- portare avanti i confronti con gli attori coinvolti per verificare le ipotesi di ricollocazione di funzioni incompatibili
- sviluppare azioni di governance e promuovere interventi al fine di ottimizzare l'utilizzo degli spazi e le connessioni

Competitività - Valore per il territorio

*Figura47
Strategie Operative
Potenziamento dell'offerta portuale*

delle attività portuali.

Formazione e Lavoro

Oltre alle sopra esposte strategie di intervento il DPSS propone poi per il perseguimento degli obiettivi individuati due strategie di governance, la prima delle quali dedicata allo sviluppo di azioni volte a favorire formazione e lavoro, intesi come elementi indispensabili per la crescita e lo sviluppo non solo del contesto portuale ma del territorio in senso lato. In tale prospettiva è indispensabile valorizzare la componente occupazionale del porto e della filiera nei territori, anche accompagnando con politiche ad hoc le trasformazioni connesse all'innovazione tecnologica dei processi. In particolare è possibile, grazie anche alla normativa vigente che consente di investire in piani di formazione, attivare percorsi formativi lungo tutto il processo e nei singoli comparti produttivi.

La promozione di attività di formazione inoltre non può che favorire ed aumentare la consapevolezza

di tutti gli stakeholder del valore delle professioni e delle competenze presenti nel contesto portuale.

A titolo esemplificativo possono essere richiamati come possibili indirizzi di azione:

- l'individuazione delle figure professionali necessarie all'attività portuale e il conseguente indirizzo con programmi ad hoc dell'offerta formativa;
 - l'implementazione e l'attrazione sul territorio di quelle attività, legate alla movimentazione di merci e passeggeri, con un maggiore valore per il territorio.
- Quanto sopra non può essere disgiunto da un'attività di promozione volta a valorizzare gli impatti economico sociali connessi al processo produttivo legato alla filiera portuale alla realizzazione delle opere infrastrutturali.

A tal fine AdSP ha provveduto a richiedere un'implementazione dello Studio di Impatto socio economico sviluppato nel 2016 per il porto di Genova al fine di avere una fotografia aggiornata dell'impatto diretto-indiretto-indotto della filiera portuale del Sistema, sia a livello regionale sia nazionale, attraverso

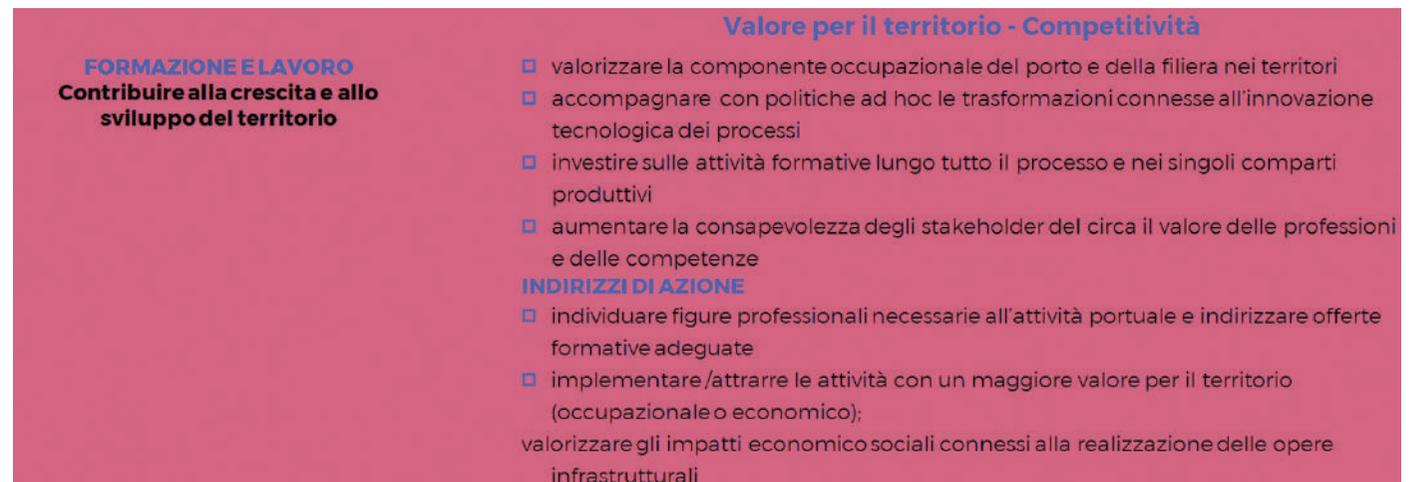


Figura48
Strategie operative
Formazione e Lavoro

una stima degli effetti prodotti sulle singole regioni quale risultato delle interdipendenze settoriali.

Condivisione

La seconda strategia di governance articola il concetto di “condivisione” intesa come indispensabile strumento per potenziare le sinergie tra il contesto operativo portuale e il contesto urbano di riferimento.

In tal senso sviluppare un processo di condivisione non soltanto di spazi ma anche di obiettivi di sviluppo è indispensabile per superare una concezione di dicotomia tra città e porto che ha in parte accompagnato l’esperienza dei precedenti Piani Regolatori Portuali.

Nell’ottica di una complessiva creazione di valore per il territorio, il cambiamento proposto si fonda sulla compartecipazione di porto e territorio nell’individuare percorsi di crescita reciproci in luogo di una mera logica di “compensazione e negoziazione”. Intervenire con maggiore efficacia sulle dinamiche

di interazione tra realtà urbana e portuale può consentire di valorizzare i territori demaniali quale patrimonio collettivo per innalzare la qualità dei luoghi e l’efficacia dei servizi.

L’elaborazione dei futuri PRP di scalo pertanto dovrà svilupparsi anche attraverso la continua implementazione di positivi percorsi di condivisione con tutti gli stakeholder pubblici e privati presenti sul territorio. Tali percorsi sono peraltro già stati avviati nella fase di elaborazione del presente Documento di Pianificazione Strategica, essendo indispensabile condividere i contenuti strategici al fine di impostare correttamente un processo di pianificazione molto articolato che impegnerà l’amministrazione nei prossimi anni.

Va ricordato infatti che, a valle dell’approvazione del DPSS, la norma prevede che si proceda con la redazione dei PRP di scalo accompagnata dalla Valutazione Ambientale Strategica. Tale procedura consentirà, attraverso momenti di confronto dettati anche dalle normative vigenti, di declinare a livello

CONDIVISIONE
Potenziare le sinergie tra il contesto operativo portuale e il contesto urbano di riferimento

Sostenibilità - Valore per il territorio

- intervenire maggiormente sulle dinamiche di interazione tra città e porto
- individuare percorsi di crescita reciproci in luogo di una mera logica di “compensazione e negoziazione”
- valorizzare i territori demaniali quale patrimonio collettivo per innalzare la qualità dei luoghi e l’efficacia dei servizi
- lavorare sviluppando positivi percorsi di condivisione con tutti gli stakeholder pubblici e privati presenti sul territorio (Fasi DPSS e PRSP)

INDIRIZZI DI AZIONE

- percorsi di condivisione nelle procedure (DPSS e PRP)
- strumenti di pianificazione per individuare le migliori correlazioni (anche visive) tra attività urbane circostanti e ambiti portuali maggiormente permeabili e fruibili

Figura49
Strategie Operative
Condivisione

di scalo le scelte progettuali e gli eventuali strumenti di pianificazione condivisa necessari per sviluppare le migliori correlazioni (anche visive) tra attività urbane circostanti e ambiti portuali maggiormente permeabili e fruibili. La strategia di condivisione, al pari di strategie quali accessibilità e innovazione, è fondamentale per traguardare gli obiettivi proposti dal DPSS in termini di competitività, sostenibilità e valore per il territorio.

Essa rappresenta infatti, sia nella sua accezione spaziale che in quella procedurale, uno strumento essenziale per assicurare concretezza attuativa alle scelte da adottare.

Flessibilità

L'ultima strategia individuata dal DPSS è finalizzata a potenziare l'efficienza degli strumenti normativi e di gestione del Sistema Portuale. Ciò significa dotarsi di strumenti capaci di rispondere sotto il profilo procedurale e operativo alle esigenze di flessibilità che i continui cambiamenti e le esigenze del comparto marittimo rendono indispensabile.

A tal fine, per coniugare i profili di regolamentazione insiti nei strumenti pianificatori con le esigenze di dinamicità di un "territorio economico" esposto ai repentini mutamenti dettati da un mercato fortemente concorrenziale, i PRP di scalo dovranno essere redatti secondo il concetto di "piano strutturale", inteso quale quadro di riferimento in grado di rispondere ai continui cambiamenti di mercato e alle esigenze del comparto marittimo, individuando destinazioni funzionali e layout di interventi che consentano una gestione operativa flessibile, avendo comunque riguardo ai possibili effetti ambientali.

L'obiettivo, evidentemente, è quello di conferire in-

trinseca flessibilità portuale agli strumenti di pianificazione per poterli ragionevolmente adattare, per quanto possibile, al variare delle esigenze del mercato, mantenendosi coerenti gli obiettivi e le strategie individuate a livello di DPSS ed evitando di incorrere in procedure amministrative, come la variante ai PRP, estremamente complesse e lunghe.

Tale necessità è stata resa particolarmente evidente dalle difficoltà registrate, sia per lo scalo di Genova sia per lo scalo di Savona-Vado, di adeguare gli strumenti vigenti, che seppur con caratteristiche differenti sono caratterizzati da previsioni di dettaglio non idonee ad essere adeguate a esigenze di mercato, che spesso hanno subito nel tempo variazioni non prevedibili all'epoca della loro redazione.

Redigere strumenti di pianificazione caratterizzati da una massima flessibilità, ottenendo una maggiore adattabilità degli stessi, consentirà di perseguire una maggiore efficienza amministrativa a favore di un più rapido sviluppo di progetti rilevanti.

In tal senso i PRP di scalo potranno specificare le vocazioni funzionali prevalenti e ammissibili per macroambiti degli scali (flessibilità funzionale), individuando potenzialità di intervento coerenti con i relativi carichi urbanistici e ambientali (flessibilità normativa) senza tuttavia incorrere in scelte di dettaglio non idonee alla dinamicità del contesto portuale.

Per la corretta gestione del sistema sarà indispensabile poi implementare nuovi strumenti di gestione utili ad un aggiornamento continuo dei Piani, anche attraverso l'utilizzo di sistemi informativi territoriali (flessibilità gestionale).

Inoltre, al fine di poter al meglio sviluppare le relazioni tra sistema portuale e sistema logistico dell'hinterland di riferimento, nei PRP portuali di

scalo potranno essere meglio declinati gli strumenti di intervento utili per definire la co-pianificazione di aree esterne ai porti ma potenzialmente strategiche per la competitività degli scali (ad esempio accordi di programma per le zone logistiche semplificate).

Analogamente, nell'ottica di sviluppare sempre più sinergie di sviluppo con il contesto urbano, i PRP andranno ad individuare gli ambiti di contesto portuale per i quali, essendo possibile individuare usi portuali compatibili con lo spazio urbano, è necessario addivenire ad una pianificazione condivisa da sviluppare con adeguati strumenti di attuazione.

L'organizzazione logistica del Sistema

Quadro d'insieme degli interventi

La pianificazione e lo sviluppo di infrastrutture immateriali e l'evoluzione dell'organizzazione dei servizi logisticamente rilevanti per il sistema portuale costituiscono un ambito di intervento essenziale in capo ad AdSP, oltre che un elemento fondamentale per il rafforzamento delle relazioni con il sistema logistico di riferimento degli scali del Mar Ligure Occidentale.

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale deve potersi muovere in una logica che ottimizzi le potenzialità organizzative, tecnologiche e la capacità di saper colloquiare come sistema omogeneo in tutte le diverse componenti operative che rappresenta. Gli obiettivi sono: una coerente integrazione dei processi della logistica e del trasporto, garantire

FLESSIBILITÀ
Potenziare l'efficienza degli strumenti normativi e di gestione del sistema portuale

Competitività - Valore per il territorio

- individuare strumenti di governo del sistema caratterizzati da massima flessibilità
- ottenere maggiore adattabilità degli strumenti di pianificazione alle esigenze del mercato
- perseguire maggiore efficienza amministrativa
- individuare strumenti di intervento anche per aree esterne ai porti e potenzialmente strategiche per la competitività degli scali del sistema

INDIRIZZI DI AZIONE

- redigere i nuovi PRP secondo il concetto di piano "strutturale" (flessibilità normativa)
- individuare a livello di scalo una articolazione funzionale che consenta di specificare per macro ambiti le vocazioni funzionali prevalenti e quelle ammissibili (flessibilità funzionale)
- implementare nuovi strumenti di gestione utili ad un aggiornamento continuo dei Piani, anche attraverso l'utilizzo di sistemi informativi territoriali (flessibilità gestionale)

Figura50
Strategie Operative
Flessibilità

tempi certi dei servizi e processi, migliorare la circolazione delle informazioni tra i diversi soggetti coinvolti in tali processi e rendere tale dialogo coerente con il più generale assetto organizzativo del porto e dei nodi logistici di riferimento. Vale a dire, porre le condizioni per lo sviluppo di più efficienti ed efficaci collegamenti tra il porto e il suo mercato interno, attuale e potenziale. Ciò quale indispensabile e credibile premessa per accompagnare il programma di sviluppo infrastrutturale a valere nel medio-lungo periodo delineato dal DPSS.

Per AdSP concretizzare tale approccio implica in primo luogo esprimere al meglio la propria capacità di coordinamento del tessuto produttivo portuale, promuovere un modello evoluto nelle relazioni con i nodi interni e con gli Operatori e adottare sempre più incisivi strumenti di condivisione e compartecipazione rispetto ai risultati da conseguire. Gli Operatori (più che in passato) rappresentano i primi stakeholders di questo approccio perché chiamati a concorrere in misura ancora più rilevante al conseguimento degli obiettivi generali di sviluppo.

In tale contesto le linee di programmazione strategica a supporto dei sistemi logistici possono declinarsi in tre principali assi di intervento:

- Rendere il più possibile uniformi i flussi di traffico da/per l'hinterland rimodulando, per quanto possibile, i picchi di volumi che impattano il porto sia per quanto riguarda la dimensione del tempo sia con riferimento agli spazi;

1. proseguire ed ulteriormente potenziare la capacità di intervento e relazione di AdSP al di fuori dei confini del porto;

2. razionalizzare l'attribuzione delle funzioni delle aree da dedicare ad attività logistiche e operative.

Stato di fatto

Le linee di indirizzo sopra enunciate, che in quanto parte del DPSS e dei successivi Piani Regolatori Portuali di scalo traggono necessariamente una logica di medio-lungo periodo, si innestano naturalmente su una serie di misure in corso previste dal Decreto Genova. Tali misure risultano complementari e/o propedeutiche a quelle che traggono un più lungo periodo e sono:

- i ristori al settore dell'autotrasporto e contributi al settore ferroviario/intermodale di cui rispettivamente agli art. 5 e 7 della Legge 130/201;

- il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità, in attuazione dell'art. 9-bis della L. 130/18.

Il tragico evento del crollo del ponte Morandi e gli eventi che hanno riguardato lo scalo di Savona-Vado rendono ancora più necessario un efficace e coerente sviluppo dei processi logistico portuali, anche in funzione del ruolo che l'evoluzione del modello organizzativo e tecnologico può assumere per mitigare gli effetti del drammatico deficit infrastrutturale che si è venuto a determinare.

Dal punto di vista di AdSP, ciò implica che l'attenzione da dedicare all'attuazione degli strumenti di ristoro per i danni subiti dagli stessi Operatori e, più in generale, alle difficoltà operative che stanno incontrando le Categorie portuali, sia resa coerente rispetto al lavoro che si sta impostando per conseguire la riduzione dei tempi di transito e stazionamento della merce in ambito portuale e la miglior pianificazione degli arrivi presso le infrastrutture. Il crollo del viadotto Morandi ha infatti determinato un genera-

le appesantimento dell'operatività portuale, anche quale effetto della straordinaria rimodulazione dei flussi veicolari.

I maggiori tempi di sosta nelle aree portuali, in quanto inseriti all'interno delle più generali difficoltà di avvicinamento al porto, assumono ugualmente uno specifico rilievo per la quantificazione delle maggiori spese sostenute per l'organizzazione dei servizi di trasporto riferiti al nodo logistico genovese. Se, da un lato, tale elemento rende di particolare rilevanza le procedure di attuazione dell'art. 5 comma 3 L 130, dall'altro questo non fa venir meno l'esigenza di introdurre, già in questa fase, elementi di intelligenza di sistema che meglio connotino le modifiche qualitative che si stanno apportando al generale modello organizzativo del porto, con particolare riferimento alle relazioni informative ed operative tra Autotrasporto e le diverse Categorie di Operatori.

Analogamente sul versante ferroviario il sistema degli incentivi e ristori si accompagnerà all'introduzione di elementi di intelligenza, riassumibili nell'attivazione del modulo ferroviario del PCS e dell'integrità operativa con la piattaforma PIC di RFI.

Il riassetto tecnologico e organizzativo dell'ultimo miglio portuale si inserisce in un contesto che include la revisione del complesso viabilistico del Bacino di Sampierdarena. Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità, come già evidenziato, include un programma di opere di upgrading e revamping dell'ultimo miglio stradale che, per la portata degli interventi, si riverbera nel lungo periodo e avrà rilevanti riflessi anche sul piano organizzativo.

Quale base di analisi e pianificazione alle azioni in-

dividuate nel DPSS, di fondamentale rilevanza è lo "Studio di viabilità portuale" inserito nel Programma ex art. 9 L. 130, che si propone di mettere a sistema gli interventi infrastrutturali previsti nello stesso e gli accessi dalla rete stradale, al fine di definire la migliore gestione organizzativa dei flussi su gomma in/out che insisteranno sul bacino di Sampierdarena.

Azioni strategiche

1. Rendere il più possibile uniformi i flussi di traffico da/per l'hinterland rimodulando i picchi di volumi che impattano il porto per quanto riguarda tempistiche e spazi

L'evoluzione del settore dei trasporti e della logistica pone un accento particolare sul tema dei picchi di volumi che si manifestano in concomitanza dello scalo della nave. L'approdo della nave sollecita le infrastrutture, gli impianti e, in senso lato, l'organizzazione del porto ad un livello che è cresciuto notevolmente negli ultimi anni. Tale fenomeno non risulta legato esclusivamente al comparto dei container, ma riguarda gran parte dei traffici movimentati all'interno del sistema portuale, basti pensare al caso del settore passeggeri (traghetti e crociere).

Inoltre, il comparto produttivo e della distribuzione lato inland impone finestre temporali piuttosto rigide per le operazioni di carico/scarico a stabilimento/magazzino, contribuendo a rendere i flussi da/per il porto una variabile poco controllabile dal porto e dai suoi Operatori.

Ciò si traduce nel verificarsi di picchi di traffico nell'arco della giornata e nell'arco della settimana che si riverberano anche in termini di picchi di utilizzo di aree e infrastrutture del porto.

Ulteriori picchi stagionali per determinati comparti

contribuiscono ad innalzare il livello di stress operativo sugli impianti e sull'organizzazione del porto.

Il DPSS, e la pianificazione che ne seguirà, individua quindi tra le priorità di intervento per il sistema logistico la necessità di ammorbidire, per quanto possibile, i picchi di traffico, attraverso una migliore distribuzione dei flussi tanto nel tempo (nell'arco della giornata e della settimana) tanto nello spazio, ossia sulle diverse aree e infrastrutture su cui tali flussi vanno a gravare.

Una migliore e anticipata pianificazione e gestione dell'arrivo e partenza dei mezzi (stradali e ferroviari) da/per e per l'hinterland consente una più uniforme distribuzione dei mezzi nell'arco della giornata e sulle varie infrastrutture portuali, limitando i fenomeni di congestione.

Le azioni in questo ambito, per vari profili legate tra loro, attengono a:

- **appuntamento intermodale:** l'adeguamento delle relazioni tra strutture terminalistiche ed Autotrasporto, secondo un programma che, attraverso la miglior condivisione delle informazioni e l'introduzione di più puntuali elementi di sincronizzazione operativa, introduce un nuovo approccio all'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti portuali.

Le difficoltà che si registrano nel contestualizzare i flussi fisici della merce rispetto alla circolazione delle informazioni che ne accompagnano il transito è tema di attualità per le emergenze operative che ne derivano anche in altre importanti realtà portuali.

Il completamento della road map evolutiva dell'appuntamento è previsto essere definitivamente completato a cavallo fra il 2019 e il 2020

e passa attraverso alcuni passaggi intermedi che complessivamente concorrono a definire l'avvio della sperimentazione di una procedura di prenotazione di accesso ai terminal per le operazioni di carico e scarico.

Il risultato finale di tale processo di implementazione consisterà in un vero e proprio appuntamento intermodale. Questo permetterà l'ottimizzazione dei tempi di servizio operativi nel porto e dell'uso del complesso delle infrastrutture portuali e, al contempo permetterà ai Terminal di sfruttare meglio la propria capacità operativa e all'Autotrasporto di beneficiare di un'ottimizzazione dell'organizzazione per consegne e ritiri.

Al di là dei diversi profili regolamentari che necessariamente possono divergere nelle modalità di esercizio della fase di prenotazione, di assistenza al momento dell'accesso e nel grado di flessibilità nella fase di attivazione, il modello sintetizzato pare coerente con le esperienze che si stanno sviluppando nelle grandi realtà portuali europee (Barcellona, Valencia, Le Havre, Amburgo, Rotterdam) fino ad oggi esaminate.

Anche per quanto riguarda il comparto ferroviario, le nuove funzionalità del PCS PLN contribuiranno ad un miglior appuntamento tra la fase inland e quella portuale, attraverso una più efficiente pianificazione e gestione delle operazioni di ultimo miglio ferroviario.

Inoltre, verranno realizzati i primi interventi per la digitalizzazione dei processi relativi al ciclo doganale del trasporto ferroviario, nonché per implementare l'interoperabilità tecnologica con i sistemi di segnalamento e automazione ferroviari. Scopo e obiettivi di tale attività possono es-

sere ricondotti ad una migliore programmazione, pianificazione e gestione delle operazioni dei vari attori coinvolti nella filiera ferroviaria, ed, in ultima analisi, ad una maggiore competitività del trasporto ferroviario ed intermodale da/per il porto, in una logica di allargamento inland del bacino di traffico del sistema portuale.

- **aree buffer e Zona Logistica Semplificata:** la messa a disposizione di aree operative esterne al porto, nell'ambito dell'art. 6 L. 130/2018 e nel quadro della Zona Logistica Semplificata di cui all'art. 7 della medesima Legge, consentirà lo svolgimento di attività operative in dette aree, permettendo una migliore distribuzione, nel tempo e nello spazio, dei flussi da/per il porto. I flussi verranno infatti distribuiti su una pluralità di aree aventi la funzione di polmone operativo, destinate a servizi al carico e ai mezzi, Tali servizi includeranno anche lo stoccaggio di container e altre unità di carico, e saranno funzionali sia all'operatività ordinaria sia in caso di situazioni di contingenza/emergenza. Inoltre i flussi di mezzi da/per tali aree potranno essere organizzati in modo da sfruttare le ore/giorni fuori dal picco di operatività del porto, decongestionando gli impianti portuali e in generale l'organizzazione del porto.

La rigidità organizzativa che caratterizza i nodi inland di raccolta/distribuzione influenza il porto, poichè gli orari di funzionamento degli impianti e strutture portuali vengono a essere condizionati da quelli di presa/consegna dei magazzini e stabilimenti inland, rendendo quindi poco efficiente ed efficace l'eventuale prolungamento degli orari di apertura delle infrastrutture portuali. Le aree di cui sopra (ex art. 6 e 7 della Legge 130/2018),

essendo progettate e realizzate per essere funzionalmente legate al porto e alla sua operatività, avrebbero invece un orario di apertura coerente con quello del porto; per cui laddove venisse valutata la necessità di ampliare l'orario di apertura del porto, queste aree sarebbero anche il naturale sfogo per i flussi che non sarà possibile convogliare verso le strutture di raccolta/distribuzione inland.

-**aree di sosta e varchi/gate:** l'ottimizzazione e fluidificazione dei flussi e la regolarizzazione del loro andamento nel corso del giorno/settimana passa anche attraverso l'organizzazione di un sistema di varchi/gate e relative aree di sosta (interne o immediatamente all'esterno del porto) che concorrono a configurare complessivamente un sistema di infrastrutture e impianti che intervengono a vari livelli. In particolare, per quanto riguarda le aree di sosta si possono individuare almeno tre livelli di risposta che concorrono ad esigenze operative diverse, anche se spesso complementari: 1) aree di parcheggio/autoparco 2) aree di pre-gate 3) aree di sosta tecnica interne al porto. Tali aree si caratterizzeranno per essere dotate della necessaria intelligenza per una loro gestione evoluta e per un dialogo telematico sia con i varchi/gate sia con le aree buffer remote.

La realizzazione di tale attività è incentrata sull'attuazione dell'art. 6 della L. 130 che, come noto, destina ingenti risorse alla progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova.

In questo quadro il nuovo varco di Ponente e le aree di sponda destra del Polcevera, come evidenziato, possono rappresentare un elemento fondamentale, soprattutto in termini di razionalizzazione dei flussi camionistici, per incrementare progressivamente i servizi offerti alle strutture terminalistiche collocate in prossimità alla nuova apertura di ponente del porto. Ciò anche in funzione di una nuova configurazione tra componente di levante e di ponente del bacino di Sampierdarena.

In tale contesto si inquadrano, sulla base delle disponibilità di cui alla L.18/2017 e delle indicazioni derivanti dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018, gli interventi previsti per la realizzazione di nuove infrastrutture di gate automation sul Varco di Levante (S. Benigno) del Bacino di Sampierdarena per renderlo una componente completamente integrata rispetto all'accesso di ponente e funzionalmente coerente con la realizzazione di aree di sosta intelligenti. Queste ultime rappresentano un fondamentale tassello del nuovo sistema di organizzazione dei flussi di trasporto stradale da/per il porto.

A tale complesso di attività si aggiungono gli interventi di gate automation stradale e ferroviaria presso gli impianti dei terminal, alcuni dei quali finanziati nell'ambito del progetto europeo E-Bridge .

Il sistema dovrebbe complessivamente contribuire ad innalzare il livello del servizio erogato, anche rispetto al ricevitore/caricatore finale, a migliorare la programmazione dei viaggi dei mezzi pesanti e le condizioni di lavoro degli autotrasportatori, nonché a ridurre il livello di congestione e le

esternalità del trasporto.

2. Proseguire ed ulteriormente potenziare la capacità di intervento e relazione di AdSP al di fuori dei confini del porto

Tale linea di indirizzo consiste nel proseguire e rafforzare i progetti per ampliare le relazioni del sistema portuale con le realtà esterne al porto. La competitività nel mercato dei trasporti si gioca oggi tra sistemi logistici aperti e articolati per i quali le risorse da attivare e i soggetti da coinvolgere trascendono i confini locali.

In questa accezione qualsiasi intervento sulle modalità di dialogo tra i diversi Soggetti implica la necessità di ridefinire e rimodellare (anche in termini di governo di sistema) assetti organizzativi estremamente complessi, operando attraverso la riduzione delle aree discrezionali all'interno del processo, la declinazione di procedure standard informatizzabili, l'individuazione delle condizioni di semplificazione ed armonizzazione delle informazioni scambiate. Nello specifico, per quanto riguarda gli aspetti organizzativi e tecnologici, ciò si sostanzia nell'implementazione e rafforzamento di relazioni funzionali ed informatiche con siti e operatori inland. I confini del porto vengono quindi superati e ampliati, stabilendo un flusso e un dialogo privilegiato con realtà esterne al porto, con due distinte finalità spesso legate tra loro:

- anticipare o meglio sincronizzare rispetto al porto una serie di processi, informazioni, dati affinché la fase di entrata/uscita dalle aree portuali possa essere più rapida, sicura e agevole;

- delocalizzare su aree esterne al porto, ma ad esso funzionalmente collegate, attività e processi che possono più proficuamente trovare spazio al di fuori

delle pregiate aree in prossimità delle banchine.

Tale allargamento dei confini portuali verrà declinato in due principali modalità, la prima, che è indifferente rispetto alle aree considerate, poggia sulle relazioni info-telematiche e l'interoperabilità con sistemi che operano anche al di fuori dai confini strettamente portuali, siano essi piattaforme di scala nazionale (PLN, AIDA, PIC, PMIS) o sistemi di realtà esterne al porto (inland terminal, MTO, piattaforme logistiche, caricatori/ricevitori, etc.). Documenti ed eventi vengono raccolti attraverso l'integrazione con i sistemi informativi propri dei diversi soggetti coinvolti, sistemi degli operatori e piattaforme nazionali di riferimento in ambito trasportistico, e vengono trattati in modo da ridurre la frammentazione informativa dovuta alla molteplicità di attori e veicolati secondo responsabilità e pertinenza, in modo da facilitare l'operatività ed incrementare qualità ed efficienza della catena logistica portuale.

In particolare, la possibilità di instaurare interoperabilità tra il PCS e i sistemi ICT nazionali rappresenta uno dei principali obiettivi strategici nell'evoluzione del PCS ed il principale valore aggiunto derivante dall'inquadramento del PCS stesso all'interno della PLN, in coerenza con quanto stabilito dal PSNPL e dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018.

Da questo punto di vista, quindi il percorso avviato negli ultimi anni proseguirà e verrà rafforzato, anche secondo una tendenza che ormai va consolidandosi a livello internazionale, laddove il presidio info-telematico della filiera trasportistico-logistica ormai riguarda l'intero flusso da origine a destino.

La seconda modalità di allargamento del perimetro portuale è invece strettamente legata ad aree specifiche che sono state puntualmente individuate,

all'interno del contesto normativo ed in particolare dagli art. 6 e 7 della Legge 130/2018, in relazione a specifiche funzioni che dette aree possono svolgere per il porto.

Come stabilito dal comma 1 dell'art. 7 sopra richiamato, la Zona Logistica Semplificata comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova ed i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Simestamento, Melzo e Vado Ligure. L'art. 6 della Legge 130/2018 e la relativa Convezione attuativa stabiliscono che le aree ad elevata automazione (buffer) vengano individuate tra le località sopra elencate.

La dimensione allargata della portualità che ne deriva deve poter consentire una nuova caratterizzazione dei processi operativi e delle connessioni, anche tecnologiche, tra gli impianti portuali e retroportuali, che in questo caso si spinge ad un livello più evoluto rispetto alle relazioni di interoperabilità sopra descritte.

A titolo di esempio l'utilizzo della strumentazione ZLS per sviluppare ulteriormente le procedure, sia in importazione che esportazione, di preclearing ferroviario, sdoganamento a mare, corridoio logistico, contribuirà a favorire la necessaria sincronizzazione con i flussi fisici è una delle principali applicazioni operative che è possibile delineare allo stato.

Ancora tra le attività funzionali all'operatività portuale che più proficuamente potranno trovare spazio all'interno della ZLS vanno annoverate quelle legate al ciclo dei controlli ed in generale dei servizi alla merce e ai mezzi, che potranno essere meglio organizzati in aree esterne al perimetro demaniale e che, nel caso di istituzione di un'eventuale area doganale

interclusa, potranno anche beneficiare del connesso regime di sospensione di IVA e dazi

3. Razionalizzare l'attribuzione delle funzioni delle aree da dedicare ad attività logistiche e operative

Il nuovo assetto organizzativo e tecnologico che si intende dare al sistema logistico dei porti di Genova e Savona/Vado chiama in causa un nuovo approccio alle funzioni da attribuire alle diverse aree del porto che verrà dettagliato all'interno dei nuovi PRP di scalo. La logica che si intende adottare è quella di razionalizzare l'uso degli spazi strettamente portuali, potendo beneficiare di un sistema di aree funzionali al porto, ma fuori dall'ambito portuale, dove localizzare una serie rilevante di attività.

Tra queste aree rientrano quelle che verranno dedicate a Zona Logistica Semplificata (art. 7 Legge 130/2018) e ad aree buffer (art. 6 Legge 130/2018). Le prime avranno una caratterizzazione funzionale più vasta, potendo ospitare attività economiche in generale, mentre le seconde verrebbero dedicate ai servizi alla merce, quali movimentazione, stoccaggio e sosta delle unità di carico, e relativi servizi ai mezzi. Inoltre potrà essere prevista la possibilità di effettuare parte del ciclo dei controlli direttamente nelle aree oggetto della Zona Logistica Semplificata, andando ad incidere positivamente sul livello del servizio che viene offerto da presidi e contribuendo ad una razionalizzazione delle infrastrutture e risorse, (incluse le risorse umane, dedicate al ciclo dei controlli).

Ancora, ulteriori agevolazioni possono essere legate all'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa che permetterebbe di trasferire in regime di sospensione IVA e dazi la merce dal terminal portuali a

magazzini della Zona Franca per lavorazioni a valore aggiunto.

Appare evidente quindi che le aree strettamente portuali potranno, anche in ragione della loro scarsità, essere più utilmente utilizzate per funzioni non localizzabili altrove, mentre le aree della ZLS e le aree buffer potranno assolvere ad un maggior numero di funzioni.

Le conseguenti relazioni trasportistico-logistiche tra porto e ZLS potranno beneficiare di procedure di trasferimento agevolate dal punto di vista documentale e procedurale quali i corridoi logistici.

Ai fini quindi della successiva redazione dei PRP, oltre alla perimetrazione delle aree da dedicare a ZLS, che attiene il Piano di Sviluppo Strategico della stessa, particolare attenzione dovrà essere dedicata alla pianificazione del nuovo assetto viabilistico con tali aree anche al fine di garantire la certificazione dei movimenti dei mezzi e delle merci da/per la ZLS.

Quale tema trasversale alle tre linee di indirizzo sopra descritte vi è quello delle nuove tecnologie applicate ai trasporti e alla logistica, che possono fornire strumenti e soluzioni innovative per rafforzare e rendere più "intelligenti" le azioni individuate.

In tale prospettiva il Port Community System (PCS) rappresenta un fondamentale strumento per perseguire gli scopi sopra delineati.

Nel febbraio 2017 è avvenuta la migrazione del PCS del porto di Genova all'interno del private cloud della Piattaforma Logistica Nazionale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'erogazione del servizio PCS è stata presa in carico dal Concessionario, individuato da UIRNet in esito alla procedura di evidenza pubblica realizzata a livello nazionale. Nei

prossimi mesi AdSP proseguirà il percorso avviato nel 2017 e, coerentemente con la direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 137 del 20 marzo 2018, il PCS del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale verrà incluso all'interno del perimetro della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). AdSP si sta infatti indirizzando verso un modello evoluto di PCS PLN che meglio evidenzia, rispetto alle esigenze del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il valore aggiunto del complesso intervento promosso a livello ministeriale.

In questo quadro il PCS PLN rappresenterà l'unico sistema informatico da utilizzare nell'ambito del sistema portuale quale strumento di sintesi e coordinamento dell'insieme del bagaglio informativo prodotto dalle diverse componenti. Ciò anche a rafforzare il ruolo pubblico in una fase di profonda trasformazione dell'intera filiera logistica trasportistica e di concentrazione di diverse sue componenti, rafforzando il nodo portuale rispetto alle pressioni esercitate dagli operatori globali nel volere gestire, anche dal punto di vista informatico, l'intera filiera trasportistica logistica, in una logica verticale e privatistica.

AdSP si muoverà quindi in una logica più ampia volta a massimizzare gli effetti del lavoro svolto dalle singole componenti del porto e tradurle in termini di presenza istituzionale, capacità organizzativa, appropriato utilizzo di tecnologie.

Quanto sino ad oggi realizzato, tuttavia, dovrà necessariamente tener conto delle nuove frontiere di sviluppo tecnologico e organizzativo in materia di gestione di sistemi complessi e di sistemi di dati (Data Business e Data Analytics, Block Chain, IoT). Una delle nuove sfide poste dalla quarta rivoluzione

industriale (Industria 4.0) per recuperare efficienza è l'ottimizzazione dei processi in chiave di sistemi integrati, ad esempio di supply chain. Le chiavi sono automazione, digitalizzazione, condivisione e analisi dei dati.

I cosiddetti "Data" non sono più generati soltanto dal core business del/dei PCS (import/export), ma vengono raccolti da una più ampia comunità che risale la catena logistica della merce sino ai siti produttivi e fino ai "final customer".

Per questa ragione l'"interscambio informativo" non può più essere affrontato come in passato, quando le priorità si limitavano ad una governance del dato a livello IT (es. digitalizzazione dei processi) e alla sua fruizione da parte di utenti ristretti.

Nel modello ideale di "porto digitale", tutte le informazioni che accompagnano il viaggio della merce fino alla destinazione finale sono disponibili e accessibili in un ambiente online a tutti i soggetti interessati.

Nella realtà, il Port Community System è un primo passo verso la digitalizzazione, ma oggi è necessaria una evoluzione verso una maggiore integrazione rispetto alla catena di trasporto.

In un contesto così complesso e articolato, sia dal punto di vista delle azioni di innovazione tecnologica da intraprendere, sia dal punto di vista delle azioni organizzative amministrative da armonizzare, una soluzione tecnologica adeguata ai bisogni della più ampia ed evoluta Comunità portuale deve quindi essere in grado di:

- mettere a disposizione dei vari attori le funzioni, sia operative/dispositive, sia informative, adeguate al ruolo ed al profilo di ciascuno (assicurare la continua crescita delle fonti di nuovi dati);

- raccogliere, concentrare, integrare e distribuire le informazioni, sia attraverso le interfacce a disposizione degli utenti, sia attraverso le interfacce con sistemi esterni (garantire maggiore accessibilità dei dati e delle informazioni e garantire sistemi di storizzazione e contestualizzazione dei dati);
- elaborare e conservare le informazioni e tracciare le transazioni, in coerenza con le caratteristiche delle diverse aree, in una logica “a servizi” (analizzare i dati per arricchirli di significato strategico).

Il ruolo dell’Autorità di Sistema Portuale può quindi essere determinante in quanto promotore e facilitatore di nuovi sistemi di interconnessione e condivisione di dati, coinvolgendo gli stakeholder, ricercando soluzioni alle problematiche evidenziate e coordinando le diverse iniziative, al fine di garantire terzietà e neutralità dei sistemi, stabilire un “presidio orizzontale” del nodo logistico volto ad evitare che la community portuale venga in qualche modo bypassata da filiere logistiche che sposano una logica verticale e privatistica.

Da ultimo, dal punto di vista degli strumenti di pianificazione è già stato accennato come, rispetto al tema della ZLS e della caratterizzazione funzionale delle aree, il DPSS sia stato elaborato di pari passo al Piano di Sviluppo Strategico della stessa (di cui all’art. 7 comma 1 del L.130/2018) che individua e caratterizza le aree. Tali documenti costituiranno un riferimento per i nuovi PRP per quanto concerne la definizione delle funzioni che caratterizzano le aree interne al porto e quelle della ZLS.

LA PERIMETRAZIONE DELLE AREE PORTUALI E DELLE AREE DI INTERAZIONE PORTO-CITTA'

Secondo quanto previsto all'art.5 della L.84/94, come da ultimo modificato con Decreto Legislativo 232 del 2017, il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) deve individuare e perimetrare, oltre che le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro portuali, le aree di interazione porto - città (art. 5, comma 1-bis, punto b), la cui pianificazione verrà poi "stabilita dai comuni previo parere della competente Autorità di sistema portuale" (art. 5 comma 1 -ter). È inoltre previsto, all'art. 5, comma 2-quater lettera a) che i successivi Piani Regolatori Portuali di scalo siano adottati dal Comitato di Gestione "previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto - città".

Questa distinzione normativa rappresenta una rilevante novità in tema di pianificazione portuale: da un lato sembra che questo passaggio separi le competenze degli Enti (AdSP e Comuni) su porzioni di territorio distinte in funzione della gestione operativa portuale; dall'altro lato la denominazione "interazione" sembra sottintendere la necessità di individuare adeguati strumenti di pianificazione condivisa che consentano di regolare quelle aree la cui funzionalità dipende strettamente sia dalle relazioni con il contesto urbano sia da quelle con il contesto portuale.

La perimetrazione proposta nel presente DPSS discende da quanto rappresentato a livello di analisi territoriale circa le diverse componenti dell'offerta portuale e le dinamiche di interazione tra i porti del sistema e i territori di riferimento. L'individuazione delle aree portuali e delle aree di interazione porto città fornisce il primo coerente quadro di insieme

delle future politiche di pianificazione che regoleranno i porti del sistema e al tempo stesso rappresenta la base dalla quale si svilupperanno le scelte di dettaglio operate dai singoli Piani Regolatori Portuali. È evidente, pertanto, la rilevanza che tale perimetrazione assume in termini di scelte strategiche. Nel quadro sopra esposto il DPSS propone le seguenti categorie interpretative, riportate anche graficamente:

- **aree portuali:** aree operative portuali che saranno oggetto di successivo livello di pianificazione da parte di AdSP nei PRP di scalo;

- **aree portuali da co-pianificare:** aree demaniali di interesse operativo portuale, per le quali si ritiene comunque necessario avviare o confermare percorsi di co-pianificazione;

- **aree di interazione porto-città:** aree demaniali di carattere urbano, per le quali si demanda alla pianificazione comunale;

- **aree di interazione porto città da co-pianificare:** aree extra - demaniali di rilevante interesse portuale, oltre che urbano, sulle quali avviare forme di co-pianificazione mirate al coinvolgimento di tutti i soggetti portatori di interesse (Comuni interessati, AdSP, ma anche altri enti competenti).

Sono allegati al presente documento le due cartografie del porto di Savona/Vado Ligure e del porto di Genova che individuano le aree sopra elencate e una planimetria di maggior dettaglio per il porto di Savona/Vado Ligure, elaborata in esito al confronto intervenuto con i Comuni interessati.

Le aree portuali

Secondo quanto previsto dalla normativa vigente la prima perimetrazione proposta riguarda le aree strettamente portuali per le quali i futuri Piani regolatori Portuali individueranno le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle diverse aree.

L'ipotesi di delimitazione proposta si fonda sull'analisi dell'attuale distribuzione delle categorie funzionali nei porti del sistema come descritta nel capitolo relativo all'assetto territoriale del sistema. Su tale base e coerentemente con quanto indicato nella strategia del potenziamento dell'offerta che, considerata la capacità del sistema portuale già in essere, privilegia azioni volte ad ottenere la massima fruibilità delle infrastrutture esistenti o ampliamenti con caratteristiche tali da risultare sostenibili dai territori circostanti, sono state individuate nei porti di Genova e Savona-Vado come aree strettamente portuali tutte le aree dedicate a funzioni commerciali e logistiche, petrolifere, industriali e rivolte al traffico passeggeri.

Inoltre, sono stati individuati una serie di ambiti, sempre a prevalente funzione portuale, per i quali, essendo le relazioni con il contesto urbano fondamentali per la loro corretta gestione, si ritiene necessario ricorrere a strumenti di co-pianificazione, che potranno essere meglio definiti nei successivi Piani Regolatori. In linea generale si tratta di aree i cui usi possono essere compatibili con lo spazio urbano (quali ad esempio la nautica da diporto o il collega-

mento con alcune zone dedicate al traffico passeggeri) ovvero di aree nelle quali sia possibile ipotizzare la delocalizzazione di funzioni incongrue con il contesto urbano limitrofo.

Per quanto concerne il Porto di Genova rientrano in quest'ultima casistica alcuni ambiti il cui attuale assetto, già legato a strumenti di co-pianificazione quali accordi di programma, è attualmente oggetto di riflessioni progettuali complesse e caratterizzate da forti interrelazioni tra operatività portuale e contesto urbano. Vanno richiamate in particolare:

- nell'area territoriale di Voltri, l'asse di relazione fra l'abitato di Voltri e la parte a levante del terminal portuale, al fine di condividere e completare il processo di riqualificazione già da tempo avviato;
- nell'area territoriale di Pegli- Miltedo - Sestri, l'ambito di Fincantieri e dell'affaccio a mare di Sestri, oggi interessato da profonde trasformazioni connesse alla previsione di ribaltamento a mare del polo di Fincantieri, per il quale è in fase di studio un progetto di ampliamento delle infrastrutture portuali atte a consentire la costruzione di navi di grandi dimensioni, grazie ad un nuovo bacino operativo che dovrebbe essere realizzato nei prossimi anni anche in forza del suo inserimento nel Programma Straordinario di cui all'art.9 della L.130/2018; in relazione a tale necessità tutti gli enti coinvolti stanno attualmente valutando la sigla di un nuovo accordo di programma;
- nell'area Territoriale del Porto Antico, fortemente caratterizzata da relazioni tra città e porto anche in relazione al traffico passeggeri per Traghetti e Crociere, si trova il compendio Ponte Parodi-Hennebique, uno dei più significativi progetti di riqualificazione degli ambiti porto-città, ancor oggi in fase di evoluzione. A tale proposito, in collaborazione

con Regione Liguria e Comune di Genova, ADSP ha predisposto una modifica dell'Accordo di Programma che regola il compendio, al fine di consentire una più ampia flessibilità all'auspicato processo di riqualificazione, superando le limitazioni funzionali che nel 2013 avevano reso scarsamente attrattivo il bando pubblicato dall'allora Autorità Portuale di Genova. A seguito di ciò, su istanza di AdSP, gli Enti sottoscrittori dell'Accordo hanno convenuto di modificare le previsioni in essere, assegnando al compendio un'appropriata disciplina urbanistica, che permetta di superare le attuali rigidità in merito alle destinazioni d'uso. E' in corso di approfondimento la progettazione da parte del soggetto che ha presentato l'istanza di concessione demaniale marittima. Viste le caratteristiche di tali interventi gli stessi potranno essere ulteriormente valorizzati nell'individuare un possibile asse di relazione tra il polo turistico-culturale del Parco della Lanterna e il polo crocieristico e urbano costituito da Ponte Parodi e dall'edificio Hennebique e la sua connessione con il Porto Antico e il Centro Storico;

- l'area Territoriale Riparazioni Fiera Kennedy, fortemente caratterizzata da relazioni tra città e porto, sia per la parte verso ponente, verso Calata Gadda, sia per le altre aree di Levante coinvolte nel disegno Waterfront di Levante proposto dall'Architetto Renzo Piano, che delinea una nuova distribuzione delle aree destinate alle riparazioni navali e del fronte urbano. Tutta l'area è oggetto di progettualità, anche in contrasto tra loro, su cui è necessario verificare la coerenza con gli obiettivi del DPSS. Infatti le diverse istanze emerse (quali la creazione di collegamento diretto e fruibile tra l'area della Fiera e il Porto Antico, il potenziamento del settore delle riparazioni navali

che sta consolidando la propria posizione sul mercato internazionale, la riorganizzazione dei circoli nautico-sportivi, la richiesta di eventuali nuovi accosti per il traffico crocieristico) evidenziano la necessità di ridefinire il ruolo e l'organizzazione di questa parte del porto in cui gli interessi di carattere portuale e di rilevanza urbana richiedono evidentemente delle procedure di co-pianificazione. Particolare rilevanza, come già evidenziato nella descrizione dell'assetto territoriale, assume il canale infrastrutturale, laddove le esigenze portuali e quelle urbane devono trovare idonee soluzioni progettuali. Nell'ambito di tale nuova pianificazione condivisa dovrà inoltre trovare un'adeguata ridefinizione anche il futuro utilizzo della Nuova Darsena, tramite l'eventuale modifica del Progetto Unitario tuttora vigente redatto da ADSP e Comune di Genova.

Per quanto riguarda questi ultimi ambiti va ricordato che nel Programma Straordinario sono stati inseriti il Waterfront di Levante, l'ipotesi di riqualificazione di Calata Gadda con un nuovo Polo crocieristico e la riqualificazione del silos Hennebique, proprio in ragione della loro localizzazione in preziose e delicate aree di "cerniera" tra le attività portuali e l'ambito urbano. Questi progetti rappresentano infatti due interventi prioritari per una migliore organizzazione e sviluppo di aree da dedicare sia al traffico passeggeri e alla funzione turistica, sia allo sviluppo delle attività di riparazione navale e di grandi yacht in un quadro di riqualificazione e rigenerazione urbana. I progetti si inquadrano pertanto in una logica di sostenibilità e convivenza di funzioni produttive ed urbane, logica ormai irrinunciabile per poter sviluppare investimenti ed attività produttive anche di carattere industriale.

Anche altri temi, seppur non immediatamente ricadenti in aree operative portuali, ma strategici per le relazioni tra porto e città sono stati inseriti nel Programma Straordinario:

- la dislocazione dei depositi costieri di Carmagnani/Superba, tema aperto in via di approfondimento, rappresenta un'esigenza molto rilevante dal punto di vista urbano, su cui già in passato AdSP ha assunto un impegno a vagliare possibili opzioni di localizzazione in ambito portuale;
- l'intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale Prà lato sud, che consiste nella realizzazione di una fascia di parco "urbano" sulla sponda sud del canale di Prà per completare la zona filtro tra aree portuali e cittadine e integrare le attività produttive nel contesto urbano;
- il piano per migliorare e sviluppare le connessioni intermodali tra l'aeroporto e la città finalizzato a valorizzare ulteriormente le caratteristiche di "city airport" del Cristoforo Colombo le cui prospettive di sviluppo sono peraltro strettamente connesse all'attuazione delle restanti parti del piano volte ad accelerare la crescita del porto e della sua industria.

Analogamente per quanto riguarda il Porto di Savona/Vado Ligure sono stati individuati una serie di ambiti la cui progettualità, ad oggi in evoluzione, richiede uno stretto coordinamento con l'urbano al fine di individuare il corretto equilibrio tra vocazione portuale ed urbana:

- nel Comune di Savona, il tratto costiero compreso tra la Vecchia Darsena e il Rio Termine rappresenta, in primo luogo, la direttrice viabile primaria di collegamento tra le Albissole e il Porto, con i previsti

svincoli dell'Aurelia Bis. Tale fascia litoranea ha una notevole valenza urbana ma necessita di un'importante riqualificazione, comprensiva del compendio industriale delle ex Funivie, che, in qualsiasi caso, garantisca in via prioritaria il mantenimento dell'accessibilità nautica in sicurezza al terminal crociere e al porto di Savona, nonché delle attività portuali già insediate, quali cantieri nautici, attività di Stato (Capitaneria di Porto di Savona e distacco dei Vigili del Fuoco), Servizi Tecnico Nautici.

Tra gli interventi di riqualificazione di cui sopra si ricorda:

- percorso ciclopedonale di collegamento tra il centro urbano di Savona e la Passeggiata degli Artisti in comune di Albissola
 - viabilità secondaria tra le "vecchie funivie" e la "nuova Capitaneria" di accesso alle aree Miramare (ex Funivie)
 - demolizione e riqualificazione dell'area ex Funivie con particolare attenzione alle aree relative allo svincolo dell'Aurelia bis
 - riqualificazione del Molo Miramare (ex fanale verde) con ridefinizione degli spazi per attività socio-ricreative e sportive (oggi Canottieri Sabazia e Lega Navale) e nuove attività presso il Molo Miramare (ex fanale verde) riqualificazione della banchina 20 della Vecchia darsena per pesca professionale.
- Inoltre, viene confermata la necessità di un nuovo molo di sottoflutti, già previsto dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici, opera che ricopre un ruolo fondamentale per il segnalamento e il mantenimento dell'accessibilità del canale di accesso al porto storico riducendo l'azione naturale di insabbiamento motivo per cui ne risulta fondamentale la realizzazione co-pianificando con gli enti locali il suo inseri-

mento nel contesto costiero.

Sempre nel Comune di Savona, un discorso a parte deve essere dedicato al recupero della ex sede di AdSP da destinare, oltre che a sede dell'Ufficio Territoriale, a sede dei Servizi Tecnico Nautici e degli Operatori Portuali, e all'area del piazzale portuale prospiciente il Priamar per il quale nel PRP vigente è prevista una fruizione mista portuale/urbana e sulla quale sono già stati sviluppati concorsi di idee; per questa zona, benché per motivi di continuità con l'attuale utilizzo e conformazione delle aree essa ricada pienamente nella categoria delle "aree portuali", è inteso mantenere le previsioni del PRP vigente relativamente alla sua destinazione d'uso allo scopo di consentirne un eventuale riqualificazione con interventi concordati con il Comune di Savona garantendo, contestualmente, la messa in atto di interventi volti al superamento delle problematiche degli operatori portuali legati alla mancanza di spazi e ormeggi;

-nel Comune di Vado Ligure, nella fascia costiera compresa tra la foce del torrente Segno e la Società di Mutuo Soccorso di Porto Vado sono da completare gli interventi già avviati con funzione di cerniera tra l'area urbana e quella portuale mantenendo in via prioritaria le esistenti funzioni portuali e di navigabilità;

- nel comune di Bergeggi è da prevedere la riqualificazione dell'area demaniale posta tra la zona destinata alla balneazione e il porto commerciale già destinata ad area di parcheggio a servizio delle attività urbane e dell'area marina protetta;

Le aree di interazione porto-città

Vista la complessità delle relazioni tra contesto portuale e urbano messa in luce dall'analisi territoriale del sistema portuale, appare evidente che per ipotizzare la perimetrazione di aree di interazione porto-città coerente a livello di sistema e funzionale alla successiva redazione e gestione dei piani di scalo occorre partire da una sintetica rappresentazione delle situazioni in essere nei diversi porti del sistema che possono essere del tutto o in parte ricondotte al concetto di "aree di interazione porto-città" come introdotto dalla normativa vigente sia per quanto riguarda il porto di Genova sia per quello di Savona-Vado.

Lo stato attuale

Per quanto riguarda il Porto di Genova, come anticipato nella descrizione delle funzioni prettamente portuali, il PRP vigente già individua una serie di ambiti il cui assetto riveste un prevalente significato dal punto di vista urbano.

In fase di redazione dello strumento pianificatorio è stata infatti dedicata particolare attenzione all'interazione tra realtà portuale e urbana, per diversi aspetti:

- l'impatto socio-economico che le attività portuali rivestono nei confronti della città;
- le relazioni funzionali tra le attività produttive che hanno sede nelle aree portuali e i servizi privati e pubblici di interesse portuale localizzati nella città;
- le infrastrutture per la viabilità e la logistica (strade, autostrade, ferrovie, aree retro portuali, etc.);

- la commistione di usi urbani e portuali per alcune aree di margine città-porto;

- la morfologia degli spazi, nelle interazioni città – porto ai diversi livelli (piano banchina, con l'accesso dal mare, piano viabilità, con l'accesso da terra e dalla città stessa).

In questa prospettiva il vigente PRP di Genova ha proposto una rilevante ed innovativa lettura del confine morfologico tra città e porto, che ha consentito di sviluppare forme di interazione tra il contesto urbano e portuale. In linea generale la struttura del PRP ha proposto un utilizzo di spazi articolato su due livelli, localizzando a livello banchina hanno le attività portuali, e a livello superiore la viabilità e le funzioni urbane. Questa chiave di lettura, particolarmente appropriata per il porto antico e per il centro storico di Genova, ha guidato diversi interventi di trasformazione e ipotesi di riqualificazione., quali ad esempio la Stazione Marittima di Ponte dei Mille, il nuovo Terminal Traghetto o i progetti di recupero del compendio Ponte Parodi-Hennebique. Ed è un modello che potenzialmente potrebbe ripetersi lungo un percorso che va dalla Fiera a est fino in prospettiva a poter raggiungere la Lanterna, nella suggestiva ipotesi di poter realizzare un affaccio distribuito della città sul porto, come segno fisico di superamento delle contese del passato.

L'individuazione all'interno dello strumento di aree a prevalente vocazione urbana evidenzia la particolare attenzione che è stata posta già nello strumento vigente al rapporto tra attività portuale e urbana, ciò anche al fine di evitare che i possibili vantaggi derivanti dallo sviluppo del porto venissero pregiudicati dai costi ambientali e sociali connessi con la presenza del porto e delle attività allo stesso collegate.

Sulla base di questi criteri l'articolazione della funzione urbana nei differenti contesti territoriali, riconosceva una consistenza dello stato di fatto (aggiornato al 2001), pari ad una superficie di 1.217.000 mq, rispetto ad una superficie di progetto, prevista dal Piano, pari a 1.309.000 mq, con una variazione in aumento di 92.000 mq.

La successiva figura 51 riporta lo stato di fatto (aggiornato al 2001) e lo stato proposto dal PRP vigente attraverso la zonizzazione (in giallo la zona U – Funzioni Urbane).

Come richiamato nella descrizione delle categorie funzionali relativa all'attività turistico-diportistica si tratta principalmente di ampie porzioni fruibili di litorale, che in buona parte sono state oggetto di processi di riqualificazione. Per tali ambiti, come già anticipato, in sede di approvazione del PRP la Regione ha prescritto di "prevedere l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale", di fatto anticipando l'attuale impostazione normativa. Nel PRP di Genova vigente sono inoltre stati affrontati alcuni temi che ancora oggi rappresentano un elemento di confronto e interazione con la città, seppure in uno scenario differente rispetto a quello ipotizzato all'epoca del Piano del 2001. Sono aree sia esterne al demanio marittimo (quali ad esempio il compendio di Cornigliano) sia interne al demanio marittimo (Sestri, Porto antico, Riparazioni navali) che, come già anticipato nel paragrafo precedente, sono state regolate nel corso del tempo da strumenti di co-pianificazione. Devono essere inoltre ricordate alcune aree caratterizzate dalla presenza di edifici di particolare pregio storico-architettonico, quali ad esempio la Lanterna e la Centrale ENEL in dismissione, le cui ipotesi di valorizzazione potranno delinea-

re nuovi scenari pianificatori e progettuali.

Anche nell'ambito della redazione del nuovo PRP, la cui procedura era stata avviata dall'allora Autorità Portuale di Genova e poi sospesa a seguito della riforma della L.84/94, le relazioni tra porto e città hanno avuto grande importanza. In particolare lo

Schema di Piano elaborato nel 2015 proponeva una riflessione ben più articolata (oltre che aggiornata) in merito alle interazioni tra aree portuali e contesto urbano, eleggendo la "condivisione" degli spazi porto - città e degli intenti comuni quale un obiettivo del PRP stesso. Lo Schema si prefiggeva di operare

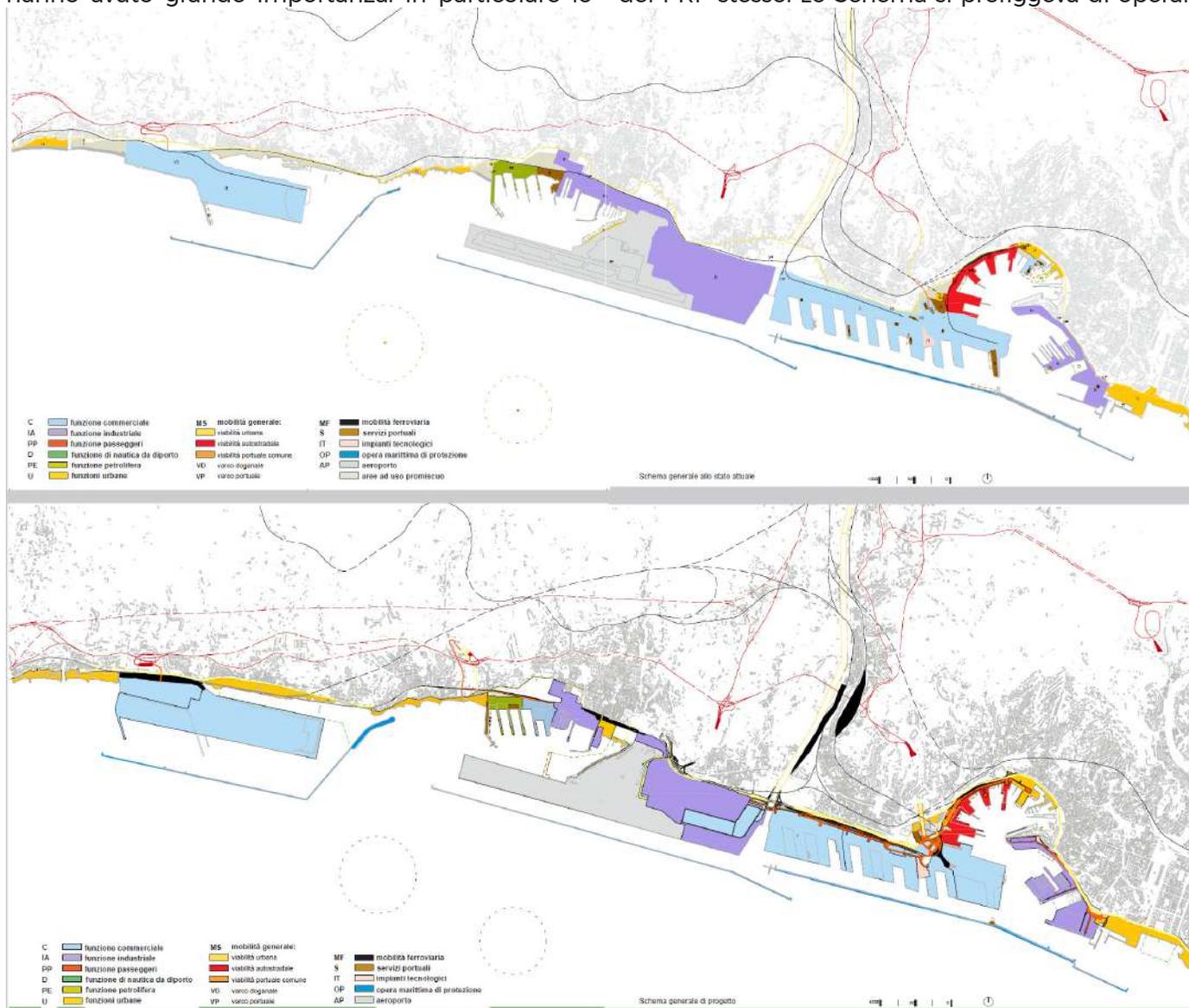


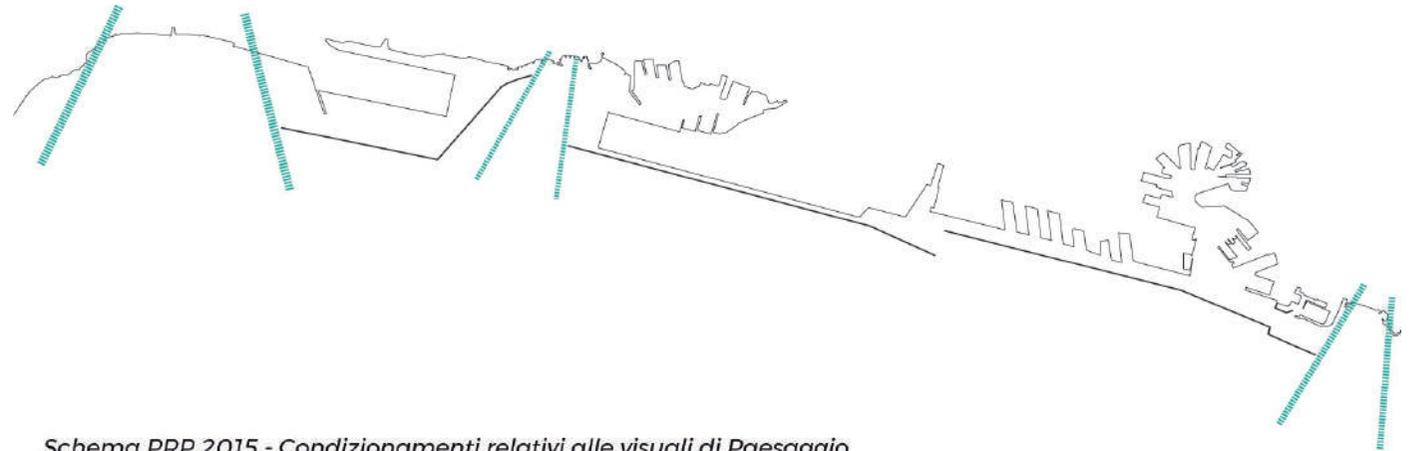
Figura51
Porto di Genova - PRP2001
Descrizione dello stato ante piano
Schema generale di progetto

un superamento della concezione di città portuale sviluppata dal Piano Regolatore vigente, sottolineando un'impostazione basata sulla condivisione non soltanto di spazi ma anche di obiettivi di sviluppo superando la mera logica di compensazione e di negoziazione.

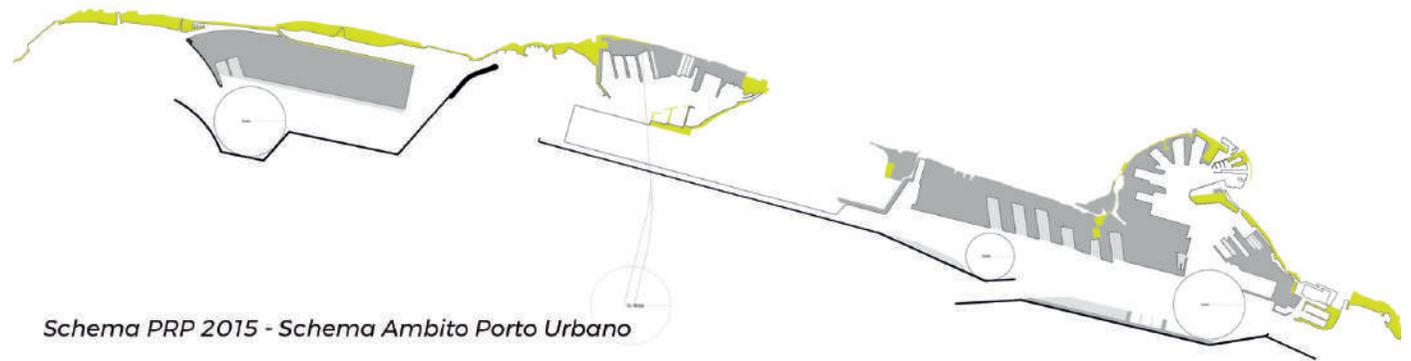
Un'ulteriore questione rilevante sottolineata dallo Schema di Piano riguardava le modalità per garantire la tutela del patrimonio storico nella sua fruibilità estetica e funzionale e nell'organizzazione del porto

secondo i più efficienti criteri di esercizio e di gestione.

Con tali presupposti il territorio di margine tra città e porto è stato concepito come ambito di pianificazione definito nel quale trovano collocazione attrezzature portuali e aree di connotazione urbana, identificate sotto forma di innesti e affacci urbani, rivolti specificatamente a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane. Questi assumono un ruolo



Schema PRP 2015 - Condizionamenti relativi alle visuali di Paesaggio



Schema PRP 2015 - Schema Ambito Porto Urbano

*Figura55
Porto di Genova
Schema di Piano 2015
Le relazioni con l'urbano*

di rilievo configurandosi come direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali.

Nel caso degli innesti urbani in relazione agli spazi operativi portuali, questi si traducono anche sotto forma di correlazioni visive fra la città e il porto, essendo quest'ultimo spesso interdetto all'accesso pubblico.

Tali riflessioni elaborate nel 2015 rispetto al tema di condivisione di spazi e di processi decisionali per la co-pianificazione, pur essendo ancora molto attuali, non sembrano essere pienamente coerenti con l'approccio su cui si basa la legge aggiornata. La revisione legislativa chiede infatti al pianificatore di individuare le aree di interazione porto-città, per poi delegarne la pianificazione al Comune di riferimento.

Tuttavia il metodo proposto per la redazione del nuovo PRP, aperto ai contributi della città, ha inteso garantire la possibilità di individuare degli scenari

futuri di sviluppo portuale che rispettino e valorizzino non solo le attività produttive/industriali ma anche il carattere dei luoghi urbani. Negli anni è stato avviato un rapporto di collaborazione con gli uffici comunali al fine di assicurare il necessario raccordo fra i nuovi progetti della città e il piano portuale. Tale collaborazione ha consentito di raggiungere, nel 2015, l'intesa sul nuovo Piano Urbanistico Comunale che ha comportato anche un aggiornamento del PRP vigente.

La tavola che segue evidenzia il quadro della situazione attuale, descritta nelle pagine precedenti. Dal quadro delineato appare evidente come le aree di interazione porto città superano i confini demaniali, già nella situazione attuale e che le stesse, pur soggette ad una pianificazione urbana di fatto derivano da processi di governo del territorio in cui tutti gli enti coinvolti (AdSP, Comune, Regione, ASPI, RFI, etc.) partecipano ad un unico percorso di confronto e di co-pianificazione. Questo è particolarmente evidente nella definizione dei nodi e dei corridoi dedicati all'accessibilità, su strada o su ferro, alle attività

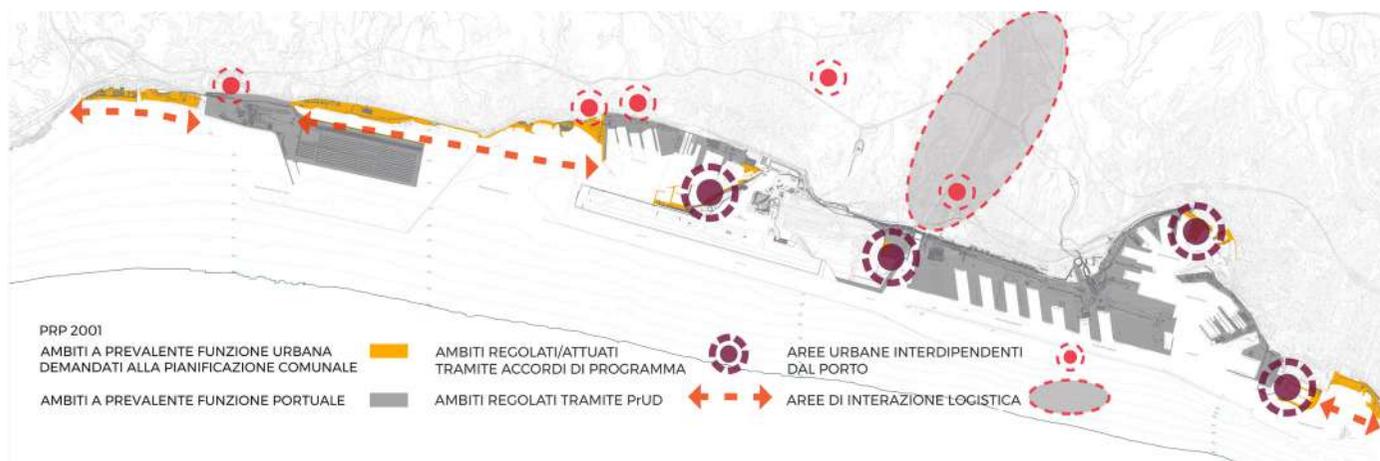


Figura56
Porto di Genova
PRP 2001
Interazioni Porto-Città

produttive e di servizio che funzionano in simbiosi con le attività portuali, alle aree buffer, per l'intermodalità, per la logistica (si pensi alla Zona Logistica Semplificata e al Retroporto).

Anche per quanto riguarda il Porto di Savona- Vado, esistono diverse situazioni di aree con forte interazione tra funzioni portuali e attività di carattere urbano. Il Piano Regolatore Portuale vigente, in questo caso, non prevedeva che ci fossero porzioni di aree demaniali da demandare alla pianificazione comunale. Nel corso degli anni sono tuttavia emerse diverse esigenze di co-pianificazione che hanno portato alla condivisione di strumenti attuativi volti a far sintesi di esigenze portuali e urbane.

La descrizione sintetica che viene riportata di seguito parte dal limite orientale del porto nel Comune di Albissola Marina, fino al limite occidentale del Comune di Bergeggi.

Come è emerso per lo scalo di Genova, le relazioni territoriali e le aree di interazione tra i bacini portuali di Savona - Vado Ligure e la città escono dal confine demaniale, soprattutto per gli aspetti legati all'accessibilità e alla logistica: caselli autostradali, connessioni viarie (Aurelia bis e strada di scorrimento), collegamenti di ultimo miglio, le aree buffer e la Zona Logistica Semplificata di Vado Ligure.

Per questo motivo appare fondamentale il riconoscimento dei Comuni di Albisola Superiore e di Quiliano all'interno del sistema portuale - anche se non

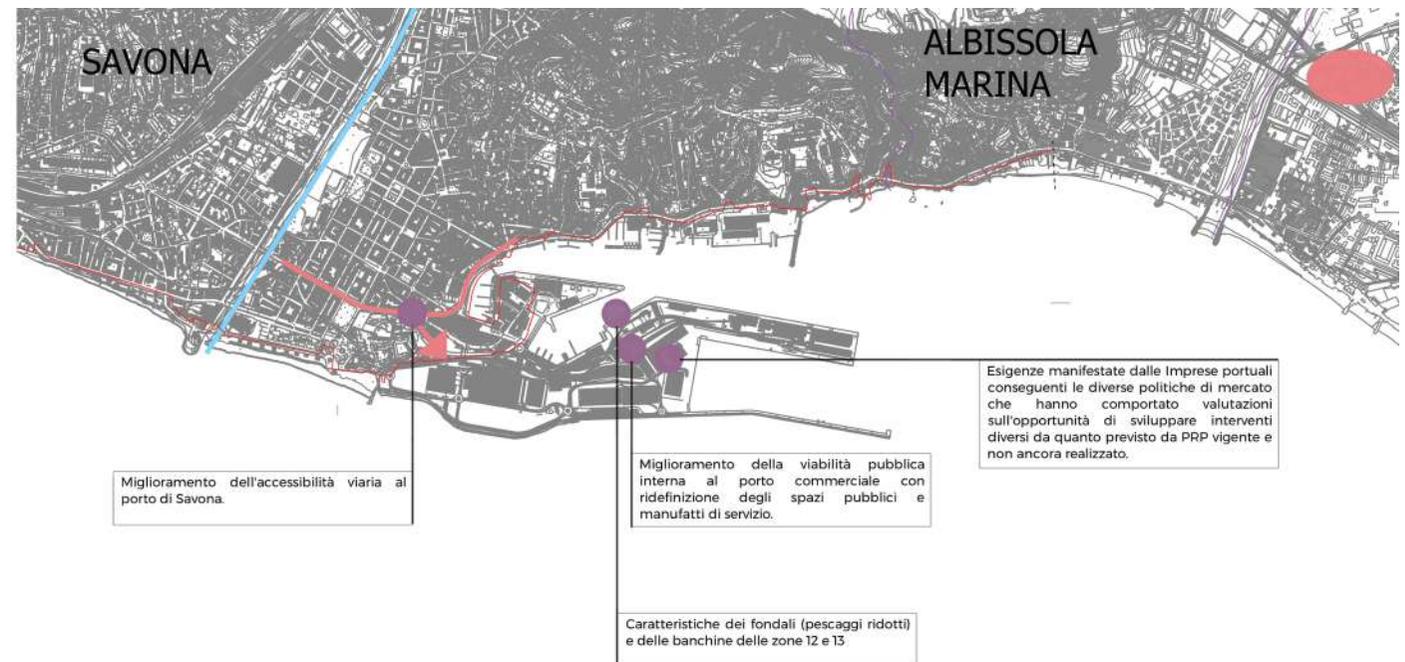


Figura57
Porto di Savona
Le progettualità in corso

sono direttamente confinanti con il confine demaniale - nella logica di identificare e governare i molteplici livelli di interazione che il porto ha con il territorio circostante.

All'interno del confine demaniale si sottolinea l'importanza di interazione tra zone a forte connotazione urbana e attività portuali riferite alle aree attraversate dalle condotte/tubazioni che collegano i Terminal di sbarco energetici con i depositi costieri a terra.

Si propone di seguito una sintetica descrizione delle tematiche che allo stato attuale e a fronte di progettualità in corso necessitano di una co-pianificazione tra porto e comuni interessati.

Albisola Superiore

- Ottimizzazione delle connessioni viarie tra lo svincolo autostradale e l'Aurelia bis, sia per il traffico pesante, sia per quello leggero.

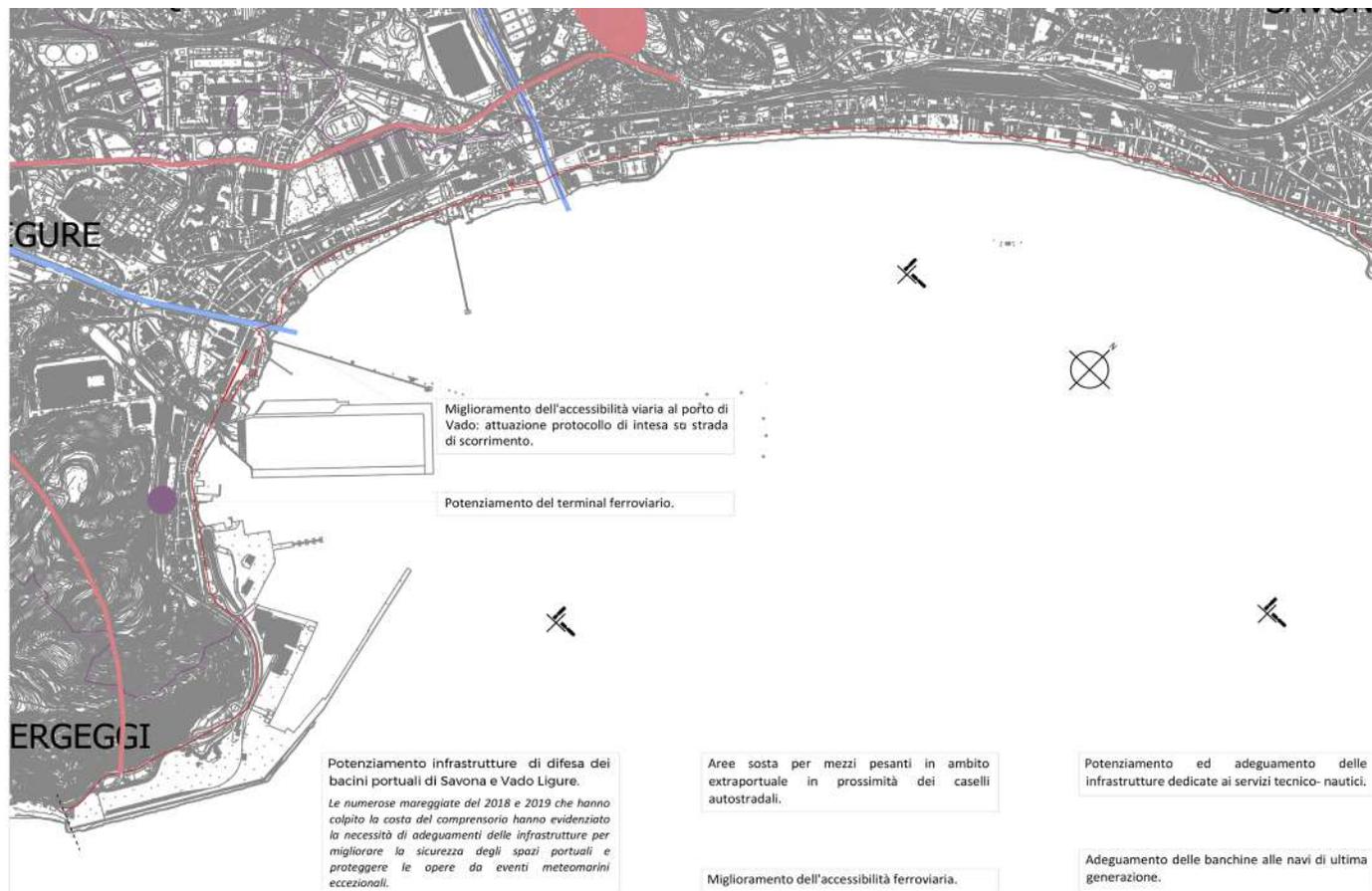


Figura58
Porto di Vado
Le progettualità in corso

Albissola Marina

- Risistemazione del piazzale Margonara, previsioni del Progetto di utilizzazione degli arenili mediante miglioramento dell'accessibilità alla pubblica fruizione e servizi per la balneazione.
- Riqualificazione dell'area costiera e dell'arenile di rio Termine/Madonna
- Collegamento ciclo pedonale tra comune di Savona ed Albissola.

Savona

- In aggiunta a quanto già elencato relativamente alle aree portuali: miglioramento dell'accessibilità viaria al porto di Savona e sistema di parcheggi di prossimità.
- Riqualificazione fascia litoranea prospiciente di Via Nizza.
- Sviluppo del turismo sportivo in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova- sede di Savona e il Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

Vado Ligure

- Attuazione degli Interventi previsti dall'ACCORDO DI PROGRAMMA DELLA PIASTRA MULTIFUNZIONALE sottoscritto il 15/09/2008 tra Autorità Portuale di Savona, Regione Liguria, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure e del suo aggiornamento sottoscritto in data 28/09/2018.
- Opere di difesa della costa.
- Progetto di riqualificazione della spiaggia di Porto Vado per servizi alla pesca professionale e all'arenile.

Bergeggi

- Riqualificazione dell'area demaniale posta

tra la zona destinata alla balneazione e il porto commerciale già destinata ad area di parcheggio a servizio delle attività urbane e dell'area marina protetta.

Quiliano

- Intervento di mitigazione del rischio idraulico del sito a margine dell'impianto S.A.R.P.O.M.

La proposta delle aree di interazione porto-città nel DPSS

A fronte della lettura dello stato attuale e delle esigenze manifestate dai territori portuali e urbani circostanti, il DPSS individua, in maniera speculare a quanto proposto per le aree portuali, una categoria di aree di interazione porto-città la cui funzione strettamente urbana consente un rimando diretto alla pianificazione di livello comunale.

Sia per il porto di Genova sia per quello di Savona Vado si tratta prevalentemente di arenili o di ambiti interessati da processi di riqualificazione urbana, come rappresentati nelle citate cartografie allegate al presente documento. In taluni casi, per situazioni puntuali, è prevista la possibilità di individuare strumenti attuativi di co-pianificazione, specularmente a quanto delineato per le aree prevalentemente portuali.

Vengono poi identificati una serie di ambiti esterni al demanio marittimo quali ad esempio le connessioni di ultimo miglio e gli svincoli autostradali, aree dedicate a servizi logistici come i parchi ferroviari, aree retroportuali, funivie, Zona logistica semplificata, la cui funzionalità, sebbene strettamente dipendente dal contesto urbano, può rivestire un ruolo strategico per le attività portuali.

In tali situazioni, in particolare, è strategico trovare forme di co-pianificazione, sia rispetto agli obiettivi di governo del territorio, sia in termini di contenuti specifici e modalità operative, consentendo all'AdSP e ai Comuni di assumere ruoli attivi nei processi di trasformazione.

Per il porto di Genova si tratta in particolare:

- dell'area Territoriale di Cornigliano - Aereo-

porto, attualmente esclusa dall'ambito demaniale ad eccezione delle banchine, la cui disciplina rispetto al PRP del 2001 è stata aggiornata in conformità con lo specifico Accordo di Programma ed il PTC ACL; oggi è interessata da diversi interventi previsti all'interno del Programma Straordinario del Commissario e relativi all'accessibilità da Ponente del Bacino di Sampierdarena; l'indicazione di area di co-pianificazione mira ad un ripensamento allargato a valle delle mutate condizioni. La co-pianificazione dell'ampio ambito a comprendere aree ex Ilva (nella prospettiva di una futura disponibilità) sia per usi portuali che logistici, cui è agganciata la Valpolcevera, deve salvaguardare la sostenibilità ambientale e la convivenza urbana nel rispetto delle esigenze di sviluppo economico portuale e logistico che riguardano alla ZLS - Porto e Retroporto di Genova (ex art7 L 130/2018), all'interno del Tavolo Tecnico già al

lavoro da tempo.

Oltre all'area soprarichiamata (indicata nella planimetria sottostante) potranno essere perimetrate specifiche aree all'interno della Zona Logistica Semplificata istituita con il Decreto Genova, direttamente connesse con le attività portuali, al fine di favorire l'insediamento di nuove attività logistiche e produttive. Le caratteristiche territoriali e procedurali per tali aree sono affrontate in dettaglio nello specifico strumento di riferimento (Piano di Sviluppo Strategico della ZLS Porto e Retroporto di Genova).

Figura59
Porto di Genova
DPSS
Le aree portuali e le aree di interazione
porto-città



Per il porto di Savona-Vado si tratta in particolare:

- degli ambiti relativi ai caselli autostradali di Albisola Superiore, Savona e Vado Ligure, indispensabili per fornire il corretto supporto all'accessibilità via gomma del porto, anche al fine di superare le attuali carenze della rete infrastrutturale;
- la riqualificazione delle strutture delle funivie a Savona, che specularmente a quanto indicato per le aree a mare ricadenti nel demanio marittimo necessita di essere valutata attraverso appositi strumenti di pianificazione congiunta, anche per integrazione con navettamento ferroviario.

zione al Piano Strategico, specifiche aree della Zona Logistica Semplificata del retroporto di Vado Ligure, al fine di favorire l'insediamento di attività legate al contesto portuale.

Oltre alle aree soprarichiamate, indicate nella planimetria sottostante, similmente a quanto indicato per Genova, potranno essere perimetrare, in attua-

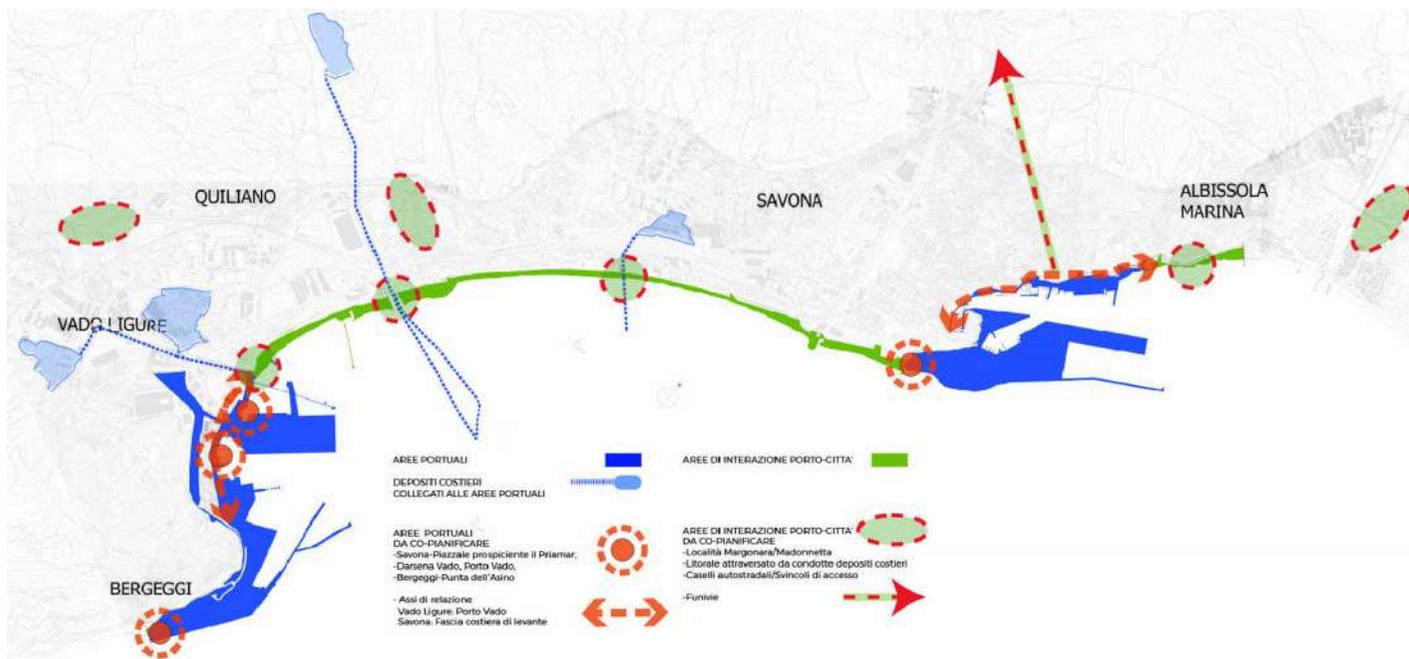


Figura60Porto di Savona - Vado
Le aree portuali e le aree di interazione
porto-città

Le aree retroportuali

In un contesto morfologico come quello del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale il concetto funzionale del “retroporto” assume un significato particolarmente determinante. La continuità territoriale e doganale indisponibile naturalmente viene surrogata da un sistema di flussi che quanto meglio funzionano, tanto più contengono tempi e costi di movimentazione della merce, rendendo più produttivo e concorrenziale lo scalo portuale.

Nell’ambito dell’obiettivo teso al miglioramento della catena logistica, e tenuto conto delle profonde trasformazioni avvenute sia in ambito economico, sia dei trasporti e della normativa di governo del territorio, si rende opportuno ripercorrere e razionalizzare gli sforzi legati all’integrazione, all’interconnessione e all’interoperatività dei servizi di trasporto.

La nascita del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha rafforzato gli aspetti più strettamente relativi alla differenziazione dei traffici e creato le sinergie necessarie per confermare la posizione di leadership dei due scali a livello nazionale, con riferimento non solo alle merci, ma anche ai passeggeri e alle attività industriali di costruzioni e riparazioni navali.

Il porto intercetta, in entrata e uscita, oltre il 60% del traffico extra UE del sistema economico del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività del-

lo scalo genovese, di cui il 45% operativi in Liguria, mentre il restante 55% è distribuito sul territorio nazionale. Inoltre, anche dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale.

Come già accennato nei paragrafi precedenti, il principale mercato di riferimento per le merceologie che transitano dal Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è la macro area del Nord Italia.

In tale contesto la Lombardia, verso cui è destinato il 50,9% delle merci e da cui proviene il 43,3% delle merci in partenza dal porto di Genova, rappresenta il principale partner commerciale del sistema portuale. In termini di valore, essa costituisce il 45,2% delle merci a livello complessivo (43,6% in export e 47,8% in import). La maggior parte delle merci movimentate (17,7%) arriva o parte dalla provincia di Milano ed è principalmente correlata con il settore industriale e dell’elettronica. Seguono il Piemonte, l’Emilia Romagna e il Veneto che attraggono rispettivamente il 19%, l’11% e 9,7% del valore delle merci. Le relazioni commerciali con queste regioni sono influenzate dalla presenza dei distretti industriali e di alcuni grandi player a livello internazionale che indirizzano la vocazione delle attività presenti sui loro territori.

Per quanto concerne il Piemonte, importazioni ed esportazioni afferiscono in maggior quantità a macchinari e componentistica, automobili e veicoli e ai prodotti legati all’industria alimentare e dolciaria in particolare.

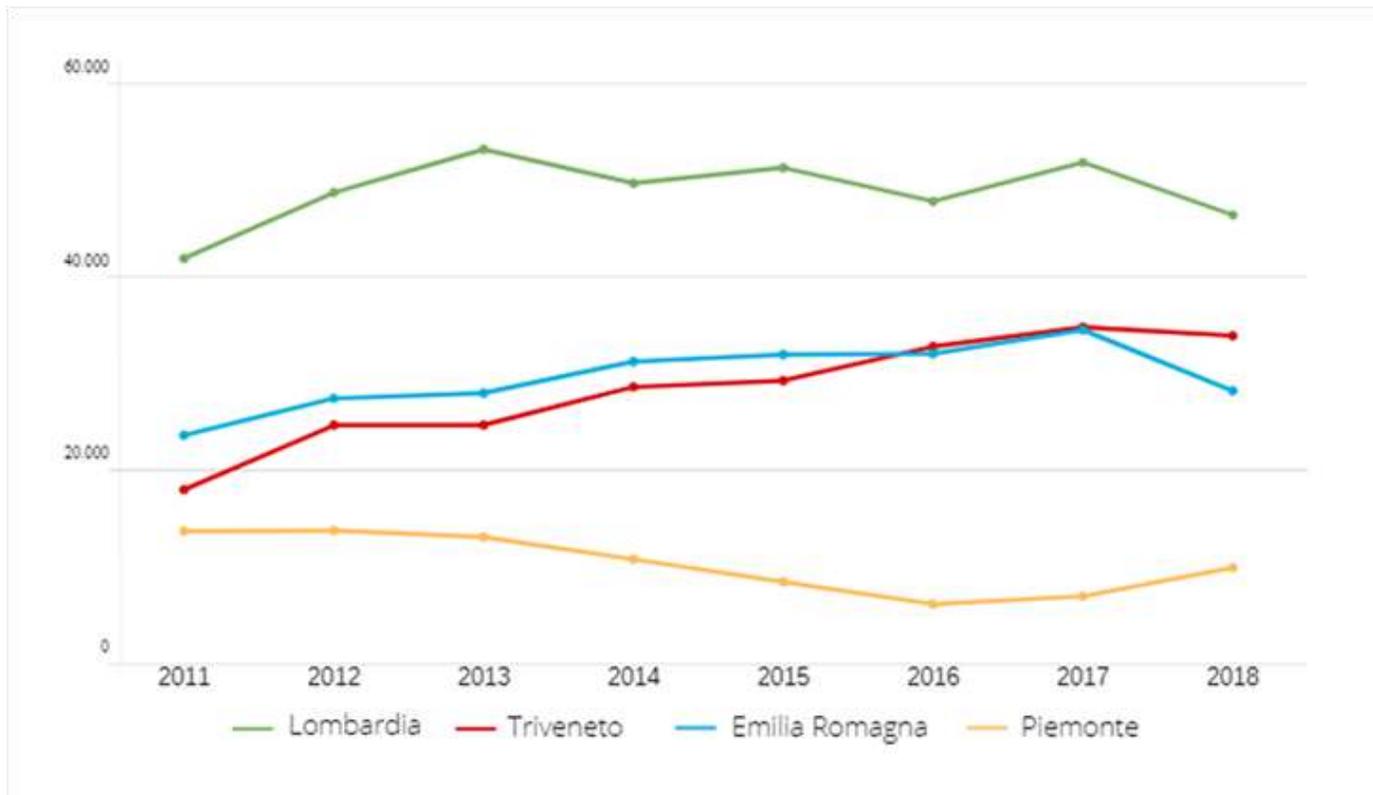
In Emilia Romagna, oltre ai già citati macchinari e componenti, tipici del settore industriale, che comunque giocano un ruolo preminente, una quota rilevante degli scambi deriva dai volumi dell’industria

della ceramica (503.737.953 tonnellate da e verso il porto di Genova) da quella dell'automotive (compresa la produzione di mezzi agricoli) e dei mobili. Infine relativamente al Veneto, in termini di volumi, i maggiori quantitativi sono connessi alla produzione di componentistica industriale, ai macchinari ed all'industria della carta, mentre in termini di valore gli scambi assumono particolare rilievo le importazioni di materie per l'industria tessile (2,2%).

Le succitate regioni generano i maggiori volumi via treno da e per il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. La Lombardia si conferma dal 2011 come prima area di approvvigionamento e principale mercato di sbocco per i TEU mossi via ferro, con una crescita dei carri del 4,6% e del 13,3% dei treni dal

2011 al 2018. Milano Smistamento rappresenta la prima origine/destinazione delle merci containerizzate lombarde, seguito da Melzo e Vittuone.

Il Triveneto si è sviluppato, nel corso degli anni, in modo variabile. Il Piemonte, con un andamento anch'esso variabile negli anni, nel 2018 è tornato a crescere con 1.295 treni contro i 1.051 treni dell'anno precedente e un maggior numero di carri (+ 19,6%). Infine, l'Emilia Romagna ha subito, nel corso del 2018, una battuta d'arresto con una decrescita in termini di volumi di carri del 18,5% e con 378 treni in meno rispetto al 2017.



*Figura71
Grafico 1: principali aree di origine e destinazione dei volumi movimentati via treno
Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato*

La nuova attività di pianificazione e programmazione di Autorità di Sistema, di cui il presente DPSS rappresenta un elemento portante, è fortemente caratterizzata da un nuovo approccio alle relazioni con l'hinterland ed i retroporti anche a seguito dell'assetto normativo in materia che si è venuto a consolidare. Per la prima volta, infatti, le norme individuavano in modo puntuale un insieme, ancorché non esaustivo dei siti inland e quindi passibile di ulteriori integrazioni, di aree retroportuali con cui il sistema portuale intrattiene relazioni privilegiate. La pianificazione dell'Ente è quindi ulteriormente polarizzata sul ruolo funzionale che le aree retroportuali potranno rivestire per il porto: le aree retroportuali andranno a rivestire funzioni operative e logistiche, non solo legate alle situazioni emergenziali e critiche, ma ad assolvere stabilmente ad un ruolo complementare rispetto alle aree portuali, sia relativamente alla miglior gestione dei volumi (picchi di traffico e modulazione dei flussi) sia alle possibilità di ospitare attività per le quali le aree portuali risultano insufficienti. Rispetto a tale nuovo approccio, Autorità di Sistema Portuale si pone come promotore o attuatore di una serie di iniziative. In questo senso quindi, oltre alle ordinarie attività di AdSP per il rafforzamento delle relazioni commerciali, logistiche e anche istituzionali con le aree retroportuali, che già caratterizzavano le precedenti pianificazioni, possono venire individuati tre filoni di attività che connotano i nuovi sviluppi del DPSS:

- Le relazioni di interoperabilità che si potranno attivare con le aree retroportuali: istituzione e rafforzamento delle connessioni info-telematiche e dell'interoperabilità tra il PCS e i sistemi informativi che operano sui retroporti, siano essi

piattaforme di scala nazionale (PLN, AIDA, PIC) o sistemi di operatori (inland terminal, MTO, caricatori/ricevitori, etc.). Documenti ed eventi vengono raccolti attraverso l'integrazione con i sistemi informativi propri dei diversi soggetti coinvolti e vengono trattati in modo da ridurre la frammentazione informativa dovuta alla molteplicità di attori e veicolati secondo responsabilità e pertinenza, in modo da facilitare l'operatività ed incrementare qualità ed efficienza della catena logistica porto-retroporto. In particolare, la possibilità di instaurare interoperabilità tra il PCS e i sistemi ICT nazionali rappresenta uno dei principali obiettivi strategici nell'evoluzione del PCS ed il principale valore aggiunto derivante dall'inquadramento del PCS stesso all'interno della PLN, in coerenza con quanto stabilito dal PSNPL e dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018.

• L'incentivazione del trasporto ferroviario ed intermodale con le aree retroportuali: in continuità con le misure che trovano applicazione ai sensi degli art. 7 (comma 2 bis, ter e quater) della Legge 130/2018, Autorità di Sistema portuale intende promuovere ed incentivare il trasporto ferroviario con i retroporti, quale fondamentale modalità per smaltire ed accrescere i volumi movimentati dal sistema portuale. In questo senso, l'attività dell'Autorità sarà anche tesa ad individuare, insieme agli altri Enti coinvolti, nuove modalità di governance, incentivazione e di contribuzione al settore, sulla base delle analoghe esperienze già intraprese a livello italiano ed europeo. Autorità di Sistema, unitamente ad altri attori pubblici, ha infatti maturato come, a causa del limitato hinterland di riferimento del porto e

del grado di apertura del mercato ancora migliorabile, sia necessario comunque un intervento pubblico nel settore, non solo per fare fronte alle necessità operative del porto, ma anche per riguardare gli obiettivi di trasferimento modale e sostenibilità che l'Ente si pone, anche sulla base delle indicazioni europee in materia.

- Zona Logistica Semplificata e aree buffer: come stabilito dal comma 1 dell'art. 7 della Legge 130/2018 e come già evidenziato nel paragrafo relativo all'organizzazione logistica del sistema portuale, la ZLS comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova ed i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.
- L'art. 6 della Legge 130/2018 e la relativa Convenzione attuativa stabiliscono che le aree ad elevata automazione (buffer) vengano individuate tra le località sopra elencate.

La dimensione allargata della portualità che ne deriva deve poter consentire una nuova caratte-

rizzazione dei processi operativi e delle connessioni, anche tecnologiche, tra gli impianti portuali e retroportuali, che in questo caso si spinge ad un livello più evoluto rispetto alle relazioni di interoperabilità sopra descritte. Inoltre, la portata pluriennale di entrambe le misure (art. 6 e 7) le rende un elemento caratterizzante della pianificazione di medio-lungo periodo dell'Ente rappresentata dal presente DPSS.

A titolo di esempio l'utilizzo della strumentazione ZLS, oltre che per adottare le semplificazioni amministrative e i regimi procedurali speciali previsti dalla normativa in materia, permetterà di sviluppare ulteriormente le procedure, sia in importazione sia in esportazione, di preclearing ferroviario, sdoganamento a mare, corridoio logistico, che contribuiranno a favorire la necessaria sincronizzazione con i flussi fisici è una delle principali applicazioni operative che è possibile delineare allo stato.

Ancora tra le attività funzionali all'operatività portuale che più proficuamente potranno trovare spazio all'interno della ZLS vanno annoverate

Zona Logistica Semplificata	Ferrovia	Autostrada	Magazzini	Dogana	Buffer Area	Altro	Note
Alessandria	✓	✓	✗	✗	• (*)		(*) AL Smistamento
Arquata Scrivia	✓	✓	✓	✓		Terminal Container, Silos Cereali	
Castellazzo Bormida	✓	✓	✗	✗	•		Magazzini in località Predosa
Dinazzano	✓	✗	✓	✗			Spinelli Srl, Messina S.p.A
Melzo	✓	✓	✓	✓			
Milano Smistamento	✓	✓	✗	✗		Terminalizzazione merci pericolose	
Novi San Bovo	✓	✗	✗	✗			ILVA in prossimità
Ovada Belforte	✓	✓	✗	✗	•		
Piacenza	✓	✓	✓ (*)	✗			(*)IKEA, DHL, FERCAM
Rivalta Scrivia	✓	✓	✓	✓	•		
Vado Ligure	✓	✓	✓	✓		Servizi logistici	

Figura72
Tabella Informativa delle
Zone Logistiche semplificate

quelle legate al ciclo dei controlli ed in generale dei servizi alla merce e ai mezzi, che potranno essere meglio organizzati in aree esterne al perimetro demaniale e che, nel caso di istituzione di un'eventuale area doganale interclusa, potranno anche beneficiare del connesso regime di sospensione di IVA e dazi.

I sopracitati siti retroportuali rappresentano zone molto eterogenee tra loro sia dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, delle strutture e delle sovrastrutture ivi presenti sia dal punto di vista delle relazioni commerciali attive con il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Fanno parte dell'elenco di cui sopra diverse aree strategiche per i traffici del Sistema Portuale:

- alcune dotate di magazzini e aree di stoccaggio;

- altre alle quali potrà essere dedicata una specifica funzione di aree buffer (anche all'interno del progetto E-Bridge) dove la presenza dell'infrastruttura autostradale sarà fondamentale;
- siti di notevole rilevanza per la presenza dell'infrastruttura ferroviaria.

I siti retroportuali menzionati dall'art. 7 del Decreto Genova sono eterogenei dal punto di vista del trasporto ferroviario poiché, come si evidenzia nella tabella sotto riportata, in alcune zone (e.g. Dinazzano, Melzo, Milano Smistamento) sono presenti traffici ferroviari già consolidati da e verso Genova, in altre, viceversa, non sono presenti relazioni ferroviarie.

Retroporto	Treni Export v/Genova	Treni Import d/Genova
Alessandria	0	1
Alessandria Smistamento	34	15
Arquata Scrivia	3	2
Dinazzano	350	350
Melzo	322	324
Milano Smistamento	872	890
Novi San Bovo	2	0
Piacenza	4	4
Rivalta Scrivia	396	402

-
Genova
Volumi traffici ferroviari

Indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali

Come evidenziato nella premessa di questo documento, la riforma legislativa prevede che il processo di pianificazione portuale si attui attraverso due fasi: la predisposizione del DPSS e la redazione dei piani regolatori portuali di ciascun porto.

A livello procedurale si propone di redigere i Piani Regolatori Portuali in parallelo al fine di inquadrare le singole scelte di ciascuno scalo in una logica complessiva di sistema. I PRP dovranno infatti evidenziare la coerenza degli scenari prefigurati e delle singole scelte rispetto a tre livelli di pianificazione:

- coerenza rispetto agli indirizzi e obiettivi del DPSS e quindi coerenza rispetto alla programmazione comunitaria e nazionale;
- coerenza a livello di sistema, rispetto alle singole scelte che saranno valutate per ciascuno scalo, affinché appartengano alla stessa strategia operativa delineata;
- coerenza ambientale, rispetto ai contenuti e agli scenari delineati all'interno della procedura di VAS.

I PRP saranno quindi strumenti autonomi, adattati allo specifico contesto territoriale e socio - economico di livello locale, ma avranno analoga impostazione propositiva e normativa, nonché analogo linguaggio di pianificazione. Questo renderà di maggiore facilità la gestione degli strumenti operativi e renderà anche più evidente l'offerta complessiva del sistema, anche per gli operatori portuali.

I piani regolatori portuali declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie del DPSS per ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione. I Piani Regolatori Portuali dovranno pertanto definire e disegnare l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali, delle aree retro-portuali e degli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuate nel documento di pianificazione strategica di sistema. I PRP dovranno rappresentare analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali, quali quelle destinate alle attività commerciali, crocieristiche, industriali, al diporto e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. I PRP saranno inoltre corredati dal rapporto ambientale, necessario ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

I PRP dovranno definire la localizzazione delle funzioni portuali, attraverso rappresentazioni cartografiche in scala adeguata e attraverso l'opportuna normativa di riferimento, che articolerà l'assetto complessivo dei porti per categorie funzionali, garantendo però una maggiore flessibilità rispetto agli strumenti vigenti. La nuova classificazione dovrà assumere l'obiettivo della flessibilità, anche attraverso un maggiore accorpamento delle funzioni, la cui dislocazione sul territorio sarà oggetto di ulteriori specifiche in sede di "norme di piano". Accorpamenti e flessibilità sono dunque concetti connotati da uno stretto legame che si spiega attraverso l'individuazione di destinazioni d'uso fra loro interscambiabili e pertanto tali da rendere lo spazio flessibile nel suo utilizzo. Un'impostazione che vuole adeguare lo

strumento del piano regolatore alle mutevoli esigenze operative senza dover ricorrere a lunghe ed incerte procedure di varianti o di “adeguamento tecnico funzionale”.

Come evidenziato dalle rappresentazioni cartografiche già prefigurate all’interno del DPSS è stata sottolineata la necessità di avviare percorsi di co-pianificazione per diversi contesti, sia portuali (nei quali la pianificazione è in capo ad AdSP), sia di interazione porto-città (con pianificazione demandata ai comuni). Gli obiettivi e la natura specifica dei diversi ambiti anticipano la necessità di forme di co-pianificazione molto differenti, che dovranno coinvolgere soggetti diversi. Ad esempio per le aree portuali identificate in cartografia potranno essere avviati processi di pianificazione “a regia portuale” con l’adesione dei Comuni interessati; gli ambiti in contesti urbani saranno a “regia comunale” con il coinvolgimento di AdSP; i sistemi logistici e le connessioni infrastrutturali vedranno il coinvolgimento anche di altri enti interessati (Regione Liguria, RFI, ASPI, etc.)

Le modalità attuative per le aree di interazione porto - città e in generale per tutte le aree classificate come “da co-pianificare” saranno esplicitamente definite da atti di indirizzo politico-amministrativo, di governance stipulato da AdSP con i Comuni e tutti gli enti territoriali coinvolti nell’attuazione degli interventi, in accordo tra loro per convergere su obiettivi secondo criteri di reciprocità (Protocolli di intesa, Accordi quadro, Accordi di Programma). I PRP evidenzieranno quindi le aree progettuali e le modalità di collaborazione da cui discenderanno convenzioni attuative/operative con un effettivo, rilevante e allargato impegno di collaborazione tra le parti.

PLANIMETRIE ALLEGATE

Genova

- Funzioni Portuali Legge 84/94
- Accessibilità
- Proposta Perimetrazione Aree Portuali e Aree Porto-Città

Savona - Vado Ligure

- Funzioni Portuali Legge 84/94
- Accessibilità
- Focus Inquadramento Assetto Infrastrutturale
- Proposta Perimetrazione Aree Portuali e Aree Porto-Città
- Focus Aree di Copianificazione



