

2. Gli organi

Sono organi dell'Autorità portuale, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale composto, secondo l'art. 10 della stessa legge, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa ed il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica degli organi è di quattro anni.

Con decreto del Ministro dei trasporti del 25 gennaio 2000 è stato nominato il Presidente dell'Autorità portuale di Savona per la durata di un quadriennio a decorrere dal 7 febbraio 2000, data di notifica del decreto.

Alla scadenza del mandato, non ritenendo di poter pervenire entro il termine del 7 febbraio 2004 al perfezionamento dell'iter di nomina del Presidente e preso atto che il Presidente uscente aveva dichiarato l'impossibilità a proseguire nell'espletamento dell'incarico in regime di *prorogatio*, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto del 6 febbraio 2004, provvedeva alla nomina di un dirigente in servizio presso il Ministero a Commissario dell'Autorità portuale fino alla nomina del Presidente che avveniva con decreto del 15 luglio 2004 per il quadriennio 2004-2008.

Con decreto n. 6 del 18 febbraio 2000 del Presidente dell'Autorità portuale integrato con il decreto n. 11 del 20 marzo 2000, è stato costituito per un quadriennio il Comitato portuale composto da 24 membri. Il Comitato è stato rinnovato per un quadriennio con decreto del Commissario n. 30 del 20 aprile 2004.

Al Comitato portuale compete l'approvazione del piano operativo triennale, della relazione annuale sull'attività, del bilancio preventivo, delle note di variazione e del conto consuntivo, l'adozione del piano regolatore portuale, la deliberazione in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni, la nomina del Segretario generale e la deliberazione dell'organico della segreteria tecnico - operativa.

L'incarico di Segretario generale è stato conferito per un quadriennio con delibera n. 23 del Comitato portuale del 10 maggio 2000; con delibera dello stesso organo del 22 settembre 2004 è stato nominato un nuovo Segretario generale nella persona del responsabile dell'Area affari interni e dell'Ufficio legale dell'Autorità.

Il Segretario generale è preposto alla segreteria tecnico - operativa, cura i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali, elabora il piano regolatore portuale, riferisce al Comitato portuale sullo stato di attuazione dei piani di intervento e sull'organizzazione delle attività portuali.

I componenti del Collegio dei revisori dei conti, di cui due, uno effettivo con funzioni di presidente ed uno supplente in rappresentanza del Ministero del tesoro (ora dell'economia e delle finanze), e quattro, due effettivi e due supplenti, in rappresentanza del Ministero dei trasporti e della navigazione (nel 2004 delle infrastrutture e dei trasporti), sono stati nominati per il quadriennio 2000-2004 con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 9 marzo 2000. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 marzo 2004 si è provveduto alla nomina dei nuovi membri del Collegio dei revisori dei conti.

Il numero delle riunioni tenute dall'organo di amministrazione e da quello di controllo sono riportate nel prospetto che segue, mentre in quello successivo è indicata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata per il pagamento dei compensi spettanti ai suddetti organi.

Numero di riunioni						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Comitato portuale	10	12	12	10	9	10
Collegio dei revisori dei conti	7	7	9	8	9	8

Compensi agli organi						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Presidente	178.000	180.000	195.000	228.000	176.000	172.000
Segretario generale	136.000	141.000	154.000	163.000	137.000	158.000
Collegio dei revisori	24.000	26.000	19.000	31.000	33.000	29.000
Comitato portuale	16.000	18.000	20.000	28.000	30.000	21.000

L'analisi degli andamenti dei compensi complessivamente erogati agli organi dell'Autorità portuale (indennità, missioni e rimborsi, contributi) evidenzia nel biennio 2004-2005 consistenti riduzioni per il Comitato portuale (-30%) e per il Collegio dei revisori (-12,1%), una lieve diminuzione per il Presidente (-2,3%) ed un incremento del 15,3% per il Segretario generale.

3. La struttura organizzativa

Nel 2000 l'Autorità portuale aveva un assetto organizzativo articolato in quattro aree:

- *Area di Staff*, comprendente l'Ufficio Legale, l'Ufficio Organi Statutari e la Gestione Risorse Umane; aveva una funzione di supporto alla direzione (Presidente e Segretario Generale) per quanto concerne gli affari legali ed i rapporti con l'esterno; curava la gestione delle risorse umane e dei rapporti sindacali.
- *Area Tecnica*, comprendente gli Uffici Infrastrutture e Manutenzione, Servizi Portuali e Sicurezza, Pianificazione Urbanistica; elaborava proposte progettuali per tutti gli interventi relativi allo sviluppo e alla manutenzione delle infrastrutture, ne curava la progettazione esecutiva, la direzione dei lavori e l'assistenza; aveva le responsabilità in materia di sicurezza sul lavoro e di gestione delle manovre ferroviarie.
- *Area Autoritativa*, comprendente gli Uffici Demanio, Controlli Territoriali e Imprese, Gestione Spazi Portuali, Imprese e Licenze; gestiva l'uso dei beni demaniali e il rapporto con le imprese portuali, secondo gli indirizzi strategici e gli obiettivi posti dagli organi direzionali.
- *Area Programmazione e Relazioni Esterne*, comprendente l'Ufficio Studi e Statistica e l'Ufficio Promozione e Relazioni Esterne; svolgeva attività di marketing e curava i rapporti con la realtà esterna per lo sviluppo dell'immagine del porto di Savona attraverso la diffusione delle informazioni.

Le Aree erano coadiuvate dai settori che erogavano servizi interni: Amministrazione - Ragioneria; Amministrazione del personale; Sistemi informativi; Appalti e acquisti; Economato e segreteria.

Nel 2004 l'Autorità portuale ha proceduto ad una revisione della propria organizzazione, in relazione alle nuove incombenze derivanti dalle normative in materia di security ed ambiente, alla necessità di dare attuazione agli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore Portuale ed all'esigenza di preparare l'Amministrazione ad un ricambio generazionale visto l'approssimarsi dell'età pensionabile per molti dipendenti e l'assenza di una classe intermedia.

Il nuovo assetto prevede quattro Aree, ciascuna affidata ad un dirigente. Ogni Area comprende strutture, di cui sono responsabili quadri di livello A o B.

- *Area Programmazione e Sviluppo* (Programmazione, politiche comunitarie, studi, promozione e relazioni esterne)

- *Area Tecnica 1* (Progettazione, realizzazione e coordinamento degli interventi in programmazione e delle manutenzioni delle opere esistenti)
- *Area Tecnica 2* (Progettazione, realizzazione e coordinamento degli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore)
- *Area Affari Esterni* (Atti amministrativi, gestione appalti, rete telematica, gestione spazi portuali, sicurezza, ambiente e security).

La ripartizione nelle quattro aree potrà a regime essere modificata con una suddivisione dell'Area Affari Esterni nell'Area Atti Amministrativi e nell'Area Affari Portuali, e la ricostituzione di un'unica Area Tecnica.

Sono previste cinque Strutture (Demanio e beni patrimoniali - Ufficio imprese, lavoro portuale, permessi - Amministrazione del personale - Rete telematica interna - Servizi generali, acquisti) di supporto a tutti i settori dell'Autorità, non comprese in Aree, ma direttamente dipendenti dal Segretario Generale, dal quale dipende anche l'Ufficio qualità al quale è affidata la verifica e l'aggiornamento delle procedure previste dalla Certificazione ISO 9001.

Oltre le Aree e le Strutture è stata individuata una Direzione competente in materia di attività amministrativa, finanziaria e di bilancio e di controllo analitico sulla gestione interna, che si interfaccia con tutti i settori. Una Segreteria di direzione, composta da due unità, supporta l'attività della Presidenza e della Segreteria Generale e infine l'Ufficio Legale è retto dallo stesso Segretario Generale, che già in passato ne era responsabile e che ha mantenuto l'incarico essendo iscritto all'Albo speciale degli avvocati degli Enti pubblici.

Il servizio di controllo interno

Nonostante le sollecitazioni intervenute nel 1998, da parte dell'Amministrazione vigilante in occasione dell'approvazione del regolamento di contabilità, per l'istituzione del servizio di controllo interno ai fini di una maggiore trasparenza dell'attività amministrativa, ribadite dal Collegio dei revisori, non risulta che l'Autorità portuale abbia provveduto.

La certificazione ISO 9001

L'Autorità portuale si è posta l'obiettivo del miglioramento continuo del livello qualitativo dei servizi offerti per rispondere alle esigenze ed alle dinamiche del mercato. La scelta è stata quella di ottenere la certificazione di qualità ISO 9001

inserendo all'interno del sistema tutte le attività svolte dall'organizzazione che hanno un'influenza sulla soddisfazione degli utenti portuali. L'Autorità portuale, attraverso un team di lavoro appositamente costituito, ha proceduto all'identificazione, all'esame e alla pianificazione di tutti i processi, provvedendo a stabilirne la sequenza e l'interazione tra di essi. Il lavoro di predisposizione del sistema di gestione della qualità è durato circa un anno e si è concluso alla fine del mese di dicembre 2003 con il rilascio del certificato ISO 9001.

4. Il personale

L'organico ed il personale in servizio

Al momento dell'avvio della sua attività, nel 1996, l'Autorità portuale di Savona, essendo succeduta alla precedente organizzazione portuale, si era dovuta accollare, secondo quanto previsto dall'articolo 23 della legge n. 84 del 1994, un contingente di personale di 139 dipendenti notevolmente superiore alle previsioni della pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, determinata in 49 unità. Il costo del personale aveva un'incidenza superiore al 66% delle spese correnti, in una situazione di bilancio difficile ed instabile.

Negli anni seguenti, le politiche di sviluppo e gli investimenti hanno portato alla progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture e ad una crescita complessiva dell'attività portuale. Parallelamente, mentre la situazione di bilancio si è stabilizzata, il personale in servizio è andato riducendosi, sia per un calo fisiologico, sia per effetto degli incentivi all'esodo e dei benefici previsti dalle norme sull'amianto.

Andamento personale dipendente

Personale A.P.	2001	2002	var. %	2003	var. %	2004	var. %	2005	var. %	var. % 2005/2001
Dirigenti	2	3	50,0	3	0,0	2	-33,3	5	150,0	150,0
Quadri	16	14	-12,5	16	14,3	14	-12,5	13	-7,1	-18,8
Impiegati	28	30	7,1	29	-3,3	26	-10,3	33	26,9	17,9
Ausiliari	3	3	0,0	3	0,0	4	33,3	3	-25,0	0,0
Operai	7	4	-42,9	2	-50,0	2	0,0	3	50,0	-57,1
Totale	56	54	-3,6	53	-1,9	48	-9,4	57	18,8	1,8
Personale distaccato										
C.M.P.	3	2	-33,3	0	-100,0	0		0		-100,0
Soc. Serv. Generali	5	5	0,0	5	0,0	4	-20,0	4	0,0	-20,0
Reefer Terminal	3	3	0,0	3	0,0	2	-33,3	2	0,0	-33,3
Serfer	16	9	-43,8	8	-11,1	6	-25,0	5	-16,7	-68,8
Totale	27	19	-29,6	16	-15,8	12	-25,0	11	-8,3	-59,3
Totale generale	83	73	-12,0	69	-5,5	60	-13,0	68	13,3	-18,1

Il personale in organico dell'Autorità portuale è costituito dai dirigenti (escluso il Segretario generale), dai quadri, dagli impiegati e dagli ausiliari. Il personale in esubero in parte presta servizio presso la medesima Autorità (vedi la voce "operai") ed in parte è distaccato presso quattro società di servizi operanti all'interno del porto. L'incidenza del personale in esubero sul totale del personale in organico dell'Autorità portuale diminuisce gradualmente dal 2001 al 2005 dal 41% al 20,6%.

Il personale dipendente, comprendente il personale che presta servizio presso l'Autorità portuale e quello distaccato, si riduce gradualmente nel quadriennio 2001 - 2004 da 83 a 60 unità (-27,7%) per registrare nel 2005 un incremento del 13% che porta il totale a 68 unità. Il personale distaccato riduce la sua presenza in misura consistente passando da 27 a 11 unità (-59%), mentre quello in servizio presso l'Autorità si contrae da 56 a 48 unità (-14,3%) nei primi quattro anni per riportarsi nel 2005 a 57 presenze.

Il raffronto tra inizio e fine quinquennio evidenzia contrazioni nel numero degli operai in esubero (da n. 7 a n. 3 unità) e dei quadri (da n. 16 a n. 13 unità), un aumento degli impiegati (da n. 28 a n. 33 unità) e dei dirigenti (da n. 2 a n. 5 unità).

La pianta organica nel corso degli anni è andata progressivamente aumentando fino all'approvazione da parte del Ministero vigilante nel mese di novembre del 2004 di una nuova pianta organica che ha portato il numero dei dipendenti a 58, escluso il Segretario generale.

Pianta organica				
2001	2002	2003	2004	2005
49	50	50	58	58

Nel 2001 il Comitato portuale ha approvato una pianta organica che prevedeva 49 unità, più il Segretario Generale. Nello stesso anno, a seguito di un accordo intervenuto con Trenitalia S.p.A., si provvedeva all'affidamento del servizio di manovra ferroviaria in porto, prima in capo all'Autorità portuale, a società controllata da Trenitalia, la Serfer s.r.l., alla quale sono state distaccate 16 unità.

Il riconoscimento dei benefici di cui alla legge sull'amianto, che ha interessato molti lavoratori, ha determinato nel corso dell'anno la cessazione dal servizio di n. 20 unità, di cui n. 3 in pianta organica e n. 17 in esubero. Al 31 dicembre le unità in esubero ancora distaccate presso società operative in porto risultavano essere complessivamente 27 e 7 quelle utilizzate direttamente dall'Autorità portuale.

Nel 2002 è stata determinata la nuova consistenza della pianta organica della segreteria tecnico-operativa in 50 unità, più il Segretario Generale. Numerose sono state le dimissioni che da un lato hanno ridimensionato il problema degli esuberi, ma dall'altro hanno creato per la segreteria tecnico-operativa una situazione di criticità in quanto al 31 dicembre 2002 le unità in servizio in pianta organica erano 40 a fronte delle 50 previste e 10 unità erano a tempo determinato.

Al 31 dicembre 2003 la segreteria tecnico-operativa era composta da 46 unità e 5 erano le unità assunte a tempo determinato.

La pianta organica, considerate le esigenze dei vari settori e le prospettive di sviluppo, come in precedenza illustrato, è stata rideterminata nel 2004 in 58 unità più il Segretario Generale. La segreteria tecnico-operativa era composta da 48 dipendenti di cui uno a tempo determinato.

Situazione del personale al 31 dicembre 2005			
	Organico approvato	Copertura	Esuperi e distacchi
Dirigenti	5	5	0
Quadri	20	13	0
Impiegati	33	36	0
Operai	0	0	14
Totale	58	54	14

Nel corso del 2005 è stato avviato il graduale inserimento di nuove figure professionali previste prioritariamente per le Aree tecniche. Alla fine del 2005 il personale in servizio presso l'Autorità era pari a 54 unità, di cui cinque con contratto a tempo determinato, e 3 operai in esubero. Si registra alla stessa data un'eccedenza di impiegati (36 anziché 33 previsti in organico) a fronte di un numero di quadri pari a 13 rispetto a 20 previsti in organico.

In particolare nell'esercizio 2005 si è provveduto all'assunzione per chiamata diretta di due dirigenti, di un dipendente con contratto a tempo indeterminato e di cinque dipendenti con contratto a tempo determinato, al recepimento del contratto collettivo nazionale di lavoro e del protocollo d'intesa Assoporti - Federmanager - Assodirport relativo all'applicazione del C.C.N.L. dirigenti.

Costo del personale

Nel prospetto che segue è riportato per ciascun esercizio finanziario il costo complessivo del personale comprensivo della quota accantonata per il T.F.R. come risultante dal conto economico.

Esercizi	Spesa	T.F.R.	Costo	Personale al 31/12	Costo medio
2000	3.921.086	301.989	4.223.075	94	44.926
2001	3.697.903	284.500	3.982.403	83	47.980
2002	3.486.995	267.341	3.754.336	73	51.429
2003	3.454.896	239.747	3.694.643	69	53.546
2004	3.611.367	209.685	3.821.052	60	63.684
2005	3.668.869	239.619	3.908.488	68	57.478

La consistenza del personale nel periodo considerato ha subito variazioni in diminuzione fino al 2004 soprattutto per l'applicazione delle agevolazioni per l'esodo anticipato del personale ed un aumento nel 2005 per l'assunzione di nuovo personale. Il costo medio unitario determinato dividendo il costo complessivo per il personale risultante in servizio alla fine dell'anno presenta una continua ascesa dal 2000 al 2004 (da 44,9 mila a 63,7 mila euro) ed una riduzione nel 2005 a 57,5 mila euro.

5. Il processo di informatizzazione

L'Autorità portuale ha organizzato una infrastruttura di rete divisa in Servizi Telematici Interni e Servizi Telematici Portuali.

La *rete telematica interna* utilizza una connessione di tipo Ethernet che serve tutti gli uffici e consente a tutti gli utenti di accedere a servizi di File System, Office Automation, Internet e Posta elettronica con uno standard di S.O. allineato a tutte le macchine secondo un buon livello di sicurezza e coerente con le specifiche indicate in fase di certificazione di qualità ISO 9001 per la parte Backup e Antivirus.

Nel 2005 si è dato avvio al progetto di gestione documentale in integrazione al protocollo informatico che si concluderà con il modulo di gestione dei flussi documentali. Inoltre è stata realizzata un'applicazione destinata all'Ufficio Imprese, Lavoro Portuale e Permessi per la gestione delle pratiche amministrative attinenti al rilascio delle autorizzazioni al lavoro e all'accesso in porto volta anche al controllo degli ingressi presso il varco di security. Si è avviato il processo di sostituzione dell'applicativo di contabilità per allineare il sistema informatico con le nuove disposizioni in materia contabile. Tutte le innovazioni software sono state realizzate predisponendo anche una adeguata infrastruttura hardware.

La *rete telematica portuale* connette l'intera comunità portuale di Savona e Vado Ligure, garantendo servizi quali telefonia, accesso ad internet, monitoraggio degli spazi portuali, inoltro delle domande di accosto, previsioni arrivi e partenze, situazione ormeggi, richiesta di accesso urgente al porto.

Nel 2005 sono stati acquisiti nuovi importanti clienti, fornendo connettività e realizzando reti telematiche virtuali a varie società. E' stato realizzato un nuovo sistema di videosorveglianza volto al monitoraggio dei varchi - sia carrabili che ferroviari - della viabilità portuale, delle aree operative incluse le interfacce nave-porto, delle navi attraccate ed infine delle imboccature dei porti e delle darsene.

Per supportare tale sistema sono stati attuati diversi interventi sulle infrastrutture di rete, tra cui:

- un nuovo e più capillare cablaggio in fibra ottica monomodale che ha reso possibile l'adozione dello standard di comunicazione Ethernet Gigabit;
- il rinnovo degli apparati attivi di internetworking con il conseguente utilizzo di nuovi protocolli di comunicazione che consentono l'erogazione di servizi a banda larga e che garantiscono il funzionamento della rete anche in caso di interruzione di due collegamenti in fibra ottica.

6. Partecipazioni societarie

Partecipazioni al 31 dicembre 2005 (in euro)			
Società	Capitale	Quota di partecipazione	Quota %
SV Port Service	104.000	45.448	43,70
SLALA	485.000	5.000	1,03
IPS	619.680	23.963	3,87

La società dei servizi generali "SV Port Service" è stata costituita il 1° novembre 1997 ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge n. 84 del 1994 che prevede per le Autorità Portuali istituite nei porti in cui le Organizzazioni portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), la possibilità di continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, escluse le operazioni portuali, utilizzando, fino ad esaurimento, gli esuberi di personale e promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, in cui la partecipazione dell'Autorità non fosse maggioritaria. La quota di partecipazione al capitale è pari al 43,7%. Il bilancio dell'esercizio 2005 si è chiuso con un utile di 133,7 migliaia di euro.

SLALA – Sistema Logistico dell'Arco Ligure ed Alessandrino è una società a responsabilità limitata costituita nel 2003 tra il comune di Alessandria, Trenitalia e le tre Autorità portuali liguri per favorire lo sviluppo delle aree e degli insediamenti dedicati alla logistica a supporto dei porti liguri. La quota di partecipazione al capitale è pari all'1,03%. Il risultato economico a chiusura dell'esercizio 2005 è stata una perdita di 57,8 migliaia di euro.

IPS – Insediamenti Produttivi Savonesi è sorta nel 1982 come società per azioni a prevalente capitale pubblico, alla quale partecipano comuni del comprensorio e la Provincia di Savona, con lo scopo di creare le condizioni più favorevoli alla crescita economica del territorio e di incentivare le attività imprenditoriali, intervenendo nei settori dell'industria, dell'artigianato produttivo e di servizio alla produzione, delle infrastrutture commerciali e turistiche. La quota di partecipazione al capitale è pari al 3,87%. La società alla fine del 2005 presentava un utile pari a 17,4 migliaia di euro.

7. Pianificazione e sviluppo del porto

Il Piano regolatore

Nel quinquennio 2000-2004 l'Autorità portuale, considerati esauriti o superati i Piani regolatori vigenti per i bacini portuali di Savona e Vado Ligure, aveva avviato la procedura per la predisposizione di un nuovo documento di Piano.

I Piani regolatori vigenti erano costituiti per il porto di Savona da una variante al Piano del 1969, elaborata nel 1987 ed approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1988. Essa prevedeva il completamento della Darsena Alti Fondali, mediante la realizzazione dello sporgente Boselli, che è stato ultimato ed alcuni interventi quali l'espansione delle aree di Nord Est e la realizzazione del porto turistico della Margonara che sono stati riconfigurati dal nuovo Piano regolatore.

Per il porto di Vado Ligure era vigente una variante di Piano elaborata nel 1997 ed approvata, secondo le procedure della legge n. 84/94, con decreto della Giunta regionale dell'8 settembre 1999. Prevedeva l'espansione delle Calate Nord per attività Ro-Ro, intervento ultimato ed il potenziamento del pontile San Raffaele per rinfuse solide superato dal nuovo Piano regolatore.

Nel mese di aprile del 2002 il Comitato portuale ha adottato un nuovo Piano Regolatore che ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 25 luglio 2003. Redatto lo studio di sostenibilità ambientale ai sensi dell'art. 2, comma 3, del D.P.C.M. 10 agosto 1998 n. 377, l'Autorità portuale ha ottenuto il giudizio di compatibilità ambientale dal Ministero dell'ambiente il 18 aprile 2005. Infine, il Piano ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Regionale della Liguria il 10 agosto 2005.

La strategia alla base delle scelte di Piano è quella di un consolidamento e della razionalizzazione delle attività nel bacino di Savona e di una espansione nel bacino di Vado.

Per il porto di Savona, il Piano privilegia azioni di valorizzazione e diversificazione funzionale degli spazi esistenti, ricercando soluzioni per migliorare l'accessibilità stradale.

Nel settore mercantile, gli interventi previsti riguardano:

- l'espansione a mare della diga foranea per ricavare una superficie operativa di circa 80.000 mq., dotata di due nuovi accosti e di magazzini per 15.000 mq. ;

- la riconfigurazione della viabilità di accesso al porto per ridurre l'impatto del traffico pesante sulla circolazione urbana; il varco doganale sarà trasferito su un nuovo terrapieno a mare, che ospiterà anche aree di sosta e servizio per l'autotrasporto;
- la realizzazione di nuovi raccordi stradali che separeranno i flussi diretti alle varie aree portuali: mercantile, passeggeri, urbana.

Nel comparto della nautica sono previsti:

- il recupero delle aree di Miramare, dove saranno trasferite le aziende di cantieristica che attualmente operano sugli spazi adiacenti l'area crociere;
- l'espansione delle aree di Nord Est per lo sviluppo dei servizi artigianali correlati alla nautica;
- la realizzazione del nuovo porto turistico della Margonara, all'imboccatura del porto di Savona.

Per quanto riguarda il porto di Vado Ligure, è stata ipotizzata una soluzione di forte espansione delle opere portuali grazie alla posizione decentrata dello scalo rispetto alla città ed all'efficiente sistema di connessione alla rete di trasporto.

L'intervento principale riguarda la costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq. da destinare al riassetto del Terminal Rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi, ma soprattutto alla realizzazione di un nuovo terminal contenitori di circa 200.000 mq. ed una banchina di 700 m. di lunghezza, con profondità di accosto da 15 ad oltre 20 m. che consentirà l'ormeggio delle navi portacontenitori di ultima generazione, di capacità superiore a 10.000 TEU.

L'Autorità portuale ha stanziato 2,5 milioni di euro per gli interventi propedeutici alla progettazione esecutiva ed ha avviato le indagini geotecniche per lo studio dei fondali della rada di Vado e le indagini geoarcheologiche, per individuare le aree della rada maggiormente sensibili dal punto di vista archeologico. Il progetto prevede un investimento di oltre 180 milioni di euro per le opere infrastrutturali ed un tempo di realizzazione di circa cinque anni. Il terminal potrà essere operativo a partire dal 2011.

L'intero sistema viario portuale dovrà essere riconfigurato, con la realizzazione di un unico varco doganale da cui si accederà alle aree portuali secondo due direttrici indipendenti: una verso i terminal attualmente esistenti, l'altra verso il nuovo terminal "multipurpose", attraverso un collegamento dedicato. Inoltre, è previsto il completamento dello svincolo sulla strada statale Aurelia per l'accesso al terminal traghetti, mentre è in corso la realizzazione la seconda fase degli interventi sull'Aurelia

bis, che garantirà un accesso diretto alle nuove aree a funzioni turistico-ricettive previste dal Piano tra le aree portuali e le spiagge di Bergeggi.

L'Autorità portuale ha affrontato il problema di assicurare una più efficace connessione ferroviaria del porto ai mercati, fondamentale elemento di competitività e imprescindibile modalità per smaltire gli incrementi di traffico previsti, non sostenibili dal sistema stradale.

Insieme a Trenitalia Cargo e ad altri operatori, ha sviluppato un progetto per gestire autonomamente, mediante un soggetto certificato, la trazione sulle due linee di valico, che da Savona convergono su S. Giuseppe di Cairo per indirizzarsi verso Torino e Alessandria, caratterizzate da alti margini di capacità e che assumono grande interesse per i traffici portuali di Savona - Vado destinati ai mercati dell'Italia nord-occidentale e del sud Europa.

A seguito di gara internazionale è stata affidata alla Serfer s.r.l. la gestione delle manovre ferroviarie portuali, con consegna dei convogli a Parco Doria. L'Autorità portuale ha messo a disposizione del sistema quattro locomotive elettriche da 3,8 MW per trazione in linea e sei macchine da manovra. E' prevista inoltre l'ulteriore acquisizione di due locotrattori per consentire una più rapida manovra nell'assemblaggio dei convogli.

Il nuovo sistema ferroviario costituirà la spina dorsale del Sistema Logistico Integrato del Savonese e Valli Bormida, un progetto promosso dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, dall'Autorità portuale e da operatori privati, che mira ad integrare il porto di Savona - Vado e le aree industriali dismesse tra Liguria e Piemonte per assicurare spazi destinati ad attività di logistica, perfezionamento e distribuzione, anche in considerazione delle necessità conseguenti alla realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Lo sviluppo del sistema si articola in tre fasi:

- la prima fase prevede l'utilizzo delle infrastrutture già esistenti (banchine portuali e interporto VIO) e di quelle che si renderanno disponibili nel breve periodo (bonifica aree ex IP a Quiliano, bonifica aree ex ACNA a Cengio); in questa fase vanno poi ricompresi interventi di ambientalizzazione e riordino della filiera logistica del carbone;
- la seconda fase, che sul versante marittimo potrà contare sul nuovo terminal container di Vado Ligure, sul versante terrestre è diretta alla valorizzazione in chiave logistica delle aree industriali di Cairo Montenotte localizzate a Bragno, a seguito dell'ambientalizzazione dei parchi di stoccaggio delle rinfuse solide provenienti dal porto (insediamento di attività di prima trasformazione sulla porzione bonificata dei

parchi e recupero delle aree di Cairo Reindustria per attività a maggior valore aggiunto);

- la terza fase prevede la realizzazione di un'ulteriore struttura logistica su aree interconnesse alla rete ferroviaria ed autostradale, da individuarsi sulla direttrice ferroviaria da S. Giuseppe di Cairo verso Alessandria.

Il Piano Operativo Triennale

L'art. 9, terzo comma, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive l'elaborazione, da parte dell'Autorità portuale, di un piano operativo triennale (POT) concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, che deve essere approvato dal Comitato portuale ed è assoggettato a revisione periodica, con cadenza annuale.

Il POT rappresenta lo strumento con il quale l'Autorità portuale, dovendo partecipare alla realizzazione del Piano generale e dei Piani regionali dei trasporti, individua e propone alle autorità competenti centrali (Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti) e locali (Regione, Province e Comuni), gli interventi da effettuare, nell'arco temporale di un triennio, per favorire lo sviluppo delle attività portuali, specificandone la relativa spesa, parte della quale è posta a carico dell'Autorità stessa.

Il Piano, in coerenza con il Piano regolatore portuale, contiene il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento del Porto, con quantificazione della relativa spesa e costituisce uno strumento di conoscenza della realtà portuale e delle politiche di sviluppo che l'Autorità intende seguire anche se la realizzazione della maggior parte delle infrastrutture è subordinata all'assunzione di impegni da parte di altri soggetti pubblici e privati.

L'Autorità portuale di Savona - Vado ha approvato nel mese di settembre del 2000 il POT relativo al periodo 2000/2002 revisionato negli anni successivi con cadenza annuale fino a quello approvato dal Comitato portuale il 28 ottobre 2005 con deliberazione n. 109 relativo al triennio 2006/2008, in cui sono individuati i lavori da eseguire e le disponibilità all'uso occorrenti.

Il Piano Operativo per il triennio 2006-2008 prevede interventi nel periodo considerato per 66,8 milioni di euro così ripartiti: 18,6 milioni di euro nel 2006, 19,6 milioni di euro nel 2007 e 28,6 milioni di euro nel 2008. Gli interventi programmati sono di seguito illustrati.

Per la progettazione e la realizzazione della piattaforma "multipurpose" nel bacino di Vado Ligure è prevista una spesa complessiva di 22,5 milioni di euro, di cui

2,5 milioni nel 2006 e 10 milioni in ciascuno dei due anni successivi. Nel 2007 5 milioni di euro sono destinati al potenziamento degli spazi a magazzino a disposizione dei settori delle merci convenzionali nel porto di Savona, attraverso la sostituzione di magazzini obsoleti con nuovi depositi di pari volumetria.

Il progetto di riassetto della viabilità di accesso al porto di Savona è stato suddiviso in tre lotti, due dei quali, riguardanti le realizzazioni del sistema viario extraportuale di innesto sulla viabilità ordinaria e del terrapieno ex Italsider ove accentrare il varco portuale di ingresso e le aree di sosta per i mezzi, sono stati avviati con le precedenti programmazioni. Il terzo lotto, previsto dal programma 2006/2008, riguarda la nuova sopraelevata portuale, da e per il nuovo varco per la cui realizzazione sono previsti 6 milioni di euro nel 2008.

Per consentire la migliore operatività al servizio di manovra ferroviaria portuale l'Autorità provvederà all'acquisto di due locomotori per una spesa di un milione di euro, ad integrazione del parco mezzi di manovra già conferito alla società Serfer. E' prevista l'acquisizione di aree immediatamente a ridosso del porto di Vado Ligure, funzionali alla realizzazione del nuovo varco principale dello scalo e del relativo sistema di viabilità di accesso ed alla predisposizione di spazi di servizio per gli operatori di trasporto e logistica, per una spesa di un milione di euro per ciascun anno del triennio.

Il riassetto della costa a funzione urbana prevede la riqualificazione della porzione terminale del Terrapieno Sud, ove, sul fronte della spiaggia di Bergeggi, si realizzerà un'area verde, a ripristino dell'originario profilo della collina, destinata ad ospitare un borgo residenziale-alberghiero ed un centro per talassoterapia; a fianco, sul versante portuale, si costruirà un deposito a funzione portuale, la cui sommità sarà adibita a parcheggio a servizio dell'adiacente borgo. La spesa prevista è pari a 15 milioni di euro nel triennio di cui 10 milioni di euro nel 2006 e 2,5 milioni di euro in ciascuno dei due anni successivi.

Con riferimento alle intese raggiunte in sede di adozione del Piano regolatore, l'Autorità portuale ha conferito alla società IPS l'incarico di predisporre il bando pubblico per l'elaborazione di un "masterplan" relativo all'area di rispetto alle spalle del porto, ove troveranno spazio aree verdi a funzione urbana di separazione rispetto alle attività portuali, nonché alle nuove opere previste dal Piano riguardanti la pesca, la cantieristica leggera e la nautica da diporto.

A Savona sono previsti per il 2006 1,5 milioni di euro per la difesa e il ripascimento della fascia costiera fra la foce del Letimbro e Zinola, per ovviare ai fenomeni di erosione del litorale.