PORTI in ASCOLTO
PROCESSO DI ASCOLTO PER I PIANI REGOLATORI PORTUALI DI GENOVA E SAVONA VADO LIGURE

PORTS of GENOA
VADO / SAVONA / PRA' / GENOVA

Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Savona e Vado Ligure

Processo di consultazione degli enti e dei portatori di interesse

Guida alla lettura della presentazione degli scenari di Piano

Ottobre 2026

Guida alla lettura della presentazione illustrata nel durante il percorso di ascolto sui nuovi Piani Regolatori Portuali

La presente guida nasce dall'esigenza di rendere più accessibili e comprensibili i contenuti della proposta di Piano, accompagnando la lettura delle rappresentazioni cartografiche e delle slide attraverso una descrizione sintetica ma puntuale dei principi, degli obiettivi e degli interventi previsti.

Il documento è rivolto in particolare agli operatori portuali, alle organizzazioni economiche e sociali e ai diversi soggetti convolti nella fase di ascolto e interessati alle prospettive di sviluppo del porto e del territorio di Savona e Vado Ligure.

Il suo obiettivo è fornire un quadro conoscitivo chiaro e condiviso delle trasformazioni proposte, illustrando le principali scelte infrastrutturali e funzionali, le caratteristiche degli interventi e le finalità che ne orientano la previsione.

La guida segue l'articolazione della presentazione della proposta di Piano, approfondendo le trasformazioni previste a Savona e Vado Ligure e dedicando particolare attenzione agli interventi che incidono sulle relazioni tra il porto e la città.

Sono inoltre illustrate, ove previste, le differenti opzioni di assetto, distinguendo le soluzioni proposte dalle alternative ancora oggetto di approfondimento.

Il documento non sostituisce gli elaborati tecnici e normativi del Piano, ma costituisce uno strumento di supporto alla loro comprensione. Attraverso un linguaggio accessibile, pur mantenendo la precisione necessaria nella descrizione degli interventi, intende favorire una conoscenza più approfondita delle prospettive di trasformazione del sistema portuale genovese.

La guida si propone così di offrire una base informativa utile a comprendere le proposte di pianificazione e a favorire un confronto consapevole sul futuro del porto, sulle sue potenzialità di sviluppo e sulle relazioni con il territorio urbano, economico e sociale di Genova.

1. Strumenti di pianificazione e il procedimento di approvazione

Riferimento alle slide 3–5

La pianificazione portuale si articola, in base alla normativa vigente, su due livelli: il livello strategico di sistema, cui corrisponde il Documento di Programmazione Strategica di Sistema portuale – DPSS, e il livello pianificatorio/operativo, cui corrispondono i Piani Regolatori Portuali dei singoli porti ricompresi nel Sistema portuale di riferimento.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), approvato nel luglio 2022, individua gli indirizzi e i macro-obiettivi per lo sviluppo del sistema portuale, distinguendo le aree portuali (operative) e retroportuali da quelle di interazione porto città (a prevalente funzione urbana). Le aree di interazione porto-città assumono un ruolo specifico, in quanto rappresentano ambiti demaniali che non svolgono più, o non sono destinati a svolgere, funzioni strettamente portuali e possono ospitare attività culturali, sociali, ricreative e turistiche. La pianificazione urbanistica di queste aree è affidata al Comune, mentre l'Autorità ne conserva le competenze demaniali.

Nel DPSS del Mar Ligure Occidentale vengono anche individuati aree/archi di co-pianificazione tra AdSP e Amministrazioni comunali, aree/archi che corrispondono a contesti di margine tra il porto operativo e le aree urbane, nei quali spesso sono necessari interventi di riqualificazione e ricucitura. La rigenerazione dei margini urbani è così considerata una componente del Piano, da coordinare con l'effettiva operatività dello scalo.

I Piani Regolatori Portuali - PRP declinano i macro-obiettivi del DPSS in obiettivi da perseguire sui singoli porti del sistema, definendo assetti funzionali delle aree, opere di grande infrastrutturazione e relazioni con il territorio.

Le proposte di piano sono costruite a partire dalle analisi di mercato, dagli studi trasportistici, ambientali, meteomarini e urbanistici e dalle esigenze dei settori produttivi, facendo riferimento a criteri trasversali quali la proporzionalità tra opere e domanda effettiva, la compatibilità con l'accessibilità stradale e ferroviaria, la

sostenibilità economica delle trasformazioni e la flessibilità degli spazi. L'attenzione al gigantismo navale si affianca alla necessità di diversificare le funzioni per adattarsi ai cambiamenti nelle filiere e nei traffici.

Per quanto riguarda l'iter approvativo, rappresentato nello schema alla slide 5, si precisa che i tempi indicati non comprendono quelli di redazione dei documenti e di consultazione. Il primo passaggio in Comitato, indicato come pre-adozione, non è previsto dalla norma vigente, ma è il passaggio che consente all'organo decisorio di condividere le alternative di piano su cui avviare la Valutazione Ambientale Strategica – VAS. E' quindi un passaggio formale fondamentale per l'avvio del processo approvativo dei nuovi piani.

Il percorso di approvazione del PRP si sviluppa in più fasi:

- la predisposizione iniziale, che comprende l'elaborazione degli schemi di PRP e del Rapporto preliminare ambientale, seguita dalla pre-adozione da parte del Comitato di Gestione, necessaria per avviare la Valutazione ambientale strategica (VAS);
- la consultazione ambientale preliminare della VAS, durante la quale i soggetti competenti in materia ambientale dispongono di 45 giorni per presentare le proprie osservazioni;
- l'elaborazione del Piano definitivo e la sua adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- la pubblicazione e la seconda fase della VAS, durante la quale il PRP e il Rapporto ambientale sono resi disponibili per ulteriori 45 giorni;
- l'acquisizione dei pareri dei Comuni interessati e di Regione Liguria, del Consiglio superiore dei lavori pubblici per gli aspetti tecnici e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la verifica di coerenza con il DPSS;
- l'approvazione del PRP da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, una volta completata la VAS e recepite le eventuali modifiche.

La procedura illustrata prevede tempi normativi pari a 220 giorni, esclusi quelli necessari per la redazione e l'adeguamento degli elaborati.

Alla data della presentazione, l'obiettivo programmatico è giungere alla pre-adozione del Piano tra dicembre 2026 e gennaio 2027, mentre le scadenze successive dipenderanno dallo svolgimento delle diverse fasi istruttorie.

Le norme tecniche di attuazione dei PRP disciplineranno le destinazioni delle aree, gli indici, le altezze e le distanze.

L'approvazione del PRP, tuttavia, non autorizzerà automaticamente la realizzazione delle singole opere, che richiederanno ulteriori fasi di progettazione, istruttoria, autorizzazione e finanziamento.

2. Criteri generali e obiettivi del nuovo PRP

Riferimento alle slide 6–11

Tre macro-obiettivi principali orientano i nuovi Piani:

1. rafforzare la competitività attraverso accessibilità marittima e terrestre, capacità di accosto, intermodalità e innovazione;
2. ridurre gli impatti ambientali e migliorare la sostenibilità delle attività;
3. aumentare il valore prodotto per il territorio, attraverso qualità del lavoro, sviluppo delle filiere e migliore relazione tra porto e città.

Tali obiettivi vengono poi dettagliati a livello di singolo PRP e declinati in possibili azioni e interventi.

Le possibili azioni volte a perseguire tali obiettivi includono, a titolo esemplificativo, la promozione del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, la riduzione delle emissioni e dei consumi energetici, la tutela delle acque, l'attenzione al rumore e la rigenerazione delle aree di margine.

Al di là dei macro-obiettivi sopra evidenziati, la flessibilità delle destinazioni funzionali costituisce una delle principali strategie per adattare le aree

all'evoluzione dei traffici mantenendo nel rispetto della massima efficienza operativa. La flessibilità è intesa come possibilità di utilizzare le banchine per diverse categorie di merci compatibili con la medesima infrastrutturazione, senza legare il piano e le relative aree a uniche categorie di traffico.

L'impostazione del Piano si fonda sull'adeguamento delle infrastrutture all'evoluzione delle navi e dei traffici, sulla flessibilità delle destinazioni funzionali e sulla sostenibilità degli investimenti.

Il criterio adottato è quello di valorizzare le capacità degli scali e razionalizzare l'esistente, dimensionando i nuovi riempimenti e le opere marittime rispetto alla domanda potenziale, ai vincoli ambientali e alla possibilità di realizzazione. La polifunzionalità consente, dove compatibile con la sicurezza e le attrezzature, di adattare banchine e aree a traffici diversi nel tempo.

La competitività richiede l'aumento dell'efficienza dei terminal e dell'accessibilità, lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria, l'adeguamento degli accosti e la disponibilità di spazi per rotabili, merci convenzionali, rinfuse e prodotti energetici di nuova generazione.

La sostenibilità comprende la riduzione degli impatti atmosferici e acustici, il contenimento del consumo di risorse, la transizione energetica e le valutazioni meteomarine e climatiche.

Il valore territoriale è perseguito mediante il recupero di aree non più funzionali ai traffici, la riqualificazione del waterfront, i percorsi ciclopedonali e le mitigazioni verdi.

Per Savona e Vado Ligure l'accessibilità stradale e ferroviaria è una condizione strutturale dello sviluppo: l'aumento della capacità sulle banchine deve corrispondere a una rete in grado di gestire i traffici in ingresso e uscita senza trasferire nuove criticità alla viabilità urbana.

Il sistema ferroviario, anche attraverso treni di lunghezza fino a 750 metri e il collegamento ai corridoi di lunga percorrenza, è considerato centrale tanto per la competitività quanto per la riduzione delle emissioni.

La strategia di sostenibilità è accompagnata da interventi e programmi di monitoraggio che integrano il quadro infrastrutturale del PRP. Fra questi, l'elettrificazione delle banchine (cold ironing) permette alle navi predisposte di alimentarsi dalla rete elettrica terrestre durante la sosta, riducendo il ricorso ai generatori di bordo e le relative emissioni atmosferiche e acustiche. La sua realizzazione è prevista per fasi, in relazione alle caratteristiche delle navi, alla disponibilità degli impianti e alla definizione delle future banchine.

3. Inquadramento territoriale dello Scenario 1

Riferimento alle slide 13–14

L'ortofoto della slide n.13 rappresenta un assetto unitario dello stato di fatto dei porti di Savona e Vado Ligure, distinguendo il perimetro delle aree portuali e retroportuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti di accesso, comprese le aree buffer e i parchi ferroviari. Si evidenzia come il territorio sia caratterizzato da una fascia costiera fortemente urbanizzata, nella quale l'organizzazione degli accessi, il rapporto con gli arenili e la tutela dell'ambiente assumono particolare importanza.

La slide successiva rappresenta complessivamente lo scenario di Piano Regolatore di Savona e Vado Ligure.

Le opere principali sono concentrate, a Savona, sul miglioramento dell'accessibilità e l'ampliamento di aree a terra e, a Vado Ligure, sull'adeguamento, potenziamento e riorganizzazione coerente di infrastrutture ed attività esistenti.

Le tavole riportano anche la nuova perimetrazione della Zona Speciale di Conservazione e dell'Area Marina Protetta di Bergeggi, da considerare nelle verifiche di compatibilità delle opere a ponente.

La rappresentazione unitaria mette in relazione due porti con caratteristiche differenti:

- a Savona il maggiore intervento riguarda la creazione di piazzali commerciali e il superamento delle criticità dell'accesso stradale attraverso

la previsione di un tunnel subportuale che colleghi le nuove aree direttamente al casello autostradale di Savona;

- a Vado si privilegiano l'adeguamento di infrastrutture già presenti, l'organizzazione delle funzioni ro-ro e ro-pax, gli accosti energetici e la capacità ferroviaria.

La tavola evidenzia inoltre l'esigenza di coordinare le trasformazioni portuali con le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti: il parco ferroviario Doria, i collegamenti autostradali, il sistema costiero di Savona–Albissola e le tutele naturalistiche verso Bergeggi. Le aree buffer sono considerate indispensabili per gestire l'attesa e la regolazione dei mezzi prima dell'ingresso ai varchi, evitando il trasferimento della congestione sulle strade urbane.

4.Porto di Savona

Riempimenti, nuovi piazzali e banchine

Riferimento alle slide 15-16

Per il porto di Savona lo Scenario di Piano indica circa 295.000 m² di riempimenti.

In particolare, l'intervento di maggior rilievo è la nuova "tasca" portuale, ampliamento a mare di circa 275.000 mq., destinato a superare la scarsità dei piazzali attuali e a consentire una movimentazione e uno stoccaggio più ordinati delle merci. L'area a regime integra superfici operative, accessibilità interna e raccordi ferroviari e permette di connettere direttamente al porto il futuro tunnel stradale.

La trasformazione è prevista per fasi: una prima disponibilità dei piazzali per la connessione al tunnel, una seconda fase di riempimento che permetterà la realizzazione di raccordo ferroviario con binari fino a 750 metri e il completamento del banchinamento, secondo la programmazione attuativa che sarà definita.

La macrofunzione commerciale multipurpose non vincola rigidamente il nuovo comparto a una singola categoria merceologica, ma ne consente l'impiego per traffici compatibili con le caratteristiche degli accosti, delle aree retrostanti e delle attrezzature.

Il Piano punta quindi a rafforzare le vocazioni già presenti e a rendere lo scalo adattabile all'evoluzione di merci convenzionali, rotabili e altre filiere.

Tra gli interventi dello scenario di piano è previsto anche il prolungamento del Molo Boselli di 105 metri, per disporre di accosti più lunghi e adeguati all'incremento delle dimensioni delle navi.

Sono inoltre rappresentate opere di rettifica e demolizione, compresa una nuova scassa a servizio dell'assetto passeggeri. L'intervento di rettifica e rimozione del dente presso gli accosti passeggeri è proposto per ampliare gli spazi di ingresso e agevolare le manovre delle navi da crociera.

Lungo l'arco di co-pianificazione tra Savona e Albissola Marina sono previste anche nuove opere di protezione, alcune demolizioni e un possibile prolungamento del molo di sottoflutto. La loro geometria è volta a conciliare tre condizioni: limitare l'ingresso del moto ondoso, non ostacolare il canale di accesso e contenere l'eventuale insabbiamento in prossimità dell'imboccatura.

Un approfondimento specifico riguarda, ad esempio, la diga di sottoflutto prevista in corrispondenza della Margonara. La sua configurazione è connessa alla protezione del bacino e alla sicurezza di ingresso e uscita delle navi dal bacino portuale in prossimità dell'imboccatura.

Accessibilità stradale e ferroviaria

Riferimento alla slide 17

La proposta, come precedentemente illustrato, individua un tunnel di accesso al porto in collegamento con la rete autostradale, concepito come infrastruttura strategica per separare i flussi portuali dalla circolazione urbana.

L'innesto lato terra è localizzato in prossimità del casello autostradale mentre l'uscita è prevista per raggiungere direttamente le nuove aree portuali. La previsione del tunnel nasce da un'esigenza espressa dagli Enti territoriali savonesi già presente nel PRIIMT, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della mobilità e dei Trasporti e confermata nel nuovo PRP.

Il tunnel è strettamente connesso allo sviluppo del nuovo sistema di piazzali e di accosti. L'aumento delle attività portuali deve procedere insieme alla capacità di smaltire i mezzi pesanti, evitando di aggravare congestione e interferenze con la rete stradale della città.

Il collegamento stradale proposto ha configurazione di tunnel sottomarino posato sul fondale. L'imbocco esterno viene individuato in prossimità dello svincolo autostradale, mentre quello portuale sboccherebbe in corrispondenza delle nuove superfici ottenute con la colmata. Lo schema intende realizzare una continuità funzionale tra autostrada, varchi e viabilità interna, evitando che i mezzi pesanti debbano percorrere le strade cittadine per entrare e uscire dallo scalo.

L'infrastruttura non è una proposta isolata: la disponibilità della nuova tasca fornisce lo spazio necessario all'innesto del tunnel e all'organizzazione dei flussi in area portuale. L'Autorità la considera un elemento strategico per sostenere gli ampliamenti, allo stesso tempo ne riconosce la complessità tecnica ed economica, per la quale restano necessari studi di dettaglio, valutazione dei costi e individuazione di forme di finanziamento. La previsione riprende indirizzi già presenti nel quadro programmatorio, senza equivalere a un progetto finanziato.

La tavola mostra inoltre i raccordi ferroviari interni e il collegamento verso il parco Doria. L'assetto mira a incrementare l'inoltro ferroviario delle merci e la formazione di convogli di lunghezza adeguata alle grandi direttrici logistiche.

L'integrazione fra nuovi piazzali, rete ferroviaria e tunnel stradale è essenziale per una distribuzione più efficiente dei traffici.

Il raccordo ferroviario è pensato in relazione al parco Doria e alle direttrici di accesso alla rete nazionale. Il nuovo tracciato interno dovrà consentire la composizione di treni blocco fino a 750 metri, limitando le operazioni intermedie e

rendendo possibile un incremento della quota di merci movimentate su ferro. Il miglioramento dei collegamenti ferroviari e l'introduzione di aree buffer per la sosta regolata dei camion sono interventi complementari, non alternativi, al tunnel.

Aree di interazione porto-città e nuovo fronte mare

Riferimento alle slide 18–22

L'asse della co-pianificazione costiera si estende dalla Torretta di Savona fino alla Passeggiata degli Artisti di Albissola Marina. Il cosiddetto masterplan, richiamato nella presentazione, suddivide il fronte mare in cinque quadranti (Torretta, ex Funivie, Passaggio, Margonara e Madonnetta) per articolare le differenti possibilità di intervento in funzione delle caratteristiche dei luoghi.

L'obiettivo su quest'area è costruire un sistema continuo di connessioni ciclopedonali che colleghi le singole aree di progetto: il percorso deve raccordare il settore urbano della Torretta con la costa di Albissola Marina, alternando tratti sul fronte mare, passeggiate, belvedere nuove aree di sosta e fruizione, edifici vincolati da valorizzare, riducendo le interferenze tra accesso urbano e attività portuali. Le tavole assonometriche presentano configurazioni di massima e non progetti già definiti.

La pianificazione individua la possibilità di recuperare immobili e aree marginali non più strettamente destinati alle attività portuali, valorizzando il patrimonio storico e promuovendo una riconnessione del fronte costiero. Gli elaborati illustrano passeggiate continue, percorsi a quote differenziate e nuove sistemazioni degli spazi aperti, con diverse soluzioni progettuali ancora esemplificative.

Nel quadrante 2 delle ex Funivie l'indirizzo è il recupero e la riqualificazione di parte di manufatti/impianti vincolati e spazi oggi sottoutilizzati, con la possibilità di ospitare funzioni pubbliche compatibili con il patrimonio esistente. Nel quadrante 3 del Passaggio il tema principale è la continuità del collegamento tra le aree urbane e la linea di costa, mantenendo le necessarie separazioni rispetto alle funzioni

portuali e con una particolare attenzione al canale di accesso al terminal crocieristico di cui si prevede un allargamento.

Nell'ambito della Margonara è stata illustrata anche la possibilità di riqualificare un'area oggi scarsamente valorizzata mediante superfici di parcheggio, servizi per le attività balneari e diportistiche, attrezzature accessibili e spazi per attività sportive.

Gli elementi comuni sono la continuità del percorso ciclopedonale, la riorganizzazione degli attraversamenti e degli accessi al mare, la realizzazione di belvedere, aree verdi e piccoli spazi pubblici e il recupero o riuso di strutture non più funzionali all'attività portuale. Le soluzioni cercano di attenuare l'effetto di barriera del fronte infrastrutturale e di ricomporre le visuali del paesaggio costiero, senza interferire con l'operatività portuale.

Spostandosi a ponente del porto di Savona, si trova il compendio circostante la fortezza del Priamar che costituisce un'ulteriore area di co-pianificazione: la proposta di piano distingue le aree da mantenere a servizio del porto e le superfici che potrebbero essere sistemate per una fruizione pubblica, con percorsi e punti panoramici a valorizzazione del complesso storico. In particolare, ai piedi della fortezza del Priamar, lo Scenario di piano prefigura una piazza articolata su quote digradanti verso il mare. L'organizzazione delle quote intende mantenere la funzionalità delle aree portuali a livello di banchina e, al tempo stesso, creare una connessione pubblica dalla fortezza e dalla terrazza superiore verso il litorale e la spiaggia.

La proposta intende mantenere le porzioni necessarie all'operatività portuale e convertire altri spazi ad uso pubblico, valorizzando la presenza della fortezza e l'affaccio sul mare. Le rappresentazioni individuano superfici pedonali, spazi per la collettività e collegamenti con la città, la cui configurazione definitiva dovrà essere coordinata con i vincoli storico-paesaggistici e con il sistema ferroviario prossimo all'area.

5. Porto di Vado Ligure

Riempimenti, piattaforma e funzioni portuali

Riferimento alle slide 23–24

Lo Scenario di piano per Vado Ligure individua circa 210.000 m² di riempimenti.

La tavola funzionale indica circa 52.000 m² di nuove aree a terra in ambito passeggeri/commerciale, insieme a nuovi accosti per unità di lunghezza indicativamente compresa tra 250 e 300 metri. Nell'area dei traghetti le nuove superfici a terra sono finalizzate ad aumentare gli spazi per i veicoli in attesa e a migliorare l'organizzazione degli accessi e delle operazioni. La duplice previsione funzionale passeggeri/commerciale consente di mantenere una maggiore flessibilità senza configurare una conversione esclusiva alle merci. Sono inoltre previste nuove aree e accosti riservati alle unità dei servizi tecnico nautici necessari al funzionamento dello scalo.

Il Piano prevede inoltre l'adeguamento e il prolungamento della piattaforma di Vado di circa 150 metri, estendibili, subordinatamente alle opportune verifiche, sino a 200 metri, per migliorare l'accosto delle navi di maggiori dimensioni e la capacità operativa del comparto. Le aree aggiuntive, nella configurazione minima, corrispondono a circa 43.000 mq..

La previsione comprende anche interventi sul molo sud di sottoflutto e sulle opere marittime di protezione. Il prolungamento della diga, ad oggi indicato in circa 150 m, viene definito verificando le condizioni di accesso alla piattaforma, le manovre delle navi dirette agli altri impianti e la protezione dal moto ondoso, oltre. L'ampliamento delle aree a tergo della diga stessa (pari a circa 110.000 mq), funzionale allo spostamento del parco ferroviario e a un suo prolungamento, è da ottimizzare anche in relazione alla Zona Speciale di Conservazione e all'area marina protetta di Bergeggi.

Accosti energetici, campo boe e servizi

Riferimento alla slide 24

Nella parte settentrionale del porto di Vado è prevista una riorganizzazione delle infrastrutture dedicate ai prodotti energetici, con nuovi accosti distaccati dalla costa e realizzati su briccole. L'impianto è concepito per accompagnare l'evoluzione dei prodotti destinati all'approvvigionamento energetico e ai combustibili navali. La soluzione, scelta a valle di molteplici approfondimenti e in alternativa a diverse ipotesi studiate, è finalizzata a garantire condizioni di sicurezza e compatibilità con la piattaforma, con il campo boe esistente e con il sistema di accessibilità, mantenendo separazioni adeguate tra le diverse attività.

Il molo di protezione del porticciolo, intervento già previsto negli strumenti attuativi vigenti, può essere utilizzato come possibile supporto al passaggio delle tubazioni dirette agli ormeggi. La posizione delle briccole e la configurazione del campo boe sono state oggetto di prime verifiche con i soggetti competenti in tema di sicurezza della navigazione. La soluzione prevista deve tuttavia essere ancora verificata dal punto di vista ingegneristico e in termini di protezione dello specchio acqueo del porticciolo stesso. La localizzazione puntuale e l'orientamento degli ormeggi, così come le distanze di sicurezza e la compatibilità con le manovre, restano infatti soggetti ai necessari studi di dettaglio.

Il Piano comprende altresì la realizzazione o la riorganizzazione di accosti e di una darsena per i servizi di interesse generale. La separazione tra ormeggi tecnici, traffici commerciali, passeggeri e porticciolo nautico costituisce un criterio essenziale della sistemazione proposta.

Per i servizi tecnico-nautici la proposta prevede di conservare la darsenetta esistente alla radice della piattaforma, ampliandone le possibilità di utilizzo mediante gli spazi dell'ex cantiere Riccardi. L'assetto illustrato comprende una sistemazione stabile per quattro rimorchiatori, quale dotazione locale a supporto delle manovre e delle eventuali emergenze in mare aperto. La geometria degli ormeggi e dei collegamenti dovrà essere coordinata con il porticciolo, gli altri servizi e le attività dei terminal.

Potenziamento ferroviario e compatibilità ambientale

Riferimento alle slide 14, 23–24

Lungo il margine meridionale del porto la proposta prevede, come evidenziato, l'ispessimento dell'opera di protezione a mare e la conseguente riorganizzazione dell'asta ferroviaria di manovra. Lo spostamento delle operazioni di composizione e movimentazione dei convogli sul fronte opposto rispetto all'abitato di Bergeggi è finalizzato a ridurre le interferenze acustiche e a migliorare la funzionalità del parco ferroviario che verrebbe anche prolungato per garantire maggiore efficienza e capacità.

La trasformazione è connessa all'adeguamento del sistema ferroviario di Vado e alla possibilità di operare convogli più lunghi, in coordinamento con i collegamenti della rete esterna. La maggiore quota di traffici instradata su rotaia costituisce una componente della strategia di contenimento dei flussi stradali e delle relative emissioni.

La porzione a mare dell'ampliamento si colloca in prossimità di ambiti naturalistici sensibili. Le planimetrie rappresentano la perimetrazione della ZSC e dell'Area Marina Protetta di Bergeggi; l'ingombro rappresentato è da ritenersi indicativo e da sottoporre a studi di compatibilità ambientale, costiera e meteomarina. L'assetto definitivo dovrà tenere conto dell'equilibrio tra funzionalità ferroviaria e tutela del contesto protetto.

Copianificazione, waterfront e aree filtro

Riferimento alle slide 25–27

Le aree di interazione porto-città di Vado comprendono il settore alla radice della piattaforma, i percorsi di accesso al porticciolo e gli spazi urbani e verdi che possono contribuire a ricucire il fronte mare. Le rappresentazioni propongono una riqualificazione delle superfici oggi a parcheggio e dei collegamenti ciclopedonali, preservandone le funzioni di servizio e migliorando la qualità paesaggistica tramite alberature e nuove sistemazioni.

Alla radice della piattaforma è individuato un ambito destinato a migliorare la continuità dei percorsi urbani e ciclopedonali e l'accessibilità al porticciolo, mantenendo una chiara separazione fra circolazione pubblica e accessi operativi. Le superfici di sosta possono essere riordinate e integrate con alberature e aree verdi, così da formare una fascia di mediazione tra gli spazi industriali-portuali e il fronte abitato.

Per la fascia di confine tra Vado e Bergeggi, lo Scenario di piano propone un'area parcheggio "green" multipiano con spazi aperti e servizi per la collettività, quale elemento di filtro tra la zona operativa portuale e la spiaggia. La slide 26 illustra due ipotesi distinte: alternativa A su due piani e alternativa B su tre piani. Le immagini di progetto mostrano una sistemazione che integra la sosta dei veicoli con aree verdi e superfici pubblicamente utilizzabili, ma non definiscono un assetto esecutivo.

La strategia di rinverdimento degli ambiti marginali comprende la scelta di specie compatibili con il clima e con le condizioni locali, anche alla luce di sperimentazioni sulle capacità di captazione del particolato atmosferico (inquinamento da polveri sottili). L'inserimento del verde è quindi proposto sia come elemento di qualità dello spazio pubblico sia come possibile misura complementare di mitigazione, senza attribuirgli benefici ambientali quantitativi non ancora verificati. La qualificazione del margine urbano deve accompagnarsi a una chiara distinzione delle funzioni e alla conservazione dei collegamenti necessari alle attività nautiche e di servizio esistenti.

6. Scenario 2 – Configurazioni alternative per Savona e Vado Ligure

Riferimento alle slide 29–30

Le ultime due tavole raffigurano configurazioni alternative di pianificazione portuale per Savona e Vado Ligure, da presentare ai fini dell'avvio della Valutazione Ambientale Strategica.

Si tratta di alternative pianificatorie che devono essere confrontate con l'assetto principale sotto il profilo della funzionalità portuale, dell'accessibilità marittima e terrestre, dei costi e delle compatibilità ambientali.

Savona

La proposta pianificatoria su Savona è consolidata. La necessità di separazione dei flussi stradali portuali da quelli urbani trova ad oggi risposta solo nella proposta del tunnel, ma sono ancora in corso alcuni approfondimenti in merito, sui quali si forniranno relativi aggiornamenti. Nell'area del Priamar si affianca alla sistemazione con terrazze e piazza digradante la soluzione alternativa di una darsena per la nautica da diporto. Le due opzioni rispondono a differenti modalità di organizzare il rapporto tra il fronte portuale, il litorale e la fruizione urbana e richiedono verifiche specifiche.

Scenario 2 – Vado Ligure

Per Vado Ligure lo Scenario alternativo modifica la geometria delle aree destinate flessibilmente a traghetti e rotabili. Esso consente di ottimizzare il numero degli accosti ma comporta una disponibilità più contenuta di superfici a terra. Il dimensionamento teorico dei piazzali tiene conto di uno standard operativo corrispondente a circa 60.000 m² di piazzale per ciascun accosto destinato ai rotabili; sotto questo profilo si ritiene lo Scenario di piano attualmente più coerente con il rapporto necessario tra ormeggi e piazzali per la gestione degli ingressi e delle operazioni di imbarco e sbarco. L'ipotesi alternativa è più coerente, invece, con il mantenimento della funzione passeggeri nell'area in questione.

La scelta conclusiva tra configurazioni differenti dovrà maturare attraverso le verifiche delle manovre, le analisi trasportistiche e ambientali, le osservazioni dei portatori di interesse e il procedimento di VAS.