

Marcello Penner

Il porto di Savona nella sua evoluzione strutturale dal 1860 ai nostri giorni

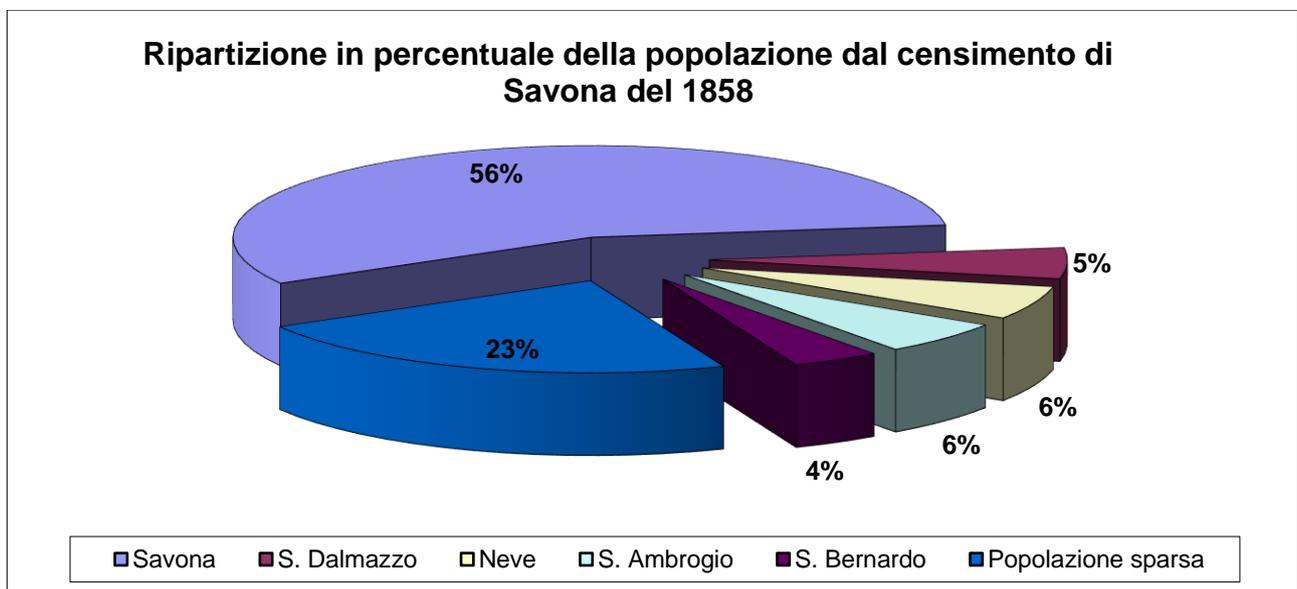
L'inizio dell'industrializzazione della provincia di Savona ha inizio nel 1861, quando si insediò a Savona lo stabilimento metallurgico Tardy e Benech.

Dal 1500 circa e fino al 1867 la città di Savona era rimasta nel suo complesso urbano pressoché immutata, come è possibile osservare dalla cartografia del 1800 riprodotta su alcuni testi di storia locale.

Savona si presenta ancora chiusa tra le sue vecchie mura medievali, e il porto composto dalla vecchia darsena, dal vecchio molo delle "casse" e dal piazzale sorto dopo il riempimento del porto da parte dei genovesi nel 1526.

La Savona di metà Ottocento risulta una città isolata, dove non arriva ancora la ferrovia, i collegamenti sulla terraferma, lungo le due riviere e verso il Piemonte, sono costituite da strade strette e sconnesse, per cui la via più rapida per i commerci è quella marittima.

La popolazione dal censimento del 1858 ammontava a 18.959 abitanti ripartiti nei diversi quartieri della città e dei borghi fuori le mura.



Le attività economiche presenti erano quelle legate principalmente all'attività portuale, le quali erano svolte nei rioni attorno alla vecchia darsena. Qui, risiedevano carpentieri, costruttori di vele, canepari, mercanti, armatori, ma anche molti altri artigiani con i loro laboratori. Attività di carattere industriale come lo intendiamo noi erano in parte le concerie, le fabbriche di mattoni, i cantieri navali, le quali impiegavano nel ciclo lavorativo diverse persone. Le grande laboriosità che si svolgeva a Savona e

nell'ambito provinciale è ricordata dallo studioso Goffredo Casalis nel suo dizionario Geografico-Storico-Statistico-Commerciale degli stati di S. M. il Re di Sardegna del 1849, il quale così descrive l'attività economica del circondario: *“di tutte le arti che servono o ai bisogni, o agli ornamenti del vivere, niuna manca alla provincia di Savona”*.

La popolazione del contado, ovvero la campagna attorno alla città, sulle colline e all'interno delle valli del Letimbro era dedicata all'agricoltura, ma nelle campagne risiedevano anche i ricchi mercanti e famiglie nobiliari.

Nel piccolo porto, ormai circoscritto alla vecchia darsena, che ancora oggi i vecchi savonesi chiamano *“cu de Beu”*, derivazione dal francese *quai de bois*, poiché sulla calata venivano sbarcati i legnami. Furono eseguiti, prima del 1860, lavori di manutenzione e piccole migliorie, quali rinforzi dei moli esistenti e dragaggi del fondale, in quanto le piene dei torrenti Sansobbia e Letimbro riversavano in mare detriti che le correnti marine depositavano proprio all'imboccatura del porto.

L'insediamento industriale della Tardy e Benech ha una funzione catalizzatrice che attira ulteriori industrie e favorisce lo sviluppo del traffico portuale, infatti nel triennio 1860 – 1863 erano state movimentate 44.000 tonnellate all'anno¹ e dodici anni dopo, nel 1875 si era registrato un movimento di 189.106 tonnellate.

L'aumento di traffico comporta la decisione e la volontà dell'amministrazione comunale di richiedere l'ampliamento portuale con la costruzione della nuova darsena che sarà intitolata a Vittorio Emanuele II. Oltre alla nuova darsena tra il 1882 e il 1886 viene prolungato di 250 metri il molo delle casse. Inoltre nel 1868 la città viene collegata alla rete ferroviaria che giunge da Genova. Ma prima ancora della costruzione del nuovo bacino portuale nel 1874 Savona è collegata a Torino dalla ferrovia per il Piemonte e nel 1878 viene costruita la stazione marittima e la strada ferrata congiungerà il porto con la stazione Letimbro. L'infrastruttura ferroviaria contribuisce ad attirare maggiori traffici marittimi unendo il porto all'entroterra ligure e al Piemonte, tanto da guadagnarsi l'appellativo di *“porto del Piemonte”*. La realizzazione della nuova darsena non sarà semplice, in quanto l'area individuata è proprio quella dove si è insediato lo stabilimento Tardy e Benech, pertanto si aprirà un contenzioso per l'esproprio dello stabilimento per pubblica utilità che si concluderà nel 1880 con l'accordo tra le parti: l'amministrazione comunale, il Ministero della Marina Mercantile e il demanio da una parte e la Tardy e Benech dall'altra.

Lo stabilimento sarà spostato sulla spiaggia a levante della fortezza del Priamàr dove inizierà l'attività nel 1883. Circa sette anni dopo si ha un nuovo contenzioso tra il porto e lo stabilimento siderurgico, ormai diventato una acciaieria di importanza nazionale che cerca maggiori spazi per un ulteriore

¹ RICCHEBONO M., VARALDO C. Savona (le città della Liguria), Savona 1982, p.91

ampliamento per cui viene richiesto al Comune di Savona la vendita della ex piazza d'armi. La richiesta porta ad uno scontro in ambito comunale tra il deputato Paolo Boselli e l'ex Sindaco di Savona e senatore Luigi Corsi, dove il primo appoggiava l'ampliamento industriale e il secondo proponeva che tale area fosse ceduta al porto. Il consiglio comunale si espresse a favore del Boselli e l'area sarà ceduta alla Tardy e Benech.

Il porto di Savona veniva classificato nella 1° categoria della 2° classe in base alla movimentazione delle merci, classificazione che richiedeva di movimentare oltre le 250.000 tonnellate. La legge n.6289 del 14 luglio 1889 aveva stanziato 64 milioni di lire per le opere portuali dello stato, di cui un milione e ottocentomila a favore del porto di Savona. Con questo finanziamento furono realizzate, ma in tempi lunghi (fino ad inizio del 1900) e con l'intervento del Comune, il quale anticipò buona parte della somma, vennero sistemate le calate del carbone, si misero in posa nuovi binari ferroviari, si installarono gru e fanali e il molo di tramontana². Viene migliorato il molo di Traversa in direzione nord est e il molo frangiflutti in direzione nord con il suo banchinamento interno, con queste due opere si risolveva una volta per tutte il problema dell'interramento del porto a causa delle correnti marine. Nello stesso anno Benedetto Walter insedia un deposito costiero per gli oli minerali è la Società Italo-Americana dei Petroli (SIAP) che nel primo dopoguerra si trasferirà a Vado ligure.

Intanto, la nuova darsena sarà dotata di nuove gru elettriche: dieci apparecchi meccanici di sollevamento suddivisi in due scaricatori di carbone sulla banchina orientale, sei gru idrauliche sulla banchina occidentale e due gru a mano nella vecchia darsena³ per velocizzare lo sbarco dei vapori.

Il continuo insediamento delle attività industriali, soprattutto siderurgiche, chimiche e vetrarie, nel nord ovest del paese farà aumentare in maniera notevole il traffico portuale, soprattutto del carbone fossile, il quale occuperà completamente le banchine portuali, a tal punto da sottrarre spazio alle altre merci, procurando grossi disagi di movimentazione all'interno del porto. Il 14 gennaio del 1900 un articolo del quotidiano "Il Corriere della Sera" descrive questa criticità in cui si trova il porto di Savona. Il carbone rappresenta l'80% delle merci movimentate!

Nel marzo 1903 due ingegneri milanesi Antonio Carissimo e Giovanni Crotti illustrano alla Camera di Commercio di Milano il progetto per il trasporto e l'inoltro del carbone dal porto di Savona alla località di Bragno nel comune di Cairo Montenotte⁴, oltre appennino: la funicolare aerea. Questo progetto si concretizzerà nel 1910 con la costruzione di una delle due linee funiviarie previste, sorge la funivia Savona-San Giuseppe con il finanziamento di capitali esteri.

² NELLO CERISOLA, Storia del porto di Savona, Savona 1968, p. 179

³ NELLO CERISOLA, Storia del porto di Savona, Savona 1968, p. 180

⁴ MARCELLO PENNER, "La Funivia Savona – San Giuseppe dal 1912 al 1930", in "Atti e Memorie – Nuova Serie Vol. LI, 2015, Savona 2015, p. 170

L'entrata in guerra dell'Italia nel primo conflitto mondiale porta ad un decremento dei traffici marittimi, soprattutto negli ultimi due anni di guerra. Il movimento portuale è dimezzato, dai due milioni di merci del 1916, i due anni successivi registrano un traffico di un milione di tonnellate, la causa principale è dovuta agli *u-boot* tedeschi (sottomarini) che controllano il Mediterraneo, i quali con i loro siluri affondano le navi mercantili e militari degli alleati. La tragedia del *Transylvania* consumata al largo di Bergeggi ne è una triste testimonianza.

Dopo il conflitto il porto giunse ad una amministrazione autonoma, con il decreto reale n.1617 del 27 ottobre 1918 con il quale venne istituito l'Ente Autonomo del porto di Savona – Torino e il suo primo presidente fu il senatore e Sindaco di Torino⁵Secondo Frola. Tramite una convenzione con il governo che prevedeva contributi statali per 16 milioni di lire e la remunerazione per l'ente sotto forma di tasse portuali sugli imbarchi e gli sbarchi, nonché tasse di ancoraggio. L'ente ebbe vita breve, un R.D. del 1923 sopprime gli enti autonomi portuali.

Nel suo breve periodo di gestione, l'Ente Autonomo potenziò il porto con 12 gru idrauliche e quattro elevatori a carbone e venne costruito il deposito del cotone, ma altri progetti previsti nei piani regolatori del 1906 e 1918 furono realizzati entro il 1926, quali la calata Boselli, il parco vagoni, la stazione marittima e sanitaria e il completamento del molo frangiflutti⁶. Nel 1926 con la costruzione del nuovo pontile di sbarco delle Funivie, dotato di quattro gru a benna della portata di 4 tonnellate viene superato il metodo di scarico a mano dei vapori, che era svolto dai lavoratori portuali, i cosiddetti "camalli", i quali trasportavano le cofe di carbone dalla nave alla banchina o alle chiatte. Si deve al trasferimento della fabbrica "lavorazione dei carboni fossili e sottoprodotti" (poi Fornicoke) nel comune di Vado Ligure, a causa di carenza di spazi sul litorale savonese, l'avvio dell'utilizzo della rada di Vado. Per lo sbarco del carbone fossile necessario alla sua produzione costruì il pontile San Raffaele (sostituito nel 1961 dal nuovo pontile con due elevatori). Nel primo dopoguerra saranno costruiti altri pontili per l'attracco delle navi da parte di importanti aziende petrolchimiche insediate nell'area: la Nafta (poi Shell), la società Italo Americana del Petrolio (poi Esso) e la Petrolea (poi Chevron, oggi Total Erg)⁷. La rada offre condizioni favorevoli all'attracco delle imbarcazioni e non necessita di opere portuali di protezione. La realizzazione di un porto vero e proprio nella rada di Vado era già ipotizzato dal prefetto napoleonico Chabrol de Volvic e alla fine del XIX secolo il geometra dell'ufficio del genio marittimo Andrea Noceti elaborò un progetto per la trasformazione della rada in un porto⁸. Negli anni successivi saranno elaborati altri progetti che non ebbero corso: 1917 da parte degli ing. Giovanni Crotti e Andrea La Porta, sempre nel 1917 un altro

⁵ NELLO CERISOLA, Storia del porto di Savona, Savona 1968, p. 234

⁶ NELLO CERISOLA, op. cit., Savona 1968, p.241

⁷ ANDREA ZANINI, Dal mare alle colline. L'economia savonese nel novecento, Savona 2005, pp. 40-42

⁸ NELLO CERISOLA, op. cit., Savona 1968, p.193

progetto fu quello dell'ammiraglio Domenico Marchini, infine nel 1918 quello degli ingegneri Inglese e Dell'Anna. Quest'ultimo progetto ripreso dal costituito Ente Autonomo Portuale Savona – Piemonte trovò l'opposizione del comune di Vado. Il progetto del Marchini prevedeva una movimentazione merci di circa 19 milioni di tonnellate⁹.

La ripresa dell'attività commerciale dopo il conflitto mondiale favorisce la ripresa dei traffici, periodo in cui l'Italia procede nella sua industrializzazione, soprattutto nel nord ovest del paese, e come sempre la merce principale è il carbone per le industrie siderurgiche e chimiche della Liguria, Piemonte e Lombardia. Le merci movimentate, progressivamente aumentano dalle 1.142.917 tonnellate del 1919 alle 3.182.000 del 1939.

Ma la nuova tragedia della guerra porta nuovamente alla diminuzione dei traffici, movimentando solo 77.000 tonnellate nel 1943, per azzerare completamente i commerci nel 1944 e 1945.

Inoltre, il porto subirà pesanti bombardamenti, con notevoli danneggiamenti degli impianti e delle calate, a cui contribuirono i danni inflitti agli impianti dalle truppe nazifasciste in fuga, le quali affonderanno diverse navi nel bacino portuale rendendolo inagibile.

Il 26 aprile del 1945 si costituì la commissione per la ricostruzione del porto e per la sua ripresa tramite l'ufficio tecnico, costituito da personale del Genio civile di Savona e da quello militare alleato. Furono appaltati lavori per lo sminamento del porto, lo sgombero dei reticolati, il ripristino delle strade, delle condutture dell'acqua potabile e dell'energia elettrica, la riparazione degli edifici adibiti ad uffici ed officine, dei piani di scorrimento delle gru, del capannone merci varie, la ricostruzione dei moli, delle banchine e della stazione marittima.

Il periodo della ricostruzione avvenne in cinque anni e fu realizzato grazie al finanziamento del Comando di Guerra alleato per 130 milioni, con fondi dell'ERP¹⁰ per 300 milioni e i restanti 1 miliardo e 255 milioni con le assegnazioni di bilancio per i danni di guerra¹¹.

Nel 1947 viene costituito l'ente portuale Savona-Piemonte, il quale non aveva una gestione vera e propria del porto come altri enti portuali, poiché non aveva nessuna partecipazione nell'amministrazione dello scalo, in quanto affidata a diversi organismi: Capitaneria del porto, Ufficio del lavoro portuale, Azienda Esercizio Apparecchi Meccanici. In ogni modo il porto dalla fine del conflitto al 1967 aumenta i propri traffici anno dopo anno, e dopo il 1964 in cui si raggiunsero le 6.911.044 tonnellate crebbero notevolmente: 9.271.761 (1965), 10.976.332 (1966), 11.916.160 (1967). L'incremento è dato principalmente dagli arrivi degli oli minerali (il 60% delle merci

⁹ NELLO CERISOLA, op. cit., Savona 1968, p.226

¹⁰ "European Recovery Program", programma per la ripresa europea, conosciuto come Piano Marshall (N.d.A.)

¹¹ Legge n. 230 del 19 marzo 1947 Autorizzazione della spesa di lire un miliardo e cinquecento milioni per l'esecuzione dei lavori di sgombero dei relitti di navi affondate nei porti per fatti di guerra.

movimentate) e dell'incremento dello sbarco di cellulosa (il 60% del movimento di importazione nazionale). L'ente nel 1965 approva un progetto che prevede la realizzazione di un grande porto, dalla rada di Vado fino alla foce del Letimbro con la capacità di movimentare 31 milioni di merce¹².

Tra le grandi strutture realizzate alla fine del 1967 è il silo cerealicolo che con i suoi 80 metri di altezza domina l'area portuale e provocò perplessità in ambito paesaggistico¹³.

L'anno seguente segna l'inizio della gestione generale del porto, il primo marzo 1968 la legge 173 istituisce l'Ente Autonomo del Porto di Savona (EAPS) con la circoscrizione nell'ambito portuale di Savona e Vado.

Negli anni '70 viene costruita la sopraelevata per l'accesso al porto affianco allo stabilimento Italsider, la Zust-Ambrosetti, la quale esporta autoveicoli di produzione FIAT via mare dal 1927, costruisce l'autosilo che favorisce le esportazioni di autovetture verso i mercati nordamericani raddoppiando la movimentazione di veicoli da 63.954 nel 1973 ai 113.398 nel 1975¹⁴. L'autosilo nel 1997 sarà trasformato in parcheggio pubblico a pagamento e demolito nel 2004. La movimentazione e lo stoccaggio di autoveicoli sarà spostata, già nel 1993 nella zona 32 nel bacino Alti Fondali e nel porto di Vado Ligure.

Altri lavori eseguiti sono la realizzazione del piazzale tra punta S. Erasmo e il molo delle Casse e il prolungamento del molo sottoflutti.

Nonostante l'EAPS avesse già la gestione del porto di Vado Ligure, nel 1976 il porto di Vado che era un porto di prima categoria, il decreto del 19 giugno 1975 lo cancellerà dal novero dei porti italiani e lo unificherà al porto di Savona con la denominazione "Porto Savona – Vado"¹⁵.

Nella rada di Vado sarà esercitata l'attività di demolizione navale, incrementata dopo il 1960 con lo spostamento della stessa attività da Savona a Vado a causa del bisogno di spazi nell'area portuale savonese e dopo l'incidente che ha coinvolto tre navi durante una manovra proprio a causa delle banchine occupate per la demolizione¹⁶.

Invece nel 1965 viene costruito il silo cerealicolo della Ferruzzi. Nel 1981 sarà costruito il terminal della Reefer per lo sbarco della frutta. Il porto sarà dotato di due mezzi di sollevamento per container (1990).

Dal 1998 viene attivata la linea di traghetti con la Corsica e sulle ex aree FIAT, alle spalle del porto sorge il VIO (*Vado Intermodal Operator*) una società con una importante piattaforma logistica per la

¹² La Stampa, 11/06/1965, "Il nuovo porto di Savona – Vado sarà pari a quello di Marsiglia"

¹³ NELLO CERISOLA, Op. C, Savona 1968, p.314

¹⁴ NELLO CERISOLA, "1976 FLASH", "Il porto di Savona" – rivista mensile dell'ente autonomo del porto di Savona, anno XXI – dicembre 1976, p.41

¹⁵ NELLO CERISOLA, Op. Cit. XXI – dicembre 1976, p.39

¹⁶ La Stampa, 11/05/1958, "Pauroso scontro di tre navi a Savona nel porto divenuto inadeguato al traffico"

gestione delle merci. A seguito della cessazione nel 1982 della cokeria Fornicoke e dal 2013 della dismissione dei gruppi a carbone della centrale Tirreno *Power* (ex ENEL) cessa l'attività di sbarco del carbone al pontile San Raffaele. Ma dal 2012 sono iniziati i lavori per la realizzazione della piattaforma Maersk per la movimentazione dei container, in fase di ultimazione, la prima nave è prevista per dicembre 2019.

Tornando al porto di Savona, a maggio 1993 cessa definitivamente l'attività della Italsider – Omsav a cui seguirà il fallimento nell'anno successivo, dopo poco più di cent'anni termina lo scontro tra il porto e l'industria sorta a levante del Priamàr per l'occupazione delle aree contigue, pertanto non essendoci nessuna proroga di concessione demaniale e nessun acquirente per continuare l'attività impiantistica, le aree demaniali su cui insisteva lo stabilimento, circa 120.000 mq, saranno assorbiti dal porto, compresi tre grossi capannoni che saranno utilizzati e riadattati per lo stoccaggio delle merci. Su queste aree insiste il terminal BUT con 22.000 mq coperti per lo stoccaggio di fertilizzanti, soda, sabbie, sale e ferroleghie¹⁷; Savona Terminal il quale dispone di tre banchine per uno sviluppo lineare complessivo di 700 ml con pescaggi fra 9 e 15 metri, 5 magazzini coperti per 31.000 mq complessivi, (di cui 10.000 mq per il caolino), piazzali per 30.000 mq e ben tre raccordi ferroviari in varie zone operative. Tra le merci movimentate: prodotti forestali, prodotti siderurgici alla rinfusa e metalli non ferrosi, rinfuse bianche.

L'inizio del nuovo millennio porta nuovi traffici e nuove trasformazioni. Il recupero delle aree su cui insisteva lo stabilimento Italsider-Omsav ha dato la possibilità oltre che al riutilizzo delle aree demaniali al porto, anche di ridisegnare l'area circostante con la costruzione di un edificio residenziale, il trasferimento della capitaneria di porto nell'area degli ex cantieri navali Campanella (1993) vicino alla caserma dei Vigili del Fuoco e il nuovo accesso allo scalo attraverso il tunnel denominato dell'Arsenale.

Di fronte al terminal BUT è stato eseguito un riempimento che ha aumentato lo spazio portuale. Agli alti fondali a gennaio 2001 inizia l'attività il terminal della Monfer per lo sbarco, deposito e inoltre su ferrovia di farine e cereali. L'anno successivo il vecchio silo cerealicolo sarà acquistato dalla Colacem di Gubbio per lo sbarco di cementi.

Nel 2011 viene ultimata la zona 29 agli alti fondali per lo sbarco del carbone, dopo 84 anni il terminal delle Funivie di fronte alla strada statale Aurelia termina la sua attività. Il nuovo terminal degli Alti Fondali è collegato con un tunnel sotterraneo e sottomarino al cui interno un nastro trasportatore convoglia il carbone alla nuova stazione di caricamento delle Funivie di San Rocco, posta sulle alture di Savona alle spalle del quartiere di Valloria, da dove partono i vagoncini.

¹⁷ Port Guide 2011 Savona – Vado, Autorità Portuale di Savona, scheda BUT

Nel 1982 la Corsica Ferries dà avvio al traffico passeggeri con l'istituzione delle linee di traghetti da Savona verso la Corsica, con attracco all'ombra della "Torretta". Il nuovo impulso al traffico portuale non è senza difficoltà, nel giugno dell'anno successivo i pescatori con i loro pescherecci bloccano l'entrata nel porto ai traghetti. La protesta deriva dalla perdita di spazio sulle banchine a causa della Corsica Ferries¹⁸, in ogni modo l'attività dei traghetti proseguirà fino al 1998 anno in cui il Corsica Ferries sarà trasferito a Vado Ligure.

L'ammiraglio Augusto Migliorini, primo presidente dell'autorità portuale di Savona, propone nel 1958 l'utilizzo dell'area dei cantieri Campanella come scalo diportistico, dirottato successivamente nella darsena vecchia, prende forma l'ipotesi del porto turistico¹⁹. Il porto turistico sarà realizzato nell'ultimo decennio del 1900 proprio nella vecchia darsena e consentirà l'attracco alle imbarcazioni da diporto con 150 posti barca (1996-1997). Nella realizzazione del porto turistico sarà messo in funzione un ponte elevabile costruito all'imboccatura della darsena collegando la calata Boselli con la Marinetta.

A novembre del 1996 ha inizio l'attività croceristica del porto di Savona, con l'attracco di fronte al capannone della cellulosa della nave "Costa Riviera" nei due mesi successivi i passeggeri transitati a Savona saranno oltre 18.000. L'anno successivo l'attività croceristica viene incrementata da navi da crociera statunitensi come la Royal Caribbean e la Celebrity Cruises che hanno deciso di sospendere gli attracchi a Venezia per la primavera e l'estate a causa della guerra dei Balcani. Una soluzione che favorisce per breve tempo il porto di Savona²⁰.

Nel 2004 viene inaugurato il Palacrociera per lo sbarco dei passeggeri. Il continuo aumento del traffico, nel 2010 che supererà il milione, porterà alla realizzazione nel 2014 di un secondo terminal. Il traffico registrerà il suo massimo nel 2015 con 1.379.000 passeggeri.

Nel 2016 il Governo ha rinnovato l'amministrazione del sistema portuale italiano, con lo scopo di migliorarne l'efficienza ed aumentarne l'occupazione e lo sviluppo economico, favorendo la cooperazione tra porti vicini. Pertanto, i porti di Savona, Vado e Genova costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale Nord Occidentale con sede legale a Genova.

La movimentazione dei traffici portuali in questi ultimi anni è cresciuta fino a raggiungere nel 2018 le 15 milioni di tonnellate e un movimento passeggeri, tra traghetti e crociere di 1,2 milioni di persone. Il traffico commerciale presenta una tipologia di merci diversificata: oli minerali e alimentari, carboni, rinfuse bianche (caolino), fertilizzanti, cereali, prodotti metallurgici, autoveicoli, cellulosa, frutta, caffè, vino, oli vegetali, movimentazione di *container* (65.256 TEU, nel 2018). Per anni gli oli

¹⁸ La Stampa, 10/06/1983, "Savona, flotta di pescherecci blocca l'imboccatura del porto"

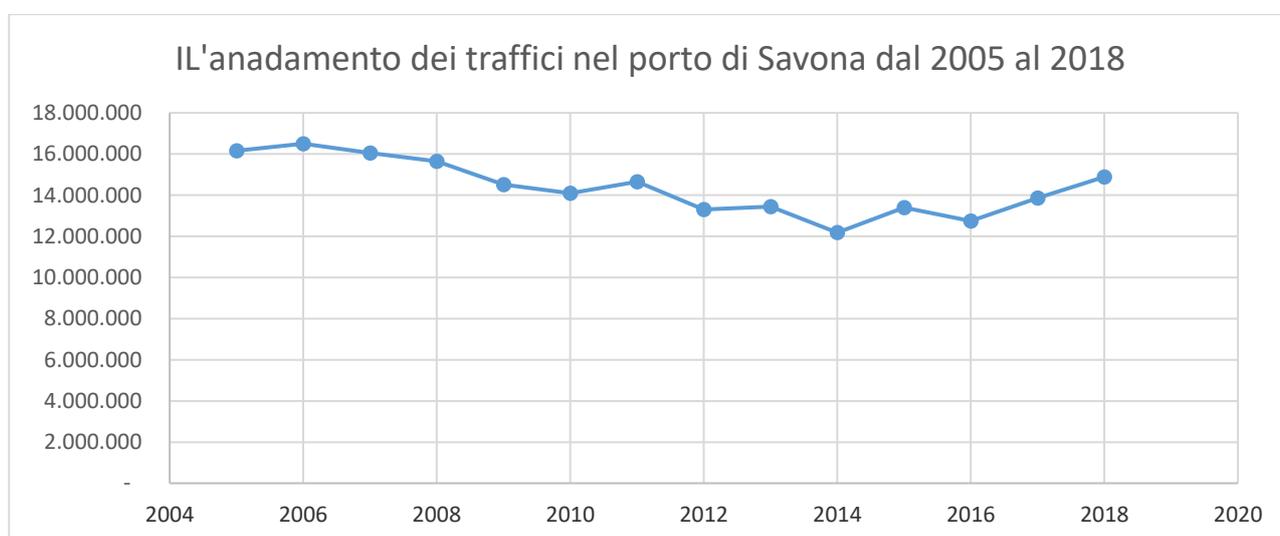
¹⁹ NELLO CERISOLA, op. cit., Savona 1968, p.290

²⁰ La Stampa, 24/04/1999 "La guerra dirottata le navi a Savona"

minerali e il carbone sono state le merci predominanti dei traffici savonesi, dal 1970 sono cresciuti i traffici di autoveicoli e di cellulosa che negli anni di minor traffico, il 1975 -21% e il 1999 -30% sono le uniche merci in aumento.

La diminuzione del carbone e di oli minerali è il risultato del mutamento economico e ambientale dell'area del nord-ovest dettata dal fenomeno della deindustrializzazione, soprattutto nella grande industria, e dell'utilizzo sempre maggiore di energia ricavata da fonti rinnovabili.

Il porto ha saputo reagire ai cambiamenti di traffici attrezzandosi in modo adeguato e facilitando l'inserimento di nuovi terminalisti come la Colacem di Gubbio che è subentrata alla gestione del vecchio silo cerealicolo alla calata Boselli.



Il problema maggiore per il porto di Savona è la mancanza di una infrastruttura di collegamento tra il porto e le principali viabilità. Ancora oggi a distanza di più di un secolo dal suo avviamento risulta essere la funivia Savona – San Giuseppe l'unica vera infrastruttura presente.

Il porto sviluppandosi parallelo alla costa ha una viabilità sia in uscita, sia in entrata strozzata, causando enormi problemi al traffico cittadino. La rete ferroviaria è ormai vetusta e insufficiente.

Il porto di Vado ha una buona dislocazione portuale favorita dalle infrastrutture realizzate negli ultimi anni, ma la realizzazione della piattaforma APM della Maersk²¹, garantirà una tale movimentazione

²¹ APM Moller – Maersk Terminals gestisce una delle reti portuali e di servizi interni integrati più complete al mondo, capace di fornire linea di spedizione anche su terra. Gestisce una rete di 78 terminal e ha oltre 100 sedi di servizi interni a livello globale. Costruisce terminal container di alta qualità e fornisce servizi portuali per la movimentazione e il trasporto merci tra strutture portuali e località interne. Nel 2018 ha prodotto entrate per 4,13 miliardi di dollari.

che comporterà l'andirivieni di ottocento, mille tir al giorno, secondo i dati dell'autorità portuale, a tal punto che l'infrastruttura stradale sembrerebbe insufficiente.

Pertanto, i problemi più urgenti sono legati alla viabilità stradale e ferroviaria.

Il porto riveste una importante realtà economica per il territorio capace di offrire lavoro e reddito a circa mille lavoratori diretti, i quali negli anni hanno fatto la storia del porto: i lavoratori portuali della CULP, i lavoratori impegnati nei diversi terminal, gli ormeggiatori, i facchini, ecc., nonché personale dell'indotto. Ricordiamo anche le diverse imprese portuali che investono nelle infrastrutture e portano traffici nel porto di Savona - Vado creando profitto e lavoro.

Andamento dei traffici – Scalo di Savona – Fonte: l'Autorità di Sistema Portuale Nord Occidentale

TRAFFICI	2016	2017	2018	Variazioni % 2017-2018
Merce varia	4.136.986	4.830.103	5.563.009	15,17%
Rinfuse solide	1.454.506	2.427.782	2.897.823	19,36%
Oli minerali	7.040.884	6.559.047	6.383.246	-2,68%
Altre rinfuse liquide	111.838	50.357	47.324	-6,02%
Totale traffico commerciale	12.744.214	13.867.290	14.891.402	7,39%
Totale generale	12.928.145	14.005.742	15.036.733	7,36%
Contentori (TEUs)	54.594	44.057	65.266	48,14%
Movimento passeggeri	1.250.702	1.220.666	1.200.706	-1,64%
Traghetti	340.458	366.223	352.219	-3,82%
Crociere	910.244	854.443	848.487	-0,70%