



Autostrada dei Fiori

Tronco A10: Savona – Ventimiglia (confine francese)



NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI VADO LIGURE

CARREGGIATA SUD / CARREGGIATA NORD
Progr. Km 47+545

PROGETTO DEFINITIVO

INTEGRAZIONE ALLA RICHIESTA DELLA CTVA N.741



Contributi Enti Pubblici locali
Prescrizione 7.2 - aspetti socio-economici

PROGETTISTA	RESPONSABILE INTEGRAZIONE ATTIVITÀ SPECIALISTICHE	IMPRESA	COMMITTENTE
Dott. Ing. Dorina SPOGLIANTI Ordine degli Ingegneri Provincia di Milano n° 20953 	Dott. Ing. Enrico GHISLANDI Ordine degli Ingegneri Provincia di Milano n° 16993 		Autostrada dei Fiori S.p.A. Via della Repubblica, 46 18100 Imperia (IM)

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTR.	APPROV.	RIESAME	DATA	SCALA
							GIUGNO 2023	
							N. Progr. 314	
A	Giugno 2023	PRIMA EMISSIONE	SINA	DT/OC	DT	DT		



CODIFICA	PROGETTO	LIV	TRONCO	DOCUMENTO	REV	WBS
	P280	D	A10	ITG RH 009	A	A10IBT0001
						CUP
						I44E14000810005

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	VISTO DELLA COMMITTENTE

	NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI VADO LIGURE PROGETTO DEFINITIVO INTEGRAZIONE ALLA RICHIESTA DELLA CTVA N.741	
CONTRIBUTI ENTI PUBBLICI LOCALI		

INDICE

1. PREMESSA	3
ALLEGATO 1 - CONTRIBUTO DI ADSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE	4
ALLEGATO 2 – CONTRIBUTO DELL’UNIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI SAVONA	5

	NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI VADO LIGURE PROGETTO DEFINITIVO INTEGRAZIONE ALLA RICHIESTA DELLA CTVA N.741 CONTRIBUTI ENTI PUBBLICI LOCALI	
---	--	---



1. PREMESSA

Il documento discende da quanto prescritto nella Delibera CTVA 0000741.24-01-2023 ed in particolare dalla richiesta di integrazione numero 7.2 del paragrafo 7. *Popolazione e salute umana.*

La presente relazione vuole fornire gli elementi necessari al fine di indagare e approfondire l'impatto socio-economico dell'opera. A tal proposito si riporta l'estratto della richiesta di integrazione 7.2: *“considerato l'impatto economico che potrebbe avere l'opera in esame sia sull'area interessata dall'intervento ma anche sull'area vasta, si ritiene opportuno analizzare gli aspetti socio-economici della popolazione residente”.*

Preme innanzitutto sottolineare come lo svincolo di Vado Ligure nasca dall'accordo di programma sottoscritto dalla Regione Liguria, dalla Provincia di Savona, dal Comune di Vado Ligure e dall'Autorità Portuale di Savona in data 15/09/2008, finalizzato alla realizzazione della nuova piattaforma portuale del porto Savona – Vado. La relativa procedura VIA ha vincolato la messa in esercizio della piattaforma alla realizzazione del nuovo casello (DGR 1118 del 06/08/2009). Se ne riporta un breve estratto: *“si ritiene che parte delle azioni dell'Accordo di Programma siglato dalla Regione Liguria, Autorità Portuale, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure in data 15 settembre 2008, in quanto condizioni alla base dello Studio di Impatto Ambientale, siano da considerarsi mitigazioni dell'opera oggetto di valutazione. Si prende atto, pertanto, che l'operatività della Piattaforma sarà condizionata dall'operatività del nuovo casello autostradale e le fasi di attuazione delle due infrastrutture dovranno procedere con tempistiche compatibili (...)”.*

Si allegano i contributi degli Enti Pubblici, in particolare dell'Unione Industriali di Savona, Autorità Portuale (Canavese) e APM Terminals.

	NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI VADO LIGURE PROGETTO DEFINITIVO INTEGRAZIONE ALLA RICHIESTA DELLA CTVA N.741 CONTRIBUTI ENTI PUBBLICI LOCALI	
---	--	---

ALLEGATO 1 - CONTRIBUTO DI ADSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

L'allegato 1 è stato redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ed è indirizzato all'Unione Industriali della Provincia di Savona. Oltre a considerare il nuovo svincolo autostradale di Vado Ligure un'opera strategica al fine del pieno sviluppo della nuova piattaforma multifunzionale, se ne evidenzia anche la valenza ambientale. La procedura di VIA della Piattaforma del 4 marzo 2015 ha infatti previsto che *'l'entrata in esercizio della piattaforma fosse condizionata almeno a: a) operatività del nuovo casello autostradale [...]'*.

Spett.le Unioni Industriali di Savona

Oggetto: Procedura di verifica dell'impatto ambientale (VIA) del "Nuovo svincolo autostradale di Vado Ligure"

Con riferimento a quanto in oggetto, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale osserva quanto di seguito esposto relativamente alla realizzazione dell'opera.

In primo luogo, si ritiene fondamentale evidenziare che tale opera è stata, fin da subito, considerata strategica, al fine del pieno sviluppo della nuova piattaforma multifunzionale e, a tal scopo, è presente nell'Accordo di Programma della Piattaforma Multifunzionale fin dalla prima stesura del 2008. L'Accordo stesso riportava *"i soggetti firmatari ritengono che la realizzazione delle opere pubbliche e private di cui al presente Accordo possa e debba costituire un'opportunità di sviluppo del sistema imprenditoriale locale e di crescita durevole dell'occupazione sul territorio, e che tale sviluppo costituisce elemento indispensabile ai fini del perseguimento del necessario equilibrio costi/benefici di tali opere per il comprensorio vadese"*.

La strategicità dell'opera è stata confermata anche in sede di Aggiornamento dell'Accordo di Programma sottoscritto anche da Autostrada dei Fiori S.p.A. nel mese di settembre del 2018 nell'ambito del quale si legge: *"Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure ed Autorità di Sistema Portuale condividono la necessità che sia realizzato un nuovo svincolo di accesso all'Autostrada dei Fiori al fine di garantire una piena integrazione ambientale e funzionale con il territorio, assicurando al contempo una soluzione per le esigenze portuali"*.

L'importanza rappresentata dalla crescita di tale contesto territoriale è sempre stata prioritaria e ciò è dimostrato dai numerosi investimenti pubblici attuati e previsti che sono riportati nell'elenco seguente, aggiornato allo stato attuale:

Lavori con investimenti pubblici già realizzati e conclusi

Piattaforma multifunzionale: 297 mil €

Sovrappasso di accesso alla piattaforma: 25 mil €

Nuovi varchi doganali: 17 mil €

Fase 1 terminal ferroviario (VIO: binari e barriera fonoassorbente): 5,75 mil €

Acquisto case Gheia: 6 mil €

Intervento a difesa della costa (isole soffolte e pennello Rio Valletta): 1,8 mil €

Interventi SAU passeggiata, realizzati dal Comune: 2,4 mil € (su tabella accordo programma)

Lavori con investimenti pubblici attualmente in corso:

Manutenzione strada intercomunale Savona-Quiliano-Vado: 11,1 mil €



UFFICIO TERRITORIALE DI SAVONA

Nuova Via Trieste: 20 mil €
Ampliamento terminal intermodale: 21 mil €
Nuova diga fase 1: 78 mil €
Interconnecting I° fase 8 mil €
Massa in Sicurezza Segno 18 mil €
Rio Sant' Elena 5,9 mil €

Interventi con investimenti pubblici, già oggetto di accordo, ancora da attuare:

Nuova diga fase 2: 80 mil €
Strada sponda destra Torrente Segno 9 mil €
Rifacimento Ponte via alla Costa 9 mil €
Rifacimento ponte via Verdi 5 mil €
Sistemazione aree RIO Lusso 1,5 mil €
Casello Autostradale 60 mil €
Porticciolo / Investimento parziale AdSP 10/15 mil €

La valenza ambientale di tale opera è altresì evidente dal fatto che anche il provvedimento VIA sulla Piattaforma del 4 marzo 2015 ha previsto *“che l’entrata in esercizio della piattaforma fosse condizionata almeno a: a) l’operatività del nuovo casello autostradale [...]”*. Risulta pertanto fondamentale, anche per tale aspetto, provvedere ad una celere realizzazione dello stesso.

La strategicità del nuovo casello risulta evidente dalla planimetria allegata alla presente nota.

Il Porto di Vado Ligure si caratterizza per una singolare morfologia: uno sviluppo a mare di pochi chilometri di costa, la presenza di un terminal all'avanguardia/automatizzato di recente realizzazione che ha alle spalle una delle poche zone pianeggianti in Liguria popolata oggi da un sistema molto coeso e fitto di attività economiche e industriali con una forte concentrazione di prodotti, di movimentazione merci, di capannoni (alcuni destinati anche solo ai “Traffici” e non alla produzione) che costituiscono un “retroporto” di peso quasi preponderante rispetto alle attività a mare. A poche decine di metri c’è la città.

Questo complesso territoriale, unitamente ai rapporti con le regioni contermini, ha da sempre facilitato l’insediamento di attività industriali e produttive (FIAT, Bombardier, etc). Molte realtà erano dedicate ad attività legate ai prodotti fossili (carbone, petrolio, etc.), con la presenza di depositi per i prodotti petroliferi e della centrale a carbone di Tirreno Power. Nel recente passato, a livello nazionale, questi ultimi hanno visto un ridimensionamento con la chiusura di numerose realtà presenti anche sul territorio Vadese, in primis la centrale a carbone di Tirreno Power nel 2016. Ciò ha comportato l’inserimento di Vado Ligure tra i comuni dell’area di crisi industriale complessa del savonese.

UFFICIO TERRITORIALE DI SAVONA

Negli ultimi anni, anche grazie all'avvio delle attività della nuova piattaforma portuale multifunzionale, le aree retroportuali hanno visto un nuovo sviluppo delle realtà esistenti, quali, ad esempio, Interporto di Vado V.IO, Alstom (ex Bombardier), Infineum/Esso, ma anche l'insediamento di nuove realtà legate principalmente alle attività portuali e alla logistica (Pacorini, Vernazza, etc.).

In particolare, a fronte di un dato italiano che ne vede la diminuzione, il porto di Vado Ligure si avvia, invece, ad essere un centro fondamentale del settore petrolifero, unico collegamento con la principale raffineria rimasta in Italia (Trecate), nonché luogo di insediamento per i "nuovi" carburanti, con conseguente ulteriore incremento dei traffici connessi.

Inoltre, il porto e retroporto di Vado Ligure hanno un ruolo fondamentale per le supply chain del settore ortofrutticolo e dell'industria alimentare grazie ad una forte offerta, in piena espansione, di servizi logistici per prodotti deperibili, refrigerati e soft commodities e ad una robusta rete di relazioni marittime con l'America e l'Asia.

A tre anni dall'inaugurazione della piattaforma, le nuove attività portuali e retroportuali, benchè non ancora a pieno regime, hanno permesso di raggiungere livelli occupazionali simili a quelli precedenti al 2016, dando lavoro a personale giovane e formato, principalmente residente nel territorio o nei comuni limitrofi.

Tale sviluppo, in risposta alla normativa ambientale vigente, è stato anche l'opportunità per operazioni di riqualificazione e bonifica dei siti industriali riconvertiti o trasformati in poli dedicati principalmente alla logistica con insediamento di attività che maggiormente traggono vantaggio da obiettivi di sostenibilità ambientale.

Questi operatori economici stanno investendo sul territorio benchè la loro competitività sul mercato sia oggi fortemente minacciata da impedimenti logistici principalmente legati alle difficoltà trasportistiche: alcuni clienti, anche a fronte di maggiori oneri economici e temporali, sono costretti a scegliere, per l'imbarco/sbarco, altre realtà portuali più distanti, solo perché meglio collegate. In particolare, nel caso dei trasporti eccezionali, tali porti alternativi spesso rappresentano l'unica opportunità possibile, in quanto le reti di collegamento liguri non ne consentono il passaggio.

Le difficoltà trasportistiche allo stato attuale, comportando un rallentamento della movimentazione, determinano l'inevitabile rinuncia di una parte dei traffici da parte degli operatori portuali con conseguente riduzione dell'occupazione in termini di minor numero di avviamenti per la Compagnia Portuale.

L'introduzione di un nuovo casello autostradale in un'area in così forte trasformazione, unitamente allo sviluppo del trasporto ferroviario, consente un collegamento diretto tra il porto, le aree produttive/logistiche retroportuali e la rete autostradale permettendo contemporaneamente di allontanare il traffico pesante dai centri cittadini e alleggerire la viabilità urbana che ritornerebbe ad uso esclusivo dei cittadini.

L'intervento, con una nuova infrastruttura di ingresso/uscita autostradale principalmente dedicata al trasporto delle merci, alleggerisce il carico di traffico sull'attuale casello di Savona sul quale già insistono tre direttrici principali (A10 Genova-

UFFICIO TERRITORIALE DI SAVONA

Savona-Ventimiglia e A6 Savona-Torino) con evidenti benefici in termini di consumi ed emissioni. È importante evidenziare che l'esistente uscita autostradale di Savona è caratterizzata da un numero piuttosto ridotto di corsie e, spesso, manifesta criticità, soprattutto quando, nel periodo estivo e nei fine settimana è interessato dal passaggio del traffico ordinario, di quello turistico diretto alla costa, all'imbarco crocieristico e ai traghetti, ma anche da tutti i mezzi pesanti, in quanto specifiche ordinanze comunali ne vietano il transito sulla direttrice dell'Aurelia. Il nuovo casello autostradale consente di ridurre i mezzi che gravitano su quello di Savona: circa l'80% del traffico pesante e l'utenza diretta al terminal traghetti di Vado Ligure.

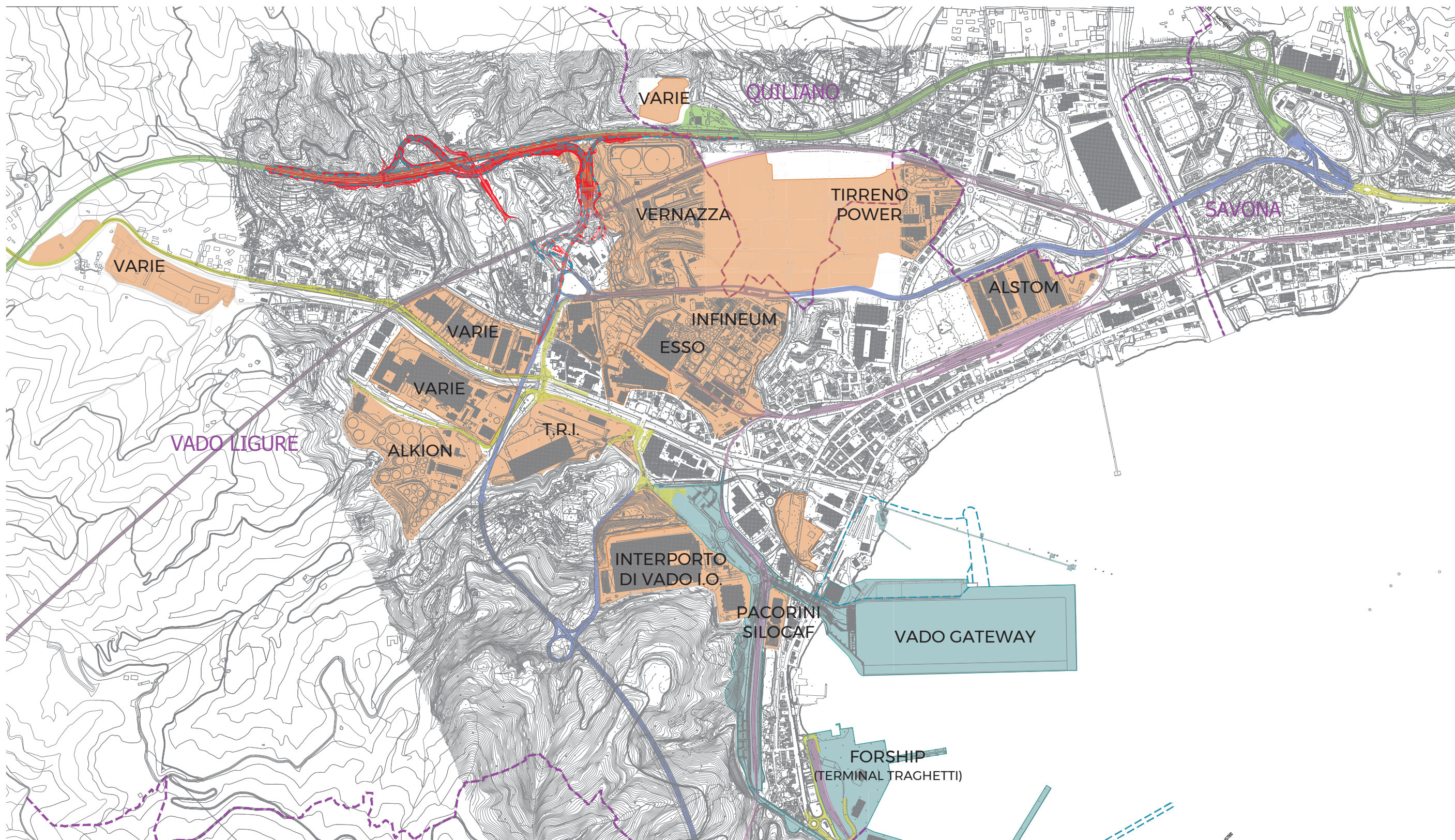
Un'opera di tale importanza costituirà altresì l'opportunità per l'insediamento di nuovi settori indotti che, a questo punto, saranno supportati da una logistica adeguata e che, a loro volta, consentiranno una crescita ulteriore per il territorio e la comunità.

Il Direttore
dell'Ufficio Territoriale di Savona

Paolo Canavese

CANAVESE
05.06.2023
09:33:45
GMT+01:00







LEGENDA

- CONFINI COMUNALI
- STRUTTURE IN FASE DI REALIZZAZIONE
- VIABILITA'/FERROVIARIO**
- AUTOSTRADE
- STRADA A SCORRIMENTO VELOCE
- ALTRE STRADE DI ACCESSO
- LINEE FERROVIARIE
- NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE
- AREE PORTUALI
- AREE LOGISTICHE/INDUSTRIALI RETROPORTUALI



	NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI VADO LIGURE PROGETTO DEFINITIVO INTEGRAZIONE ALLA RICHIESTA DELLA CTVA N.741 CONTRIBUTI ENTI PUBBLICI LOCALI	
---	--	---

ALLEGATO 2 – CONTRIBUTO DELL’UNIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI SAVONA

In sintesi, si evince come il porto di Vado Ligure si avvia ad essere un centro fondamentale nel settore petrolifero, con la crescita dei volumi di imbarco e sbarco e l’aumento delle merci containerizzate. Ad aggiungersi l’arrivo di nuovi player nell’ambito del caffè ed oli speciali, con un conseguente forte aumento della movimentazione via gomma. Già tutt’oggi procedere agli investimenti sull’area senza l’opera destinata a garantire un flusso ordinato e separato (traffico turistico e cittadino) del traffico pesante è di difficile praticabilità.

Ad oggi i transiti complessivi autostradali ‘portuali’ sono pertanto circa 998.000 annui, a cui si aggiungono ulteriori 128.000 veicoli pesanti dalle attività petrolchimiche e 300.000 passeggeri in imbarco per Corsica e Sardegna. Inoltre, il gruppo APM prevede di raddoppiare le merci trattate entro il 2032.

Le aree portuali e industriali di Savona e Vado hanno un’accessibilità alle reti autostradali su due caselli, Albisola e Savona, che già oggi hanno problemi di accessibilità. Lo svincolo di Vado Ligure risulta quindi un’opera essenziale per il traffico in entrata e uscita dai terminali vadesi.

Non si tratta solo di una connessione essenziale per l’attività del gruppo APM ma è parte delle scelte strategiche effettuate dalle aziende operanti sull’area. Il casello viene infatti dato ‘per acquisito’ dal 100% dei manager e imprenditori intervistati, i quali hanno confermato come il casello fosse uno degli elementi presi in considerazione nelle scelte strategiche di crescita.

Dal punto di vista dell’operatore del terminal container la mancanza del casello è stata ritenuta incompatibile con l’utilizzo a regime della piattaforma.

L’Osservatorio permanente sulle infrastrutture fisiche e digitali del territorio ligure ha quantificato il danno provocato da ritardi nelle infrastrutture strategiche pari a 900 milioni (mancata crescita del PIL ligure dello 0,4% annuo). La mancata realizzazione si aggiungerebbe al danno da ritardo, in particolare per le aziende che danno il casello ormai come ‘opera acquisita’



Spett.le
Autostrada dei Fiori S.p.A.

Imperia

Savona, 5 giugno 2023

L'Economia dell'Area Vadese

1. Inquadramento Storico Socio Economico – dagli inizi del '900 alla crisi

Vado Ligure è stata nel '900, insieme alla Valle Bormida, posta sulla linea ferroviaria verso il Piemonte e Torino, la principale area industriale della provincia di Savona (e della Liguria).

Il completamento, nel 1874, della connessione ferroviaria con il Piemonte permise al traffico (inizialmente) dello scalo di Savona, di passare dalle 44.000 tonnellate del 1861 alle 506.000 del 1885. La carenza di spazi e di tracce ferroviarie sufficienti portano alla realizzazione dell'impianto funiviario verso la Valle Bormida che nel 1912 fece balzare a 1.700.000 tonnellate la movimentazione del porto savonese.

Proprio l'insufficienza di spazi nel porto cittadino di Savona in grado di permettere lo sbarco delle materie prime dirette all'industria, unita all'insufficienza di spazi per insediare nuove attività industriali vicino alle aree di sbarco e la difficoltà di far uscire dal porto "dentro la città" le merci con sufficiente fluidità, portò all'espansione delle attività portuali nella rada di Vado Ligure, protetta naturalmente dalle mareggiate e quindi necessitante di minori (costose) opere di protezione a mare. La presenza di una vasta area pianeggiante, semi paludosa e non urbanizzata, ma innervata dalla ferrovia e dalla via Aurelia, permetteva, inoltre, l'insediamento di attività industriali.

E' per tale ragione che, già nel 1909, si registra il primo insediamento industriale nelle aree di Vado Ligure, con la realizzazione di una cokeria dotata di un pontile di sbarco. Nel dopoguerra (1918) vengono attivati sull'area investimenti ad azionariato anglo-franco-statunitense operanti nell'ambito petrolchimico (Exxon, Shell e Chevron), portando la rada di Vado, nel giro di pochi anni, a sbarcare più di 700.000 tonnellate di prodotti energetici.

Insieme alle attività energetiche, sempre a fronte di investimenti anglo-americani, nascono sul territorio intorno al 1920 attività meccaniche, chimiche di processo, vetrarie e di produzione di materiali refrattari, molte delle quali tuttora attive, oltre a numerose attività di servizio all'industria nell'ambito della realizzazione di semilavorati e macchinari.

Con il secondo dopoguerra, mentre nel savonese molte attività, in particolare quelle legate all'ILVA, chiudono o vengono concentrate nel ponente genovese, Vado Ligure si consolida come polo industriale legato alla Valle Bormida e al Piemonte, con l'insediamento di uno stabilimento FIAT (1960) e il completamento da parte di ENEL della centrale termoelettrica a carbone (1962), realizzata anche al servizio delle attività industriali dell'area.



Il forte sviluppo dell'industria porta la città di Vado Ligure a passare dai 3.000 abitanti di inizio secolo, agli oltre 10.000 dei primi anni sessanta, con circa 5.000 – 6.000 addetti impiegati nel solo settore industriale tra gli anni '50 e '70.

Dalla seconda metà degli anni settanta ai primi anni novanta, iniziano le prime dismissioni (FIAT, che aveva raggiunto i 1400 addetti nel periodo di massima attività) e, con il sempre maggiore congestionamento dello scalo savonese, si procede, con l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Vado Ligure (1978), ad un ampliamento delle funzionalità dello scalo portuale, con la realizzazione di nuove opere a mare che portano, dapprima, all'insediamento del terminal frutta (1982), successivamente all'apertura del terminal container (1995) e, infine, all'inizio delle attività del terminal traghetti (1998).

Il Reefer Terminal condotto dalla famiglia Orsero, diventa, in breve tempo, il principale porto di orto-frutta del mediterraneo e arriva a movimentare, con la linea CCL-Hamburg Sud, oltre 200.000 Teus all'anno tra il 2007 e il 2012. Il terminal traghetti gestito da Corsica Ferries, con la realizzazione della nuova stazione marittima, arriva a movimentare oltre 400.000 passeggeri per la Corsica e la Sardegna.

2. Gli anni tra il 2010 e il 2020: la Crisi Industriale

Nel secondo decennio del nuovo secolo, l'area si trova ad affrontare una grave crisi industriale e occupazionale, con una perdita di oltre 1.000 posti di lavoro, tanto da portare il Governo, il 21 settembre 2016, ad emanare un D. M. di riconoscimento del vadese (insieme alla Valle Bormida) di Area di Crisi Complessa, (complessivamente in tutta l'Area di Crisi si registra la perdita di oltre 5.000 posti di lavoro tra il 2013 e il 2015).

Analizzando la minore occupazione nel periodo 2012-2016 delle principali aziende del territorio, tra le associate a questa Unione si perdono oltre 370 addetti diretti, altrettanti indiretti, con effetti ulteriori sull'indotto: la crisi colpisce dapprima la logistica portuale, con Reefer Terminal che, a seguito della decisione della linea container CCL-Hamburg Sud di sbarcare su Genova, esoda 75 addetti diretti (dai 195 del 2012 si passa ai 120 del 2015); i costi energetici portano Saint Gobain AD Fors a ricollocare le attività in Francia, con la chiusura dello stabilimento e la perdita di 90 addetti diretti (da 90 addetti nel 2011, la fabbrica viene chiusa nel 2013); i sequestri e la successiva decisione di virare sulla sola produzione a gas, portano tra il 2013 e il 2016 alla perdita di 160 addetti diretti operanti nei gruppi a carbone della centrale termoelettrica Tirreno Power (dai 238 addetti diretti del 2013 si passa ai 79 addetti del 2016); contestualmente alla chiusura della centrale, TRI che gestisce la logistica dello sbarco e gestione del carbone, chiude nel 2014 licenziando tutti i 45 addetti diretti.

In tale contesto di crisi, la popolazione di Vado Ligure scende dagli 8.523 abitanti del 2011 agli 8.105 del 2021.

3. Il vadese oggi: il ritorno degli investitori

Nel 2019 vengono completate le opere di realizzazione del terminal multipurpose di Vado Ligure da parte di APM Terminals (Gruppo AP Moller - Maersk) creando, con il contiguo Reefer Terminal, acquisito a fine 2015 a seguito della crisi in cui versava, un sistema integrato



su una molteplicità di merci e modalità di trasporto, potendo offrire, a regime, 1,1 milioni di Teus sul mercato e una varietà di servizi alle merci, grazie al porto reefer, che sarà oggetto di un investimento di circa 70 milioni di euro nei prossimi due anni per diventare non solo il riferimento per l'orto-frutta, ma per tutti i prodotti alimentari e refrigerati, con temperature di magazzino che dai -4 / 4 gradi passeranno con i nuovi investimenti a permettere di stoccare il surgelato e il congelato.

Il nuovo terminal multipurpose ha visto un investimento pubblico diretto di 297 milioni di euro oltre a 158 milioni per le nuove opere a mare (nuova diga), cui vanno aggiunte le opere di ultimo miglio indicate nell'allegata relazione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. A tali investimenti si sono aggiunti oltre 150 milioni di euro del concessionario, cui ne seguiranno a breve altri 70 per il mercato del freddo.

La realizzazione del terminal multipurpose ha permesso di invertire il trend occupazionale e industriale dell'area vadese. Se da una parte il trend occupazionale degli addetti diretti è stato trainato dalle assunzioni legate direttamente al gruppo APM Terminals, dall'altra la presenza di uno dei due più importanti operatori dei trasporti marittimi e della logistica mondiale, ha acceso l'interesse di molti altri operatori che hanno deciso di investire sulle aree dismesse nel periodo della crisi.

Inoltre, la configurazione progettuale del terminal, come "multipurpose", che permette nuovi accosti ad alti fondali alle navi tankers, di grande dimensione, al servizio dei depositi costieri e delle aziende petrolchimiche, ha permesso a tali aziende, di riconfigurare i propri piani e, in un mercato che vede ridursi le quantità di prodotto petrolchimico, si sono determinati a investire sull'area di Vado, concentrando le operazioni di imbarco e sbarco e reinvestire sia negli impianti a mare, sia nelle attività retroportuali (di deposito, di lavorazione, di dispacciamento e ricezione da Trecate).

Il percorso di formazione del personale che sarebbe entrato in operatività sul terminal container e le assunzioni da parte delle aziende del settore petrolchimico e chimico di processo, insieme ai nuovi operatori logistici e industriali che hanno iniziato ad installare le proprie attività su Vado Ligure nel periodo tra il 2019 e il 2022, ha permesso, a fine 2022 di riportare gli addetti complessivi dell'area vadese impegnati nei settori industriali e logistici agli stessi livelli occupazionali del 2013, anno di inizio delle crisi industriali nell'area (grafico 1). Da segnalare che le assunzioni del terminal sono avvenute per l'82% tra giovani disoccupati specificamente formati e residenti nell'area savonese. L'importanza dell'occupazione e della formazione è evidenziata anche nell'art. 4 del Protocollo d'Intesa per l'Aggiornamento dell'Accordo di Programma sottoscritto il 15 settembre 2008 come modificato il 28 settembre 2018 e siglato il 31 maggio 2023 tra MIT, Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure, ove si stabilisce che:

"A valle dell'inserimento di Vado Ligure tra i comuni dell'area di crisi industriale complessa del savonese, negli ultimi anni, anche grazie all'avvio delle attività della nuova piattaforma portuale multifunzionale, le aree retroportuali hanno visto un nuovo sviluppo delle realtà esistenti, quali, ad esempio, Interporto di Vado V.I.O., Alstom (ex Bombardier), Infineum/Esso, ma anche l'insediamento di nuove realtà legate sia alle attività portuali che alla logistica (Pacorini, Vernazza, etc.). Il porto di Vado rappresenta l'unico collegamento con la principale raffineria rimasta in Italia (Trecate) nonché luogo di insediamento per i "nuovi" carburanti con conseguente ulteriore incremento dei traffici connessi. Infine, il porto



e retroporto di Vado Ligure hanno un ruolo fondamentale per le supply chain del settore ortofrutticolo e dell'industria alimentare grazie ad una forte offerta, in piena espansione, di servizi logistici per prodotti deperibili, refrigerati e soft commodities e ad una robusta rete di relazioni marittime con l'America e l'Asia. A tre anni dall'inaugurazione della Piattaforma, a fronte di un positivo aumento delle assunzioni di personale giovane, principalmente residente nel territorio o nei comuni limitrofi, legato all'attività della Piattaforma e del retroporto, si rende necessario individuare con il support della Regione Liguria misure che consentano di coinvolgere il territorio sia per il reperimento di profili professionali legati ad altre filiere, in primis quella dell'edilizia e delle costruzioni - in considerazione della notevole mole di opere pubbliche cantierate nell'area vadese - sia per la fornitura, l'approvvigionamento e i servizi a supporto degli investimenti pubblici e privati."

Con l'avvio delle attività di collaudo del terminal APM, ora Vado Gateway, nel 2019 (e avvio dell'operatività nel febbraio 2020 purtroppo quasi in coincidenza con il lockdown) la presenza sul territorio di un impianto di imbarco e sbarco gestito da Maersk ha portato molti operatori ad acquisire e recuperare le aree dismesse negli anni della crisi e, già a fine 2022, alcune attività si sono insediate ed hanno iniziato a svolgere attività (come si vedrà: Gruppo Vernazza e Pacorini Silocaf). Contestualmente, altre attività si sono insediate e altre stanno acquisendo spazi per svolgere attività di produzione / lavorazioni legati alle merci sbarcate dal terminal container e da impianti connessi agli olii alimentari.

Il Gruppo Pacorini Silocaf, principale gruppo della logistica del caffè crudo, ha completato a fine 2022 un investimento di 20,5 milioni di euro, per il recupero dei sili cerealicoli dismessi, volto allo stoccaggio, lavorazione e miscelazione del caffè crudo, creando il principale hub europeo del caffè crudo. L'impatto occupazionale diretto è al momento di circa 35 addetti oltre agli indiretti e all'indotto. Contestualmente, a inizio 2023, lo stesso gruppo con altri operatori locali ha rilevato le aree ex TRI, in precedenza destinate a carbonile, sia per logistica retroportuale (a valore aggiunto, quindi con apertura dei container), sia per insediare attività di lavorazione e stoccaggio di olii vegetali al servizio delle principali aziende dolciarie del Piemonte e del nord ovest.

Con la dismissione delle aree precedentemente destinate alla produzione dell'energia dal carbone, il gruppo Vernazza, ha acquisito le aree, ha insediato i propri "head office", ha sul sito 45 addetti, ha iniziato lo smontaggio e il recupero degli impianti ed ha presentato un progetto per la realizzazione di due strutture destinate ad ospitare attività di assemblaggio di pezzi speciali (subinsiemi di macchinari, parti di turbine, parti di navi, etc.) da spedire, grazie alla vicinanza del nuovo terminal ai cantieri di destinazione, con la previsione a regime di 150-200 addetti.

I due terminals, contigui (il terminal container APM e il terminal Reefer, anch'esso in grado di operare merce containerizzata per ulteriori 290.000 teus aggiuntivi) controllati dal gruppo APM-Maersk sono passati dai 128 addetti del 2016 ai 438 addetti odierni, con una previsione di 531 addetti diretti nel 2032, quando i due terminal, comunque, non opereranno ancora al massimo della capacità produttiva.

Nel 2022 sono sostanzialmente raddoppiate gli avviamenti (ossia le giornate lavorate) degli addetti della Compagnia Portuale, arrivando a fine 2022 a oltre 9.000 avviamenti (in media 35 addetti al giorno, escluse le domeniche e i festivi), destinati a raddoppiare nei prossimi 5 anni.



Nelle aree ex Saint Gobain AD Fors, si sono recentemente installate attività di servizi connessi alle attività logistiche, con l'insediamento di Vado Tank Cleaning e Gruppo Spinelli Trasporti, mentre la restante porzione delle aree ex vetrarie è in corso di recupero da parte di nuovi operatori.

Grazie alla configurazione del nuovo terminal e all'accordo di programma che prevede lo spostamento in testata e sui lati delle attività di imbarco e sbarco petrolchimico, il gruppo Esso ha consolidato le proprie attività italiane su Vado Ligure (stabilimento lubrificanti) e ha ceduto al gruppo IP le attività di raffinazione e distribuzione dei carburanti che verranno consolidate in un apposito accosto di lato al terminal multipurpose attraverso i servizi del gruppo Alkion.

I progetti industriali degli operatori petrolchimici e dei depositi costieri sull'area (e tutti i servizi ad essi connessi, dalle manutenzioni industriali, ai servizi antinquinamento etc.) vedono, quindi, un aumento dell'occupazione e un consolidamento su Vado Ligure, dove verranno concentrate le attività mediterranee, mentre è stata già presentata l'idea progettuale volta alla riattivazione di alcuni depositi costieri, oggi non operativi, per lo stoccaggio dei nuovi biocarburanti.

Vado Ligure ha visto, pertanto, da una parte il recupero degli stessi livelli occupazionali nelle attività logistiche e industriali che aveva nel 2013 (allegato 1), dall'altra il consolidamento delle attività petrolchimiche, con la crescita dei volumi di imbarco e sbarco, l'aumento esponenziale delle merci containerizzate, l'arrivo di nuovi player e ulteriori importanti progetti di investimento (taluni ancora in fieri, dei quali si ha conoscenza, ma non ancora pubblici e quindi non riportabili in questa nota).

Una tale vivacità, come si vedrà oltre, comporta oggi e comporterà un forte (e progressivo) aumento della movimentazione via gomma (per quanto sulla parte containerizzata vi sia un forte impegno a portare su rotaia una fetta del traffico).

Gli investimenti sull'area, pubblici e privati, avranno successo solo ove vi sia certezza che il casello, opera destinata a garantire un flusso più ordinato e anche in parte separato, del traffico pesante da e per l'area vadese sia realizzata (e in tempi ragionevoli).

L'area portuale e industriale di Savona e Vado hanno, infatti, un'accessibilità alle reti autostradali, al momento limitata a due caselli, entrambi già oggi inadeguati a servire le attività portuali, retroportuali e industriali, tenendo conto che i terminal "contenitori" e "reefer" sono ancora a meno di terzo dell'operatività complessiva.

A Est, il casello di Albisola, con solo tre corsie in uscita e una in entrata, con problemi di accessibilità, in quanto in piena città e pensato per un traffico veicolare leggero e cittadino, che per raggiungere il porto Savonese ad oggi deve passare attraverso i paesi di Albissola Mare e Albisola Superiore e che, quando fu realizzato, non teneva conto del flusso crocieristico e ro-ro del porto storico di Savona.

A Ovest, il casello di Savona necessita già ora di una completa rivisitazione per migliorare la connessione A10-A6 che crea problemi di incolonnamenti durante buona parte dell'anno, che ospita una disordinata area di sosta dei mezzi pesanti, con costanti problemi di sicurezza per la viabilità di accesso e che non è in grado di sopportare un traffico che, nel 2022, ha visto lo scalo di Savona-Vado segnare il record di merci sbarcate e imbarcate, superando, addirittura il porto di Spezia.



Nel 2022, sul casello di Savona, grava un traffico portuale e retroportuale come segue.

per le attività portuali all'interno dei varchi doganali (dati anno 2022 di AdSP Mar Ligure Occidentale, i dati sono quelli di entrata e quindi gli accessi vanno moltiplicati per due, ingresso e uscita dai varchi portuali) circa 998.000 mezzi pesanti in entrata e uscita dal Casello di Savona.

TRANSITI PORTO SAVONA VADO LIGURE ANNO 2022 * (numero mezzi)			
	ANNO 2022	Minimo mensile	Massimo mensile
SAVONA – ZONA 4 **	395.000	26.500	39.200
VADO LIGURE PORT-GATE	223.000	14.800	21.000

* Solo transiti in ingresso

** Del traffico Savona-Zona4 solo il 70% si dirige verso il casello di Savona, mentre il restante transita in e out attraverso il casello di Albisola. Il Traffico di Vado Ligure transita esclusivamente dal casello di Savona.

Le attività petrolchimiche (fuori varco portuale) a fronte dei dati raccolti direttamente presso le aziende interessate dall'Unione Industriali, indicano in ulteriori 128.000 i transiti (in e out) di veicoli pesanti, dato destinato ad aumentare con il consolidamento dei traffici petrolchimici grazie ai nuovi impianti in testata e a lato della piattaforma container.

Il nuovo insediamento del gruppo Vernazza ha comunicato una media di 270 transiti di mezzi pesanti al giorno, per complessivi 70.000 circa nel primo anno di attività.

Pacorini Silocaf che ha avviato le attività a ottobre 2022 (e non è ancora a regime) ha comunicato una media simile.

V.I.O., Interporto di Vado, ha transiti per circa 270 veicoli pesanti al giorno.

Per le altre attività in corso di insediamento non è al momento possibile calcolare il peso aggiuntivo.

Nei mesi primaverili ed estivi, sul casello di Savona grava, altresì, il traffico legato ai traghetti per Corsica e Sardegna in imbarco da Vado Ligure e che nel 2022 hanno trasportato circa 300.000 passeggeri.

Come evidenziato da Vado Gateway “il potenziale combinato dei due scali di Vado Ligure (Vado Gateway e Reefer Terminal) è superiore a 1.1 M di Teus ai quali vanno aggiunti altri traffici ad alto impatto sulla circolazione stradale, quali le rinfuse (legate principalmente alla frutta) e nuovi traffici recentemente assicurati al Porto (es. Import di auto elettriche). Considerando che attualmente i due terminals sono circa al 25% di utilizzo della loro capacità teorica, è di tutta evidenza che il raggiungimento del massimo potenziale, che porta con se ulteriore crescita dell'occupazione diretta, indiretta e ulteriori avviamenti della Compagnia Portuale (CULP), non potrà essere pienamente raggiunto in assenza delle indispensabili infrastrutture, ferroviarie e stradali, tra le quali la più importante è sicuramente il futuro nuovo Casello Autostradale di Bossarino. Opera quest'ultima ritenuta ormai acquisita (anche



alla luce delle prescrizioni di VIA regionali e alle indicazioni degli Accordi di programma firmati nel 2008 e nel 2018) e la cui realizzazione oggi sembra in dubbio. Non poter crescere sfruttando le massime potenzialità dei due terminal combinati, significa anche non poter integrare e garantire allo scalo linee di trasporto sufficientemente ampie per far sì di permettere tutti i necessari collegamenti tra le imprese della Liguria e del Basso Piemonte con i principali mercati mondiali (ad oggi non tutti ancora serviti da Vado), con il serio rischio di rendere scarso l'appel futuro del terminal vadese con conseguenti difficoltà a garantire opportuni ritorni ai nostri investitori privati, così come a quelli pubblici che, negli anni, hanno decisamente puntato su questo Porto”.

L'incidenza, quindi, della realizzazione, o meno, del casello di Vado, può incidere sull'impatto economico del terminal, sia in termini di piena occupazione, sia in termini di investimenti.

Il Protocollo d'Intesa firmato in data 31.05.2023 da MIT, Regione Liguria, AdSP del Mar Ligure Occidentale, Provincia di Savona, volto all'adeguamento dell'Accordo di Programma del 2018 (e del 2008), ha espressamente indicato al punto IV “Casello Autostradale di Vado Ligure” un cronoprogramma per il casello di Bossarino che prevede: *“la valutazione della VIA Nazionale in corso sul progetto definitivo entro il 31 dicembre 2023; la conferenza dei servizi entro aprile 2024; la redazione del progetto esecutivo da parte di “Autostrada dei Fiori” entro luglio 2024; l'approvazione del progetto esecutivo da parte del MIT entro ottobre 2024; la copertura finanziaria a carico della concessionaria autostradale 73 Milioni di Euro; l'Affidamento lavori entro gennaio 2025; un Cronoprogramma lavori di 890 gg., circa 3 anni, con fine lavori gennaio 2028”*

Aggiunge il Protocollo: *“Le tempistiche sopra indicate saranno oggetto di puntuale verifica da parte degli Enti sottoscrittori del presente Protocollo anche ai fini di ogni possibile ulteriore accelerazione e troveranno puntuale definizione nell'ambito dell'Addendum di cui al successivo art. 5.”* (Addendum da firmare con la Concessionaria autostradale).

Sempre nel Protocollo d'Intesa del 31.05.2023 le Parti hanno altresì convenuto *“sulla necessità di individuare aree, quanto più possibile adiacenti al nuovo casello autostradale ed alla zona interportuale, funzionali alla logistica portuale, destinate alla sosta dei mezzi pesanti, e si impegnano in tal senso anche in relazione all'Addendum”.*

La nota dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale allegata alla presente, evidenzia, ulteriormente che *“Le difficoltà trasportistiche allo stato attuale, comportando un rallentamento della movimentazione, determinano l'inevitabile rinuncia di una parte dei traffici da parte degli operatori portuali con conseguente riduzione dell'occupazione in termini di minor numero di avviamenti per la Compagnia Portuale. L'introduzione di un nuovo casello autostradale in un'area in così forte trasformazione, unitamente allo sviluppo del trasporto ferroviario, consente un collegamento diretto tra il porto, le aree produttive/logistiche retroportuali e la rete autostradale permettendo contemporaneamente di allontanare il traffico pesante dai centri cittadini e alleggerire la viabilità urbana che ritornerebbe ad uso esclusivo dei cittadini.”*

Il Casello autostradale è, pertanto, già oggi un'opera essenziale non solo per il traffico in entrata e uscita dal porto di Vado, ma, anche per le attività insediate sul territorio e lo sarà, ancor più, con il traffico generato dal terminal, in grado di generare ulteriore traffico in quanto attrattore di nuovi insediamenti logistici e industriali.



Il casello è considerato, dagli operatori, parte integrante delle scelte di investimento sul territorio effettuate dalle aziende che stanno sviluppando o hanno sviluppato progetti sull'area.

Il progetto, infatti, è dato "per acquisito" da parte dei manager e imprenditori che hanno sviluppato o stanno sviluppando progetti sull'area, come risulta dalle risposte fornite a questa Unione Industriali dagli interpellati, i quali hanno, altresì, confermato come la futura realizzazione del casello sia uno degli elementi fondanti, insieme alla presenza del porto, degli investimenti su Vado e viene presentato come un fattore di competitività con i clienti.

Dalle interviste è, altresì, emerso che, se oltre al ritardo nella realizzazione, si presentasse il rischio di mancata realizzazione, con conseguente inadeguatezza logistica, il 100% degli intervistati ha commentato come molto negativo l'effetto sulle attività e, di questi, il 50% ha evidenziato che ciò potrebbe portare a rivisitare i piani di investimento. Alla domanda se il casello fosse stato preso in considerazione al momento della decisione di investire, il 100% degli intervistati ha dato risposta affermativa.

Per comprendere meglio il peso dell'area vadese dal punto di vista industriale e logistico, in ragione del quale il casello è un fattore di competitività non solo per il nuovo terminal, ma per tutti gli operatori dell'area, basti pensare che le principali aziende operanti sul petrochimico, la chimica di processo e la logistica, contano complessivamente 895 addetti diretti per un fatturato complessivo, ad oggi, di 1,64 miliardi di euro, assommando tutte le attività industriali (quindi senza indotto e indiretto) si arriva a 2.500 addetti diretti e 2 miliardi di fatturato.

Per tale ragione, la maggiore competitività per l'area, in termini di miglioramento delle difficoltà logistiche attuali, grazie ad una connessione diretta con l'autostrada, porterà ad evidenti vantaggi per il comparto industriale nel suo complesso.

The European House – Ambrosetti, che cura per conto di Regione Liguria, ogni anno, l'analisi dei fattori di competitività della Liguria e presenta un report annuale in cui si evidenziano, per ciascun anno, i risultati raggiunti e i KPI del territorio, ha evidenziato (allegato 2) le criticità legate alla realizzazione di talune opere ritenute strategiche per la Liguria.

L'Osservatorio permanente sulle infrastrutture fisiche e digitali del territorio ligure, costituito presso il Tavolo di Lavoro costituito tra Ambrosetti, Regione Liguria, Camere di Commercio e associazioni imprenditoriali, ha evidenziato per il 2022, (è in corso di aggiornamento il 2023), che se tali infrastrutture strategiche e il relativo cronoprogramma di investimenti denunciassero seri ritardi (nel savonese Vado Ligure è presente con 3 delle 14 opere strategiche: il Terminal, il nuovo casello, la strada di collegamento), il danno da ritardo cumulato al 2024 sarebbe quantificabile in 900 milioni di euro, pari ad una mancata crescita del PIL ligure dello 0,4% annuo.

Rispetto ai tre interventi dell'area vadese, di cui uno (il terminal) ormai completato, Ambrosetti ha quantificato l'impatto complessivo delle due opere restanti. Partendo da un investimento complessivo di 43 milioni di euro, (dati Invitalia del 2018, oggi il casello ha un costo di oltre 70 milioni di euro), Ambrosetti ha calcolato in 43 milioni di euro l'impatto diretto delle due opere, in ulteriori 63,7 milioni di euro l'impatto indiretto e in 10 milioni di euro l'impatto indotto, per un totale di 114 milioni di euro di impatto in caso di sua realizzazione (lo 0,2% dell'intero PIL Ligure). Contestualmente, in relazione all'impatto da ritardo, Ambrosetti ha calcolato il danno in 11 milioni di euro annui, da cumularsi anno per anno dal 2021 e ha valutato tra in 44 milioni di euro il danno da ritardo con conclusione dei lavori nel



2025, ossia un danno sostanzialmente pari al costo dell'opera, calcolato sulla base della stima preliminare del 2018, danno che oggi sarebbe decisamente più elevato.

La mancata realizzazione non è stata calcolata, ma assommerebbe al danno da ritardo i minori investimenti sull'area vadese, in particolare da parte delle aziende per le quali il casello è "opera ormai acquisita".

Visti gli investimenti pubblici e privati sull'opera, gli effetti che ha già avuto sul contesto socio-economico vadese e i giudizi della World Bank e dei clienti che lo valutano il più performante porto container italiano e il migliore europeo, dopo Barcellona e il Pireo, con un tempo medio di ingresso/uscita di mezzi pesanti, in 20 minuti circa, il mercato e gli investitori non comprenderebbero la mancata realizzazione, con conseguente pregiudizio, (ulteriore), per la credibilità del nostro Paese.

E' evidente che l'assenza del casello abbasserebbe la performance, in quanto il traffico resterebbe bloccato, per avviarsi alle autostrade.

Con i migliori saluti.

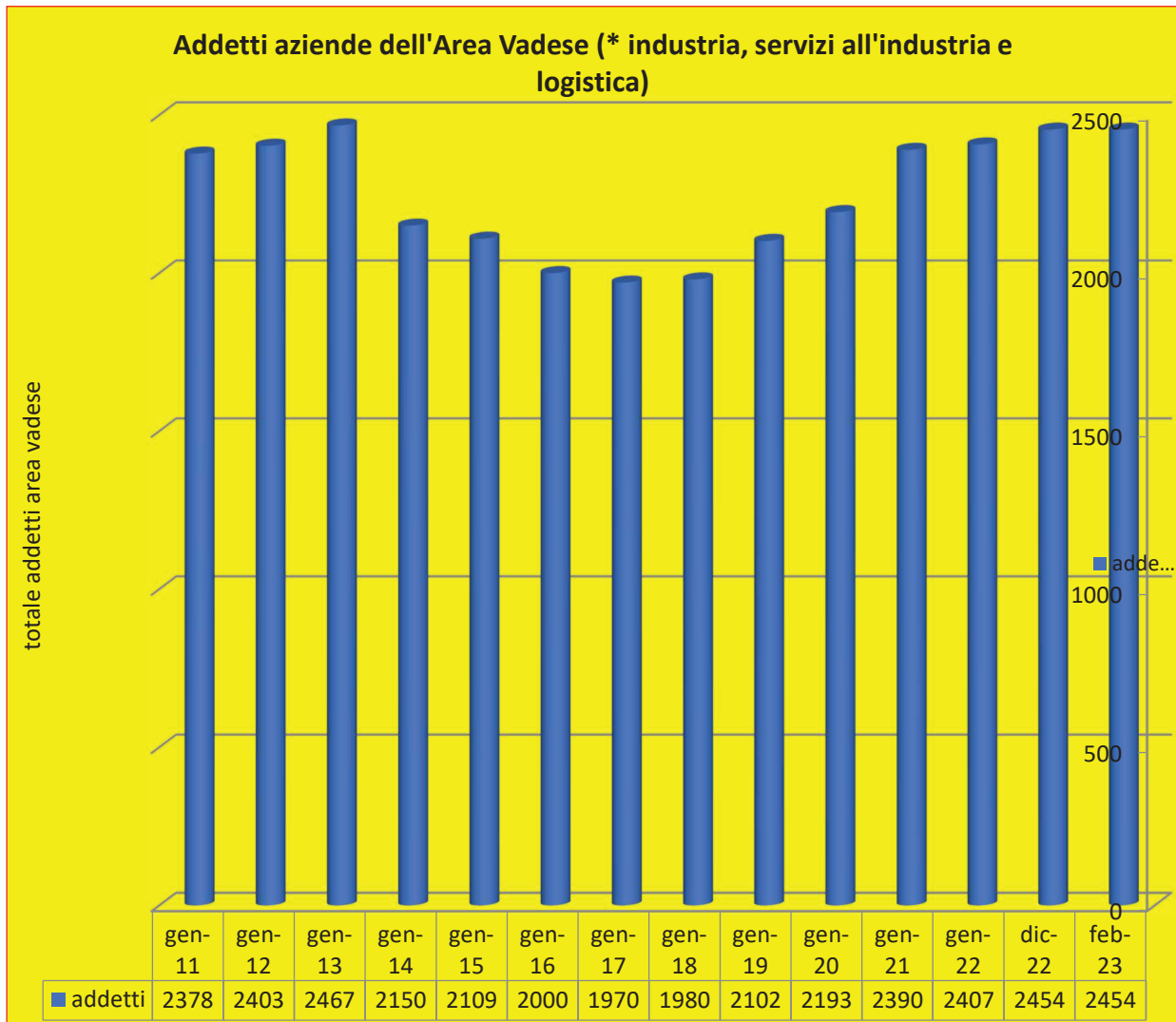
Alessandro Berta – Direttore

All.ti c.s.:

- All. 1) Addetti dell'area vadese;
- All. 2) Slide Ambrosetti – The European House;
- All. 3) Nota AdSP del Mar Ligure Occidentale;
- All. 4) Nota Vado Gateway.



ALLEGATO 1:



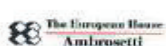


ALLEGATO 2:

(Slides presentate da Ambrosetti – The European House il 22/5/2023)

Il Rapporto 2023 prevedrà anche l'aggiornamento dell'Osservatorio sulle infrastrutture e il relativo cronoprogramma degli investimenti... EDIZIONE 2022

Opera	Anni											Oltre il 2030	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
1 Terze Valico dei Giovi													
2 Aronda di Genova													
3 Completamento in territorio extra-regionale del raddoppio della linea pontremolese													
4 Raddoppio ferroviario Finale – Andora													
5 Nuova diga foranea del porto di Genova													
6 Nodo ferroviario genovese													
7 Piattaforma container APM Terminals nel bacino portuale di Vado Ligure													
8 Ultimo miglio stradale e ferroviario nei bacini portuali genovesi e opere per l'«accessibilità terrestre»													
9 Nuove fermate ferroviarie di Erzelli e Cornigliano e adeguamento stazione ferroviaria di Sestri P.													
10 Completamento e adeguamento viabilità di scorrimento Vado-Quiliano-Savona													
11 Ultimo miglio ferroviario nel porto di La Spezia													
12 Nuovo casello autostradale di Vado													
13 Realizzazione retroporto S. Stefano Magra													
14 Collegamento Aeroporto Cristoforo Colombo – Linea Ferroviaria													
Totale importo opere	965	928	1.376	1.708	2.067	1.936	1.154	1.154	1.154	898	514	514	



Fonte: documentazione ufficiale e interviste a stakeholder

Legenda

Programmato Ritardo Ritardo ulteriore Realizzato vs. 2021



... e saranno aggiornati i conseguenti impatti sul PIL regionale EDIZIONE 2022

Impatto sul PIL ligure della realizzazione delle infrastrutture (valori in € mld), 2019, 2024, 2030



Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2023

- Gli interventi hanno la potenzialità di generare un aumento del **PIL regionale del +6,8% nel 2024** rispetto al 2019 e fino al **+14% nel 2030**
- Il cronoprogramma segnala **ritardi nel 75%** delle opere infrastrutturali analizzate
- A causa di tali ritardi, le stime di The European House – Ambrosetti hanno quantificato una **perdita di 900 milioni** di Euro cumulati al 2024, pari ad una mancata crescita dello **0,4% del PIL annuo** tra il 2020 e il 2024

