

*Nell'insero di ottobre de I Porti d'Italia si è delineato un quadro complessivo dell'area amministrata dall'Autorità Portuale di Savona (ovvero dei Comuni di Abissola Marina, Savona, Vado Ligure e Bergeggi) e della riqualificazione urbana degli ultimi anni improntata a garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile al porto di Savona.*

*In questo numero dunque, si intende chiudere il cerchio lì cominciato presentando una breve descrizione delle diverse iniziative promosse dalla stessa Autorità Portuale su più fronti per garantire una crescita dello scalo che rispetti le esigenze della comunità locale e dell'ambiente.*

## **Piano Regolatore Portuale**

Nella fase di elaborazione del Piano si sono tenute presenti le opzioni strategiche offerte dal mercato nel rispetto dei numerosi vincoli esistenti allo sviluppo: la conformazione del territorio, la posizione degli scali rispetto ai centri abitati ed alle arterie di comunicazione e, in primo piano, la tutela dell'ambiente e del paesaggio. Per il bacino portuale di Savona dunque, condizionato da non ottimali connessioni stradali, anche in ragione di una collocazione all'interno del centro cittadino, il Piano Regolatore da un lato privilegia azioni di riordino, valorizzazione e diversificazione funzionale degli spazi esistenti, dall'altro ricerca soluzioni di miglioramento del sistema viario di accesso al porto.

Per quanto concerne invece il bacino portuale di Vado Ligure, la sua collocazione in posizione decentrata rispetto al centro urbano e l'efficiente sistema di connessione alla rete di trasporto hanno consentito l'individuazione di una soluzione espansiva delle opere portuali, mediante la realizzazione di una struttura *multipurpose* nella rada.

A seguito del raggiungimento delle intese formali con le Amministrazioni Comunali di Abissola Marina, Savona, Vado Ligure e Bergeggi, il Piano Regolatore è stato adottato dal Comitato Portuale nella riunione del 10 aprile 2002.

Successivamente, l'Autorità Portuale di Savona ha provveduto alla redazione dello **Studio di Sostenibilità Ambientale**, ai sensi dell'art. 2 comma 3 del D.P.C.M. 10/8/98 n. 377, già trasmesso al Ministero dell'Ambiente per la pronuncia di compatibilità ambientale, di sua specifica competenza.

La valutazione di impatto ambientale prevista dall'art. 5 della legge 84/94, è relativa allo strumento di pianificazione e non alle singole opere, che seguiranno un autonomo iter, a valle del Piano Regolatore Portuale.

## **Raccolta e gestione rifiuti in ambito portuale**

Il D.Lgs. n. 182 del 24/06/03, in recepimento della *Direttiva 2000/59/CE del 27/11/00* del Parlamento Europeo, ha definito nuovi obblighi per le navi e per gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti, al fine di proteggere maggiormente l'ambiente marino dagli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che fanno scalo nei porti

dell'Unione Europea.

Obiettivi, questi ultimi, che pur coincidendo con quelli della *Convenzione Marpol 73/78* per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, si concentrano essenzialmente nel disciplinare le attività di raccolta e di gestione nei porti dell'Unione Europea dei rifiuti prodotti dalle navi, assegnando (vedi l'art.5) alle Autorità Portuali - previa consultazione degli enti locali, dell'ufficio di sanità marittima e degli operatori portuali - il compito di redigere il cosiddetto "piano di raccolta e di gestione dei rifiuti" in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti. In quest'ottica il porto di Savona già dalla fine degli anni novanta in accordo e secondo le prescrizioni dei Consorzi COU e COBAT, ha disposto un'area centrale dello scalo, delimitata e coperta, destinata ad "isola" per la raccolta degli oli esausti e delle batterie, cui segue lo smaltimento da parte di un'impresa certificata. Un analogo servizio viene effettuato puntualmente per i natanti che sostano nello scalo diportistico della Vecchia Darsena.

## **Il nuovo terminal per le rinfuse solide**

I terminal savonesi sono in grado di movimentare ogni tipo di merce solida alla rinfusa: dalle alimentari alle industriali, passando per le polverose, mediante impianti tecnologicamente all'avanguardia che assicurano il controllo ambientale di ogni fase del ciclo portuale. Particolarmente significativo in questo senso è il nuovo terminal per rinfuse solide oggi in via di completamento sulla Darsena Alti Fondali.

Progettato per rispondere già nella fase di cantiere ai requisiti ISO 14001, il terminal è dotato dei più avanzati sistemi di controllo ambientale e anche l'inoltro delle merci si avvarrà di modalità di trasporto ambientalmente sostenibili mediante la linea funiviaria e le due linee di ricarica dei carri ferroviari.

## **Monitoraggio ambientale della rada di Vado Ligure**

Per la rada di Vado, che per le rilevanti movimentazioni di prodotti petroliferi presenta notevoli fattori critici per la sicurezza, è stato progettato un sistema di monitoraggio combinato con la predisposizione di sistemi per l'attivazione immediata di interventi di emergenza.

In particolare si prevede l'installazione di centraline di rilevamento, misura e controllo della qualità delle acque, disposte su boe galleggianti, la gestione in tempo reale dei dati sul sistema telematico portuale, con attivazione di allarme all'Autorità Marittima, in caso di possibili sversamenti, la messa in opera di cinque boe rotanti per l'avvolgimento panne, intorno al campo boe Sarpom, per un intervento immediato in caso di sversamento.

## **ISO 14001**

Al fine di definire efficaci ed efficienti modalità di gestio-





ne degli aspetti ambientali correlati alle attività di propria competenza, così come definite dalla legge 84/94, l'Autorità Portuale di Savona (già certificata ISO 9001) ha ritenuto opportuno avviare un processo di certificazione ambientale secondo lo standard internazionale ISO 14001, sfruttando i finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Liguria, sui fondi Ob. 2.

Attraverso il processo di certificazione l'Autorità Portuale di Savona intende impostare un percorso di miglioramento continuo della performance ambientale del porto, fondato sulla razionalizzazione delle procedure di gestione ambientale e sul loro costante aggiornamento rispetto alle normative, onde pervenire alla predisposizione di un Sistema di Gestione Ambientale chiaro e condiviso tra tutti i soggetti operanti nella circoscrizione di competenza.

#### **Sistema stradale**

Il porto di Vado è ottimamente integrato con la rete autostradale grazie a un breve percorso extraurbano, che rende agevole lo smaltimento del traffico pesante, ma in vista delle espansioni di Piano Regolatore, l'intero sistema viario di accesso al porto sarà riconfigurato al fine di evitare ogni commistione fra il traffico portuale e la circolazione urbana, con la realizzazione di un unico varco doganale, localizzato nelle aree di riconversione industriale situate alle spalle del porto.

Per quanto concerne il porto di Savona invece, il percorso verso il casello autostradale si sviluppa entro il centro abitato per questo sono in corso interventi per riorganizzare la viabilità di accesso alle aree portuali, che troveranno un definitivo assetto con la realizzazione, prevista fra le opere di Piano, di un terrapieno ove accentrare i nuovi varchi doganali e aree di servizio per l'autotrasporto. Si ottimizzerà così la circolazione in entrata ed in uscita dal porto, con separazione tra i flussi destinati all'area urbana/crociere e quelli destinati al porto commerciale, e si ridurrà l'interferenza tra il traffico dei mezzi in entrata ed uscita dal porto e la circolazione urbana.

Inoltre, è in corso uno studio di fattibilità per identificare soluzioni atte a realizzare una viabilità separata dal porto verso il casello autostradale di Savona.



#### **Sistema ferroviario**

L'Autorità Portuale, insieme a Trenitalia e operatori privati, ha definito un progetto che prevede l'estensione del servizio di manovra ferroviaria portuale attraverso servizi *shuttle* tra il porto e i parchi ferroviari dell'*binterland*, mediante l'utilizzo di locomotori dedicati, in corso di acquisizione.

L'obiettivo che l'Autorità Portuale si è posta è quello di trasferire su ferro un volume di traffico stimato a regime in 2 milioni di tonnellate con una previsione di 36 treni/settimana, corrispondenti a circa 1.700 treni/anno.

Per limitare gli incrementi del traffico stradale, l'Autorità Portuale ha posto quale condizione per il radicamento di nuove correnti di traffico di rilevante volume il rispetto di soglie minime di inoltro ferroviario, fissate al 70%.

#### **Linea funiviaria**

Peculiare del porto di Savona è il collegamento funiviario operativo, sin dai primi del Novecento, tra il terminal carbonifero di Miramare e San Giuseppe di Cairo.

L'impianto, in grado di trasferire 9.000 tonnellate/giorno di rinfuse minerali (per un target annuale pari a 1,8 milioni di tonnellate), costituisce un'efficace alternativa, ambientalmente sostenibile, al trasporto stradale. In vista del prossimo trasferimento del punto di sbarco dal pontile di Miramare alla Darsena Alti Fondali, ove è in ultimazione un nuovo terminal in grado di accogliere anche le navi delle maggiori dimensioni, è in corso di realizzazione la connessione tra il nuovo impianto e la funivia mediante un sistema interrato a nastro trasportatore.

È previsto inoltre l'ammodernamento dell'intera linea funiviaria con lo spostamento del tracciato aereo al di fuori dell'area urbana.

#### **Autostrade del mare**

L'Autorità Portuale di Savona, ha posto il rafforzamento del cabotaggio fra i punti prioritari dei propri piani strategici, definendo un programma di potenziamento dei servizi dedicati al settore Ro/Ro, che consentirà di valorizzare la posizione dello scalo rispetto alle rotte intra-mediterranee e l'efficiente integrazione stradale dello scalo con i mercati del Nord Italia.

L'importanza strategica del porto di Savona Vado per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo è stata riconosciuta dalla stessa Unione Europea che, nell'ambito del bando di lancio del programma Marco Polo, ha proclamato vincitore il progetto per un servizio di cabotaggio tra i porti di Marsiglia e Vado Ligure.

Il servizio, che sarà avviato nei prossimi mesi, punta a drenare dalla congestionata autostrada costiera tra Francia e Italia un flusso di automezzi pesanti pari a circa 25.000 camion/anno.

# Cantiere Navale Tripesce

Imbarcazioni "Old Style": sicure da lavoro, accattivanti da diporto!

*Tripesce è un cantiere navale molto apprezzato e con una grande esperienza nella realizzazione in particolare di barche da lavoro altamente funzionali, sicure e dalla classica linea, "Old Style". Proprio grazie a queste caratteristiche, però, questi modelli sono stati graditi anche dai non addetti ai lavori, tanto da spingere Tripesce a realizzare anche le equivalenti imbarcazioni da diporto. Con questa nuova immagine il cantiere dovrebbe presentarsi al prossimo Salone Nautico di Genova.*

*Dante Rocchiccioli, Responsabile commerciale e vendite del cantiere Tripesce ha illustrato i modelli e le caratteristiche delle imbarcazioni, nonché un sogno nel cassetto di 15m...*

## **Dott. Rocchiccioli, quando avete rilevato il cantiere?**

Il cantiere *Tripesce* è stato acquistato da **Pino D'Addezio**, all'inizio del 2004, dopo esserne stato capocantiere per 15 anni prima di fondare, con il suo socio Bruno Antonelli, un altro cantiere, *Marina Tre* che oggi lavora fianco a fianco del primo e si occupa dell'allestimento delle imbarcazioni da diporto e da lavoro per conto terzi.

I nuovi proprietari hanno capito bene, conoscendolo direttamente, le potenzialità del cantiere che fino a quel momento era stato poco valorizzato dal punto di vista commerciale. Con il passaggio di proprietà il cantiere ha acquisito una nuova immagine di ancor più grande qualità ed efficienza, valori che si traducono nelle imbarcazioni realizzate tutte a misura di cliente.

Anche il cantiere stesso è stato rimodernato e modernizzato, con uffici nuovamente arredati, un'officina e una falegnameria nuove, affinché la nuova immagine di efficienza e qualità non sia espressa solo dai prodotti, ma anche dai mezzi. Una buona immagine, nel nostro settore, è importante, soprattutto quando si fanno barche da diporto.

## **Quali sono le imbarcazioni realizzate attualmente?**

Negli ultimi anni, il cantiere si era per lo più specializzato in barche da lavoro da 6m a 12m circa, particolarmente stabili, sicure e funzionali, destinate a ormeggiatori, battellieri e a tutte quelle attività svolte in un raggio limitrofo ai porti commerciali, come appoggio alle navi.

Tuttavia i modelli realizzati sono stati molto apprezzati anche da estranei all'ambito, tanto che l'azienda ha deciso di aprire un settore dedicato alle imbarcazioni da diporto, sempre sulla stessa linea delle precedenti. Così, partendo da un prodotto già tecnicamente molto valido, la barca da lavoro, appunto, abbiamo riveduto e corretto i modelli esistenti sul piano diportistico.

La gamma delle imbarcazioni parte dalla serie *Hippy*, nata negli anni '60, che comprende il modello *Hippy 23*, da lavoro o da diporto, monomotore (lungo 6,90 m e largo 2,90 m) e l'*Hippy 30* (lungo 9 m e largo 3,15), monomotore nella versione da lavoro, bimotores nella versione da diporto.

La serie *TR* (Tripesce), invece, comprende imbarcazioni più grandi a cominciare dal *TR 35* bimotores (lungo 10,90m e largo 3,60m) che dall'anno prossimo sarà disponibile non solo nella versione da lavoro, com'è sempre stato, ma anche

da diporto, per divertimento, per la famiglia o per la pesca sportiva. Segue il *TR 40* che ha le stesse caratteristiche del precedente ma una lunghezza pari a 12m e, quindi, una maggior capienza, in modo da essere ancor più vivibile.

I modelli della serie *TR* sono, in pratica, delle pilotine realizzate secondo l'"*Old Style*" molto in voga e con una grande "marinità", cioè operatività in acqua, in modo da poter essere usate e manovrate con facilità anche con mare mosso. La versione da diporto di queste pilotine è analoga a quella da lavoro, solo completata di tutti i crismi e carismi delle barche da diporto.

## **Per quanto riguarda il lato ecologico, cosa ci può dire?**

Le versioni da lavoro, sia *Hippy* che *TR*, data, la loro sicurezza, sono richieste anche da quegli enti e aziende che si occupano della pulizia del mare, dei porti o della superficie di altri specchi d'acqua da idrocarburi o rifiuti solidi galleggianti. Infatti, le nostre imbarcazioni possono essere attrezzate di tutto punto per questo scopo grazie a cassoni per la raccolta dei rifiuti, banne, *skimmer* (sorta di filtro-centrifuga dell'acqua che divide l'acqua pura, che viene ributtata in mare, dalle parti oleose), serbatoi per il contenimento degli oli, cestelli, rastrelli, ecc.

Insomma, le nostre imbarcazioni hanno una grande polyvalenza, proprio perché sono realizzate direttamente in risposta alle richieste dei clienti, in base alle quali prepariamo un progetto.

In particolare, il settore ambientale ci interessa molto, non solo perché crediamo che sia un mercato in forte crescita, ma anche perché ci riteniamo molto sensibili e attenti sul tema in generale. Per questo, nella costruzione delle imbarcazioni seguiamo tutti i criteri di controllo e riduzione degli inquinanti e ci impegniamo a fondo nella ricerca in modo da aver sempre all'avanguardia nella scelta dei materiali e nelle procedure di lavoro.

## **Perché, in definitiva, avete scelto di tornare al diporto e qual è il futuro del cantiere?**

Abbiamo scelto di aprire un settore dedicato al diporto perché crediamo nel nostro prodotto e perché ci veniva richiesto sia dai clienti sia dal mercato stesso che offre una nicchia ricca per questo prodotto con questa linea "*Old Style*", ma anche molto *fashion*.

Per il futuro *Tripesce* porterà avanti parallelamente i due settori, lavoro e diporto, creando sempre nuovi aggiornamenti, anche secondo le richieste dei nuovi diportisti, senza, ovviamente, trascurare gli addetti ai lavori. Quest'ultimo settore è, per noi, come un marchio di garanzia: gli operatori comprano le nostre barche perché sono un buon prodotto. Peraltro, sapendole apprezzate da coloro che ci lavorano, anche i diportisti sono spinti a scegliere le nostre imbarcazioni perché sono certi della qualità e della sicurezza.

In seguito, comunque, vorremmo realizzare un sogno, ovvero costruire imbarcazioni più grandi, solo da diporto. Le barche da lavoro, infatti, arrivano solo a 12-13 m, ulteriori



maggiori dimensioni non consentirebbero la maneggevolezza e l'operatività che si può garantire coi modelli più piccoli, per cui manca la richiesta.

Per il diporto, invece, vorremmo raggiungere i 15 m con un'imbarcazione sempre sullo stesso stile delle altre, ma che racchiuda in sé le migliori caratteristiche delle linee elaborate dagli anni '60 ad oggi. Le linee, in futuro, non saranno più così fedelmente riprese da quelle delle barche da lavoro, ma seguiranno un'evoluzione: non più moderne, ma più adatte. Non vogliamo stravolgere la nostra immagine, le nostre imbarcazioni si identificano sui modelli *Hippy* e *TR* che sono molto apprezzate e richieste così come sono, seguiremo semplicemente il mercato e i tempi, rendendole sempre attuali ma senza far loro perdere l'identità.

Inoltre, stiamo continuando a lavorare nel settore della subacquea fornendo imbarcazioni attrezzate a questo scopo. Il *TR 40* per esempio, si presta bene a questo scopo perché è facilmente manovrabile ma anche spazioso e comodo per 12-13 subacquei.

*Tripesce* sarà presente al Salone Nautico di Genova del 2005, mettendo in mostra *Hippy 30* e *TR 40*, ovviamente in versione da diporto.



**Tripesce Srl**

Via Aurelia, Km 284

57018 Vada (LI)

Tel. 0586 788296 - Fax 0586 792861

[www.tripesce.it](http://www.tripesce.it) - [info@tripesce.it](mailto:info@tripesce.it)



*Hippy 20L*



*Hippy 20D*



*TR 35 L*



*TR 35 D*



*Hippy 30L*



*Hippy 30D*