INCHIESTA PUBBLICA SU VARIANTE PIATTAFORMA MAERSK 28 GIUGNO 2016

INTERVENTO GIOVANNI DANIELE (COMITATO AMAREVADO)

La richiesta di variante presentata dai costruttori dell'opera Piattaforma multipurpose in Vado Ligure a fine 2015 poggia su due assunti principali:

- Asserite migliorie costruttive per un risultato finale più sicuro (in termini ingegneristici) e performante dal punto di vista operativo
- Risparmio sui costi di costruzione, tali da consentire di realizzare – a parità di budget pubblico impiegato – anche parte delle opere connesse, in particolare il primo lotto della nuova diga foranea prevista (rotazione tratto esistente che andrà poi prolungato con secondo lotto)

Questi due "vantaggi" sono posti a motivazione della richiesta di variante ma in realtà – dal nostro punto di vista – rendono essi stessi irricevibile la richiesta di variante progettuale, infatti:

1. una riscrittura progettuale di tale portata rimette – deve rimettere – in discussione tutto quanto dato per assodato fino ad oggi; se si consente agli ingegneri di rivoluzionare radicalmente il progetto da un punto di vista costruttivo per attualizzarlo alle mutate condizioni odierne, si dovrebbe – a maggior ragione rivederlo in ordine ad analisi di mercato ed economiche che sono oramai più che obsolete. Se le correnti marine, il moto ondoso, i rischi legati a questi fattori ben conosciuti e sostenzialmente costanti nel tempo (o almeno nel periodo che intercorre dal primo passo nell'iter di progettazione e avvio lavori per la piattaforma maersk) meritano una riscrittura del progetto a maggior ragione le condizioni operative del traffico container – radicalmente mutato negli ultimi anni e ancora in via di rapidissima evoluzione – debbono condurre a più attente valutazioni. Pensiamo che Regione debba garantire una valutazione di impatto ambientale che rivaluti ex novo il rapporto costi-benefici rispondendo alla domanda fondamentale: l'impatto è sostenibile per territorio e comunità vadese ed è effettivamente compensato dai benefici che la comunità trarrà da quest'opera? Si deve in sostanza garantire che l'opera sia ancora sensata nel suo insieme (ammesso e non concesso che lo sia mai stata) e che la variante richiesta abbia motivazioni complessivamente accettabili. In sintesi se ha senso stravolgere le modalità costruttive allora il bilancio dell'opera va rivisto interamente a valori attuali ed è necessario un nuovo accordo di programma vista l'entità delle varianti apportate e in corso di valutazione.
2. Per quanto riguarda l'aspetto economico messo in evidenza dai richiedenti la variante ovvero il fatto che realizzare la piattaforma in interrato integrale porterà risparmi utilizzabili a copertura di una parte delle spese previste (60 MLN€ per realizzare il primo lotto della nuova diga foranea), va detto che questa modifica comporta una rilettura di quanto dato per garantito al momento in cui l'opera è stata approvata definitivamente: <u>copertura economica integrale della piattaforma e delle opere connesse</u>. Se si cerca oggi copertura a parte del costo previsto fin dall'inizio per la diga foranea significa che quanto approvato e pubblicato sui siti istituzionali è falso o almeno largamente incompleto e che quindi l'accordo di programma che ha dato l'avvio al progetto è stato disatteso. Sorgono allora una serie di domande evocate da questa richiesta di variante (fondata anche sulla necessità di reperire fondi) e quindi pertinenti con la valutazione della stessa:

Sul sito www.regione.liguria.it alla sezione “porti e infrastrutture” raggiungibile anche con il vecchio indirizzo http://www.infrastrutture.regione.liguria.it/ appaiono ad oggi i seguenti dati nelle schede relative all'opera (si suppone siano dati ufficiali vista la collocazione in un sito istituzionale)

SCHEDA ECONOMICA

Piattaforma multipurpose
Stazione appaltante: Autorità Portuale di Savona
Procedura: Procedura di project financing con promotore un raggruppamento di imprese guidato dalla società APM Terminals (gruppo AP Moller Maersk), che nel 2007 si è aggiudicato la gara europea per realizzare l’opera (partecipando all’investimento per un terzo del valore complessivo) e successivamente gestire in concessione il terminal.
Importo: costo dell’opera 450 Mln € comprensivi di impianti, di cui 150 ml. a carico del soggetto privato e 300 ml. a carico del soggetto pubblico così finanziati:
Finanziamenti:

- 125 Mln € Legge n. 296/2006 (legge finanziaria) decreto attuativo 152T
- 69 Mln € Legge n. 10/2011,
- 106 Mln € a carico del bilancio dello Stato - esercizi 2013/2014, ovvero utilizzo di una quota IVA generata dall'opera (decreto attuativo 151T L. 286/2006)

Opere connesse:

- **Ricollocazione dei pontili** importo di 8.085.000 Euro (a carico dell’AP).
- **Spostamento degli oleodotti** importo di 2.365.000 Euro (a carico dell’AP)
- **Nuovo assetto comparto petrolifero** (Autorità portuale per un importo di 16,67 Mln €)
- **Spostamento della diga foranea** importo previsto di 80 milioni di Euro
- **Sovrappasso viario di collegamento** importo complessivo di 24 milioni di Euro
- **Riassetto della viabilità retroportuale e varchi doganali** costo stimato è di 11 Mln€
- **Terminal ferroviario** costo stimato è di 3,8 Mln€ (prima fase)
- **Ricollocazione quartiere “Gheia”** costo complessivo pari a 6 Mln€
- **Aree demaniali di Porto Vado** importo stimato di 700.000 Euro
- **Riordino area in radice al pontile Tirreno Power** importo previsto di 1,5 Mln€
- **Riqualificazione arenile verso Zinola**: importo complessivo di 2,1 Mln€

Il costo delle opere connesse indicate in questa scheda assommerebbe a circa 150 Mln€, non è chiaro però se tra le “opere connesse” ve ne siano alcune il cui finanziamento è già incluso nei 450MLN€ individuati per cui si chiede:

- Quale di queste opere è inclusa nel finanziamento certo (450MLN€)?

N.B. Se nessuna è inclusa non è corretto dire che il soggetto privato concorre per un terzo all'investimento necessario ma semmai per un quarto (150/600MLN€ complessivi)

- Dove sono le coperture per le opere connesse non incluse ma comunque necessarie?
- Se il Presidente di AP dichiara che modificando il progetto (aumentando la parte interrata) si risparmiano circa 60 Mln€ da impiegare per iniziare a ricostruire la diga foranea non vuole forse dire che gli 80 Mln€ previsti per questa opera connessa non sono mai stati stanziati? E che non erano inclusi nei 450MLN€ indicati come costo complessivo dell'opera?
- In questo quadro dove si trova – ad esempio - il porticciolo turistico previsto nel progetto complessivo ma neanche citato come opera connessa? E le altre opere di compensazione previste nel masterplan?
- Qual è il reale costo complessivo a carico dei contribuenti di tutta l'operazione prevista? E quale la percentuale a carico dei privati invece del 33% propagandato fino ad oggi?