7 Luglio 2016

Inchiesta Pubblica sulla Variante 2016 al progetto della piattaforma sintesi delle considerazioni presentate

VIVERE VADO



1. Gli impegni assunti dalle istituzioni
2. L'insufficienza della valutazione tecnica
3. Il grave rischio per le spiagge tra il Letimbro ed il Quiliano
4. Il grave rischio di inquinamento del golfo di Vado
5. La scomparsa delle motivazioni dell'opera
6. La modestia degli obiettivi occupazionali

1. Gli impegni assunti dalle istituzioni locali e nazionali

□ la piattaforma dovrà essere realizzata mediante impalcato, limitando il riempimento al solo radicamento a terra e alla linea di spalla alla foce del nuovo Torrente Segno, secondo uno sviluppo planimetrico compatibile con le esigenze idrauliche.

Intesa sul Piano Regolatore Portuale tra Comune, Provincia e Autorità Portuale 8/10/2001

Come sarà realizzata:

- la piattaforma, a differenza di quanto prevedeva il "progetto Maersk", sarà eseguita su "impalcato" cioè mediante palafitte limitando il riempimento, per esigenze idrauliche, al radicamento a terra della struttura e al tratto di spalla rispetto alla nuova foce del torrente Segno.

Informativa del Comune di Vado Gennaio 2002

– una piattaforma multipurpose nell'area dei pontili, realizzata su pali e con un ridotto radicamento a terra;

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

18 04 2005 approvazione del PRP

La piattaforma dovrà essere realizzata mediante impalcato,

Giunta Regionale Ligure
DGR n. 22 del 10 agosto 2005

Procedura di VIA regionale

Parere positivo con prescrizioni

PARERE DEL COMITATO TECNICO PER IL TERRITORIO
SEZIONE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBINETALE
SEDUTA DEL: 14 *LUGLIO 2009*

la scelta di realizzare in colmata solo parte della piattaforma, inoltre, garantisce ancora una buona circolazione delle acque marine (pag. 29)

Adunanze del 19.01.2011 e del 23.03.2011

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

N. del Protocollo 169

EN/
VOTO N.169 VADO LIGURE Definitivo 16.3 (1)

pag. 26

Gli studi idrodinamici allegati al P.R.P. ed in particolare quelli relativi all'idrodinamica costiera e agli effetti ambientali, hanno poi dimostrato, sotto questi aspetti, concreti elementi migliorativi di una soluzione semitrasparente rispetto ad una completamente cieca.

pag. 45

In effetti, quella suddetta si configura come una scelta tipologica di base, che è già stata approvata e su cui la Sezione osserva quanto segue: si tratta di una soluzione di compromesso, dove si bilancia il beneficio ambientale con i maggiori costi di costruzione e con le criticità connesse alla durabilità e alla manutenzione, come meglio specificato appresso. La soluzione "a giorno" in una struttura delle dimensioni di quella

VERBALE PRIMO INCONTRO INCHIESTA PUBBLICA VADO LIGURE

Marcolini riepiloga le fasi della vicenda dal punto di vista progettuale e autorizzativo. Ricorda che, a seguito di recenti simulazioni su modello che hanno dimostrato l'indifferenza della soluzione costruttiva della piattaforma nei confronti del suo effetto sulla qualità delle acque, la nuova soluzione progettuale oggetto della Perizia di Variante consentirebbe il duplice vantaggio di realizzare un'opera con migliori prestazioni in termini di durabilità delle strutture in linea con le **indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse nel proprio voto n°169/2011**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non ha detto niente del genere.

Ma dal 2011 hanno aspettato adesso ad adeguarsi all'indicazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici? E perché non l'hanno previsto nella variante dell'anno scorso?

2. L'insufficienza della valutazione tecnica

Relazione Finale

(Giugno 2016)

DICCA - Dipartimento di Ingegneria

Civile, Chimica e Ambientale

Università di Genova

Prof. Andrea Mazzino

Prof. Ing. Giovanni Besio

Parere Pro-Veritate sull'impatto ambientale della variante del progetto della piattaforma multifunzionale del Porto di Savona Vado

i) Le assunzioni relative alla corrente Ligure-Provenzale, sia per la sua distribuzione spaziale sia per essere costante nel tempo, appaiono non giustificate;

l) Non vengono utilizzati dati osservati per la taratura/validazione dei modelli di corrente e di dispersione;

.... da noi analizzati. Anche in questo caso non è quindi possibile concludere se i risultati dello studio, e quindi le conclusioni tratte in relazione all'effetto del passaggio dallo scenario esistente di riferimento a quello di perizia di variante sulla capacità dispersiva del sistema, siano ben fondati sotto il profilo scientifico.

I punti messi in luce sopra evidenziano molteplici criticità sia in relazione alla trattazione del moto ondoso sia in relazione alla modellazione della corrente e dei relativi fenomeni dispersivi. Riteniamo quindi che le conclusioni a cui lo studio arriva in relazione alla valutazione dell'impatto ambientale della recente variante del progetto della piattaforma multifunzionale del porto di Savona - Vado non siano state sviluppate in maniera rigorosa rispetto alla descrizione dei principali processi fisici responsabili della circolazione costiera e del moto ondoso. La asserita trascurabilità dell'impatto ambientale causato dalla variante progettuale in questione andrebbe quindi analizzata in maniera più dettagliata e approfondita alla luce delle criticità emerse.

3. Il grave rischio per le spiagge tra il Letimbro ed il Quiliano

In sintesi, la piattaforma piena provoca il dissesto del regime della spiaggia di Vado Ligure, ma la conseguenza più tragica della realizzazione delle opere in perizia, appare l'impatto ancora più marcato sulla grande spiaggia di Savona (della lunghezza di più di 3 km) del prolungamento e deviazione al largo della diga del porto traghetti, aggravata anche dall'effetto concomitante della piattaforma.

In conclusione **il mantenimento della spiaggia di Savona nelle condizioni attuali di arco costiero di spiaggia ininterrotta, è <u>incompatibile</u> con la realizzazione della variante**.

STUDIO SIRITO **- Savona** **Savona 23 Giugno 2016**

ing. Giorgio Sirito, ing. Roberto Sirito, geom. Vittorio Sirito

LA CRISI DELLA SPIAGGIA DI SAVONA ED IL PORTO DI VADO

Ing. Giorgio Berriolo **06 Aprile 2016**

Lo squilibrio attuale della spiaggia di Savona Vado sarà fortemente incentivato nell'arco di oltre 2 km tra le foci dei torrenti Quiliano e Letimbro. In particolare i sedimenti della spiaggia si sposteranno verso Vado sguarnendo il lato nord orientale e addossandosi al terrapieno in sponda sinistra del torrente Quiliano e superandolo quindi verso Vado.

Non è chiaro invece se (a seguito della I fase di spostamento della diga) sarà completamente invertito l'attuale flusso detritico verso levante dal torrente Letimbro ma è certo che ciò avverrà a seguito di una II fase, con conseguente squilibrio anche della spiaggia del Prolungamento. Per quanto riguarda Vado le spiagge, come detto, avanzeranno ma purtroppo saranno spiagge "morte" in quanto sottratte alla azione marina e bagnate da acque stagnanti e molto probabilmente inquinate.

Infatti la realizzazione del grande molo del porto di Vado determinò la creazione di un settore protetto dalle agitazioni ondose provenienti dal II e III quadrante e, conseguentemente, un'inversione del flusso detritico, originariamente rivolto verso NE, dal porto stesso fino ed oltre il torrente Quiliano. Si assistette quindi ad un accumulo di sedimento verso il porto, addossato al piazzale realizzato nel 1953 a sinistra della foce del torrente Segno; mentre la spiaggia, nel tratto compreso tra il torrente Quiliano ed il pennello situato presso la foce del torrente Letimbro, fu interessata dai fenomeni erosivi.

Sulla base delle considerazioni fatte precedentemente, non si può pensare che l'opera non avrà alcun effetto, anzi è facile prevedere che lo squilibrio delle spiagge si aggraverebbe notevolmente.

In ogni caso è evidente che il problema dalla spiaggia va affrontato sia nel caso che non siano previste nuove variazioni delle opere portuali, sia, ed a maggior ragione nel caso che esse siano in qualche modo giudicate indispensabili per la operatività del porto.

Proposte d'intervento quali quella recentemente presentata per il recupero del litorale di Savona proposta che, senza neppure aver affrontato il nocciolo del problema, prevedeva la realizzazione di numeros pennelli sommersi, appaiono improponibili in quanto comporterebbero la distruzione della continuità dell'arco litorale, che ormai costituisce un caso praticamente unico in Liguria **(figura 92)**.

Giuliano Fierro
Giorgio Berriolo
Marco Ferrari



Fig. 92 - Savona: l'ampio arco di spiaggia completamente privo di strutture di difesa (Regione Liguria - volo 2003)

Dr. Geol. Giampietro Filippi

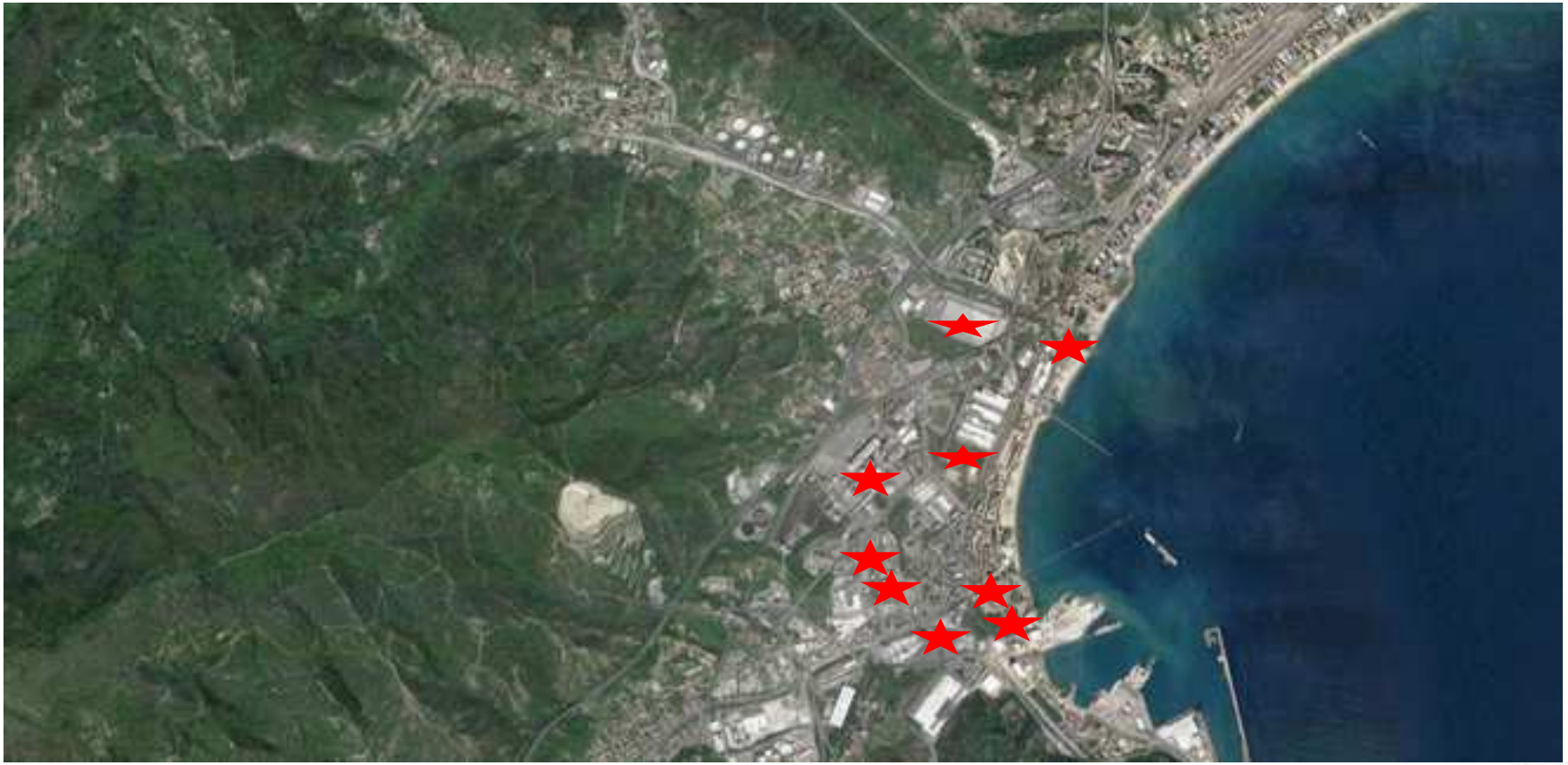
4. Il grave rischio di inquinamento del golfo di Vado

- Le simulazioni operate mediante modello e nell'ipotesi (verificata con traccianti) di rilasci alle foci dei torrenti Segno, Quiliano e Letimbro, non appaiono attendibili per i seguenti motivi:
  a. utilizzo di un modello puramente teorico;
  b. carenza di dati sperimentali;
  c. mancata considerazione di una delle principali "forzanti" costituita dalla condizione delle piane alluvionali dei tre torrenti;

- **Si ritiene pertanto che la valutazione delle concentrazione di inquinanti così come appaiono nella relazione di V.I.A. non siano corrette e debbano subire una approfondita revisione.**

il mancato ricambio di acqua nella zona delle calette comprese tra le banchine suddette a seguito della realizzazione di una piattaforma così come prevista dalla variante, provocherebbe in tale specchio d'acqua un progressivo e problematico incremento di inquinanti.

- Il materasso alluvionale che la costituisce rappresenta un acquifero sede di una falda idrica che, solo localmente, è in condizioni di semi-artesianità, ma che di fatto è un'unica falda. Essa è molto ricca, ma non è mai stato possibile utilizzarla per approvvigionamento idropotabile, a causa delle sostanze che contiene.



Siti da Bonificare Anagrafe della Regione Liguria

Per quanto concerne i fenomeni di contaminazione dovuti all'apporto di sostanze inquinanti dai corsi d'acqua che sfociano nella rada portuale o nel litorale prossimo, è necessario intervenire per garantire che tali corsi rispettino la normativa vigente in tema di qualità dei corpi idrici, e gli enti preposti hanno già messo in atto le misure necessarie a contenere i fenomeni di inquinamento proponendo misure di risanamento ambientale. Ing. Fiorini

Non sono previsti progetti di risanamento

L'unica soluzione è la diluizione e cioè la circolazione dell'acqua nel golfo

Correntometria

Trattandosi di un manufatto di dimensioni considerevoli, che richiede il versamento in mare di notevoli quantità di materiale e la modifica dello stato attuale delle opere di protezione (diga foranea), sorprende che non siano riportate le metodologie e i siti per il campionamento delle correnti costiere superficiali e profonde, base necessaria per l'elaborazione e l'applicazione dei modelli utilizzati per la previsione dei vari scenari, ma anche elemento necessario per valutare la "bontà" dei modelli scelti. Al contrario, dalla relazione generale e dagli allegati sembrerebbe che i modelli applicati e i test si basino su "dati virtuali". Se così fosse la relazione avrebbe scarso valore scientifico e poca, se non nulla, attendibilità, d'altra parte nessun scenario descritto viene accompagnato da almeno un riferimento sul suo livello di significatività statistica.

.....

Conclusioni

Queste considerazioni, se pur brevi, evidenziano che gli elaborati relativi agli studi di impatto ambientale hanno notevoli carenze, almeno per quanto riguarda gli scenari relativi all'ambiente marino. Trascurando aspetti ormai noti sulla dinamica delle correnti costiere e, più in generale sui processi che regolano il funzionamento dell'ecosistema del Mediterraneo, gli estensori giungono a conclusioni che difficilmente possono essere condivise.

Varazze, 2 luglio 2016

Maurizio Würtz
Prof. Emerito
Università di Genova
IUCN Consultant

Esposto alla Procura per inadempienza delle prescrizioni ambientali relative alla costruzione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure: mancato ricircolo dell'acqua alla radice della piattaforma

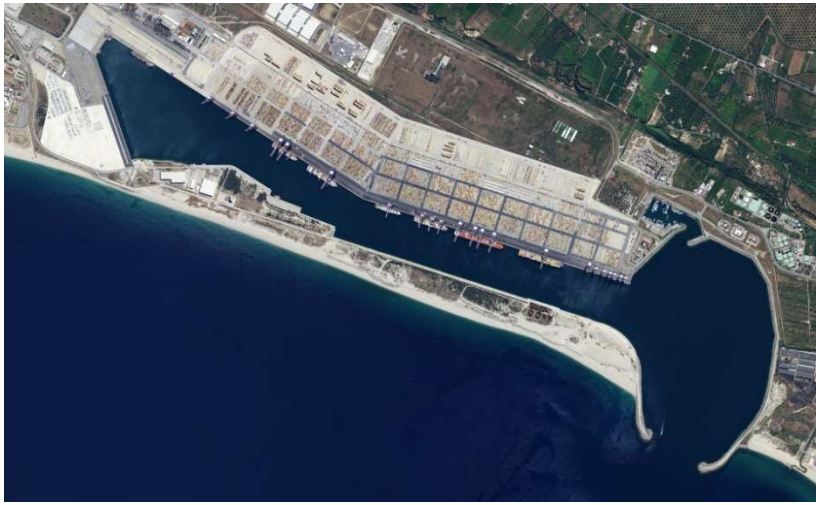
Art. 3 "Oggetto dell'Accordo di Programma" (all. 1 pag. 7):
"idoneo sistema di ricambio acque da realizzarsi in prossimità della radice della piattaforma".

Progetto Definitivo, Studio di Impatto Ambientale Relazione Generale del 20/3/2009 (all. 2 pag. 1)
9.I.2.3 Sistema di ricambio idrico tra i due bacini delimitati dalla piastra. (all. 2 pag. 96)
Il sistema di ricambio delle acque, richiesto dall'Accordo di Programma, è stato previsto tra i due bacini delimitati dall'area a terra della piastra multifunzionale,….Il sistema di ricambio consentirà anche di migliorare la qualità delle acque a Porto Vado in quanto l'acqua di ricircolo sarà rimpiazzata da acqua proveniente dal mare aperto.

Perizia di variante presentata nel dicembre 2014 : *avanzamento dei cassoni reggispinta di circa 50 m*

È opportuno anche precisare che la presenza del molo di sopraflutto del porto turistico ***impedisce la libera circolazione dell'acqua*** *nell'area corrispondente all'avanzamento dell'area a terra; già questa osservazione di tipo geometrico fa quindi pensare ad una scarsa rilevanza dal punto di vista idrodinamico dell'avanzamento dei cassoni reggispinta dell'area a terra.*

5. La scomparsa delle motivazioni dell'opera



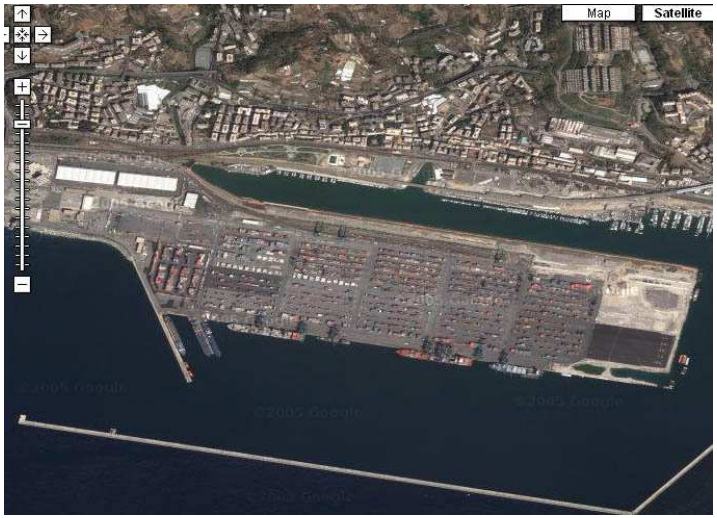
Gioia Tauro: scavato

La Spezia



Hanno tutte il raccordo ferroviario

Pra Voltri: riempimento





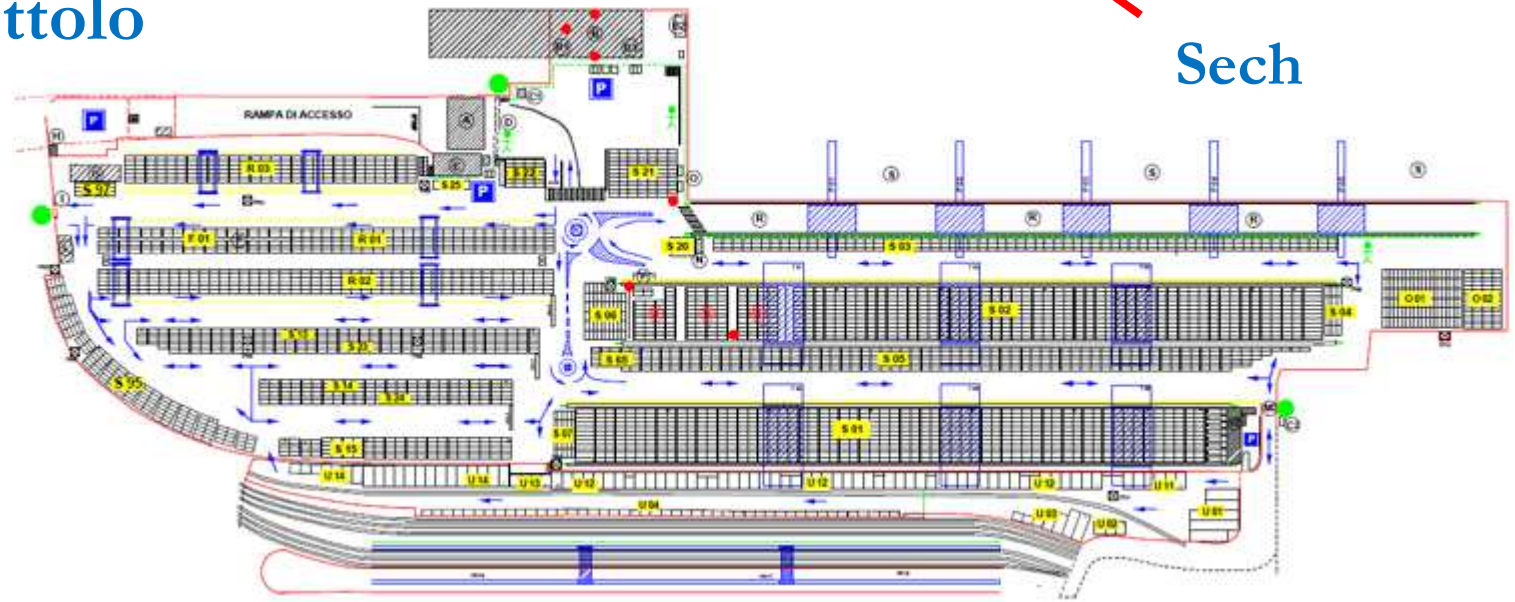
Trieste: pali e impalcato

In Liguria ci sono anche:



Calata Bettolo

Sech



Il Golfo di Trieste e il Molo VII

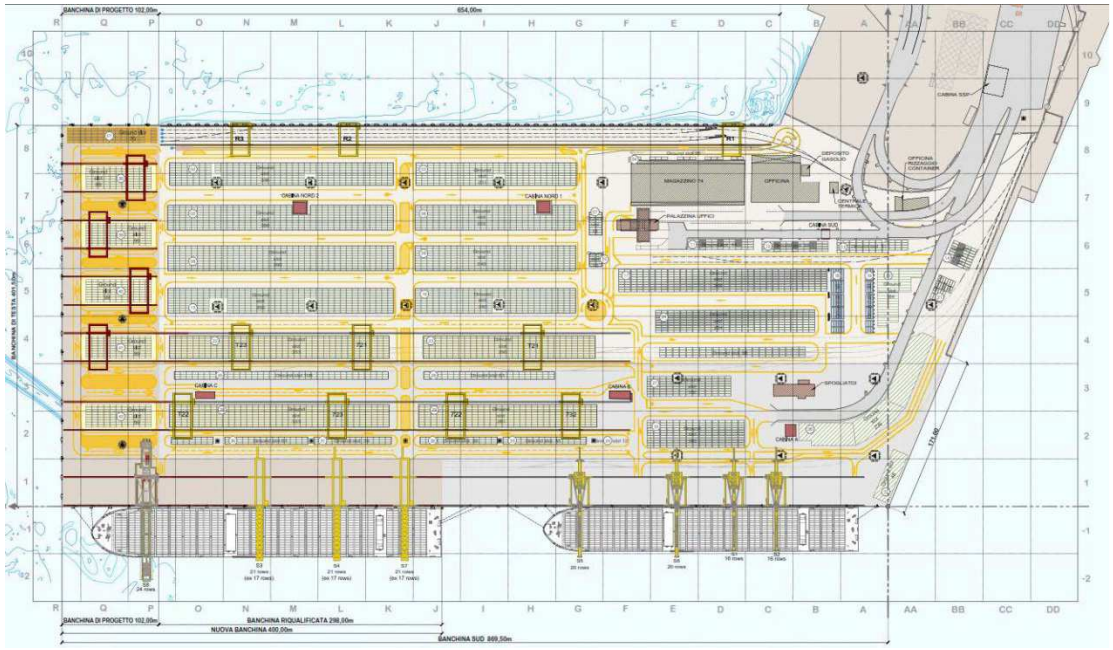


Il Molo VII: struttura su pali

Raccordo ferroviario



Il Molo VII di Trieste l'ampliamento

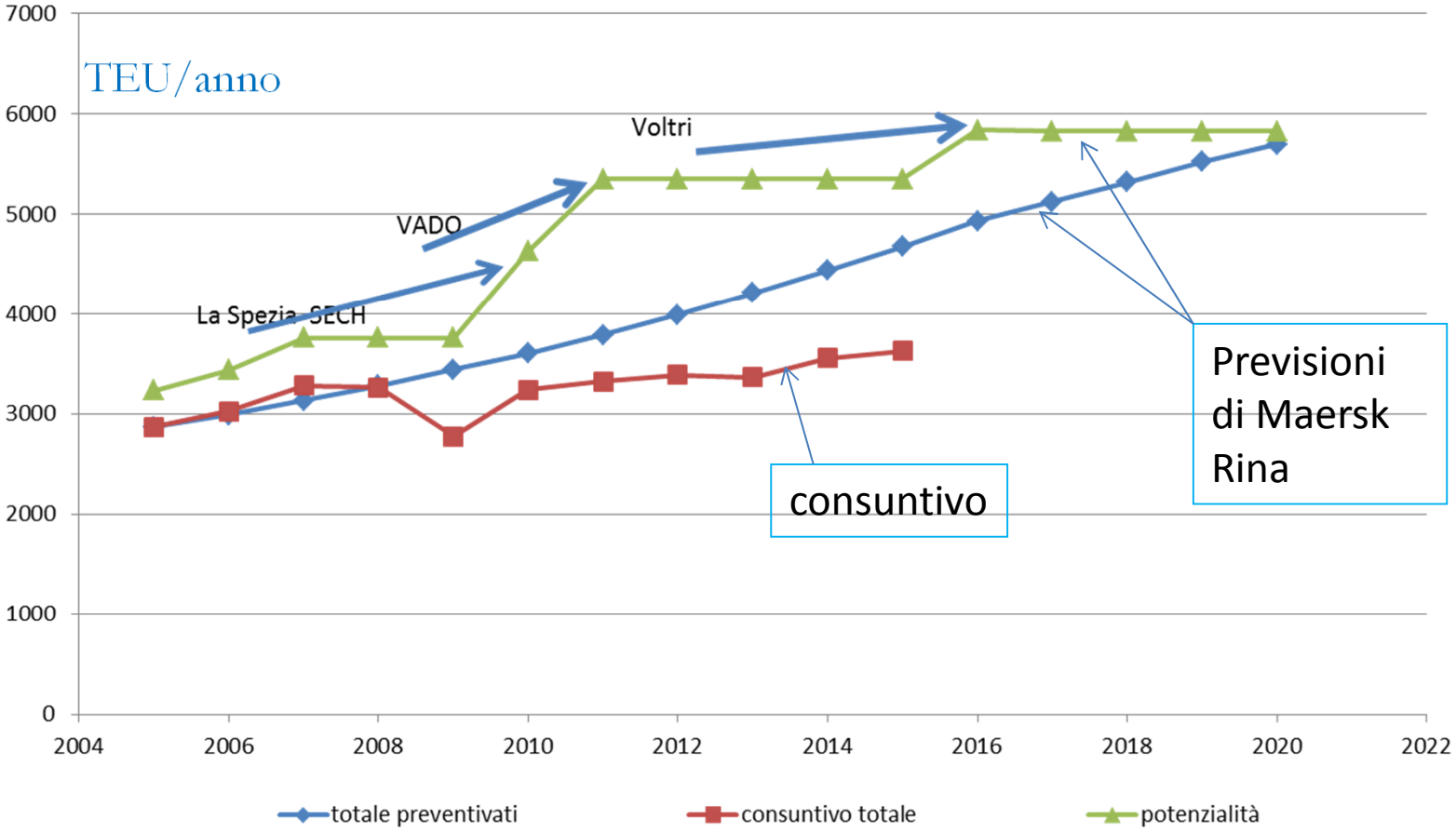


Dalla RELAZIONE TECNICA GENERALE Autorità Portuale di Trieste

Non è possibile servire le linee del Far East efficacemente se non si dispone di un doppio attracco per navi Super Post Panamax che con una lunghezza di circa 380m netta occupano tratti di banchina non inferiori ai 400m.
Il Molo VII contando su una banchina di soli 770m, che al netto dei punti morti, si riduce a 750m al massimo, **attualmente non può garantire questa offerta di accosto.**

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione di un nuovo impalcato in **prosecuzione** della testata del molo esistente per una lunghezza di circa **100m** e larghezza di 400m.
Il nuovo impalcato è stato progettato ipotizzando uno schema strutturale uguale a quello del molo esistente: sarà infatti costituito da un impalcato pensile su pali trivellati Ø1800 posizionati su maglia quadrata di 9,90x9,90m. **L'intervento è totalmente finanziato dal concessionario**.

E' evidente l'eccesso di capacità del mercato nei porti liguri



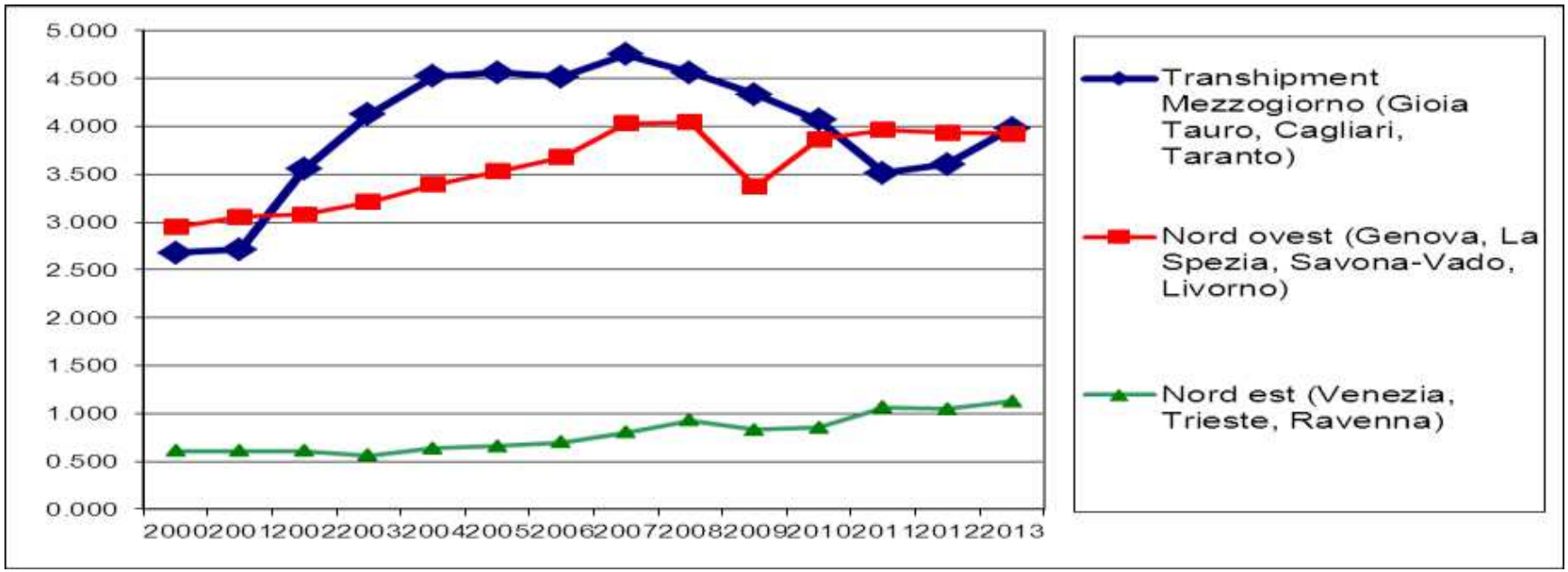
La capacità inutilizzata dei porti liguri è nel 2015 di 1,2 milioni di TEU/anno:
con Vado Ligure la capacità inutilizzata passa a 1,9 milioni di TEU
Con il traforo del San Gottardo (2017) i porti liguri perderanno competitività

INIZIATIVA DI STUDIO SULLA PORTUALITA' ITALIANA

Ufficio per gli investimenti di rete e i servizi di pubblica utilità
Servizio per le Infrastrutture e la regolazione dei servizi di pubblica utilità

2014

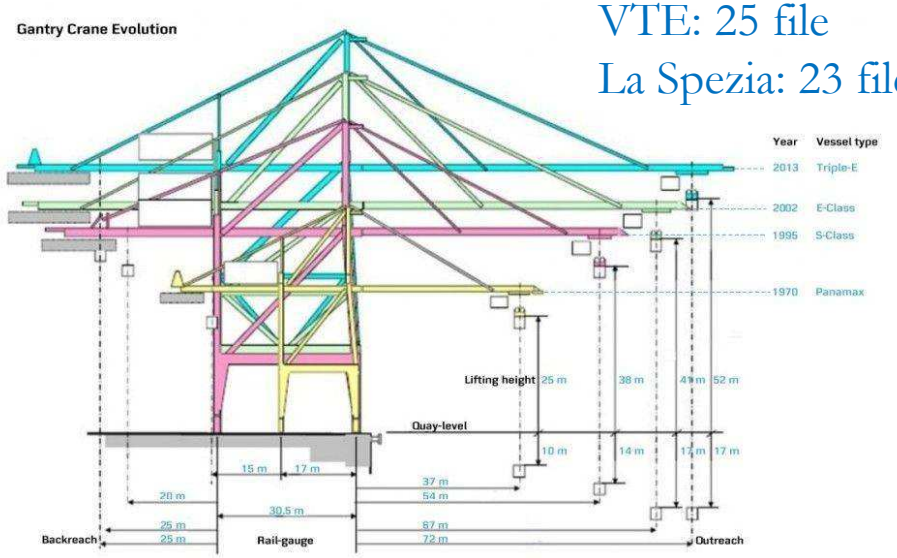
Fig. 2.8 – Movimento contenitori in alcuni dei maggiori porti italiani per aree geografiche, in migliaia di TEU movimentati pag. 22



L'approfondimento dei fondali, più che la realizzazione di nuovi terminali, si delinea come la vera e propria sfida con cui deve misurarsi il sistema portuale non solo per accrescere, ma per non vedere ridursi, in prospettiva, la propria competitività nei confronti dei traffici di lungo raggio. Pag. 5

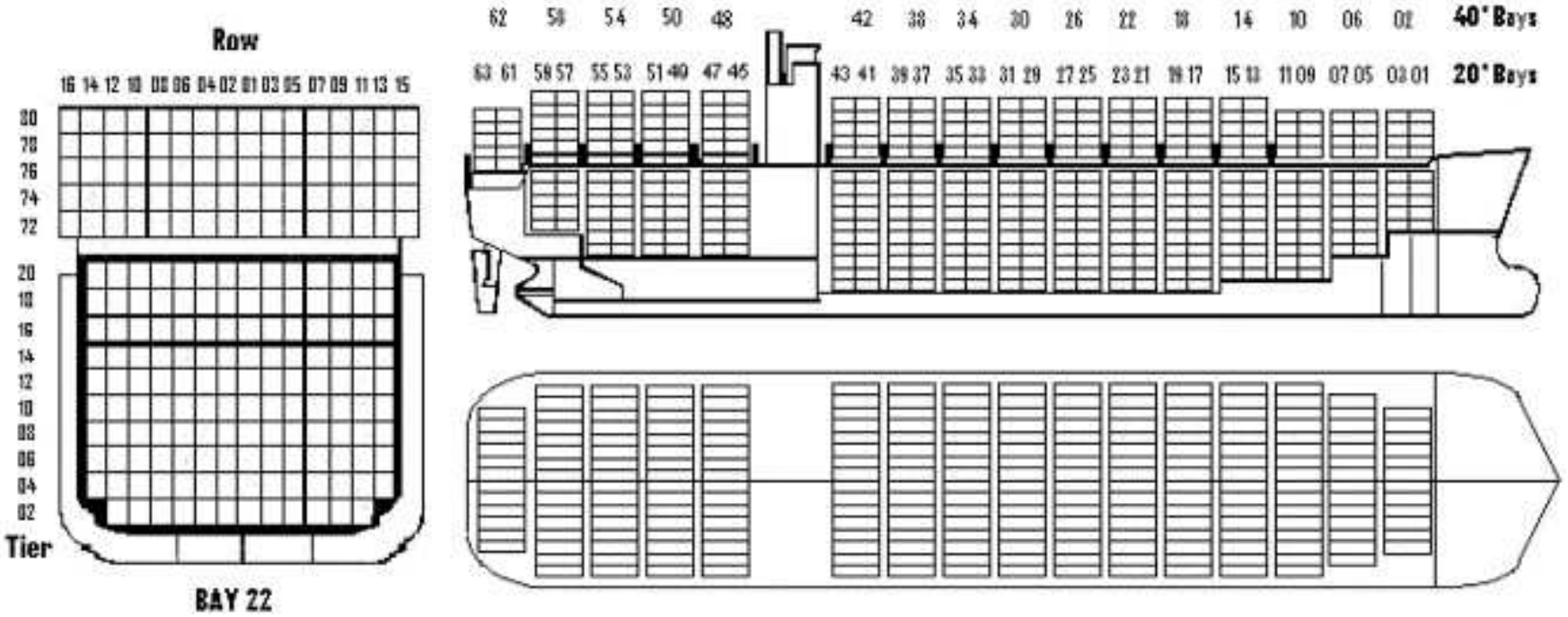
L'evoluzione nel mondo delle portacontainer

Le gru si allungano



VTE: 25 file
La Spezia: 23 file

Le navi si allargano: diventano chiatte

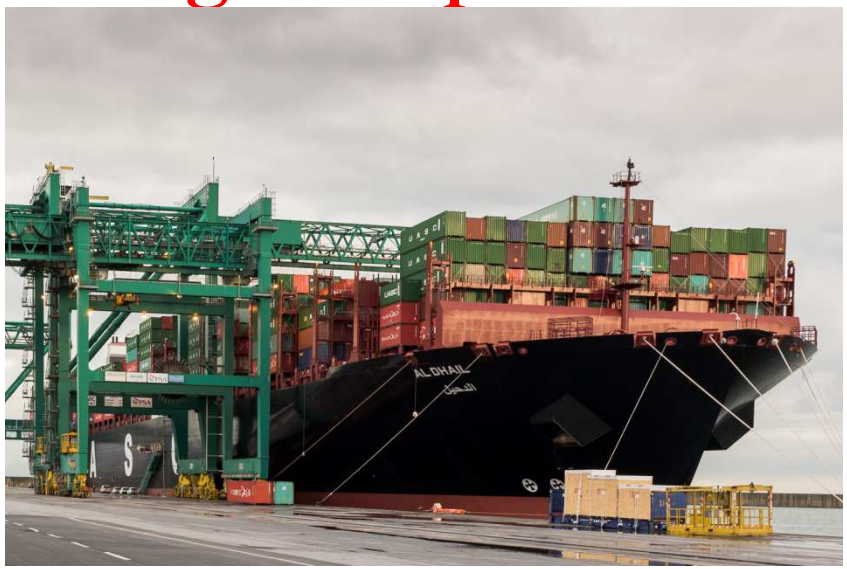


Le nuove gru di Voltri

e il confronto con quelle in attività



Le grandi portacontainer scalano i porti Liguri



GENOVA, 28 FEB 2016 Prima assoluta per il porto di **Genova** per una super porta-container da 15.500 TEU al Terminal Vte di Prà Voltri MSC «AL DHAIL»



6 febbraio 2015 MSC London da 16.650 TEU al **La Spezia** Container Terminal (LSCT)

Genova, 1 dicembre 2015 la YM Wondrous accosta al SECH

STORICA TOCCATA DI PROVA DELLA "YM WONDROUS": ECCO LA MANOVRA

Porto di Genova, al Sech la prima nave da 14 mila teu

1/XII/15

La Capitaneria valuterà se lo scalo può accogliere portacontainer così grandi

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Ieri mattina il porto storico di Genova ha accol-

data in porto dal capo dei piloti di Genova, John Gatti, assistito da tre rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti,



La portacontainer "YM Wondrous" della Yang Ming

Ma la piattaforma era stata così motivata:

Decisiva è stata infine la capacità futura del porto di Savona (unica nel Tirreno) di ospitare, come sopra evidenziato, navi superiori alle 12.000 TEU (super post panamax), con gru di altezza elevata in grado di lavorare navi con 22 file

6. Previsioni occupazionali

AUTORITA' PORTUALE DI SAVONA

N. 321 DI REPERTORIO

ATTO AGGIUNTIVO

3. i programmi occupazionali che prevedono un organico iniziale di complessive 303 unità, sino a raggiungere a regime 401 unità.

Savona il 17 febbraio 2009

Nessuna garanzia

Accordo di Programma

C. Per quanto attiene all'occupazione, gli Enti sottoscrittori prendono atto dell'impegno, da parte concessionario, a garantire per l'esercizio dell'attività del terminal:

1) 298 occupati diretti e 150 occupati indiretti alla fase di avvio;

Savona 15/9/2008

Il Secolo XIX
28/6/16

cellulosa. In alcune giornate di picco, Voltri-Pra' assorbe fino a 450 persone. Una cosa

CULMV

Quanti da Genova?

In conclusione

E' necessaria una revisione strategica:

- **Ridefinire il ruolo della piattaforma in un piano del Nord Tirreno dei terminali container attualizzato;**
- **Realizzare uno studio tecnico credibile sugli effetti ambientali (inquinamento e spiagge) su tutto il territorio da Bergeggi al Priamar;**
- **Vincolare temporalmente la realizzazione della piattaforma a tutte le opere connesse e a quelle di compensazione per la collettività: casello autostradale, completamento diga foranea (se VIA positiva), bonifica del territorio di Vado, potenziamento linea ferroviaria per Alessandria ecc.**
- **Integrare le promesse (occupazione, copertura danni) con garanzie concrete fidejussorie.**