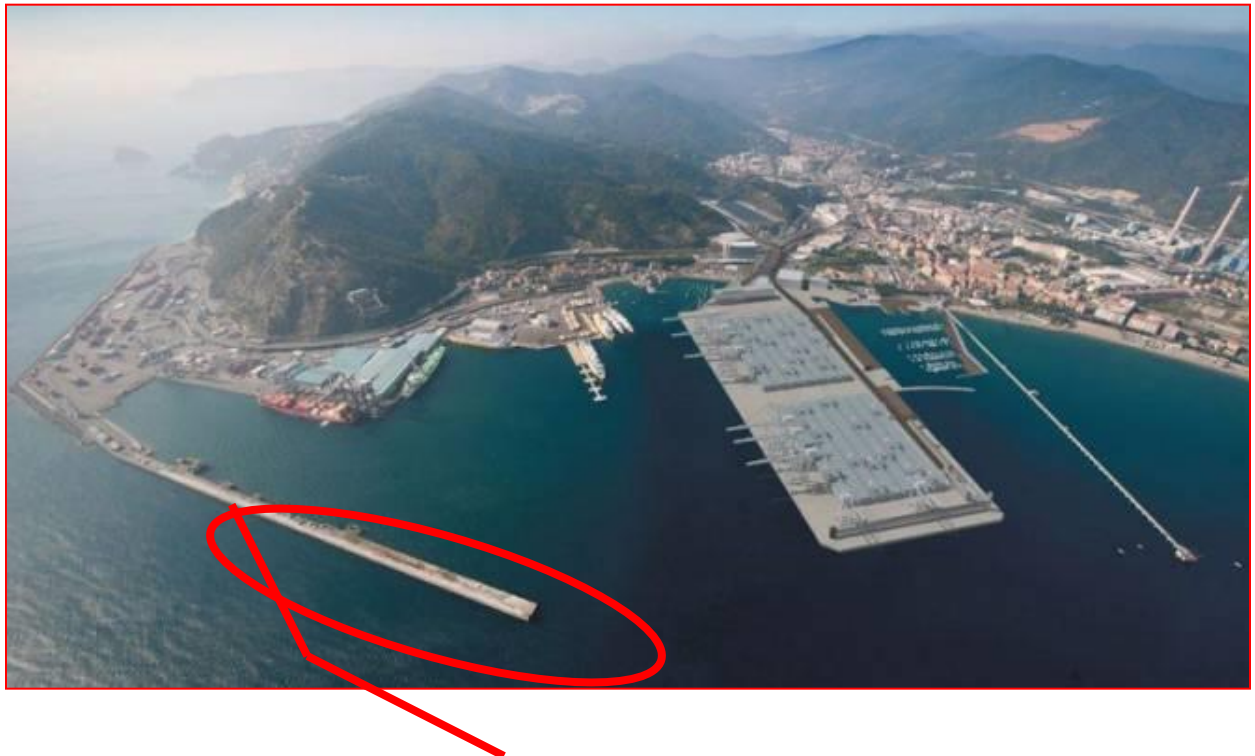
Giovedì 20 ottobre ore 18:

“Piattaforma di Vado Ligure: ne vale la pena?”

L’inchiesta pubblica lancia segnali d’allarme per la comunità savonese: la rada di Vado sarà inquinata e la spiaggia da Savona a Vado erosa.

A cura di Italia Nostra, in collaborazione con Ubik



Sintesi confronto osservazioni Inchiesta Pubblica Variante 2016 Piattaforma di Vado ligure

Bozza 1 agosto 2016

Tabella di confronto Osservazioni / Risposte / Commenti			
Osservazione	Autore e riferimento	Risposta e riferimento (i riferimenti integrali sono nel sito regionale http://www.cartografiarl.regione.liguria.it/SiraVIAVAsPubb/FruizioneVIA.asp)	Considerazioni
Validità del modello meteomarino Il ***modello d'onda*** utilizzato per la generazione della serie storica dei dati d'onda è ad oggi obsoleto (seconda generazione) rispetto allo stato dell'arte (terza generazione); Nello studio sulla ***circolazione e dispersione***, non è possibile concludere se i risultati dello studio sulla capacità dispersiva del sistema siano ben fondati sotto il profilo scientifico (pag. 12) Le assunzioni relative alla corrente Ligure-Provenzale, sia per la sua distribuzione spaziale sia per essere costante nel tempo, appaiono non giustificate Emergono molteplici criticità sia in relazione al 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 di impatto ambientale non siano state sviluppate in maniera rigorosa.*** La asserita trascurabilità dell'impatto ambientale andrebbe analizzata in maniera più dettagliata e approfondita (pag. 14)	Università di Genova I.1	tutti gli strumenti modellistici impiegati nell'ambito delle analisi meteomarine e idrodinamiche eseguite a supporto della progettazione sono stati ritenuti idonei a tal scopo dai vari enti Competenti e dell'Ente Certificatore chiamati ad esprimersi in fase di iter approvativo e di validazione del progetto Tech. II.8 Il Centro Meteorologico di Bracknell rappresentava ai tempi dell'elaborazione delle prime fasi progettuali (2006-2008) e rappresenta tutt'ora uno dei centri maggiormente accreditati ed affidabili per la ricostruzione del moto ondoso a partire dai parametri meteorologici. Tech. I.9 e Tech. II.8 I dati di moto ondoso ricostruiti dal Centro di Bracknell a partire dal Giugno 1993 sono peraltro validati mediante dati di altezza d'onda forniti dal satellite ERS-1. Tech. I.9 Le assunzioni e le impostazioni considerate sono state presentate e discusse con i membri del dipartimento Ambiente della Regione Liguria e in particolare con ufficio competente, il Settore ecosistema costiero, che si occupa degli aspetti ambientali relativi alle opere di difesa della costa dall'erosione marina, la realizzazione di nuovi porti turistici, di dragaggi portuali e dei monitoraggi dell'ambiente marino costiero. Inoltre tali impostazioni sono anche state verificate e condivise dall'Ente Certificatore (RINA). Tech. I.9 e Tech. II.8	Contrasto di opinioni
Possibili danni ambientali alle spiagge Ignorato l'effetto di erosione della spiaggia tra T. Quiliano e T. Letimbro a causa del tratto di diga foranea spostato. A maggior ragione preoccupa l'effetto di erosione della spiaggia tra T. Quiliano e T. Letimbro a causa	Sirito I.4 Filippi I.8 Berriolo II.4 e II.5; Fierro, Berriolo, Ferrari II.6	Lungo il litorale che si estende tra Zinola e il porto di Savona, il moto ondoso sotto costa non subisce variazioni in presenza delle nuove opere e pertanto non si prevedono modifiche della spiaggia in questo tratto di costa. Tech. I.9 Il modello ha consentito di valutare l'"effetto ansa" dovuto alla realizzazione delle opere di progetto ed in particolare del prolungamento della diga foranea. I risultati delle simulazioni evidenziano che il prolungamento della diga del porto di Vado determina un riorientamento della linea di riva, di entità più modesta rispetto a quella che si è verificata in passato con la costruzione della diga e limitato alla sola	Contrasto di opinioni Esame incompleto

del completamento della diga foranea (non analizzato in quanto non previsto nella Variante)		spiaggia a Sud del cantiere nautico. A questo consegue una limitata erosione localizzata in prossimità dello stesso cantiere e una sedimentazione a sud, verso la foce del torrente Segno. Tech. II.11	
Inquinamento del golfo di Vado Ligure: i fiumi e la falda sono inquinati; il riempimento può causare aumento dell' inquinamento del golfo; A Vado sono ancora previsti 9 siti inquinati da bonificare (anagrafica bonifiche regionali); altri … sono stati parzialmente bonificati ma con l'inquinamento ancora in sito (es. Molo 8/44)	Filippi I.8 Wurtz II.2	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. Tech. I.9 le analisi hanno mostrato come tra le due configurazioni non vi sia alcuna differenza relativamente all'interferenza con fenomeni di inquinamento dovuti a sversamenti dai corsi idrici superficiali, ovvero che la variante a terrapieno sia sostanzialmente ininfluente rispetto al fenomeno. Tech. I.9	Si deve verificare se gli interventi ipotizzati da Tech. siano in programma. In mancanza di essi va preservata la massima circolazione dell'acqua nel golfo
Inquinamento del golfo di Vado Ligure: Disomogeneità e rischiosità dei materiali per il riempimento	Filippi I.8	Tutti gli apporti spontanei sono conformi alle prescrizioni contenute nell'apposito protocollo di conferimento approvato dalla Regione Liguria D.G.R. 779/2014 e D.G.R. 202/2016. Tech. I.9	
Inquinamento del golfo di Vado Ligure: Gli elaborati relativi gli studi di impatto ambientale hanno notevoli carenze per quanto riguarda gli scenari relativi all'ambiente marino; gli estensori giungono a conclusioni che difficilmente possono essere condivise	Wurtz II.2	Al fine di identificare il regime delle correnti principali e la variazione della torbidità naturale nella situazione ante operam, nell'ambito dei molti studi che sono stati sviluppati nel corso della progettazione della Piattaforma di Vado, sono state predisposte delle misure in situ di parametri meteo marini quali la velocità della corrente e del vento	Contrasto di opinioni
Inquinamento del golfo di Vado Ligure: gli elaborati non considerano gli eventuali impatti che le modifiche delle opere di protezione, il versamento e la dispersione di materiale terrigeno, oltre che l'alterazione dell'andamento delle correnti, potranno avere sulle biocenosi presenti nelle immediate vicinanze dei nuovi manufatti. I relatori non traggono alcuna conseguenza sui potenziali effetti del notevole quantitativo di materiali dispersi da questi vettori, che possono modificare le caratteristiche chimico-fisiche dei fondali della scarpata, alterando profondamente le relazioni trofiche tra organismi legati al fondo e quelli che vivono negli strati più superficiali.	Wurtz II.2	Per quanto riguarda l'ambiente marino-costiero, l'area interessata dal Progetto della Variante della Piastra Multifunzionale di Vado Ligure non rientra in ambiti territoriali oggetti di tutela e conservazione ai sensi della normativa europea e nazionale (siti SIC e ZPS) Alla luce di quanto riportato si può concludere che le formazioni Coralligene, principale habitat potenzialmente influenzato dalla realizzazione della Diga Foranea -1° fase, si trovi attualmente in uno stato di equilibrio rispetto alla configurazione attuale della diga foranea del Porto di Vado Ligure e, sulla base delle analisi svolte, non si prevedono disequilibri indotti dalla costruzione della nuova diga foranea – 1° fase.	Contrasto di opinioni
Inquinamento dei fondali: Ciò che emerge dall'osservazione dei dati è l'esistenza di ampi range di concentrazione per tutte le specie	Simona Simonetti II.7		

chimiche analizzate ovvero la presenza di valori massimi molto elevati al di sopra dei limiti di legge			
Decaduti i fattori motivanti dell'opera Le maggiori navi portacontainer non hanno più i pescaggi che si pensava 15 anni fa e quindi arrivano in diversi porti liguri senza grandi difficoltà	Comandante Gianetto	aspetti, questi, che appaiono del tutto irrilevanti ed ininfluenti Tech. II.10	In una VIA anche la motivazione dell'opera deve essere verificata:
Decaduti i fattori motivanti dell'opera E' evidente l'eccesso di capacità del mercato nei porti liguri (sia per la *movimentazione dei container sia per gli accosti adatti a navi delle massime dimensioni)*	Cuneo II.2		
Garanzie per danni emergenti al territorio Mancano le garanzie fidejussorie sugli impegni assunti (personale, danni alle spiagge, aspetti sanitari)	Cuneo II.2		
Contraddizione tecnica Contestata l'indifferenza della soluzione tecnica (riempimento anziché impalcato) dal punto di vista di tutela ambientale. Il CSLLPP non ha detto che la soluzione con riempimento sia migliore	Guelfi I.11 Cuneo I.6 Sirito I.4 Filippi I.8	La soluzione è migliorativa per diversi aspetti di natura tecnica e strutturale perché assicura un maggior grado di soddisfacimento delle problematiche geotecniche, marittime e di durabilità sollevate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. Tech. I.9	Contrasto di opinioni
Contraddizione tecnico-politica Tutti gli enti pubblici si sono da sempre impegnati per una soluzione con impalcato	Guelfi I.11	la modalità costruttiva cosiddetta "a giorno" è stata adottata per corrispondere ad esigenze di natura prevalentemente politica, allo scopo di contemperare le *paventate* (ma non scientificamente dimostrate) criticità di carattere ambientale manifestate dalle Autorità locali e la volontà realizzativa dei soggetti attuatori. Tech. II.10	La soluzione a giorno è più costosa di quanto sarebbe stato necessario, solo per "*paventate criticità*"?
Correttezza dell'impostazione iniziale 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	Daniele I.7	aspetti, questi, che appaiono del tutto irrilevanti ed ininfluenti Tech. II.10	non è irrilevante se gli elementi fondanti di una scelta non siano più validi

1. **Disattesi 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 quasi 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

– 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

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

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

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Adunanze del 19.01.2011 e del 23.03.2011

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

La spiegazione di Technital

la modalità costruttiva cosiddetta "a giorno" è stata adottata per corrispondere ad esigenze di natura prevalentemente politica, allo scopo di contemperare le *paventate* (ma non scientificamente dimostrate) criticità di carattere ambientale manifestate dalle Autorità locali e la volontà realizzativa dei soggetti attuatori. Tech. II.10

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.

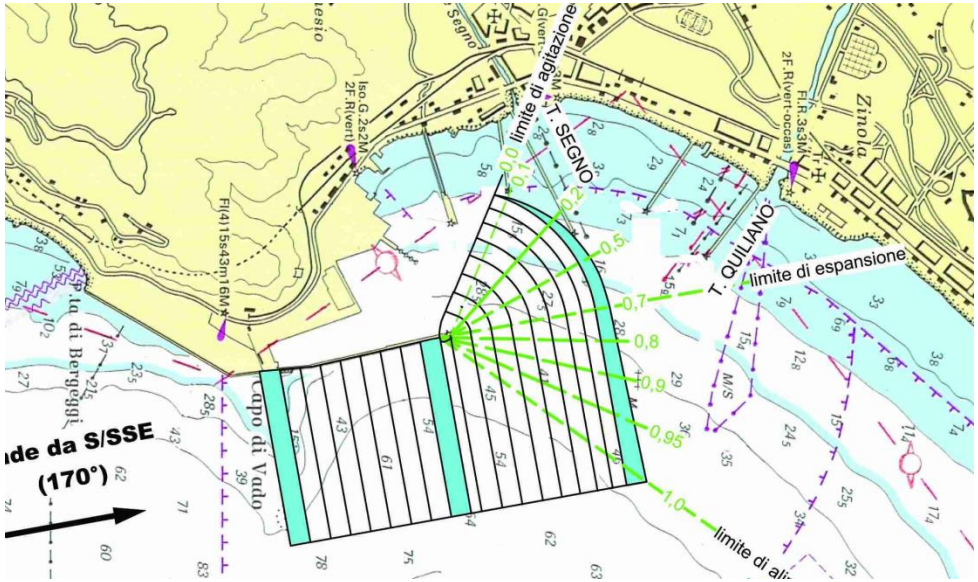
3. Il grave rischio per le spiagge tra il Letimbro ed il Quiliano

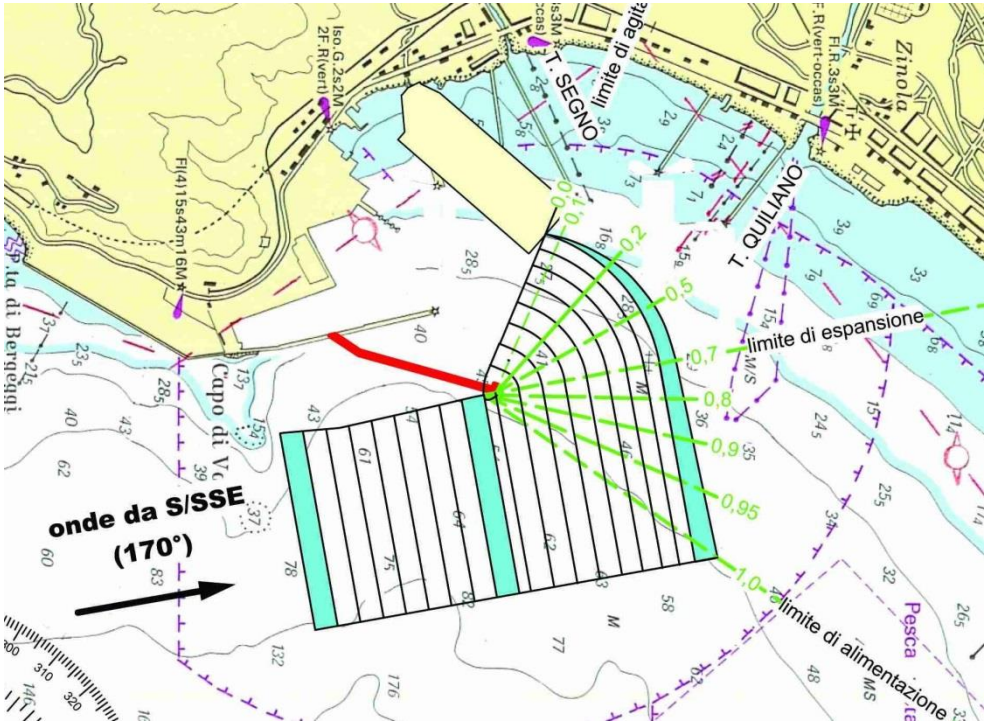
In sintesi, la piattaforma piena provoca il dissesto del regime della spiaggia di Vado Ligure, ma la conseguenza più tragica della realizzazione delle opere in perizia, appare l'impatto ancora più marcato sulla grande spiaggia di Savona (della lunghezza di più di 3 km) del prolungamento e deviazione 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





Controdeduzioni Ing. Sirito

Il regime delle onde alla foce del Quiliano si modifica e il flusso della sabbia andrà a ponente mentre oggi va a levante

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.

……..

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.

LA SPIAGGIA DI SAVONA: L'EVOLUZIONE STORICA, LA SITUAZIONE ATTUALE, GLI SCENARI FUTURI.

G. Berriolo[1], L. Mucerino[2], L. Carpi[2], M. Firpo[2], N. Corradi[2], M. Ferrari[2],
[1] via Aurelia 153 17028 Spotorno (SV)
[2] Di.S.T.A.V. - Università degli Studi di Genova corso Europa 26, 16132 Genova

Università degli Studi
di Genova
Di.S.T.A.V.

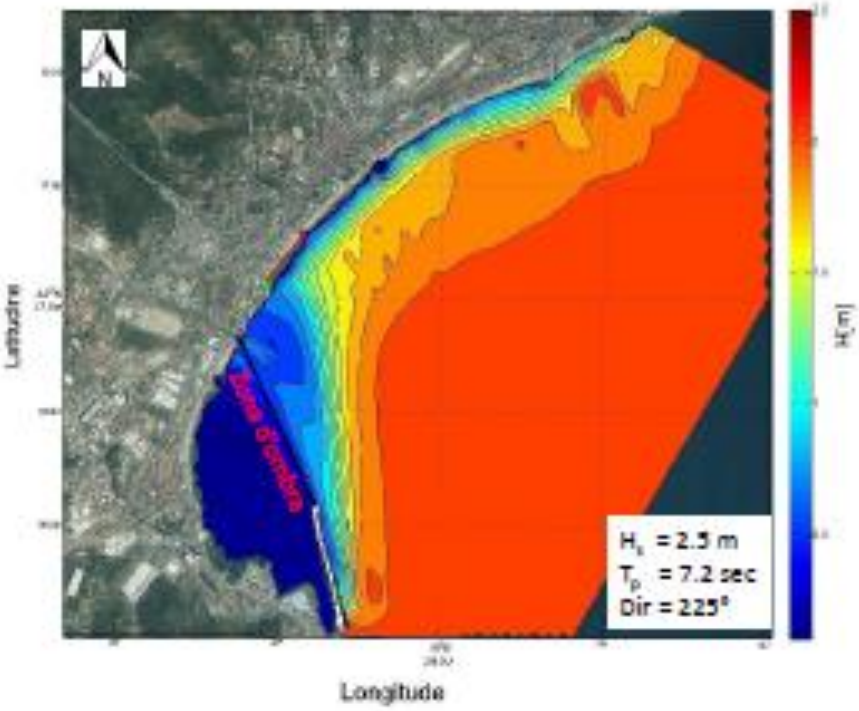


Fig. 6. Propagazione del moto ondoso, allo stato dell'arte, ottenuta mediante l'applicazione del modello XBeach e profilo ideale della linea di riva.

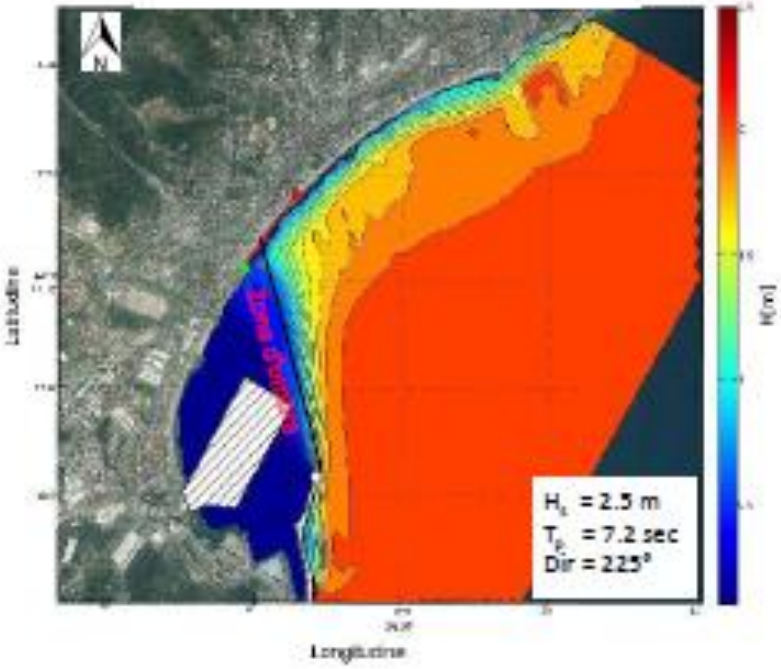


Fig. 9. Propagazione del moto ondoso, secondo l'ipotesi di progetto, ottenuta mediante l'applicazione del modello XBeach ed evoluzione del profilo ideale della linea di riva.

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 numerosi 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.

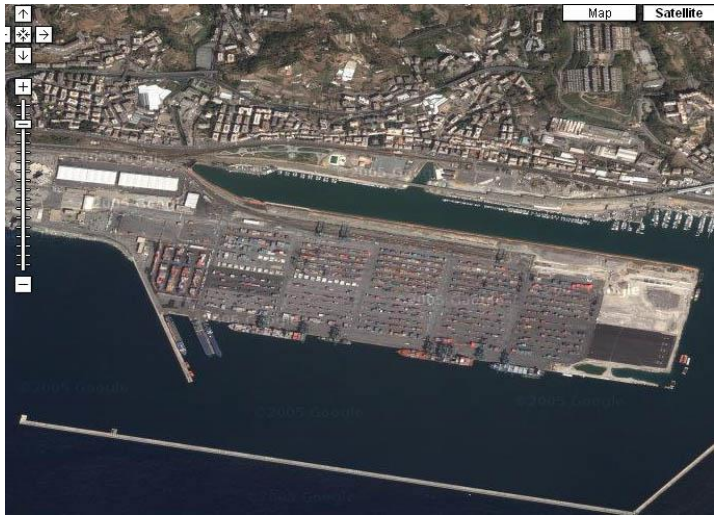
Varazze, 2 luglio 2016

Maurizio Würtz
Prof. Emerito
Università di Genova
IUCN Consultant

5. La scomparsa delle motivazioni dell'opera

Gioia Tauro: scavato

Pra Voltri: riempimento



La Spezia

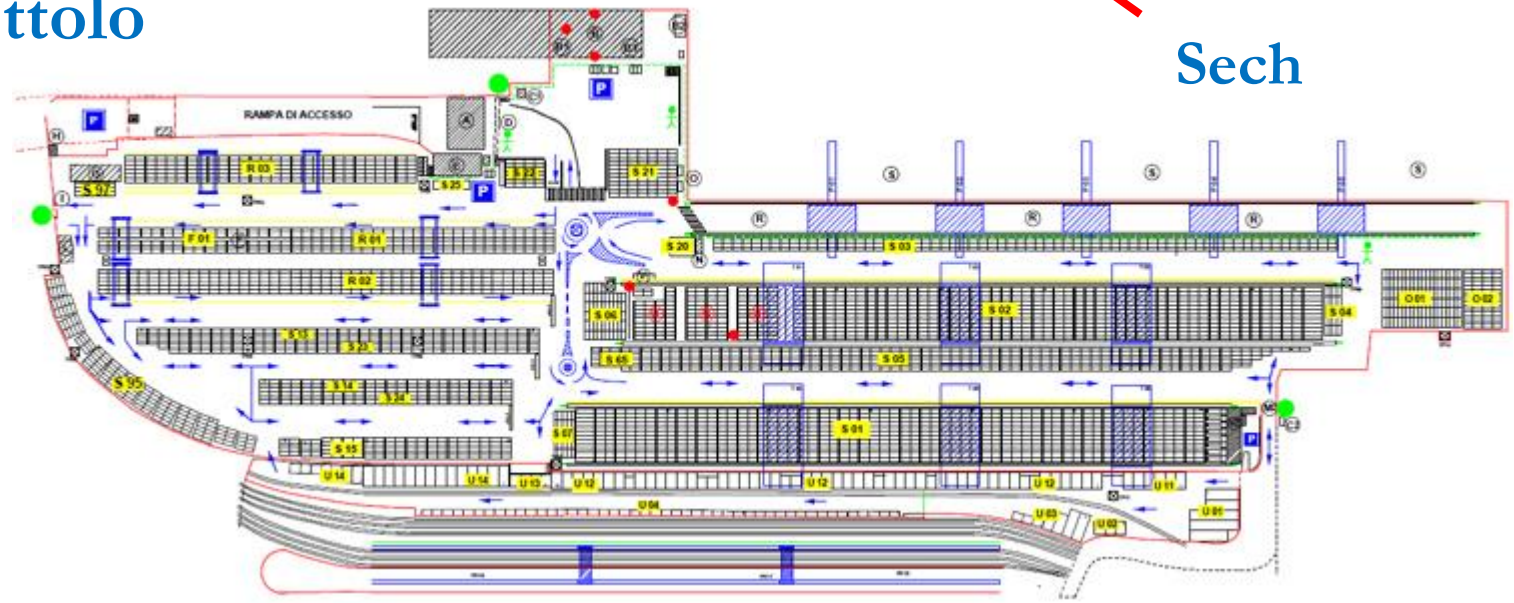
Hanno tutte il raccordo ferroviario

Trieste: pali e impalcato

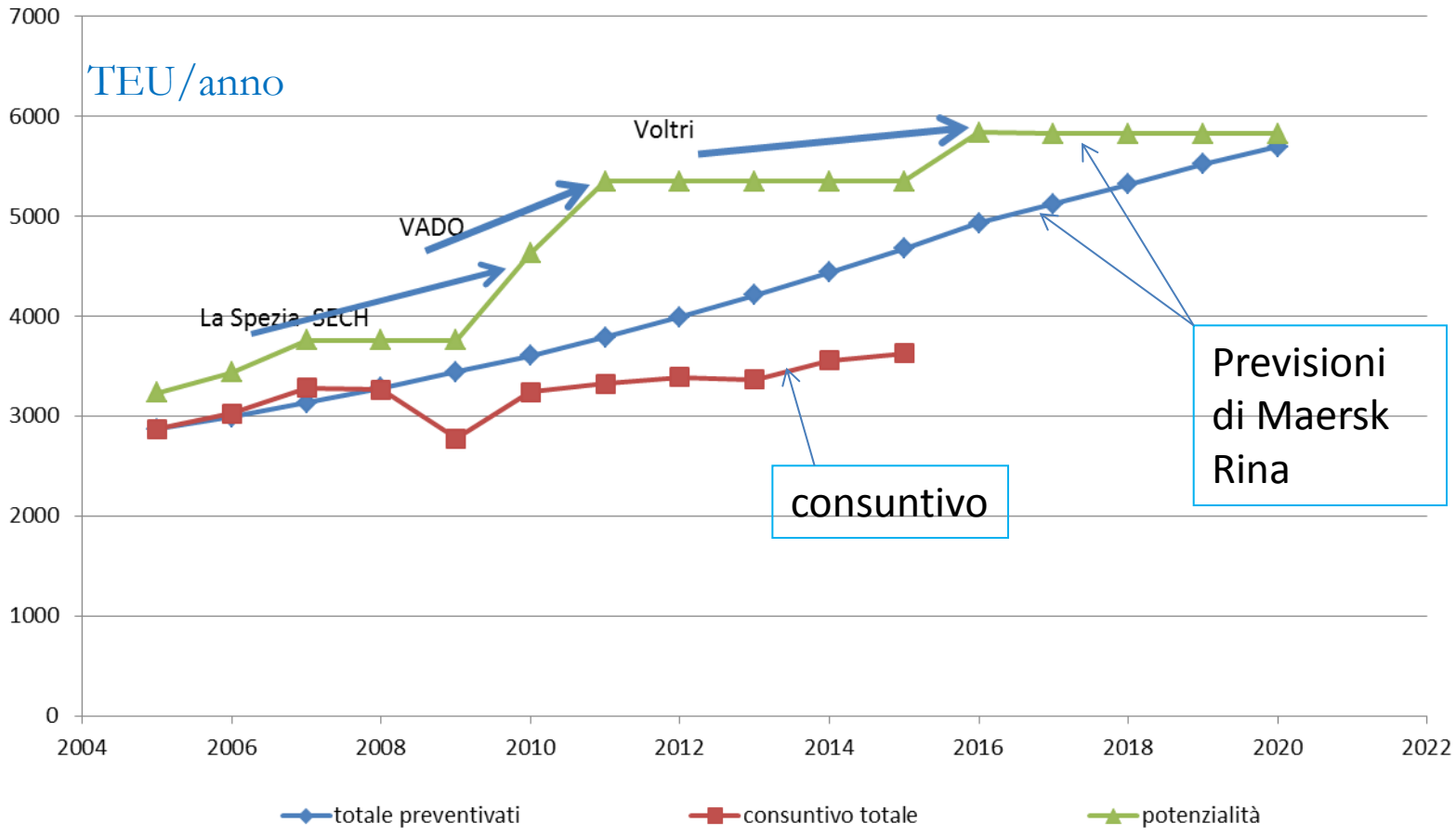
In Liguria ci sono anche:

Calata Bettolo

Sech



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



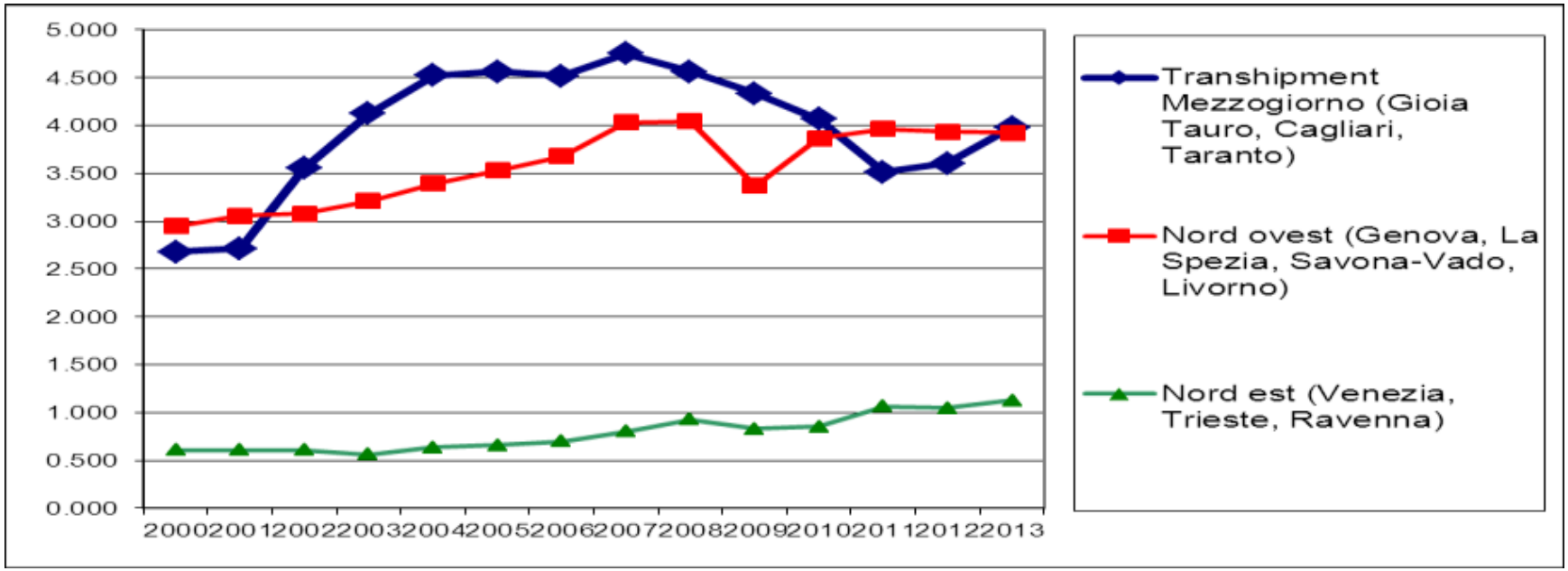
La capacità inutilizzata dei porti liguri è nel 2015 di 1,2 milioni di TEU/anno: con Vado Ligure la capacità inutilizzata passa a 1,9 milioni di TEU
Con il traforo del San Gottardo (2017) i porti liguri perderanno competitività

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

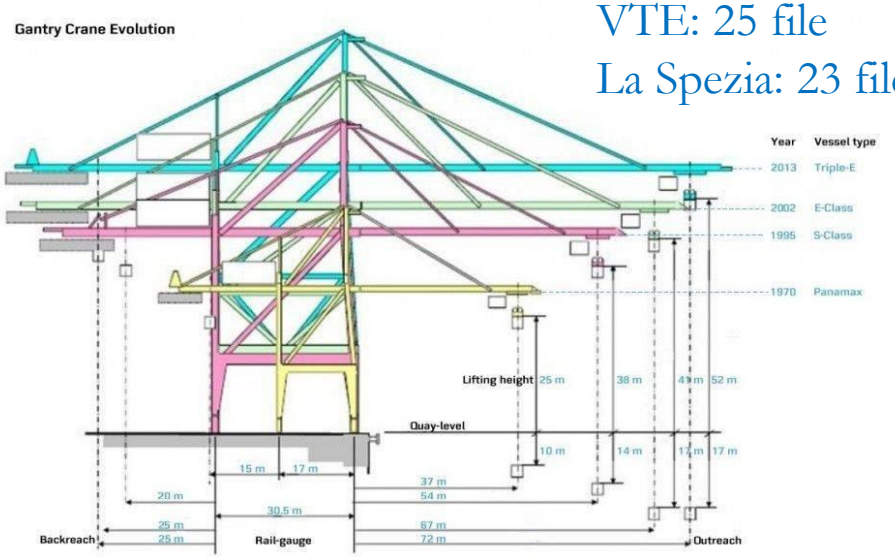


L'approfondimento dei fondali, più che la realizzazione di nuovi terminali, si delinea come la vera e propria sfida con cui deve misurarsi il sistema portuale non solo per accrescere, ma per non vedere ridursi, in prospettiva, la propria competitività nei confronti dei traffici di lungo raggio. Pag.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

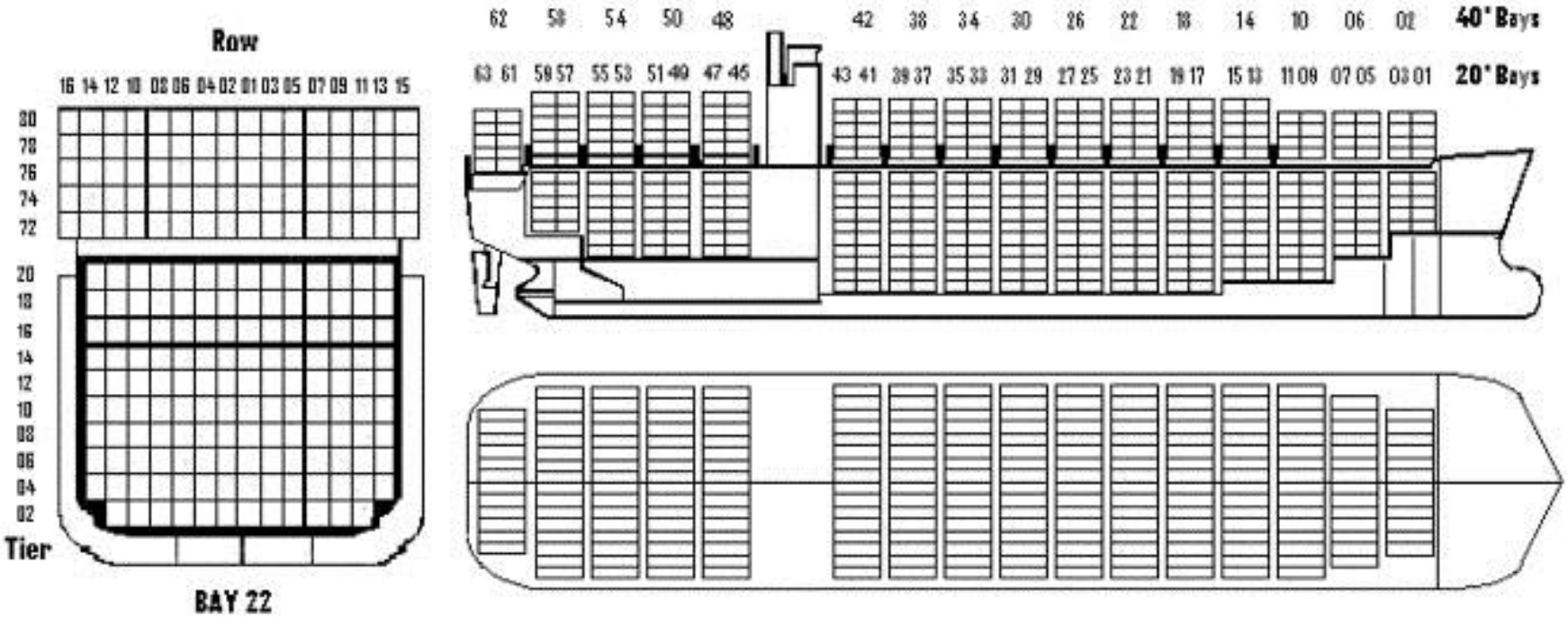
L'evoluzione nel mondo delle portacontainer

Le gru si allungano

VTE: 25 file
La Spezia: 23 file



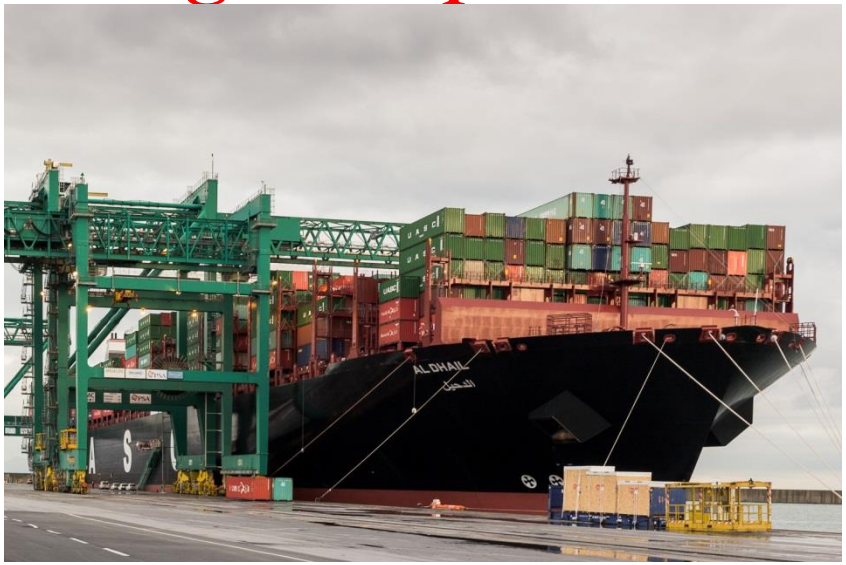
Le navi si allargano: diventano chiatte



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 accolto la nave più grande della

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

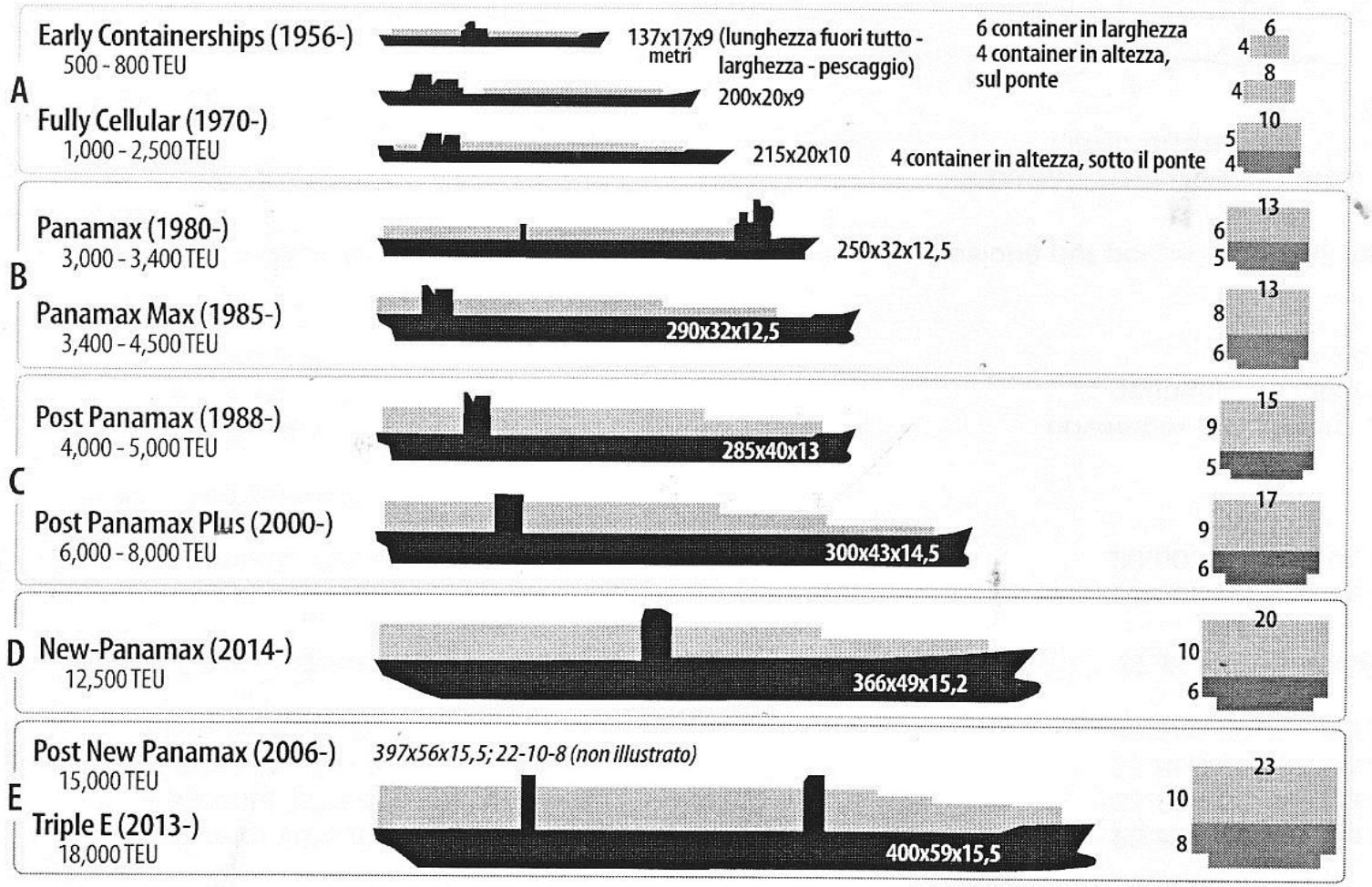
La portacontainer "YM Wondrous" della Yang Ming

TER

Studio UE sugli sprechi nelle infrastrutture portuali

Figura 1

Evoluzione delle dimensioni nel trasporto marittimo: l'esempio delle navi portacontainer



Fonte: Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University, © 1998-2015.

"Maritime transport in the EU: in troubled waters — much ineffective and unsustainable investment"

"Maritime transport in the EU: in troubled waters — much ineffective and unsustainable investment"

Esempi di investimenti simili in porti vicini

a) Porti sulla costa nordoccidentale italiana (Genova, La Spezia, Livorno e Savona)

In Italia, tutti i quattro porti sulla costa nord-occidentale (Genova, La Spezia, Livorno e Savona) hanno investimenti programmati o in corso per aumentare del 50 % (ossia di altri 1 800 000 TEU) la loro capacità combinata (attualmente di 3 730 000 TEU). Tutti questi porti sono in concorrenza tra loro per lo stesso entroterra: negli ultimi anni, Savona ha manifestamente perso quote di mercato a favore di Genova, come avvenuto anche a Livorno, seppure in misura minore. Inoltre, l'attuale capacità non è pienamente utilizzata: nel 2014, i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20 % a Savona, 65 % a Livorno, 74 % a La Spezia e 77 % in Genoa. Non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire.

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

VIA 2015

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.**