

Lista civica

VIVERE VADO

Dossier di approfondimento del Programma

1 - L'Espansione Portuale

Gli altri argomenti di approfondimento:

N° 2 Industrie, Salute e Risorse

N° 3 Lo sviluppo urbano

N° 4 Il metrobus

Quella che gli amministratori locali uscenti (comunali e provinciali) considerano il principale volano di riqualificazione e sviluppo della nostra città e dell'intera provincia, è l'opera che più di ogni altra sposterebbe in modo netto e irreversibile la direzione verso cui pareva si andasse delineando la fisionomia della Vado futura.

L'opera stessa costituisce una scelta irreversibile: sarà impossibile riconvertirla o demolirla, come si potrà o si potrebbe fare semplicemente con una ciminiera. Nel frattempo avrà compromesso irrimediabilmente identità, risorse, tradizioni del territorio; in una parola, ne avrà cancellato la dimensione umana e sociale e perciò la sua vivibilità.

La cifra di 400.000 mq di mare perduto nella rada (di cui 240.000 mq di piattaforma) basterebbe a dimostrare l'affermazione e a sancire la fine di una città portuale e la nascita di un porto con appendice di abitazioni. Le ripetute denunce di insostenibilità dell'opera non sono più solo sottoscritte dai vadesi più critici (leggi Comitato Vado Vuole Vivere) ma dallo stesso Comitato Tecnico Regionale che, nella sua relazione (più allegati) di compatibilità ambientale (anno 2003), ha attaccato in modo pesante sul piano del metodo il PRP di Savona - Vado in quanto **il PRP deve innanzitutto fare riferimento alla programmazione economica essendo più simile a un Piano industriale che ad un Piano regolatore, pertanto deve essere condizionato dalle regole del mercato che cambia e a cui occorre tempestivamente adattarsi.**

Appaiono essenziali in tal senso, caratteristiche di flessibilità, di ampio respiro, di capacità di travalicare lunghi periodi (10 anni almeno) di programmazione, per cui un assemblaggio di ipotesi progettuali più o meno realizzabili qui ed ora non risponde a tali esigenze.

In concreto lo studio di impatto ambientale del Piano regolatore avrebbe dovuto contenere:

- **Un approfondito studio del precedente PRP..... che servirà da base per il nuovo Piano insieme alle tendenze del mercato ed alla integrazione con i porti limitrofi.**
- **L'integrazione tra le diverse portualità liguri al fine di poter avere un uso appropriato delle risorse ed una strategicità nella programmazione del territorio.**
- **L'elaborazione di OBIETTIVI sui quali si fonda il Piano stesso.**
- **La previsione delle fasi di attuazione 5-10-15 anni con diversi gradi di fattibilità e di coerenza ai dettami del mercato**

A proposito del terminal di Vado è entrato nel merito dettando una serie di condizioni – prescrizioni che ne mettono in luce le criticità.

Il C.T.R. richiama l'attenzione su:

- **Gli effetti sul paesaggio che risultano estremamente incidenti e difficilmente valutabili complessivamente per ricadute ed interazioni (Ufficio Tutela Paesistica).**
Per mitigarli si richiama la **necessità / possibilità di una riduzione del radicamento a terra.**
- **L'impatto sulla qualità dell'aria: dovrà essere verificato il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente, con particolare riferimento alle polveri PM 10 (le polveri fini che producono con certezza danni alla salute).**
- **L'impatto visivo risulta difficilmente valutabile.**
- **L'impatto acustico, di difficile mitigazione, prevede incrementi significativi in due aree, una delle quali prospiciente l'insediamento urbano di Porto Vado.**
- **L'impatto idraulico: risulta critico il ricambio e la circolazione dell'acqua all'intorno del Terminal multipurpose con conseguente peggioramento della qualità delle acque proprio in vicinanza di Porto Vado.**

L'impalcato non sarà quindi sufficiente a garantire la salvaguardia dello specchio acqueo. E' quindi inutile la contropartita della salvaguardia della spiaggetta (vedi oltre).

VIVERE VADO

Elezioni Amministrative - giugno 2004

L'Espansione Portuale

Il C.T.R. denuncia inoltre che nel progetto mancano:

- **La parte relativa al bilancio dei materiali, cave di prestito o eventuali recuperi, secondo un cronoprogramma definito. Inoltre non è stato considerato l'aspetto relativo allo smaltimento dei rifiuti all'interno del bacino portuale, gli impianti necessari e le aree all'interno dell'area portuale destinata all'attività di raccolta differenziata, al deposito preliminare e alla compattazione.**
- **La pianificazione degli spazi retroportuali comporta la disseminazione sul territorio di aree di stoccaggio di container vuoti, con la moltiplicazione dei punti di conflitto dell'opera con la rete trasportistica e con gli ambiti urbani.**

Avremo container qua e là per la città.

- **Un raccordo ferroviario in banchina**
Non risulta assolutamente accettabile la realizzazione di un terminal che movimentata container o comunque merci in colli senza un raccordo ferroviario in banchina.

E per finire, udite udite:

- **Non risulta facilmente riconoscibile la giustificazione delle opere e delle scelte, al di là di una generica necessità di sviluppo dell'attività portuale; in particolare si ribadisce che: per i containers, pur a fronte di una crescita della domanda, si ha un'offerta che sommando quella di La Spezia con le previsioni di sviluppo di Genova risulta ampiamente superiore alla domanda...**

La necessità della realizzazione del nuovo terminal dovrà essere valutata in futuro, prevedendo fasi successive con creazione di spazi individuati come necessari e sottoposta ad ampie verifiche sia sotto il profilo economico, di domanda reale nonché sotto il profilo ambientale e delle interferenze con le strutture che verranno realizzate.

Come si vede la Regione ha scavalcato l'Amministrazione Comunale Vadese nella difesa dei suoi cittadini, peraltro accettando la sua osservazione che sottolinea la necessità di assoggettare i singoli progetti contenuti nel PRP alla procedura di VIA.

Aggiungiamo alcune valutazioni sulle INFRASTRUTTURE:

1. Se l'approdo fosse davvero significativo per il Nord (Italia e Europa) non occorrerebbe puntare prioritariamente e preventivamente sullo sviluppo della linea ferroviaria verso il Nord?
2. Le infrastrutture, anche se sotterranee, comportano una forte ricaduta sull'ambiente (polveri, traffico e disagi), già in fase di realizzazione (Pensiamo alla situazione attuale di Via Piave e Via Sabazia).
3. Benché gli attuali amministratori affermino il contrario resteranno i passaggi a livello: solo quello di Via XI Febbraio sarà spostato in Via Piave. L'ipotesi di eliminare l'attraversamento è tutta in un ipotetico "studio di fattibilità". Come a dire nei pensieri di qualcuno.
Quel che è certo, per ora è che una lunga teoria di treni attraverserà giorno e notte l'abitato (Via Sabazia).

N.B. Il grassetto indica fin qui citazioni della relazione del Comitato Tecnico Regionale.

Quanto fin qui documentato è così chiaro nella mente dei nostri amministratori che per far accettare il terminal hanno puntato su tutta una serie di contropartite (vere o presunte) che sul piatto della bilancia dovrebbero farlo pendere dalla parte della SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE .

LE CONTROPARTITE PER VADO

Molte di quelle sbandierate non hanno alcuna relazione col terminal, se non quella di distogliere da esso l'attenzione dei cittadini.

OCCUPAZIONE

Non esiste alcuna garanzia occupazionale.

La prevalente attività di transito (carico, scarico, stoccaggio, trasporto) e l'avanzata tecnologia impiegata in tali processi comporteranno un basso incremento dell'occupazione.

Bassa occupazione anche nell'indotto. Ad esempio il terminal Messina a Genova con 1 milione di teus all'anno (per Vado sono previsti 4/500.000 container) offre meno di 500 posti di lavoro divisi al 50% tra diretti ed indiretti.

Nessuna tra le grandi aziende che spostano merci nel mercato globale è disposta a impiantare a Vado strutture di lavorazione, ultimazione, assemblaggio delle merci; transiteranno pezzi finiti altrove, dove il costo della manodopera è quasi nullo.

Eventuali spazi di occupazione nel settore saranno coperti dalla Valbormida, la "banchina remota del porto di Savona-Vado" che potrà in tal modo essere in parte risarcita con attività pulite per l'installazione della centrale termoelettrica.

Si aggiunga a ciò la contrazione dell'offerta di lavoro nel settore turistico-commerciale danneggiato dall'opera portuale:

Quali variazioni subirà il mercato locale delle seconde case, esiguo ma ultimamente in lieve costante rialzo?

Quanti giorni di soggiorno-vacanza in meno si conteranno nell'arco di un anno?

Non sarebbe invece ragionevole puntare a un incremento?

Il tutto sarà compensato da posti di ristoro per camionisti?

Se qualcuno volesse invece confidare in uno sviluppo futuro dei container, rifletta sul rischio che il terminal possa costituire solo il primo lotto di una costruzione a moduli, che tenterà di inseguire il mercato (emblematico il caso di Voltri) provocando scenari di distruzione peggiori di quelli fin qui prefigurati. Non a caso il CTR ritiene opportuno rinviare **le valutazioni in ordine alle dimensioni della piattaforma**. Le misure potrebbero aumentare.

ALLONTANAMENTO DEL CARBONE E DEI DEPOSITI PETROLIFERI

Si tratta di vecchi progetti: da anni si parla dello spostamento del carbonile di San Genesio . E se anche venisse eliminato per lo spostamento dello sbarco del carbone agli Alti Fondali di Savona, quali garanzie hanno i cittadini che le aree libere non saranno occupate dai containers?

O si pensa che possa esistere un porto senza retroporto?

O si pensa che un'area stoccaggio container sia più sostenibile dai cittadini di S.Genesio rispetto a un carbonile?

SPOSTAMENTO DEL TORRENTE SEGNO

Anche questo è un vecchio progetto inserito oggi nel P.R.P.

Al proposito il C.T.R. non lo dà affatto per scontato: anzi, afferma che il **disegno delle nuove scelte va riferito ai due scenari con e senza la previsione della rinalveazione.**

Il ritorno del Segno nell'alveo originario dovrebbe mettere in sicurezza il territorio dal rischio esondazioni.

Sono a conoscenza i cittadini del fatto che il vecchio alveo "recuperato a funzioni urbane" (ma ancora sede dell'oleodotto) dovrà mantenere la funzione di scolmatatoio in caso di emergenza alluvione e che quindi le funzioni urbane potranno essere al massimo quelle di sede del mercato?

RIQUALIFICAZIONE DI PORTO VADO

La frazione, chiusa tra terminal e ferrovia, avrà come contropartita vantaggi che nessuna persona ragionevole che conosce la storia e il presente di Porto Vado può considerare tali:

- **Salvaguardia dell'affaccio al mare!!!**

Conserverà, eventualmente, un affaccio "tecnico": non si tratterà più di una spiaggia per balneazione.

- **Fascia di rispetto per mitigare l'impatto visivo del terminal.** Chi si voglia prendere la briga di fare qualche semplice calcolo, capirà che la fascia non potrà coprire la piattaforma e, se lo farà, coprirà contemporaneamente anche la vista del mare. Quindi ...

- **Abbattimento dei silos** : un progetto previsto nella terza fase dell'Intesa, ossia un'ipotesi da calde greche.

LA CITTADELLA DELLO SPORT

Il progetto di cui per mesi l'Amministrazione si è riempita la bocca, di cui si è fregiata in un lussuoso depliant patinato e stampato per essere diffuso (inizio 2002) in tutte le famiglie vadesi, oggi è appena sussurrato.

Dove andranno ad allenarsi le squadre di serie A che già sembravano in trepida attesa della cittadella vadesa, tra fumi e container?

Nessuna parola invece sul recupero della struttura originaria del borgo, gravitante attorno alle storiche piazzette che oggi, da centro di socialità, sono scadute a parcheggio, sostituite impropriamente dall'area urbana a monte dell'abitato. Perché? In seguito a quale cambiamento sociale? O in prospettiva di una presunta rinuncia al mare?

POLO PER LA PESCA E IL DIPORTO NAUTICO

Il porticciolo turistico, da obiettivo privilegiato di Vado, è degradato a " elemento di passaggio morbido dalla città al porto" per mitigarne l'impatto. Il Sindaco Peluffo a sua volta, per mitigare l'impatto dello stesso porticciolo sull'abitato di Vado centro, ne ha chiesto ed ottenuto il ridimensionamento, allontanandolo un po' a levante rispetto all'area dei giardini pubblici.

VIVERE VADO

Elezioni Amministrative - giugno 2004

L'Espansione Portuale

Perché l'Amministrazione non ha invece puntato tutto sul porticciolo? Con minimo impatto ambientale? E con la certezza di 1 occupato ogni 3/4 posti barca?
Vado, con la sua rada, la sua vicinanza al casello autostradale, avrebbe potuto e potrebbe diventare il porto turistico più importante del nord – ovest.
Si otterrebbe una reale riappropriazione del tratto di costa attualmente in degrado.
La risposta è nelle righe seguenti.

LE CONTROPARTITE PER GLI ALTRI

I vantaggi politici saranno per questo o quel partito, per questa o quella Autorità Portuale. Saranno per gli amministratori che potranno stipulare convenzioni che prevedono esborsi di centinaia di milioni; che potranno consolidare il potere politico e clientelare, avere soldi e posti di lavoro .

I vantaggi economici saranno tutti per le imprese impegnate nel business della costruzione, per il transhipment, per chi gestirà l'attività portuale.

Per le ragioni esposte :

- **No al terminale e ad altri insediamenti irreversibili e di elevato impatto sociale e ambientale.**
- **Potenziamento del trasporto passeggeri con apertura di nuove linee per il Mediterraneo**
- **Mantenimento del Corsica Ferries , il fiore all'occhiello dell'Amministrazione uscente, che pare stia per lasciare Vado**