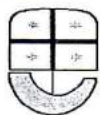


SCHEMA N..... NP/24879  
DEL PROT. ANNO ..... 2016



## REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Segreteria Generale  
Staff affari Giunta - Settore

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE : N 3419 del 06/12/2016

**N. 1131**

IN DATA 06/12/2016

**OGGETTO :** L.R. 38/1998. Progetto definitivo di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure" (SV), Proponente APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A. Vado Ligure (SV). Pronuncia positiva di compatibilità ambientale con prescrizioni.

### CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

Si **ATTESTA** che nel corso dell'odierna seduta della Giunta Regionale, **PRESIDENTE** Sonia Viale , con la partecipazione dei seguenti Componenti, che si sono espressi in conformità di quanto a fianco di ciascuno indicato:

PRESENTI	ASSENTI	I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI	VOTI ESPRESSI		
			FAVOR.	ASTEN.	CONTR.
	X	Giovanni Toti - Presidente			
X		Sonia Viale - Vice Presidente	X		
X		Giovanni Berrino - Assessore	X		
X		Ilaria Cavo - Assessore	X		
X		Giacomo Raul Giampedrone - Assessore	X		
X		Stefano Mai - Assessore	X		
X		Edoardo Rixi - Assessore	X		
X		Marco Scajola - Assessore	X		
7	1		7		

**RELATORE** alla Giunta Giacomo Raul Giampedrone e con l'assistenza, in sostituzione del Segretario Generale, del Dirigente Generale Dott.ssa Gabriella Laiolo e del Dott. Roberta Rossi, che ha svolto le funzioni di **SEGRETARIO**

### LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità **HA APPROVATO** il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 4 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Data - IL **SEGRETARIO**  
06/12/2016 (Dott. Roberta Rossi)

Il presente **ATTO** viene contraddistinto col numero, a margine indicato, del **REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE - Parte I**

**RISULTANZE  
DELL'ESAME**

AUTENTICAZIONE COPIE  
SETTORE STAFF CENTRALE  
E SERVIZI GIUNTA

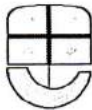
**CODICE PRATICA :**

V348B

**PAGINA : 1**

**COD. ATTO :** DELIBERAZIONE

SCHEMA N.....NP/24879  
DEL PROT. ANNO.....2016



**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

**OGGETTO** : L.R. 38/1998. Progetto definitivo di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure" (SV), Proponente APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A. Vado Ligure (SV). Pronuncia positiva di compatibilità ambientale con prescrizioni.

**DELIBERAZIONE**

N.

1131

del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA

IN 06/12/2016

DATA

**LA GIUNTA REGIONALE**

**RICHIAMATI:**

- Il D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, "Norme in materia ambientale" e s.m. e i. con specifico riferimento alla Parte Seconda, Titolo III (la Valutazione di Impatto Ambientale), artt. 19 e segg.;
- La legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38, recante Disciplina della valutazione di impatto ambientale, e in particolare, l'articolo 13, che disciplina il procedimento di VIA regionale;
- Le Norme Tecniche per la procedura di VIA, di cui alla DGR n. 1415/1999 e s.m. e i. assunte ai sensi dell'art. 16 della l.r. n. 38/98, come sostituite dalla deliberazione 20 dicembre 2013, n. 1660 della Giunta Regionale;

**PREMESSO che:**

- In data 04/01/2016 è stata attivata in la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale V348b relativa al progetto definitivo "Progetto di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure" in Comune di Vado Ligure (SV), presentato da APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A., con sede in via Tommaseo, 44 - 17047 Vado Ligure (SV), con nota del 29/12/2015, assunta al protocollo generale con n. PG/2016/380 dello 04/01/2016;
- Dell'avvenuto deposito della documentazione presso il Settore VIA è stato dato avviso, così come previsto dall'art. 11 c. 2 della l.r. 38/98 e s.m. e i., a cura del proponente sul quotidiano "Il Secolo XIX", del 03/01/2016 e la documentazione progettuale e il SIA sono stati resi consultabili al pubblico sul sito internet del Dipartimento Territorio della Regione Liguria;
- E' stata svolta un'inchiesta pubblica ai sensi dell'art. 11, comma 5, della L.R. n. 38/98 e ss.mm. e ii. le cui risultanze sono state rese consultabili sul sito web del Dipartimento Territorio e di cui si dà conto nel parere allegato quale parte integrante al presente provvedimento;
- La nuova procedura di VIA regionale è stata attivata in data 04/01/2016 per rispondere alle indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alle prescrizioni impartite dalla Regione Liguria nell'iter approvativo del Progetto

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016

(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

25 DIC. 2016

**ATTO**

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

V348B

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N.....NP/24879  
DEL PROT. ANNO.....2016



**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

Esecutivo con la DGR n. 254/2015 relativa alla VIA regionale sulle "Varianti di livello esecutivo al progetto definitivo della Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure";

- La variante prevede la realizzazione, rispetto al progetto originariamente approvato, di: a) due varianti principali: 1) variante tutta a terrapieno della piattaforma multifunzionale, 2) realizzazione della I fase della nuova diga foranea; b) varianti minori: strutture di mascheramento della visuale, edificio amministrativo, sistema di captazione delle acque meteoriche, pavimentazioni e finiture speciali, ottimizzazione generale del layout della piastra, nastro trasportatore e edifici del terminal rinfuse;

DATO ATTO che nel corso dell'istruttoria:

- sono stati acquisiti, in particolare, i pareri dei settori regionali competenti Ecosistema Costiero e Acque, Sviluppo Sostenibile, Pianificazione Territoriale, Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo, Settore Difesa del Suolo di Savona e Imperia;
- è stato acquisito il parere della Provincia di Savona;
- è stato acquisito il parere dei Comune di Bergeggi, Quiliano, Vado Ligure;
- sono state richieste integrazioni al proponente che ha provveduto a fornirle entro i termini previste;

ATTESO che:

- nella seduta del 03/11/2016 il Comitato Tecnico Regionale, sezione per la VIA, ha espresso, all'unanimità, parere positivo di compatibilità ambientale (V348b) con prescrizioni, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;
- nel corso dell'istruttoria, confluita nel parere n. V348b del 03/11/2016, sono emerse alcune criticità in merito alla salvaguardia delle spiagge e della passeggiata a mare su tutto l'arco delle spiagge dei Comuni da Vado Ligure a Savona;

RITENUTO di fare proprio il parere del Comitato Tecnico Regionale, sezione per la VIA, con le cautele indicate dal medesimo Comitato in ordine salvaguardia delle spiagge e della passeggiata a mare su tutto l'arco delle spiagge dei Comuni da Vado Ligure a Savona;

SU PROPOSTA dell'Assessore alle Infrastrutture, Ambiente e Difesa del suolo

**DELIBERA**

per i motivi indicati in premessa:

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 2, comma, 1 lettera i) delle Norme Tecniche VIA ex D.G.R. n. 1660/2013, parere positivo di compatibilità ambientale per il "Progetto di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure" in Comune di Vado Ligure (SV), presentato da APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A., con sede in via Tommaseo, 44 -

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016  
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

25 DIC. 2016

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

**ATTO**

SETTORE STAFF CENTRALE  
E SERVIZI  
P. C. S. S. S. S. S.  
2016/08/08  
(Dott. Vincenzo Tarascio)

V348B

PAGINA : 2

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



17047 Vado Ligure (SV), a condizione che siano ottemperate le seguenti prescrizioni stabilite nel parere del Comitato Tecnico Regionale, sezione per la VIA, n. V348b/2016, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale:

In via preliminare:

1. Al fine di individuare il percorso ottimale degli interventi di mitigazione il Piano di Monitoraggio dovrà essere aggiornato in accordo con il Settore Ecosistema Costiero e Acque anche sulla base dei risultati dei rilievi già effettuati con lo scopo di porre eventuali clausole di garanzia per la spiaggia;
2. Dovrà essere garantita l'assenza dell'impatto imputabile a ipersedimentazione e torbidità, valutate su base modellistica, vincolato al presupposto che la frazione granulometrica fine passibile di dispersione sia contenuta entro i limiti dello 0,6 %, attraverso una procedura di controllo in corso d'opera in grado di verificare e documentare preventivamente (prima del carico sui mezzi nautici di trasporto) il rispetto di tale standard;
3. Dovranno essere utilizzati, nell'ambito del monitoraggio dei solidi sospesi per lo spostamento della diga foranea, valori di riferimento maggiormente cautelativi rispetto a quelli utilizzati per le altre fasi della costruzione della piattaforma, assentendo in particolare rispetto alla proposta del progettista in merito ad una riduzione del 20%;
4. Dovrà essere potenziato il monitoraggio naturalistico sugli habitat legato allo spostamento della diga foranea, da concordare con il Settore Ecosistema Costiero e Acque sulla base di una proposta operativa;

In corso d'opera

1. Dovrà essere ridotto il traffico su gomma per il conferimento del materiale a completamento dell'intera opera realizzata a vantaggio del trasporto via mare
2. Sono fatte salve ulteriori prescrizioni e limitazioni qualora il monitoraggio del rumore evidenziasse criticità in corso d'opera.

A fine lavori e in fase di esercizio

1. A carico del proponente e del gestore della piattaforma multifunzionale dovranno essere eseguite tutte le azioni necessarie a risolvere il problema inerente la salvaguardia delle spiagge e della passeggiata a mare su tutto l'arco delle spiagge dei Comuni da Vado Ligure a Savona, potenzialmente interessate dagli effetti provocati dalla piattaforma stessa e dalla nuova diga foranea.
2. di dare atto che ai sensi dell'art. 2, c. 4 delle Norme tecniche per la procedura di VIA ex D.G.R. n. 1660/2013 il proponente è tenuto:
  - a) alla formale accettazione delle prescrizioni di cui sub 1. entro trenta giorni dalla pubblicazione della presente delibera sul BURL;
  - b) alla comunicazione all'ARPAL Dipartimento Provinciale di Savona dell'avvio delle attività ai fini dell'espletamento delle funzioni di controllo e di verifica ai sensi dell'art. 14, c. 2 L.R. n. 38/1998;

La pronuncia di VIA acquista efficacia ad avvenuta accettazione delle prescrizioni di cui sub 1. da parte del proponente, fermo restando che la verifica di conformità della realizzazione del progetto rispetto alle prescrizioni spetta ad ARPAL ai sensi dell'art. 14, c. 2 L.R. n. 38/1998;

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/4/2016  
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

2016

**ATTO**

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

V348B

PAGINA : 3

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N.....NP/24879  
DEL PROT. ANNO.....2016



**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

3. di dare atto che, ai sensi dell'art. 15, c. 1 della l.r. n. 38/1998, come modificato dalla l.r. n. 12/2015, il progetto sottoposto a VIA deve essere realizzato entro cinque anni;
4. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento, per estratto, sul B.U.R.L. ed integralmente sul sito web della Regione Liguria ai sensi di legge.

Contro il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso in opposizione, ai sensi dell'art. 18 della legge regionale 30 dicembre 1998 n. 38, entro trenta giorni dalla pubblicazione sul B.U.R.L., fermo restando la possibilità di ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione dello stesso.

----- FINE TESTO -----

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott. Nicola Giancarlo Poggi)

25/11/2016

Data - IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Adriano Musitelli)

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016

(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016

**ATTO**

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

SETTORE TERRITORIO CENTRALE  
  
(Dott. Luca Iacopi)

V348B

PAGINA : 4

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N.....NP/24879  
DEL PROT. ANNO ..... 2016



**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

N. 1131  
IN DATA: 06/11/2016

**OGGETTO** : L.R. 38/1998. Progetto definitivo di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure" (SV), Proponente APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A. Vado Ligure (SV). Pronuncia positiva di compatibilità ambientale con prescrizioni.

**DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE**

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 20

----- FINE TESTO -----

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016  
(Dott. Luca Iacopi) *Luca Iacopi*

ALLEGATO ALL'ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

V348B

PAGINA : 1

COD. ATTO: DELIBERAZIONE

SCHEMA N. ....NP/24879  
DEL PROT. ANNO 2016

**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

**COMITATO TECNICO REGIONALE  
SEZIONE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

**VIA REGIONALE N. V348B  
FASCICOLO 2016/G13.17.2/2**

**PROGETTO DI VARIANTE DELLA PIATTAFORMA MULTIFUNZIONALE NEL PORTO DI  
VADO LIGURE**

PROPONENTE APM TERMINALS VADO LIGURE S.P.A.

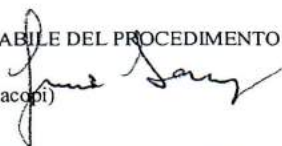
**PARERE v348B**

GENOVA, 3 NOVEMBRE 2016

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016

(Dott. Luca Iacopi)



Data - IL SEGRETARIO



03/11/2016

SEGRETERIA REGIONALE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO  
(Dott. ...)



**PREMESSE**

In data **3 gennaio 2016** la Società APM TERMINALS VADO LIGURE S.p.A. ha pubblicato sul quotidiano "Il Secolo XIX" la comunicazione dell'avvio del procedimento di Valutazione d'Impatto ambientale ai sensi della l.r. 38/98 per *la Nuova piattaforma multifunzionale nel Porto di Vado Ligure - Perizia di Variante*.

Il progetto definitivo della piattaforma è stato sottoposto a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale regionale, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente nel Decreto Ministeriale n. 371 del 18 Aprile 2005, recante la pronuncia positiva di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale.

Una seconda procedura di VIA, denominata "*Varianti di livello esecutivo al progetto definitivo della Piattaforma Multipurpose di Vado Ligure*" è stata attivata a seguito del **Decreto Dirigenziale n. 4604 del 20 novembre 2013** di conclusione del procedimento di screening con il quale il Dirigente del Settore VIA ha assoggettato alla Valutazione d'Impatto Ambientale regionale le modifiche di livello esecutivo che la Società APM Terminals ha comunicato in data 12 aprile 2013 relativamente alla struttura di sostegno lungo il lato nord est (terminal rinfuse) e all'estensione verso mare della porzione di piattaforma realizzata in rilevato. Tale procedura si è conclusa con la dichiarazione di compatibilità ambientale con prescrizioni di cui alla DGR n. 254 del 10/03/2015.

In data 21/04/2015 il Presidente dell'Autorità Portuale (AP) di Savona ha approvato il progetto esecutivo - fase 2 con Decreto Presidenziale n. 22. In seguito l'AP ha dato disposizione ad APM TERMINALS di dare luogo ai lavori di completamento relativi alla fase I ed alla fase del progetto esecutivi approvati. Il 3/12/2015 la Regione Liguria ha approvato con prescrizioni l'istanza di autorizzazione ai sensi della DGR 955/2006 formulata rispetto al Progetto Esecutivo approvato.

Nelle more dell'approvazione del progetto esecutivo, essendo venuta meno la possibilità di finanziamento della nuova diga di PRP, l'AP ha previsto una nuova variante tecnica al progetto esecutivo della piattaforma, mirando a migliorare le condizioni strutturali della piattaforma, a un maggior grado di soddisfacimento delle problematiche geotecniche, marittime e di durabilità sollevate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'AP ha poi comunicato al MATTM l'intenzione di sottoporre a VIA una nuova variante della piattaforma comprensiva dello spostamento della diga foranea, intesa come opera di messa in sicurezza ed essenziale all'esercizio della piastra.

Il MATTM ha accolto tale richiesta disponendo una nuova procedura di VIA regionale per i due interventi. L'AP ha in seguito dato mandato ad APM TERMINALS di procedere con la progettazione esecutiva della seconda variante della piastra e della prima fase della diga foranea.

La nuova procedura di VIA regionale, denominata "*Progetto di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure*" è stata attivata in data 04/01/2016 per rispondere alle indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alle prescrizioni ricevute dalla Regione Liguria nell'iter approvativo del Progetto Esecutivo con la citata DGR 254/2015.

Le coordinate indicative dell'intervento sono 44°16'11.2"N 8°26'48.0"E.

Il Proponente **APM Terminals Vado Ligure S.p.A.**, con sede in via Tommaseo, 44, 17047 Vado Ligure (SV) - PEC [apmtvado@legalmail.it](mailto:apmtvado@legalmail.it) ha versato oneri istruttori pari a € 30.000,00.

La documentazione progettuale e il SIA, depositati lo 04/01/2016 (PG/2016/380 dello 04/01/2016), sono stati resi disponibili al pubblico in formato digitale attraverso la pagina web delle "pratiche in corso" sul portale del Dipartimento ambiente della Regione Liguria [www.ambienteinliguria.it](http://www.ambienteinliguria.it).

Con nota IN/2016/1664 del 29/01/2016 è stata formulata richiesta di parere istruttorio ai sensi dell'art. 2, c. 1 lett. a) delle Norme tecniche per la procedura di VIA di cui alla DGR n. 1660/2013 al Settore Urbanistica e Procedimenti Concertativi, Settore Tutela del Paesaggio, Settore Difesa del Suolo di Savona e Imperia, Servizio Aria, Clima e Rifiuti, Settore Ecosistema Costiero e Acque, Settore Sviluppo Sostenibile, Parchi e Biodiversità.

Con nota PG/2016/49823 del 10/03/2016 è stata formulata richiesta di parere istruttorio ai sensi dell'art. 2, c. 1 lett. a) delle Norme tecniche per la procedura di VIA di cui alla DGR n. 1660/2013 al Comune di Quiliano, al Comune di Bergeggi, all'Autorità Portuale di Savona, al ARPAL, alla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria, alla Soprintendenza Archeologica della Liguria, alla Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria.

Con nota PG/2016/18648 del 29/01/2016 è stata formulata richiesta di parere istruttorio ai sensi dell'art. 2, c. 1 lett. a) delle Norme tecniche per la procedura di VIA di cui alla DGR n. 1660/2013 alla Provincia di Savona e al Comune di Vado Ligure.

Con nota PG/2016/106606 del 18/05/2016 è stata formulata richiesta di parere istruttorio ai sensi dell'art. 2, c. 1 lett. a) delle Norme tecniche per la procedura di VIA di cui alla DGR n. 1660/2013 alla Capitaneria di Porto di Savona.

Con nota PG/2016/136565 del 20/06/2016 è stata formulata una nuova richiesta di parere istruttorio al Comune di Vado Ligure, con particolare riferimento all'espressione della conformità urbanistica.

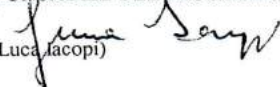
La **documentazione** si compone degli elaborati di progetto esecutivo, completo del computo estimativo e del SIA, elencati nell'elaborato: MI0102-PV-G-Z-R-001-00 del dicembre 2015 siglato dal responsabile della progettazione Ing. Guido Fiorini.

La **seduta illustrativa** del progetto si è tenuta presso la Regione Liguria il giorno 9 febbraio 2016.

Nell'ambito del procedimento sono pervenuti i seguenti **PARERI**:

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016   
(Dott. Luca Jacopi)

 16. 2016





Con nota IN/2016/5599 del 23/03/2016 il **Settore Ecosistema Costiero e Acque** ha evidenziato che l'aspetto ambientale più delicato nella configurazione progettuale della variante risiede nell'ampliamento della nuova diga foranea del porto, in relazione all'obiettivo di salvaguardia del SIC marino "Fondali Noli - Bergeggi", con particolare riferimento agli habitat di coralligeno e delle Praterie di *Posidonia oceanica*. La criticità rilevata è rappresentata dagli ingenti volumi di materiale sciolto necessari alla realizzazione dello scanno d'imbasamento sul quale posizionare i cassoni della diga, con un potenziale impatto dovuto a fenomeni di ipersedimentazione sugli habitat sensibili, localizzati a poche centinaia di metri rispetto all'opera. E' stato pertanto richiesto di integrare la documentazione progettuale con un approfondito studio d'incidenza che ne permetta, in sede di VIA, un'adeguata valutazione.

Il **Settore Difesa del Suolo di Savona e Imperia** con nota IN/2016/6181 del 01/04/2016 non ha rilevato competenze in merito alla procedura di VIA di cui trattasi, rilevando che la maggior parte delle opere in variante è riferibile alle sole infrastrutture a mare.

Ai soli fini idraulici il Settore ha rilevato che, principalmente all'interno dei documenti M10102- PV-G-B-R001.00 ed R002.00 di studio di impatto ambientale, vengono svolte alcune simulazioni di raffronto tra stato approvato e stato di variante, per quanto concerne le possibili incidenze del moto ondoso di riferimento nei confronti della linea di costa e - per diretta conseguenza - del tratto focivo dei principali corsi d'acqua di riferimento.

Tali simulazioni mettono in evidenza la non incidenza teorica del moto ondoso di riferimento nei confronti delle attuali e future condizioni di rischio idraulico dei corsi d'acqua denominati rio S. Elena e Torrente Segno principalmente in riferimento ai soli tratti focivi.

Il **Comune di Bergeggi**, con nota PEC prot n. 2812 del 04/04/2016, assunta a PG/2016/71898 del 07/04/2016, in considerazione del fatto di essere stato individuato quale Ente Gestore dell'Area Marina Protetta "Isola di Bergeggi" nonché Ente Gestore del SIC IT1323271 "Fondali Noli - Bergeggi", rilevando che l'area interessata dal Progetto risulta essere confinante con il sub-sito D del SIC IT 1323271 ed è caratterizzata dalla biocenosi del coralligeno con facies a gorgonacei, e risulta essere limitrofa all'Area Marina Protetta Isola di Bergeggi, che nello specifico presenta le biocenosi del precoralligeno e coralligeno, della prateria di *Posidonia oceanica* e delle grotte sommerse. Le distanze fra l'area oggetto dell'intervento e i siti di conservazione della natura risultano essere ridotte, pari ad alcune decine di metri dal SIC e a poche centinaia di metri dall'AMP. Il parere ha evidenziato la carenza di documentazione progettuale e l'impossibilità a emettere il parere di competenza, chiedendo che la stessa venisse implementata con uno Studio d'Incidenza da valutare in sede di VIA.

Il **Comune di Quiliano**, con nota prot n. 7171 del 03/05/2016, assunta a PG/2016/95993 del 11/05/2016 ha evidenziato la necessità di indicare, da parte degli enti competenti, le adeguate misure cautelative, di valutazione, di controllo e di mitigazione delle opere in oggetto. In particolare ha posto attenzione e preoccupazione per le ricadute del progetto della piattaforma multifunzionale sui seguenti aspetti: (i) deposizione dei sedimenti alla foce del Torrente Quiliano a seguito della modifica delle correnti litoranee, con richiesta di mantenere costantemente efficiente lo sbocco a mare delle acque; (ii) inquinamento acustico per l'aumento del traffico di mezzi pesanti sulla strada di scorrimento, con deperimento del manto bituminoso e potenziale pericolo per la sicurezza stradale e la propagazione di vibrazioni agli edifici residenziali, con richiesta di porre a carico del proponente delle misure di contenimento del clima acustico e dei lavori di manutenzione del fondo stradale fino all'entrata in funzione del nuovo casello autostradale; (iii) aumento della concentrazione dei principali inquinanti per le emissioni atmosferiche, nelle fasi di cantiere e di operatività della piattaforma, negli abitati di Valleggia, Murate e Pilalunga.

Il **Comune di Vado Ligure** con nota PEC del 14/06/2016, assunta a PG/2016/131966 del 20/06/2016, ha affermato che il ruolo dell'Ente sia solo consultivo nell'ambito della procedura di VIA rinviandone la responsabilità alla VIA stessa e poi all'Intesa tra Stato e Regione. Ha poi rilevato come la scheda della Zona di intervento n. 5 - Multipurpose, al paragrafo B. Obiettivi della zona, testualmente reciti: "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".

Il Comune ha concluso chiedendo alla Regione di verificare se la variante progettuale costituisca variante al Piano Regolatore Portuale ovvero se essa debba essere considerata quale mero adeguamento tecnico-funzionale del Piano.

La **Provincia di Savona** ha comunicato con nota PEC assunta a PG/2016/141175 del 27/6/2016 le proprie valutazioni istruttorie con particolare riferimento a: (i) necessità di monitorare l'area portuale tra la diga foranea e la nuova piattaforma in terrapieno; (ii) mantenere i monitoraggi sull'intera unità fisiografica fino a Punta Sant'Erasmo con particolare attenzione al punto d'acqua fermo tra la piattaforma e la diga, prevedendo, in base alle risultanze, eventuali interventi su negatività conseguenti; (iii) privilegiare l'approvvigionamento via mare del materiale di riempimento; (iv) eventuali misure di mitigazione e/o compensazione relativamente alla salvaguardia del SIC marino "Fondali di Noli - Bergeggi" e del litorale Vado - Savona; (v) sistemazione finale con previsione di una barriera verde costituita da piante arboree e arbustive preferibilmente autoctone.

Le valutazioni istruttorie del **Settore Ecosistema Costiero e Acque**, sono state trasmesse con nota IN/2016/13759 dell'11/07/2016 e sono integralmente riportate nelle sezioni litorale e ecosistema marino del quadro di riferimento ambientale.

In sede di CTVIA è inoltre emersa la necessità di richiedere al proponente le ipotesi preliminari, i dati di input utilizzati e l'identificativo del programma utilizzato per le valutazioni sul comportamento delle opere previste nel progetto originario e soprattutto in variante e sugli effetti delle stesse sulla circolazione delle acque e dei sedimenti.

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016  
(Dott. Luca Iacopi)

11/11/2016

Chiede inoltre documentazione sulle attività di riempimento in particolare sull'azione del riempimento sui primi livelli di fondo marino. Tale richiesta si rende necessaria per conoscere le attività di protezione nei confronti di eventuali spostamenti e ammassamenti dei primi livelli del fondo marino anche fuori dall'area di sedime della banchina stessa, spinti dall'azione meccanica e pressoria dell'avanzamento del fronte dei materiali di riempimento.

Sulla base dei pareri espressi sono state richieste integrazioni al proponente con nota PG/2016/69569 del 05/04/2016. Il proponente ha fornito le integrazioni richieste con nota prot. LOU 023-16 del 18/05/2016 assunta a PG/2016/113379 del 01/06/2016.

Non sono pervenute osservazioni nell'ambito della fase pubblica.

#### **Inchiesta pubblica**

Nel corso dell'istruttoria le associazioni WWF e Italia Nostra – Sezione di Savona e Sezione Regionale hanno richiesto, con nota assunta a PG/2016/78911 del 14/04/2016, lo svolgimento di un'inchiesta pubblica, ai sensi dell'art. 11, comma 5, della l.r. 38/1998, per l'esame del progetto, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni del pubblico nell'ambito della Procedura di VIA per il "Progetto di variante della piattaforma multifunzionale nel porto di Vado Ligure (SV)".

A tale scopo la Regione Liguria ha individuato un soggetto terzo quale moderatore e garante nello svolgimento della stessa, nominando l'avvocato Giulia Colangelo quale presidente della suddetta inchiesta pubblica. L'inchiesta pubblica è stata disposta con nota n. PG/2016/115480 del 27/05/2016.

Le risultanze dell'inchiesta sono state riportate nel Rapporto Conclusivo dell'Inchiesta Pubblica. Il testo completo del rapporto è stato pubblicato sul sito web regionale.

Il programma dei lavori dell'inchiesta è stato pubblicato sul sito della Regione Liguria.

Il primo incontro pubblico si è svolto il 10 giugno 2016 dalle ore 17.30 alle ore 20.30 presso la sala delle Mostre della Provincia di Savona. La seconda sessione dell'audizione generale si è svolta il 28 giugno 2016 dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso la sala punto d'incontro dell'ex supermercato Coop in via Alla Costa a Vado Ligure. Il terzo incontro pubblico si è tenuto il 7 luglio 2016 dalle ore 17.30 alle ore 20.00 presso la sala Grecale del centro commerciale molo 8.44 a Vado Ligure.

Il primo incontro pubblico è stato finalizzato alla presentazione del progetto e una prima ricognizione delle problematiche con interventi di singoli cittadini e di rappresentanti di associazioni, nei successivi incontri sono state esposte le osservazioni da parte del pubblico e le controdeduzioni del proponente.

Nel corso dell'inchiesta pubblica, sono state presentate le seguenti osservazioni:

1. Osservazione orale presentata dal Signor Giorgio Aiassa nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.1)
2. Osservazione orale presentata dal Signor Giovanni Daniele nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.2)
3. Osservazione orale presentata dalla Signora Franca Guelfi nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.3)
4. Osservazione orale presentata dall'Ingegnere Giorgio Siritto nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.4)
5. Osservazione orale presentata dal Sig. Matteo Loschi nell'incontro pubblico del 10 giugno 2016. (All.5)
6. Osservazione orale presentata dall'Ingegnere Roberto Cuneo, rappresentante delle associazioni WWF ed Italia Nostra, nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.6)
7. Osservazione orale presentata dal Sig. Maurizio Loschitti in rappresentanza dell'associazione medicina democratica, nell'incontro pubblico del 10 giugno 2016. (All.7)
8. Osservazione scritta illustrata nella seduta del 10 giugno 2016 presentata unitariamente da CGIL-CISL-UIL. (All.8)
9. Parere 'pro veritate' presentato dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica ed Industriale dell'Università degli Studi di Genova. (All.9)
10. Memoria orale e scritta dell'Associazione Vivere Vado presentata dalla Signora Franca Guelfi nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.10)
11. Osservazioni scritte dal Dott. Maurizio Wurtz e presentate oralmente dall'ingegnere Roberto Cuneo nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.11)
12. Memoria orale e scritta presentata dal Signor Riccardo Ciccione nell'incontro pubblico del 10 Giugno 2016. (All.12)
13. Relazione orale e scritta presentata dall'Ingegnere Giorgio Siritto nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.13)
14. Memoria orale e scritta dell'Associazione AmareVado presentata dal Signor Giovanni Daniele nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.14)
15. Relazione orale e scritta presentata dal Geologo Giampiero Filippi nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.15)
16. Memoria orale presentata dal Comandante Antonio Giannetto nell'incontro pubblico del 28 Giugno 2016. (All.16)
17. Relazione orale e scritta presentata dal Ingegnere Roberto Cuneo in rappresentanza delle Associazioni WWF ed Italia Nostra, nell'incontro pubblico del 7 Luglio 2016. (All. 17 a e 17 b)

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016  
(Dott. Luca Lucopi)

Data - IL SEGRETARIO

2016

2016

18. Relazione orale e scritta presentata dalla Signora Franca Guelfi, in rappresentanza dell'Associazione Vivere Vado, nell'incontro pubblico del 7 Luglio 2016.(All.18)
19. Relazione orale e scritta presentata dal Signor Giovanni Daniele, in rappresentanza dell'Associazione AmareVado, nell'incontro pubblico del 7 Luglio 2016.(All.19)
20. Risposta scritta dell'Autorità Portuale agli interventi del primo incontro pubblico. (All.20)
21. Risposta scritta dell'Autorità Portuale al parere pro-veritate dell'università di Genova (All.21)
22. Risposta scritta dell'Autorità Portuale all'Ing. Giorgio Siritto (All.22)
23. Risposta scritta dell'Autorità Portuale al Geologo Giampietro Filippi (All.23)
24. Risposta scritta dell'Autorità Portuale alla Prof. Franca Guelfi (All.24)
25. Risposta scritta dell'Autorità Portuale al Prof. Maurizio Wurtz (All.25)

**Sintesi dei principali aspetti programmatici, progettuali e ambientali evidenziati dai partecipanti durante le audizioni.**

In primo luogo è stato evidenziato che i risultati degli studi hanno fatto riferimento unicamente a modelli matematici (in alcuni casi considerati addirittura obsoleti) ritenendo che non siano stati effettuati i dovuti sopralluoghi ed indagini di campo; in particolare le osservazioni hanno riguardato i seguenti aspetti:

- Circolazione/qualità delle acque: La variante in oggetto relativa alla piattaforma multifunzionale con la trasformazione a tutto terrapieno, secondo le osservazioni pervenute potrebbe determinare un peggioramento della circolazione delle acque e di conseguenza influire sulla qualità delle medesime; inoltre la presenza dell'ubicazione della foce del "Torrente Segno", in prossimità della piattaforma stessa, potrebbe aggravare la situazione della qualità delle acque durante gli eventi alluvionali anche in considerazione degli apporti inquinanti già presenti nel bacino del torrente stesso e nella falda alluvionale.

Nel corso dell'inchiesta, si è osservato ulteriormente che causa dei fondali storicamente compromessi le eventuali operazioni di dragaggio, o altre similari sui fondali, potrebbero portare in sospensione i sedimenti inquinanti già presenti. E' stato evidenziato, altresì, che l'ulteriore apporto di materiale provocherebbe uno scadimento della qualità delle acque.

- Biocenosi marine: A sostegno di quanto sopra evidenziato i partecipanti hanno inoltre rilevato che vista la presenza nell'area marina protetta di Bergeggi, di una prateria di Posidonia oceanica (habitat prioritario 43/92/CE) e del coralligeno, l'esecuzione delle opere di cui alla variante potrebbe danneggiare le citate "Biocenosi" nonché altri organismi marini, sia in superficie che in profondità.

- Spiagge: La diversa angolazione del molo, oggetto di variante, spostando il punto di divergenza del trasporto sedimentario, invertirebbe da levante a ponente la direzione di apporto detritico del torrente Quiliano e quindi amplificherebbe il disequilibrio aumentando il fenomeno erosivo già presente sulla spiaggia di Savona.

- Movimentazione terre rocce da scavo: La realizzazione del terrapieno comporterebbe un sensibile aumento del traffico nell'abitato di Vado Ligure con un notevole impatto sulla viabilità e conseguente vivibilità di queste zone.

**Posizione della società proponente in merito agli aspetti messi in evidenza durante le audizioni.**

Sulle osservazioni pervenute la società proponente, in merito alle criticità emerse, ha ribadito in primis che la metodologia utilizzata in fase di studio è stata ritenuta idonea da tutti gli Enti competenti nonché dall'ente certificatore (RINA); inoltre la società ha dichiarato che le assunzioni e le impostazioni considerate sono state presentate e discusse con i membri del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria, in particolare con il Settore Ecosistema Costiero.

- Circolazione/qualità delle acque: Gli studi effettuati hanno dimostrato come la nuova configurazione non produrrebbe alcuna differenza rispetto alla soluzione progettuale già utilizzata, sia per quanto riguarda la circolazione delle acque sia per quanto riguarda il trasporto e la dispersione degli inquinanti; inoltre le tecniche di dragaggio che verranno utilizzate garantiranno, a detta della società, il rispetto delle modalità approvate dalla Regione Liguria, prevedendo il mantenimento del piano di monitoraggio dei sedimenti in sospensione, peraltro, già attivo.

- Biocenosi marine: Entrambe le strutture oggetto della presente variante non vanno ad interessare direttamente le biocenosi presenti. Le indagini svolte confermerebbero l'assenza anche di impatti non diretti. A supporto di queste considerazioni, la società ha dichiarato di effettuare monitoraggi per verificare gli effetti indotti dalla costruzione della piattaforma, e che gli stessi verranno opportunamente modificati ed integrati in modo specifico per la realizzazione diga in prima fase. Inoltre, affinché non si verifichino negli ecosistemi situazioni di stress generate da fenomeni di accumulo e/o da fenomeni non correlate alla attività di costruzione, è previsto di valutare il passaggio all'attività di monitoraggio continuo e puntuale dello stato ecologico dei siti di interesse, inserendolo nel piano di monitoraggio in fase di costruzione. Detto monitoraggio verrà valutato di concerto con la Fondazione Cima, nell'ambito del monitoraggio delle biocenosi a modifica/integrazione delle attività già programmate e concordate con la Regione Liguria e, se realizzabile, verrà proposta agli uffici regionali.

- Spiagge: La propagazione del moto ondoso sotto costa, simulata dal modello, ha evidenziato una modesta variazione a ponente della foce del Torrente Quiliano, rispetto alla configurazione originaria della piattaforma. La società dichiara, inoltre, che 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 sia in termini di altezza d'onda che di direzione e che pertanto non si prevedono modifiche della spiaggia in questo tratto di costa.

• **Movimentazione terre rocce da scavo:** Sul punto la società ribadisce che per ridurre l'impatto della circolazione di mezzi pesanti per il trasporto di materiale necessario per la costruzione del terrapieno sono stati individuati siti di approvvigionamento del terreno che potrebbero essere raggiunti via mare, le cui volumetrie pesano per la quasi totalità delle nuove necessità di approvvigionamento.

**Giudizio del Presidente, elaborato in collaborazione con i Commissari, sui risultati emersi nell'inchiesta pubblica, finalizzato ad evidenziare le eventuali, principali criticità emerse.**

L'inchiesta pubblica ha avuto non solo lo scopo previsto dalla legge ma ha dato la possibilità a tutti i soggetti intervenuti di poter esprimere un proprio parere ed il proprio giudizio sul progetto oggetto dell'inchiesta stessa. Questo ha comportato la partecipazione e il contributo di numerosi professionisti presenti sul territorio che hanno studiato autonomamente il progetto.

Viste, però, le particolari preoccupazioni della popolazione per l'impatto che l'opera avrà su tutto il territorio è stato auspicato che, in caso di approvazione del progetto, la realizzazione dell'intervento sia oggetto di continuo e costante monitoraggio su tutte le problematiche emerse come d'altronde assicurato, ed in parte già svolto, dalla società proponente.

Inoltre, sebbene non interessi direttamente l'oggetto della presente inchiesta pubblica, durante lo svolgimento dei lavori è emersa l'ulteriore criticità relativa al traffico su gomma a completamento dell'intera opera realizzata. la commissione suggerisce di approfondirle ulteriormente le problematiche su tale aspetto in sede di completamento dell'iter progettuale.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

L'Assetto insediativo del **Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)** nella zona di intervento è AI-CO (Attrezzature Impianti – Consolidamento), con l'obiettivo di consentire l'adeguamento dell'impianto sia sotto il profilo paesistico-ambientale sia sotto il profilo funzionale, mediante la messa in opera di interventi di modificazione delle strutture esistenti o di eventuale ampliamento. Per il tratto di costa interessato dall'intervento a ridosso della linea di riva, invece, è previsto il regime TU (Tessuto Urbano) per l'assetto insediativo.

L'assetto geomorfologico del PTCP prevede i regimi Consolidamento CO e il Modificabilità tipo B (MO-B). L'assetto vegetazionale del PTCP, infine, inquadra l'area retrostante l'intervento in Insediamenti sparsi – Serre (COL-ISS).

Il **Piano Territoriale di Coordinamento degli insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure (PTC-IP ACL)** approvato con DCR 95/92 con le finalità di promuovere e coordinare il sistema produttivo dell'area industriale della regione e, nello specifico, dell'ambito Savonese – Bormide, individua nell'area di intervento un distretto (n. 2 Foce del Segno) nella cui area tra la via Aurelia e la costa, delimitata dall'alveo del Segno e a ponente dal radicamento del Pontile del Terminal Rinfuse, sono previste funzioni di rafforzamento della struttura urbana di Vado.

Il Piano prevede che il potenziamento delle strutture portuali dovrà avvenire rispettando gli obiettivi di tutela e valorizzazione delle altre risorse e di riqualificazione dell'assetto insediativo dell'area, senza modificare il limite attuale del radicamento a terra delle opere al fine di salvaguardare l'affaccio a mare del nucleo di Vado.

Tali indicazioni vengonò rafforzate e sviluppate dal successivo **Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Savonese-Bormide**, approvato con DCR 14/97.

Il **Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC della Costa)**, approvato ai sensi della l.r. 39/84, individua per l'area un Ambito di Progetto (AP16 – Vado), prevedendo il restringimento dell'area definita AI-CO dal PTCP al tratto di costa compreso tra il molo sottoflutto di Capo Vado e la foce del T. Segno e la realizzazione di un bacino protetto per pescherecci per la zona di Vado.

Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** della Provincia di Savona, adottato il 10 giugno 2003, individua tra gli obiettivi, il miglioramento dell'accessibilità ai porti, mediante nuovi raccordi ferroviari e autostradali.

In data 29 agosto 2008, con DGR 1067, la Regione Liguria ha approvato modifiche al **Piano Regolatore Comunale (PRIS)** di Vado Ligure.


La zona d'intervento ricade nelle "aree demaniali marittime ad uso portuale", mentre tutto il fronte urbano portuale in cui si intesta il radicamento della piastra multifunzionale ricade nelle "aree demaniali marittime con prevalenti funzioni urbane" e confina con la zona F3-150 "Zona ad attrezzatura e impianti per servizi pubblici o ad uso pubblico di interesse territoriale".

La Piattaforma multipurpose è prevista nel **Piano Regolatore Portuale di Savona (PRP)**, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Liguria n. 22 del 10 agosto 2005, ed è uno degli interventi facenti parte di una complessa operazione di riordino urbano e di potenziamento portuale che interessa l'intera rada di Vado Ligure.

In sede di VIA Nazionale sul PRP, il Comitato Tecnico Regionale evidenziò: (i) la criticità legata al ricambio e alla circolazione delle acque all'intorno dell'opera con il conseguente peggioramento della qualità delle acque in vicinanza di Porto Vado, (ii) l'inaccettabilità di un terminal privo di raccordo ferroviario in banchina; (iii) la necessità di una futura valutazione dell'opportunità di realizzare il nuovo terminal, prevedendo fasi successive con creazione di spazi individuati come necessari, sottoponendo il progetto ad ampie verifiche sia sotto il profilo economico e di domanda reale, sia sotto il profilo ambientale e delle interferenze con le altre strutture che verranno realizzate nell'area; (iv) l'impatto visivo difficilmente mitigabile delle opere; (v) a fronte dell'assenza nello SIA del Piano Portuale di approfondite analisi delle problematiche e della giustificazione

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/4/2016   
(Dott. Luca Iacopi)





delle scelte programmatiche, il rimando a VIA regionale di alcuni degli interventi previsti, fra i quali la piattaforma multifunzionale; (vi) l'assenza di un bilancio dei materiali, cave di prestito o eventuali recuperi, secondo un cronoprogramma definito.

La DGR n. 472 del 29 aprile 2003 con la quale la Regione Liguria, recependo il citato parere del Comitato Tecnico, espresse parere favorevole di compatibilità ambientale, prescriveva pertanto che il progetto della piattaforma multifunzionale dovesse essere sottoposto a procedura di VIA regionale e che la realizzazione del nuovo terminal e del polo della pesca dovessero essere valutate a valle di un Accordo di programma tra Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (DSA/2005/10230) ritenne che la piattaforma dovesse essere sottoposta a procedura di verifica di esclusione dalla VIA preliminarmente alla sua attuazione.

La DCR n. 22/05 di approvazione del PRP confermò la necessità, già indicata nel parere reso dalla Regione in sede di VIA Nazionale, che l'assetto definitivo del terminal multifunzionale e delle aree limitrofe fosse valutato e definito attraverso un Accordo di programma tra Regione, Autorità Portuale, Provincia e Comune di Vado in modo da verificare una soluzione maggiormente definita e coordinata degli interventi. In particolare venne richiesto che l'Accordo definisse: (i) i termini progettuali e procedurali per il superamento della previsione dello spostamento del Segno, al fine di addivenire alla soluzione che preveda la sistemazione idraulica dell'attuale alveo; (ii) il ridisegno del fronte mare di Vado (piattaforma, porto pescherecci e aree urbane limitrofe) in modo da costituire, da un lato, lo scenario unico di riferimento per configurare l'esito finale delle trasformazioni previste, e, dall'altro di contenere la definizione progettuale delle diverse fasi attuative (collocando nelle prime la riorganizzazione del sistema petrolifero in modo da produrre, contestualmente alla nuova realizzazione un primo significativo alleggerimento della pressione delle relative infrastrutture sulla rada); (iii) la dimensione definitiva della piattaforma, la cui progettazione avrebbe dovuto essere riconsiderata in base al nuovo scenario conseguente al superamento della previsione di spostamento del Segno e tragarudare il contenimento dell'ingombro massimo del riempimento correlato ad una più precisa quantificazione delle necessità di traffici portuali, tenuto conto anche delle contestuali indicazioni di aree a terra per lo stoccaggio e la lavorazione dei contenitori e dell'utilizzo di tecnologie di trasporto atte a minimizzare il tempo di stazionamento dei contenitori in banchina. Il radicamento avrebbe dovuto essere contenuto nei termini strettamente necessari alla realizzazione delle connessioni infrastrutturali e in particolare confinato su aree già oggi non utilizzate come fronte a mare di Vado Capo.

La realizzazione dell'opera pubblica, con finanziamento a carico di soggetti privati, ai sensi dell'art. 37bis e seguenti della L. 109/94 e ss.mm. e ii., fu inserita dall'Autorità Portuale di Savona nel proprio Piano Triennale delle Opere, approvato con delibera n. 117 del 28 ottobre 2005. La stessa Autorità Portuale attivò quindi una procedura di *project financing* ai sensi dell'art. 153 del codice degli appalti per la realizzazione di una piattaforma multifunzionale nella rada di Vado Ligure, ottenendo una proposta su cui si è espressa ai sensi dell'art. 154, ritenendola di pubblico interesse e individuando quindi l'A.T.I. proponente Maersk - Grandi Lavori Fincosit - Technital quale soggetto promotore.

Nel maggio del 2007 l'Autorità Portuale di Savona richiese al Settore VIA della Regione Liguria un **parere di prefattibilità ambientale** al fine di individuare, preliminarmente all'Accordo di programma richiesto dalla DCR 22/2005, eventuali maggiori approfondimenti da condurre per la procedura di VIA regionale sul successivo progetto definitivo.

La Regione fornì pertanto il parere favorevole di prefattibilità ambientale n. 136/216 del 5 giugno 2007 con il quale precisò che: (i) la VIA avrebbe dovuto includere o essere successiva all'approvazione dei progetti di prolungamento del molo della diga foranea, di riassetto del litorale da Vado a Zinola e della viabilità di accesso alla Piattaforma in sottopasso all'Aurelia; (ii) la SIA avrebbe dovuto esaminare l'impatto complessivo delle opere tenendo in considerazione la direzione prevalente del trasporto solido in prossimità della foce del T. Quiliano, la portata solida di quest'ultimo, indicando un piano di monitoraggio e la proposta di eventuali interventi di mitigazione; (iii) la caratterizzazione dei sedimenti oggetto di dragaggio avrebbe dovuto essere conforme a quanto stabilito dalla D.G.R. 955/06; (iv) avrebbe dovuto essere inclusa l'analisi di rischio con particolare riferimento alla qualità chimica dei sedimenti e alla tutela dal rischio sanitario dei lavoratori nella fase di cantiere; (v) avrebbe dovuto essere presentato il piano di monitoraggio delle attività di dragaggio, con particolare riferimento al controllo della dispersione dei sedimenti; (vi) si sarebbero dovuti fornire i risultati dell'indagine conoscitiva finalizzata alla individuazione geografica ed alla caratterizzazione biologica dei popolamenti coralligeni presenti al largo della diga del porto di Vado, secondo quanto preliminarmente concordato con il Settore Ecosistema Costiero della Regione Liguria; (vii) si sarebbe dovuto quantificare il grado di influenza del previsto prolungamento del molo della diga foranea in fase di cantierizzazione, soprattutto in relazione alla dispersione dei sedimenti durante il dragaggio e le operazioni di bonifica geotecnica; (viii) sarebbe stato necessario predisporre un protocollo per la manutenzione delle opere di isolamento dai vapori (resine) e una procedura di autorizzazione per le opere in sotterraneo interferenti con i sedimenti contaminati; (ix) analizzare in dettaglio gli impatti sul clima acustico e sulla qualità dell'aria legati alla movimentazione delle merci, prendendo in esame la rete infrastrutturale esistente, in realizzazione e in previsione e mettendo in luce ogni possibile intervento per la mitigazione e la compensazione degli stessi; (x) dettagliare la cantierizzazione dell'opera, prevedendone gli impatti sulle aree limitrofe a terra e progettando gli interventi di mitigazione; (xi) esplicitare analisi delle tecniche di bonifica geotecnica sia in relazione alla stabilità dell'opera sia in merito al relativo impatto in termini di movimentazione dei sedimenti inquinati, e consumo e trasporto di materie prime, prevedendo le opportune verifiche di tipo geotecnico che prendessero in considerazione gli effetti di un sisma sulla stabilità delle opere (anche in merito al potenziale rischio di liquefazione dei sedimenti); (xii) fornire il bilancio dei materiali, eventuali

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/4/2016

(Dott. Luca Jacopi)

06 DIC. 2016

tempi secondo un cronoprogramma definito e tenendo conto che, in linea generale, si sarebbe dovuto limitare al minimo il ricorso a cave massimizzando l'utilizzo di terre e rocce da scavo di risulta da cantieri in aree limitrofe; (xiii) uno studio per illustrare approfonditamente quanto indicato nella nota dell'Autorità Portuale n. 5020 del 31 maggio 2007, in merito alla giustificazione dell'opera.

L'analisi di prefattibilità ambientale confluì tra i documenti propedeutici all'Accordo di programma siglato il 15 settembre 2008. Quest'ultimo tenne conto tra l'altro, (i) delle opere previste dal Piano nel comprensorio portuale di Vado Ligure (piastra multifunzionale e opere di riordino urbano e potenziamento portuale), (ii) del concorso di progettazione che l'Autorità Portuale ed il Comune avevano nel frattempo promosso per la definizione del Master Plan per la riqualificazione della fascia costiera, (iii) dello studio di fattibilità condotto dall'Autorità Portuale per il collegamento degli impianti portuali con il sistema autostradale (nuovo casello e svincolo in località Bossarino), (iv) di due Schemi di Assetto Urbanistico (SAU) predisposti dal Comune sulla base dell'assetto definito nel Master Plan, riguardanti le aree del fronte urbano portuale e la sistemazione idraulica del Torrente Segno, (v) della procedura di individuazione del soggetto interessato alla costruzione della piastra e dalla gestione dei terminal contenitori, (vi) della Deliberazione della Giunta Regionale n° 997 del 7 Agosto 2007, recante l'assenso ai contenuti dei SAU di cui sopra, ed (vii) dell'esito della Conferenza Istruttoria del 13 Novembre 2007, in cui fu presentata la necessità di ridimensionamento della piastra multifunzionale e la necessità di realizzare il nuovo asse viario portuale, atto a collegare la piastra con il sistema viario territoriale, in sovrappasso alla Via Aurelia invece che in sottopasso.

L'Accordo di Programma, dunque, si diede carico di garantire una coordinata realizzazione dei seguenti interventi (Articolo 3): (i) la nuova piastra multifunzionale, che in sede di progetto definitivo avrebbe dovuto essere ridimensionata, prevedendo una diminuzione del radicamento, una rotazione verso levante ed una riduzione dell'area destinata alle rinfuse, per una superficie complessiva di 210.700 mq; (ii) la demolizione degli esistenti pontili utilizzati per lo sbarco dei prodotti carboniferi e petroliferi e radicale riorganizzazione territoriale, tramite spostamento della rete degli oleodotti e del nastro trasportatore del carbone, da sistemare ovvero inglobare nel viadotto di cui al punto successivo; (iii) un nuovo asse viario portuale, da realizzarsi in sovrappasso all'Aurelia, al fine di permettere la riduzione di cui al punto precedente, che interessa anche aree edificate e la cui consistenza avrebbe dovuto trasferirsi in ambiti più idonei e qualificati; (iv) il collegamento della piastra con il sistema viario territoriale e con l'area retrostante, in cui si prevedevano conseguenti trasformazioni atte a ricavare idonei spazi utili alla realizzazione del nuovo parco ferroviario di scambio strada/rotaia e del nuovo varco doganale; (v) un idoneo sistema di ricambio delle acque da realizzarsi in prossimità della radice della piastra, attuabile grazie alla previsione della viabilità in sovrappasso di cui al precedente punto; (vi) un nuovo parco ferroviario destinato alle operazioni di caricamento/scaricamento treni, che verrebbe dotato di efficace barriera acustica a protezione dell'abitato di Porto Vado, in merito al quale fu individuata come soluzione tecnologica ottimale quella denominata Metrocargo®, di cui, si prevedeva entro il 2008 un prototipo per verificarne la fattibilità e l'efficacia; (vii) la riqualificazione della zona fronte mare di Vado Ligure, compresa tra la foce del Torrente Segno e il previsto radicamento della piastra, secondo il progetto dello Schema di Assetto Urbanistico (comparto D1, D2 e D3); (viii) la riqualificazione della zona fronte mare di Vado Ligure e Porto Vado, compresa tra il radicamento della piastra ed i giardini esistenti in località Porto Vado, secondo il progetto dello Schema di Assetto Urbanistico (comparto B e C), con l'assegnazione al Comune di Vado Ligure dell'arenile tra la piastra ed il terminal traghetti (Corsica Ferries - Sardinia Ferries) a funzioni pubbliche; (ix) il trasferimento concertato delle abitazioni esistenti in località Gheia, realizzabile secondo le revisioni contenute nel relativo SAU, avente ad oggetto, tra l'altro, il recepimento della soluzione progettuale concernente la sistemazione idraulica del Torrente Segno nell'alveo attuale, confermando il percorso idrografico del Torrente stesso ed il conseguente riutilizzo ai fini infrastrutturali viari delle aree precedentemente asservite al progetto di rinalveazione; (x) la sistemazione idraulica del Torrente Segno ed in particolare l'esecuzione del primo lotto dell'intervento consistente nella rimozione dall'alveo delle condotte di prodotti petroliferi e chimici e con il trasferimento delle stesse in un canale eventualmente ispezionabile realizzato lungo un nuovo percorso; (xi) il trasferimento delle rinfuse minerali sull'impianto di Savona, ad eccezione di quanto diretto alla centrale termoelettrica di Vado Ligure, con correlativa dismissione del parco di stoccaggio carbone nel comune di Vado Ligure e demolizione dell'attuale nastro trasportatore aereo nel tratto in sovrappasso all'Aurelia; (xii) un nuovo svincolo di accesso all'Autostrada dei Fiori A10 in località Rio Cosciari; (xiii) la protezione acustica delle infrastrutture viarie di collegamento fra il porto ed il nuovo svincolo, compreso il tratto di Aurelia-bis, nonché del raccordo ferroviario nelle tratte in adiacenza all'abitato.

L'Accordo richiede, infine, che la VIA della piastra dovesse includere i progetti preliminari del comparto D e della viabilità di accesso in sovrappasso all'Aurelia, oltre che un inquadramento generale del progetto di prolungamento del molo della attuale diga foranea (così come previsto nel Piano Regolatore Portuale). I predetti progetti, quando sviluppati a livello definitivo, avrebbero dovuto essere approvati con procedura di intesa tra Stato e Regione sotto gli aspetti urbanistici, paesistici e territoriali, anche in forma separata, tenuto conto delle procedure del previsto concorso di progettazione.

Il solo progetto relativo al prolungamento della diga foranea avrebbe dovuto essere sottoposto successivamente a procedura di screening con particolare riferimento agli effetti sul litorale da Vado a Zinola che, per quanto già testati a livello di Piano Regolatore Portuale, devono essere approfonditi tenendo conto degli apporti solidi del Torrente Segno e del Torrente Quiliano.

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016

(Dott. Luca Tacopi)



Propedeuticamente alla VIA, il Proponente richiese al Settore VIA della Regione Liguria l'avvio della **procedura prevista all'art. 21 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.** finalizzata alla definizione dei contenuti del SIA (136/216b), al termine della quale visti gli esiti delle riunioni tenutesi nelle date 8 marzo 2008, 8 maggio 2008, 29 maggio 2008 e 5 giugno 2008, ed esaminati l'indice del SIA e le specifiche tecniche trasmesse dalla Società Technital (responsabile della redazione del SIA), il Settore VIA confermò con l'esclusione di parte del punto (i) delle conclusioni, laddove si prescriveva che "la VIA dovrà includere o essere successiva all'approvazione dei progetti di prolungamento del molo della diga foranea, di riassetto del litorale da Vado a Zinola e della viabilità di accesso alla Piattaforma in sottopasso all'Aurelia".

A tale proposito, infatti, accettata l'impossibilità di prevedere nel dettaglio gli effetti alla scala locale che il parziale prolungamento della diga foranea e la piattaforma avrebbero potuto eventualmente indurre sul litorale, si ritenne che le opere di riassetto dello stesso avrebbero potuto essere progettate e valutate sotto il profilo della sostenibilità ambientale, solo a seguito dell'esecuzione degli interventi e di un prolungato periodo di monitoraggio.

Sotto tale profilo, pertanto, si prescrisse che lo SIA per la Piattaforma dovesse essere comprensivo di un Piano di Monitoraggio del litorale che consentisse di individuare gli eventuali effetti prodotti dalle opere e sviluppare con la massima tempestività gli indispensabili interventi di mitigazione e compensazione. Sempre in relazione al punto (i), inoltre, si ritenne opportuno che il SIA dettagliasse le motivazioni tecniche che hanno condotto a proporre il sovrappasso all'Aurelia e la modifica del radicamento della piattaforma rispetto al disegno di Piano Regolatore, mettendo a confronto le due soluzioni ed evidenziandone i vantaggi e gli svantaggi soprattutto sotto il profilo ambientale.

La **VIA sul progetto definitivo**, attivata nell'aprile del 2009 si è conclusa con DGR 1118 del 6 agosto 2009 che ha dichiarato l'intervento ambientalmente positivo prescrivendo che: (i) il progetto definitivo dovesse essere modificato, anche a scapito di un modesto ampliamento del radicamento a terra della piattaforma, prevedendo: (a) in ottemperanza a quanto contenuto nel Decreto Ministeriale DSA/2005/1 0230 di VIA Nazionale del Piano Regolatore Portuale di Savona, una viabilità in sottopasso, (b) una rotazione della piastra compatibile con una significativa riduzione del materiale dragato (non inferiore al 50% di quanto prodotto dalla rotazione imposta nel progetto definitivo) e (c) il mantenimento degli attuali scali petroliferi nella fase di cantierizzazione, senza ricorrere ad accosti temporanei, conformemente al Progetto Preliminare; (ii) la zona di radicamento dovesse essere riprogettata prevedendo interventi di mitigazione e compensazione finalizzati alla riqualificazione dell'area e al mascheramento della piattaforma, da concordare con i competenti uffici regionali e la Sovrintendenza per i beni archeologici e paesaggistici della Liguria; (iii) il Proponente si dovesse fare carico di integrare il sistema di monitoraggio dell'aria installando e mantenendo operativa un'ulteriore centralina di rilevazione della qualità dell'aria da posizionare in accordo con il Dipartimento ARPAL di Savona e il Comune di Vado Ligure in area urbana influenzata dal traffico indotto dall'attività portuale (a ponente dell'attuale centralina della Provincia), utilizzando i risultati del monitoraggio per la progressiva riduzione delle emissioni, in particolare delle navi in stazionamento, secondo le indicazioni dell'Accordo di Programma; (iv) i trattori operanti il collegamento tra piattaforma e scalo ferroviario dovessero essere ad alimentazione elettrica. In alternativa, il carico inquinante prodotto dai nuovi trattori avrebbe potuto essere compensato riconvertendo ad elettrico un equivalente quantitativo di mezzi diesel operanti già oggi nell'area portuale di Vado ligure (ad esempio elettrificando la linea ferroviaria o agendo con sistemi di abbattimento delle emissioni delle navi in sosta). In ogni caso, il Proponente avrebbe dovuto garantire a regime contributi di emissioni totali annue in ossidi di azoto, biossido di zolfo e polveri sottili di incidenza non superiore rispettivamente al 50 %, 40% e 20% di quanto indicato per il 2005 dall'inventario regionale; (v) dovesse essere associato al monitoraggio diretto dei solidi sospesi anche un modello idrodinamico e dispersivo dell'area compresa tra il porto di Savona e l'area marina protetta di Bergeggi in grado di fornire scenari predittivi correlati con le previsioni meteo su breve scala temporale; tale strumento dovrà essere utilizzato, in maniera integrata con le misure dirette, al fine di escludere dal periodo di attività di dragaggio le finestre temporali maggiormente problematiche; (vi) dovesse essere realizzata un'attività di monitoraggio naturalistico finalizzato alla caratterizzazione dei popolamenti coralligeni compresi tra l'Isola di Bergeggi e la diga foranea di Vado, comprensiva di rilievo morfologico dei fondali e caratterizzazione bionomica; i rilievi avrebbero dovuto riguardare una campagna di bianco, una campagna durante i lavori ed una campagna a fine lavori di dragaggio e continuati per almeno ulteriori anni 5 (dalla data di operatività della piattaforma); (vii) il piano di monitoraggio ai sensi della D.G.R. 1793/2005 avrebbe dovuto essere prodotto e concordato con gli Uffici Regionali competenti, in sede di progetto esecutivo. Questo doveva partire all'inizio dei lavori di costruzione della piattaforma e protrarsi per almeno 5 anni dopo la fine dei lavori. In relazione ai risultati delle campagne di monitoraggio avrebbero dovuto essere poste in atto azioni di mitigazione nei tratti in cui fossero state documentate erosioni anche localizzate della spiaggia emersa e sommersa e, alla fine del periodo di monitoraggio, avrebbe dovuto essere redatto un programma di manutenzione a regime delle spiagge. Qualora il precedente punto (i) non fosse stato attuabile, poiché ritenuto in contrasto con il citato Accordo di Programma, il parere di VIA veniva condizionato all'espressione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in ordine alla non sostanzialità delle modifiche progettuali legate alla rotazione della piattaforma e al collegamento in sottopasso rispetto al Piano Regolatore Portuale sottoposto a VIA Nazionale e approvato con DCR 22/05.

Da ultimo, non ravvisando condizioni ostative in merito, si evidenziò come l'utilizzo di parte del comparto D per l'utilizzo del dragaggio come riempimento dovesse essere condizionato all'approvazione dei progetti delle opere specifiche. Qualora tali opere non avessero potuto accogliere i dragaggi, gli stessi avrebbero dovuto trovare collocazione all'interno del

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016   
(Dott. Luca Iacopi)



SETTORE TERRITORIO  
E SVILUPPO SOSTENIBILE  
F. ...  
(Dott. Vincenzo Tarascio)

radicamento della piattaforma, conformemente a quanto previsto dal Progetto Preliminare. Collocazioni alternative avrebbero costituito variante sostanziale al presente parere di VIA.

L'Autorità Portuale di Savona richiese (i) l'annullamento della prescrizione relativa alla viabilità in sovrappasso precisando, inoltre, che la rotazione richiesta non avrebbe consentito di mantenere in funzione il pontile ESSO durante la cantierizzazione, (ii) il rinvio della prescrizione circa il radicamento della piattaforma al momento di valutazione del progetto di Sovrappasso. Confermava altresì che tutti i dragaggi sarebbero stati confinati in area D e nei cassoni e precisava che la rotazione della piattaforma ed il mantenimento delle attività petrolifere senza ricorrere ad un accosto temporaneo non avrebbero consentito una significativa riduzione del volume dei dragaggi.

Contestualmente la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria fornì parere positivo sull'accessibilità in sovrappasso alla Piattaforma, richiedendo " ... un'armonizzazione in un disegno complessivo dotato di valenze architettoniche e paesaggistiche delle due suddette opere ... con il territorio collinoso retrostante ... ".

Il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare con nota 6834 del 10 marzo 2010, anche alla luce del parere della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria, precisò che il progetto della piattaforma era già stato valutato positivamente con prescrizioni nell'ambito del progetto della variante di PRP del Porto di Savona e che le modifiche apportate al progetto, rispondendo a quanto prescritto dal Decreto di VIA sul Piano, non avrebbero necessitato di una nuova procedura di VIA, rinviando la verifica di assoggettabilità del progetto di cantierizzazione alla Regione Liguria.

Nel marzo del 2010, la Giunta Regionale, anche sulla base del parere del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio sezione per la Valutazione d'Impatto Ambientale, (i) ritenne revocabile la prescrizione relativa alla viabilità di accesso alla piattaforma, rinviando la verifica della conformità al Piano Regolatore Portuale alla conferenza dei servizi di approvazione del progetto definitivo della Piattaforma, (ii) riscontrò l'ottemperanza alle condizioni e prescrizioni della DGR 1118/09, rinviando ai pareri degli Uffici regionali competenti e della Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici della Regione Liguria per la puntuale verifica dell'attuazione della prescrizione sul radicamento in sede di autorizzazione paesaggistica per l'approvazione del Progetto definitivo della Piattaforma.

L'iter del progetto definitivo è poi proseguito con la Conferenza dei Servizi, l'esame del RINA, il passaggio presso il Consiglio Superiore dei LL.PP. e l'approvazione con Decreto del presidente dell'Autorità Portuale n° 65 del 14 Novembre 2011.

In data 18 Luglio 2011 il soggetto promotore ha trasmesso alla Regione la richiesta di istanza di autorizzazione al dragaggio ai sensi della Deliberazione della Giunta Regionale n° 955 del 15 Settembre 2006 e ss.ms.ii. da svolgersi nell'ambito delle attività del campo prove previsto nel Progetto Definitivo e nello SIA autorizzata con Decreto n° 3162 del 14 Novembre 2011.

In data 2 Ottobre 2012, il soggetto promotore ha comunicato alla Regione e all'ARPAL, l'avvio delle attività di costruzione, nel rispetto delle tempistiche di elaborazione progressiva del Progetto Esecutivo.

**Variazioni della struttura di conterminazione della cassa di colmata** (anticipazione del Comparto D3 dello Schema di Assetto urbanistico del Comune di Vado Ligure) per il contenimento del materiale proveniente dai dragaggi e la **variazione della modalità costruttive per il rinforzo dei terreni di fondazione** sono state ritenute dal Comitato Tecnico regionale di tipo strutturale, incidenti solo marginalmente sulla cantierizzazione delle opere e non sostanziali sotto il profilo dell'impatto ambientale (DGR n. 140 del 15 febbraio 2013).

La progettazione esecutiva del **Cantiere costruzioni cassoni**, prevedendo la realizzazione di un imponente scanno in prossimità della Diga foranea, è invece stata ritenuta una modifica sostanziale da assoggettare a verifica screening.

Il Decreto 3927 del 9 ottobre 2013 ha concluso il procedimento con l'esclusione dalla VIA con le prescrizioni che: (i) lo scanno dovesse essere realizzato mediante i pontoni utilizzati nel riempimento dell'area a terra della piattaforma senza incremento delle quantità giornaliere complessive sversate a mare rispetto al progetto della Piattaforma sottoposto a VIA; (ii) l'approvvigionamento del materiale dovesse essere esclusivamente da cave o interventi di scavo in Provincia di Savona; (iii) il materiale di cava utilizzato nello scanno non dovesse superare il 25% dell'intero quantitativo necessario per la costruzione dello stesso; (iv) il progetto dovesse contenere un disciplinare tecnico dei materiali che, sulla base della relazione geotecnica, definisse le classi granulometriche idonee per lo scanno secondo CNR UNI 10006, tenuto presente che la frazione fine non avrebbe dovuto eccedere in alcun caso l'8%; (v) il Proponente dovesse presentare un piano di campionamento dei materiali conforme alla normativa vigente in materia di ripascimenti e il materiale dovesse rispettare le CSC di colonna A della parte quarta del D.lgs. 152/06, essere privo di amianto, calcestruzzo, bentonite, polivinilcloruro (PVC), vetroresina, miscele cementizie e additivi per scavo meccanizzato. Sono stati ritenuti accettati materiali contenenti naturalmente As, Cr, Ni, Pb, Cu e Zn in concentrazioni eccedenti le CSC di colonna A della parte quarta del D.lgs. 152/06 purché inferiori a quanto stabilito dalla Regione Liguria per l'Unità Fisiografica di riferimento. L'eventuale utilizzo di "pietre verdi" è stato ammesso solo a valle dell'approvazione da parte della Regione Liguria, previo il parere di ASL ed ARPAL, di un protocollo di gestione che: (a) definisse le modalità di caratterizzazione, trasporto, immersione, confinamento dei materiali contenenti amianto, (b) garantisse che il materiale utilizzato rispettasse le CSC di colonna A della parte quarta del D.Lgs. 152/06, tenuto conto dell'incertezza legata alla metodica utilizzata in laboratorio, (c) garantisse l'assenza di dispersione nell'ambiente di fibra di amianto nelle fasi di trasporto ed immersione, (d) preveda il completo confinamento del materiale contenente amianto, (e) definisse il Piano di monitoraggio per il controllo della presenza di amianto nelle acque marine e in aria.

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/4/2016  
(Dott. Luca Iadopi)







Una seconda procedura di screening è stata attivata per l'estensione verso mare dell'area di rilevato di circa 50 m rispetto alla posizione da definitivo per tenere conto di una differente esigenza di distribuzione dell'erogazione di corrente e per l'introduzione della **struttura di sostegno lungo il lato nord est con sistemazione di cassoni pieni a celle in testata della piattaforma** al fine di garantire una maggiore stabilità della struttura rispetto al moto ondoso. Come già anticipato in premessa, il Decreto 4604 del 20 novembre 2013 ha rinviato a VIA tali modifiche progettuali riconoscendo potenziali ripercussioni negative delle varianti sulla circolazione delle acque marine e sul litorale.

Il suddetto Decreto prescrive che: (i) lo Studio d'Impatto Ambientale dovrà stimare gli impatti generati dalle opere così come modificate dalle varianti in oggetto, tenendo conto dello stato di attuazione delle opere previste dall'Accordo di Programma. In alternativa, lo SIA potrà stimare gli impatti collegati agli scenari prefigurabili sulla base delle modalità di attuazione delle opere previste dall'Accordo di Programma, secondo un cronoprogramma definito in sede di Collegio di Vigilanza dalle istituzioni firmatarie dell'accordo stesso; (ii) il progetto dovrà quantificare i volumi aggiuntivi di materiale conferito per il riempimento dell'ampliamento dell'area a terra e per i nuovi cassoni e lo SIA dovrà stimare gli eventuali effetti prodotti sulla qualità dell'aria e sul rumore per effetto dei transiti di mezzi, indicando le necessarie mitigazioni e le eventuali compensazioni, tenuto conto anche delle altre varianti apportate nel passaggio dal progetto definitivo all'esecutivo, (iii) dovrà essere quantificato il consumo di risorse naturali, in particolare le materie prime per calcestruzzo e riempimenti, (iv) il progetto esecutivo, infine, dovrà contenere fotoinserimenti atti a poter apprezzare le eventuali differenze tra il progetto definitivo e la proposta variante di livello esecutivo.

Una nuova procedura di VIA regionale è stata attivata in data 12 novembre 2014 per la variante al progetto definitivo della piattaforma multipurpose di Vado Ligure al fine della sostituzione dei cassoni sotto la banchina TRI e dell'avanzamento di circa 60 metri dell'area a terra. Essa prevedeva modifiche alla parte della piattaforma in rilevato e alla struttura in cassoni al di sotto della banchina TRI, con effetti che riguardavano prevalentemente il comparto marino costiero nonché alcune modifiche alla cantierizzazione dell'opera fra cui un incremento dei materiali destinati al riempimento.

I pareri delle strutture regionali competenti per i comparti ambientali potenzialmente impattati, sono stati tutti sostanzialmente favorevoli all'intervento, salvo la richiesta di alcuni approfondimenti relativamente alla disponibilità di cave per l'approvvigionamento dei materiali inerti.

Le varianti proposte al progetto definitivo comportavano una moderata accentuazione della rotazione della spiaggia compresa tra la foce del Segno e la foce del Quiliano, che è stata ritenuta gestibile con interventi di mitigazione.

L'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale ha tuttavia portato a confermare il prevalere degli effetti sulle spiagge limitrofe alla piattaforma non tanto in relazione alla realizzazione della stessa quanto semmai per effetto di opere previste dall'accordo di programma e connesse alla piattaforma, quali il prolungamento della diga foranea di Vado e la costruzione della darsena turistica o di eventuali altre opere di contenimento (pennello) in prossimità della foce del torrente Segno.

La variante ha ottenuto parere positivo di compatibilità ambientale con le prescrizioni stabilite nel parere del Comitato Tecnico regionale, sezione per la VIA, del 4 marzo 2015, vale a dire: a) il materiale utilizzato nell'ampliamento del riempimento, analogamente a quanto prescritto per la restante parte della piattaforma in rilevato, potrà derivare da cava per una percentuale non superiore al 25%; b) tale materiale dovrà essere trasportato al cantiere di Vado preferenzialmente via mare; c) la centralina di monitoraggio della qualità dell'aria prevista dalla DGR 1118/09 dovrà entrare in funzione entro il 31 dicembre 2015 e i dati raccolti dovranno essere disponibili in tempo reale sulla piattaforma web già utilizzata per gli altri monitoraggi ambientali; d) il Piano di Monitoraggio della componente litorale dovrà essere aggiornato in accordo con il Settore Ecosistema Marino costiero e ciclo integrato delle acque, al fine di individuare e inserire nell'Accordo di programma eventuali clausole di garanzia in carico al Proponente o all'Autorità portuale per la tutela della spiaggia; e) tutte le banchine della piattaforma dovranno essere predisposte con sistemi di elettrificazione delle navi in sosta e i tractor trailers dovranno essere elettrificati.

Rinviando al Collegio di vigilanza dell'Accordo di programma del 15 settembre 2008 l'individuazione dei tempi, delle modalità e delle competenze per l'attuazione delle opere previste nell'accordo, è stato inoltre prescritto che l'entrata in esercizio della piattaforma fosse condizionata almeno a: a) l'operatività del nuovo casello autostradale; b) la messa in atto del sistema complessivo di gestione delle operazioni rispondente ai più moderni sistemi di certificazione ambientale (ISO 14001 e EMAS); c) l'azionamento elettrico dei sistemi di carico scarico dei treni presso il Parco Ferroviario e l'individuazione di una soluzione di copertura del Parco medesimo; d) l'avvenuto spostamento del traffico carbone, con esclusione di quello necessario al funzionamento della centrale termoelettrica; e) l'avvenuto trasferimento concertato dei residenti negli edifici delle "case Gheia"; f) la ricollocazione delle condotte dei prodotti petroliferi.

Con il provvedimento richiamato è stato inoltre stabilito che l'eventuale attivazione del procedimento di VIA sul progetto definitivo del prolungamento della diga o di modifiche alle opere foranee collegabili alla funzionalità della piattaforma dovesse tenere conto: a) della verifica in sede di collegio di vigilanza circa la sussistenza delle condizioni per l'attuazione delle opere previste dall'Accordo di programma in tempi compatibili con l'entrata in esercizio del terminal contenitori; b) dell'adeguamento dell'accordo di programma per tenere conto di: (i) clausole di garanzia per la spiaggia e (ii) dell'attuazione in tempi compatibili con l'entrata in esercizio della Piattaforma di misure e interventi che consentano di compensare efficacemente

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016 *Luca Jacopi*  
(Dott. Luca Jacopi)

*M* 03 DIC. 2016

*[Handwritten signature]*

il carico emissivo aggiuntivo prodotto dalla nuova infrastruttura, riducendo le emissioni determinate complessivamente dalle attività portuali e dalle navi in porto già in allora presenti, superando la prescrizione di cui alla DGR n. 1118/09.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La piastra multifunzionale presenta una superficie complessiva di 211.000 mq ed è composta da una zona rettangolare lato mare di dimensioni di 290 m per 700 m e di un radicamento a terra di forma approssimativamente trapezia con dimensione minima lato terra di circa 95 m.

Essa è destinata a ospitare un nuovo terminal container con capacità annua di 720.000 TEUs (lato SE) e la ricollocazione delle attività di scarico e movimentazione di prodotti petroliferi (lato N) e di rinfuse (lato corto piattaforma o NE). I fondali, ai piedi delle banchine, hanno profondità superiori a -12 m.

Il progetto della piattaforma, precedente alla variante di cui trattasi, si componeva di una sezione estesa circa 10,5 ha costituita da un riempimento in terra, conterminato e sostenuto da: (i) 250 m di rilevato, rivestito in scogliera, in corrispondenza della spiaggia di Porto Vado, (ii) cassoni cellulari (banchina del terminal container), (iii) muro in cemento armato su rilevato lungo il lato NW.

Le necessità di bonifica legate alle scadenti caratteristiche geotecniche delle sabbie e dei limi marini è stata affrontata con la messa in opera di uno strato di materiale granulare di circa 3 m o con una precarica.

La valutazione d'impatto ambientale della prima variante, che prevedeva l'estensione del terrapieno di altri 50 metri, si è conclusa positivamente con prescrizioni con la DGR n. 254 del 27 marzo 2015.

L'attuale variante al progetto prevede essenzialmente due (2) varianti principali rispetto al progetto originariamente approvato:

- Variante tutta a terrapieno della piattaforma multifunzionale;
- Realizzazione della I fase della nuova diga foranea.

A seguito dell'introduzione delle suddette varianti, oltre al programma dei lavori, subiranno modifiche le attività relative alla movimentazione dei materiali, ai dragaggi dei fondali ed alla loro protezione (la protezione con materassi di calcestruzzo e pietrame non sarà realizzata sui fondali sotto la piattaforma ma solo in prossimità delle strutture delle banchine).

Sono inoltre previste le seguenti varianti minori:

- Strutture di mascheramento della visuale
- Edificio amministrativo
- Sistema di captazione delle acque meteoriche
- Pavimentazioni e finiture speciali
- Ottimizzazione generale del layout della piastra
- Nastro trasportatore e edifici del terminal rinfuse

#### Variante piattaforma multifunzionale

La nuova sistemazione prevede la realizzazione di una cinturazione globale della piattaforma costituita da cassoni cellulari con uno sviluppo totale di circa 1310 m, a differenza della conformazione precedente che prevedeva un'area a giorno confinata sul lato di nord est da una struttura di sostegno continua (cassoni di testata), collegata a ponente con la nuova scogliera (come da progetto approvato) e a levante con la cassa di colmata. Inoltre è previsto il riempimento interno fino alla quota +4.50 m s.l.m., analogamente al terrapieno già approvato. Quest'ultimo intervento comporterà la movimentazione di materiali (con un aumento del 20% di materiale proveniente da cava e del 75% di materiali di recupero (terre e rocce da scavo da PUT di Aurelia bis, Nodo di Genova (RFI), Scolmatore Ferregiano, messa in sicurezza del Bisagno, oltre a scarti di cave di granito provenienti dalla Sardegna).

Saranno complessivamente dragati e movimentati circa 386.228 m<sup>3</sup> (contro i 395.000 della precedente variante) di sedimenti, saranno movimentati poco meno di 5 milioni di m<sup>3</sup> (contro i poco più di 2 milioni di m<sup>3</sup> della precedente variante) di materiale di cava o di recupero e circa 143.000 m<sup>3</sup> (contro i 306.000 m<sup>3</sup> della precedente variante) di calcestruzzo (esclusi i cassoni e le travi, le predelle e gli edifici).


E' prevista la predisposizione di tutte le banchine con sistemi di elettrificazione delle navi in sosta (cold ironing), mediante la realizzazione di numero 11 (undici) pozzetti in grado di ospitare in futuro l'elemento tecnologico necessario nonché, all'interno dell'edificio "A" che ospita tutte le cabine elettriche, uno spazio dedicabile alla trasformazione di tensione e frequenza.

Il trasporto del materiale avverrà quasi integralmente con trasporto via mare.

#### Realizzazione della I fase del nuovo molo foraneo

La prima fase del nuovo molo foraneo prevede uno sviluppo pari a 470 m (+230m per diga da PRP) con la realizzazione di uno scanno d'imbasamento dei cassoni cellulari in pietrame e massi naturali fino a 1-3 ton. I cassoni cellulari proverranno nel numero di tredici (13) dal salpamento del molo esistente e nel numero di due (2) saranno realizzati ex novo i c.a.. Il tratto di collegamento con il molo esistente (sviluppo 100 m), sarà realizzato in scogliera con massi naturali e tetrapodi da 6,3 metri cubi, appoggiandosi ai cassoni per ridurre la riflessione delle onde ed i relativi carichi indotti.

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/4/2016   
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO





**QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

**a) ARIA**

Sono state sviluppate analisi modellistiche sulla qualità dell'aria per aggiornare gli impatti stimabili, sia in fase di realizzazione che di esercizio. E' stata aggiornata la base dati di riferimento, per i parametri meteorologici e per le misure di qualità derivate dal monitoraggio ante operam e dai dati ARPAL. Sono stati inclusi, per la fase di realizzazione, nuovi cantieri (I fase della diga foranea). Nel modello sono inoltre confluiti i valori di fondo a cui sommare i contributi di emissioni provenienti dalla piattaforma.

Dall'analisi dei dati di concentrazione puntuali stimati con il modello previsionale, i valori di concentrazione degli inquinanti indagati risultano al di sotto dei limiti previsti dalla normativa di settore. In particolare per il particolato fine PM10 la media giornaliera è di circa 29,7 microgrammi/m<sup>3</sup> con un valore di fondo di 22 microgrammi/m<sup>3</sup> e di circa 25,2 microgrammi/m<sup>3</sup> per il valore medio annuo. Per il parametro PM2,5, il valor massimo è stimato in 16,3 microgrammi/m<sup>3</sup> per il valore medio annuo, con valore di fondo pari a 14,0 microgrammi/m<sup>3</sup>. Per il parametro NO<sub>2</sub>, il valore massimo stimato è pari a 66,9 microgrammi/m<sup>3</sup> (valore medio orario) e il valore medio annuo pari a 34,2 microgrammi/m<sup>3</sup>, con valore di fondo pari a 32,4 microgrammi/m<sup>3</sup>.

Per le fasi 5 e 6 del cronoprogramma sono previsti un maggior numero di viaggi/giorno, pari rispettivamente a 213 e 214, con un leggero aumento delle emissioni in atmosfera, sempre al di sotto dei limiti di legge.

L'estensione verso mare dell'area in rilevato, da realizzare con un approvvigionamento dei materiali che avverrà prevalentemente via mare, comporta la movimentazione di un maggior quantitativo totale di inerti e materie prime rispetto a quanto previsto in sede della precedente variante progettuale.

**b) LITORALI**

Per la descrizione dello studio effettuato dal proponente si rimanda agli elaborati progettuali. Lo studio può essere ritenuto adeguato e rispondente alle necessità dello studio di impatto ambientale tenendo ben presenti i limiti della modellazione matematica legati alla mancanza di dati ed alla oggettiva difficoltà di modellare configurazioni particolari come la struttura su pali. Le semplificazioni assunte sono state comunque evidenziate e generalmente considerate in maniera cautelativa.

I risultati delle simulazioni evidenziano che la realizzazione della piattaforma come da variante indurrà una maggiore protezione dalle ondate provenienti da nord-est e, in misura minore da sud-est, del tratto di costa prospiciente la foce del torrente Segno. La conseguenza di tale protezione sarà una lieve accentuazione della rotazione della spiaggia. I volumi in gioco, calcolati attraverso modellazione morfodinamica, risultano esigui e facilmente gestibili nel tempo.

Tale effetto sarà comunque molto attenuato dal prolungamento della diga foranea previsto dalla Variante perché l'effetto di protezione sarebbe svolta dal prolungamento stesso.

La variazione di assetto del litorale dovrebbe limitarsi, in questa fase, alla spiaggia compresa tra la foce del Segno e la foce del Quiliano, perché il punto di divergenza dei drift (punto NEUTRO) sarebbe situato più o meno in corrispondenza della foce del Quiliano che costituirebbe il limite est della zona d'ombra indotta dalle nuove opere.

Le conseguenze di tale rotazione saranno un ulteriore avanzamento della spiaggia nel settore di ponente, verso la foce del Segno, ed un possibile arretramento della spiaggia nella zona dell'area camper (a ponente del pontile Tirreno Power), che potrebbe mettere in pericolo le strutture balneari e soprattutto la passeggiata a mare retrostante.


Le conseguenze di tale rotazione saranno sensibilmente diverse in funzione della presenza o meno della base nautica adiacente alla piattaforma in progetto. Infatti, il molo di sottoflutto della base nautica prevista dall'Accordo di Programma dovrebbe essere costruito in adiacenza alla foce del torrente Segno e costituire il punto di appoggio della spiaggia oggetto di queste considerazioni. E' chiaro che in assenza della base nautica il punto di appoggio della spiaggia stessa sarebbe costituito dal lato settentrionale della piattaforma, distante 300 m, con conseguenze pesanti sulla forma della spiaggia e soprattutto sui volumi necessari a ripristinare la falcatura di equilibrio, tali per cui probabilmente i tassi di erosione del lato di levante della cella potrebbero essere molto maggiori.

Occorre sottolineare che, a proposito di questa problematica, su indicazione del Comitato di Bacino della Regione Liguria, nel progetto di messa in sicurezza idraulica del torrente Segno è stata inserita la costruzione di un pennello radicato al terrapieno a ponente della spiaggia in oggetto (zona campo di basket), in maniera tale da limitare le problematiche di insabbiamento della foce del torrente dovute alla rotazione della spiaggia ed impedire l'avanzamento eccessivo della barra di foce.

Tale pennello, se costruito prima del termine delle opere oggetto di variante, potrebbe risolvere in maniera soddisfacente la problematica descritta.

Un impatto di gran lunga più importante, specialmente sul medio-lungo termine, è causato dal nuovo prolungamento e spostamento a mare della diga foranea previsto dal P.R.P. e dall'Accordo di Programma, che provocherà un'ulteriore migrazione verso levante del punto di divergenza della deriva litoranea netta (drift), accentuando ancora la rotazione della

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/11/2016   
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO



SETTORE TERRITORIO E AMBIENTALE

  
(Dott. Vincenzo Parise)

falcatura di spiaggia che, a questo punto, potrebbe interessare la spiaggia di Zinola-Fornaci. In questo caso, data la lunghezza della spiaggia, i volumi in gioco sarebbero assai maggiori e comporterebbero anche l'inclusione nella zona d'ombra indotta dalle opere foranee anche la foce del torrente Quiliano, che quindi alimenterebbe esclusivamente il litorale di ponete. Le conseguenze sulla spiaggia di Zinola-Fornaci, in particolare nel settore orientale, verso la foce del torrente Letimbro, potrebbero essere importanti e richiedere una revisione complessiva dell'assetto del litorale.

L'entità della rotazione e, di conseguenza, le azioni necessarie ad assicurare la gestione del problema, possono essere quantificate solo attraverso il monitoraggio della spiaggia emersa e sommersa previsto dal Piano di Monitoraggio già presentato in sede di approvazione del progetto definitivo.

Il Piano di Monitoraggio prevede il rilievo della linea di riva ed il rilievo batimetrico della spiaggia sommersa prima dell'inizio dei lavori di costruzione della piattaforma e si protrae fino ai 4 anni successivi alla fine della costruzione.

Sulla base dei dati rilevati prima dell'inizio dei lavori (momento zero) saranno effettuati i confronti necessari e stabilite le eventuali misure compensative.

Alla luce delle varianti proposte si richiede che il Piano di Monitoraggio sia aggiornato in accordo con lo Scrivente sulla base dei risultati dei rilievi già effettuati.

#### **c) ACQUA**

Per quanto riguarda la qualità delle acque le modifiche previste annullano la permeabilità della struttura: la modifica progettuale può dunque determinare una variazione dello scambio idrico tra la rada compresa tra il porto di Vado e la piattaforma in esame e l'ambiente marino esterno; una stima quantitativa di tale variazione è indispensabile ai fini di poter valutare la significatività dell'impatto sulla qualità delle acque.

Nell'ambito della precedente variante, che prevedeva una prima riduzione dell'area "a giorno" su pali (completamente scomparsa nell'attuale configurazione in esame), l'impatto potenziale di tale aspetto è stato valutato dal proponente attraverso un approccio modellistico che ha stimato le differenze dei campi di corrente e dei tempi di ricambio delle acque marine tra la configurazione originale e quella di progetto, con la valutazione di scenari dispersivi di traccianti.

Il SIA presentato ripete questo tipo di analisi applicandolo al nuovo scenario progettuale: i risultati mostrano che la configurazione della variante non presenta differenze significative rispetto alle configurazioni progettuali precedenti per gli aspetti connessi alla dispersione di potenziali inquinanti di natura chimica e batteriologica.

Si riscontra la segnalazione dell'associazione Vivere Vado in tema di balneabilità delle acque richiamando la definizione di inquinamento (D.lgs 116/08 art 2.c): "Si intende solamente contaminazione microbiologica o di organismi o materiale/sostanze quali Cianobatteri (art.11), microalghe o fitoplancton (art.12 comma 1) o residui bituminosi, vetro, plastica, gomma o altri rifiuti individuati tramite ispezione visiva (art.12 comma 2)".

Misure di gestione in circostanze eccezionali (D.lgs. 116/08 art.10): le autorità competenti possono adottare misure di gestione tempestive e adeguate, qualora vengano a conoscenza di situazioni inaspettate che hanno, o potrebbero verosimilmente avere, un impatto negativo sulla qualità delle acque di balneazione o sulla salute dei bagnanti. Tali misure includono l'informazione del pubblico e, se necessario, un divieto temporaneo di balneazione. Tra le altre cause di inquinamento si annoverano ad esempio gli insediamenti industriali.

#### **d) ECOSISTEMA MARINO E COSTIERO**

Si ritiene che l'aspetto ambientale più delicato della variante sia rappresentata dallo spostamento della diga foranea del porto, in relazione all'obiettivo di salvaguardia del SIC marino "Fondali Noli Bergeggi" ed in particolare con la sua propaggine settentrionale caratterizzata dalla presenza di habitat coralligeni: la tecnica costruttiva della diga a cassoni prevede la realizzazione di uno scanno di imbasamento di materiale sciolto per il quale saranno necessari ingenti volumi riversati a mare senza confinamento. Questa attività presuppone un potenziale impatto dovuto a fenomeni di iper-sedimentazione e riduzione della trasparenza delle acque a carico degli habitat sensibili, localizzati a poche centinaia di metri rispetto all'opera.


Lo studio di impatto ambientale è stato integrato con uno specifico studio di incidenza che ha valutato tali impatti potenziali sugli habitat inclusi nel SIC marino, seguendo in maniera adeguata i criteri tecnici regionali per la valutazione degli impatti diretti ed indiretti sugli habitat naturali marini di cui alla DGR 773/2003. Tale studio ha analizzato i seguenti aspetti:

- caratterizzazione naturalistica dei target ambientali: quale principale target ambientale è stato correttamente individuato un sistema di secche rocciose, colonizzate da comunità biologiche tipiche del "coralligeno", presenti a poche centinaia di metri dal sito di intervento alla profondità di circa 25-40 metri; l'esatta localizzazione e la caratterizzazione biologica del target è stato adeguatamente sviluppato attraverso dati bibliografici ed i dati delle campagne di monitoraggio già effettuate nell'ambito delle precedenti fasi di progettazione ed esecuzione del progetto.

- descrizione del progetto: verificato che l'impronta dell'opera foranea di progetto non incide direttamente sui target ambientali, con un notevole franco di sicurezza, l'evento di maggiore interesse è stato correttamente individuato nel versamento non confinato del materiale lapideo necessario per la costruzione dell'imbasamento dei cassoni della diga foranea; trattasi di circa 1.400.000 metri cubi di tout-venant da immergere nell'arco di circa 18 mesi di lavorazioni; la frazione di detti materiali ambientalmente rilevante, in quanto passibile di essere dispersa al di fuori dell'impronta dell'opera, è stata correttamente

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/11/2016   
(Dott. Luca Iacopi)

 06 DIC. 2016

individuata nella frazione di granulometria inferiore a 100 micron, stimata sulla base del capitolato progettuale, come lo 0,6% del totale, pari a circa 7200 metri cubi.

• A partire da questi presupposti sono state condotte simulazioni modellistiche, sulla base di un modello idrodinamico e dispersivo, al fine di stimare la dispersione dei materiali fini nell'intorno del sito di immersione, per tutte le condizioni meteorologiche tipiche del sito. Quali parametri ambientali di controllo correlabili con potenziali situazioni di stress per gli habitat, sono stati utilizzati la concentrazione di sedimenti in sospensione nella colonna d'acqua e la densità di sedimentazione sul fondo, per i quali sono stato individuati su base bibliografica valori di riferimento; i risultati ottenuti mostrano l'assenza di scenari critici a carico degli habitat target.

• Ai fini di una maggiore garanzia di salvaguardia, considerata l'elevato valore ecologico e la sensibilità del target, il proponente ha previsto, indipendentemente dalle valutazioni modellistiche ante-operam e per quanto esse indichino una fattibilità ambientale, due attività di monitoraggio in corso d'opera: la prima attività, che si basa sull'esperienza già maturata per le precedenti fasi di costruzione della piattaforma, è costituita da un monitoraggio eseguito presso due punti con capacità predittiva rispetto al target ove sarà monitorata in maniera continuativa la concentrazione dei solidi sospesi, con procedure di feed-back in grado di sospendere le attività di versamento in caso di superamento dei valori di allarme; a tale riguardo, in considerazione della delicatezza del sito, viene scelto di abbassare i valori di riferimento del 20% rispetto a quelli finora utilizzati. La seconda attività è la previsione di un potenziamento del monitoraggio naturalistico sugli habitat già compreso nel piano di monitoraggio dell'opera, secondo modalità ancora da proporre.

Si ritiene che lo studio di incidenza risulti adeguato e che le sue conclusioni siano condivisibili, con la seguente precisazione:

- l'assenza dell'impatto imputabile a ipersedimentazione e torbidità, valutate su base modellistica, risulta vincolato al presupposto che la frazione granulometrica fine passibile di dispersione sia contenuta entro i limiti dello 0,6 %; tale presupposto andrà garantito attraverso una procedura di controllo in corso d'opera in grado di verificare e documentare preventivamente (prima del carico sui mezzi nautici di trasporto) il rispetto di tale standard.

Si ritiene adeguata la proposta di monitoraggio ambientale in corso d'opera, con le seguenti precisazioni:

- si ritiene condivisibile e opportuno, nell'ambito del monitoraggio dei solidi sospesi per lo spostamento della diga foranea, l'uso di valori di riferimento maggiormente cautelativi rispetto a quelli utilizzati per le altre fasi della costruzione della piattaforma, assentendo in particolare rispetto alla proposta del progettista in merito ad una riduzione del 20%.

- si ritiene condivisibile e opportuno un potenziamento del monitoraggio naturalistico sugli habitat legato allo spostamento della diga foranea, da concordare con lo scrivente Settore e per il quale si rimane in attesa di una proposta operativa.

#### e) RUMORE

Analogamente a quanto illustrato per la componente atmosfera, l'analisi degli impatti è legata ad un aumento dei flussi di mezzi in fase di cantiere, quantificato in 143 viaggi/giorno (escluso le fasi 5 e 6).

In proposito si rileva che gran parte del traffico generato dal trasporto dei materiali è stato dirottato via mare.

Sono fatte salve ulteriori prescrizioni e limitazioni qualora il monitoraggio evidenziasse criticità in corso d'opera.

#### f) SUOLO

La piastra multifunzionale si sviluppa unicamente in mare ed è collegata alla terraferma da un radicamento raccordato alla quota +2,5m.

L'analisi di rischio condotta per la compatibilità ambientale ed il rischio sanitario dei sedimenti riutilizzati nel riempimento dei cassoni cellulari in calcestruzzo, ha evidenziato che non sussistono pericoli per l'ambiente e la salute degli operatori, né durante la fase di realizzazione né durante la fase di esercizio.

Le varianti non producono impatti diretti sulla componente suolo. Effetti indiretti sono comunque contenuti dalla prescrizione che almeno il 75% dei materiali di riempimento provengano dal riutilizzo di materiale di scavo e solo il 25% da cava.

#### g) URBANISTICA

Il progetto presentato in sede di Conferenza di Servizi Intesa Stato-Regione si configura come una variante in corso d'opera a quello originario e approvato con provvedimento dell'allora Provveditorato OO.PP. Lombardia-Liguria n. 7926 del 14-6-2010 nell'ambito di tale procedura il Dipartimento Territorio ha accertato la conformità urbanistica e territoriale dell'intervento con nota n. PG/2010/53811 dell'8-4-2010 ed ha contestualmente rilasciato l'autorizzazione paesaggistica, art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004, con decreto n. 704 dell'8-4-2010.

Successivamente, nell'ambito di una nuova procedura d'Intesa Stato-Regione, è stato approvato un primo progetto di variante di cui al Provvedimento di raggiunta Intesa Stato-Regione n. 2663/966 del 14-4-2015 comprensivo dell'accertamento

di conformità urbanistico territoriale e dell'autorizzazione paesaggistica rilasciati con decreto del dirigente del Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio n. 787 del 2-4-2015.

Alla luce degli elaborati progettuali presentati nel corso della richiamata Conferenza dei Servizi e vista la natura delle modifiche proposte si conferma che le stesse sono assolutamente conformi rispetto alla vigente strumentazione urbanistica e territoriale sia di livello comunale che regionale non essendo intervenute nel frattempo significative modifiche alla stessa.

## h) PAESAGGIO

I competenti uffici stanno formulando alla Soprintendenza, ai sensi del richiamato art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004, le proprie valutazioni in ordine alle questioni di carattere paesaggistico, anche alla luce delle integrazioni pervenute in data 24 ottobre 2016, essendo infatti necessario a tali fini rilasciare una nuova autorizzazione che verrà comunque formalizzata nel corso della Conferenza di Servizi in sede decisoria di prossima convocazione e comunque successiva alla formale conclusione del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale propedeutico alla conclusione dell'Intesa Stato-Regione.

### MOTIVAZIONE DELL'OPERA

La valutazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta di realizzare la Piattaforma di Vado Ligure sono state analizzate in sede di Via del PRP e ulteriormente approfondite nella VIA regionale sul Progetto definitivo.

In relazione alle osservazioni presentate dal WWF e Italia Nostra circa la non competitività della struttura si ritiene utile riportare le considerazioni tratte dal recente documento intitolato "iniziativa di studio sulla portualità italiana" a cura dell'ufficio per gli investimenti di rete e i servizi di pubblica utilità - Servizio per le infrastrutture e la regolazione dei servizi di pubblica utilità del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della Politica economica che ha ritenuto la piattaforma di Vado Ligure un vero e proprio "case study".

Facendo riferimento al Parco ferroviario indicato nell'accordo di programma (Metrocargo), lo studio ipotizza significativi volumi di traffico che dovrebbero rendere competitiva anche la movimentazione ferroviaria su brevi distanze (navettamento) in relazione al trasporto su gomma, garantendo una buona redditività.

Lo Studio perviene quindi alle seguenti considerazioni:

*Il progetto o i diversi progetti per il rilancio di Savona appaiono indubbiamente ben coordinati e sinergici tra loro. Ciò è stato reso possibile, almeno da quanto è dato appurare, dal forte commitment dell'Autorità Portuale di Savona, che ha posto fiducia nelle capacità di sviluppo del porto, facendo anche scelte coraggiose in termini di investimenti finanziari. La grande scommessa è certamente la realizzazione del terminal multipurpose la quale, prima facie, potrebbe apparire non perfettamente aderente ad una realtà portuale come quella di Savona di medie dimensioni (a parte alcuni comparti come quello della frutta e delle crociere) con un bacino di influenza contenuto in termini di popolazione e di imprese. La scelta di Savona da parte di una delle più grandi compagnie di shipping (la Maersk, attraverso APM Terminals), dimostrerebbe, invece, la sussistenza di tutti i presupposti affinché il porto di Savona diventi un gateway regionale e anche internazionale. La presenza della Maersk avrà, tra l'altro, non poche conseguenze sulla gestione della portualità, essendo essa in grado di fornire contemporaneamente il servizio di shipping, di gestore del terminal e anche di spedizioniere. La scelta di Savona da parte della Maersk, secondo quanto riferito dai rappresentanti di questa compagnia, è stata frutto di una scelta ponderata, effettuata anche all'esito di una comparazione con altri porti italiani, in cui decisiva pare sia stata la presenza di un progetto organico infrastrutturale fortemente sostenuto dall'AP, la cui realizzazione va di pari passo con lo sviluppo dei collegamenti ferroviari in grado di far diventare il porto di Savona un vero e proprio porto regionale, inteso in termini di area di riferimento.*

*A tale riguardo la possibilità di spostare circa il 40% della movimentazione merci su ferrovia ha rappresentato per la Maersk un ulteriore elemento a favore della scelta di Savona per gli indubbi vantaggi in termini di efficienza di spostamento della merce (e quindi di minor permanenza della nave in porto) verso il mercato del Nord Italia, della Svizzera e del Sud della Germania. Inoltre il maggior utilizzo della ferrovia determinerà anche un minor impatto ambientale; aspetto che riveste sempre più un ruolo fondamentale per le compagnie di shipping. 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.*

*Non possono, tuttavia, essere qui sottovalutati alcuni eventuali rischi insiti nell'operazione sopra descritta che potrebbero sorgere nella realizzazione e gestione della futura piattaforma multipurpose che possono così essere sintetizzati: (i) la presenza di un solo grande terminalista (come avviene a La Spezia) potrebbe in qualche modo far sì che l'AP di Savona diventi fortemente legata alle logiche del terminalista stesso; (ii) la presenza di un solo grande terminalista potrebbe ostacolare la libera concorrenza nel porto e orientare altre compagnie di shipping concorrenti alla Maersk verso altri porti in cui invece operano diversi terminalisti (come Genova o Trieste). In proposito va tuttavia rilevato che l'integrazione tra operatori terminalisti e carriers costituisce un trend in atto anche in altre realtà a livello internazionale e risponde alle strategie di incrementare il controllo dell'intera filiera del trasporto dall'origine alla destinazione finale; (iii) non sussiste peraltro la certezza, benché ciò venga sostenuto dall'AP di Savona, che la nuova piattaforma "catturerà" solo merce/containers destinati*

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Data - IL SEGRETARIO

25/4/2016  
(Dott. Luca Iacopi)

M  
2016

SETTEMBRE  
2016

ai porti del Northern Range europei e non invece merce/containers destinati agli altri porti liguri; occorre a tale riguardo nuovamente sottolineare che il nuovo terminal di Vado costituirebbe certamente un'infrastruttura unica nell'attuale panorama della portualità dell'arco nord-centro tirrenico, venendo ad essere il solo terminal in grado di accogliere le navi portacontainer di ultima generazione (quali le triple "E" della Maersk con capacità di 18.000 TEU e pescaggio di -16m) e tale segmento di traffico è destinato, in assenza di strutture adeguate in Italia, di essere integralmente assorbito dai porti concorrenti di Valencia e Marsiglia; (iv) la piattaforma, prevedrà solo due accosti per le grandi navi portacontainers e quindi lo sviluppo della movimentazione delle merci potrebbe essere ostacolato dalle ridotte capacità di "accoglienza" di tali navi; ciò potrà forse essere compensato dall'efficienza dei servizi portuali (di scarico e imbarco) e dei collegamenti, in particolare ferroviari, che potranno far ridurre la permanenza delle navi in porto.

Le criticità sopra descritte appaiono, comunque, superabili.

Ciò che invece emerge dall'esame delle opere infrastrutturali in corso o progettate nei tre porti liguri, è il fatto che tale progetto della piattaforma multipurpose non sembra essere stato preceduto da una adeguata concertazione a livello regionale, benché i tre porti liguri siano legati tra loro dall'Associazione Ligurian Ports (Sistema dei porti Liguri). Si rileva, infatti che sono in fase di realizzazione analoghi progetti infrastrutturali portuali in Liguria (es. l'ampliamento a Genova delle aree contenitori del compendio Ronco-Canepa e del nuovo terminal contenitori di Calata Bettolo; l'incremento della capacità del terminal containers del porto di La Spezia, che riguarda la realizzazione del terzo bacino sul lato orientale del porto) o in fase di progettazione (il completamento del polo contenitori di Genova Voltri, che dovrebbe avere una capacità totale di 2 Mil di TEUs).

I due citati progetti di Ronco-Canepa e Calata Bettolo, di cui si prevede il completamento nel 2015, potranno aumentare la potenzialità del porto di Genova di ulteriori 1,2 Milioni di TEU, mentre quello citato di La Spezia consentirà a questo porto di movimentare circa 2 Milioni di TEU. L'avanzamento dei lavori del terzo valico hanno, tra l'altro, dato nuovamente fiducia nelle capacità di Genova di diventare l'hub del Mediterraneo a servizio dell'intera area del Nord Italia nonché, con il prossimo potenziamento dei valichi ferroviari svizzeri, della Svizzera e del Sud della Germania.

Ciò nonostante va tenuto conto dei limiti oggettivi/operativi che permangono nel Porto di Genova e in parte a La Spezia con riferimento alla accoglienza delle navi superiori a 10.000 TEU e che rendono dunque valido il progetto del Porto di Savona, che sarà, come sopra indicato, l'unico porto (almeno del Nord Tirreno) in grado di accogliere le navi "super post Panamax" sempre più numerose nei nostri mari nel prossimo futuro.

In relazione al finanziamento dell'opera (450 milioni di euro), secondo le informazioni fornite dall'AP di Savona, al contributo privato di 50 milioni di euro per la costruzione dell'opera infrastrutturale, va ad aggiungersi l'investimento in attrezzature (gru di banchina, gru da piazzale, trattori, ecc.) per circa 100 milioni di euro posto a carico del concessionario che, complessivamente, copre un terzo dell'investimento.

Il finanziamento pubblico dell'opera viene coperto dalle seguenti fonti (come precisato dalla Delibera del CIPE del 21 dicembre 2012 "Ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali", in GU n.108 S.G del 10 maggio 2013): (i) 81 milioni di euro sono a carico delle revoche previste dall'art. 15 del decreto-legge n. 83/2012; (ii) 125 milioni di euro (di cui 50 da erogarsi direttamente e 75 Milioni da reperire facendo ricorso a mutui bancari) a carico delle risorse di cui all'art. 1, comma 991, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007) su cui a luglio 2013 è stato attivato un mutuo della Banca Europea degli Investimenti (BEI) in favore dell'AP di Savona per 50 milioni di euro e (iii) 69 milioni di euro a carico delle risorse revocate di cui all'art. 2, comma 2 - novies, del decreto legge n. 225/2010 del 29 dicembre 2010 (convertito in legge 26 febbraio 2011, n. 10 c.d. milleproroghe) e del successivo decreto applicativo n. 357 del 13.10.2011; (iv) 25 milioni di euro a carico del citato "Fondo per le infrastrutture portuali" come ripartito con la citata delibera del CIPE del 21 dicembre 2013.

## CONSIDERAZIONI

Le variazioni apportate non risultano avere effetti negativi particolarmente significativi rispetto al quadro ambientale individuato in sede di VIA sul progetto definitivo sul litorale e sulla qualità delle acque.

L'aggiornamento delle conoscenze derivante dalla rivisitazione dello SIA, porta a mantenere la valutazione circa il prevalere degli effetti sulle spiagge limitrofe alla piattaforma non tanto in relazione alla realizzazione della stessa quanto semmai per il prolungamento della diga foranea di Vado, la costruzione della darsena turistica e del pennello all'estremità meridionale della spiaggia a nord del Segno, prescritta dall'Autorità di Bacino e considerata dall'Autorità Portuale quale opera di mitigazione ai fini della valutazione degli impatti in fase di esercizio della piattaforma.

### Punti di forza

La soluzione di realizzare la piattaforma su terrapieno anziché su impalcato, raccomandata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, garantirà maggiore stabilità alla piattaforma senza provocare effetti sulla qualità delle acque marine interne alla rada di Vado.

La prevista realizzazione della prima fase della nuova diga foranea garantirà condizioni di maggior sicurezza alle navi in fase di manovra con condizioni meteomarine avverse.

### Punti di debolezza

Le varianti proposte al progetto definitivo comportano una lieve accentuazione della rotazione della spiaggia compresa tra la foce del Segno e la foce del Quiliano che si ritiene gestibile con interventi di mitigazione.

Tale effetto sarà comunque molto attenuato dal prolungamento della diga foranea previsto dalla Variante perché l'effetto di protezione sarebbe svolta dal prolungamento stesso.

La variazione di assetto del litorale dovrebbe limitarsi, in questa fase, alla spiaggia compresa tra la foce del Segno e la foce del Quiliano.

Le conseguenze di tale rotazione saranno un ulteriore avanzamento della spiaggia nel settore di ponente, verso la foce del Segno, ed un possibile arretramento della spiaggia nella zona dell'area camper, che potrebbe mettere in pericolo le strutture balneari e la retrostante passeggiata a mare.

Le conseguenze di tale rotazione saranno sensibilmente diverse in funzione della presenza o meno della base nautica adiacente alla piattaforma in progetto. Infatti, il molo di sottoflutto della base nautica prevista dall'Accordo di Programma dovrebbe essere costruito in adiacenza alla foce del torrente Segno e costituire il punto di appoggio della spiaggia oggetto di queste considerazioni. In assenza della base nautica il punto di appoggio della spiaggia stessa sarebbe costituito dal lato settentrionale della piattaforma, distante 300 m, con conseguenze pesanti sulla forma della spiaggia e soprattutto sui volumi necessari a ripristinare la falcatura di equilibrio, tali per cui probabilmente i tassi di erosione del lato di levante della cella potrebbero essere molto maggiori.

### Opportunità

Nel progetto di messa in sicurezza idraulica del torrente Segno, la prevista costruzione di un pennello radicato al terrapieno a ponente della spiaggia in oggetto potrà limitare le problematiche di insabbiamento della foce del torrente Segno dovute alla rotazione della spiaggia ed impedire l'avanzamento eccessivo della barra di foce, risolvendo in maniera soddisfacente la problematica descritta.

### Rischi

Il prolungamento e spostamento a mare della diga foranea provocherà un'ulteriore migrazione verso levante del punto di divergenza della deriva litoranea netta (drift), accentuando ancora la rotazione della falcatura di spiaggia che potrebbe interessare la spiaggia di Zinola-Fornaci. In questo caso i volumi in gioco sarebbero assai maggiori e comporterebbero anche l'inclusione nella zona d'ombra indotta dalle opere foranee anche la foce del torrente Quiliano, provocando conseguenze sulla spiaggia di Zinola-Fornaci con la necessità di una revisione complessiva dell'assetto del litorale.

L'entità della rotazione e le azioni necessarie a risolvere il problema potranno essere quantificate solo attraverso il monitoraggio della spiaggia emersa e sommersa previsto dal Piano di Monitoraggio già presentato in sede di approvazione del progetto definitivo.

Tale piano prevede il rilievo della linea di riva e il rilievo batimetrico della spiaggia sommersa prima dell'inizio dei lavori di costruzione della piattaforma e si protrae fino ai 4 anni successivi alla fine della costruzione.

Sulla base dei dati rilevati prima dell'inizio dei lavori (momento zero) dovranno essere effettuati i confronti necessari e stabilite le eventuali misure compensative.

### **CONCLUSIONI**

Alla luce delle valutazioni espresse dagli uffici e dagli enti interpellati, degli esiti della fase pubblica e dell'inchiesta pubblica, si esprime parere positivo in merito alla compatibilità ambientale del progetto di variante della Piattaforma multifunzionale di Vado Ligure (SV), con le seguenti prescrizioni da verificare in via preliminare, in corso di realizzazione e a fine lavori e in fase di esercizio, come di seguito descritto:

In via preliminare:

1. Al fine di individuare il percorso ottimale degli interventi di mitigazione il Piano di Monitoraggio dovrà essere aggiornato in accordo con il Settore Ecosistema Costiero e Acque anche sulla base dei risultati dei rilievi già effettuati con lo scopo di porre eventuali clausole di garanzia per la spiaggia;
2. Dovrà essere garantita l'assenza dell'impatto imputabile a ipersedimentazione e torbidità, valutate su base modellistica, vincolato al presupposto che la frazione granulometrica fine passibile di dispersione sia contenuta entro i limiti dello 0,6 %, attraverso una procedura di controllo in corso d'opera in grado di verificare e documentare preventivamente (prima del carico sui mezzi nautici di trasporto) il rispetto di tale standard;
3. Dovranno essere utilizzati, nell'ambito del monitoraggio dei solidi sospesi per lo spostamento della diga foranea, valori di riferimento maggiormente cautelativi rispetto a quelli utilizzati per le altre fasi della costruzione della piattaforma, assentendo in particolare rispetto alla proposta del progettista in merito ad una riduzione del 20%;

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

25/4/2016 *Luca Iacopi*  
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

*M*  
DIC. 2016

SETTORE TERRITORIO CENTRALE  
*f*  
DIRETTORE GENERALE  
DIPARTIMENTO TERRITORIO  
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E SVILUPPO SOSTENIBILE - SETTORE



SCHEMA N. ....NP/24879  
DEL PROT. ANNO 2016

**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**

Dipartimento territorio  
Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile - Settore

4. Dovrà essere potenziato il monitoraggio naturalistico sugli habitat legato allo spostamento della diga foranea, da concordare con il Settore Ecosistema Costiero e Acque sulla base di una proposta operativa;

In corso d'opera

1. Dovrà essere ridotto il traffico su gomma per il conferimento del materiale a completamento dell'intera opera realizzata a vantaggio del trasporto via mare
2. Sono fatte salve ulteriori prescrizioni e limitazioni qualora il monitoraggio del rumore evidenziasse criticità in corso d'opera.

A fine lavori e in fase di esercizio

1. A carico del proponente e del gestore della piattaforma multifunzionale dovranno essere eseguite tutte le azioni necessarie a risolvere il problema inerente la salvaguardia delle spiagge e della passeggiata a mare su tutto l'arco delle spiagge dei Comuni da Vado Ligure a Savona, potenzialmente interessate dagli effetti provocati dalla piattaforma stessa e dalla nuova diga foranea.

FINE TESTO

ATTESTO che la presente COPIA, ricevuta su n. .... *Venticinque* ..... pagine da me singolarmente verificata, È CONFORME ALL'ORIGINALE agli Art.

15 DIC. 2016  
L'ISTRUTTORE  
(Dott. Vincenzo Tarascio)  
*Vincenzo Tarascio*

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

*25/11/2016*  
(Dott. Luca Iacopi)

Data - IL SEGRETARIO

*M*  
2016