

MODULARIO
Ambiente - 14

DEC/VIA/3806.



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di variante al piano regolatore portuale del Bacino di Vado Ligure, da realizzarsi nei Comuni di Vado Ligure e Bergeggi (SV), presentata dall'Autorità Portuale di Savona con sede in Via Gramsci n. 14 17100 Savona in data 21 gennaio 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Savona in data 17 marzo, 25 marzo e 27 aprile 1999;

VISTA la nota n. 33511 della Regione Liguria del 18 marzo 1999, pervenuta il 13 aprile 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. 10117 del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 aprile 1999, pervenuta in data 26 aprile 1999, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 309 formulato in data 29 aprile 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Savona;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la variante al P.R.P. per la realizzazione di un nuovo terminal traghetti e cabotiero localizzato nelle calate nord del bacino di Vado Ligure;
- le opere della variante, prevedono 4 nuovi accosti poppieri per traghetti (due per traghetti tradizionali e due per traghetti veloci) mediante l'ampliamento dell'attuale terrapieno e la realizzazione di un pontile su pali, una piccola darsena e una scogliera;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

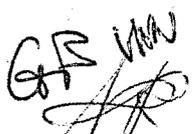
SS MW
FR A

- nel Novembre 1997 è stata stipulata una intesa tra l'Autorità Portuale e Corsica Ferries che prevede il concentramento a Vado Ligure dei traffici della Corsica Ferries e delle sue attività amministrative, a fronte della realizzazione di accosti strutturati e dedicati entro l'anno 2000;
- Corsica Ferries ha già avviato, nell'ambito del P.R.P. vigente, la costruzione di nuove infrastrutture (stazione marittima, uffici e capannone di servizio) con un investimento di 8 miliardi ed ha avanzato una richiesta di concessione ventennale delle aree. La stessa Società ha inoltre già avviato una attività di imbarco e sbarco traghetti da Vado Ligure per la Corsica con una movimentazione, nel 1998, di circa 300.000 passeggeri (580 toccate l'anno), utilizzando strutture provvisorie ubicate nell'attuale sistemazione della Colmata Nord del bacino di Vado Ligure;
- Corsica Ferries prevede di raddoppiare, una volta completate le opere in progetto, gli attuali collegamenti con la Corsica e di radicare a Vado Ligure nuovi collegamenti per la Sardegna, dismettendo in parallelo il servizio dallo scalo di Genova e rendendo Vado Ligure l'unico terminale della Corsica Ferries nel Nord Italia per i servizi per Corsica e Sardegna. A regime è previsto che vengano raggiunte 1.200 toccate per anno con un traffico passeggeri superiore alle 600.000 unità annue (con punte di 6 toccate al giorno);
- la realizzazione delle opere previste risponde anche alle esigenze di sviluppo di traffico cabotiero (merci su ruota) transmediterraneo (Sardegna, Nord Africa, Spagna) considerato che il terminal è collegato alla rete autostradale con viabilità diretta ed è in connessione con il terminal intermodale (VIO) per l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto. A regime, sono previsti 120-160 approdi per anno di navi Ro-Ro (concentrati nei periodi di bassa stagione dei traghetti) con un movimento di 5000-6000 trailers, per oltre 150.000 tonnellate annue di merce;

osservato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- l'Autorità Portuale di Savona, con delibera del Comitato Portuale del 10/4/1998, ha adottato una variante funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente (approvato con D.M. 1971 del 10/7/1986 in aggiornamento al P.R.P. del 1978 e al precedente P.R.P. del 1968) del Porto di Savona-Vado Ligure (II categoria, II classe) che prevede l'accoglimento, nelle calate nord del bacino di Vado Ligure, di un nuovo terminal traghetti e cabotiero;
- è attualmente in corso una revisione complessiva del Piano Regolatore Portuale dell'intero sistema portuale di Savona-Vado Ligure per adeguarlo alle mutate condizioni dei traffici marittimi e del trasporto merci in generale, in quanto le previsioni di sviluppo alla base del vigente P.R.P. non risultano più attuali (in particolare quelle relative al traffico di carbone risultano significativamente inferiori alle previsioni);
- le opere della variante in oggetto sono sostitutive di tutte quelle ancora non realizzate del Piano Regolatore Portuale vigente e risultano comunque conformi con le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale dell'intero sistema di Savona-Vado Ligure, attualmente in fase di definizione per le parti non interessate dalla presente variante. La variante si configura pertanto come uno stralcio funzionale del nuovo P.R.P. (limitatamente alla parte del bacino di Vado Ligure a sud del Pontile San Raffaele) in quanto, per quest'area, il nuovo P.R.P. consisterà nei contenuti della variante stessa;
- l'area interessata dalla variante non è soggetta a vincoli ambientali ed inoltre non appartiene a sistemi di aree di interesse naturalistico ambientale istituiti con leggi regionali e/o nazionali;

GR MAU




Il Ministro dell'Ambiente

per quanto riguarda i profili progettuali:

il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- prolungamento di 31 m della banchina Nord (da m 155 a m 186) mediante la posa in opera di un cassone cellulare (con riempimento in calcestruzzo e sabbia), imbasato a - 15 m, per permettere l'accosto laterale ai vettori di maggiore dimensione;
- ulteriore prosecuzione della banchina Nord per m 132,5 (ruotata di circa 36° in direzione NW) con banchinamento a giorno su pali (diametro 1,6 m) e fondale a -10;
- pontile a giorno su pali (perpendicolare al precedente tratto di costa) con lunghezza 200 m ed impalcato fino a 60 m dalla radice (con elementi prefabbricati in cemento armato precompresso sovrastati da pavimentazione in calcestruzzo) per due accosti poppieri per traghetti tradizionali;
- risvolto a 90° della banchina in direzione W per m 100, e di ulteriori 90° in direzione NW per m 59,5, infine di altri 90° verso terra per m 60 mediante la posa di cassoncini cellulari (con riempimento in sabbia) imbasati a - 8m per due accosti poppieri per traghetti veloci e per l'accosto laterale di rimorchiatori e bettoline con tirante a - 6/8 m;
- piccola darsena interna nella zona di levante con banchinamento a giorno su pali per servizi tecnico-nautici (ormeggio, pilotaggio, provveditoria, servizi antiinquinamento);
- chiusura a terra con tratto di scogliera (massi di II cat.) in coincidenza dell'attuale radicamento;
- aumento della superficie di terrapieno di 30.000 mq;

le quantità complessive dei materiali utilizzati risultano:

- volume di scavo fondale: 34.000 m³;
- volume di riempimento scapolame: 38.000 m³;
- volume di rinfranco: 10.000 m³;
- volume di scogliera: 9.000 m³;
- volume di calcestruzzo: 15.000 m³;
- volume di colmata: 110.000 m³;

le attività di cantiere seguiranno le seguenti modalità:

- i lavori saranno eseguiti essenzialmente da terra con cantiere basato nell'area di progetto mentre i cassoni verranno realizzati in un'altra area e portati in sito via mare. Durante le fasi di esecuzione di scogliera e colmata nelle zone di banchina a giorno (darsena e tratto inclinato della calata Nord) verranno impiegati elementi galleggianti di contenimento (panne) per evitare la diffusione in acqua di solidi sospesi e permetterne il recupero;
 - il materiale di scavo del fondale sarà impiegato, in parte, per il riempimento dei cassoni e, in parte, per la colmata. Si prevede che gran parte del materiale per la colmata proverrà dagli scavi delle gallerie del secondo lotto del raccordo stradale tra la statale Aurelia e la strada intercomunale di scorrimento, la cui costruzione avverrà in contemporanea alle opere in progetto;
 - il tempo previsto per la realizzazione dell'opera è di 2 anni;
 - il costo del progetto è di 16 miliardi. La copertura di tali costi è prevista con finanziamento del Ministero dei Trasporti e della Navigazione sui fondi di cui alla Legge 413/98. La società che gestirà il terminal traghetti è la Forship S.p.A. che gestisce le linee di traghetti Corsica Ferries;
- le infrastrutture di collegamento sono le seguenti:
- l'area portuale oggetto dell'intervento è posta a circa 3 km dal casello autostradale di Savona, che immette sia sulla A10 Genova-Ventimiglia che sulla A6 Savona-Torino;

MW
GB *AR*

- l'area portuale ha accesso diretto sulla S.S. 1 Aurelia, di cui è in corso di realizzazione una variante che consentirà di bypassare l'attraversamento urbano di Vado Ligure per connettersi alla Strada intercomunale di scorrimento che collega la zona industriale di Vado Ligure con il casello autostradale di Savona;
- a variante ultimata, il terminal traghetti-cabotiero sarà collegato alla rete autostradale con un percorso di circa 6,5 km che esclude interamente l'area urbana di Vado Ligure, interessa per meno di un chilometro la statale Aurelia ed è costituito per la rimanente parte da viabilità a doppia carreggiata dedicata quasi esclusivamente al traffico portuale e dell'area industriale;
- in una prima fase è inoltre previsto un percorso alternativo, che utilizza il primo lotto della variante S.S. 1 e la Strada intercomunale di scorrimento (già realizzati) collegando lo svincolo della variante in prossimità dell'interporto alla S.S. 1 all'altezza del pontile San Raffaele, lungo la via Trieste, di recente adeguata;

per quanto riguarda i profili ambientali:

- l'opera in progetto è localizzata all'interno del porto commerciale di Vado Ligure caratterizzato dalla presenza di pontili dedicati alle attività di carico, scarico e trasporto merci (con lunghezze fino a 70 m) e da due terrapieni con relative calate. Il bacino portuale è protetto dalle correnti da un molo di sopraflutto lungo circa 800 m. Negli archi di costa tra le strutture portuali sono presenti piccole spiagge con funzione balneare e di rimessaggio per imbarcazioni di modeste dimensioni;
- le opere ricadono in un paraggio già protetto da opere foranee e, in base alle simulazioni del moto ondoso effettuate, l'intervento non risulta alterare l'assetto meteomarinico della rada di Vado Ligure. Le opere in progetto risultano, dal punto di vista meteomarinico, modestamente migliorative rispetto alla situazione attuale e rispetto alla configurazione prevista dal P.R.P. vigente;
- la direzione prevalente del trasporto solido va da Nord-Est a Sud-Ovest. Il modesto incremento dei solidi sospesi, atteso durante la realizzazione delle opere a mare, è limitato temporalmente e la dinamica delle correnti è tale da circoscrivere il fenomeno all'interno del bacino portuale;
- le indagini geognostiche effettuate per la realizzazione delle opere non hanno evidenziato problemi;
- lo stato chimico-biologico delle acque costiere dell'area interessata risulta essere di buon livello qualitativo con buona ossigenazione delle acque. I contenuti in metalli pesanti dei sedimenti sono tutti nelle medie che caratterizzano i sedimenti della piattaforma ligure e non sono stati riscontrati nel tempo incrementi di concentrazione. E' comunque in corso di realizzazione, da parte dell'Autorità Portuale di Savona, un sistema di monitoraggio della qualità delle acque portuali che consentirà una maggiore vigilanza su eventuali sversamenti di inquinanti;
- la zona antistante Capo Vado Ligure risulta occupata da una prateria di Cymodocea con chiazze sofferenti di Posidonia; tali specie non si riscontrano in area portuale che è invece interessata da componenti macrobentoniche (molluschi bivalvi) e presenza di policheti (biocenosi di detritico fangoso);
- gli elementi delle opere in progetto che modificano il paesaggio sono il completamento della calata, la realizzazione delle banchine di attracco e la realizzazione di due nuovi edifici sulla colmata (in fase di completamento);
- il traffico generato dal terminal traghetti è stato quantificato ipotizzando lo sbarco contemporaneo di una nave grande (500 auto) e di una nave veloce (150 auto). Il flusso di traffico è di circa 325 autovetture /ora e l'incremento di traffico orario complessivo, indotto sulla statale Aurelia, è del 20% circa (da 2000 a 2400 veicoli/ora nelle situazioni più critiche in corrispondenza degli imbarchi) anche nel caso del senso di marcia maggiormente congestionato (da 1300 a 1600 veicoli/ora);



Il Ministro dell' Ambiente

valutato che:

- le opere previste dalla variante al P.R.P. vigente non determinano apprezzabili modificazioni rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda l'agitazione ondosa e il trasporto solido presente. La variante del P.R.P., peraltro, appare modestamente migliorativa rispetto alla configurazione prevista dal P.R.P. vigente che risultava caratterizzata da maggiori dimensioni del terrapieno e quindi da maggiore profondità di fondale;
- non risultano interferenze delle opere con le manovre di accosto alle banchine esistenti nè problemi di conflitto di rotte per i vettori in ingresso al porto e in uscita;
- la realizzazione delle opere in progetto non produce effetti significativi sulle biocenosi marine. Il modesto incremento dei solidi sospesi, previsto in occasione dei lavori a mare, è limitato nel tempo e la dinamica delle correnti è tale da circoscrivere il fenomeno all'interno del bacino portuale;
- il sistema di monitoraggio della qualità delle acque portuali, in corso di realizzazione da parte dell'Autorità Portuale di Savona, e il sistema antiinquinamento messo a punto dall'Autorità Marittima potranno assicurare il mantenimento dei livelli di qualità delle acque preesistenti, anche in rapporto al previsto incremento dei traffici;
- le opere previste produrranno un impatto paesaggistico dovuto all'ampliamento dell'infrastruttura portuale esistente che si può considerare limitato in relazione al contesto generale fortemente urbanizzato e caratterizzato da strutture dimensionalmente imponenti già esistenti. Le opere in progetto risultano inoltre di minore impatto paesaggistico rispetto alle opere previste (ma non ancora realizzate) dal P.R.P. vigente;
- dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e del rumore, le opere in progetto determinano impatti bassi in fase di cantiere. In fase di esercizio, risulta un limitato impatto negativo determinato dall'incremento di traffico veicolare indotto che, peraltro, risulta compatibile con le caratteristiche della viabilità interessata, sia nella situazione attuale che, a maggior ragione, nella situazione a regime (a variante stradale completata) assumendo una capacità dell'attuale statale Aurelia di 2000 veicoli/ora per senso di marcia;
- la variante proposta contiene interventi migliorativi rispetto alle scelte precedenti del P.R.P. in quanto si ha un ridimensionamento del piano approvato non prevedendo più le opere a levante del torrente Segno e riducendo l'estensione del terrapieno a Nord, riducendo così il complesso delle opere per le rinfuse a favore del cabotaggio e dei traghetti passeggeri;
- integrandosi con gli altri interventi di riqualificazione previsti nella zona fronte mare del Comune di Vado Ligure, la variante determina effetti positivi in termini di assetto urbanistico e territoriale, contribuendo alla sistemazione di un'area degradata e potenziando la riconversione della zona verso fruizioni di maggior livello qualitativo quali quelle turistiche, ricettive, ricreative;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Liguria del 18 marzo 1999, pervenuta il 13 aprile 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- la problematica relativa alla viabilità ed all'accesso all'area, sia oggetto di una raccomandazione mirata a garantire la contestualizzazione della realizzazione degli interventi previsti dalla variante al P.R.P. con le previsioni infrastrutturali varie volte a migliorare l'accessibilità stessa;

- siano definiti protocolli specifici per il rispetto delle condizioni di sicurezza della navigazione;
- non sia utilizzato materiale di scavo per il riempimento non confinato, e sia valutata la possibilità di utilizzare una copertura a griglia per la prosecuzione del tombinamento del rio S. Nicolò;
- per la fascia di rispetto siano utilizzate essenze arboree resistenti all'aerosol marino;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 aprile 1999, pervenuto in data 26 aprile 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- le opere di progetto siano subordinate all'esito di preliminari prospezioni subacquee, completate da saggi di scavo archeologico, che dovranno essere condotte sotto il diretto controllo della Soprintendenza Archeologica della Liguria;
- che venga incrementato l'impianto di assenze arboree nell'area destinata al terminal traghetti ove, in progetto (Fig. 11.3 Simulazione fotografica), è previsto un unico filare;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore Portuale del Bacino di Vado Ligure, da realizzarsi nei Comuni di Vado Ligure e Bergeggi (SV), presentato dall'Autorità Portuale di Savona a condizione che la piena attività del terminal sia subordinata all'entrata in esercizio delle soluzioni infrastrutturali e circolatorie necessarie a minimizzare le interferenze del traffico da e per il terminal garantendo accettabili condizioni di circolazione sull'Aurelia, e con le seguenti prescrizioni:

- a) tutte le colmate a mare dovranno essere effettuate in ambito preliminarmente confinato rispetto allo specchio portuale, allo scopo di limitare la diffusione di torbidità delle acque;
- b) elementi galleggianti di contenimento e "gonne" dovranno essere impiegati per tutte le operazioni di cantiere che possano determinare consistente aumento della torbidità delle acque all'esterno dell'ambito portuale di intervento;
- c) il sistema di monitoraggio della qualità delle acque portuali, in corso di realizzazione da parte dell'Autorità Portuale, e la vigilanza su eventuali sversamenti accidentali di inquinanti, dovrà assicurare il mantenimento e il miglioramento dei livelli di qualità delle acque preesistenti, anche in rapporto al previsto incremento dei traffici;
- d) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni della Regione Liguria e del Ministero per i beni e le attività culturali se non ricomprese nelle precedenti;

si raccomanda altresì alle Amministrazioni competenti di adottare, al momento dell'entrata in funzione del terminal e contestualmente al completamento della variante sulla S.S. Aurelia, opportune misure di carattere progettuale e gestionale che garantiscano il minimo impatto del traffico da e per il terminal traghetti sulla circolazione della S.S. 1 Aurelia, valutando la possibilità di realizzare una rotatoria per l'accesso al porto o un sottopasso per l'attraversamento dell'Aurelia;

mmw
GB AR



Il Ministro dell'Ambiente

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità di Bacino di Vado Ligure, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Porti, al Ministero dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Liguria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 16 GIU. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

La presente copia fotostatica composta
di N. 4 fogli è conforme al
suo originale

Roma, li 17.06.1999 Angelli

