



AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA

***Piano Operativo Triennale
2014/2016***

Indice

1	I traffici del porto di Savona Vado	
1.1	L'andamento nel triennio 2011/2013	2
1.2	Le prospettive per il triennio 2014/2016	3
2	Programmazione triennale 2014/2016 dell'Autorità Portuale di Savona	
2.1	Obiettivi	4
2.2.	Interventi previsti e avviati con le precedenti programmazioni	8
2.3	Interventi necessari	8
2.4	Programma Triennale dei Lavori Pubblici anni 2014/2016	9

Allegato 1: Schede di progetto

A Programmazione ordinaria

A1	637	Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola" e sistemazione arenili e locali di servizi	12
A2	638	Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel	14
A3	667	Risistemazione del capannone T3	15
A4	666	Regimazione acque	16
A5	639	Sistemazione aree demaniali porto Vado	17
A6	640	Attraversamento ferroviario Prolungamento a mare	18
A7	641	Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi"	19
A8	508	Riqualf. area a margine zone portuali di ponente Bergeggi	20
A9	688	Accessibilità alla nuova sede	21
A10	681	Implementazione sistema rinfuse bacino di Savona	22
A11	682	Demolizione capannone T1 e sistemazione aree	23
A12	693	Manutenzioni straordinarie aree e immobili	24
A13	694	Manutenzioni straordinarie ferroviarie	25

B Interventi di Piano Regolatore

B1	644	Nuovi oleodotti nell'area S16	26
B2	645	Ricollocazione abitazioni Gheia	27
B3	643	Viabilità in sovrappasso all'Aurelia	28
B4	509	Realizzazione nuova diga di del porto di Vado Ligure	29
B5	695	Alimentazione piattaforma AT/MT	30
B6		Centro culturale masterplan	31
B7		Nuova viabilità e varchi	32
B8	674	Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure	33

Allegato 2: Schede della Programmazione Triennale 2014/2016

1 - I traffici del porto di Savona Vado

1.1 L'andamento nel triennio 2011-2013

L'attività nel biennio 2011/'12

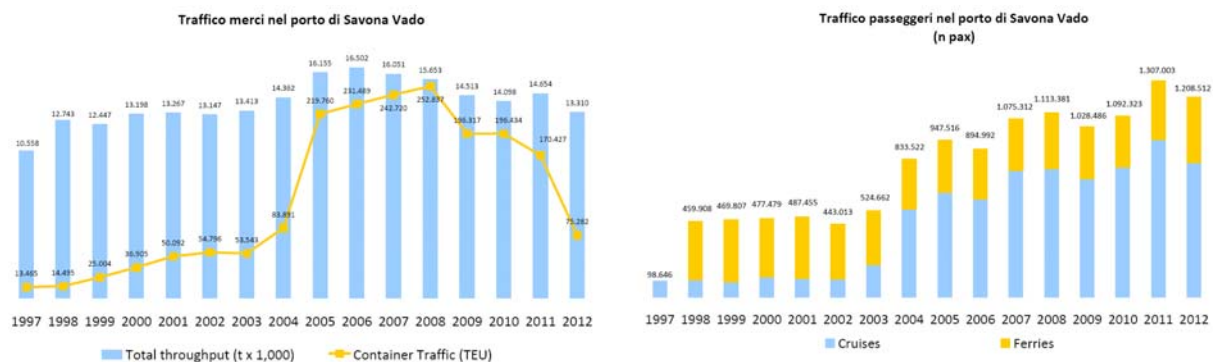
Il perdurare della crisi economica globale ha continuato a condizionare negativamente gli scambi commerciali internazionali, determinando la riduzione dei volumi di merce trasportata lungo le principali direttrici oceaniche e sulle rotte di cabotaggio e quindi la contrazione delle attività portuali.

In questo difficile scenario, il porto di Savona Vado è riuscito a chiudere il 2011 con un risultato positivo (+3,9% complessivo), esteso a tutti i settori ad esclusione dei traffici in container.

Nel successivo 2012 si è invece registrata una flessione delle movimentazioni (-9%), che si sono comunque attestate su un valore superiore ai 13 milioni di tonnellate.

Segnali positivi sono venuti dalle rinfuse specializzate e dalla filiera del carbone, nonché da alcuni traffici di merci convenzionali, come i prodotti forestali e le attività ro-ro; hanno chiuso invece in calo le rinfuse liquide e i traffici containerizzati.

Il settore passeggeri ha portato a Savona e Vado più di 1,2 milioni di persone, con un record per il terminal traghetti che ha sfiorato le 400.000 unità complessive, mentre le crociere hanno superato la flessione di inizio anno (legata alla vicenda della Costa Concordia), chiudendo oltre le 800.000 unità.



Le previsioni per il consuntivo 2013

Nella prima parte del 2013 lo scenario dell'economia mondiale non è mutato ed anzi a livello nazionale si è inasprita la fase recessiva dell'economia. Così, la contrazione dei consumi e della produzione industriale hanno riverberato effetti sulle attività portuali: da una parte l'industria non richiede materie prime e dall'altra diminuisce la domanda di beni di consumo sui mercati.

Le ripercussioni più evidenti nel caso del porto di Savona Vado riguardano l'intero comparto delle rinfuse liquide, ove si registra un calo esteso dai prodotti petroliferi agli oli vegetali, e le rinfuse agricole (cereali e sfarinati).

Decisamente migliore l'andamento delle merci convenzionali, dove si riscontra il notevole balzo dei prodotti siderurgici (+70%), la continua crescita del settore ro-ro (grazie all'acquisizione dei nuovi collegamenti da Savona per Spagna e Nord Africa) e il buon andamento dei prodotti forestali, ma anche la ripresa del settore ortofrutticolo, che nel recente passato aveva incontrato difficoltà. Si mantengono sostanzialmente sui livelli del 2012 i traffici containerizzati.

Sulla base dell'andamento della prima parte dell'anno, si può stimare per ciascun settore il risultato di consuntivo, ipotizzando ragionevoli scenari evolutivi, più o meno favorevoli (riportati nella tabella della pagina successiva). Nel complesso, la "forbice" risultante indica un risultato tra 12,3 e 13,3 milioni di tonnellate: nel primo caso si verificherebbe una contrazione dei traffici attorno al 7% rispetto al consuntivo dello scorso anno, nel secondo un sostanziale pareggio.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, l'andamento nella prima parte dell'anno è stato decisamente positivo per il settore crocieristico, che ha mostrato incrementi superiori al 30% rispetto al 2012. In lieve calo invece l'attività dei traghetti, a seguito della soppressione del collegamento per la Sardegna. Traguardando la fine dell'anno, si può ipotizzare che il comparto chiuda in buona crescita rispetto al 2012.

1.2 Le prospettive per il triennio 2014-2016

Come nel recente passato, l'incertezza che contraddistingue la congiuntura economica internazionale, con l'Italia ancora in difficoltà in un contesto europeo che inizia a evidenziare timidi segnali di ripresa, rende estremamente complesso delineare un quadro attendibile delle prospettive di traffico.

Condizione necessaria per il rilancio degli scambi commerciali, e dunque delle movimentazioni portuali, è infatti una significativa e stabile ripresa dell'economia globale, con una crescita della domanda internazionale in grado di rafforzare il nostro ciclo dell'export, accompagnata da un recupero della capacità di consumo ed investimento interna, grazie a più efficaci politiche di bilancio.

In attesa di una positiva evoluzione del contesto macroeconomico, il volume delle attività portuali, nel breve e medio periodo, può essere sostenuto dalle iniziative messe in atto a livello locale, mirate a potenziare l'offerta di servizi del porto di Savona Vado, incrementandone la competitività e agevolando il radicamento di nuovi traffici.

Importanti in questo senso gli investimenti messi in campo sia dalla parte pubblica che privata, per il rafforzamento dei vari settori di traffico: dalle rinfuse solide alle merci convenzionali, cui si aggiungono i progetti per l'insediamento di nuove attività, come il terminal per i bitumi.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, si evidenziano buone prospettive di crescita correlate ai forti programmi di sviluppo della Costa Crociere, che guardano da un lato all'espansione della flotta e dall'altra all'incremento della capacità ricettiva su Savona, con la realizzazione della stazione marittima "satellite", il cui completamento è previsto nei prossimi mesi.

Su un orizzonte temporale di periodo più lungo, che va oltre l'arco temporale qui considerato, avrà uno straordinario effetto l'entrata in servizio della piattaforma di Vado, la cui realizzazione è ormai pienamente avviata, traguardando il completamento per il 2017.

Di seguito, si riporta la tabella riassuntiva dell'andamento dei traffici nel porto di Savona Vado nel triennio trascorso e la proiezione delle movimentazioni al 2015, definita sulla base degli scenari descritti.

Porto di Savona Vado: andamento dei traffici e previsioni al 2015

	2011	2012	2013	2013	2014	2015	2016
<i>Funz. commerciale (t x 1.000)</i>			Ipotesi -	Ipotesi +			
Merci convenzionali	2.459	2.451	2.700	3.000	3.000	3.000	3.000
Merce in container	1.800	680	600	650	700	800	900
Rinfuse solide agricole	614	440	250	300	400	400	400
Rinfuse solide industriali	2.733	3.100	2.800	3.100	3.100	3.200	3.300
Rinfuse liquide	7.048	6.640	6.000	6.300	6.300	6.300	6.300
Totale	14.654	13.311	12.350	13.350	13.500	13.700	13.900
Container (TEU)	170.427	75.282	65.000	70.000	75.000	85.000	100.000
<i>Funz. passeggeri (n)</i>							
Crociere	948.459	810.097	850.000	950.000	1.000.000	1.050.000	1.100.000
Traghetti	358.544	398.415	330.000	350.000	350.000	350.000	350.000
Totale	1.307.003	1.208.512	1.180.000	1.300.000	1.350.000	1.400.000	1.450.000

Dati ed elaborazioni: Autorità Portuale di Savona

2 - Programmazione triennale 2014/2016 dell’Autorità Portuale di Savona

2.1 Obiettivi

I compiti istituzionali dell’Autorità Portuale di Savona includono l’elaborazione di strategie per la crescita delle attività portuali, definite all’interno del Piano Regolatore Portuale, e la programmazione degli interventi necessari per dare concretezza a tali strategie, attraverso il Piano Operativo Triennale.

Nello specifico, l’Authority ha individuato come obiettivi prioritari il consolidamento delle funzioni portuali esistenti e la realizzazione di opere per lo sviluppo di nuove iniziative, al fine di conferire continuità e prospettive alla crescita socio-economica dello scalo e dei territori interessati dalle sue attività. La ricerca di opzioni di crescita per il porto si accompagna alla valutazione della sostenibilità dello sviluppo e della compatibilità degli interventi previsti rispetto alle altre funzioni (urbane, turistiche ecc.) che trovano spazio nelle aree prospicienti il porto e lungo la costa.

Traguardando questi obiettivi fondamentali, il Programma Triennale dei Lavori Pubblici predisposto dall’Autorità Portuale di Savona per il periodo 2014/2016 si muove secondo due linee d’azione: l’attuazione delle iniziative previste dal Piano Regolatore, correlate alla realizzazione della piattaforma multipurpose nella rada di Vado Ligure, e la realizzazione degli interventi della programmazione ordinaria, che includono progetti per la migliore organizzazione degli spazi portuali e interventi per la valorizzazione delle risorse architettoniche, storiche e ambientali del litorale.

La piattaforma multipurpose

La realizzazione della piattaforma multipurpose nella rada di Vado Ligure è prevista dal Piano Regolatore del porto di Savona Vado (approvato dal Consiglio Regionale il 10 agosto 2005), di cui costituisce l’intervento cardine. La realizzazione della piattaforma è stata inserita nella programmazione 2009/2011 ed i relativi lavori sono stati avviati durante il 2012; l’entrata in servizio è prevista per il 2017.

Nell’ambito della presente programmazione sono proposti molti degli interventi complementari alla realizzazione dell’opera, necessari per assicurarne l’integrazione intermodale alla rete di trasporto, l’inserimento sul territorio e la funzionalità complessiva.

Lo scenario di riferimento

Il trasporto marittimo in container è cresciuto al ritmo del 10% annuo fino al 2009, quando ha conosciuto il primo calo della sua storia, a seguito della crisi internazionale. Successivamente si è registrata una ripresa, sia pure su tassi di crescita più contenuti rispetto al passato.

In parallelo allo sviluppo dei traffici, negli anni recenti si è delineata una significativa evoluzione delle flotte portacontainer: le rotte a maggiore traffico sono infatti percorse da navi di dimensioni sempre maggiori, che permettono di conseguire importanti economie di scala, diminuendo il costo di trasporto del singolo pezzo imbarcato e aumentando la redditività dei servizi.

In particolare, la capacità media delle navi impiegate sulla rotta più importante, che collega Far East ed Europa (con volumi assestati sui 13,5 milioni di TEU annui e previsioni di incremento del 1-2% annuo), è ormai prossima ai 10.000 TEU, con una crescita del 50% rispetto al 2008.

A livello complessivo, nei primi 8 mesi del 2013 sono state consegnate 24 portacontainer di capacità oltre i 10.000 TEU (ULCS), portando la flotta delle grandi navi a 186 unità, mentre altre 110 sono in consegna entro il 2015.

Nel corso dell’anno sono entrate in servizio sulle rotte tra Asia ed Europa le prime tre unità da 18 mila TEU ordinate dal primo operatore mondiale, Maersk Line, mentre negli ultimi due mesi si è registrato un picco negli ordinativi di nuove unità di grandi dimensioni, con MSC che ha commissionato 6 unità da 18.000 TEU, UASC 5 da 18.000 e 5 da 14.000, CMA CGM 3 da 16.000 e Yang Ming 10 da 14.000. In particolare MSC, compagnia leader nel Mediterraneo, detiene al momento il primato per quanto riguarda gli ordinativi di nuove navi.

Se le navi più grandi, da 16.000 TEU in su, sono destinate a percorrere le rotte a maggiore intensità di traffico, e dunque saranno inizialmente impiegate su servizi di spola fra i porti dell'Asia e quelli del Nord Europa, la loro entrata in servizio determina per "effetto cascata" lo spostamento sul Mediterraneo delle navi (di dimensione comunque superiore a 10.000 TEU) oggi impiegate sulle rotte maggiori.

Queste navi pongono nuove, rilevanti richieste operative ai porti mediterranei che si candidano a ospitarle: in particolare fondali profondi (almeno 16 metri), facilità di accesso (agibilità nautica) e adeguate dotazioni di banchina (gru, piazzali). Nel panorama italiano, nessuno dei terminal esistenti è in grado di accogliere le nuove unità, e i soli porti di Trieste sull'arco Nord Adriatico e Savona Vado sull'arco Ligure-Tirrenico presentano condizioni naturali di pescaggio e agibilità nautica adatti alle navi di ultima generazione.

In particolare, la posizione di Savona Vado, nel punto più settentrionale del Mediterraneo, consente di servire da Sud il mercato del Nord Italia e del Sud Europa con vantaggi economici ed ambientali: ad esempio, le emissioni di CO2 di una portacontainer sulla rotta Suez-Vado sono di oltre il 50% inferiori rispetto alle rotte per i porti del Nord.

Inoltre, la rada di Vado Ligure ha caratteristiche naturali, fondali profondi e specchio acqueo protetto, che permettono di costruire banchine con fondali fino a 22 metri e favoriscono la manovra delle navi, riducendo al minimo la necessità di impiegare rimorchiatori. A ciò si deve aggiungere la disponibilità di infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario non congestionate e di vaste aree retroportuali per attività di logistica.

Descrizione sintetica del progetto

Il progetto definito dall'Autorità Portuale prevede la realizzazione di una piattaforma della superficie di circa 210.000 m², destinata ad ospitare un terminal contenitori da 700/800.000 TEU, dotato di una banchina rettilinea della lunghezza di 700 m, con due accosti ad elevato pescaggio (uno in radice a -15 m ed uno in testata a -22 m). Ai margini della piattaforma saranno ricollocati gli impianti rinfusieri e petroliferi esistenti nella rada (TRI, Esso e Petrolog), con miglioramenti ambientali e operativi.

L'iniziativa ha riscosso l'interesse del maggiore operatore mondiale del settore, il gruppo AP Moller Maersk, che si è aggiudicato la gara di project financing per realizzare e gestire il terminal.

La copertura finanziaria dell'intervento (per complessivi 450 milioni di Euro) è garantita per due terzi dal Governo italiano (attraverso vari provvedimenti legislativi ed amministrativi) e per un terzo dal soggetto promotore. I lavori di costruzione, avviati nell'autunno 2012, procedono secondo programma e sono giunti allo stato di avanzamento del 7%, con conclusione prevista per l'inizio del 2017.

Il terminal si rivolgerà alle grandi compagnie marittime attive nel bacino del Mediterraneo con navi di dimensioni sopra i 10.000 TEU e servirà traffici di import/export tra Middle East/India/Far East ed un mercato interno esteso dall'Italia del Nord Ovest a Svizzera e Baviera, attraverso un intenso sfruttamento dell'intermodalità. L'obiettivo è di movimentare su ferro il 40% dei volumi, trasferendo i container mediante servizi navetta gestiti in autonomia verso un terminal intermodale interno, da cui saranno successivamente avviati a destinazione.

Interventi complementari

Il progetto introduce una serie di temi trasversali correlati (di carattere logistico, trasportistico, urbanistico e ambientale) la cui soluzione è necessaria per garantire l'efficacia operativa della nuova struttura e la sua integrazione ottimale nel contesto territoriale di Vado Ligure e dell'area circostante (tra gli interventi previsti: ricollocazione dei pontili e degli impianti petroliferi, spostamento della diga foranea, riassetto della viabilità retroportuale e nuovi varchi doganali, masterplan della fascia costiera di Vado).

Aspetti urbanistici

Nell'ambito dell'Accordo di Programma sulla piattaforma sono stati approvati due Schemi di Assetto Urbanistico (SAU) del fronte mare di Vado Ligure, che prevedono a carico dell'Autorità Portuale l'attuazione di una serie di interventi per la riqualificazione della fascia costiera, tra cui quelli definiti nel Masterplan già oggetto di un concorso di progettazione da parte di Autorità Portuale e Comune di Vado e che comprende sinteticamente le seguenti opere:

- comparto D1 – porto turistico: realizzazione di opere marittime, pontili, arredi e strutture di servizio per la creazione di una nuova darsena da diporto per circa 250 posti barca
- comparto D2 – fronte mare: realizzazione di spazi e strutture per la creazione di una nuova area urbana di alta qualità, con prevalenti funzioni di fruibilità pubblica (commercio, pubblici esercizi, artigianato compatibile con il tessuto urbano, servizi portuali)
- comparto D3 – area cantieri: realizzazione delle strutture e dei volumi mirati alla creazione di una nuova area cantieristica, anche per realizzare uno schermo tra il tessuto urbano e la piattaforma

L'Autorità Portuale ha avviato le procedure di realizzazione pubblicando un bando di project financing per gli interventi di riqualificazione del fronte urbano/portuale di Vado Ligure, sulla base delle cui risultanze ha dichiarato promotore il raggruppamento Technital-Grandi Lavori Fincosit.

Successivamente si è tenuto un incontro con il Comune di Vado Ligure al fine di verificare se le richieste a suo tempo avanzate fossero ancora pertinenti e rispondenti alle indicazioni di dettaglio formulate dall'Amministrazione Comunale. In quell'occasione il Comune ha chiesto di inserire nel Masterplan una piscina da destinare essenzialmente ad uso pubblico, contrariamente a quanto formulato dalla precedente amministrazione.

Queste nuove indicazioni hanno variato in modo significativo il quadro economico dell'intervento, inducendo il soggetto promotore a ritirare la propria proposta.

Di conseguenza l'Autorità Portuale ha annullato l'iter già avviato e, al fine di verificare le condizioni per dar corso ad una nuova procedura, ha pubblicato un avviso con cui gli operatori sono stati invitati a manifestare il proprio interesse per la realizzazione degli interventi previsti. E' successivamente pervenuta la proposta di un unico operatore, che sarà sottoposta ad approfondimenti e valutazioni di concerto con la municipalità di Vado Ligure, allo scopo di verificarne la fattibilità.

All'Autorità Portuale spetta anche il trasferimento concertato dei residenti dell'area "Gheia", mediante la realizzazione di nuovi fabbricati sull'area "S16", reso necessario per l'impatto che le nuove attività portuali determineranno sulla zona.

Inoltre, l'Autorità Portuale è impegnata in ulteriori interventi di riassetto del litorale a Ponente e a Levante del radicamento della piattaforma, ricompresi nel protocollo d'intesa fra Comune di Vado Ligure, Comune di Savona e Autorità Portuale di Savona per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione del tessuto urbano del fronte mare di Vado Ligure e del quartiere Zinola di Savona" promosso dal Comune di Vado Ligure.

Si tratta in particolare della risistemazione delle aree demaniali di Porto Vado verso il terminal traghetti, del riordino dell'area in radice al pontile Tirreno Power, con deviazione del Rio Solcasso, e della riqualificazione dell'arenile verso Zinola.

Aspetti ambientali

Al di là delle prescrizioni della commissione regionale di Valutazione di Impatto Ambientale, Autorità Portuale di Savona e Fondazione CIMA hanno stipulato una convenzione per la promozione di un programma di ricerca scientifica ambientale che accompagna la realizzazione della piattaforma.

L'obiettivo è il monitoraggio di fondali, flora e fauna, partendo dall'analisi pre-intervento dello stato dell'area (soggetta a vincolo portuale per la presenza dei pontili petroliferi e dell'impianto per il carbone), per verificare l'impatto ambientale delle opere e studiare in maniera approfondita anche aspetti non richiesti dalla commissione VIA, ma che possono dare ulteriore garanzia del rispetto dell'habitat marino.

Viabilità

La costruzione della piattaforma di Vado Ligure rende necessaria la realizzazione di una viabilità di accesso alle nuove aree portuali in sovrappasso all'Aurelia (già sviluppato il progetto definitivo) e, più in generale, l'ottimizzazione del sistema viario di accesso al porto di Vado e dei relativi varchi doganali: l'Autorità Portuale, come previsto dalle precedenti programmazioni, ha acquisito terreni funzionali allo scopo ed ha avviato tavoli di confronto con i soggetti privati interessati per lo sviluppo del progetto.

Inoltre è in programma la realizzazione del nuovo casello dedicato nella zona di rio Cosciari, opera che sarà realizzata a cura della Autostrada dei Fiori SpA. Quest'ultima ha già avviato le relative procedure, individuando un percorso che tende al massimo contenimento dell'impatto sul territorio circostante.

Il sistema ferroviario

Per sostenere la crescita dei traffici portuali e rispondere alle richieste del mercato, l'Autorità Portuale ha messo a punto un sistema autonomo per la gestione del servizio di navettamento ferroviario tra le banchine e il retroporto, sfruttando le esistenti linee di valico (sotto-utilizzate e immediatamente disponibili) e utilizzando locomotive elettriche di proprietà.

La gestione del servizio è affidata ad una struttura formata dalla società Serfer, individuata con bando europeo, che svolge il ruolo di "trazionista" (manovre portuali e trazione a destino) impiegando i mezzi messi a disposizione dall'Authority (8 locomotori diesel da manovra e 6 locomotori elettrici per il servizio in linea) e dalla società FerNet (costituita da operatori del settore portuale e logistico), che si occupa della gestione dell'intero ciclo di navettamento (commercializzazione del servizio, noleggio dei carri, acquisizione delle tracce ecc.): un'organizzazione dotata di autonomia decisionale e operativa, in grado di proporre un servizio trasparente e accessibile a tutti i clienti in modo indifferenziato (certezza del servizio e del costo).

Per raggiungere l'obiettivo di inoltrare su ferro il 40% del traffico (15-18 treni/giorno), come nei piani di Maersk, sul fascio di binari alle spalle della piattaforma sarà realizzato un impianto intermodale basato sulla tecnologia Metrocargo (sistema innovativo per il trasferimento orizzontale dei container dai carri ferroviari ai trailer e viceversa).

APSV e Maersk hanno condotto un'estensiva fase di test su un prototipo che ne ha dimostrato affidabilità ed efficienza operativa: rispetto alla movimentazione tradizionale, Metrocargo permette di movimentare i container in tempi molto ristretti (circa 30 minuti per un treno da 46 contenitori) e con minore impatto ambientale.

Le aree retroportuali verso cui viene proposto il navettamento sono quelle di Mondovì, Mortara e Rivalta Scrivia, che costituiscono ideali capolinea dei servizi ferroviari dal porto, da cui poi le merci possono essere rilanciate verso le destinazioni finali sulle varie direttrici: da Nord Ovest a Nord Est.

Allo scopo, l'Autorità Portuale ha già stretto rapporti di collaborazione con l'Interporto di Rivalta Scrivia ed il Polo Logistico di Mortara e partecipa alla definizione della struttura di gestione della nuova struttura di Mondovì.

I servizi dedicati ai container si andranno ad aggiungere a quelli già operativi riguardanti merci varie e rinfuse (prodotti forestali, siderurgici, auto, cereali e coke).

2.2 Interventi previsti e avviati con le precedenti programmazioni

Opere di Piano regolatore Portuale

POT 2009/2011

600 - Costruzione della piattaforma multipurpose
Lavori in corso.

636 - Ricollocazione accosti petroliferi
Lavori in corso.

POT 2008/2010

Attivata la Conferenza dei Servizi per la zona S16, nell'ambito della quale deve essere approvato l'intervento di connecting delle tubazioni per gli impianti petroliferi.

POT 2011/2013

630 - Nuova sede Autorità Portuale
Lavori in corso.

580-581 – Nuovo ponte e piazza del mare
Lavori in corso.

2.3 Interventi necessari

Per il triennio 2014/2016, l'Autorità Portuale prevede uno schema di interventi in linea con le programmazioni precedenti, mantenendo le due linee d'azione principali, rivolte da un lato a sviluppare le progettualità del nuovo Piano Regolatore, dall'altro a tutelare le aree urbane e il litorale interessate dalla prossimità delle attività portuali, migliorandone la vivibilità e proteggendo il territorio e l'ambiente.

Il programma ripropone buona parte degli interventi già inclusi nella precedente programmazione e non avviati per il protrarsi dell'iter progettuale o per la mancanza delle risorse necessarie alla loro attuazione.

Gli interventi possono essere schematicamente raggruppati in tre categorie:

A. Sviluppo delle infrastrutture portuali

Nell'ambito della programmazione ordinaria, relativamente al bacino di Savona, si prevede il riassetto degli spazi di deposito (capannoni T3 e T1, impianti antincendio), l'implementazione del sistema di movimentazione delle rinfuse solide e il potenziamento degli impianti di illuminazione degli spazi portuali.

Il quadro degli interventi correlati al Piano Regolatore Portuale include la realizzazione della nuova diga del porto di Vado, necessaria per proteggere gli accosti della piattaforma multipurpose, e la riorganizzazione degli impianti delle esistenti attività rinfusiere (oleodotti).

B. Miglioramento dell'integrazione con le reti di trasporto

Per quanto riguarda il trasporto stradale, è prevista la realizzazione del nuovo sistema viario del porto di Vado (costruzione della viabilità di connessione della piattaforma multipurpose, realizzazione del sistema di varchi portuali e potenziamento della connessione porto-autostrade).

Relativamente al settore ferroviario, la programmazione punta a completare il nuovo terminal ferroviario del porto di Vado Ligure (con la realizzazione dell'impianto di Metrocargo, interfaccia intermodale del nuovo terminal container) e a sistemare il raccordo del porto di Savona attraverso i giardini pubblici del Prolungamento.

C. Tutela ambientale e riassetto urbanistico

L'Autorità Portuale conferma grande attenzione agli aspetti ambientali e urbanistici, individuando le risorse per diversi interventi di riqualificazione urbana e risanamento del litorale, anche in ottemperanza ai protocolli d'intesa fra Comune di Savona, Comune di Vado Ligure e Autorità Portuale per l'attuazione dei "Progetti Integrati Urbani" per la riqualificazione del fronte mare di Savona e Vado.

Si prevede poi l'attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale ricompresi nell'Accordo di Programma per la realizzazione della Piattaforma Multipurpose. Tra questi la realizzazione di nuove abitazioni per il trasferimento dei residenti nell'area "Gheia", la costruzione del centro culturale di Vado previsto dal Masterplan e gli interventi per il riassetto del litorale da Porto Vado fino a Zinola nel Comune di Savona, con la realizzazione di un'unica passeggiata. In programma anche la risistemazione dell'alveo del rio Solcasso, per limitare l'erosione del litorale. A Levante è in programma la riqualificazione della spiaggia e dei giardini del Prolungamento.

2.4 Programma Triennale dei Lavori Pubblici anni 2014/2016

Importi in migliaia di Euro

A		Programmazione ordinaria	Pogr. Prec.	2014	2015	2016	Totale progetto
A1	637	Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola" e sistemazione arenili e locali di servizi	1.400	700			2.100
A2	638	Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel		750	750		1.500
A3	667	Risistemazione del capannone T3		500	2.000	2.500	5.000
A4	666	Regimazione acque		500			500
A5	639	Sistemazione aree demaniali porto Vado		700			700
A6	640	Attraversamento ferroviario Prolungamento a mare		400			400
A7	641	Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi"		300			300
A8	508	Riqualif. area a margine zone port. di ponente Bergeggi	150		5.000	5.000	10.150
A9	688	Accessibilità alla nuova sede		500			500
A10	681	Implementazione sistema rinfuse bacino di Savona		2.300	2.500	2.500	7.300
A11	682	Demolizione capannone T1 e sistemazione aree		800			800
A12	693	Manutenzioni straordinarie aree e immobili	930	2.000	1.500	1.000	5.430
A13	694	Manut. straordinarie ferroviarie	200	1.000	300	300	1.800
Parziale			2.680	10.450	12.050	11.300	36.480

B		Interventi di Piano Regolatore	Pogr. Prec.	2014	2015	2016	Totale progetto
B1	644	Nuovi oleodotti nell'area S16		2.365			2.365
B2	645	Ricollocazione abitazioni Gheia		3.000	3.000		6.000
B3	643	Viabilità in sovrappasso all'Aurelia	7.250	10.000	6.750		24.000
B4	509	Realizzazione nuova diga di del porto di Vado Ligure	1.100		38.000	40.900	80.000
B5	695	Alimentazione piattaforma AT/MT		800	2.200		3.000
B6		Centro culturale masterplan			1.500	1.500	3.000
B7		Nuova viabilità e varchi*		1.000	5.000	5.000	11.000
B8	674	Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure	900	400	300	2.200	3.800
Parziale			9.250	17.565	56.750	49.600	133.165

*Attività di progettazione/studi/indagini per il 2014

TOTALE GENERALE	11.930	28.015	68.800	60.900	169.645
------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Allegato 1

Schede di progetto

Nelle pagine seguenti, relativamente ai lavori programmati per il triennio 2014/2016, sono riportate le schede preliminari degli interventi.

Per i lavori programmati nel 2014, le schede contengono gli elementi formativi per il loro sviluppo nel Documento Preliminare di Progettazione (DPP) i corrispondenti progetti sono approvati almeno a livello preliminare, ovvero, se di importo inferiore ad 1 milione di euro, a livello di studio di fattibilità .

Le schede degli interventi programmati nel 2015/2016 contengono invece le sole indicazioni generali del progetto. I costi relativi sono determinati con criterio valutativo di massima.

Scheda preliminare di progetto

A1) 637 - Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola" e sistemazione arenili e locali servizi (Anno 2014)

Obiettivi generali

Portare a compimento gli interventi di mitigazione ambientale definiti nell'Accordo di Programma per la realizzazione della piattaforma multipurpose, previsti dal protocollo d'intesa fra Comune di Vado Ligure, di Savona e APSV per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione del tessuto urbano del fronte mare di Vado L. e del quartiere Zinola di Savona" promosso dal Comune di Vado Ligure.

Funzioni dell'intervento

Oggi il litorale prospiciente l'abitato di Zinola è caratterizzato da un forte degrado, per la presenza di costruzioni ad uso privato senza criterio di ordine formale, in fatto di localizzazione e di estetica, nonché per la presenza di un'attività di alaggio barche che spesso interferisce con l'area a balneazione pubblica. Primo obiettivo del progetto è quello di riordinare e mettere in sicurezza l'area del litorale pubblico di Zinola, eliminando le costruzioni fatiscenti e risistemando l'arenile, grazie alla rifioritura e la risagomatura dell'antistante scogliera. Inoltre sarà realizzato un collegamento fra la passeggiata pubblica di Vado Ligure e l'abitato di Zinola, riqualificando una zona divenuta periferica. E' prevista inoltre la realizzazione di un fabbricato ad uso pubblico, adibito ai servizi ed alle attività legate alla balneazione

Principali caratteristiche - elementi dimensionali e costruttivi

In dettaglio, l'intervento prevede: demolizione di fabbricati fatiscenti su area demaniale, bonifica dell'area, vagliatura e risagomatura dell'arenile, predisposizione ad alaggio dell'arenile lato ovest, con ripristino della rampa di discesa imbarcazioni, nuovo profilo della linea costiera con rifioritura della scogliera e riempimento a tergo. Il Progetto interessa la fascia costiera compresa tra la foce del torrente Quiliano a ponente e il radicamento dell'esistente scogliera sull'arenile di via Nizza a levante, per uno sviluppo costiero complessivo di ml 300 ed un'area interessata di mq 18.500.

Impatto ambientale

Il progetto migliorerà le condizioni dell'area oggetto di intervento, oggi fortemente degradate, sotto il profilo della sicurezza (costituendo un'area di alaggio dedicata) e sotto quello estetico (eliminando le costruzioni fatiscenti e risistemando l'arenile), amplierà le superfici e incrementerà le dotazioni destinate all'utilizzo pubblico. L'intervento non presenta criticità ambientali se non legate alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti programmazione sovraordinati. Le autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e ambientali saranno acquisite con procedura di intesa Stato-Regione ex art.2 DPR 383/94. Nell'ambito del procedimento dovrà essere acquisita specifica autorizzazione del settore Ecosistema Costiero della Regione per gli aspetti di idraulica marittima circa gli impatti sul litorale; il progetto dovrà essere altresì assoggettato alla Valutazione di Impatto Ambientale in sede regionale.

Progettazione dell'intervento

La progettazione sarà redatta dall'Ufficio Tecnico di APSV, con ricorso a supporto specialistico esterno per lo studio meteomarinario. Sono previsti il livello preliminare, definitivo, esecutivo.

Responsabile Unico del Procedimento

La funzione è attribuita al Responsabile del settore competente per l'intervento.

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
Conclusa ed approvata	4 trim 2013	1 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
1 trim 2014 – proc. ristretta	2 trim 2014	12 mesi

Stima dei costi

Costo complessivo: 2.100 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A2) 638 - Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel (anno 2014)

Obiettivi generali

Portare a compimento gli interventi di mitigazione ambientale definiti nell'Accordo di Programma per la realizzazione della piattaforma multipurpose e previsti dal protocollo d'intesa fra Comune di Vado Ligure, Comune di Savona e APSV per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione del tessuto urbano del fronte mare di Vado Ligure e del quartiere Zinola di Savona" promosso dal Comune di Vado Ligure.

Funzioni dell'intervento

Il progetto, rientrante in una serie di interventi sul tratto costiero di levante di Vado Ligure, è finalizzato alla riqualifica dell'area di arenile sita tra la zona di cantiere Incorvaia e i bagni Karibù. Attualmente dei muri di banchina della darsena esistente è caratterizzata da un alto grado di erosione, causati dalla presenza del pennello Enel e dalla foce del rio Solcasso.

Principali caratteristiche - elementi dimensionali e costruttivi

In dettaglio, l'intervento prevede: la realizzazione di un nuovo tracciato dell'alveo del rio Solcasso, interamente coperto da paiolato amovibile, la nuova profilatura della scogliera esistente, la risistemazione dell'area e l'installazione a ponente dei bagni Karibù di un nuovo geotubo per la difesa dell'arenile. Il Progetto interessa uno sviluppo costiero complessivo di ml 200 ed un'area di mq 2000.

Impatto ambientale

Il progetto migliorerà le condizioni dell'area oggetto di intervento, oggi fortemente degradata per l'erosione e per la presenza di fabbricati obsoleti e fatiscenti.

L'intervento ha il fine di riordinare l'area anche sotto il profilo della sicurezza e non presenta nessuna criticità ambientale se non legata alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti programmazione sovraordinati

Le autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e ambientali saranno acquisite con procedura di intesa Stato-Regione ex art. 2 DPR 383/94; tra queste dovrà essere acquisita specifica autorizzazione del settore Ecosistema Costiero della Regione per gli aspetti di idraulica marittima relativamente agli impatti sul litorale.

Progettazione dell'intervento

La progettazione sarà redatta dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale o con ricorso a tecnici esterni. E' previsto comunque il ricorso a supporto specialistico esterno per quanto concerne lo studio meteomarinario .

Sono previsti il livello preliminare, definitivo, esecutivo.

Responsabile Unico del Procedimento

La funzione è attribuita al Responsabile del settore competente per l'intervento.

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
Conclusa e approvata	2 trim 2014	4 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
1 trim 2015 – proc. ristretta	2 trim 2015	12 mesi

Stima dei costi

Costo complessivo: 1.500 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A3) 667 - Risistemazione del capannone T3 (anno 2014)

Obiettivi generali

Completare l'ammodernamento dei depositi merce al coperto.

Funzioni dell'intervento

L'intervento è mirato a mantenere la funzionalità dell'attuale capannone T3, che presenta notevoli problematiche di tenuta alla pioggia.

Descrizione dell'intervento

Il capannone T3 è diviso funzionalmente in due parti.

La prima destinata allo stoccaggio dei fertilizzanti, con presenza all'interno di impianti di sollevamento e trasporto a tutta altezza che condizionano fortemente le possibilità di intervento radicali. Su tale porzione sono già stanziate manutenzioni straordinarie per migliorare l'impermeabilizzazione della copertura, di per sé complessa e di difficile sigillatura per la sua forma a shed, sostituire parte della lattoneria e potenziare i pluviali e le linee di scarico.

La seconda parte non è invece condizionata da impiantistica interna e la migliore soluzione costi/benefici è quella di procedere alla sua demolizione/ricostruzione.

Vincoli

Il capannone è datato più di settanta anni e per tanto deve essere assoggettato alla procedura di verifica dell'interesse storico.

Preliminari contatti con la soprintendenza hanno indicato la possibilità procedere con la demolizione/ricostruzione di una parte del capannone.

Per le necessarie autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e demaniali si procederà con intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 e s.m.i.

Progettazione

Si prevede lo sviluppo del progetto in due lotti, di cui il primo, programmato nel 2014, è relativo alla sola demolizione della parte interessata, mentre il secondo è relativo alla riedificazione, per la quale si svilupperà la progettazione nelle fasi preliminare, definitiva ed esecutiva.

Sul progetto definitivo saranno acquisite le necessarie autorizzazione ed il parere tecnico del CTA.

L'avvio della progettazione da parte dell'Ufficio Tecnico, con collaborazioni esterne, è previsto nel 2014.

E' previsto l'affidamento a ditte specializzate per i rilievi, le caratterizzazioni geotecniche e le componenti impiantistiche.

Fasi della progettazione - Primo lotto

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
2 trim 2014	4 trim 2014	1 trim 2015

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
2 trim 2015 – procedura ristretta	3 trim 2015	16 mesi

Stima dei costi

E' stimato un costo di 5.000 migliaia di euro per demolire/ricostruire un sedime di circa 8.000 mq con tipologia costruttiva in c.a precompresso e per ristrutturare la restante porzione da mantenere che costituisce un sedime di circa 2000mq.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A4) 666 - Regimazione delle acque meteoriche di dilavamento nelle aree portuali (anno 2014)

Obiettivi generali

Ottemperare alle prescrizioni del Regolamento Regionale 10 luglio 2009 n. 4 concernente la disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di lavaggio di aree esterne in attuazione dell'art. 9 c. 1 della legge regionale 28 ottobre 2008 n. 39.

Funzioni dell'intervento

La funzione dell'intervento è quella di regimare le acque meteoriche nelle aree portuali.

La problematica riguarda eminentemente le aree destinate a stoccaggio delle merci alla rinfusa, ove la normativa prescrive che le acque di prima pioggia siano raccolte e trattate prima della loro immissione nel corpo ricettore.

Descrizione dell'intervento

Devono essere approntati i piani di prevenzione e gestione sia per le aree pubbliche, di competenza dell'Autorità Portuale, sia per le aree in concessione, di competenza dei privati, ma per i quali l'Autorità provvederà ad un'azione di razionalizzazione e coordinamento.

A valle dell'approvazione dei piani potranno essere approntati i progetti di intervento che, oltre l'installazione degli impianti, dovranno necessariamente prevedere la modifica delle pendenze superficiali di piazzali e banchine al fine di evitare lo sversamento diretto a mare degli eluati e di frazionare le superfici di invaso per rispettiva competenza e responsabilità.

Caratteristiche gestionali

I piani/programmi devono essere sottoposti ad approvazione provinciale/regionale, nel cui ambito ottenere le necessarie autorizzazioni.

Per i progetti non si ravvisa la necessità di ulteriori procedure autorizzative.

Fasi della progettazione e tempi di intervento

La progettazione sarà svolta dall'Ufficio Tecnico.

Sarà necessario il ricorso a professionalità esterne per i test di rilascio e la scelta degli impianti di trattamento.

Fasi della progettazione - Primo lotto

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
3 trim 2014	4 trim 2014	1 trim 2015

Tempi di svolgimento

<i>Avvio della gara</i>	<i>Avvio dei lavori</i>	<i>Tempo di esecuzione previsto</i>
2 trim 2015 – procedura ristretta	3 trim 2015	9 mesi

Stima dei costi

E' stimato un costo di 500 migliaia di euro per gli interventi di pertinenza dell'Autorità Portuale nelle aree pubbliche.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A5) 639 - Sistemazione aree demaniali porto Vado (Anno 2014)

Obiettivi generali

Portare a compimento gli interventi di mitigazione ambientale definiti nell'Accordo di Programma per la realizzazione della piattaforma multipurpose e previsti dal protocollo d'intesa fra Comune di Vado Ligure, Comune di Savona e Autorità Portuale di Savona per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione del tessuto urbano del fronte mare di Vado Ligure e del quartiere Zinola di Savona" promosso dal Comune di Vado Ligure.

Funzioni dell'intervento

Il progetto prevede la riqualificazione delle due spiagge pubbliche situate a Porto Vado, comprese tra il pontile Fornicoke-TRI e le banchine Forship, mediante la demolizione dei fabbricati situati in area demaniale, la risagomatura e il ripascimento degli arenili a favore della successiva realizzazione di una passeggiata pubblica di collegamento tra il centro di Vado e la zona del terminal traghetti che sarà ad opera dell'amministrazione di Vado. Per quanto riguarda la demolizione degli edifici demaniali, l'intervento è già stato pattuito con Accordo di Programma sottoscritto tra le Amministrazioni Locali e l'Autorità Portuale di Savona – Vado e autorizzato con Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94, con contestualmente all'approvazione dei lavori di realizzazione della Piattaforma multipurpose.

I volumi demoliti dal presente progetto, pertanto, verranno compensati con la realizzazione della stessa piattaforma.

La risagomatura dell'arenile contiguo al pontile Fornicoke-TRI, potrà essere effettuata a seguito del rifiorimento della sponda sud del rio Sant Elena, opera trattata in parte anche dal progetto 643 "Attraversamento in sovrappasso della SS. N. 1 Aurelia per il collegamento tra la piattaforma multipurpose e le aree retro portuali", che prevede il rifacimento dello sbocco a mare dello stesso nella nuova configurazione morfologica a seguito della realizzazione della piattaforma multipurpose.

Impatto ambientale

L'intervento non presenta criticità ambientali, se non legate alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti urbanistico/paesistico/ambientali vigenti

L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico

Fasi della progettazione

<i>Studio di fattibilità</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
approvato	4 trim 2013	4 trim 2013

Tempi di svolgimento

Avvio dei lavori: 2 trim 2014

Stima dei costi

Costo complessivo: 700 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A6) 640 - Attraversamento ferroviario Prolungamento a mare (Anno 2014)

Obiettivi generali

Portare a compimento gli interventi previsti dal protocollo d'intesa sottoscritto da Comune e Autorità Portuale di Savona il 13/10/2008 per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città di Savona" promosso dal Comune di Savona.

Funzioni dell'intervento

In previsione di un incremento del traffico su rotaia da e per il porto di Savona, il progetto mira al miglioramento della sicurezza del raccordo ferroviario portuale che attraversa i giardini pubblici di Corso Dante Alighieri, zona conosciuta come "Prolungamento".

L'intervento prevede: la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale e carrabile del binario portuale, mediante l'installazione di 4 passaggi a livello e 2 cancelli automatizzati comandati da una cabina situata all'interno del Porto (attualmente l'operazione viene fatta manualmente da personale della manovra ferroviaria); per l'attesa durante il passaggio dei carri ferroviari, l'installazione di pensiline in ghisa accoppiate con panchine in marmo simili a quelle esistenti; il rifacimento del passaggio pedonale con una pavimentazione in porfido; la messa in opera di nuovi punti luce; la realizzazione di un'area ecologica per la sistemazione dei contenitori porta rifiuti/campane etc.

Impatto ambientale

L'intervento non presenta criticità ambientali, se non legate alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti urbanistico/paesistico/ambientali vigenti.

L'intervento ricade in zona di rispetto ferroviario e poiché è situato in parco urbano è soggetta a vincolo paesistico

Fasi della progettazione

<i>Studio di Fattibilità</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
approvato	3 trim 2014	3 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio dei lavori: 1 trim 2015

Stima dei costi

Costo complessivo: 400 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A7) 641 - Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi" (anno 2014)

Obiettivi generali

Portare a compimento gli interventi previsti dal protocollo d'intesa sottoscritto da Comune e Autorità Portuale di Savona il 13/10/2008 per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città di Savona" promosso dal Comune di Savona.

Funzioni dell'intervento

Il progetto prevede la riqualificazione dell'arenile pubblico più importante della città di Savona, che costituisce l'affaccio al mare dei giardini ottocenteschi del "Prolungamento" e della fortezza del Priamar.

Attualmente l'accesso alla spiaggia (non possibile per i disabili) avviene tramite una rampa gradonata in cemento armato ed una pericolosa scala.

L'intervento a progetto prevede la demolizione dei sopraddetti passaggi e il ripristino della muraglia.

Verrà realizzata in luogo della gradonata una nuova rampa per disabili, ed in posizione baricentrica rispetto all'arenile, una nuova scala.

I due nuovi accessi verranno realizzati in c.a. e rivestiti in mattonelle tipo cotto, a riprendere la muratura esistente.

Sono previsti due blocchi servizi (uno per disabili) con docce, wc e spogliatoi, collegati alla rete fognaria pubblica tramite l'installazione di una stazione di sollevamento.

Lungo il muro di sostegno del piazzale, ad arrivare fino al confine con le aree portuali, verrà realizzato un camminamento dotato di vano per il passaggio di cavidotti per la predisposizione all'allaccio alle reti luce, acqua e fognatura della zona più a est dell'arenile.

Per il miglioramento della sicurezza e per una valorizzazione dell'arenile è prevista l'installazione di 3 nuovi corpi illuminanti.

Infine presso il chiosco/bar esistente verrà allestito un punto di conferimento rifiuti per la raccolta differenziata.

Impatto ambientale

L'intervento non presenta criticità ambientali, se non legate alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti urbanistico/paesistico/ambientali vigenti

L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico

Fasi della progettazione

<i>Studio di fattibilità</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
approvato	1 trim 2014	1 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio dei lavori: 2 trim 2014

Stima dei costi

Costo complessivo: 300 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A8) 508 - Riqualificazione area a margine zone portuali di ponente Bergeggi (Anno 2014)

Obiettivi generali

Le aree del porto di Vado/Bergeggi sono confinanti con le aree turistico/balneari e dunque esiste una situazione di conflitto: il Piano Regolatore Portuale – Ambito Costa Bergeggi, prevede allo scopo la l'attuazione di interventi di separazione tra le aree portuali e la zona balneare.

Funzioni dell'intervento

Preso atto che il percorso delineato dal Piano Regolatore Portuale per la creazione di una nuova zona di filtro fra aree portuali e aree turistiche (includendo sia interventi di mascheratura fisica delle strutture portuali, sia insediamenti congruenti con la vocazione turistica del sito) richiede tempi non compatibili con le pressanti esigenze di separare attività portuali e attività turistiche, il Comitato Portuale, con delibera n. 67/2008 ha stabilito di procedere ad un primo lotto di intervento, nell'ambito delle opere marittime esistenti, finalizzato alla sistemazione dell'area di confine.

A tal fine è stato avviato un concorso di idee con particolare riguardo all'affaccio su Bergeggi, che consentirà di definire la migliore soluzione paesistico/funzionale su cui basare la progettazione. La commissione esaminatrice ha individuato il vincitore nel secondo trimestre 2012.

Impatto ambientale

Definita nell'ambito delle procedure di VIA del nuovo Piano Regolatore Portuale

Fasi concorso di idee/progettazione

<i>Individuazione vincitore</i>	<i>Progettazione prelim.</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
2 trim 2012	4 trim 2014	2 trim 2015	4 trim 2015

Tempi di svolgimento

Avvio dei lavori: 1 trim 2016

Stima dei costi

Costo complessivo: 10.150 migliaia di Euro (150 già stanziata per il concorso di idee)

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A9) 688 – Accessibilità alla nuova sede (Anno 2014)

Obiettivi generali

Razionalizzare i percorsi pedonali di accesso alla nuova sede dell'Autorità Portuale

Funzioni dell'intervento

Creare un percorso dedicato per l'accesso alla nuova sede dell'Autorità Portuale che permetta un collegamento agevole e diretto con gli spazi urbani con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta.

Impatto ambientale

L'intervento non presenta criticità ambientali, se non legate alla fase della realizzazione.

Vincoli di legge

L'intervento è conforme agli strumenti di programmazione sovraordinati e ricade in zona soggetta a vincolo paesistico. Le autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e ambientali saranno acquisite con procedura di intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 e s.m.i.

Progettazione e tempi di svolgimento

La progettazione sarà redatta dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale. E' previsto il ricorso a supporto specialistico esterno per le parti impiantistiche e per gli aspetti architettonici progettuali ed esecutivi. Sono previsti il livello definitivo ed esecutivo.

<i>Studio di fattibilità</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
4 trim 2013	4 trim 2013	1 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio dei lavori: 3 trim 2014

Stima dei costi

Costo complessivo: 500 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A10) 681 - Implementazione sistema rinfuse bacino di Savona (Anno 2014)

Obiettivi generali

Potenziare e migliorare il sistema rinfusiero operativo sulla banchina Alti Fondali del Porto di Savona

Funzioni dell'intervento

Miglioramento della funzionalità e delle potenzialità del Terminal attraverso una serie di interventi mirati sia all'infrastruttura di banchina sia agli impianti di sbarco, movimentazione ed inoltro.

Descrizione dell'intervento

L'intera azione è suddivisa in due lotti:

- un primo lotto è relativo al prolungamento della banchina a – 18 per ca. 30 mt, al fine di realizzare un'area di stazionamento per lo scaricatore, per operazioni di manutenzione programmate o straordinarie, non interferente con il fronte operativo. Tale prolungamento è previsto essere realizzato con la messa in opera di due cassoni cellulari a paramento forato semiriflettente;
- un secondo lotto è rivolto ad opere impiantistiche, e precisamente alla realizzazione di un già previsto terzo nastro trasportatore che permetterà una maggiore flessibilità nella movimentazione dei materiali, ad interventi migliorativi sui due nastri già in esercizio, alla modifica del sistema di coperture mobili dei depositi per rendere più versatili le combinazioni di apertura/chiusura, oltre ad interventi minori.

Vincoli di legge

L'intervento di primo lotto, pur conforme agli indirizzi di PRP, si configura come adeguamento tecnico-funzionale e sarà pertanto soggetto ad approvazione da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Le autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e ambientali saranno acquisite con procedura di intesa Stato-Regione ex art. 2 DPR 383/94 e s.m.i.

Progettazione

La progettazione del primo lotto sarà svolta dall'Ufficio Tecnico, con eventuale supporto di tecnici esterni.

Per la parte impiantistica sarà necessario rivolgersi a professionalità specialistiche.

Fasi della progettazione e tempi di svolgimento (1° lotto)

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
Eseguita	2 trim. 2014	4 trim. 2014

Avvio lavori

Anno 2015

Stima dei costi

E' stimato un costo di 2.300 migliaia di euro per il primo lotto, e complessivamente di 5.000 migliaia di euro per gli interventi impiantistici ricompresi nel secondo lotto.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A11) 682 - Demolizione capannone T1 e sistemazione aree (Anno 2014)

Scheda preliminare di progetto

Obiettivi generali

Razionalizzare l'utilizzo dei manufatti e delle aree portuali.

Funzioni dell'intervento

Eliminazione di una situazione di pericolo, rendere disponibile uno spazio portuale e permettere la futura realizzazione di un raccordo ferroviario alle nuove aree sul terrapieno a mare antistante il capannone T3.

Descrizione dell'intervento

Il capannone T1 è realizzato in carpenteria metallica e muratura.

E' prevista la completa demolizione della parte in elevazione e della pavimentazione, e la successiva sistemazione delle aree con ripristino delle pendenze per lo smaltimento delle acque superficiali e manto in conglomerato bituminoso.

Vincoli

Il capannone è datato più di settanta anni e per tanto deve essere assoggettato alla procedura di verifica dell'interesse storico presso il Ministero per i beni culturali – Direzione regionale.

Caratteristiche gestionali

Per le autorizzazioni si procederà con intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 e s.m., nel cui ambito ottenere le necessarie autorizzazioni urbanistiche, paesistiche e demaniali.

Progettazione

La progettazione sarà sviluppata dal Settore tecnico nel corso del 2014.

Si prevede la redazione di uno studio di fattibilità, di un progetto definitivo sul quale acquisire le necessarie autorizzazioni e di un progetto esecutivo.

Fasi della progettazione

<i>Studio di fattibilità</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
eseguito	2 trim 2014	4 trim 2014

Tempi di svolgimento

<i>Avvio della gara</i>	<i>Avvio dei lavori</i>	<i>Tempo di esecuzione previsto</i>
1 trim 2015 – procedura ristretta	1 trim 2015	6 mesi

Stima dei costi

E' stimato un costo di 800 migliaia di euro per la demolizione del capannone di superficie di circa 3000 mq e la sistemazione delle aree rimanenti con conglomerato bituminoso.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A12) 693 - Programma di manutenzioni straordinarie aree e immobili (Anno 2014)

Obiettivi generali

Conservare, mantenere in efficienza, implementare le opere portuali al fine di continuare a garantire il massimo livello di sicurezza e operatività.

Funzioni dell'intervento

Il programma è articolato in due interventi:

- Manutenzione straordinaria di strade, piazzali e banchine nel bacino di Savona
- Manutenzione straordinaria di strade, piazzali e banchine nel bacino di Vado Ligure

Il programma individua l'accantonamento di disponibilità per interventi nei due bacini sulla base di analisi storiche dei precedenti esercizi e delle necessità già individuate.

Gli interventi saranno poi valutati via via che se ne presenteranno nuove necessità nel corso dell'esercizio, stabilendo le relative priorità.

Impatto ambientale

Nel caso di eventuali criticità ambientali, saranno preventivamente ottenute le pertinenti autorizzazioni.

Vincoli di legge

Eventuali interventi comportanti trasformazioni/implementazioni dovranno ottenere le pertinenti autorizzazioni con conferenza dei servizi nell'ambito delle procedure di intesa Stato/Regione.

Progettazione dell'intervento

La progettazione sarà redatta dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale. Sono previsti il livello definitivo ed esecutivo. E' previsto il ricorso a supporto esterno per eventuali interventi specialistici.

Responsabile Unico del Procedimento

La funzione è attribuita al Responsabile del settore competente per l'intervento.

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
-	1-4 trim 2014	1-4 trim 2014

Avvio delle gare

2-4 trim 2013 – proc. ristrette

Stima dei costi

Costo complessivo 2000 migliaia di Euro così suddivisi:

- Manutenzione banchine-strade-piazzali Savona: 1.000.000 Euro
- Manutenzione banchine-strade-piazzali Vado: 1.000.000 Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

A13) 694 - Programma di manutenzioni straordinarie ferroviarie (Anno 2014)

Obiettivi generali

Conservare e mantenere in efficienza gli impianti ferroviari portuali ed il proprio materiale rotabile al fine di continuare a garantire il massimo livello di sicurezza, efficienza e funzionalità.

Funzioni dell'intervento

Il programma, che corrisponde alle esigenze in oggi riscontrate, è articolato su due macro interventi che possono essere così riassunti:

- manutenzione straordinaria infrastruttura ferroviaria portuale ed impianti ferroviari (PL automatici, impianto ACEI, enti di piazzale, bilico ferroviario) nei bacini di Savona e Vado Ligure;
- manutenzione straordinaria parco macchine.

Impatto ambientale

Gli interventi non presentano alcuna criticità ambientale se non legata alla fase di realizzazione.

Vincoli di legge

Gli interventi non richiedono autorizzazioni specifiche.

Progettazione dell'intervento

La progettazione sarà redatta dal Settore Ferroviario dell'Autorità Portuale. Non è previsto alcun ricorso a supporto esterno per la redazione dei capitolati o delle specifiche tecniche.

Responsabile Unico del Procedimento

La funzione è attribuita al Responsabile del settore competente per l'intervento.

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
2-4 trim 2014 – proc. ristrette	2-4 trim 2014	8 mesi per ogni intervento

Stima dei costi

Costo complessivo 1.000.000 Euro così suddivisi:

- manutenzione infrastruttura ferroviaria portuale ed impianti: 870.000 Euro
- manutenzione parco macchine: 130.000 Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B1) 644 - Nuovi oleodotti nell'area S16 del Comune di Vado Ligure (Anno 2014)

Obiettivi generali

Liberazione dell'alveo del torrente Segno nel suo tratto focivo dagli attuali oleodotti, in relazione alla ricollocazione degli accosti petroliferi nell'ambito della nuova piattaforma multipurpose.

Funzioni dell'intervento

Trattasi dell'intervento di ricollocazione delle condotte petrolifere lungo un nuovo percorso individuato all'interno dell'area S16 in Comune di Vado Ligure, oggetto di SUA di iniziativa privata, atto a successivamente consentire la rimozione delle attuali condotte in alveo al Torrente Segno.

In tale contesto l'intervento si configura come servitù passiva a carico dei soggetti attuatori, recepita nello Schema di Convenzione Urbanistica approvata dal Consiglio Comunale il 22/04/09.

Impatto ambientale

Le condotte saranno interrato.

Vincoli di legge

Le aree oggetto di scavo devono essere caratterizzate a cura dei soggetti attuatori e, se del caso, assoggettate ad interventi di bonifica atti a rendere compatibile l'intervento.

La convenzione pone a carico dei soggetti attuatori queste attività, sollevando l'Autorità Portuale da vincoli ambientali eventualmente derivanti dallo stato dei terreni di scavo.

Le attività di scavo sono altresì soggette a verifica di interesse archeologico.

Le autorizzazioni urbanistica, paesistica, ambientale e territoriale saranno acquisite in sede di Conferenza dei Servizi attivata dal Comune per l'approvazione del SAU.

Progettazione

La progettazione è affidata allo stesso progettista della piattaforma, ricorrendo gli estremi dell'art. 57 comma 5 lett. A) del Codice degli Appalti. Il progetto prevede la realizzazione dell'intervento in due lotti, separati temporalmente in ragione della loro funzionalità:

- il primo relativo all'interrimento delle tubazioni nell'area S16 e fino ai limiti dell'interconnecting in alveo e sulla piattaforma, da effettuarsi correlatamente ai lavori di realizzazione dello SUA da parte dei soggetti attuatori
- il secondo relativo agli interconnecting veri e propri, da effettuarsi correlatamente all'attivazione degli accosti petroliferi nell'ambito della piattaforma

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
conclusa	conclusa	2 trim 2014

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
Da coordinare con i tempi di attuazione dello SUA	Da coordinare con i tempi di attuazione dello SUA	primo lotto: 6 mesi secondo lotto: 3 mesi

Caratteristiche gestionali

Responsabile del Procedimento è il Coordinatore dell'Area Tecnica

La Direzione Lavori sarà affidata in uno con quella della piattaforma.

Stima dei costi

Costo complessivo: 2.365 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B2) 645 - Ricollocazione abitazioni Gheia (anno 2014)

Obiettivi generali

Realizzazione di interventi di compensazione per la compatibilità ambientale della nuova piattaforma multipurpose, concordati nell'ambito del relativo Accordo di Programma.

Funzioni dell'intervento

Ricollocazione di unità abitative attualmente esistenti in prossimità del radicamento della nuova piattaforma e quindi soggette ad inquinamenti ambientali provocati dalle attività portuali.

La ricollocazione è prevista nell'ambito di uno SUA di iniziativa privata da realizzarsi nell'area S16 del Comune di Vado Ligure

Descrizione dell'intervento

L'intervento non si configura come progetto da realizzarsi a cura dell'Autorità Portuale, ma come contributo ai costi di costruzione degli immobili da parte dei soggetti attuatori con messa in disponibilità finale di unità abitative.

In altri termini, nell'ambito degli interventi sul comparto S16 verranno realizzate unità abitative, analoghe per caratteristiche (superficie e dislocazione su piani), che saranno messe nella disponibilità dei proprietari delle unità immobiliari oggi presenti sul Gheia. A fronte delle nuove unità, l'Autorità Portuale avrà in cambio le unità abitative esistenti che, ristrutturate, verranno messe a disposizione dei soggetti chiamati a sviluppare attività per il nuovo terminal (es. Dogane, Guardia di Finanza ecc.) Ai sensi delle norme regionali, il trasferimento prevede altresì una indennità di 40.000 € per unità immobiliare. Ogni singolo proprietario avrà facoltà di trasferirsi o a restare nell'attuale abitazione.

Caratteristiche gestionali

L'Autorità Portuale stipulerà una convenzione con un soggetto terzo (IPS) per definire operativamente tutti i rapporti.

Stima dei costi

Costo complessivo: 6.000 migliaia di Euro (pari alla valorizzazione dei metri cubi da trasferire)

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B3) 643 - Viabilità di collegamento tra la piattaforma multipurpose e le aree retro portuali in sovrappasso all'Aurelia (anno 2014)

Obiettivi generali

Realizzare la connessione viaria fra la nuova piattaforma multipurpose e il retroporto, con una soluzione architettonica e paesistica di pregio, finalizzata a riconvertire urbanisticamente il contesto attualmente condizionato dalla presenza di impatti tipicamente industriali, come previsto dal relativo Accordo di Programma.

Funzioni dell'intervento

Realizzazione del collegamento stradale tra piattaforma e viabilità retroportuale, con corsie separate per i flussi da/per nuovo varco doganale e da/per piastra di scambio ferroviario, con inglobamento degli impianti tecnologici di collegamento tra le attività insediate sulla piattaforma e il retroporto.

Impatto ambientale

Valutato nell'ambito della procedura di VIA Regionale della piattaforma multipurpose.

Vincoli di legge

Conferenza dei servizi ex art. 2 dpr 383/94 per le compatibilità urbanistiche, ambientali, paesistiche e territoriali conclusa positivamente nel luglio 2011 con atto d'intesa Stato-Regione n.8782. Acquisito parere tecnico del C.T.A. nel settembre 2011 con voto n.45G.

Progettazione

Conclusa la progettazione definitiva, realizzata da professionisti esterni selezionati mediante gara.

Sono state svolte le attività di rilievo del sito, valutazioni idrogeologiche, indagini geologiche/geotecniche, prospezioni archeologiche e sono stati verificati gli accordi di dettaglio con il promotore della piattaforma e il terminalista rinfuse per confermare i parametri viabilistici, le interferenze con i sistemi nastro e le tempistiche di appalto e realizzazione in accordo con il programma di costruzione della piattaforma.

Eseguiti gli accertamenti catastali, devono essere avviati i procedimenti espropriativi.

L'intervento è previsto in due fasi, che consentano di governare la fase transitoria di trasferimento del carbone dal vecchio nastro al nuovo impianto inglobato nella struttura di sovrappasso, correlatamente ai tempi di attivazione del nuovo accosto rinfuse e dismissione del vecchio. Durante la prima fase dovranno essere realizzati da parte di TRI i lavori necessari per la dismissione del vecchio nastro carbone, l'installazione e l'avvio nel nuovo.

La seconda fase deve essere ultimata antecedentemente all'ultimazione dei lavori di costruzione della piattaforma multipurpose.

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
Conclusa	Conclusa	-

Tempi di svolgimento

<i>Avvio della gara</i>	<i>Avvio dei lavori</i>	<i>Tempo di esecuzione previsto</i>
4 trim 2013 – affidamento integrato sulla base della progettazione definitiva	1 trim 2014	46 mesi

I tempi di esecuzione dovranno comunque essere correlati con quelli di costruzione della piattaforma.

Stima dei costi

Costo complessivo: 24.000 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B4) 509 - Realizzazione della nuova diga foranea del porto di Vado Ligure (Anno 2014)

Obiettivi generali

Il Piano Regolatore Portuale prevede lo spostamento verso mare e l'allungamento dell'attuale diga foranea del porto di Vado. L'obiettivo è dare maggiore protezione alla piattaforma multipurpose, oltre a ricavare ulteriori accosti ro-ro e spazi operativi con parziale riempimento tra le due dighe.

Funzioni dell'intervento

Trattasi di una prima fase mirata all'esclusiva protezione dei nuovi accosti contenitori mediante costruzione del solo tratto terminale della nuova diga, per una lunghezza di circa 500m.

Impatto ambientale

Definito in via di massima nell'ambito della procedura di VIA della piattaforma multipurpose.

Il progetto dovrà comunque essere assoggettato a specifica procedura di screening per la fase di cantierizzazione.

Vincoli di legge

Approvazione del progetto sotto gli aspetti urbanistico, ambientale, paesistico e territoriale con conferenza dei servizi ex art. 2 DPR 383/94.

Acquisizione di parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Progettazione

La progettazione sarà svolta dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale.

Devono essere effettuate modellazioni idrauliche per la definizione dello sviluppo della 1^a fase di diga agli effetti del miglior rapporto costo/benefici.

Devono essere effettuate indagini geologiche/geotecniche e indagini batimetriche di dettaglio.

Devono essere effettuate indagini naturalistiche dei fondali e prospezioni archeologiche.

Devono essere effettuate valutazioni sul reperimento di materiali lapidei per la formazione dello scanno di imbasamento, le cui quantità in gioco sono notevolmente elevate.

Per tutto quanto sopra si prevede il ricorso a professionalità esterne.

Fasi della progettazione

<i>Progettazione preliminare</i>	<i>Progettazione definitiva</i>	<i>Progettazione esecutiva</i>
eseguita	3 trim 2014	1 trim 2015

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
2 trim 2015 – procedura ristretta	3 trim 2015	45 mesi

Stima dei costi

Costo complessivo di progettazione/esecuzione:

80.000 migliaia di Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B5) 695 - Impianto di alimentazione elettrica a 20 kV per il porto di Vado Ligure (Anno 2014)

Obiettivi generali

Unificare l'utenza di alimentazione energia per il porto di Vado Ligure in capo all'Autorità Portuale, come per il porto di Savona.

Funzioni dell'intervento

Realizzare economie di scala per la riduzione complessiva degli impegni di potenza e dei costi di acquisto e vettoriamento dell'energia, proponendosi come fornitore di servizio ai vari utenti portuali, con rientri idonei ad ammortizzare l'investimento ma con costi tariffari più contenuti agli utilizzatori finali.

Descrizione dell'intervento

Realizzare una cabina elettrica AT/MT alimentabile dalla rete nazionale, di potenza sufficiente a coprire i fabbisogni delle nuove attività della piattaforma multipurpose e delle altre attività portuali, relativi impianti di connessione, protezione e distribuzione MT a 20 kV.

Al riguardo l'Autorità Portuale ha in via di definizione la procedura di acquisizione la cabina elettrica ex OCV già allacciata alla rete nazionale AT

Caratteristiche gestionali

Il progetto ricalca quello già attivato nel porto di Savona, gestito dalla SV Port Service che si configura come unico soggetto collegato alla rete nazionale e acquirente di energia dagli enti erogatori.

Fasi della progettazione e tempi di svolgimento

E' stato elaborato un primo stralcio progettuale relativo alle opere edili di realizzazione dei cavidotti e di risistemazione muraria della cabina elettrica. Sono in corso di verifica le tempistiche tecniche sulle fasi successive del progetto e la sua redditività.

Le decisioni sulla progettazione potranno essere assunte solo dopo l'esito delle verifiche precedenti

Stima dei costi

Il costo stimato per la ristrutturazione della cabina, l'allestimento elettrico ed i cavidotti è di 3.000 migliaia di euro.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B6) Realizzazione del Centro Culturale nell'ambito dello SAU del fronte mare nel Comune di Vado Ligure (Anno 2015)

Obiettivi generali

Realizzazione di interventi di compensazione per la compatibilità ambientale della nuova piattaforma multipurpose, concordati nell'ambito del relativo Accordo di Programma.

Funzioni dell'intervento

Completare gli interventi previsti nello SAU del fronte mare rispetto a quanto previsto in project financing da parte del soggetto promotore, qualora l'offerta non ottenesse le corrispondenti miglorie nella fase di scelta dell'affidatario.

Descrizione dell'intervento

Si tratta di realizzare le volumetrie del Centro Culturale previsto tra le funzioni dello SAU, per il quale il soggetto promotore ha dichiarato la disponibilità ad approntare il solo sedime di fondazione.

Trattasi di un complesso a due piani destinato ad accogliere biblioteca, auditorium, uffici, sale espositive, per uno sviluppo complessivo di circa 4.000 mq.

Caratteristiche gestionali

Il progetto riprenderà le caratteristiche architettoniche sviluppate dal promotore nel progetto preliminare già presentato.

L'eventuale completamento del SAU a carico dell'Autorità Portuale di Savona sarà proposto alla stessa conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'affidatario del project financing

Fasi della progettazione e tempi di svolgimento

Le decisioni sulla progettazione potranno essere assunte solo dopo l'espletamento della gara per la scelta dell'affidatario, in relazione alle eventuali miglorie proposte in quella sede.

La realizzazione è quindi proiettata al 2015, visto il necessario coordinamento dello SAU con il programma di costruzione della piattaforma multipurpose.

Stima dei costi

Il costo per la costruzione totale delle volumetrie è stimato in 3.000 migliaia di euro.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B7) Viabilità retro portuale e nuovi varchi doganali nel porto di Vado Ligure (Anno 2013 - progettazioni)

Obiettivi generali

Completare gli interventi definiti in sede di Accordo di Programma

Funzioni dell'intervento

Realizzare un unico varco doganale per gli attuali terminal commerciali e per la piattaforma multipurpose, nonché la relativa viabilità retro portuale di collegamento.

Descrizione dell'intervento

Lo studio di localizzazione del nuovo varco e della viabilità retro portuale è delineato nella planimetria generale di assetto complessivo allegata all'Accordo di Programma.

Lo studio deve essere approfondito in esito al disegno finale del radicamento della piattaforma multipurpose e alla definizione degli sbancamenti da realizzarsi nelle aree VIO/Autorità Portuale, già delineati dal PRP.

Deve anche essere approfondita la collocazione della linea doganale e la ripartizione degli spazi nazionali/esteri in relazione allo studio delle code in/out che si potranno formare ai varchi a seguito dei traffici attesi.

Caratteristiche gestionali

Il progetto deve essere sviluppato a preventivo livello preliminare, con coinvolgimento di tutti gli interessati per il recepimento delle rispettive esigenze (dogana, terminalisti, operatori del trasporto) e la fissazione della disponibilità dei terreni.

Si prevede il suo affidamento a soggetto esterno esperto nel settore.

Lo sviluppo preliminare è anche necessario per attivare le procedure di finanziamento della legge obiettivo, nel cui ambito il progetto è già stato a suo tempo inserito.

Seguiranno le indispensabili fasi di progetto definitivo, su cui ottenere tutte le pertinenti autorizzazioni, e di progetto esecutivo su cui espletare le procedure di appalto.

Fasi della progettazione e tempi di svolgimento

La progettazione preliminare sarà espletata nel corso del 2014, al fine del suo più immediato inoltro alla Struttura Tecnica di Missione presso il Ministero delle Infrastrutture.

Le decisioni sulla progettazione definitiva ed esecutiva potranno essere assunte solo dopo l'esito delle verifiche precedenti.

I lavori sono proiettati al 2015.

Stima dei costi

Il costo stimato è di 11.000 migliaia di euro.

L'intervento, proposto per il finanziamento nell'ambito della Legge Obiettivo, verrà mantenuto in programmazione in caso di erogazione del contributo, viceversa verrà stralciato.

Il Coordinatore Area Tecnica

Scheda preliminare di progetto

B8) 674 - Interventi di adeguamento Terminal Ferroviario di Vado Ligure - 1^ fase (Anno 2014)

Obiettivi generali

Ultimare la sistemazione del Terminal Ferroviario di Vado Ligure in previsione dell'incremento del traffico ferroviario dovuto alla realizzazione della piattaforma multipurpose.

Funzioni dell'intervento

Nell'ambito degli obiettivi di sviluppo della logistica ferroviaria ed in riferimento alla necessità di ottimizzare l'inoltro su ferro (40% del traffico totale) dei container dalla piattaforma multipurpose, l'Autorità Portuale di Savona ha sperimentato l'applicazione di una nuova tecnologia di carico e scarico treni con modalità "orizzontale" presso il terminal ferroviario di Vado Ligure: il sistema "Metrocargo".

Rispetto alla movimentazione tradizionale in cui le operazioni di carico/scarico comportano tempi molto elevati, Metrocargo permette di prelevare le unità di carico via camion, caricarle orizzontalmente sul primo treno utile per raggiungere l'area di destinazione con tempi molto ristretti (circa 30 minuti) e con un minore impatto ambientale.

Per valutare la rispondenza del sistema è stato realizzato un impianto sperimentale di 80 m di lunghezza su cui, nel corso del 2009, è stata effettuata una serie di test per verificarne il funzionamento in ambiente simile a quello reale, registrando i tempi di ciclo, gli assorbimenti, le velocità e gli altri parametri di interesse. Viste le risultanze molto positive delle prove, Autorità Portuale e Maersk hanno deciso adottare il sistema Metrocargo per il carico e scarico dei treni in arrivo e partenza dal nuovo terminal, installando l'impianto sul fascio di binari dedicato alle spalle della piattaforma. Allo scopo, si rende necessario il completamento del fascio ferroviario e lo spostamento del binario di corsa (lato monte), la creazione delle banchine di appoggio per i moduli della struttura Metrocargo per una lunghezza pari a 200 metri al fine di rendere possibile l'operatività di almeno due moduli (n.8 torrette e n.4 navette) e la sistemazione dei piazzali per il completamento della piastra di scambio strada/rotaia. Sono incluse nell'intervento in oggetto anche tutte le parti impiantistiche mentre sono escluse tutte le opere di sbancamento necessarie per il completamento del progetto e per la sua operatività su entrambi i lati (operazione di scarico treno lato mare e operazioni di carico I treno lato monte).

Impatto ambientale

L'intervento non ha alcun effetto peggiorativo dal punto di vista ambientale. Le conseguenze dei lavori sull'ambiente circostante riguardano principalmente la sola fase di realizzazione dell'opera mentre in fase di esercizio gli effetti saranno praticamente nulli.

Inoltre la natura delle opere è tale da consentirne un corretto inserimento ambientale, considerata anche la localizzazione relativa ad un'area classificata come aree ferroviaria.

Vincoli di legge

Approvazione del progetto sotto gli aspetti urbanistico, ambientale, paesistico e territoriale con conferenza dei servizi ex art. 2 DPR 383/94.

Progettazione dell'intervento

La progettazione sarà redatta dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale.

Responsabile Unico del Procedimento

La funzione è attribuita al Responsabile del settore competente per l'intervento.

Fasi della progettazione

Preliminare	Progettazione definitiva	Progettazione esecutiva
Concluso	3 trim 2014	-

Tempi di svolgimento

Avvio della gara	Avvio dei lavori	Tempo di esecuzione previsto
4 trim 2014 – appalto di progettazione sulla base della progettazione definitiva	1 trim 2015	12 mesi

Caratteristiche gestionali

Responsabile del Procedimento: la funzione è attribuita al responsabile del settore competente per l'intervento. La Direzione Lavori sarà effettuata dall'Ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale.

Stima dei costi

Costo complessivo: 3.800.000 Euro

Il Coordinatore Area Tecnica

Allegato 2

Schede della Programmazione Triennale 2014/2016

Nelle pagine seguenti sono riportate le schede relative alla programmazione triennale 2014/2016, come da D.M. 9/6/2005.

SCHEDA 1: PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2014/2016 DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA
QUADRO DELLE RISORSE DISPONIBILI
(importi in migliaia di Euro)

TIPOLOGIE RISORSE	Triennio 2014/2016			
	Disponibilità Finanziaria 2014	Disponibilità Finanziaria 2015	Disponibilità Finanziaria 2016	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	0	38.000	40.900	78.900
Entrate acquisite mediante contrazione di mutuo	25.015	29.000	18.700	72.715
Entrate acquisite mediante apporti di capitali privati	-	-	-	-
Trasferimento di immobili ex art. 19, c. 5-ter L. n. 109/94	-	-	-	-
Stanziamanti di bilancio	3.000	1.800	1.300	6.100
Altro	-	-	-	-
Totali	28.015	68.800	60.900	157.715

Il responsabile del programma
Il Segretario Generale
 Roberto Visintin

SCHEDA 2: PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2014/2016 DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA
ARTICOLAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA
(importi in migliaia di Euro)

N. progr.	Cod. Int. Amm.ne	CODICE ISTAT			Tipol.	Categoria	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	STIMA DEI COSTI DEL PROGRAMMA			Cess. Imm. S/N	Apporto di capitale privato	
		Reg.	Prov.	Com.				2014	2015	2016		Importo	Tipol.
A	Programmazione ordinaria												
A1	637	7	9	56	4	A02 05	Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola" e sistemazione arenili e locali di servizi	700			N	-	-
A2	638	7	9	56	4	A02 11	Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel	750	750		N	-	-
A3	667	7	9	56	1	A01 04	Risistemazione del capannone T3	500	2.000	2.500	N	-	-
A4	666	7	9	64	1	A02 11	Regimazione acque	500	-		N	-	-
A5	639	7	9	64	4	A06 90	Sistemazione aree demaniali porto Vado	700	-		N	-	-
A6	640	7	9	56	4	A01 03	Attraversamento ferroviario Prolungamento a mare	400	-		N	-	-
A7	641	7	9	56	4	A06 90	Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi"	300	-		N	-	-
A8	508	7	9	10	1	A01 04	Riqualf. area a margine zone portuali di ponente Bergeggi		5.000	5.000	N	-	-
A9	688	7	9	56	4	A06 90	Accessibilità alla nuova sede	500			N	-	-
A10	681	7	9	56	8	A01 04	Implementazione sistema rinfuse bacino di Savona	2.300	2.500	2.500	N	-	-
A11	682	7	9	56	2	A01 04	Demolizione capannone T1 e sistemazione aree	800			N	-	-
A12	693	7	9	10-56-64	7	A01 04	Manutenzioni straordinarie aree e immobili	2.000	1.500	1.000	N	-	-
A13	694	7	9	10-56-64	7	A01 03	Manutenzioni straordinarie ferroviarie	1.000	300	300	N	-	-
PARZIALE								10.450	12.050	11.300			

Il responsabile del programma
Il Segretario Generale
 Roberto Visintin

SCHEDA 2: PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2014/2016 DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA
ARTICOLAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA
(importi in migliaia di Euro)

N. progr.	Cod. Int. Amm.ne	CODICE ISTAT			Tipol.	Categoria	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	STIMA DEI COSTI DEL PROGRAMMA			Cess. Imm. S/N	Apporto di capitale privato	
		Reg.	Prov.	Com.				2014	2015	2016		Importo	Tipol.
B	Interventi di Piano Regolatore												
B1	644	7	9	64	1	A01 04	Nuovi oleodotti nell'area S16	2.365			N	-	-
B2	645	7	9	64	1	A05 10	Ricollocazione abitazioni Gheia	3.000	3.000		N	-	-
B3	643	7	9	64	1	A01 01	Viabilità in sovrappasso all'Aurelia	10.000	6.750		N	-	-
B4	509	7	9	10	1	A01 04	Realizzazione nuova diga di del porto di Vado Ligure		38.000	40.900	N	-	-
B5	695	7	9	64	1	A01 04	Alimentazione piattaforma AT/MT	800	2.200		N	-	-
B6		7	9	64	1	A06 90	Centro culturale masterplan		1.500	1.500	N	-	-
B7		7	9	64	1	A01 01	Nuova viabilità e varchi*	1.000	5.000	5.000	N	-	-
B8	674	7	9	64	1	A01 03	Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure	400	300	2.200	N	-	-
							PARZIALE	17.565	56.750	49.600			
							TOTALE GENERALE	28.015	68.800	60.900			

*Attività di progettazione/studi/indagini per il 2014

Il responsabile del programma
Il Segretario Generale
 Roberto Visintin

Cod. Int. Amm.ne	COD. UNICO INTERVENTO CUI	DESCRIZIONE INTERVENTO	RESPONSABILE DEL PROGRAMMA		IMPORTO INTERV. (migliaia di Euro)	FINALITÀ	Conformità		Priorità	STATO PROG. approv.	Tempi di esecuzione	
			Cognome	Nome			Urb (S/N)	Amb. (S/N)			TRIM/ANNO INIZIO LAVORI	TRIM/ANNO FINE LAVORI
Programmazione ordinaria												
637		Risagomatura/rifiorimento terrapieno "Zinola"	Visintin	Roberto	700	URB	S	S	1	PD	2/2014	2/2015
638		Sistemazione litorale rio Solcasso/pontile Enel	Visintin	Roberto	750	AMB	S	S	1	PP	2/2015	2/2016
666		Regimazione acque meteoriche	Visintin	Roberto	500	ADN	S	S	1	SF	3/2015	2/2016
667		Risistemazione del capannone T3	Visintin	Roberto	500	CPA	S	S	1	SF	3/2015	4/2016
639		Sistemazione aree demaniali porto Vado	Visintin	Roberto	700	URB	S	S	2	SF	2/2014	4/2014
640		Attraversamento ferroviario Prolungamento	Visintin	Roberto	400	URB	S	S	1	SF	1/2015	3/2015
641		Riordino spiaggia "Eroe dei due mondi"	Visintin	Roberto	300	AMB	S	S	1	SF	2/2014	4/2014
681		Implement. sistema rinfuse bacino di Savona	Visintin	Roberto	2.300	MIS	S	S	2	PP	2/2015	4/2017
688		Accessibilità alla nuova sede	Visintin	Roberto	500	MIS	S	S	1	SF	3/2014	1/2015
682		Demolizione capannone T1 e sistemazione aree	Visintin	Roberto	800	MIS	S	S	1	SF	1/2015	3/2015
683		Manutenzioni straordinarie aree e immobili	Visintin	Roberto	2.000	CPA	S	S	1	-	1/2014	4/2014
684		Manutenzioni straordinarie ferroviarie	Visintin	Roberto	1.000	CPA	S	S	1	-	1/2014	4/2014
			PARZIALE		10.450							
Interventi di Piano Regolatore												
644		Nuovi oleodotti nell'area S16	Visintin	Roberto	2.365	MIS	S	S	1	PD	4/2014	3/2015
645		Ricollocazione abitazioni Gheia	Visintin	Roberto	3.000	MIS	S	S	2	-	da definire	da definire
643		Viabilità in sovrappasso all'Aurelia	Visintin	Roberto	10.000	MIS	S	S	1	PD	1/2014	4/2017
695		Alimentazione piattaforma AT/MT	Visintin	Roberto	800	MIS	S	S	1	SF	da definire	da definire
		*Nuova viabilità e varchi	Visintin	Roberto	1.000	MIS	S	S	1	SF	1/2014	4/2015
674		Adeguamento terminal ferroviario Vado Ligure	Visintin	Roberto	400	MIS	S	S	2	PP	1/2015	1/2016
			PARZIALE		17.565							
			TOTALE GENERALE		28.015							

Il responsabile del programma
 Il Segretario Generale
 Roberto Visintin