

# Allegato 1

*Si invita a produrre al documentazione utile sugli studi condotti circa la valutazione del potenziale traffico portuale, del potenziale traffico stradale delle infrastrutture adiacenti l'impianto lato entroterra anche alla luce del traffico veicolare dei mezzi d'opera durante la fase di cantierizzazione*

# *Punto di rifornimento GNL e BIOGNL a Vado Ligure*

## *Traffico veicolare indotto*

### Inquadramento del sito e stato attuale del traffico stradale e marittimo

Il porto di Vado Ligure è un importante scalo per il commercio e per il traghettamento marittimo verso Corsica, Sardegna e Nord Africa.

Il nuovo impianto, situato all'interno del REEFER Terminal SPA (terminal Multipurpose), sarà raggiungibile mediante la Strada a scorrimento veloce che permette il collegamento tra la viabilità portuale e il casello dell'autostrada A10/E80 Savona, evitando l'attraversamento di centri abitati.

L'area comunale di Vado Ligure, se si escludono le piccole aree residenziali lungomare e dell'entroterra, è caratterizzata da diverse attività industriali e portuali che comportano un elevato passaggio di mezzi pesanti lungo la viabilità della zona.

In particolare, sulla base dello Studio di Impatto Ambientale (in seguito SIA) relativo al Nuovo svincolo autostradale di Vado Ligure<sup>1</sup>, risulta che allo stato attuale i mezzi che transitano giornalmente attraverso i vicini caselli di Savona e Spotorno sono:

- Savona:
  - In entrata: 9.214 veicoli leggeri e 2.449 veicoli pesanti;
  - In uscita: 8.748 veicoli leggeri e 2.431 veicoli pesanti;
- Spotorno:
  - In entrata: 1.906 veicoli leggeri e 231 veicoli pesanti;
  - In uscita: 1.959 veicoli leggeri e 244 veicoli pesanti;

Sulla base di stime presenti nel SIA, il flusso totale relativo specificatamente al bacino portuale di Vado Ligure, in accesso ed in uscita dall'area portuale, corrisponde a circa 1.450 mezzi pesanti/giorno. Inoltre, nel capitolo 3.7.3.2. del medesimo documento, è stato quantificato il numero giornaliero di mezzi pesanti in entrata ed in uscita dalla piattaforma Maersk a pieno regime (atteso nel 2026), pari a circa 1.530 mezzi pesanti / giorno.

Come già anticipato, nel territorio comunale di Vado Ligure sono presenti molte aziende e centri di distribuzione merci tra cui: i depositi petroliferi Petrolig ed Esso, la Bombardier (azienda produttrice

---

<sup>1</sup> Il documento citato è disponibile alla pagina web del MASE: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/7923>

di mezzi rotabili), la NordiConad e il VIO (interporto di Vado Ligure). Secondo quanto riportato nel SIA, solo queste cinque aziende comportano una movimentazione di mezzi pesanti pari a circa 450 mezzi pesanti / giorno.

Pertanto, si ritiene che allo stato attuale, complessivamente, nell'area di Vado Ligure circolino almeno circa 2.000 mezzi pesanti al giorno.

Infine, sulla base delle stime riportate nel SIA già citato, il traffico giornaliero medio che transiterà dal nuovo casello di Vado (realizzazione prevista per il 2026) sarà pari a circa 4.000 veicoli leggeri e 3.400 veicoli pesanti al giorno.

In merito all'attuale traffico marittimo, sulla base dei dati relativi al traffico portuale reperibili sui siti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il porto di Savona-Vado conta un numero di "toccate" (navi in attracco nel bacino portuale) relative al solo traffico container pari a circa 1.812 toccate (dato 2022<sup>2</sup>) su un totale stimato dell'ordine delle **2.400 – 2.500 toccate/annue**.

#### Traffico indotto dal progetto: fase di cantiere

In fase di cantiere, in considerazione delle opere principali previste a progetto, ossia le opere per la realizzazione delle fondazioni dei serbatoi, del muro perimetrale e della trave banchina, l'incremento degli automezzi rispetto alla situazione sopra descritta consisterà in circa **n. 6 automezzi / giorno** nelle fasi iniziali di cantiere per poi diminuire progressivamente nelle fasi finali.

Nella seguente tabella si riporta una stima degli automezzi legati essenzialmente all'approvvigionamento materiali (principalmente Calcestruzzo e Ferro) per la realizzazione delle opere civili:

*Tabella 1: Distribuzione mensile numero di automezzi in transito per approvvigionamento materiali opere civili*

Parte d'opera	tipologia di materiale	mese 1	mese 2	mese 3	mese 4	mese 5	mese 6	mese 7	mese 8	mese 9	mese 10	mese 11	mese 12	mese 13	mese 14
Fondazione serbatoi	calcestruzzo (m3)	1233	1233	1233	1233										
	ferro (ton)	123	123	123	123										
Muro perimetrale	calcestruzzo (m3)					92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
	ferro (ton)					31			31			31			
Trave banchina	calcestruzzo (m3)					637	637	637	637	637	637	637			
	ferro (ton)					64	64	64	64	64	64	64			
<b>numero di automezzi necessari per il trasporto materiali</b>															
numero automezzi trasporto calcestruzzo		123	123	123	123	73	73	73	73	73	73	73	9	9	9
numero automezzi trasporto ferro		4	4	4	4	3	2	2	3	2	2	3	0	0	0
<b>numero totale automezzi / mese</b>		<b>127</b>	<b>127</b>	<b>127</b>	<b>127</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

<sup>2</sup> Rif. doc. "AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO - Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato - Traffici ed Avviamenti al lavoro dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Anno 2022"

Nella seguente figura si riporta una foto aerea dell'area di Vado Ligure in cui, per semplicità di lettura, sono evidenziate le posizioni del nuovo impianto GNLMED, del varco portuale VADO GATEWAY, dello svincolo autostradale di Savona e della zona portuale interessata dalla presenza della Piattaforma Maersk e del terminal traghetti nonché il percorso dei mezzi in entrata ed uscita dall'impianto (color verde tratteggiato), costituito in parte dalla strada a scorrimento veloce ed in parte dalla strada interna all'area portuale (superato il varco VADO GATEWAY).

*Figura 1: Traffico mezzi fase di cantiere e avviamento impianto*



Come visibile dalla figura soprastante, i mezzi in entrata/uscita dal casello di Savona percorreranno la strada a scorrimento veloce sino al raggiungimento del varco portuale VADO GATEWAY per poi successivamente giungere all'area di Capo di Vado ove è ubicato il REEFER Terminal e l'impianto di GNLMED.

Infine, sempre nella fase di cantiere, nell'arco di sei mesi è previsto l'arrivo in banchina di n. 4 navi per il trasporto dei serbatoi (n. 11 serbatoi) del futuro impianto GNLMED, che saranno poi installati a terra.

## Traffico indotto dal progetto: fase operativa

Una volta concluso il cantiere e raggiunta la messa a regime dell'impianto il traffico indotto dal progetto sarà ascrivibile essenzialmente all'approvvigionamento del GNL via mare tramite navi (Carrier vessel) e alla sua successiva distribuzione via terra, tramite mezzi gommati, via mare, tramite bettoline (Bunker vessel) per il rifornimento di navi alimentate a GNL, via ferrovia tramite ISOcontainer criogenici.

I mezzi marittimi e terrestri in transito presso lo stabilimento saranno i seguenti:

- circa 100 navi annue (circa 2 scali settimanali su banchina dedicata) di cui:
  - circa 50 Carrier vessel all'anno per operazioni di scarico;
  - circa 50 Bunker vessel all'anno per le operazioni di carico;
- circa 5.180 autocisterne/anno (circa 20 mezzi giorno) per le operazioni di carico;
- circa 580 ISOcontainer criogenici/anno (11 contenitori a settimana) per le operazioni di carico e trasporto via ferrovia.

Si fa presente che, contestualmente all'avvio dell'impianto, è attesa la riapertura del varco portuale ubicato nelle immediate vicinanze del REEFER Terminal, più precisamente presso il faro di Capo di Vado.

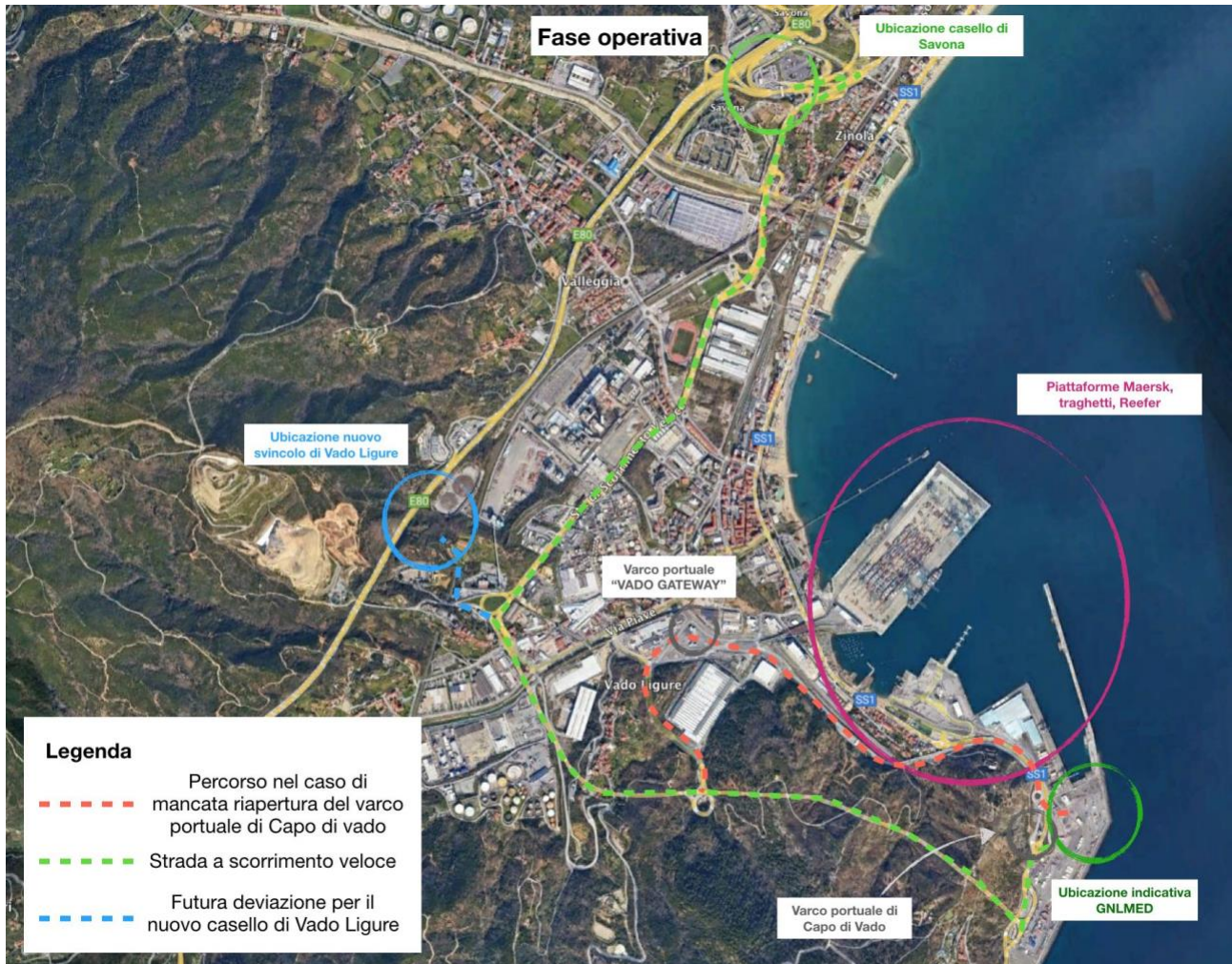
Tale riapertura permetterà l'accesso diretto dei mezzi all'imbocco della galleria, posto a circa 600 m in linea d'aria dall'impianto, che costituisce la strada a scorrimento veloce che collega il casello di Savona con le zone interne di Vado Ligure e con Bergeggi.

Pertanto, per raggiungere il casello di Savona e, soprattutto, il futuro casello di Vado Ligure, i mezzi in entrata/uscita dall'impianto GNLMED potranno pertanto utilizzare tale strada a scorrimento veloce, incrociando i mezzi in arrivo dalla piattaforma Maersk a partire dall'inserimento stradale proveniente dal varco portuale VADO GATEWAY.

Nella seguente figura si riporta una foto aerea dell'area di Vado Ligure in cui, per semplicità di lettura, sono evidenziate la strada a scorrimento veloce (color **verde** tratteggiato) potenzialmente percorribile dai mezzi diretti da/a GNLMED una volta riaperto il varco portuale di Capo di Vado, la strada che è attualmente servizio delle aree portuali e utilizzata già nella fase di cantiere (colore **rosso** tratteggiato), nonché le posizioni del nuovo impianto GNLMED, dello svincolo autostradale di Savona, dei varchi portuali VAD GATEWAY e di Capo Vado, del nuovo svincolo autostradale di Vado

Ligure (colore **azzurro**) e della zona portuale interessata dalla presenza della Piattaforma Maersk e del terminal traghetti.

*Figura 2: Possibili strade percorribili dai mezzi dopo la riapertura del varco portuale di capo di Vado e del nuovo casello di Vado Ligure*



## Conclusioni

Per quanto riguarda il traffico stradale, il traffico indotto dall'impianto a regime (circa 20 mezzi / giorno) può essere considerato non significativo in relazione alla situazione attuale ma, soprattutto, in considerazione della futura realizzazione del nuovo casello di Vado Ligure (vedi dati soprariportati) che sarà in grado di sgravare sensibilmente gli attuali svincoli di Savona e Spotorno.

In ogni caso, sia durante la fase di cantiere che nella fase operativa, i mezzi non graveranno sul traffico veicolare della Strada Statale S1 e del centro residenziale posto lungo il litorale di Vado, in quanto raggiungeranno l'impianto GNLMED mediante l'utilizzo della strada a scorrimento veloce che collega la zona di Capo Vado direttamente ai caselli autostradali.

Infine, per quanto riguarda il traffico marittimo, come già sottolineato dallo studio di sostenibilità dell'opera a cura eAmbiente presentato con l'istanza di autorizzazione per la costruzione del deposito GNLMED, l'incremento di traffico indotto da quest'ultimo risulta modesto rispetto all'attuale volume di imbarcazioni. Si ricorda peraltro che le imbarcazioni destinate al carico/scarico presso l'impianto potranno usufruire di una banchina dedicata.