Anas SpA

Direzione Centrale Progettazione

S.S. 1 "Nuova Aurelia"

Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona

SVINCOLO DI MARGONARA

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE CENTRALE PROGETTAZIONE

I PROGETTISTI:
Ing. FULVIO MARIA SOCCODATO
Ordine Ing. di Roma n. 18861

Ing. ALESSANDRO MICHELI
Ordine Ing. di Roma n. 19654

IL GEOLOGO:
Geol. STEFANO SERANGELI
Ordine Geol. del Lazio n. 659

IL RESPONSABILE DEL S.I.A.
Ing. GINEVRA BERETTA
Ordine Ing. di Roma n. 20458

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE
Geom. FABIO QUONDAM

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :
Ing. NICOLA DINNELLA

PROTOCOLLO | DATA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS
Ing. Giuseppe Danilo Malgeri – Responsabile Progetto
Ing. Gianfranco Fusani – Strade
Ing. Francesco Primieri – Strade
Ing. Gabriele Giovannini – Cartografia
Ing. Attilio Petrillo – Idraulica
Ing. Pierluigi Fabbro – Interferenze
Geom. Valerio Altomare – Espropri
Ing. Luca Cedrone – Opere in sotterraneo
Ing. Rita Gandolfo – Opere in sotterraneo
Geom. Alessandro Cortese – Opere in sotterraneo
Ing. Pia Iasiello – Geotecnica
Ing. Francesco Bezzi – Impianti
Arch. Roberto Roggi – Computi
Geom. Marco Spinucci – Computi
Geol. Giuseppe Cardillo – Caratterizzazione ambientale

RESPONSABILI DI UNITA'
Ing. Fulvio Maria Soccodato – Ingegneria Territorio
Ing. Alessandro Micheli – Ingegneria Geotecnica e Impianti
Ing. Achille Devitofranceschi – Ingegneria Opere Civili
Geom. Fabio Quondam – Ingegneria Computi, Stime e Capitolati
Geol. Serena Majetta – Caratterizzazione ambientale

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
RELAZIONE

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	T00_IA10_AMBRE01_A		
L0901A	D	1301	CODICE ELAB. T00IA10AMBRE01	A	–

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
C					
B					
A	EMISSIONE	Gennaio 2014	Arch. B. Banchini	Ing. G. Beretta	Ing. F.M.Soccodato

INDICE

1 PREMESSA 1

1.1 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO: MOTIVAZIONI E FINALITÀ 1
1.2 TEMPI DI ATTUAZIONE 2
1.3 INTERVENTI CORRELATI 2
1.4 FINALITÀ E CONTENUTI DEL S.I.A. 2

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO ECONOMICO DELL'AREA 5

3 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE E REGIONALE 8

3.1 LEGGE OBIETTIVO E PROTOCOLLI DI INTESA STATO-REGIONE 8
3.2 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA 9
3.3 POR LIGURIA - FESR 9
3.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO 10
3.5 PIANO TERRITORIALE REGIONALE 18
3.6 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA 20
3.7 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI 22
3.8 PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO 23
3.9 PIANO REGIONALE ATTIVITÀ ESTRATTIVE 26
3.10 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE 28
3.11 PIANI DI GESTIONE DELLE ACQUE 31
3.12 PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA 31
3.13 PIANO DI BONIFICA DELLE AREE INQUINATE 33

4 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE 35

4.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI SAVONA 35
4.2 TERZO PIANO FAUNISTICO VENATORIO 40

5 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE 42

5.1 PIANO URBANISTICO COMUNALE DI SAVONA 42
5.2 PIANO REGOLATORE PORTUALE DI SAVONA 43
5.3 IL PIANO URBANO MOBILITÀ E TRAFFICO DI SAVONA 44
5.4 PIANO URBANISTICO COMUNALE DI ALBISSOLA MARINA 45
5.5 PRUSST SAVONA 45
5.6 ZONIZZAZIONE ACUSTICA 46

6 SISTEMA VINCOLISTICO E AREE NATURALI PROTETTE 47

6.1 ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO 47
6.2 AREE NATURALI PROTETTE 48

7 SINTESI SUI RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE TERRITORIALE E DI SETTORE E COL SISTEMA VINCOLISTICO 50

7.1 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE 50
7.2 COERENZA CON IL SISTEMA VINCOLISTICO 52

ELABORATI GRAFICI ALLEGATI

T	0	0	IA	1	0	AMB	CO	0	1	A		Corografia Generale ed organizzazione sistema infrastrutturale	1:20.000
T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	1	A		Stralci PAI - Fasce Fluviali	1:10.000
T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	2	A		Stralci PAI - Rischio Idraulico	1:10.000
T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	3	A		Stralci PAI - Rischio Geomorfologico	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	1	A		Pianificazione urbanistica: PUC Savona	1:5.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	2	A		Pianificazione urbanistica: PUC Albissola Marina	1:5.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	3	A		Pianificazione urbanistica: PRP Autorità portuale Savona	1:10.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	1	A		Carta dei vincoli	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	2	A		Carta delle aree naturali protette	1:20.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	3	A		Carta delle presenze archeologiche e del rischio	1:25.000

1 PREMESSA

Il presente Studio di Impatto Ambientale (SIA) ha per oggetto il progetto del nuovo svincolo di Margonara, nell'ambito del collegamento della SS 1 Nuova Aurelia con l'Hub portuale di Savona, all'interno del territorio comunale di Savona e di Albissola Marina.

Questa premessa introduttiva è finalizzata a fornire: una descrizione sintetica dell'intervento, gli obiettivi e le motivazioni dello stesso, l'iter autorizzativo del progetto, le finalità e i contenuti del presente studio di impatto ambientale.

1.1 Descrizione sintetica dell'intervento: motivazioni e finalità

L'intervento è inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001), che ricade nell'ambito di applicazione della Legge n. 443/2001 recante delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi di interesse nazionale, all'interno dell'opera denominata "Allacci Plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Savona".

L'opera è compresa nell'Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture, sottoscritta il 6 marzo 2002.

L'opera nasce dall'esigenza di dare completa funzionalità al collegamento della Nuova Aurelia con l'Hub portuale di Savona, attualmente in fase di realizzazione.

La realizzazione dello svincolo di Margonara integra pertanto l'intervento in corso di esecuzione "*SS1 Nuova Aurelia" Viabilità di accesso all'Hub Portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona ed Albisola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia nel tratto tra Savona Torrente Letimbro ed Albisola Superiore*", i cui lavori sono stati affidati tramite procedura di gara di appalto integrato all'A.T.I. CMC/ITINERA (Progettisti SGAI - D'APPOLONIA - ELETEC 2000).

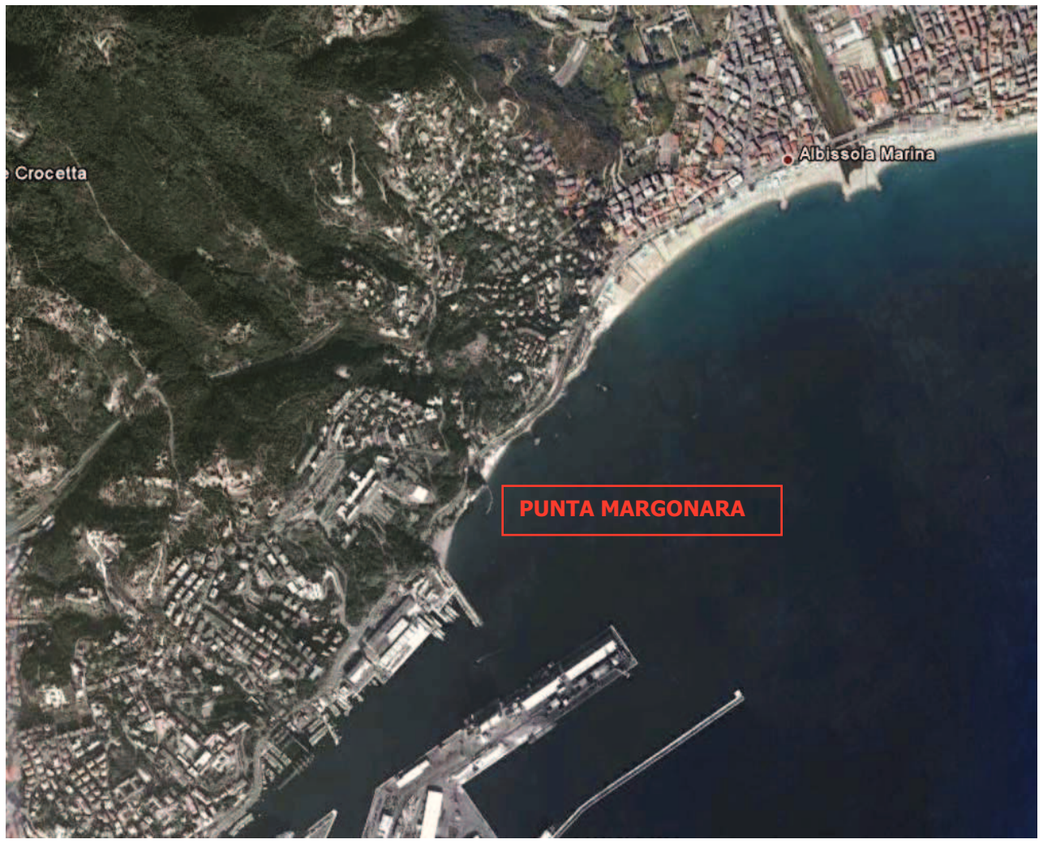
Lo svincolo in oggetto era già previsto nel progetto definitivo, redatto dall'ANAS e presentato al CIPE nel 2003, il quale realizzava il collegamento tra la nuova Aurelia ed il porto di Savona tramite due semisvincoli, posti rispettivamente in località Margonara ed in località Miramare.

In sede di approvazione da parte del CIPE (Delibera n°77 del 3 agosto 2007), su indicazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, fu richiesta la soppressione del semisvincolo di Margonara, e quindi il progetto esecutivo in fase di realizzazione non presenta tale importante collegamento.

La gravità di tale eliminazione è stata più volte segnalata direttamente ai Ministeri competenti sia dall'ANAS, che dalla Regione Liguria e dalla Provincia di Savona evidenziando che l'eliminazione dello svincolo in località Margonara impedisce di fatto la connessione della viabilità del porto da e per il casello di Albisola Superiore.

L'abbassamento del profilo dell'asse principale (galleria San Paolo), realizzata in sede di PE, ha consentito lo sviluppo di una nuova soluzione progettuale per il semi-svincolo che riduce fortemente nel tratto all'aperto gli impatti con la fascia collinare fronte mare.

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo svincolo in località Punta Margonara, con una intersezione a raso di tipo a rotatoria con l'Aurelia esistente; l'intervento si sviluppa successivamente in galleria con due rampe che si innestano sulla Variante alla Nuova Aurelia in corrispondenza della galleria S. Paolo. L'imbocco delle rampe in galleria risulta alla stessa quota della sede attuale della Aurelia, diversamente dalla soluzione precedentemente giudicata negativamente dalla Soprintendenza, che prevedeva il portale ad una quota più alta di 10 metri rispetto all'attuale e, quindi, di forte impatto visivo.



Ambito di intervento

1.2 Tempi di attuazione

Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori di realizzazione dello svincolo, a valle della redazione del progetto esecutivo e dei tempi approvativi, è di 18 mesi. La fasizzazione proposta garantisce la migliore gestione possibile del traffico sulla sede della SS1 esistente, durante tutta l'esecuzione dei lavori.

Tali tempistiche, insieme a quelle previste per l'approvazione del progetto ed il successivo appalto, collimano con il cronoprogramma dei lavori del progetto principale già appaltato.

1.3 Interventi correlati

Come precedentemente riportato, il progetto in oggetto è necessario al fine di completare la funzionalità del collegamento della Nuova Aurelia con l'Hub portuale di Savona, attualmente appaltato. L'intervento in progetto ripristina infatti la connessione della viabilità del porto da e per il casello di Albisola.

Il progetto definitivo a suo tempo redatto dall'ANAS e presentato al CIPE realizzava il collegamento tra la nuova Aurelia ed il porto tramite due semisvincoli, posti rispettivamente in località Margonara ed in località Miramare.

In sede di approvazione da parte del CIPE, su richiesta del Ministero per i Beni Culturali, fu richiesta la soppressione del semisvincolo di Margonara in quanto ritenuto eccessivamente impattante.

L'abbassamento del profilo dell'asse principale (galleria San Paolo), realizzata in sede di PE, ha consentito lo sviluppo di una nuova soluzione progettuale per il semi-svincolo che riduce fortemente gli impatti paesaggistici fronte mare.

1.4 Finalità e contenuti del S.I.A.

Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato redatto ai fini del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, la cui principale normativa di riferimento è costituita dal D.Lgs. 152/2006, "Testo Unico in materia di ambiente" Sezione II, parte seconda, così come modificato dal D.Lgs 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377".

Il S.I.A. è stato, cioè, articolato nei tre Quadri di riferimento Programmatico, Progettuale e Ambientale, previsti dalla citata normativa, e dettaglia:

1. Descrizione del progetto:
   - una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di esercizio;
   - una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione, per esempio, della natura e delle quantità dei materiali impiegati;
   - una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, ecc.), risultanti dall'attività del progetto proposto.
2. Una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale.
3. Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.
4. Una descrizione dei probabili effetti rilevanti sull'ambiente del progetto proposto:
   - dovuti all'esistenza del progetto;
   - dovuti all'utilizzazione delle risorse;
   - dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti e la descrizione da parte del committente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli effetti sull'ambiente.
5. Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre ed eventualmente compensare gli effetti del progetto sull'ambiente.
6. Un riassunto non tecnico delle informazioni di cui ai punti precedenti.

In particolare:

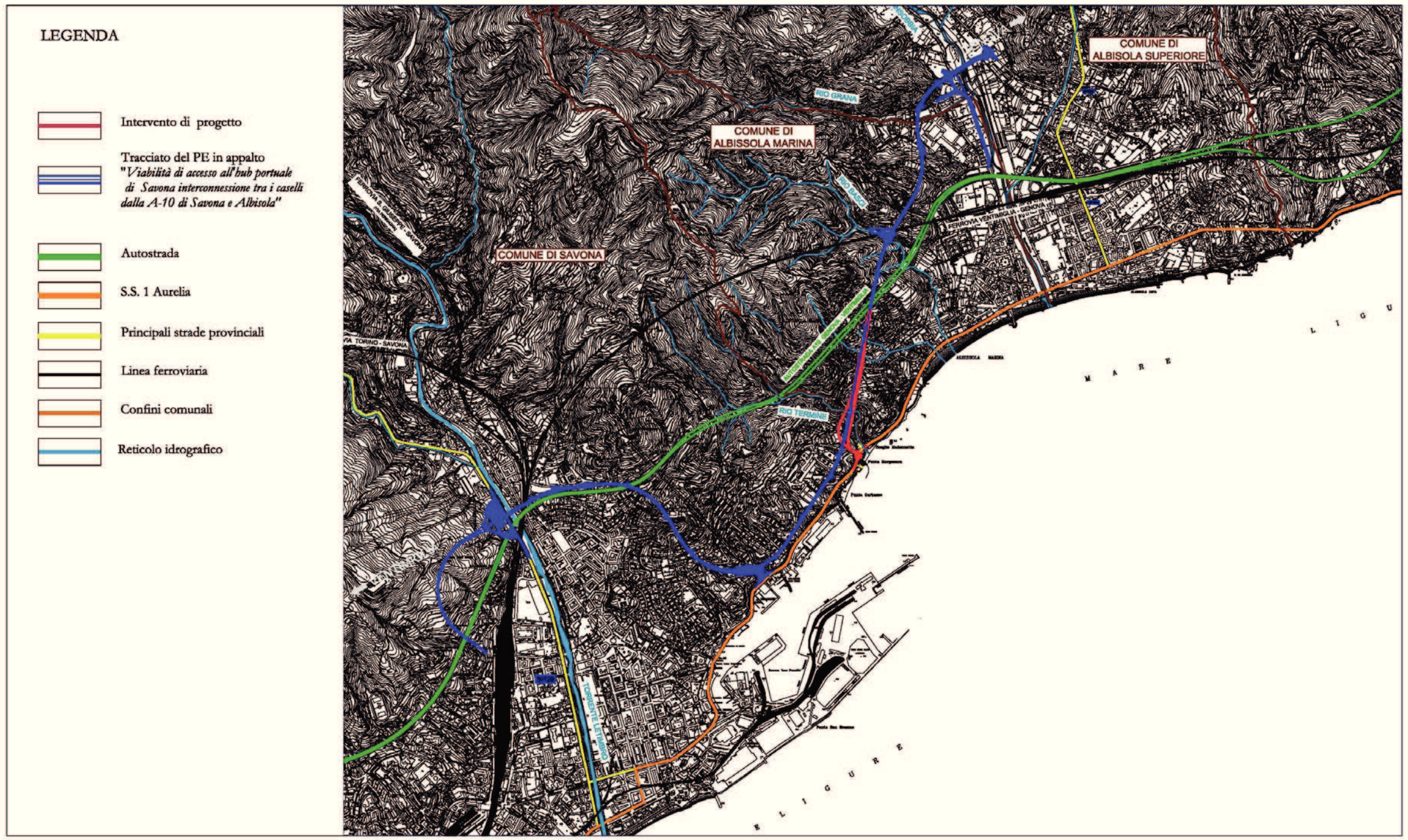
- il Q.R. Programmatico esamina la rispondenza fra il progetto e gli obiettivi di sviluppo e di assetto delle aree interessate dal progetto, attraverso la verifica della coerenza/congruenza con la programmazione e pianificazione di settore, socioeconomica, territoriale e locale. Il progetto viene anche analizzato con riferimento alle sue relazioni/interferenze con il sistema dei vincoli all'uso del territorio, nazionali e regionali.
- il Q.R. Progettuale illustra le scelte effettuate in funzione dei condizionamenti indotti dalla natura dei luoghi attraversati; descrive le caratteristiche tecniche degli interventi, nel rispetto delle normative tecniche ed ambientali vigenti; individua le interferenze prodotte dai nuovi

interventi nelle diverse fasi di costruzione ed esercizio, nonché le misure di mitigazione e inserimento paesaggistico-ambientale strettamente riferibili al progetto.

- il Q.R. Ambientale analizza gli effetti indotti dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali quali atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione flora e fauna, ecosistemi, paesaggio ed elementi storici ed archeologici, rumore e vibrazioni, salute pubblica. Per quanto riguarda la caratterizzazione dello stato attuale delle componenti ambientali considerate nello studio, essa è stata effettuata mediante la raccolta di dati bibliografici, dei dati disponibili presso le pubbliche amministrazioni e mediante indagini in loco. Per ciascuna componente la valutazione dei singoli impatti tiene conto della situazione attuale e della sua evoluzione futura con l'intervento proposto, confrontandola con le prescrizioni delle normative vigenti in materia; ciò per quanto riguarda sia la fase di cantiere sia quella di esercizio.

Il SIA è inoltre corredato dalla Sintesi non tecnica, come previsto dalla normativa.

Si è proceduto inoltre alla elaborazione di un Piano di Monitoraggio Ambientale finalizzato ad attivare un sistema complessivo di controllo delle condizioni ambientali del territorio interessato dai lavori di realizzazione della infrastruttura.



Corografia dell'intervento

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO ECONOMICO DELL'AREA

Inquadramento territoriale

L'area in cui si inserisce l'intervento oggetto del presente studio, ricade nell'ambito territoriale del savonese, i cui caratteri fondamentali del paesaggio, sono determinati dall'ininterrotta successione di insediamenti costieri, focalizzata nelle strutture insediative marittimo-portuali ed industriali di Vado e nelle strutture residenziali e portuali di Savona. L'unicità dell'ambito è sottolineata anche dai caratteri peculiari della periferia agraria che mantiene connotazioni originarie e ben differenziate rispetto alle medie ed alte vallate in essa convergenti lungo le direttrici del Segno, del Quiliano, del Quazzola, del Lavanello e del Letimbro. La sopravvivenza di questa limitata cornice di paesaggi agrari, appare indispensabile al mantenimento dei valori attuali di equilibrio ambientale, soprattutto nei confronti della crescita accelerata ed indiscriminata dei tessuti urbani.

In riferimento agli aspetti insediativi, la zona costiera a levante di Savona fino ad Albissola Marina accoglie lo sviluppo residenziale più qualificato di tutto l'ambito, orientando in questo senso anche i caratteri del paesaggio urbano che infatti ha maggiore compattezza di tessuti a levante della direttrice del Letimbro. Spostandosi verso ponente, in particolare verso Vado, l'insediamento costiero, di tipo diffuso e di media densità, risulta in gran parte condizionato dalle estese localizzazioni industriali e marittimo-portuali di Vado, che inducono anche per effetto dei rilevanti fenomeni di inquinamento ambientale ad una sostanziale squalificazione dell'ambiente costruito. La densità delle localizzazioni residenziali diminuisce fino a valori medio-bassi con forme non organizzate discontinue ed eterogenee, parzialmente enucleate intorno alla direttrice dell'Aurelia e ai nuclei originali di Quiliano, Valleggia, Bossarino, e S. Genesio.

Sotto l'aspetto vegetazionale e colturale, sulla fascia costiera tra Vado e Savona, al di fuori delle aree urbanizzate, sopravvivono isole minori di pinete termofile e di vegetazione arbustiva con dominanza di specie della macchia mediterranea, collocate soprattutto alle imboccature e nelle tribune marittime delle valli dei Segno e del Letimbro. L'ambiente non edificato è dominato da paesaggi agrari: oliveti terrazzati misti a frutteti allo sbocco della valle del Letimbro; coltivazioni specializzate, oliveti e frutteti nella tribuna marittima estesa tra Savona e Zinola; oltre alla monocoltura dell'olivo allo sbocco della valle di Quiliano ed intorno al centro omonimo.

Per quanto riguarda le emergenze storico-archeologiche extraurbane sono presenti in questo ambito: morfologie residuali di insediamenti arroccati altomedievali e medievali con ruderi; chiese medievali lungo l'antica viabilità costiera; torri e fortificazioni marittime postmedievali.

Inquadramento socio-economico

Come viene descritto e dettagliato nell'ambito dei documenti relativi alla pianificazione e alla programmazione regionale (in particolare il POR Liguria) e provinciale, il dualismo socio-economico che storicamente contraddistingue la Liguria, si realizza con una marcata contrapposizione tra aree interne e le aree costiere; infatti ai comuni con evidenti segnali di debolezza dal punto di vista demografico ed economico localizzati prevalentemente nell'entroterra, si contrappongono comuni costieri a prevalente economia terziaria, caratterizzati da una elevata densità demografica, da un'elevata quota di persone con alto livello di studio (diploma o laurea), da un elevato tasso di attività e da un significativo peso degli addetti (ogni 100 abitanti).

Un primo svantaggio che caratterizza le aree interne riguarda l'accesso al ***mercato del lavoro***: il tasso di occupazione infatti si attesta su valori inferiori nelle aree dell'entroterra in due province su quattro (fanno eccezione Imperia e Savona), dimostrando una maggiore difficoltà per i residenti in tali aree ad entrare nel mercato del lavoro. I dati evidenziano chiaramente per le aree dell'entroterra un ritardo nella terziarizzazione del sistema produttivo, processo peraltro iniziato a livello regionale con forte anticipo rispetto alle regioni italiane. In particolare per le aree interne emerge una chiara prevalenza, in termini relativi, delle attività agricole ed industriali rispetto ai settori prevalenti a livello regionale, ossia commercio, servizi alla persona e servizi alle imprese.

Anche in relazione al ***tessuto produttivo*** le zone dell'entroterra evidenziano una crescita rallentata, benché positiva, oltre a presentare una diffusione territoriale delle imprese decisamente più contenuta rispetto all'area costiera (7 imprese per kmq contro 104). Tali tendenze accentuano il distacco tra le aree interne e le aree costiere, storicamente poli attrattori di nuove attività produttive per la maggiore presenza di infrastrutture e di servizi.

Anche i dati del ***settore turistico*** evidenziano una forte concentrazione dell'offerta nell'area costiera; circa il 90% dei posti letto presenti sul territorio sono infatti localizzati nei comuni costieri. Per quanto riguarda la domanda turistica, i dati relativi alle presenze turistiche confermano la maggiore attrattività turistica delle province di Imperia e Savona, anche se risulta evidente la netta contrapposizione tra costa ed entroterra, sia per quanto riguarda le presenze alberghiere e complementari, sia per quanto riguarda le presenze in case vacanza. In particolare il turismo legato alle case vacanze è concentrato in maniera significativa nella riviera di ponente e nella area

genovese, mentre nella zona spezzina questa tipologia turistica attrae solo il 10% dei flussi totali regionali.

Interessante è, infine, l'analisi della ***mobilità intercomunale***. Secondo i dati censuari ISTAT, in Liguria il pendolarismo è un fenomeno giornaliero che riguarda in maniera significativa le aree dell'entroterra; il peso dei lavoratori e degli studenti in uscita rispetto alla popolazione attiva (fascia d'età 15-64) si attesta in queste aree per tutte le province liguri intorno al 40% contro valori molto più contenuti delle zone costiere (media regionale 13%).

Si noti inoltre la forte centralità ed il ruolo "catalizzatore" dell'area costiera genovese dove solo l'8,3% delle persone si sposta per motivi di lavoro o di studio fuori dal comune di residenza.

Rispetto a quanto registrato a livello nazionale, i dati relativi all'economia ligure negli ultimi anni evidenziano un quadro caratterizzato da tendenze contrastanti. Da un lato, le principali variabili macroeconomiche registrano un andamento altalenante e tendenzialmente in crescita nel periodo 2000-2006; nonostante il trend di crescita previsto per i prossimi anni, si prospetta una ripresa ancora incerta con scarsi segnali di recupero rispetto all'andamento nazionale, nonché all'aggregato delle regioni CRO.

Oltre alla debolezza relativa del PIL e del valore aggiunto, la Liguria si caratterizza per:

- Una crescita dei consumi finali fortemente rallentata rispetto alle aree di riferimento (Italia e regioni CRO), nonostante il livello procapite si mantenga ad un livello superiore rispetto alle regioni CRO e all'Italia27;
- Una netta ripresa degli investimenti fissi lordi a partire dal 2003, trainata dagli investimenti in macchinari, in crescita a partire dal 2004, e rallentata dal comparto delle costruzioni, che in Liguria presenta un crescente peggioramento del livello degli investimenti.;
- Un andamento negativo del settore agricolo.. Si evidenzia inoltre la ripresa della produttività del settore industriale (+4,8%), ad un ritmo superiore rispetto a quanto accade nelle aree di riferimento, accompagnata da una crescita occupazionale. Cresce anche il settore dominante dei servizi (+0,69%): il relativo tasso di crescita è superiore all'aggregato delle regioni CRO, ma non in rapporto all'Italia, con un ampliamento del ritardo accumulato negli anni precedenti. Il valore aggiunto pro-capite nel settore dei servizi della Regione permane ad un livello superiore al dato medio italiano e dell'aggregato regioni CRO;
- La crescita dei flussi commerciali ; dopo un periodo di temporanea contrazione nel 2004, le esportazioni sono tornate a crescere e questo rappresenta un importante segnale di ripresa per l'economia ligure. Alla crescita delle esportazioni corrisponde tuttavia un consistente incremento delle importazioni, con un progressivo peggioramento della bilancia commerciale, in passivo per oltre 4 miliardi di euro;
- Un rafforzamento della capacità di attrazione degli investimenti esteri, la Liguria mostra infatti un interessante trend di crescita a partire dall'anno 2000.

Oltre a tali aspetti, si evidenzia come un fattore di criticità regionale sia senz'altro legato all'andamento demografico negativo, dovuto principalmente all'ormai storico calo della natalità che ha determinato contemporaneamente un aumento del numero di anziani ed una diminuzione della forza lavoro. Ad oggi la Liguria, con circa 1,6 milioni di abitanti, rappresenta solo il 2,7% della popolazione italiana e registra un costante decremento dei residenti a partire dalla fine degli anni '80. Proprio la contrazione demografica, accompagnata dalla bassissima fecondità e dalla accentuata longevità della popolazione, hanno portato ad una forte incidenza della popolazione anziana, rendendo la regione Liguria la più "vecchia" d'Italia, nonché la più "vecchia" d'Europa.

Nonostante i dati recenti mostrino un incremento dei residenti dovuto agli effetti della regolarizzazione degli stranieri, si prevede nel medio-lungo periodo, un ulteriore decremento della popolazione, nonché un continuo incremento del tasso di vecchiaia e di dipendenza strutturale.

Sul fronte dell'occupazione, il 2012 è stato un anno duro per la provincia di Savona, i dati ufficiali dell'Istat delle "Forze di Lavoro" indicano che gli occupati in provincia sono 111 mila; in questo ambito il numero di occupati dipendenti diminuisce a quota 70 mila. Il tasso di occupazione della provincia nella fascia 15-64 anni risulta del 61,2%, in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Da un punto di vista territoriale, le zone costiere e urbane vedono una relativa maggiore presenza delle imprese di più grandi dimensioni con un vivace tessuto di imprese di piccole dimensioni legate da rapporti di subfornitura.

Nonostante le crisi settoriali che hanno colpito l'industria regionale ed in particolare la sua componente a partecipazione statale, il settore manifatturiero presenta oggi segni di novità e punti di eccellenza nient'affatto trascurabili.

Per quanto riguarda il settore terziario, da cui provengono i tre quarti del reddito regionale, si segnalano tuttavia alcune recenti difficoltà relative ai due settori di specializzazione:

- il settore turistico ha registrato una progressiva contrazione dei flussi e mostra difficoltà nel reagire in modo strutturale alla crescente competizione internazionale;

- il settore trasporti e logistica, dopo la buona dinamica dei traffici registrata a partire dagli anni '90, appare oggi in fase di rallentamento a causa della forte concorrenza e delle sempre più accentuate carenze infrastrutturali ponendo forti interrogativi su come rilanciare il sistema logistico nel suo complesso e sostenere la crescita nel medio-lungo periodo.

In particolare, relativamente alle carenze infrastrutturali, è evidente che il sistema terrestre della regione necessita di interventi atti ad aumentarne la capacità in modo tale da permettere al sistema socio-economico, in particolare al sistema portuale/logistico, di sostenere la crescita dei flussi prevista nel medio – lungo periodo. Il congestionamento riguarda in particolare i maggiori centri urbani, interessati non solo dalla presenza di aree portuali, ma anche da un significativo fenomeno di pendolarismo giornaliero.

3 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE E REGIONALE

L'analisi della pianificazione vigente è stata articolata secondo varie scale di approfondimento, da ambiti territoriali più estesi fino all'ambito comunale.

A scala nazionale, nell'ambito della pianificazione di settore, sono stati valutati i seguenti documenti:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
- Legge Obiettivo
- Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria.

A scala regionale sono stati presi in considerazione i seguenti piani:

- Programma Operativo Regionale Liguria
- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
- Piano Territoriale Regionale
- Piano Territoriale di Coordinamento della Costa;
- Piano territoriale di Coordinamento degli Insediamenti;
- Piano di Bacino Stralcio sul rischio idrogeologico;
- Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE)
- Piano Regionale di Tutela delle Acque;
- Piani Regionali di Gestione delle Acque;
- Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria;
- Piano di Bonifica delle Aree Inquinate.

3.1 Legge Obiettivo e Protocolli di Intesa Stato-Regione

La legge n° 443 del 21 dicembre 2001 ("Legge Obiettivo"), in riferimento alla necessità di un adeguamento delle infrastrutture regionali di trasporto, prevede per la Liguria i seguenti interventi, suddivisi in quattro gruppi:

Corridoio Plurimodale Tirreno – Brennero

Potenziamento e raddoppi della linea Pontremolese.

Corridoio Plurimodale Tirreno – Nord Europa:

- Potenziamento ferroviario Voltri – Brignole;
- Raddoppio Genova - Ventimiglia, tratta S. Lorenzo/Finale L. ;
- Terzo Valico;
- S.S. n. 28, Variante di Pontedassio – Imperia;
- S.S. n. 28, Pieve di Teco – Cantarana;
- Variante all'abitato di Imperia.

Sistemi Urbani:

- Grandi Stazioni Ferroviarie;
- Metropolitana di Genova;
- Nodo stradale e autostradale di Genova.

Hub portuali:

- *Allacci Plurimodali e adeguamenti piastra logistica Hub Portuale di Savona;*
- allacciamento plurimodale di La Spezia;
- allacciamento plurimodale di Genova.

Nell'ambito del presente studio, tra gli interventi di legge obiettivo, di particolare importanza risulta il progetto dello svincolo di Margonara, inserito nel più ampio progetto dell"hub portuale di Savona.

Inoltre, si rappresenta che l'intervento, congiuntamente al progetto di variante Aurelia, è altresì compreso nell'**Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria** per la realizzazione delle grandi infrastrutture, sottoscritta il 6 marzo 2002.

3.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (Pgtl)** del 2001 ha tracciato le linee guida per la realizzazione di una mobilità sostenibile, attraverso politiche che permettano di soddisfare la domanda di trasporto delle persone e delle merci con la maggiore efficienza complessiva, migliorando al tempo stesso la sicurezza dei trasferimenti e riducendo l'impatto ambientale. Il Piano indica come strategici gli interventi mirati a:

- incrementare l'efficienza e l'accessibilità delle reti e dei servizi di trasporto;
- razionalizzare e incentivare lo sviluppo delle catene logistiche e dei processi distributivi delle merci;
- **favorire il trasporto combinato e lo sviluppo delle Autostrade del mare;**
- accrescere la qualità e la vivibilità dell'ambiente urbano;
- sviluppare sistemi di mobilità sostenibile;
- migliorare la fluidità dei traffici transalpini.

Il Nuovo PGT si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile. In riferimento al sistema trasportistico coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, il Piano individua un articolato ventaglio di azioni, fra le quali quella relativa al *"miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi"*.

In riferimento alla logistica ed alla intermobilità delle merci, il Piano prevede il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente, assegnando una grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio. In tale ottica, tanto i collegamenti ferroviari quanto quelli stradali (in particolare per i porti con elevato traffico di rotabili), dovranno essere potenziati sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela.

Nell'ambito del PGT, la realizzazione della Variante alla S.S.1 Aurelia, a cui il nuovo svincolo di Margonara è funzionalmente connesso, si inserisce nel contesto regionale più ampio degli interventi a soluzione delle criticità del sistema della viabilità ordinaria, risolve problematiche locali e centra alcuni obiettivi valutati, osservati e proposti nel Piano Generale dei Trasporti in rapporto alla Pianificazione Regionale, in particolare:

- *Contribuisce al soddisfacimento del fabbisogno di adeguamento di rete per i centri capoluogo, in relazione alle viabilità di scorrimento e di accesso ai porti.*
- *Integra la funzione di scorrimento della rete autostradale.*
- *Rende più organica la rete dei trasporti gerarchizzandone le funzioni.*
- *Contribuisce alla salvaguardia del territorio urbanizzato dal traffico.*
- *Costituisce una strategia volta a restituire parte delle sedi stradali degli ambienti urbani storici alla pedonalità.*

In riferimento a quanto sopra evidenziato, è possibile concludere che il progetto del nuovo svincolo di Margonara appare coerente con le line strategiche, gli indirizzi e gli obiettivi contenuti nel documento.

3.3 POR Liguria - Fesr

Il Programma Operativo Regionale Liguria, Obiettivo "Competitività regionale e Occupazione", mette a disposizione, per il periodo di programmazione 2007-2013, una dotazione finanziaria di oltre 530 milioni di euro al fine di avvicinare la nostra Regione agli obiettivi di Lisbona (crescita e occupazione) e di Göteborg (sviluppo sostenibile).

Il Programma, finanziato da risorse comunitarie - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (Fesr) - e nazionali (Fondo di rotazione ex legge 183/87 e fondi a carico del bilancio regionale), è stato approvato dalla Commissione Europea con Decisione n. C(2007) 5905 del 27 novembre 2007 ed ha l'obiettivo globale di accrescere la competitività della Liguria attraverso il sostegno alla capacità di innovazione del sistema produttivo, potenziando la tutela e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, nonché la promozione della coesione territoriale. Il Por Liguria è strutturato secondo i seguenti assi:

- Asse 1 - Innovazione e competitività
- Asse 2 - Energia
- Asse 3 - Sviluppo urbano
- Asse 4 - Valorizzazione delle risorse naturali e culturali
- Asse 5 - Assistenza tecnica

Nell'ambito del presente studio, particolare rilevanza assume l'Asse 3, in riferimento al quale il Programma evidenzia quanto di seguito riportato.

L' asse Sviluppo Urbano mira a rafforzare la competitività della Liguria sia mediante la valorizzazione delle aree urbane, al fine di accrescerne l'attrattività, sia attraverso il potenziamento del sistema di mobilità regionale - allo scopo di migliorarne l'accessibilità. Nell'ambito del terzo asse, che

movimenta risorse finanziarie complessive pari a oltre 122 milioni di euro, trovano attuazione in primo luogo gli interventi (infrastrutturali e non) tesi ad elevare la qualità della vita e il livello di vivibilità in ambito urbano ovvero nelle conurbazioni, contrastando il disagio e la marginalità urbana e sociale, anche per mezzo di interventi di trasporto sostenibile, che concorrano, congiuntamente con le iniziative di potenziamento dei sistemi di collegamento fisico, a sviluppare alternative all'utilizzazione dei veicoli privati nelle città, allo scopo di ridurre la congestione e l'inquinamento, e promuovere un uso più razionale dell'energia. In quest'ambito trovano attuazione gli interventi tesi a garantire la sostenibilità ambientale dello sviluppo finalizzata al riequilibrio del territorio e al suo utilizzo nel rispetto del suo stato, della sua tendenza evolutiva e delle sue potenzialità d'uso. Gli obiettivi perseguiti tendono, inoltre, all'aumento dell'attrattività, produttiva e turistica dei territori, creando condizioni di sicurezza contro i rischi naturali (alluvioni e frane), alla riduzione dei costi ambientali esterni potenziali (ripristino dei danni derivanti da eventi naturali quali alluvioni e frane), al miglioramento delle condizioni ambientali per le aree considerate strategiche per lo sviluppo attraverso la riduzione del rischio idrogeologico, al recupero di siti dismessi. ***In tale contesto le attività da sviluppare attraverso l'asse sono attuate attraverso progetti integrati di sviluppo urbano*** (vedasi PI 2 - Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese. Paragrafo relativo al PTC) ***finalizzati, da una parte, a migliorarne la situazione in termini ambientali e sociali e, dall'altra, a promuovere le aree urbane in quanto motore di crescita.***

Il POR Fesr, evidenzia l'inquadramento e la coerenza del Programma nell'ambito di Strategie regionali di rilievo per determinati settori, relativi alle tematiche "Ricerca, "Sviluppo e Innovazione", "Internazionalizzazione", "Società dell'Informazione", "Trasporti" e "Ambiente".
In riferimento al tema dei "Trasporti", il Programma considera l'adeguamento delle infrastrutture territoriali liguri alle mutate condizioni economiche e sociali come un presupposto essenziale per accrescere la competitività del territorio favorendo l'attrazione di nuovi investimenti e migliorando la qualità di vita della popolazione.
Con particolare riferimento agli obiettivi di *"promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale" e di "assicurare un sistema coordinato ed integrato capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità, incentivando il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio"*, un passo significativo è rappresentato dalla stipula dell'accordo di programma Intesa Generale Quadro, siglato tra Governo e Regione Liguria il 6 Marzo 2002, contenente l'elenco delle opere regionali di "preminente interesse nazionale" comprese nel programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001. In merito alla categoria "**Hub Portuali e Interportuali**" il Programma prevede, nell'ambito di Savona, i seguenti interventi, fra i quali viene evidenziato quello relativo alla variante Aurelia, con cui l'intervento in esame risulta correlato:
Miglioramento viabilità accesso portuale e nuovo varco doganale, miglioramento accesso calata Nord-Vado Ligure per traffico RO-RO, accesso nuovo terminal multipurpose bacino di Vado Ligure e accentramento nuovi varchi doganali, miglioramento tratte ferroviarie Porto Vado – Parco Doria e Parco Doria – Cairo Montenotte; ***variante SS1 Aurelia Bis nella tratta Albisola Sup. – Savona****; nuova bretella viaria Carcare – Predosa.*

Per quanto sopra evidenziato, il progetto del nuovo svincolo di Margonara si ritiene coerente con gli obiettivi e gli indirizzi del POR.

3.4 Piano territoriale di Coordinamento Paesistico

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) è uno strumento - previsto dalla legge numero 431 del 1985 - preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. Il PTCP è stato redatto sulla base e con le procedure previste dalla L.R. n.39/1984 ("Disciplina dei piani territoriali di coordinamento") ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale della Liguria n.6 del 26 febbraio 1990.

Il Piano è stato redatto sulla base di un complesso di studi propedeutici e di analisi che hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici sovracomunali e alla scala locale (1:25.000) con riferimento a tre assetti del territorio articolati in tre livelli;

- ✓ assetto insediativo:

a) a livello territoriale, alle seguenti componenti di paesaggio: insediamenti, viabilità, colture agricole e infrastrutture - considerate nei loro aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali;

b) a livello locale, agli interventi edilizi su edifici, manufatti e impianti e relative opere complementari;

- ✓ assetto geomorfologico:

a) a livello territoriale, alle componenti di paesaggio - versanti, reticolo idrografico, aree piane di fondovalle, litorali, cave e miniere, discariche - considerate nei loro aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali;

b) a livello locale, alle opere idrauliche e marittime, all'apertura e sistemazione di cave e discariche, al consolidamento dei pendii e a quelle opere che determinano profonde e estese alterazioni del quadro morfologico e idraulico;

- ✓ assetto vegetazionale:

a) a livello territoriale, alle componenti di paesaggio - boschi e praterie - considerate nei loro aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali;

b) a livello locale, agli interventi di forestazione e a quelli che hanno per oggetto lo sfruttamento agricolo-economico e/o il miglioramento qualitativo dei boschi e delle praterie.

Il PTCP è articolato in tre livelli:

- livello territoriale, le cui indicazioni hanno carattere soprattutto di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione;
- livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali;
- livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.
- Il Piano viene costantemente aggiornato, come previsto dalla normativa regionale vigente; il Consiglio Regionale, con la delibera n.18 del02/08/11, ha approvato la variante di salvaguardia della fascia costiera.

Regime di tutela per l'area in esame

Riferendosi ai tre livelli di lettura del territorio (assetti insediativo, geomorfologico e vegetazionale) e alle loro integrazioni nell'assetto territoriale, si evidenziano di seguito le relazioni con il progetto in esame. L'intervento di progetto ricade nell'estrema porzione sud-est dell'**AMBITO N° 44 – SAVONESE**. In riferimento a tale ambito, gli elaborati di piano descrivono l'area caratterizzata, da un punto di vista morfologico, dalla prevalenza delle piane costiere del Letimbro, Quiliano e Segno e dei terrazzi marini ad essi circostanti. Sul lato di monte, essa è delimitata dai versanti articolati delle testate di valle che chiudono il paesaggio. In sintesi, i caratteri fondamentali del paesaggio sono determinati dall'ininterrotta successione di insediamenti costieri, focalizzata nelle strutture insediative marittimo-portuali ed industriali di Vado e nelle strutture residenziali e portuali di Savona. Si tratta ormai di un unico comparto urbano continuo ed integrato a scala metropolitana, dove le problematiche paesistiche si spezzano in una molteplicità di correlazioni tra spazi e società difficilmente sintetizzabili nella scala territoriale. L'unicità dell'ambito è sottolineata anche dai caratteri peculiari della periferia agraria che mantiene connotazioni originarie e ben differenziate rispetto alle medie ed alte vallate in essa convergenti lungo le direttrici del Segno, del Quiliano, del Quazzola, del Lavanello e del Letimbro.

La sopravvivenza di questa limitata cornice di paesaggi agrari, appare indispensabile al mantenimento dei valori attuali di equilibrio ambientale, soprattutto nei confronti della crescita accelerata ed indiscriminata dei tessuti urbani. In linea generale gli obiettivi che il PTCP persegue riguardano:

- la qualità del paesaggio in quanto ambiente percepito, patrimonio di cui occorre arrestare il dissipamento e che può essere integrato con nuove ricchezze;
- l'accessibilità al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi ricreativi e culturali, in una regione in cui l'accesso al mare è per grandi estensioni privatizzato o comunque malamente attrezzato,
- la conservazione nel tempo di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere ed interpretare l'evoluzione storica del territorio;
- la preservazione di quelle situazioni nelle quali si manifestano fenomeni naturali di particolare interesse scientifico o didattico, considerando l'eredità della terra patrimonio della nostra civiltà;
- la ricerca di condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi, a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse;
- l'oculata amministrazione di alcune fondamentali risorse non riproducibili come gli acquiferi, gli arenili, i giacimenti di minerali utili, le piane fertili, ecc..

La struttura del PTCP è abbastanza simile a quello degli strumenti urbanistici comunali.

Come il Piano Regolatore Generale (PRG) esso è infatti costituito da una cartografia di azzonamento, da un pacchetto di norme di attuazione e da una relazione che illustra metodi di indagine e scelte effettuate, ed opera mediante la suddivisione del territorio in porzioni, alle quali viene attribuita una determinata normativa. A differenza del PRG, che si fonda su un linguaggio quantitativo e assoluto, il PTCP disciplina le trasformazioni in modo descrittivo e qualitativo, indicando in quali termini sia consentito apportare al territorio modificazioni rispetto alla situazione attuale assunta come riferimento.

Il Piano Paesistico è articolato, dovendo per necessità discretizzare la transizione continua dalla grande alla piccola scala, in tre diversi livelli di operatività:

1. un livello territoriale, che suddivide l'intero territorio ligure in 100 ambiti per i quali il piano detta indirizzi generali, rivolti prevalentemente alla pianificazione urbanistica comunale e alle politiche settoriali della stessa Regione;
2. un livello locale in base al quale, all'interno degli ambiti di cui sopra, si individuano situazioni differenziate che richiedono norme e indirizzi di comportamento specifici;
3. un livello puntuale le cui indicazioni dovranno essere sviluppate nelle successive fasi della pianificazione paesistica secondo due linee distinte: la definizione di norme e indirizzi alla scala esecutiva degli interventi e la definizione di criteri e di strumenti tecnici di controllo della progettazione con riguardo particolare all'approfondimento conoscitivo della situazione nella quale si opera.

Assetto insediativo

Gli indirizzi, tanto generali quanto particolari, assumono, a seconda delle diverse finalità perseguite dal Piano per l'Assetto Insediativo dei singoli ambiti territoriali, la denominazione di "Mantenimento", "Consolidamento" e "Modificabilità".

Gli indirizzi particolari investono le singole componenti del paesaggio costituite dagli insediamenti, dalla viabilità, dalle colture agricole e dalle infrastrutture, considerando per ciascuna di esse gli aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali come la matrice riportata a seguire.

MATRICE COMPONENTI/ASPETTI DEL PAESAGGIO

	ASPETTI QUANTITATIVI	**ASPETTI QUALITATIVI**	**ASPETTI STRUTTURALI**
INSEDIAMENTI 1	Consistenza complessiva degli insediamenti residenziali, produttivi, turistici.	Caratteri e coerenze del linguaggio architettonico e urbano e funzionalità degli insediamenti.	Organizzazione territoriale del sistema insediativo.
VIABILITA' 2	Sviluppo della rete di viabilità primaria.	Funzionalità della rete di viabilità primaria e suoi rapporti con l'ambiente.	Schemi organizzativi della rete di viabilità primaria.
COLTURE AGRICOLE 3	Estensione delle aree coltivate.	Elementi tecnico-formali delle coltivazioni e degli impianti.	Rapporti tra forme di utilizzazione del suolo e assetto morfologico del territorio.
INFRASTRUTTURE 4	Dotazione complessiva di impianti infrastrutturali.	Funzionalità dei sistemi infrastrutturali e loro rapporti con l'ambiente.	Localizzazione degli impianti infrastrutturali in rapporto all'assetto territoriale.

Nello specifico, la soluzione di progetto dello Svincolo di Margonara ricade all'interno delle seguenti aree così definite: AREA URBANA (AU), INSEDIAMENTO DIFFUSO (ID), INSEDIAMENTO SPARSO (IS), ATTREZZATURE IMPIANTI (AI).

In riferimento all'AREA URBANA, risulta essere interessato il sub ambito "Tessuto Urbano" (TU) e quello relativo al "Parco Urbano" (PU). In merito all'ambito TU, il progetto interferisce per la parte esterna corrispondente alla rotatoria; per le aree AU-TU, il Piano prevede il regime normativo dell'art.38 delle Norme Tecniche di Attuazione. A tal proposito l'Art. 38 delle norme cita: *"Sono classificate come tessuti urbani tutte le aree urbane che non rientrano nei casi precedenti. Trattandosi di parti dei territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri dei Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica".*

Per quanto riguarda invece, il sub ambito PU, il progetto interferisce con due aree di pertinenza di due ville storiche: Villa Gentile, situata a sud di Via Gentile, e Villa Fresia collocata a nord della suddetta via. In riferimento alla prima area, il tracciato non presenta interferenza in quanto la sottopassa in galleria, mentre in relazione alla seconda area si rileva un'interferenza in corrispondenza di una delle aree adibite alla realizzazione dei consolidamenti dall'alto della galleria.

In riferimento alle aree PU, l'art. 36 delle NTA, prevede quanto di seguito riportato:

- *I parchi urbani, comprensivi delle eventuali edificazioni incluse, sono assoggettati al regime normativo della CONSERVAZIONE in quanto si tratta di complessi aventi per definizione un elevato valore ambientale ed un'elevata vulnerabilità, tali da rendere prevalente l'esigenza di salvaguardarne la consistenza e la qualità rispetto ad ogni altra considerazione.*
- *L'obiettivo della norma è quello di conservare quegli elementi della struttura urbana che maggiormente concorrono a determinarne la qualificazione paesistico-ambientale.*
- *Devono pertanto essere rigorosamente conservate le caratteristiche peculiari della zona per quanto concerne gli aspetti vegetazionali, la consistenza dell'edificato e i caratteri architettonici degli edifici storicamente legati alla genesi dei parco, nonché l'organizzazione complessiva dell'insieme anche nei suoi rapporti visivi con l'intorno.*
- *E' consentita la realizzazione di parcheggi, esclusivamente al servizio delle funzioni ivi insediate, senza alterare la consistenza e la qualità della vegetazione arborea, purché tali da non travisare le caratteristiche peculiari dell'area stessa e sempre che non siano praticabili soluzioni alternative all'esterno.*

Relativamente ad una modesta porzione di rotatoria, l'intervento ricade all'interno di un'area AI-CO. Gli interventi ricadenti tali aree, di cui la categoria descrittiva AI corrisponde ad "attrezzature ed impianti" e la categoria normativa CO corrisponde a "consolidamento", sono definiti dall'art. 54 bis e disciplinati dall'art. 56 delle NTA. In particolare l'art. 54 bis definisce la natura di "attrezzature ed impianti" secondo quanto richiamato: *"Il Piano considera ai fini della loro disciplina quelle attrezzature e quegli impianti che per natura, dimensione e localizzazione incidono in misura significativa sui valori paesistico-ambientali.".* L'art. 56 disciplina quanto di seguito riportato: "T*ale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.*
L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale.

Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale."

La parte di tracciato relativa agli ultimi 150 m di galleria e alle rampe di immissione e di uscita ricadenti nel Comune di Savona, interessa invece l'area classificata come ID-MO-A, di cui si richiama a seguire il regime normativo, ancorchè non si riscontrano incidenze sull'assetto della zona vista la tipologia di tracciato in galleria. L'area ID-MO-A è caratterizzata da un insediamento diffuso dove, è previsto il regime normativo della modificabilità di tipo A, che secondo quanto evidenziato all'Art. 96 delle Norme Tecniche prevede come obiettivo *(….) quello di assicurare, mediante la definizione di nuove regole, lo sviluppo dell'insediamento verso un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico-ambientale. Gli interventi di urbanizzazione e di nuova edificazione o comunque incidenti in misura rilevante sull'assetto della zona devono pertanto essere riferiti a regole e schemi di organizzazione e riqualificazione ambientale dell'insediamento o di parti significative di esso, da definirsi mediante Studio Organico d'Insieme, ferma restando la conferma dei suo carattere diffuso.*

La restante parte di tracciato che invece ricade nel Comune di Albissola Marina, costituita sia da un tratto in galleria sia dalla presenza di due aree destinate alla realizzazione dei consolidamenti all'aperto, interessa un'area classificata come IS-MA. L'area IS-MA è caratterizzata da un tipo di insediamento sparso, per il quale è previsto il regime normativo del "Mantenimento", che, secondo quanto evidenziato dall'art. 49 delle Norme Tecniche, è applicato nei casi *in cui si riconosce*

l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, semprechè questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno. Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implichino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa.

*In ultimo, n*ell'ambito dell'assetto insediativo, il Piano inserisce l'attuale sedime della Via Aurelia nel Sistema della Via Aurelia (SVA), in riferimento al quale le NTA all'art. 79 bis prevedono la disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia.

La disciplina di cui al richiamato articolo si applica: "***al tracciato della Strada Statale n. 1 Aurelia come esistente all'anno 1990 e a quelli antecedenti a partire dall' impianto napoleonico-sabaudo della strada, come indicati nella cartografia di piano con la sigla SVA (Sistema della Via Aurelia);*** *(….).* ***Obiettivo della disciplina è restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria****."*

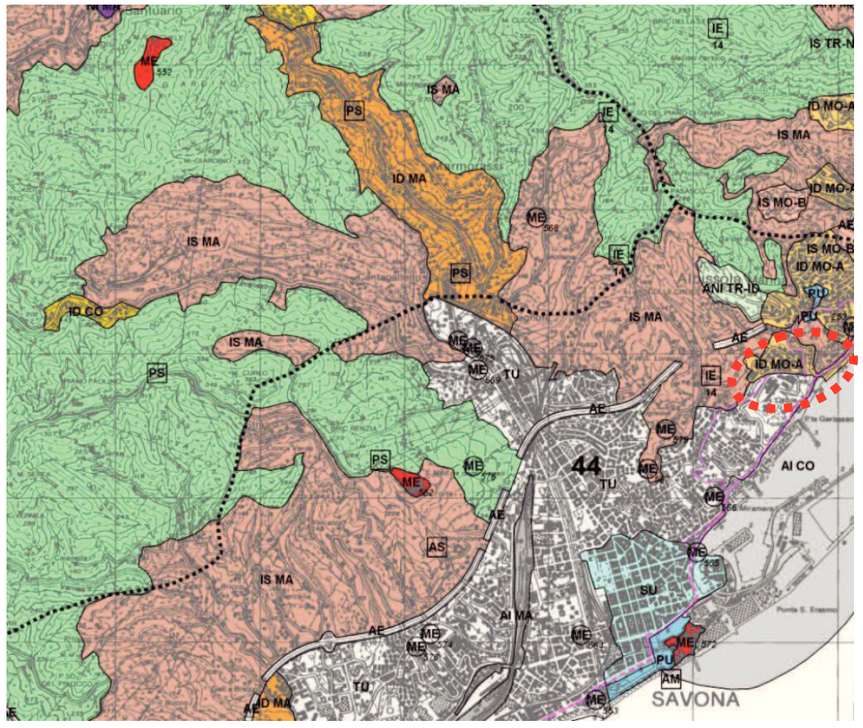
In riferimento al tracciato SS 1 Aurelia, di cui sopra, sono pertanto ammessi:

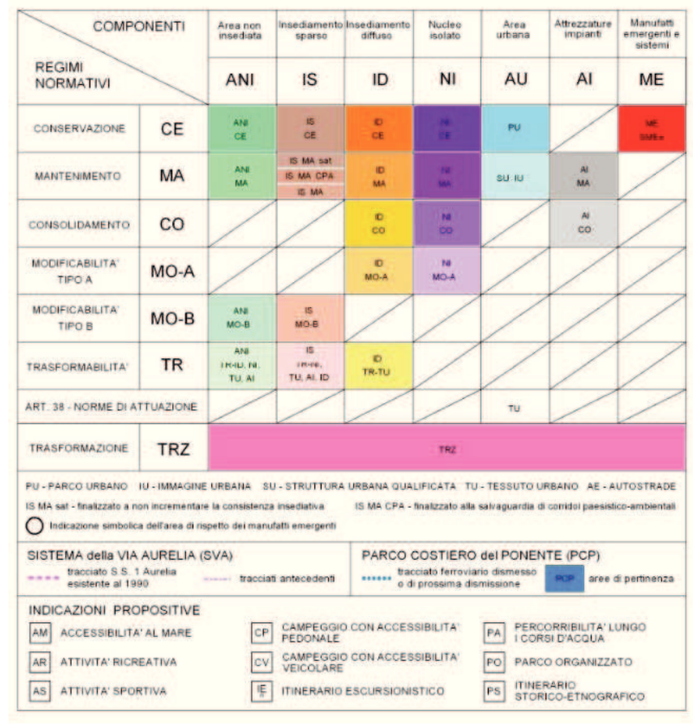
"- gli interventi di manutenzione dettati da esigenze funzionali e di sicurezza purché condotti in termini atti a salvaguardare le caratteristiche e i manufatti storici del tracciato e a non alterare le visuali panoramiche;

- gli interventi che comportino modificazioni del tracciato, quali allargamento della sede e rettifiche delle curvature, svincoli e rotonde, sostituzione dei manufatti e interventi di analoga portata, purché inseriti in un progetto di ricomposizione esteso ad un tratto significativo sotto il profilo paesistico. Detti interventi sono realizzabili in qualsivoglia regime normativo del PTCP, purché condotti in termini coerenti con gli obiettivi indicati dal Piano per i regimi in parola.

(….). La Regione emana linee guida per gli interventi sui tracciati e promuove progetti di valorizzazione paesistica su singoli tratti o aree volti al conseguimento degli obiettivi di cui alla presente norma. Fornisce inoltre, ai fini della migliore applicazione della disciplina di cui al presente articolo, l'individuazione dei tracciati di cui al comma 1, lett. a) in scala 1:10.000 e promuove, in raccordo con i Comuni, il censimento dei tracciati di cui al comma 1, lett. b). Infine promuove, d'intesa con la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici, l'aggiornamento del vincolo sui tracciati del complesso viario della via Aurelia.

Non sono presenti nell'area interessata dal tracciato manufatti emergenti o sistemi di manufatti emergenti individuati nelle Tavole dell'assetto insediativo del PTCPR.





PTCPR - stralcio tavola dell'assetto insediativo e legenda

Assetto geomorfologico

Gli indirizzi, tanto generali quanto particolari, assumono, a seconda delle diverse finalità perseguite dal Piano per l'assetto geomorfologico dei singoli ambiti territoriali, la denominazione di "Mantenimento", "Consolidamento", "Modificabilità" e "Trasformazione".

Gli indirizzi particolari investono le componenti del paesaggio costituite dai versanti, dal reticolo idrografico, dalle aree piane di fondovalle, dai litorali, dalle cave e miniere e dalle discariche, considerando per ciascuna di esse gli aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali come da matrice riportata a seguire.

MATRICE COMPONENTI/ASPETTI DEL PAESAGGIO

	ASPETTI QUANTITATIVI	**ASPETTI QUALITATIVI**	**ASPETTI STRUTTURALI**
VERSANTI	Estensione	Forme di utilizzazione	Distribuzione delle

5	complessiva delle superfici non insediate.	dei suoli in rapporto alle dinamiche geomorfologiche.	superfici insediate in rapporto alla struttura geomorfologica.
RETICOLO IDROGRAFICO 6	Sviluppo complessivo degli alvei ed evoluzione naturale.	Caratteristiche tecnico-funzionali delle opere di regolazione.	Localizzazione e distribuzione delle opere di regolazione.
AREE PIANE DI FONDOVALLE 7	Estensione complessiva delle superfici non insediate.	Forme di utilizzazione dei suoli in rapporto alle dinamiche idrogeologiche.	Distribuzione delle superfici insediate in rapporto alla struttura idrografica.
LITORALI 8	Estensione e profondità delle zone non occupate.	Caratteristiche tipologico-funzionali delle opere e delle sistemazioni.	Distribuzione ed organizzazione delle opere marittime in rapporto alle dinamiche costiere.
CAVE E MINIERE 9	Numero ed estensione delle aree di coltivazione.	Modi e forme di coltivazione in rapporto ai materiali ed alla morfologia dei luoghi.	Distribuzione ed organizzazione in rapporto alla struttura geomorfologica.
DISCARICHE 10	Numero ed estensione delle aree di coltivazione.	Tipologia e rapporti con l'ambiente.	Distribuzione ed organizzazione in rapporto alle strutture geomorfologiche ed idrogeologiche.

L'assetto geomorfologico evidenzia come l'intervento ricada per la maggior parte in area MO-B e in minima parte (corrispondente ad una porzione di rotatoria) in un'area CO.

Per le aree MO l'indirizzo generale di modificabilità (Art.17 delle NTA) indica l'assenza di valori emergenti, presentando una modesta vulnerabilità sotto il profilo geomorfologico, talché non si manifesta l'esigenza di specifiche azioni di tutela dell'attuale configurazione, ferme restando le normali cautele relative alla corretta gestione del territorio (MO-B). L'obiettivo è quello di rendere possibili quegli interventi che, seppure motivati da esigenze diverse da quelle proprie del Piano, siano comunque occasione per dar luogo ad un assetto più soddisfacente sotto il profilo ambientale.

Il regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B, secondo quanto evidenziato dall'art. 64 delle NTA, dispone che *gli interventi realizzati in tali in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere*.

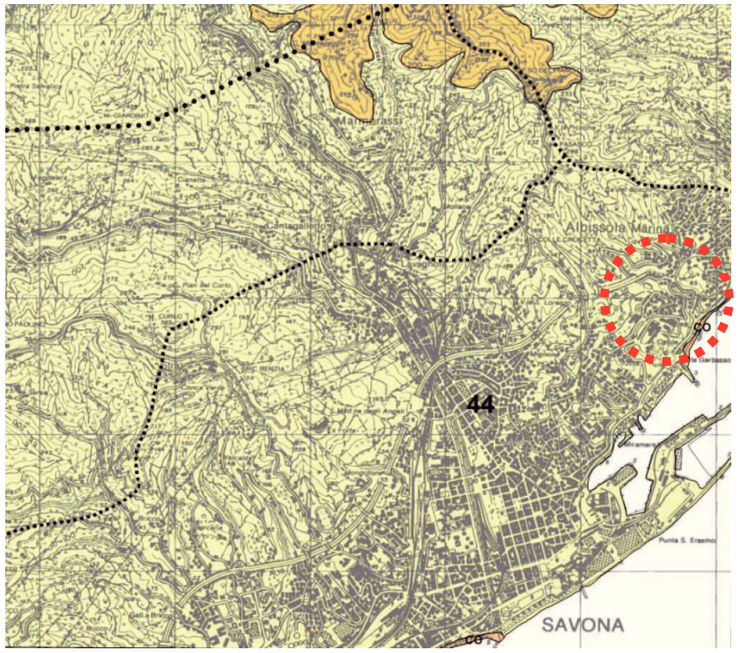
Per le aree CO, su cui ricade una parte della rotatoria, la disciplina prevede all'art. 65 delle NTA quanto di seguito riportato: disciplinata secondo l'art. 65 delle NTA:

1. Tale regime si applica nelle parti dei territorio che presentano condizioni idrogeologiche comportanti rischi di compromissione per l'ambiente e/o pericoli per le attività insediate, e nelle quali peraltro ***si riscontrano valori paesaggistici o di fruizione che richiedono particolare attenzione****.*

2. L'obiettivo della disciplina è quello di far sì che gli interventi che incidono sull'assetto geomorfologico, ed in particolare quelli eventualmente necessari per la prevenzione dei rischi e l'eliminazione dei pericoli, tengano conto dell'esigenza di salvaguardare i valori individuati.

3. Gli interventi preordinati alla prevenzione dei rischi ed all'eliminazione dei pericoli, qualora incidano in misura rilevante sull'assetto paesistico ambientale, dovranno fare riferimento ad uno Studio Organico d'Insieme che ne garantisca il migliore inserimento nel contesto d'ambito, anche attraverso la definizione di appropriata modalità esecutive.

Secondo il suddetto articolo le misure di tutela sono mirate alla salvaguardia e difesa delle configurazioni e caratteristiche del paesaggio, pertanto le azioni progettuali dovranno tenere conto di tutte le misure necessarie alla mitigazione paesaggista delle opere in progetto.



REGIMI NORMATIVI		CAVE
CONSERVAZIONE	CE	A CIELO APERTO Ca
MANTENIMENTO	MA	IN SOTTOSUOLO Cs
CONSOLIDAMENTO	CO	CORSI D'ACQUA RN
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A	INDICAZIONI DI RECEPIMENTO GRANDI INFRASTRUTTURE
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	F FERROVIARIE S STRADALI E AUTOSTRADALI TS TECNOLOGICHE E SPECIALI
TRASFORMAZIONE	TR	P PORTUALI A AEROPORTUALI

PTCPR - stralcio tavola dell'assetto geomorfologico e legenda

Assetto vegetazionale

Gli indirizzi, tanto generali quanto particolari, assumono, a seconda delle diverse finalità perseguite dal Piano per l'assetto vegetazionale dei singoli ambiti territoriali, la denominazione di "Mantenimento", "Consolidamento" e "Modificabilità.

Gli indirizzi generali e particolari investono le componenti del paesaggio costituite dai boschi e dalle praterie.

Gli indirizzi particolari con riferimento alle componenti di cui al comma precedente considerano gli aspetti quantitativi, qualitativi e strutturali come da matrice nel seguito riportata.

MATRICE COMPONENTI / ASPETTI DEL PAESAGGIO

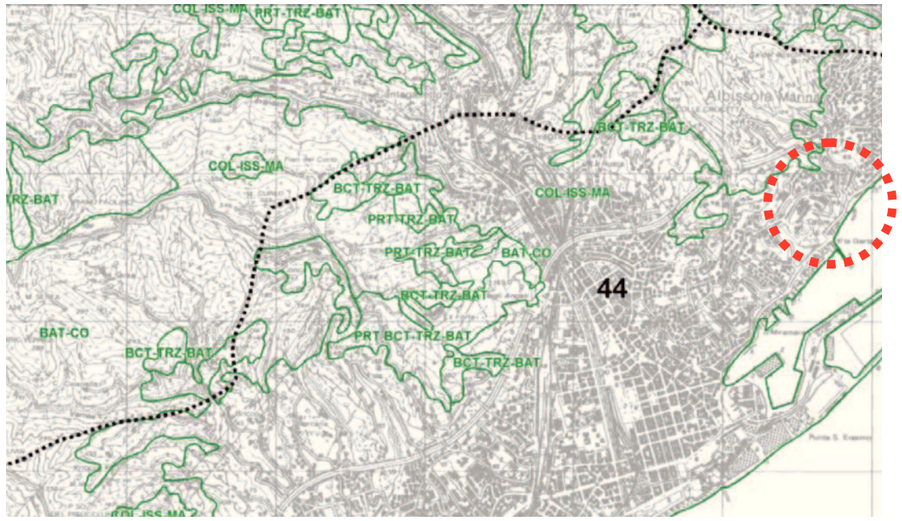
	ASPETTI QUANTITATIVI	**ASPETTI QUALITATIVI**	**ASPETTI STRUTTURALI**
BOSCHI 11	Estensione delle aree boscate.	Composizione per essenze e modalità di gestione.	Localizzazione delle aree boscate in funzione dei fattori ecologici fondamentali.
PRATERIE 12	Estensione delle aree prative.	Composizione floristica e modalità di gestione.	Localizzazione delle aree prative in funzione dei fattori ecologici fondamentali.

Per quanto riguarda **l'assetto vegetazionale**, la descrizione dello stato attuale proposta dal piano, si avvale di due classi fondamentali (boschi e praterie) a loro volta articolate e caratterizzate da una specifica combinazione di specie vegetali (fitocenosi) e di condizioni ambientali.

La carta descrittiva dell'assetto vegetazionale comprende anche le colture agrarie, incluse in un'unica classe (COL), in considerazione del fatto che tali attività non sono disciplinate dal P.T.C.P., se non limitatamente alla attività edilizia indotta, che rientra nella disciplina complessiva dell'assetto insediativo. Infatti, come specificato nella relazione Generale di Piano, la carta sull'assetto vegetazionale non contempla le aree fortemente urbanizzate (pur delimitate nella carta della vegetazione reale) o a particolare destinazione, per le quali non valgono le categorie normative adottate per i boschi e per le praterie.
Quindi, le indicazioni relative all'assetto vegetazionale disciplinano gli interventi di forestazione e quelli che hanno per oggetto lo sfruttamento agricolo-economico e/o il miglioramento qualitativo dei boschi e delle praterie. (cfr. art. 5.3 lett. c, N. di A.)

L'intervento in esame interessa la classe COL, costituita appunto da superfici adibite a colture agrarie con presenza di spazi naturali. Secondo quanto sopra evidenziato, la sigla COL contraddistingue quelle zone all'interno delle quali il Piano non pone limitazioni circa l'estensione delle aree che possono essere interessate dalle attività agricole oltre a vietare di costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di CONSERVAZIONE degli assetti insediativo e geomorfologico (cfr. art . 58 N.di A.). La sigla ISS si riferisce esclusivamente ai criteri da adottare nell'evoluzione delle attività agricole e nella costruzione o modificazione di serre (art.60 NTA).

A fronte di quanto evidenziato, la pianificazione paesistica, per quanto riguarda l'assetto vegetazionale non dà indicazioni in relazione all'ambito in cui ricade l'intervento in progetto.



COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI		Colture		Bosco di angiosperme		Bosco di conifere				Zone miste
		COL		BA		BC		PR		—
		Insediamenti sparsi serre	Insediamenti diffusi serre	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	/
		COL ISS	COL IDS	BAT	BAM	BCT	BCM	PRT	PRM	/
CONSERVAZIONE	CE	—	—	CE						
MANTENIMENTO	MA	COL ISS	—	—	—	BCT MA	BCM MA	PR-MA —	PRM MA	BAT,BCT MA
CONSOLIDAMENTO	CO	—	COL IDS	BA-CO BAM CO	BAT CO	BCT CO	BCM CO	—	—	BAT,BCT CO / BCM,BAM CO
				BA (VRI)-CO						
MODIFICABILITA'	MO	—	—			BCT MO-BAT	BCM MO-BAM	—	—	—
TRASFORMAZIONE	TRZ					BCT TRZ BAT	BCM TRZ BAM	PR-TRZ-BA		PR,BC TRZ-BA
								PRT-TRZ BA	PRM-TRZ BAM	PRT,BCT TRZ-BAT
								PRT-TRZ BAT	PRM-TRZ BAM,BCM	
								PRT-TRZ-BAM		PRT,BC TRZ-BA

BAT - BOSCO DI ANGIOSPERME TERMOFILE: leccio, roverella, orniello
BCT - BOSCO DI CONIFERE TERMOFILE: pinastro, pino d'Aleppo, pino domestico
BAM - BOSCO DI ANGIOSPERME MESOFILE: carpino nero, orniello, ciliegio, noce, castagno, maggiociondolo, aceri, rovere, cerro, sorbo montano, frassino maggiore, salicone, pioppo tremulo, maggiociondolo alpino, sorbo degli uccellatori, betulle, faggio
BCM - BOSCO DI CONIFERE MESOFILE: pino silvestre, tasso, abete bianco
VRI - VEGETAZIONE RIPARIA: ontano nero, salici, pioppo bianco
N.B. - Le specie indicate nella presente legenda individuano i boschi cui tendere, non le essenze da impiegare direttamente nei rimboschimenti. L'impiego localizzato di esemplari di specie consolidatrici (robinia, ontano napoletano) o di conifere a rapido accrescimento (pino strobo, abete di Douglas), nell'ambito dei piani di assestamento forestale, deve essere definito a livello non locale ma puntuale.

PTCPR - stralcio tavola dell'assetto vegetazionale e legenda

3.5 Piano Territoriale Regionale

Il Piano territoriale regionale, dopo una prima elaborazione progettuale del 2003, è in corso di aggiornamento e contiene la visione del territorio regionale ligure nel suo complesso. Costruito attraverso azioni pertinenti alla dimensione regionale, con obiettivi ben identificabili e possibilità di

intervento efficace, il PTR completa l'azione regionale di ridefinizione delle condizioni di tutela del patrimonio paesaggistico (aggiornamento del PTCPR) con un progetto più ampio per il territorio.

Il Piano territoriale regionale, come stabilito dalla legge regionale numero 36 del 4 settembre 1997, "definisce gli indirizzi da perseguire in relazione all'assetto del territorio regionale, esprimendoli in termini di tutela, di funzioni, di livelli di prestazione e di priorità di intervento da assegnare alle sue diverse parti e ai singoli sistemi funzionali".

Il percorso per l'adozione di un Piano territoriale unico mira a ricomprendere in sè i contenuti oggi frammentati in strumenti diversi (sono sei i piani regionali oggi vigenti sul territorio) e allo stesso tempo a dare un nuovo e diverso impulso alle politiche territoriali, finalizzate a cinque obiettivi principali:

- contenimento del consumo di suolo, con un regime di più attenta conservazione per le aree non insediate
- salvaguardia e rilancio delle aree e delle attività agricole, contrastando i fenomeni di erosione e abbandono
- gestione sostenibile delle aree boscate
- priorità al rinnovo e alla riqualificazione urbana con una forte attenzione al rapporto con la pianificazione di bacino e con la rete ecologica
- rafforzamento dei sistemi produttivi e del sistema infrastrutturale regionale e indicazione delle loro linee di sviluppo

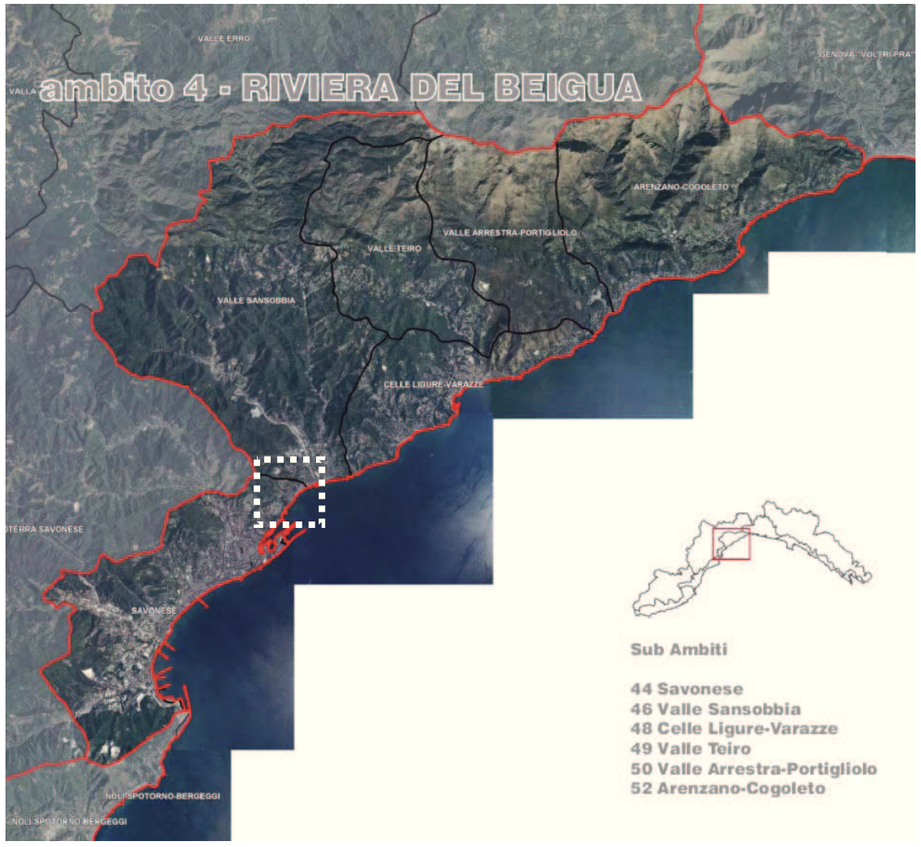
Con la dgr n.1579 del 22 dicembre 2011 la Giunta regionale ha approvato il Documento preliminare del progetto di Piano, avviando così il procedimento di adozione del Piano Territoriale Regionale.

Il documento preliminare del Piano Territoriale è composto da:

- quadro descrittivo che consente di capire come sta cambiando la Liguria, mettendo a fuoco alcune questioni specifiche attorno a cui si sviluppa il nuovo impulso che il Piano vuole imprimere alle politiche territoriali. Il Quadro descrittivo comprende anche l'atlante degli Ambiti e delle Unità di paesaggio
- documento degli obiettivi che si possono sintetizzare in: semplificazione (verso un piano unico), impulso (nuove politiche territoriali) e sostegno tecnico ai comuni
- quadro strutturale che fornisce le indicazioni del piano:
  - categorie territoriali (le azioni)
  - gli ambiti territoriali (i luoghi)
  - il quadro degli interventi infrastrutturali
  - le idee di Liguria (i progetti regionali)
- rapporto ambientale preliminare in base al quale si avvia e si sviluppa il processo Valutazione ambientale strategica.

Il Piano individua 11 ambiti territoriali il cui perimetro è ottenuto dall'accorpamento dei 100 ambiti del PTCPR approvato con DCR 6/1990 (mantenuti come sub-ambiti anche in funzione di unità di paesaggio).

L'area interessata dal progetto, ricade nell'Ambito 4 – Riviera del Beigua, sub-ambito 44 del Savonese.



Sotto il profilo insediativo l'Ambito presenta l'estesa conurbazione savonese (da Vado alle Albisole, per circa 24.750 abitanti) e la successione dei Comuni della cosiddetta Riviera del Beigua fino al confine con il comune di Genova.

Il territorio costiero compreso tra Genova e la conurbazione savonese presenta, oltre ad un importante peso insediativo (se esteso a comprendere anche le Albisole supera i 50.000 residenti), valenze marcatamente turistiche non disgiunte da funzioni di servizio per le circostanti realtà metropolitane. È caratterizzato dalla particolare vicinanza del crinale spartiacque appenninico al mare, posizione che determina ruoli e condizioni naturalistiche di straordinario interesse.

I caratteri fondamentali del paesaggio del sub-ambito del Savonese, sono determinati dall'ininterrotta successione di insediamenti costieri, focalizzata nelle strutture insediative marittimo-portuali ed industriali di Vado e nelle strutture residenziali e portuali di Savona. Si tratta ormai di un unico comparto urbano continuo ed integrato a scala metropolitana, dove le problematiche paesistiche si spezzano in una molteplicità di correlazioni tra spazi e società difficilmente sintetizzabili nella scala territoriale. L'unicità dell'ambito è sottolineata anche dai caratteri peculiari della periferia agraria che mantiene connotazioni originarie e ben differenziate rispetto alle medie ed alte vallate in essa convergenti lungo le direttrici del Segno, del Quiliano, del Quazzola, del Lavanello e del Letimbro. La sopravvivenza di questa limitata cornice di paesaggi agrari, appare indispensabile al mantenimento dei valori attuali di equilibrio ambientale, soprattutto nei confronti della crescita accelerata ed indiscriminata dei tessuti urbani.

In riferimento al sistema dell'accessibilità infrastrutturale, il progetto in esame è coerente con le previsioni di piano, in cui la Variante alla SS 1 Aurelia- interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado - si configura nel suo insieme come asse tangenziale alla città di Savona. In particolare il secondo lotto di collegamento tra il casello autostradale di Savona Legino con le aree di Savona Letimbro, costituisce la nuova viabilità di accesso all'area portuale di Savona-Vado.

Tale coerenza si ravvisa nelle previsioni di Piano anche in relazione al sistema dei percorsi ciclo-pedonali previsti lungo costa nell'ambito di riferimento.

3.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

La regione Liguria, con il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, ha per prima dato l'avvio ad un recente orientamento volto all'attuazione di politiche di pianificazione e gestione integrata al fine di promuovere la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa è stato approvato con D.C.R. n. 64 del 29712/2000. Con DCR n. 29 del 17/11/2009, ai sensi degli articoli 41 e 41 bis della legge regionale 4 agosto 2006 n.20, sono state approvate le misure di salvaguardia relativamente alla difesa delle coste e degli abitati costieri dall'erosione marina nelle more dell'approvazione del piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero; la Giunta Regionale, con propria decisione n. 77 del 29/12/2010, ha dato mandato agli uffici regionali competenti di procedere, tra l'altro, alla revisione del Piano

Territoriale della Costa alla luce dei principi del Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero e contestualmente ha deciso di sospendere l'esame dei progetto che non avevano ancora superato la procedura di cui all'art.5 del DPR 509/99 (approvazione del progetto preliminare). Con successiva decisione n. 25 del 21/04/2011 la Giunta Regionale ha approvato la relazione a tal fine predisposta dal Settore Pianificazione Territoriale e Centro Documentazione e Proposte sulle Trasformazioni Territoriali e dall'Ufficio Aree Demaniali e Marittime del Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica nonché dal Settore Valutazione Impatto Ambientale del Dipartimento Ambiente, dando mandato agli stessi di predisporre gli elaborati per la variante. Come evidenziato nella relazione Generale del Piano, la variante non riguarda l'insieme dei temi trattati dal Piano, ma si concentra solo su alcuni di essi rispetto ai quali si propone un aggiornamento del Piano nelle more del più complessivo aggiornamento dello stesso che troverà collocazione nel Piano Territoriale Regionale di cui sarà approvato nei prossimi mesi il Documento Preliminare.

I temi disciplinati dal Piano della Costa oggetto della proposta di Variante riguardano:

1. Porti turistici (PT)
2. Impianti nautici minori (IN)
3. Cantieri navali (CN)

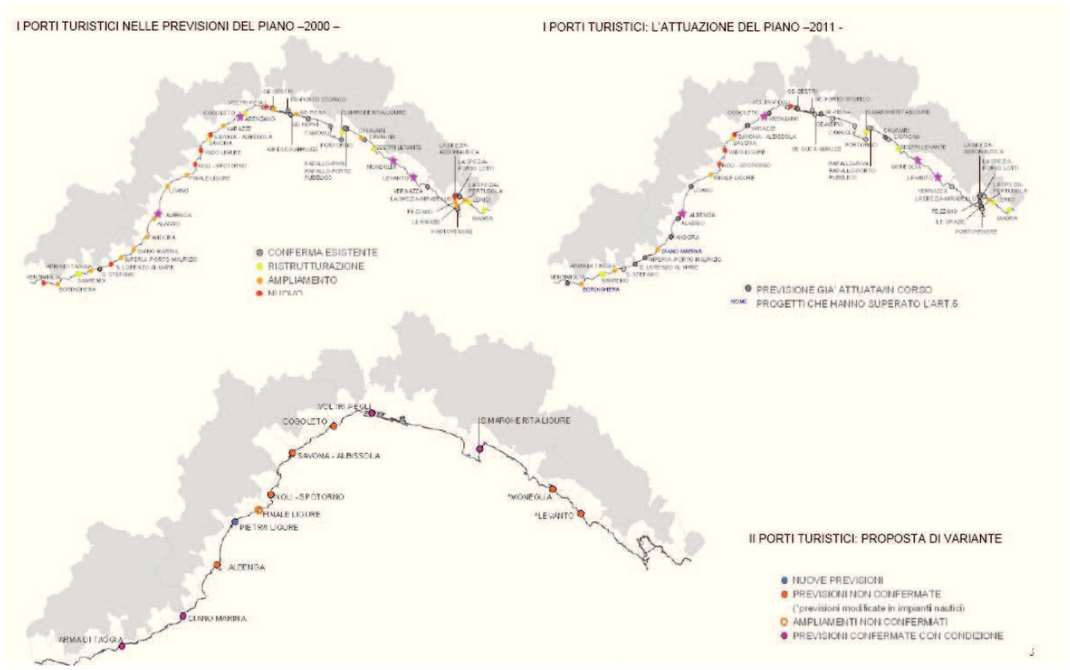


Immagine tratta dalla "Relazione Generale" del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, da cui si evince la mancata conferma della previsione del nuovo porto di Savona

L'intervento in esame, ricade all'interno dell'ambito AP18 - SAVONA PORTO VECCHIO-ALBISSOLA MARINA del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, evidenziato nella seguente immagine.



Immagine tratta dall'Allegato B della variante di aggiornamento del P.T.C. della Costa relativamente all'ambito AP18, in cui ricade il progetto del nuovo svincolo di Margonara

In riferimento alle proposte di variante, si osserva che fra le previsioni non confermate all'interno dell'ambito AP18 rientra la nuova infrastruttura portuale (PT18) Savona –Albissola, che, insieme ad altri interventi pur previsti in sede pianificatoria, è andata incontro ad una bocciatura a fronte dei maggiori approfondimenti connessi alla definizione alla scala di progetto e in ultimo ad un argomentato diniego in sede di Valutazione di Impatto Ambientale. La DGR n.20 del 10.01.11, esprimendosi sulla proposta di struttura diportistica presentata dall'Autorità Portuale di Savona, ha infatti in particolare sottolineato i caratteri di naturalità dell'area interessata, che costituiscono un unicum residuale in un esteso tratto di costa ampiamente trasformato, la presenza di una specie di particolare interesse scientifico (Ocularia patagonica) il cui habitat appare già oggi in condizioni non ottimali e verrebbe definitivamente compromesso dalla realizzazione della nuova struttura portuale, oltre alle più generali incompatibilità con le norme transitorie del Piano di tutela dell'Ambiente marino e costiero adottato con DCR n.29/2009.

Quindi, secondo quanto riportato nel documento di "Variante di aggiornamento al P.T.C. della Costa", il Piano della Costa, nel prendere atto di queste determinazioni, imposta una riflessione più complessiva sul contesto di riferimento che si presenta ampiamente modificato rispetto a quello in cui era nata l'ipotesi di una struttura diportistica alla Margonara, sia sotto il profilo territoriale sia sotto quello delle sensibilità e delle attese delle collettività interessate. In questa prospettiva appare oggi prioritario esplorare le possibilità di implementazione degli spazi per la nautica da diporto all'interno degli spazi portuali esistenti, a partire dalle aree prospicienti l'ex terminal funiviario. Tali indicazioni appaiono coerenti con l'intervento oggetto di studio che tende progressivamente a caratterizzare in senso urbano e turistico il tratto di Via Aurelia tra Savona ed Albisola.

3.7 Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti

Il Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti è stato approvato con decreto del Consiglio regionale n.95/1992 per quanto riguarda le indicazioni a livello di area geografica, di Ambito territoriale e le indicazioni relative al distretto 4 Ponente - Sestri Ponente. Con dcr n.14 dell'11 febbraio 1997 sono state approvate le indicazioni relative ai Distretti e alle aree di intervento dell'Ambito Savonese Bormide. Con dpgr n.44/2000 di approvazione del Prg/Puc di Genova sono state modificate le indicazioni relative al distretto 4 Ponente - Sestri Ponente

Il progetto del nuovo svincolo di Margonara, rientra all'interno dell'Ambito **Savonese-Bormide** e del **Distretto n° 2 "Savona-Albisola".**

In riferimento alle Norme d'Attuazione del PTC (DCR n. 95/1992), l'Art. 5 fornisce, a livello di Area Geografica, le seguenti indicazioni:

1. Con riferimento all'intera Area Geografica, in coerenza con gli obiettivi e le strategie generali, il Piano indica:

a - il modello dell'assetto insediativo, suddividendo il territorio in Ambiti Territoriali dei quali definisce i ruoli relativamente ai sistemi produttivo, portuale, residenziale e dei servizi di valenza territoriale;

b - lo schema generale delle connessioni infrastrutturali, individuando le principali direttrici delle quali definisce funzioni e prestazioni rispetto alla mobilità di attraversamento, di scambio e locale.

2. In ragione delle relazioni funzionali esistenti e sulla base di formali intese con la Regione Piemonte il Piano a questo livello prende in considerazione anche il territorio del Basso Piemonte.

Il PTC degli Insediamenti, fornisce indicazioni specifiche riguardanti il nodo savonese e l'Aurelia bis. In particolare tale Piano recita:

- *Occorre collocare il collegamento Albisola/Savona centro (Aurelia bis) in una dimensione prettamente urbana, (come asse di penetrazione urbana, quindi, piuttosto che come asse di collegamento) e conseguentemente aumentare il numero delle connessioni con la rete sottordinata.*
- *Il tratto Albisola Savona rappresenta, nel quadro di un disegno complessivo, una priorità ed ha raggiunto un grado di approfondimento e di condivisione che consente il passaggio alla fase attuativa.*
- *In fase di approvazione il Piano individua un tracciato di massima da sottoporre alle necessarie verifiche di fattibilità tecnica.*

- *Il disegno di Piano prevede per il completamento funzionale della variante Aurelia la necessità di una sua prosecuzione verso levante, volta ad evitare l'attraversamento dell'abitato di Albisola Capo.*

Fra gli indirizzi di Piano volti a potenziare l'effetto di rete all'interno dell'Area Geografica, rientrano **gli interventi di riorganizzazione del sistema costituito dalla S.S.1 Aurelia e relative connessioni/separazione tra funzioni di scorrimento e fruizione locale e ambientale**. In tal senso il nuovo svincolo di Margonara si ritiene coerente con gli indirizzi dei tale Piano.





PTC degli Insediamenti-Schema generale delle infrastrutture

3.8 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

Relativamente agli aspetti connessi alla difesa del suolo, l'area interessata dalle opere in progetto ricade nel Bacino Idrografico denominato **Rio Podestà** e fa parte dell'ambito di bacino Regionale **n.11-Levante**, in quanto interferisce con il rio Termine. Il Piano Stralcio di Bacino sul Rischio Idrogeologico è stato istituito ai sensi del D.L. 180/98 e s.m.i. approvati con D.C.P. n. 47 del 25/11/2003.

Il bacino del Rio Podestà è formato Dal Rio Podestà, dal Rio Termine e dal Rio Binello che confluiscono in unico canale presso Punta Margonara. Più ad Est, al limite del bacino sfocia il Rio dei Basci che raccoglie il Rio Marchesino e il Rio della Colletta. Si tratta di un bacino di ridotte dimensioni, mediamente acclive (classi di acclività prevalenti dal 35 % al 50%), caratterizzato dalla forma ortogonale rispetto alla direzione costiera, con il tratto medio-terminale orientato a N/E e la testata convergente in quella direzione . Lo spartiacque si eleva dall'abitato di Savona verso il Colle Crocetta (169 m) segue lungo il crinale di Monte Pasasco (286 m) fino al passo del Piano di Grano (314m), per poi scendere lungo la strada comunale fino ad Albissola Marina. Il bacino del Rio Podestà confina con quello del T. Letimbro ad Ovest e con il bacino del T. Sansobbia ad Est. Lo

sviluppo della rete idrografica è stata caratterizzata dalla gerarchizzazione del reticolo che permette di definire l'ordine del bacino, ossia l'ordine dell'asta fluviale terminale. Nel bacino in esame il Rio Podestà è di 3°ordine e riceve in sponda sinistra gli affluenti di 2° ordine il Rio Termine e il Rio Binella. Il Rio dei Basci è di 3°ordine e riceve il Rio Marchesina e il Rio della Colletta entrambi di 2°ordine.

Il Rio Termine che sfocia dopo punta Garbasso, nel tratto di costa compreso tra Punta Margonara e Scoglio Madonnetta, drena un'area di circa 0.8 km2.La sezione sotto il ponte di via Matteotti, che rappresenta praticamente lo sbocco amare del rio, ha geometria trapezia con larghezza di circa 25 metri e altezza, dal fondo sino al piano strada di circa 8 metri.

La criticità idraulica del sito è legata alla proliferazione in alveo di piccoli manufatti in legno e in calcestruzzo e imbarcazioni da diporto. La criticità è ancora più evidente se ci si muove circa 50 metri ancora più a monte, dove si incontra l'antico percorso della ferrovia. Infatti, proprio in corrispondenza di tale rilevato, il rio curva bruscamente per poi immettersi nel tratto finale rettilineo e quasi ortogonale alla costa. La sezione sotto l'ex ferrovia non è ubicata ortogonalmente al verso della corrente, ma genera con quest'ultimo un angolo di circa 60°. La forma della sezione è a volta a botte, con altezza dei piedritti di circa 2 metri e larghezza di circa 15 metri. L'altezza al centro della sezione è stimata essere di circa 3.50 m. In questo tratto il corso d'acqua è ricoperto da una fitta vegetazione che ricopre entrambe le sponde, le quali risultano recintate da rete metallica, che impedisce l'accesso al fondo alveo.

Nell'ambito n.11, il P.A.I. individua le **fasce di inondabilità** riferite a diversi periodi di ritorno.

In particolare, le metodologie adottate nell'ambito del P.A.I., hanno portato all'individuazione delle aree inondabili per le portate al colmo di piena relative ai tempi di ritorno di 50, 200 e 500 anni. Sulla base di tale determinazione, secondo i criteri dell'Autorità di Bacino regionale, è stata prodotta la carta delle Fasce di inondabilità, con la determinazione delle tre fasce:

1. **Fascia A**, aree perifluviali inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=50 anni.
2. **Fascia B**, aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=200 anni.
3. **Fascia C**, aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T= 500 anni o, se più estese, aree storicamente inondate.

Tali fasce sono state riportate sull'elaborato di progetto *"P.S.A.I. Liguria: Fasce fluviali"* insieme alla localizzazione dell'intervento in esame. Come mostra tale documento, nell'area in cui ricade il progetto del nuovo svincolo di Margonara è presente una fascia di esondazione di tipo A in corrispondenza del tratto di costa compreso tra il Ponte Rio Termine e Punta Margonara. In riferimento a tale fascia, il progetto, che termina prima del citato Ponte, non risulta interferire.

Nell'ambito 11 del P.S.A.I., viene definito anche il **rischio idraulico**, valutato in base alla Pericolosità. Questa, per quanto riguarda il rischio di inondazione, è legata al tempo di ritorno della portata di massima piena. Il P.S.A.I. individua essenzialmente tre livelli di Pericolosità idraulica, uno elevato (T=50 anni), uno medio (T=200 anni) e uno basso (T=500 anni).

Il Rischio idraulico è determinato dalla sovrapposizione delle tre fasce suddette con gli elementi a rischio, secondo le intersezioni indicative riportati nella matrice seguente:

	FASCE DI INONDABILITÀ		
ELEMENTI A RISCHIO	200 <T < =500 fascia C	50 <T < =200 fascia B	T < =50 fascia A
E0	R_0	R_1	R_1
E1	R_1	R_2	R_3
E2	R_2	R_3	R_4
E3	R_2	R_4	R_4

Il grado di rischio, secondo quanto indicato nella raccomandazione n. 4 dell'Autorità di Bacino Regionale, si basa sull'analisi della carta di Uso del Suolo e sull'individuazione delle seguenti quattro classi:

1. E0 : aree disabitate o improduttive;
2. E1: edifici isolati, zone agricole;
3. E2: nuclei urbani, insediamenti industriali e commerciali minori infrastrutture
4. minori;
5. E3: centri urbani, grandi insediamenti industriali e commerciali, principali
6. infrastrutture e servizi.

Secondo la definizione del Comitato Tecnico Regionale i diversi gradi di rischio sono stati determinati attraverso una matrice nella quale vengono posti in relazione le classi di Pericolosità (idraulica e geomorfologica) con le classi degli Elementi a rischio così come desunte dalla carta dell'Uso del suolo.

Da tale intersezione, si sono ottenute le seguenti quattro classi di rischio:

R0: rischio lieve

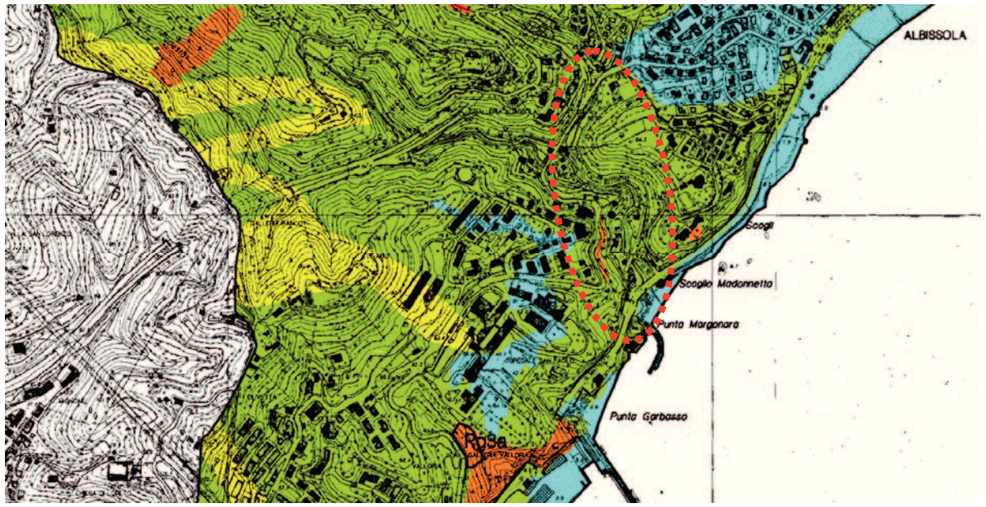
R1: rischio moderato;

R2: rischio medio;
R3: rischio elevato;
R4: rischio molto elevato.
In riferimento a tale classificazione, nell'area in cui ricade l'intervento in esame, risulta attribuito un rischio idraulico medio in corrispondenza della fascia fluviale sopra menzionata (tra il Ponte Rio Termine e Punta Margonara) in merito alla quale si ribadisce l'assenza di interferenza.

Nell'ambito dei documenti di piano, in riferimento alla pericolosità idrogeologica, sono individuate anche **Aree a diversa suscettività al dissesto di versante**, articolate in base alle seguenti classi:

a) suscettività al dissesto **molto elevata** - frana attiva (Pg4): aree in cui sono presenti movimenti di massa in atto;
b) suscettività al dissesto **elevata** (Pg3): comprendenti (Pg3a) aree in cui sono presenti indicatori geomorfologici diretti, quali l'esistenza di frane quiescenti o di segni precursori o premonitori di movimenti gravitativi sui versanti e lungo i corsi d'acqua ovvero (Pg3b) aree, in cui sono presenti indicatori indiretti valutabili dalla combinazione di elementi geomorfologici e di uso del suolo anche se prive al momento di movimenti gravitativi sui versanti e lungo i corsi d'acqua;
c) suscettività al dissesto **media** (Pg2): aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo, dalla cui valutazione combinata risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 2);
d) suscettività al dissesto **bassa** (Pg1): aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo caratterizzati da una bassa incidenza sulla instabilità, dalla cui valutazione risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 3);
e) suscettività al dissesto **molto bassa** (Pg0): aree, in cui i processi geomorfologici e le caratteristiche fisiche dei terreni non costituiscono, se non occasionalmente, fattori predisponenti al verificarsi di movimenti di massa.

Come mostra la figura seguente, l'area interessata dall'intervento in esame è caratterizzata per la maggior parte da una suscettività bassa, eccetto una piccola parte a suscettività alta in corrispondenza di una porzione di terreno adiacente ad un tratto di via Genova. In riferimento a tali aree, l'intervento sottopassa in galleria l'area a suscettività alta, mentre interferisce con l'area a bassa suscettività sia in corrispondenza dei restanti tratti in galleria sia della rotatoria all'aperto.



Stralcio P.S.A.I.: carta della suscettività al dissesto dei versanti

In riferimento al **rischio geomorfologico**, nell'ambito del P.S.A.I., l'analisi del Rischio viene affrontata, con un certo grado di approssimazione, ponendo a confronto gli Elementi a rischio con le aree del bacino caratterizzate da un determinato grado di Suscettività al dissesto di versante.
Le varie classi di rischio geomorfologico sono risultate le seguenti:

1. Rg4: rischio geomorfologico Molto Elevato
2. Rg3: rischio geomorfologico Elevato
3. Rg2: rischio geomorfologico Medio
4. Rg1: rischio geomorfologico Moderato
5. Rg0: rischio geomorfologico Lieve.

In riferimento a tale classificazione, l'area in cui ricade l'intervento in esame risulta caratterizzata dalla presenza di zone a rischio geomorfologico di tipo 0 e 1; in particolare l'intervento all'aperto, relativo alla rotatoria, interferisce con un'area a rischio geomorfologico Moderato.

Le norme di attuazione del Piano Stralcio di Assetto idrogeologico regolano gli interventi consentiti o meno all'interno delle aree stesse.

Di seguito vengono riportati i riferimenti normativi ed i vincoli imposti dalle norme sull'infrastruttura in progetto.

L'art.5 disciplina i seguenti indirizzi tecnici vincolanti per il bacino Rio Potestà:

a) non sono consentiti gli interventi che richiedano sbancamenti e riporti, che modifichino negativamente la configurazione morfologica esistente o compromettano la stabilità dei versanti;

b) devono essere impiegate modalità esecutive tali da limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo, consentendo la ritenzione temporanea delle acque attraverso adeguate reti di regimazione e di drenaggio;

c) nelle aree percorse da incendi boschivi devono essere approntate misure di contenimento dell'erosione del suolo, anche mediante l'utilizzo del materiale legnoso a terra e di quello ricavato dal taglio dei fusti in piedi gravemente compromessi e/o in precarie condizioni di stabilità; ove ricorrano condizioni di possibile rischio di fluitazione del rimanente materiale legnoso a terra per effetto di eventi meteorici, devono essere adottate idonee misure di rimozione, riduzione o sistemazione dello stesso;

d) la realizzazione degli interventi di sistemazione è subordinata, per quanto possibile, all'impiego di tecniche naturalistiche, della rinaturalizzazione degli alvei dei corsi d'acqua e di opere di ingegneria ambientale volte alla sistemazione dei versanti al fine di garantire un corretto utilizzo del territorio.

L'art. 15, si riferisce alle Fasce Inondabili. Come già evidenziato, l'intervento in oggetto, si trova al limite dei una fascia di esondazione di tipo A ma senza interferire direttamente. In riferimento alla Fascia A la norma riporta quanto di seguito evidenziato: *(…)Nella fascia A, fermo restando che gli interventi ammessi sul patrimonio edilizio esistente non devono comunque aumentarne la vulnerabilità rispetto ad eventi alluvionali, anche attraverso l'assunzione di misure e accorgimenti tecnico-costruttivi di cui all'allegato 5, e non devono comportare cambi di destinazione d'uso, che aumentino il carico insediativo anche temporaneo, non sono consentiti:*

a) interventi di nuova edificazione, di ampliamento dei manufatti esistenti, e di recupero del patrimonio edilizio esistente eccedenti quelli di restauro o risanamento conservativo, (…..);

b)l'installazione di manufatti anche non qualificabili come volumi edilizi e la sistemazione di aree che comportino la permanenza o la sosta di persone, salvi gli interventi inseriti nell'ambito di parchi urbani o di aree di verde attrezzato, come individuati dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, i cui progetti prevedano l'assunzione delle azioni e delle misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile, purché corredati da parere positivo della Provincia;

c) ***la realizzazione di nuove infrastrutture non inquadrabili tra le opere di attraversamento, fatti salvi gli interventi necessari ai fini della tutela della pubblica incolumità e quelli relativi a nuove infrastrutture pubbliche connesse alla mobilità, previo parere favorevole della Provincia, purché progettate sulla base di uno specifico studio di compatibilità idraulica, non aumentino le condizioni di rischio, e risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile.*** *Tale studio di compatibilità idraulica è finalizzato a valutare se l'intervento è compatibile con le condizioni dell'area, in termini di pericolosità e di rischio. Lo stesso deve essere basato su uno studio idraulico di dettaglio redatto in conformità dell'allegato 3 alla normativa tipo di cui al D.G.R. 357/2001, che permetta la valutazione delle conseguenze in termini idraulico-ambientali della realizzazione dell'opera per un tratto significativo del corso d'acqua. La tipologia e le caratteristiche progettuali dell'opera stessa devono essere individuati sulla base del suddetto studio idraulico, al fine di minimizzare il rischio connesso in tutte le aree interessate e di individuare tutti gli accorgimenti costruttivi e le misure necessarie per la tutela della pubblica incolumità.(…).*

In riferimento alle aree a diversa suscettività al dissesto, *l'art.16* delle norme prevede che "*nelle aree a suscettività al dissesto* ***media (Pg2), bassa (Pg1) e molto bassa (Pg0)*** *si demanda ai Comuni, nell'ambito della normativa geologica di attuazione degli strumenti urbanistici o in occasione dell'approvazione sotto il profilo urbanistico-edilizio di nuovi interventi insediativi e infrastrutturali, la definizione della disciplina specifica di dette aree, attraverso indagini specifiche, che tengano conto del relativo grado di suscettività al dissesto. Tali indagini devono essere volte a definire gli elementi che determinano il livello di pericolosità, ad individuare le modalità tecnico-esecutive dell'intervento, nonché ad attestare che gli stessi non aggravino le condizioni di stabilità del versante."*

3.9 Piano Regionale Attività Estrattive

L'attività di cava, intesa in particolare come estrazione a fini di utilizzazione e commercializzazione di materiali inerti quali sabbie e ghiaie, è stata storicamente disciplinata dal RD 29 02 1927 n.1443 che ne inquadrava la tipologia della sostanza minerale coltivata nella categoria H (art.2).

Le competenze amministrative previste dal succitato decreto sono state da tempo trasferite alle Regioni (DPR 616/1977) e alle Province (D.Lgs. 112 del 21 03 1998).

Regione Liguria ha disciplinato le attività estrattive nel territorio regionale approvando il recente Testo Unico sulla disciplina dell'attività estrattiva con L.R. n.12 del 5/4/2012. Il testo unico definisce la disciplina generale per l'esercizio dell'attività estrattiva, costituente attività primaria per i processi

produttivi ed elemento strategico per l'economia regionale, nel rispetto della tutela e sicurezza del lavoro, dei principi della sostenibilità ambientale e della salvaguardia dei valori paesaggistici, nonché nell'ottica dello sviluppo delle imprese.

Al fine del perseguimento delle finalità previste dal Testo Unico, spettano alla Regione le funzioni concernenti:

a) la formazione e l'approvazione del Piano Territoriale Regionale delle Attività di Cava (PTRAC), in coerenza con i Piani di Bacino e in raccordo con la pianificazione territoriale paesaggistica e urbanistica;

b) la definizione di criteri, indirizzi e procedure per l'esercizio dell'attività estrattiva;

c) il rilascio delle autorizzazioni;

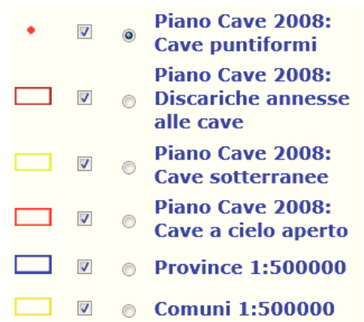
d) la costituzione e la gestione del catasto delle cave di cui all'articolo 7;

e) la vigilanza e il controllo sull'esercizio dell'attività estrattiva.

Ad oggi lo strumento vigente per la disciplina delle attività estrattive in Liguria è la variante al Piano Territoriale Regionale delle Attività di Cava (PTRAC) approvata con D.C.R. n° 7 del 27/02/2008, ai sensi dell'articolo 2 della Legge Regionale 24.07.2001 n. 21 ("disciplina delle varianti al piano territoriale regionale delle attività di cava - integrazioni e modifiche alle leggi regionali 10 aprile 1979 n. 12, 22 gennaio 1999 n. 4 e 21 giugno 1999 n. 12").

Si riporta a seguire lo stralcio cartografico desunto dalla cartografia on-line della regione Liguria, su cui sono indicate le cave (rosso) presenti nell'area vasta.





3.10 Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque detta le norme per la gestione e la tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee. Previsto dal decreto legislativo 152/1999 e successivamente dal decreto legislativo 152/2006, è lo strumento regionale per le strategie di azione in materia di risorse idriche.

I Piani di tutela anticipano molti degli aspetti dei Piani di gestione dei bacini idrografici, introdotti dalla "Direttiva quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (2000/60/CEE)".

Al fine della pianificazione delle risorse idriche, la Giunta Regionale ha adottato il Piano di tutela delle acque con la delibera n.1119 dell'8 ottobre 2004 e ha incaricato l'assessore al territorio e ambiente di dare avvio all'inchiesta pubblica sulla documentazione costituente lo stesso. L'avviso di inizio della fase di inchiesta pubblica (prevista dall'articolo 12 della legge regionale 18/1999) è stato pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Liguria il 20 ottobre 2004.

Il 21 gennaio 2005 la Giunta ha proposto al Consiglio di approvare lo schema di Piano regionale di tutela delle acque, così come modificato in seguito all'inchiesta pubblica. Per recepire le osservazioni delle Autorità di bacino del fiume Po e del fiume Magra sono state apportate alcune integrazioni allo schema di Piano, formalizzate con la proposta di delibera al Consiglio regionale n. 10/2006.

Nel corso del 2009, inoltre, a seguito dell'evoluzione normativa, è stato necessario rivedere alcuni dei contenuti del Piano, fino alla definitiva approvazione del Piano di tutela in Consiglio regionale, in data 24 novembre 2009. Secondo quanto previsto dal Consiglio regionale, è stato predisposto il testo coordinato del Piano di tutela, con presa d'atto della Giunta Regionale (deliberazione n.1537/2010).

Nell'ambito delle proprie competenze in merito al rilascio delle concessioni la Giunta Regionale, con Deliberazione n.1175 del 25 settembre 2013, ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 26 delle Norme di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque, i criteri per la determinazione e l'applicazione dei fattori correttivi relativi alla morfologia del territorio(M), agli aspetti naturalistici(N) e alla qualità delle acque fluviali(Q) del Deflusso Minimo Vitale (DMV).

Il piano è strutturato in una relazione di sintesi ed in una serie di allegati.

In riferimento alla Delimitazione delle Autorità di Bacino e delle Province/ATO riportata nella seguente immagine, l'area interessata dall'intervento in oggetto ricade all'interno dell'Autorità di Bacino Regionale.



Il PTA riguarda alcuni corpi idrici che interessano il territorio delle quattro Province e, allo stesso modo, quello delle tre Autorità di bacino operanti in Liguria, rispettivamente, Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Po, Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Magra ed Autorità di Bacino Regionale. I corpi idrici significativi individuati da PTA risultano essere quelli riportati nella seguente figura:



L'unico corpo idrico superficiale significativo presente nell'area vasta di intervento è il Torrente Sansobbia, con cui tuttavia il progetto non risulta interferire.

Per quanto concerne l'individuazione dei corpi idrici sotterranei significativi, non essendo riportati nella normativa di riferimento precisi criteri , il PTA segue i principi di identificazione prioritari che permettono di tutelare la risorsa maggiormente esposta alle pressioni antropiche, sia in senso quantitativo che qualitativo. È stato pertanto deciso di orientarsi verso azioni di monitoraggio (secondo quanto previsto dalla normativa) dei corpi alluvionali sedi di falde acquifere. Nell'ottica dei criteri indicati dal D.Lgs 152/99, sono state quindi selezionate le seguenti zone come obiettivi prioritari per il monitoraggio delle acque sotterranee:

1. Territorio lungo la fascia costiera dove i torrenti di versante tirrenico hanno formato pianure alluvionali di depositi recenti.
2. Zone lungo le aste fluviali dei maggiori torrenti di versante padano.

Ai fini della messa in opera della rete di monitoraggio regionale, dopo aver considerato i diversi tipi di circolazione idrica sotterranea e la situazione morfologica regionale, l'individuazione finale degli acquiferi significativi è stata attuata seguendo criteri di priorità così riassumibili:

1. valutazione delle pressioni ambientali ed uso del territorio esistenti sul territorio che possano compromettere la qualità delle acque;
2. potenzialità di ogni singolo acquifero, desumibile dal volume e dalle caratteristiche idrauliche del corpo ospitante la falda e dalla superficie del bacino idrografico di pertinenza;
3. presenza di importanti punti di prelievo, dal punto di vista quantitativo, di acque sotterranee destinate al consumo umano.

Per quanto sopra esposto gli acquiferi sotterranei significativi sono risultati i seguenti:

Province e/o ATO Acque	Acquiferi significativi AdB Regionale	Acquiferi significativi AdB Interreg. Magra	Acquiferi significativi AdB Nazionale Po
Imperia	T. Argentina T. Impero T. Nervia T. Prino F. Roja		
Savona	F. Centa T.Sansobbia T. Letimbro T. Quiliano e Segno		F. Bormida di Spigno
Genova	T. Bisagno T. Entella T. Polcevera T. Gromolo e Petronio		T. Scrivia
La Spezia		F. Magra - Vara	

L'area in cui si inserisce l'intervento in esame non ricade all'interno di nessuno degli acquiferi individuati, collocandosi tra l'acquifero del Sansobbia (Zona B) e quello del Letimbro.

Sulla base dei risultati del monitoraggio relativo al biennio 2001-2002 ed agli anni dal 2003 al 2008, sono stati elaborati gli indicatori e gli indici di qualità delle acque previsti dal D.Lgs 152/99; tali indici sono stati elaborati anche per gli anni dal 2006 al 2008 in attesa dell'emanazione dei criteri tecnici ai sensi del D.Lgs. 152/06 Parte III.

In particolare, per i corsi d'acqua e per i laghi sono stati elaborati gli indici riportati nella seguente tabella:

INDICE	DESCRIZIONE
LIM	Viene calcolato sulla base dei parametri macrodescrittori: azoto nitrico, azoto ammoniacale, BOD 5, COD, ossigeno alla saturazione, *Escherichia coli* e fosforo totale. Questo indice valuta lo stato trofico del corso d'acqua, il bilancio dell'ossigeno e l'inquinamento organico derivante dal metabolismo umano e animale e quello industriale.
IBE	Viene calcolato sulla base del numero di specie e di individui macrobentonici rilevati sul fondale dei corsi d'acqua.
SECA	Corrisponde al risultato peggiore tra LIM e IBE
SACA	Unisce al risultato del SECA, la valutazione dei parametri chimici addizionali (stato chimico).
SEL	Viene calcolato sulla base dei parametri: trasparenza, clorofilla a, ossigeno ipolimnico e fosforo totale.
SAL	Unisce al risultato del SEL, la valutazione dei parametri chimici addizionali (stato chimico).
VP	Sulla base dei parametri pH, BOD5, ammoniaca disciolta, ammoniaca totale, nitriti, cloro residuo totale, zinco totale e rame disciolto viene stabilito se le acque sono idonee alla vita delle specie salmonicole o ciprinicole.
A1, A2, A3	Categorie stabilite in base alla conformità ai limiti di legge ed ai limiti indicativi rispetto a gruppi di parametri tra cui pH, colore, materiali totali in sospensione, temperatura, conduttività, odore, nitrati, cloruri, fosfati, COD, ossigeno disciolto, BOD5, ammoniaca etc., che determinano l'entità del trattamento ai fini della potabilizzazione

Di seguito vengono presentati schematicamente e suddivisi per Autorità di Bacino, i risultati conseguiti nel biennio 2001-2002 e nel corso degli anni dal 2003 al 2008 relativamente ad alcuni indicatori significativi, ricordando che l'intervento oggetto del presente studio ricade nell'ambito dell'Autorità di Bacino Regionale.

PUNTEGGI MEDI LIM:

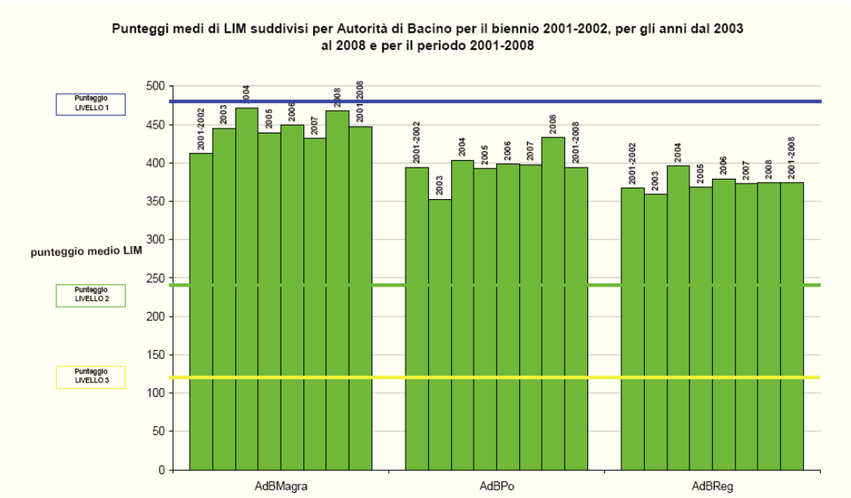


Figura 12: punteggi medi dei singoli macrodescrittori e dei valori di LIM relativi al biennio 2001-2002, agli anni dal 2003 al 2008 ed al periodo 2001-2008 suddivisi per Autorità di Bacino

PUNTEGGI MEDI IBE:

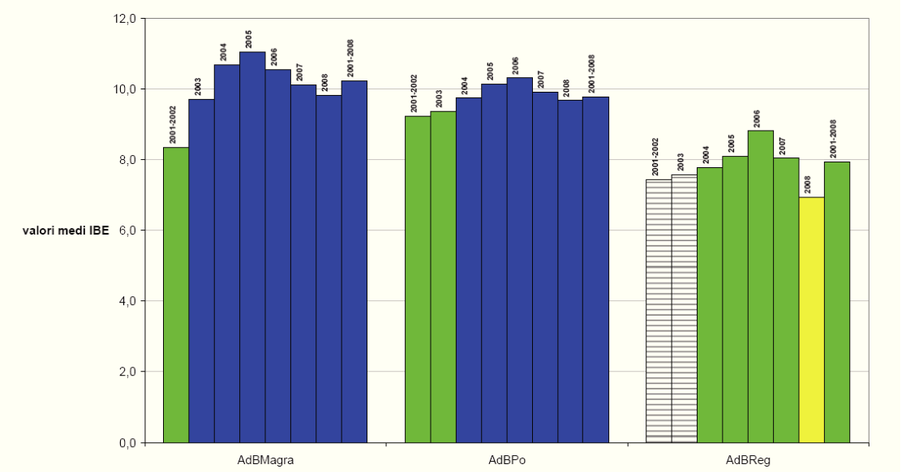


Figura 13: grafico relativo ai valori di IBE medi suddivisi per Autorità di Bacino, relativi al biennio 2001-2002, agli anni dal 2003 al 2008 ed al periodo 2001-2008

Come si evince dalla Figura 13 la situazione più critica si rileva nei bacini di competenza dell'Autorità di Bacino Regionale. Questo risultato risente della situazione biologica fortemente compromessa di alcuni corpi idrici tra cui il T. Lerone. Dal 2003 al 2007 si osserva, comunque, un complessivo miglioramento; il peggioramento relativo all'anno 2008 è solo apparente ed in parte da ascriversi alla

minor quantità di dati di IBE disponibili. A partire dal 2008 infatti, al fine di adeguare la rete di monitoraggio ai criteri della Direttiva 2000/60/CE per la quale l'indice STAR va a sostituire il parametro IBE, quest'ultimo è stato applicato solo nei corpi idrici più critici, con conseguente abbassamento della media.

In conclusione, dalla consultazione on-line della cartografia del PTA di cui se ne riporta uno stralcio, risulta evidente che l'intervento non interferisce con nessuno degli acquferi sotterranei significativi, né con quelli superficiali. Inoltre l'indice di Qualità Batteriologica delle Acque di Balneazione riporta valori bassi (contaminato in rosso e mediocre in giallo) lungo la linea di costa interessata dall'intervento.



Indice Qualità Batteriologica Acque di Balneazione

- contaminato
- sufficiente
- mediocre
- incontaminato
- fortemente contaminato
- non monitorato

3.11 Piani di Gestione delle Acque

1.1.1. Piano di Gestione delle Acque

La Direttiva quadro sulle acque (Direttiva 2000/60/CE) ha istituito in Europa un quadro per la protezione delle acque al fine di ridurre l'inquinamento, impedire un ulteriore deterioramento della risorsa e migliorare l'ambiente acquatico, promuovere un utilizzo idrico sostenibile e contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità.

A livello nazionale, il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" ha recepito la direttiva europea suddividendo il territorio nazionale in distretti idrografici (tra questi, il distretto idrografico del Fiume Po e il distretto dell'Appennino settentrionale sono quelli che interessano la Regione Liguria) e ha stabilito per ogni distretto la redazione di un piano di gestione, attribuendone la competenza alle Autorità di distretto idrografico.

In attesa della piena operatività dei distretti idrografici, la "Legge 27 febbraio 2009, n. 13 "Misure straordinarie in materia di risorse idriche e di protezione dell'ambiente" ha previsto che l'adozione dei piani di gestione fosse effettuata dai Comitati Istituzionali delle Autorità di bacino di rilievo nazionale, tenuto conto delle informazioni disponibili e in particolare dei piani di tutela delle acque regionali, entro e non oltre il 22 dicembre 2009. L'articolo 8, comma 1, del decreto legge 194/2009 ha differito al 28 febbraio 2010 il termine per l'adozione dei piani di gestione

La Direttiva quadro sulle acque prevede inoltre che i Piani siano riesaminati ed aggiornati entro quindici anni dalla sua entrata in vigore, assicurando il più ampio coinvolgimento del pubblico. Le Autorità di bacino dei due distretti in cui ricade il territorio ligure hanno pertanto avviato le attività di revisione e aggiornamento dei Piani.

L'intervento oggetto del presente studio ricade all'interno del distretto **dell'Appennino Settentrionale.** In riferimento all'area vasta in cui si inserisce l'opera, la carta degli obiettivi di qualità dei corpi idrici superficiali evidenzia un livello di qualità BUONO all'anno 2027 per le acque marino-costiere ed un livello BUONO al 2027 per i tratti terminali delle aste fluviali del Sansobbia e del Letimbro.

3.12 Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

Il Consiglio Regionale, con la delibera n.4 del 21 febbraio 2006, ha approvato il Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra. Esso definisce le strategie per:

- conseguire, per l'intero territorio regionale, il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative europee entro i tempi previsti;

- mantenere nel tempo, ovunque, una buona qualità dell'aria ambiente mediante la diminuzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti negli ambiti territoriali regionali dove si registrano valori di qualità dell'aria prossimi ai limiti;
- la prevenzione dell'aumento indiscriminato dell'inquinamento atmosferico negli perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
- concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni sottoscritti dall'Italia in accordi internazionali, con particolare riferimento all'attuazione del protocollo di Kyoto;
- favorire la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico.

Il Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra costituisce uno dei necessari quadri di riferimento per lo sviluppo delle linee strategiche delle differenti politiche settoriali (in particolare trasporti, energia, assetto del territorio, lotta agli incendi boschivi, smaltimento rifiuti) e per l'armonizzazione dei differenti atti di programmazione e pianificazione ai diversi livelli di responsabilità territoriale. Serve, pertanto, da innesco e sostegno per un processo ampio e concreto di integrazione delle politiche territoriali a uno sviluppo maggiormente sostenibile.

Il Piano classifica l'intero territorio regionale, con riferimento agli inquinanti normati dal DM 60/02 (ossidi di azoto, ossidi di zolfo, monossido di carbonio, PM10, benzene e piombo) ed individua 6 zone. La parte all'aperto del progetto del nuovo svincolo di Margonara ricade all'interno della zona 2, mentre la parte in galleria interessa la zona 3.

La **Zona 2** è così definita*: "Aree urbane con fonti emittenti miste – comprende Savona più Vado e Quilliano e La Spezia; i Comuni di Savona, Quiliano e Vado Ligure sono stati accorpati in considerazione della continuità urbanistica e territoriale; inoltre va considerato che le emissioni che derivano dalla centrale termoelettrica hanno ricadute sui tre comuni; il Comune di La Spezia è stato ricompreso nella zona, per la similitudine della tipologia di fonti emittenti, come per Genova di tipologia mista, oltre che per le caratteristiche di qualità dell'aria evidenziate dalla valutazione preliminare; per la zona 2 la valutazione evidenzia superamenti dei limiti oltre il margine di tolleranza per alcuni parametri, ma l'entità dei superamenti ed il territorio interessato all'interno dei Comuni risulta molto minore rispetto a Genova."*

La **Zona 3** è così definita: *"Aree urbane in cui prevale la fonte traffico – comprende i Comuni Imperia, San Remo, Albenga, Albissola Marina, Albisola Superiore, Borghetto Santo Spirito, Celle Ligure, Ceriale, Loano, Varazze, Arenzano, Bogliasco, Chiavari, Cogoleto, Lavagna, Masone, Rapallo, Recco, Rossiglione, Sestri Levante, Arcola, Bolano, Santo Stefano Di Magra, Sarzana; sono Comuni in prevalenza costieri in cui la principale fonte emittente è il traffico; nella zona sono stati valutati superamenti dei limiti in alcune maglie urbane dei territori comunali."*

Il Piano, relativamente alla suddette zone analizza la qualità dell'aria e individua le potenziali fonti di inquinamento. In relazione alle zone 2 e 3, si evidenzia a seguire una sintesi di quaqnto riportato in merito dal Piano.

Zona 2 (Sottozona 2b: Savonese)

In base alla valutazione preliminare al 2001, risulta che il Comune di Savona presenta le maggiori criticità. Il comune di Savona è infatti interessato da superamenti del valore limite aumentato del margine di tolleranza per il PM10 e per gli ossidi di Azoto e da superamenti del solo valore limite per il benzene.

Nella zona il Piano valuta in prima approssimazione e cautelativamente che l'intera popolazione residente nella zona sia potenzialmente esposta ai livelli di concentrazioni inquinanti stimati, poiché quasi tutte le aree urbanizzate (maglie di un kmq con urbanizzazione superiore al 25%) sono interessate da superamenti dei limiti fissati dal DM 60/02.

L'analisi dei dati di qualità dell'aria conferma, per quanto riguarda gli ossidi di azoto, la valutazione preliminare per il 2001 di cui al paragrafo 2.4. Per gli anni 2002, 2003 e 2004 l'andamento delle medie sembra in lieve decremento e, nel 2004 non si evidenziano più superamenti del limite.

Per quanto concerne il PM10 le campagne effettuate nel corso del 2004 fanno stimare il superamento del limite giornaliero. Lo scenario tendenziale non prevede per il Comune di Savona il superamento delle criticità.

Il contributo al quadro emissivo del sistema dei trasporti stradali è prioritario per l'inquinante CO (82,6%) ma è rilevante anche per COV (33,1%); ossidi di azoto (18,9%) e PM10 (24,5%).

Per quanto riguarda gli inquinanti più critici, PM10 e ossidi di azoto, la seconda fonte di emissioni dopo la combustione nell'industria dell'energia sono i trasporti su strada, pari rispettivamente a 24,5% e 18,9%.

Zona 3 - aree urbane in cui prevale la fonte traffico

In base alla valutazione preliminare al 2001, risulta che il Comune con maggiori criticità è quello di Albisola Marina, che presenta superamenti del valore limite aumentato del margine di tolleranza per gli ossidi di azoto e del valore limite anche per PM10 e Benzene.

Lo scenario tendenziale stima complessivamente un miglioramento progressivo prima al 2005 e poi 2010 della situazione relativa agli ossidi di azoto.

Complessivamente i Comuni che si stima potranno avere nel 2010 ancora alcune aree con superamenti dei valori limiti fissati dalle normative sono: Rapallo, Albisola Marina, Arenzano, Varazze, Chiavari, Cogoleto, Masone, Santo Stefano Magra, San Remo.

In merito alle principali fonti di inquinanti che caratterizzano la zona, il piano evidenzia quanto di seguito riportato.

Per quanto riguarda le emissioni di CO, queste sono determinate per i Comuni della zona essenzialmente dal traffico in una percentuale che varia dall'82% per il Comune di Bogliasco al 97,4% per il Comune di Masone.

Le emissioni di COV per tutti i Comuni derivano essenzialmente dal traffico. Non trascurabile è anche il contributo determinato dall'uso di solventi in una percentuale che va dal 10,8 al 22,8% a seconda dei Comuni . Per alcuni Comuni vi è anche un contributo dell'ordine del 10% determinato emissioni naturali dovute alla vegetazione; il valore più alto è quello del Comune di Sestri Levante pari al 23,1%.

Il trasporto (calcolato come somma del traffico e altre sorgenti mobili) è per tutti i Comuni la sorgente prevalente di ossidi di azoto con un contributo minimo alle emissioni del 74%. Tali emissioni derivano principalmente dal trasporto su strada e in percentuale minore dalle altre sorgenti mobili che, nella maggior parte dei casi, corrispondono essenzialmente alle attività marittime. Per alcuni Comuni vi è anche un contributo alle emissioni di ossidi di azoto dell'ordine del 10% da impianti di combustione industriale e processi con combustione del comparto produttivo; il valore più alto è quello di Arcola in cui questa fonte fornisce un contributo del 15,4%.

In alcuni Comuni il peso delle emissioni da impianti di combustione non industriale supera il 10%.

La fonte principale di emissioni di PM10 è il trasporto il cui peso (calcolato sommando le emissioni da traffico e da altre sorgenti mobili), va da un minimo del 50% ad Imperia ad un massimo di 84,3% del Comune di Masone. Per i Comuni di Sestri Levante, Arcola, e Santo Stefano Magra la seconda fonte di emissioni di PM10 sono gli impianti di combustione industriale e processi con combustione del comparto produttivo che hanno rispettivamente un peso del 21,1%; 22,2% e 30,5%. Nei restanti Comuni la seconda fonte di emissione è costituita alternativamente dagli impianti di combustione non industriale (che raggiunge un peso del 35% sulle emissioni totali nel Comune di Albisola Marina) e da altre sorgenti naturali ossia essenzialmente gli incendi boschivi.

In relazione alle fonti di emissioni dovute al trasporto su strada, alcune considerazioni valide per i comuni della zona possono anche essere generalizzate a caratterizzare le emissioni da traffico. A tal fine il Piano ha analizzato più nel dettaglio i dati relativi alle emissioni di CO dal trasporto su strada, inquinante che deriva tipicamente da questo settore, da cui è emerso quanto segue:

- le emissioni di CO sulle autostrade sono essenzialmente determinate dalle automobili (in misura molto minore da veicoli merci);
- le autostrade sono la fonte prevalente di emissioni determinate dal trasporto su strada complessivamente determinate, oltre che dalle autostrade, dalle strade extraurbane e urbane ed è superiore al 50% delle emissioni totali da trasporto su strada per i Comuni di Altare, Arenzano, Celle Ligure, Cogoleto, Rossiglione, Varazze ed infine Masone per il quale le autostrade hanno un peso dell'80%;
- sui restanti Comuni la fonte prevalente è il traffico urbano;
- a conferma di quanto rilevato dall'analisi su scala regionale, risulta significativo l'apporto fornito dai motoveicoli alle emissioni totali da trasporto su strada in particolare per i Comuni su cui prevalgono le emissioni da traffico urbano per i quali varia dal 41% al 20%.

In relazione agli obiettivi e alle misure di contenimento della qualità dell'aria perseguiti dal Piano, non si riscontrano incoerenze con il progetto del nuovo svincolo di Margonara. A tal proposito si evidenzia che le verifiche modellistiche effettuate al fine di verificare il potenziale impatto prodotto dalla nuova opera sulla componente atmosfera, ha rilevato valori di concentrazione degli inquinanti da traffico stradale al di sotto dei limiti di legge.

3.13 Piano di bonifica delle aree inquinate

Il Piano di bonifica delle aree inquinate, approvato dal Consiglio regionale della Liguria in data 1 giugno 1999, individua sulla base di indagini specifiche e di consultazioni svolte ad ampio raggio fra gli enti locali liguri, le situazioni giudicate a maggior rischio sotto il profilo ambientale e qualifica i siti da bonificare secondo un criterio di priorità. Un metodo scientificamente semplice, affidabile e riproducibile per la graduazione del rischio connesso ai diversi siti contaminati nei confronti della popolazione esposta, delle acque superficiali e sotterranee si basa sulla valutazione integrata di fattori di probabilità.

L'applicazione del metodo ha permesso di individuare 12 siti, descritti per gli aspetti principali e cartografati, sui quali saranno concentrate le principali iniziative di monitoraggio e di messa in sicurezza o le operazioni di bonifica.

In riferimento al censimento dei siti contaminati effettuato nell'ambito del Piano ed aggiornato al Gennaio 1998, non si riscontra la presenza di alcun sito nei territori comunali (Albissola Marina e Savona) interessati dall'intervento del nuovo svincolo di Margonara.

4 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE

L'analisi della pianificazione vigente a livello provinciale è riferita ai seguenti piani:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Savona
- Piano Faunistico e Venatorio

4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Savona

Il PTC della Provincia di Savona è stato adottato con Delibera del C.P. n° 42 del 28/07/2005. Il PTC è lo strumento di pianificazione territoriale della Provincia, svolge funzioni di indirizzo e di coordinamento dei Piani comunali e consente di realizzare nuovi progetti ed interventi in collaborazione tra la Provincia, i Comuni, i soggetti pubblici e privati.

Nell'ambito del presente studio, l'analisi del PTC assume un'importante valenza in considerazione del fatto che lo stesso Piano promuove la *"Progettazione del tracciato di una nuova infrastruttura alternativa all'attuale Aurelia e all'Autostrada di collegamento lungo l'arco ligure ad integrazione di tratti della variante all'Aurelia già realizzati o in fase di progettazione";* sul cui tema, si ricorda, che è stato siglato un primo protocollo di Intesa tra Regione, Province e Anas il 25 Luglio 2003.

Il PTC considera la realtà territoriale e ambientale, le dinamiche e le opportunità sociali ed economiche e propone obiettivi strategici condivisi, progetta nuovi e migliori scenari di organizzazione del territorio sotto il profilo funzionale, della qualità urbana e ambientale, dello sviluppo sostenibile.

Gli Obiettivi strategici saranno realizzati attraverso i Progetti integrati con il concorso degli enti locali e degli operatori economici.

I progetti di rilevanza sovracomunale, proposti dalla Provincia e dai Comuni, coerenti con gli obiettivi del PTC sono assunti dal Piano. Per questi progetti il PTC svolge una funzione di coordinamento, agevola gli accordi e individua le possibilità di finanziamento per la loro realizzazione.

I contenuti e gli obiettivi del PTC assumono operatività mediante i Progetti Integrati, al cui interno sono esplicitate: previsioni, azioni e aspetti normativi, così come indicato dall'articolo 20 della LUR 36/97. I contenuti ed i livelli di efficacia del PTC vengono ricondotti ad una dimensione progettuale e propongono una visione integrata fra le diverse componenti di organizzazione del territorio in un'ottica operativa delle indicazioni di Piano che si esplicitano anche attraverso le schede di coordinamento.

Ciascun Progetto Integrato costituisce l'attuazione degli obiettivi strategici di Piano che sono definiti a partire dalle analisi svolte nel rapporto esplicativo e sono riferiti a specifiche parti del territorio provinciale come indicato nella "Geografia degli obiettivi".

L'intervento in oggetto, è connesso con i seguenti obiettivi pianificatori del PTC:

1. **OBIETTIVO 1: Organizzazione del sistema logistico-portualità ed infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra e potenziamento delle relazione extraprovinciali, e**videnziato nella seguente immagine:



In relazione a tale obiettivo, l'intervento del nuovo svincolo di Margonara risulta coerente con quanto evidenziato in merito nel documento di Piano. In tal senso, relativamente al problema dell'adeguamento infrastrutturale e alla necessità di una facile accessibilità all'area portuale dall'esterno nonchè della possibilità di interscambio e collegamento tra costa-entroterra-città, il PTC propone, oltre al completamento dei raccordi della piattaforma portuale alla rete infrastrutturale

(Autostrade e Ferrovia) anche **interventi sulle infrastrutture viarie, in particolare sulla nuova Aurelia.**

A tal proposito, le tavole di piano individuano, attraverso apposita simbologia, gli areali che ricomprendono la piattaforma logistica del porto di Savona-Vado e le aree di retroterra portuale della Val Bormida, gli interventi di miglioramento del sistema infrastrutturale per la mobilità.

2. **OBIETTIVO 2: riorganizzazione infrastrutturale del corridoio litoraneo,** evidenziato nella seguente immagine:



In relazione a tale obiettivo, , l'intervento del nuovo svincolo di Margonara risulta coerente con quanto evidenziato in merito nel documento di Piano. Esso infatti dispone che la struttura del PTC individua la riorganizzazione infrastrutturale del corridoio litoraneo come elemento fondamentale da coniugare con l'innovazione del sistema turistico costiero e con il governo. La capacità di migliorare la qualità urbana ed ambientale e di riqualificare l'offerta turistica è sempre più connessa a variabili legate all'immagine ed identità dei luoghi, alla tutela e fruizione delle risorse naturalistiche, paesistiche e storico-culturali, alla qualità delle città e dei servizi offerti, alla gestione dei conflitti tra

funzioni produttive e portuali e funzioni urbane e turistiche, alla riduzione dei carichi ambientali, al **miglioramento dell'accessibilità ai** luoghi e alla riduzione del traffico veicolare nella città e lungo la costa. In tal senso il PTC integra le politiche del turismo con le politiche territoriali di razionalizzazione e riqualificazione dell'assetto insediativo, **miglioramento delle infrastrutture per la mobilità ed i trasporti**, tutela e valorizzazione delle risorse ambientali.

Le azioni e gli interventi che il PTC propone, in attuazione delle politiche e degli obiettivi soprarichiamati, sono indicati e sviluppati all'interno dei Progetti Integrati (PI). In relazione al progetto in esame, il PI di riferimento è il **PI 2 - Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese.**

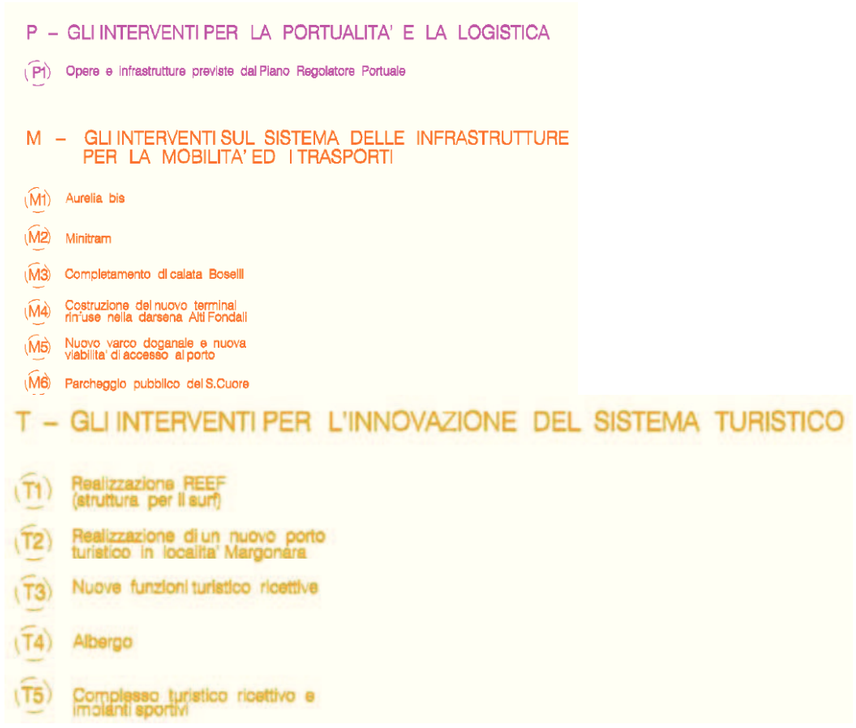
Nell'ambito del PI 2, il progetto del nuovo svincolo di Margonara, indirettamente connesso alla variante Aurelia, è coerente con le azioni proposte dal piano per l'organizzazione del sistema infrastrutturale, una delle quali prevede quanto di seguito riportato: *"previsione di un nuovo collegamento stradale di rango nazionale (Nuova Aurelia), alternativo alla ex S.S. 1 Aurelia, con caratteristiche di tracciato e prestazionali tali da soddisfare la domanda di mobilità locale ed extra locale all'interno della conurbazione costiera. Tale infrastruttura è configurata nel PI come strada indipendente dai centri abitati e comunque collegata agli stessi attraverso frequenti interconnessioni e con ridotto impatto ambientale. Questa previsione sarà realizzata attraverso accordi tra Regione Liguria, Anas e Provincia di Savona".*

In particolare, in riferimento al progetto della variante Aurelia, il piano evidenzia che *"il progetto risulta di notevole interesse pubblico poiché finalizzato non solo al decongestionamento del traffico veicolare e a favorire la diminuzione dell'inquinamento ambientale ed acustico, ma anche al miglioramento della rete infrastrutturale per la mobilità costiera".*

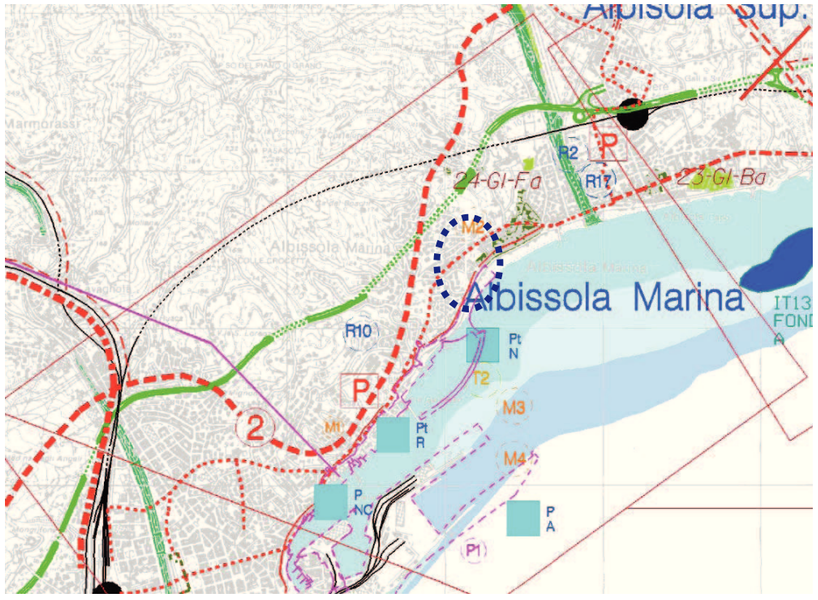
L'immagine seguente, riporta uno stralcio della tavola di Struttura del Piano in cui sono rappresentati i gli interventi previsti nel Progetto Integrato PI2 ed evidenziate le relative indicazioni di piano. Nell'area in cui ricade l'intervento in esame, il piano propone a livello di orientamento ad efficacia propositiva, la realizzazione della Tratta 2 della variante Aurelia, a cui lo svincolo di Margonara è funzionalmente connesso. L'intervento in esame, è altresì coerente con le previsioni di Piano relative ad altri interventi come di seguito indicato:

- P1: opere e infrastrutture per la portualità e la logistica previste per il porto di Savona (inserite anche nel Piano Regolatore Portuale);
- T2: la realizzazione del nuovo Porto Turistico di Margonara

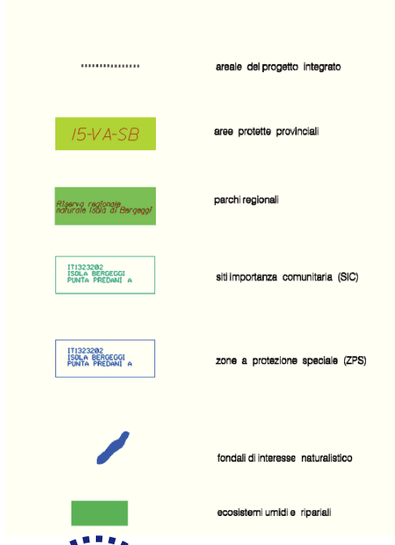




Stralcio Carta della Struttura del Piano e relativa legenda



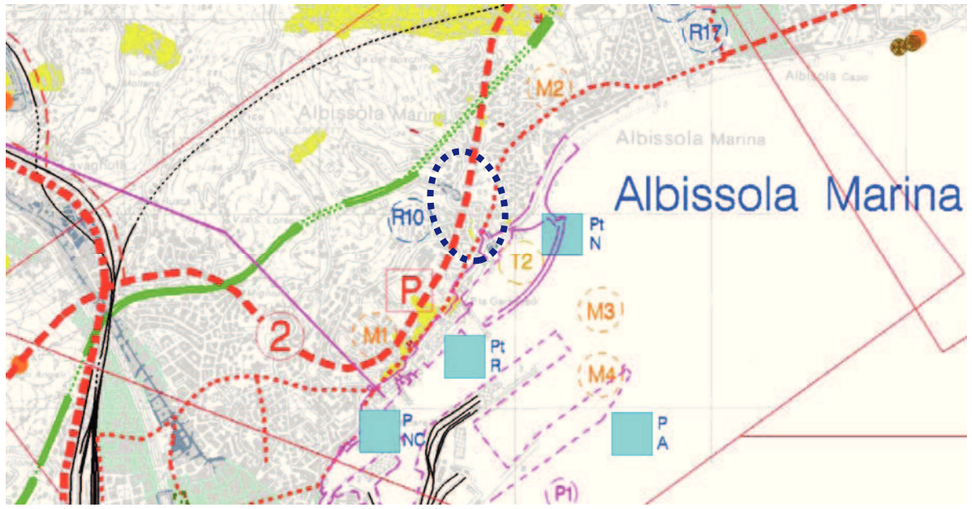
Stralcio Carta Assetto Ambientale del PTC di Savona e relativa legenda



Nell'ambito dei documenti del PTC, le tavole di sintesi di analisi ambientale definite al fine di meglio rapportare le azioni previste dai progetti e le caratteristiche del territorio su cui le stesse insistono, sono rappresentative dei seguenti assetti: Ambientale, Idrogeologico, Paesistico. In riferimento **all'Assetto Ambientale**, il presente progetto non interferisce con nessuno degli elementi di valore ambientale così come individuati dal Piano (aree protette provinciali, SIC/ZPS, parchi).

In riferimento **all'Assetto Idrogeologico**, il presente progetto non interferisce con nessuno degli elementi di criticità indicati dal Piano nell'ambito dell'assetto idrogeologico (fasce di inondabilità,

frane aree a suscettività al dissesto) né con quelli rappresentativi dei valori del territorio (aree carsiche, grotte, sorgenti, geositi).

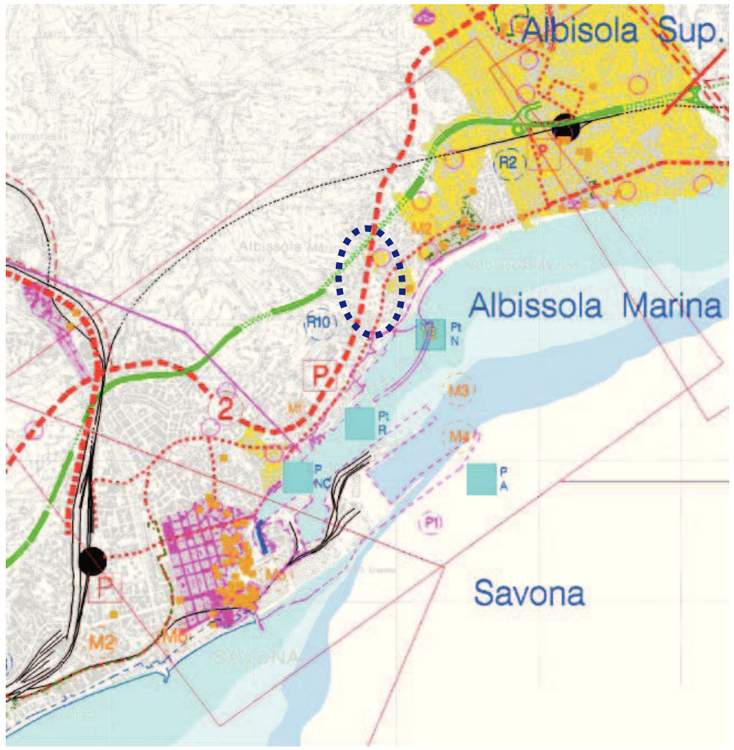


Stralcio Carta Assetto Idrogeologico del PTC di Savona e relativa legenda

In ultimo, la tavola di **Assetto Paesistico** individua:

- le zone ANI-CE del PTC Paesistico;
- le aree vincolate ai sensi del DM 24/4/1985 e ex legge 1497/1939;
- i nuclei e i centri storici, i siti archeologici e i manufatti emergenti individuati attraverso gli studi preliminari della Descrizione Fondativa.

In riferimento a tali elementi, si rileva nell'area di intervento la presenza di una zona vincolata ai sensi della ex legge 1497/1939 denominata "Villa Ciappa", quest'ultima classificata dal Piano come "manufatto emergente" e di seguito meglio descritta nel capitolo relativo all'analisi vincolistica. Rispetto a tale area il progetto interferisce limitatamente agli interventi previsti per il consolidamento della galleria i quali saranno eseguiti all'aperto in corrispondenza di una limitata area ricadente all'interno della suddetta zona.



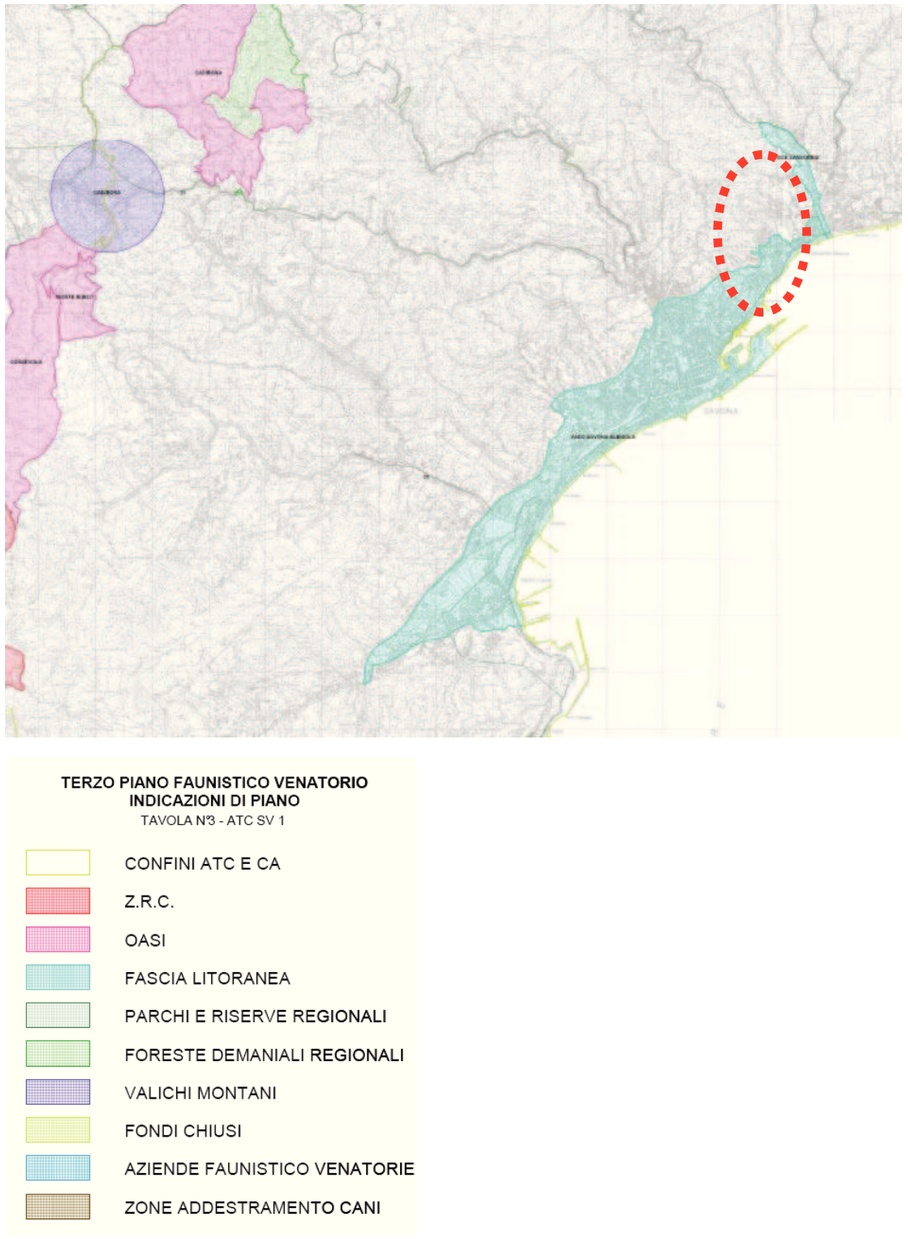
Stralcio Carta Assetto Paesistico del PTC di Savona e relativa legenda

4.2 Terzo Piano Faunistico Venatorio

Tutto il territorio agro-silvo-pastorale provinciale è soggetto a pianificazione faunistico-venatoria. La pianificazione faunistica è articolata per comprensori possibilmente omogenei con specifico riferimento alle caratteristiche orografiche e faunistico-vegetazionali, nonché al riequilibrio della pressione venatoria sul territorio. Tale pianificazione di settore ha la finalità di conseguire la densità ottimale delle specie della fauna selvatica e di garantirne la conservazione attraverso la salvaguardia delle effettive capacità riproduttive, la tutela e riqualificazione delle risorse ambientali, nonché – per le specie cacciabili – la regolamentazione del prelievo venatorio.
La ricchezza e la diversità faunistiche sono perseguite attraverso la destinazione differenziata del territorio alle attività gestionali necessarie e attraverso il mantenimento ed il ripristino degli habitat delle specie oggetto di pianificazione. La consistenza delle specie tipiche di fauna selvatica di ogni comprensorio è gestita al fine di raggiungere la densità ottimale compatibile con le capacità portanti dell'ambiente. Il miglioramento ambientale di ogni comprensorio tende a favorire la riproduzione delle specie tipiche di fauna selvatica mediante il potenziamento delle vocazioni naturali e la diminuzione dei fattori di mortalità.

La legge quadro 157/92 ha demandato alle Province la predisposizione dei adeguati piani faunistici-venatori al fine di una corretta pianificazione generale del territorio agro-silvo-pastorale.
La vigenza del 2° Piano faunistico-venatorio provinciale, approvato nell'anno 2001, è stata prorogata per effetto di successive modifiche della legge regionale n. 29/1994. Nel frattempo, sono intervenuti significativi mutamenti dell'attività venatoria in generale, e delle norme di legge e regolamentari in materia.
Il Terzo Piano Faunistico Venatorio (PFV) della Provincia di Savona rappresenta quindi la necessaria revisione ed aggiornamento del precedente, alla luce dell'evoluzione dell'ambiente naturale, semi-naturale ed antropico della provincia, dell'evoluzione della caccia e dei cacciatori negli ultimi dieci anni nonché delle modifiche delle norme di riferimento, intervenute nel corso degli anni di applicazione.
Il Piano è redatto in armonia con quanto disposto dagli "Indirizzi regionali per la pianificazione faunistico-venatoria provinciale", approvati dalla Regione Liguria con delibera della Giunta Regionale n. 387 del 15 aprile 2011, e dall' art. 6 della L.R. n. 29/1994 ed evidenzia gli aspetti più adeguati per l'utilizzazione degli istituti e delle strutture previste, al fine di assicurare un esercizio venatorio compatibile con la tutela del patrimonio faunistico.
Con delibera del C.P. n.15 del 02/02/2013, la Provincia adotta lo "schema del terzo Piano Faunistico Venatorio" di Savona.

L'area in cui ricade il progetto del nuovo svincolo di Margonara, si colloca all'interno dell'area territoriale di caccia **ATC SV1** e interessa la fascia litoranea *"Vado-Savona-Albissola",* sulla quale il Piano prevede l'istituzione di un'area denominata *"Zona di Protezione Lungo Rotte Migratorie"* prevista a seguito degli spostamenti migratori che come è noto seguono prevalentemente la linea di costa.



Stralciio ATC SV1 del "Terzo Piano Faunistico venatorio di Savona"

5 PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE

L'analisi della pianificazione di carattere locale ha preso in considerazione sia la pianificazione comunale che la programmazione negoziata.

In riferimento alla prima, sono stati sviluppati gli strumenti urbanistici dei due comuni interessati dal progetto, ricadenti nella Provincia di Savona, ovvero: Savona ed Albissola Marina. Di questi è stato acquisito lo strumento urbanistico vigente (PUC) e le relative norme tecniche di attuazione.

A livello di pianificazione comunale, il territorio in esame è governato, oltre che dai piani urbanistici, anche dal Piano Regolatore Portuale di Savona e dal Piano Urbano Mobilità e Traffico di Savona.

Il contenuto dei PUC e del PRP è riportato nei relativi elaborati grafici redatti alla scala 1:5.000:

- Pianificazione urbanistica: PUC Savona
- Pianificazione urbanistica: PUC Albissola Marina
- Pianificazione urbanistica: PRP Autorità Portuale Savona

Riguardo la programmazione negoziata, il presente studio analizza i contenuti del PRUSST di Savona.

5.1 Piano Urbanistico Comunale di Savona

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 20 del 03.08.2010 è stato approvato il Piano Urbanistico Comunale (PUC), adeguato con successive deliberazioni n. 36 del 04.10.2011 e n. 5 del 26.01.2012 ai rilievi di legittimità provinciali formulati con Atti Dirigenziali rispettivamente n. 9479/2010 e n. 8936/2011. Il PUC è vigente dal 15 febbraio 2012.

Il progetto dello svincolo di Margonara è da ritenersi coerente con le previsioni di piano urbanistico; esso infatti, facendo parte del sistema autostradale Aurelia Bis, rientra tra la viabilità di previsione classificata dallo stesso Piano come intervento prioritario di alto valore strategico. Come si evince dalla Relazione di Piano, il progetto dell'Aurelia Bis si configura come asse di scorrimento urbano da Albissola a Vado e acquisisce rilevanza nello scenario di sistema di viabilità intercomunale basato sulle reciproche interrelazioni tra autostrada, S.S. Aurelia e reti viarie urbane locali e connessioni ferroviarie.

Dall'analisi dei documenti della Struttura di Piano relativi agli "Ambiti e distretti", si evince che l'intervento oggetto del presente studio, interessa due ambiti. Parte dell'area occupata dalla nuova rotatoria ricade nell'Ambito con Funzione Portuale, mentre la restante parte insieme ai tratti in galleria ricadono nell'ambito R18 denominato: OLIVETTA – ALBAMARE – Nuovo Ospedale S.Paolo.

Come riportato nelle Norme di Settore del PUC, l'Ambito con Funzione Portuale è disciplinato dal Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), recepito nel PUC agli effetti della disciplina urbanistico-edilizia applicabile, per le cui analisi si rimanda ai successivi paragrafi.

In riferimento all'ambito R18, fra gli obiettivi generali della disciplina, le norme di conformità di piano indicano come prevalente indirizzo di pianificazione la *"riqualificazione dell'ambito per esaltarne le valenze già in atto di polarità urbana, promuovendo quindi le azioni a sostegno della messa a sistema de:*

1. *l'Ospedale nuovo di S. Paolo, in cui favorire le potenzialità di sviluppo dei servizi erogati;*
2. ***la rifunzionalizzazione dei sistemi infrastrutturali di collegamento con il miglioramento delle comunicazioni, che gravitano sull'Aurelia, traguardando il suo futuro di grande asse integrato con l'Aurelia bis;***
3. *Salvaguardia delle preesistenze di verde privato e pubblico, che connotano significativamente l'ambito da integrarsi con il recupero dei percorsi tradizionali di risalita pedonale, organici anche alla fruizione turistica e del tempo libero degli ambiti a monte."*

In riferimento alla suddivisione del territorio comunale, il PUC individua in corrispondenza dell'area interessata dal progetto, le seguenti classi, sub ambiti e sub distretti:

- Classe Vr, definita come "Aree di verde di rispetto" nel sub ambito del territorio Urbano. Tale area è interessata con un attraversamento in galleria della rampa di immissione.
- Classe Bb, definita come "Formazione periurbana collinare a densità discontinua, con eterogenità tipologiche e margini instabili, cresciuta per aggregazione a preesistenze rurali, lungo il reticolo stradale minore o in prossimità di polarità insediative storiche". La Classe Bb rappresenta la Città Destrutturata del sistema insediativo. Tale area è interessata con un attraversamento in galleria della rampa di immissione e della rampa in uscita, oltre che delle tre aree all'aperto soggette a consolidamento dall'alto per la realizzazione delle suddette gallerie.
- Classe Bs, definita come "Tessuto edilizio urbano saturo di impianto recente (ani 60-70) fortemente monofunzionale, di espansione collinare di impianto diffuso seriale." La Classe Bs rappresenta la Città Consolidata del Sistema Insediativo. Tale area è interessata con un attraversamento in galleria in corrispondenza della rampa di uscita.

Si riporta a seguire lo stralcio della scheda relativa all'ambito R18 delle Norme di Conformità, relativo alle indicazioni degli "obiettivi e delle modalità" previste per le componenti presenti in tale ambito (Bb e Bs):

2	articolazione in componenti dell'ambito (sub-ambiti, tessuti, unità elementari)	
2.1	componenti: caratteri	2.2 obiettivi e modalità
Bb	Formazione periurbana collinare a densità discontinua, con eterogeneità tipologiche e margini instabili, cresciuta per aggregazione a preesistenze rurali, lungo il reticolo stradale minore	**RIQUALIFICAZIONE** del modello insediativo esistente, in termini di superamento delle eterogeneità tipologiche e di definizione dei margini instabili lungo la rete stradale minore: *alla scala urbanistica* • Orditura del tessuto edilizio • Relazione tra spazi costruiti e spazi liberi • conferma delle preesistenze rurali. *alla scala edilizia:* • Aspetti linguistici e stilistici • Caratteristiche tipologiche • Caratteri architettonici • Elementi tecnologici di pregio e di valore testimoniale • Densità di edificazione fondiaria
Bs	TESSUTO edilizio urbano residenziale intensivo, saturo di impianto recente diffuso seriale, ad isolati compatti ma discontinui, tipologie edilizie di case in linea o a blocco.	**CONFERMA** della densità di edificazione territoriale e di quella fondiaria; conducendo a compimento ed alla migliore integrazione l'ambiente costruito con le adiacenze a verde, l'adeguamento delle urbanizzazioni e la qualificazione degli spazi pubblici, specie delle aree verdi, nonché al potenziamento delle dotazioni di parcheggio; predisposizione di adeguati interventi di arredo urbano.
3	articolazione in componenti dell'ambito (polarità di servizi a scala urbana)	
	POLO EROGATORE di SERVIZI TERRITORIALI o RARI (Ospedale S.Paolo)	**Riqualificazione** della grande struttura di servizi socio-sanitari, specie degli spazi aperti e pertinenziali. **Possibili integrazioni** insediative per il potenziamento delle attività di servizio anche paraospedalieri (residenze sanitarie assistenziali, case di riposo) attraverso la realizzazione di nuove edificazioni nel sito indicato nelle tavole di PUC con apposita grafia
4	Interventi strategici ex PTC provinciale	
	• NUOVO PORTO TURISTICO DELLA MARGONARA • DISMISSIONE DELL'IMPIANTO FUNIVIARIO DEL MIRAMARE • COLLEGAMENTI CICLABILIE E PEDONALI	**Con riferimento agli elaborati di Struttura del PUC StA.1 e StA.2, dove vengono in dettaglio esposti gli indirizzi strategici del PTC che esplicitamente vengono così recepiti nel PUC**

Stralcio scheda ambito R18. Fonte PUC - Struttura del Piano: Ambiti e Distretti-Norme di conformità e Regole di Congruenza

5.2 Piano Regolatore Portuale di Savona

Il Piano Regolatore Portuale di Savona è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n° 22 del 10/08/2005. Come indicato all'art.1 delle NTA, *"il PRP delimita l'ambito e disegna l'assetto complessivo del porto, individua il sistema delle infrastrutture portuali e definisce la destinazione funzionale e le caratteristiche delle aree interessate alle attività portuali, ivi comprese quelle destinate alla produzione industriale e all'attività cantieristica. Il PRP definisce altresì le modalità di intervento e le procedure per l'attuazione delle sue previsioni e per l'aggiornamento e/o la modifica delle stesse in rapporto alle esigenze dello sviluppo e del corretto assetto delle attività portuali. Le previsioni del PRP hanno carattere indicativo, descrittivo e prescrittivo, in riferimento all'assetto funzionale, agli obiettivi perseguiti, alla natura delle opere, alla localizzazione e attuazione degli interventi."*

Il PRP si articola nei seguenti tre livelli, definiti in base ad un criterio localizzativo e funzionale:

1. il primo livello individua il quadro territoriale di riferimento;
2. il secondo livello individua l'articolazione funzionale delle aree ricomprese all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale;
3. il terzo livello individua, sulla base dell'articolazione funzionale generale, ambiti e subambiti

In riferimento a quest'ultimo livello, come evidenzia la tavola "Destinazione d'Uso" del PRP, il progetto in esame ricade all'interno dell'ambito "Costa Lungomare Aurelia" (CLA-6) ed interessa, con una porzione della rotatoria Margonara, una zona classificata come "Area con funzioni di interesse portuale". Tale ambito risulta così descritto dalle NTA: *"ambito che comprende le aree tra gli scogli Margonara nel Comune di Albissola e l'inizio del viadotto (lungomare Matteotti) lato ponente in Comune di Savona. Al suo interno sono compresi lo specchio d'acqua prospiciente lo Scoglio della Madonnetta destinato alla realizzazione del nuovo porto turistico, le aree dei "cantieri Campanella", gli insediamenti della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco, la stazione ed i moli delle funivie, le aree ove hanno sede associazioni e circoli di sport nautici nonché gli edifici antistanti il muraglione di via S. Lucia ed i banchinamenti sottostanti il viadotto e da ultimo l'impianto di distribuzione carburante di piazza Leon Pancaldo.".*

Fra gli obiettivi generali, il PRP prevede:

"l'integrazione della costa alla città attraverso il recupero a funzioni prevalentemente urbane, turistiche e di servizio al diporto. All'interno dell'ambito sono quindi inseriti sostanziali interventi di trasformazione e riqualificazione accanto alla conferma di alcuni servizi ed attività esistenti. La realizzazione del percorso di valorizzazione della costa urbana consente inoltre di integrare ad usi urbani il viadotto di Lungomare Matteotti ed i banchinamenti ed i manufatti sottostanti".

In riferimento al sub-ambito CLA-6, è costituito dallo specchio acqueo compreso tra il Molo Sottoflutto e località Margonara, nonché dalle aree retrostanti. Fra gli obiettivi specifici di sub-ambito, le NTA indicano che: *in corrispondenza dello specchio acqueo della Madonnetta viene prevista la realizzazione del nuovo porto turistico per circa 800 posti barca, dotato di attrezzature di supporto alla nautica, di attrezzature ricettive, altri servizi turistici e nuove residenze che ne permettono l'integrazione al tessuto urbano. Inoltre le aree lungo costa del nuovo porto turistico, lo Scoglio della Madonnetta e il nuovo molo esterno di protezione verranno integrati nel percorso di valorizzazione della costa. (….).* ***L'insediamento del porto turistico dovrà essere connesso direttamente alla SS Aurelia sul lato levante mediante svincolo e dovrà comprendere al proprio interno una viabilità di collegamento allo svincolo di ponente previsto nel subambito 5.*** *In fase di progettazione deve essere garantita la continuità del percorso di valorizzazione della costa urbana."*

Il progetto dello svincolo di Margonara costituisce un elemento di forte sinergia con le infrastrutture portuali previste nel Piano, in quanto rappresenta un fattore di connessione tra la

viabilità extraurbana e l'hub portuale. Inoltre, alla forte compatibilità funzionale tra strutture portuali e la nuova viabilità in previsione, va sommata l'importante interazione operativa tra gli interventi suddetti. In tal senso la totalità dei materiali di scavo generati dalla realizzazione delle gallerie stradali della Variante Aurelia potrà essere vantaggiosamente impiegata per i cospicui interramenti previsti dal Piano Regolatore Portuale per la realizzazione della piattaforma logistica del porto di Vado.

5.3 Il Piano Urbano Mobilità e Traffico di Savona

Il P.U.M.T. di Savona si pone obiettivi specifici, come quello di valorizzare al massimo l'investimento in corso sull'Aurelia bis operando per allontanare definitivamente il traffico di attraversamento dalle aree di pregio e da quartieri densamente abitati; estendere le aree completamente pedonali attualmente esistenti a nuovi ambiti; integrare al meglio il sistema ferroviario regionale al sistema della mobilità locale; massimizzare l'efficacia dei servizi di trasporto collettivo in ambito urbano e suburbano; agevolare l'uso della bicicletta per spostamenti di breve e medio raggio; rendere non obbligato il ricorso all'auto privata entro i tessuti più densamente urbanizzati.

Il progetto del nuovo svincolo di Margonara, benchè non inserito tra le previsioni trasportistiche del Piano, è comunque da ritenersi coerente le stesse. Infatti, come più volte evidenziato, il progetto nasce dall'esigenza di dare completa funzionalità al collegamento della Nuova Aurelia con l'Hub portuale di Savona, attualmente in fase di realizzazione.

5.4 Piano Urbanistico Comunale di Albissola Marina

Il progetto in esame, interessa il Comune di Albissola Marina relativamente alle rampe di immissione e di uscita oltre che alle tre aree all'aperto soggette a consolidamento dall'alto per la realizzazione delle suddette gallerie.

Il Comune di Albissola Marina è dotato di Piano Urbanistico Comunale entrato in vigore il 23/02/2005.

Il progetto in esame è coerente con le previsioni urbanistiche del PUC, in quanto funzionalmente connesso con la variante Aurelia bis, quest'ultima interamente recepita dal suddetto Piano.

In riferimento alla zonizzazione del PUC di Albissola Marina, l'intervento in esame interessa due ambiti di conservazione e di riqualificazione, rappresentati alle seguenti zone omogenee: zona Cr2 (Residenziale) e zona Cr3 (residenziale di tutela paesaggistica).

Relativamente alla destinazione Cr2, denominata "Bruciati", le NTA identificano tale area coincidente con i quartieri di edificazione post bellica a levante del centro urbano, caratterizzati da assenza pressochè totale di funzioni diverse dalla residenza, con adozione sistematica di schemi edilizi aperti, prevalenza di palazzine e di villini con significativa presenza di verde privato.

Per quanto riguarda la destinazione Cr3, denominata "San Benedetto", le NTA identificano tale area *"coincidente con l'estremo lembo di ponente del territorio comunale a mare dell'antica Aurelia, **con un'appendice a monte costituita da villa Fresia**. L'edificazione è estremamente rada e consiste soprattutto in ville e case coloniche. I terreni inedificati sono occupati in parte da giardini, in parte da coltivi, terrazzati e non. In tale ambito riveste una particolare rilevanza ambientale l'area denominata Villa Gentile, caratterizzata sia da antichi terrazzamenti a coltivo che mantengono inalterate le peculiarità agricole tradizionali, sia dall'edificio storico (zona omogenea assimilabile D.M. 1444/1968 Zona C)."* Per quanto riguarda le norme di disciplina, il PUC rimanda alle Norme del P.T.C.P art.49, richiamate nei paragrafi precedenti.

In relazione al progetto in esame, le aree Cr3 sono interessate sia da tratti in galleria sia dalle aree all'esterno su cui verranno realizzati i consolidamenti, mentre la zona omogenea Cr2 è interessata solo da tratti in galleria. In particolare, in riferimento all'interferenza del progetto in esame con l'area pertinente a Villa Fresia (Cr3), si evidenzia che l'interferenza con le lavorazioni all'aperto saranno circostanziate ad un'area ristretta, limitatamente alla fase realizzativa.

5.5 PRUSST Savona

In allegato al D.M. n.1169/1998 e s.m. e i., il Ministero dei Lavori Pubblici ha emanato un bando per la Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati "Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio". Sono stati presentati nell'ambito del territorio regionale 21 programmi di cui, con D.G.R. n.1274/1999, 11 sono stati ritenuti meritevoli di approvazione e 5 sono stati ammessi a finanziamento. Fra gli 11 programmi di cui sopra, il PRUSST di Savona è quello di interesse del presente studio in quanto prende in considerazione l'ambito in cui ricade l'intervento in progetto.

L'avvio del Prusst di Savona, avvenuto oramai da alcuni anni, ha avuto sulla società savonese un importante effetto di impulso e attivazione di iniziative coerenti con gli obiettivi strategici definiti dal progetto.

Fra gli obiettivi del Piano è di prioritaria importanza la riqualificazione della vecchia darsena, in quanto l'area riveste una funzione fondamentale nell'azione di riqualificazione e rafforzamento del ruolo urbano di Savona. La trasformazione in senso urbano della darsena storica e delle strutture produttive esterne alla cinta doganale portuale deve apportare un arricchimento della gamma di funzioni di pregio disponibili e degli spazi pubblici di qualità e quantità, nonché un miglioramento sensibile dell'immagine urbana. L'obbiettivo che il piano persegue è quello di operare la completa integrazione in termini visivi , funzionali e fruitivi dell'area di intervento con la città storica. La finalità è dunque quella di ottenere , attraverso un insieme sistematico di opere e interventi di riorganizzazione funzionale , la migliore integrazione del tessuto della città antica con gli spazi del fronte mare e della vecchia darsena.

Un altro obiettivo è quello della trasformazione in senso urbano delle aree produttive comprese tra il Priamar , il porto e la città con interventi attenti ai rapporti funzionali e visivi con il Priamar e il contesto urbano portuale.

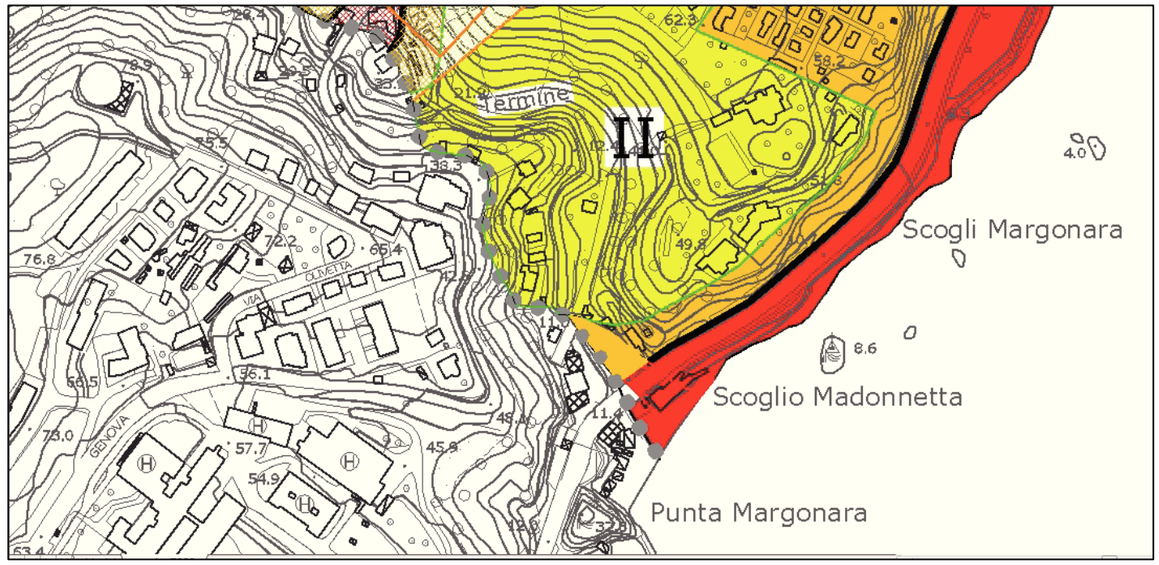
Una ulteriore spinta a questo processo viene data dal rinnovo delle modalità di accesso al porto, che risponde alla necessità di adattamento delle infrastrutture al nuovo scenario territoriale che vede una evoluzione della componente commerciale verso gli alti fondali e il recupero della vecchia darsena al tessuto urbano. *In tal senso, considerando che l'inserimento del progetto della Variante Aurelia rientra tra gli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal Piano, anche il progetto del nuovo svincolo di Margonara può considerarsi coerente con gli obiettivi del PRUSST.*

5.6 Zonizzazione acustica

Il tratto di progetto che si sviluppa all'aperto, costituito dalla rotatoria, si trova al confine tra i territori comunali di Savona e Albissola Marina; il sedime dello svincolo è ubicato nel territorio di Savona.

Il Comune di Savona non ha ancora adottato il Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale; l'approvazione in sede di giunta risale al 2 ottobre 2013, per cui il piano non è a tutt'oggi vigente.

Il Comune di Albissola Marina ha invece una zonizzazione Acustica comunale, vigente dal 2004, di cui si riporta uno stralcio accompagnato dalla legenda.



Lo studio acustico effettuato, riportato all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale, fa tuttavia riferimento, per i ricettori ricadenti all'interno delle fasce di pertinenza acustica, ai limiti di immissione per infrastrutture stradali di cui al DPR 142/04.

6 SISTEMA VINCOLISTICO E AREE NATURALI PROTETTE

6.1 Analisi del sistema vincolistico

L'analisi del regime vincolistico in atto, nel territorio interessato dalla realizzazione del nuovo Svincolo di Margonara, evidenzia, attraverso la puntuale definizione del controllo normativo attuato ai vari livelli della pianificazione territoriale, i caratteri peculiari dell'ambito territoriale nel quale si interviene.

La verifica dei vincoli presenti è stata effettuata elaborando i dati provenienti dagli strumenti di pianificazione a scala nazionale, regionale, provinciale e comunale, avendo come finalità l'individuazione delle linee generali che conducono a garantire l'integrità, sia dei caratteri paesaggistici e ambientali che quelli di origine antropica, ossia di valore storico-testimoniale.

Ne territorio di area vasta di interesse del progetto sono presenti, come indicato nella "Carta dei Vincoli" allegata al presente studio, i seguenti vincoli:

aree e beni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i

a) immobili ed aree di notevole interesse pubblico – art. 136 comma 1, lett. c e d;
b) territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia – art. 142 lett. a);
c) Territori ricoperti da foreste e da boschi (ai sensi della LR 4/99) e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento - Art. 142 c1, lett g);
d) fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m- art. 142 comma 1, lett. c;

aree vincolate ai sensi del R.D. 3267/23

- vincolo idrogeologico

In relazione ai vincoli ambientali e paesistici si intendono quei vincoli posti a tutela dei valori paesaggistici ed ambientali del territorio. La legge 1497/39 riguarda singoli beni, o bellezze d'insieme e due sono le categorie di beni che rientrano nella tutela paesaggistica:

a) i beni vincolati con provvedimento ministeriale o regionale di "dichiarazione di notevole interesse pubblico" ai sensi dell'art. 139, cioè le bellezze individue e le bellezze d'insieme (si tratta delle categorie già previste dall'art. 1 della L. 1497/39);

b) i beni vincolati in forza di legge di cui all'art. 146 (previsione che deriva dalla L. 431/85), cioè quelli che insistono su fasce o aree geografiche prevalentemente di tipo fisico per le quali la legge stessa riconosce la necessità di una tutela.

Nel quadro di una normativa d'avanguardia come quella ligure, che vede la pianificazione territoriale operante su tutto il territorio regionale ed elaborato con attenzione agli aspetti culturali, paesistici, vegetazionali, morfologici del territorio, la Soprintendenza, nell'applicazione dei compiti istituzionali di competenza, segnala da tempo la necessità di affinare la prassi applicativa nel senso di una maggiore attenzione al modo di intendere la tutela paesistica insito nella L. 1497/1939. Infatti, in assenza di un concetto univoco di "paesaggio" fra i diversi specialismi accademici e non, appare importante riconoscere come i principi fondamentali della L. 1497/1939 (che riconosce di *notevole interesse pubblico le bellezze singole e di insieme* descritte nell'art. 1, fra cui *i territori caratterizzati da una non comune bellezza, quadri naturali, punti di belvedere accessibili al pubblico, complessi di aree naturali e/o antropizzate aventi valore estetico e tradizionali*, ecc. ...) abbiano ancora una intrinseca validità culturale, del tutto congruente con gli strumenti pianificatori vigenti. Del resto, tali principi non sono stati superati dalla normativa successiva, che ha solo ampliato l'ambito d'applicazione su grandi categorie di beni. Il decreto Legislativo del 22 Gennaio 2004, n°42 all'art.146 prevede che *"I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili e aree oggetto dei provvedimenti (….) tutelati ai sensi dell'articolo 142, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione. (……) I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo dei beni hanno l'obbligo di sottoporre alla regione o all'ente locale al quale la regione ha affidato la relativa competenza i progetti delle opere che intendano eseguire, corredati della documentazione prevista, al fine di ottenere la preventiva autorizzazione."*

Rispetto alle aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i, l'intervento non interessa direttamente i vincoli ai sensi dell'art. 142 lett.c) mentre risulta interferire con i restanti. In particolare tale interferenza si riscontra con l'area interessata dalla sede stradale dell'Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Savona su cui è stato istituito un vincolo ai sensi della ex legge n. 1497/39 con D.M. 20 Marzo 1956. *S*econdo quanto riportato su tale decreto *la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico perche' oltre a formare dei quadri naturali di singolare bellezza paesistica, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si puo' godere un vasto e profondo panorama.*

Rispetto a tale vincolo il progetto presenta un'interferenza per la parte di tracciato all'aperto relativamente alla rotatoria e ai due tratti di approccio alla stessa.

Sempre in riferimento alla categoria dei vincoli paesaggistici relativi a "immobili ed aree di notevole interesse pubblico", una ulteriore area interessata dall'intervento è quella situata nel comune di Albissola Marina vincolata con decreto del 19/11/1949 (dec. N° 070476) per la sua "bellezza singolare" in relazione alla presenza di una Villa e della circostante area verde. Nello specifico si tratta di un areale di pertinenza di ***Villa Ciappa***, il quale, come citato nel suddetto decreto, "*costituisce una caratteristica di bellezza naturale nel paesaggio".* Si rappresenta che tale area risulta attraversata dal tracciato con una tipologia in galleria, presentando un'interferenza diretta solo in corrispondenza di una modesta zona all'aperto in cui, in fase di costruzione, sarà necessario accedere per eseguire gli interventi di consolidamento della stessa galleria.

Un ulteriore vincolo interessato dall'intervento è quello relativo alla fascia costiera, in riferimento al quale l'opera interferisce direttamente solo per la parte all'aperto in corrispondenza della rotatoria, in quanto i rami relativi alle rampe di immissione e di uscita saranno realizzati in galleria naturale.

Nell'area interessata dall'intervento risultano essere presenti aree sottoposte a vincolo ai sensi del D.lgs 42/04 art. 142 comma g), in seguito alla presenza di zone caratterizzate vegetazione arbustiva ed arborea definibile boscata in virtù:

- sia **dell'art.2 della L.R. n. 4/99 comma 1** che recita *"Agli effetti della presente legge si considera bosco il terreno coperto da vegetazione forestale arborea e/o arbustiva, di origine naturale o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo nonchè il terreno temporaneamente privo della preesistente vegetazione forestale arborea e/o arbustiva per cause naturali o per interventi dell'uomo"*;
- sia del **Decreto Legislativo del 18 maggio 2001, n°227** *"Orientamento e modernizzazione del settore forestale, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57.".* A tal proposito il richiamato Decreto Legislativo all'articolo 4 recita:

"…Costituisce trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso del suolo, ogni intervento che comporti l'eliminazione della vegetazione esistente finalizzata a un'utilizzazione del terreno diversa da quella forestale (….) La trasformazione del bosco deve essere compensata da rimboschimenti con specie autoctone, preferibilmente di provenienza locale, su terreni non boscati. Le regioni stabiliscono l'estensione minima dell'area boscata soggetta a trasformazione del bosco oltre la quale vale l'obbligo della compensazione (….)".

Le suddette aree boscate sono rappresentate sulla "Carta dei Vincoli" e sono state desunte dagli elaborati del PUC di Savona oltre che dal sistema web-gis (SITAP) del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

Rispetto a tali zone, il progetto del nuovo svincolo di Margonara si configura nel suo insieme coerente con le discipline di salvaguardia e di tutela in quanto sottopassa tali aree in sotterraneo, ad eccezione di due modeste zone in corrispondenza delle quali saranno effettuati interventi all'aperto per il consolidamento dei tratti in galleria. Nello specifico si tratta di un'area ricadente nel comune di Savona situata sulla rampa di immissione e di una seconda area, sita nel Comune di Albissola Marina, collocata in prossimità dell'areale di pertinenza di Villa Ciappa.

In ultimo, l'opera interessa anche un'area una sottoposta a vincolo idrogeologico ma solo relativamente alle rampe di immissione e di uscita che, come detto, saranno realizzate in galleria. Per tanto rispetto a tale vincolo l'intervento si ritiene compatibile.

Si evidenzia che in riferimento ai di vincoli di tipo architettoniche ed archeologico non sono presenti elementi nell'area di interesse.

6.2 Aree naturali protette

La disciplina delle aree protette in Italia è regolata dalla legge 394/91, che ne definisce la classificazione e istituisce l'Elenco ufficiale, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

Queste possono essere:

- Parchi naturali regionali e interregionali;
- Riserve naturali;
- Zone umide di interesse internazionale;
- Zone di protezione speciale (Zps) designate ai sensi della direttiva 79/409/Cee;
- Zone speciali di conservazione (Zsc) designate ai sensi della direttiva 92/43/Cee;
- Aree di reperimento terrestri e marine indicate dalle leggi 394/91 e 979/82;
- Altre aree protette (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ed aree che non rientrano nelle precedenti classi).

Tra queste, le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) fanno parte della Rete Natura 2000, istituita ai sensi della Direttiva "Habitat" (art. 3). Attualmente la "rete" è composta da due tipi di aree: le Zone di Protezione Speciale, previste dalla Direttiva "Uccelli", e i

Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC); tali zone possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.
L'individuazione dei siti da proporre per la Rete è stata realizzata in Italia dalle singole Regioni e Province autonome in un processo coordinato a livello centrale. Essa ha rappresentato l'occasione per strutturare una rete di referenti scientifici di supporto alle Amministrazioni regionali, in collaborazione con importanti associazioni scientifiche italiane (l'Unione Zoologica Italiana, la Società Botanica Italiana, la Società Italiana di Ecologia).

La lettura incrociata del Sistema Informativo Territoriale del Centro Cartografico Regionale della Liguria e del database del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha permesso di appurare che in corrispondenza dell'area interessata dall'intervento non sono presenti aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) mentre invece è presente l'area Naturale Protetta 1174 denominata "*Santuario per i mammiferi marini",* estesa sulla parte di area marina mediterranea ricadente nelle regioni della Liguria, Sardegna e Toscana.
In merito all'area menzionata, la soluzione di progetto non risulta interferire in quanto si trova ad una distanza di circa 35 metri dalla stessa.

7 SINTESI SUI RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANFICAZIONE TERRITORIALE E DI SETTORE E COL SISTEMA VINCOLISTICO

7.1 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione

Le verifiche di coerenza con gli strumenti di piano esaminati consentono di registrare la corrispondenza del progetto con gli obiettivi dei piani e programmi vigenti ai diversi livelli territoriali e settoriali, pur non essendoci alcun esplicito riferimento all'intervento in oggetto. Infatti, si ritiene che il progetto del nuovo svincolo di Margonara possa considerarsi correlato all'intervento più ampio della *"SS1 Nuova Aurelia" Viabilità di accesso all'Hub Portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona ed Albisola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia nel tratto tra Savona Torrente Letimbro ed Albisola Superiore"*. Il nuovo svincolo di Margonara, nasce di fatto dall'esigenza di dare completa funzionalità al collegamento della Nuova Aurelia con l'Hub portuale di Savona, attualmente in fase di realizzazione.

In relazione al settore Trasporti, l'opera si inquadra fra i generali obiettivi di ammodernamento delle reti e dei servizi, perseguiti dal **Piano Generale dei Trasporti.** Tale Piano inserisce la realizzazione della Variante alla S.S.1 Aurelia nel contesto regionale più ampio degli interventi a soluzione delle criticità del sistema della viabilità ordinaria, risolvendo problematiche locali e centrando alcuni obiettivi come di seguito riportato:

- Contribuisce al soddisfacimento del fabbisogno di adeguamento di rete per i centri capoluogo, in relazione alle viabilità di scorrimento e di accesso ai porti.
- Integra la funzione di scorrimento della rete autostradale.
- Rende più organica la rete dei trasporti gerarchizzandone le funzioni.
- Contribuisce alla salvaguardia del territorio urbanizzato dal traffico.
- Costituisce una strategia volta a restituire parte delle sedi stradali degli ambienti urbani storici alla pedonalità.

Pertanto in riferimento a quanto sopra evidenziato, è possibile concludere che il progetto del nuovo svincolo di Margonara appare coerente con le line strategiche, gli indirizzi e gli obiettivi contenuti nel PGT.

In riferimento a **Programma Operativo Regionale Liguria** relativo alla categoria *"Hub Portuali e Interportuali"*, il Programma prevede fra i vari interventi in ambito Savonese, anche la "*variante SS1 Aurelia Bis nella tratta Albisola Sup. – Savona"* oltre al *"Miglioramento della viabilità accesso portuale e nuovo varco doganale."* In tal senso anche il nuovo svincolo di Margonara può essere ritenuto coerente con le finalità del Programma.

L'analisi del **PTCP** non ha evidenziato particolari incompatibilità dell'intervento in esame con gli obiettivi e la disciplina del piano.

In particolare in riferimento <u>all'assetto insediativo</u>, la parte corrispondente alla rotatoria è coerente con il regime normativo previsto sia per le aree ricadenti nel sub-ambito AU-TU (Ambito Urbano-tessuto-Urbano, per le quali si evidenzia: "*Trattandosi di parti dei territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri dei Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica"*) sia per quelle situate in AI-CO (per le quali si evidenzia: *"Sono consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.").* Anche gli interventi previsti sulle aree di progetto adibite ai consolidamenti all'aperto, ricadenti in zona PU (Parco Urbano), sono ritenuti compatibili con il regime di conservazione ivi previsto, in considerazione del fatto che verranno adottati tutti i possibili accorgimenti al fine di salvaguardare le peculiarità paesaggistiche dell'ambito interferito, così come quelli ricadenti in aree IS-MA, per le quali la norma prevede *"interventi di nuova edificazione (…..), nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implichino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa".*

In ultimo, il progetto di inserimento della nuova rotatoria è coerente con quanto previsto dalla normativa di piano relativamente all'ambito Sistema della Variante Aurelia (SVA) in cui la stessa si inserisce, per il quale la norma prevede come obiettivo quello di *"restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria".* Inoltre, il progetto in esame è coerente anche con quelli che sono gli interventi ammessi dalla norma, ovvero:

- interventi di manutenzione dettati da esigenze funzionali e di sicurezza purché condotti in termini atti a salvaguardare le caratteristiche e i manufatti storici del tracciato e a non alterare le visuali panoramiche;

- gli interventi che comportino modificazioni del tracciato, quali allargamento della sede e rettifiche delle curvature, svincoli e rotonde, sostituzione dei manufatti e interventi di analoga portata, purché inseriti in un progetto di ricomposizione esteso ad un tratto significativo sotto il profilo paesistico. Detti interventi sono realizzabili in qualsivoglia regime normativo del PTCP, purché condotti in termini coerenti con gli obiettivi indicati dal Piano per i regimi in parola".

In riferimento all'assetto geomorfologico l'intervento, ricadendo all'interno di un'area MO-B, risulta coerente con gli obiettivi e gli interventi previsti per tali aree, per le quali le NTA indicano *l'assenza di valori emergenti, presentando una modesta vulnerabilità sotto il profilo geomorfologico, talché non si manifesta l'esigenza di specifiche azioni di tutela dell'attuale configurazione, ferme restando le normali cautele relative alla corretta gestione del territorio.* Il regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B, dispone che *gli interventi realizzati in tali in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.*
In tal senso il progetto del nuovo svincolo di Margonara si ritiene compatibile con gli indirizzi di piano, in considerazione sia della scelta dell'alternativa progettuale sia degli interventi previsti per un adeguato inserimento paesaggistico ed ambientale dell'opera.

Nell'ambito del **Piano Territoriale Regionale, i**n riferimento al sistema dell'accessibilità infrastrutturale, il progetto in esame è coerente con le previsioni di piano, in cui è prevista la Variante alla SS 1 Aurelia di interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado, la quale *si configura nel suo insieme come asse tangenziale alla città di Savona. In particolare il secondo lotto di collegamento tra il casello autostradale di Savona Legino con le aree di Savona Letimbro, costituisce la nuova viabilità di accesso all'area portuale di Savona-Vado.*
Tale coerenza si ravvisa nelle previsioni di Piano anche in relazione al sistema dei percorsi ciclo-pedonali previsti lungo la costa nell'ambito di riferimento.

Il progetto oggetto del presente studio è coerente anche con gli indirizzi del **Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti**, il quale, nell'intento di potenziare l'effetto di rete all'interno dell'area geografica di riferimento, prevede la riorganizzazione del sistema costituito dalla S.S.1 Aurelia e relative connessioni/separazioni tra funzioni di scorrimento e fruizione locale.

In riferimento alla compatibilità con la pianificazione per l'assetto idrogeologico (**Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico**), le verifiche hanno evidenziato l'assenza di interferenza con aree a rischio idraulico e zona in frana. Nello specifico, in relazione agli aspetti idraulici, le opere non presentano interferenze con le fasce di inondabilità né con le aree a rischio idraulico. Sotto l'aspetto geomorfologico si evidenzia un interessamento, in corrispondenza della rotatoria, con aree a rischio geomorfologico moderato, per le quali le norme di Piano demandano ai Comuni la definizione della disciplina specifica per dette aree.

Passando alla pianificazione provinciale, l'intervento oggetto del presente studio, risulta coerente con gli obiettivi e le azioni proposte dal **PTC**, nell'ambito del quale è previsto "*un nuovo collegamento stradale di rango nazionale (Nuova Aurelia), alternativo alla ex S.S. 1 Aurelia, con caratteristiche di tracciato e prestazionali tali da soddisfare la domanda di mobilità locale ed extra locale all'interno della conurbazione costiera".* Inoltre, il progetto rientra tra gli obiettivi sviluppati all'interno del Progetto Integrato PI2 *"Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese."*
In particolare, in riferimento al progetto della variante Aurelia, il piano evidenzia che *"il progetto risulta di notevole interesse pubblico poiché finalizzato non solo al decongestionamento del traffico veicolare e a favorire la diminuzione dell'inquinamento ambientale ed acustico, ma anche al miglioramento della rete infrastrutturale per la mobilità costiera".*

Relativamente agli aspetti urbanistici, le analisi svolte nell'ambito del **PUC di Savona** mostrano coerenza dell'intervento con l'ambito R18 in cui ricade parte della rotatoria. In riferimento a tale ambito le norme di conformità di piano sono orientate alla messa a sistema di vari interventi fra i quali *"la rifunzionalizzazione dei sistemi infrastrutturali di collegamento con il miglioramento delle comunicazioni, che gravitano sull'Aurelia, traguardando il suo futuro di grande asse integrato con l'Aurelia bis".* Anche in riferimento al Piano Regolatore Portuale di Savona, l'intervento è da ritenersi compatibile in quanto fra gli obiettivi specifici il piano prevede che: *"l'insediamento del porto turistico dovrà essere connesso direttamente alla SS Aurelia sul lato levante mediante svincolo e dovrà comprendere al proprio interno una viabilità di collegamento allo svincolo di ponente previsto nel subambito 5.*

In ultimo, in relazione alla pianificazione urbanistica del comune di Albissola Marina **(PUC Albissola Marina),** si evidenzia una generale compatibilità dell'intervento con le norme di piano soprattutto in considerazione della tipologia di tracciato prevalentemente in galleria. Si rileva una potenziale incoerenza solo limitatamente alle aree destinate ai consolidamenti all'aperto in quanto interferiscono, sebbene solo in fase realizzativa, con aree classificate Cr3 per le quali valgono le norme già richiamate del PTCP.

In conclusione, stante quanto evidenziato, si ritiene di poter affermare che l'intervento proposto appare privo di elementi potenzialmente conflittuali con le indicazioni dei piani sopra richiamati.

7.2 Coerenza con il sistema vincolistico

Dal punto di vista del sistema vincolistico ambientale vigente, l'opera non interferisce né con aree vincolate ai sensi del R.D. 3267/23, né con aree di rispetto dei corsi d'acqua tutelate ai sensi dell'art. 142 c.1 let. c), né con aree/beni di interesse storico-architettonico ed archeologico.

Si riscontrano invece alcune interferenze limitatamente alle parti di tracciato che verranno realizzate all'aperto in relazione ad alcune aree e beni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.. In particolare si rileva che l'area interessata dalla sede stradale dell'Aurelia, su cui ricade la rotatoria, è vincolata ai sensi dell'art. 136 del richiamato decreto (ex legge 1497/39) e che sulla stessa è presente anche il vincolo paesaggistico di tutela della fascia costiera, istituito ai sensi dell'art. 142 let.a). Per quanto riguarda le aree puntuali in cui verranno eseguiti i consolidamenti dall'alto delle gallerie, si evidenziano alcune interferenze con le seguenti aree vincolate:

- due aree boscate vincolate ai sensi della LR 4/99 e art. 142 c.1 let. g) del Dlgs 42/2004;
- un'area di notevole interesse pubblico (area Villa Ciappa) vincolata ai sensi dell'art.136 Dlgs 42/2004 con Dec. Del 19/11/1949.

In considerazione di tali interferenze, a corredo del presente studio è redatta la Relazione Paesaggistica prevista dall'art. 146 del Dlgs 42/2004 al fine di ottenere la relativa autorizzazione da parte degli Enti competenti.

In ultimo, rispetto alle aree naturali protette l'intervento si trova prossimo, senza comunque interferire, all'area denominata "*Santuario per i mammiferi marini"* e non interessa nessuna area della Rete Natura 2000.

Allegati grafici