REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE

Genova 10-12-2013

Prot. n. IN/2013/0094334

Class.fasc.

Allegati: -

SETTORE: Valutazione Impatto Ambientale

Dipartimento Ambiente
Affari Giuridici

OGGETTO: L.R. 38/98. D. Lgs 190/2002. Ottemperanza prescrizioni progetto di realizzazione nuovo collegamento tra Savona Letimbro e Albisola Superiore. Prop. ANAS SpA. Quesito.

- Con DGR n. 1224 del 10/10/2003 la Regione Liguria, nell'ambito del procedimento previsto dalla L. 443/2001 (cd. "*legge obiettivo*") e del relativo decreto attuativo D. Lgs. 190/2002 ha espresso le valutazioni di propria competenza sul progetto di "variante SS1 Aurelia nel tratto Savona/Letimbro – Albisola Superiore".La suddetta DGR, comprendente anche il parere n. 63/143 del CTR-Sezione per la VIA, ha concluso il procedimento di VIA regionale per l'opera in argomento. Nel parere erano riportate diverse prescrizioni, la cui attuazione era richiamata al primo punto del deliberato della DGR 1224/2003. Tali prescrizioni riguardavano sia la fase approvativa (integrazioni documentali, etc) sia quella attuativa dell'intervento (realizzazione di barriere acustiche, limitazione drastica emissioni sonore, etc.).
- In data 3/08/2007 il CIPE ha approvato il progetto ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 190/2002. Secondo quanto riportato nella stessa Delibera, tale approvazione è sostitutiva di ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. La delibera CIPE riportava, nell'allegato 1, una serie di prescrizioni cui era subordinata l'approvazione del progetto. Tra le prescrizioni dell'all. 1 non figurano le prescrizioni regionali contenute nella DGR 1224/2003.
- Per completezza di informazione è necessario sottolineare che, con nota n. 10625/53 la Regione Liguria aveva comunicato, a seguito dell'invio, da parte di ANAS, della documentazione integrativa, l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni contenute nella DGR 1224/2003.
- Attualmente il progetto in argomento è in corso di realizzazione.

Dipartimento Ambiente - Via D'Annunzio, 111 - Genova
Responsabile del procedimento: Ing. Roberto Boni
tel. 010/548 5285 e-mail roberto.boni@regione.liguria.it

- Dovendo procedere ai controlli in corso d'opera previsti dall'art. 14 c. 2 della L.R. 38/98 si rende necessario chiarire la cogenza delle prescrizioni impartite con la più volte citata DGR 1224/2003.

A parere dello scrivente Settore l'avvenuta ottemperanza stabilita dalla nota regionale n. 10625/53 non può che riferirsi alla sola fase progettuale-documentale, essendo intervenuta prima dell'inizio dei lavori. Resta pertanto ferma le necessità di ottemperare, da parte del soggetto proponente (ANAS) tutte le prescrizioni inerenti la fase realizzativa, il cui controllo ai sensi dell'art. 14 c. 2 della L.R. 38/987, è di competenza dell'ARPAL.

Si richiede un vostro parere sulla impostazione prospettata.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE
(Roberto Boni)

Dipartimento Ambiente - Via D'Annunzio, 111 - Genova
Responsabile del procedimento: Ing. Roberto Boni
tel. 010/548 5285 e-mail roberto.boni@regione.liguria.it

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001): VIABILITA' DI ACCESSO ALL'HUB PORTUALE DI SAVONA – INTERCONNESSIONE TRA I CASELLI DELLA A10 DI SAVONA E ALBISOLA E I PORTI DI SAVONA E VADO: VARIANTE ALLA SS1 AURELIA NEL TRATTO TRA SAVONA TORRENTE LETIMBRO ED ALBISOLA SUPERIORE

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative emanate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i. e visti in particolare

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "attuazione della legge n. 443/2001, per la realizzazione delle

infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni dall'articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l'altro – la scissione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle Infrastrutture e Ministero dei Trasporti;

VISTA la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), e visto in particolare l'articolo 1, comma 977, che – tra l'altro - per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001, e s.m.i., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che nell'allegato 1 include, sotto la voce "hub portuali", l'intervento relativo agli allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia";

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 2, nell'ambito degli allacciamenti plurimodali Genova - Savona - La Spezia, include la "variante S.S. Aurelia bis tra Savona/Torrente Letimbro e Albisola superiore";

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi della legge n. 296/2006, articolo 1, commi 511 e 512;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include, nell'allegato B4 relativo alle "opere da avviare entro il 2012", il progetto "SS1 Aurelia bis: viabilità d'accesso porti di Savona (Torrente Letimbro e Albisola Superiore)", per un costo complessivo di 246,96 milioni di euro;

VISTA la nota 26 luglio 2006, n. 324, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha chiesto l'iscrizione – all'od.g. della seduta di questo Comitato programmata per la giornata odierna – dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento "SS Aurelia bis (Letimbro e Albisola superiore) e della concessione di un contributo a valere sulle risorse della "legge obiettivo";

VISTA la nota 26 luglio 2007, n. 325, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso la relazione istruttoria concernente il **suddetto** progetto definitivo;

VISTA la nota 2 agosto 2007, n. 342, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso una versione aggiornata della relazione istruttoria, recante in particolare il nuovo quadro economico dell'opera aggiornato da ANAS S.p.A. in relazione alle disposizioni del decreto legislativo n. 163/2006;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002;

CONSIDERATO che il contratto di programma con l'ANAS 2007-2011, sul cui schema questo Comitato si è pronunziato con delibera 20 luglio 2007, n. 65, nel "piano degli investimenti", da realizzare nel periodo considerato, e più specificatamente nell'elenco degli interventi da realizzare a carico delle risorse della "legge obiettivo" include, per la Liguria, la variante in questione con il costo di 246.956.734 euro e con appaltabilità nel 2008;

CONSIDERATO che l'art. 1 della citata legge n. 443, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo *Comitato* all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

SU PROPOSTA del Ministero delle infrastrutture;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e, in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che l'intervento si configura, nel suo insieme, come un asse tangenziale alla città di Savona, sviluppandosi secondo un ideale confine cittadino e collegando la SP 29, alle porte di Savona, con la SP 334 in prossimità al promontorio del monte Castellano, che l'intervento stesso è classificabile nella categoria C1 (strade extraurbane secondarie) di cui al decreto dell'allora Ministero delle infrastrutture e trasporti in data 5 novembre 2001, ha una estesa complessiva di circa 5,5 Km ed è stato suddiviso in 3 lotti funzionali;
- che la realizzazione della variante alla SS 1 Aurelia ha la finalità di migliorare l'attuale sistema viario, con positive ricadute a livello socio-economico e di salute pubblica, posto che la variante stessa si caratterizza soprattutto per la possibilità di un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area e per la generazione di accessi in corrispondenza della zona portuale, decongestionando la viabilità costiera dai flussi d'attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale;
- che l'ANAS S.p.A., nella qualità di soggetto aggiudicatore ha trasmesso, con nota 18 giugno 2003, DPP/Seg n. 01682, il progetto definitivo – approvato dal proprio Consiglio di amministrazione con delibera 5 giugno 2003, n. 77 – per la sua approvazione e relativa richiesta di assegnazione di risorse finanziarie al Ministero delle Infrastrutture e lo ha trasmesso, corredato dallo studio di impatto ambientale, anche al Ministero per i beni e le attività culturali, alle Soprintendenze competenti, alla Regione Liguria nonché ai soggetti gestori delle interferenze;
- che ai sensi dell'art. 4, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002 è stata data comunicazione agli interessati dell'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza, mediante pubblicazione sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" ed il "Secolo XIX" e deposito del progetto presso la Regione Liguria – Ufficio VIA – Dipartimento pianificazione territoriale paesistica ed ambientale;
- che la Regione Liguria, con delibera di Giunta 10 ottobre 2003, n. 1224, ha espresso una valutazione positiva sul progetto in argomento, tenendo conto delle prescrizioni alle quali il soggetto aggiudicatore dovrà attenersi nella fase di redazione del progetto esecutivo e inclusive di quelle formulate dal Comitato tecnico regionale per il territorio – Sezione per la valutazione di impatto ambientale;
- che la ANAS S.p.A., con nota 24 marzo 2004, DPP/Seg n. 01540, ha trasmesso ad ulteriori Enti interferiti copia degli elaborati progettuali dell'opera, al fine di segnalare eventuali interferenze con il sedime dell'infrastruttura non rilevate in progetto;
- che in data 31 marzo 2004 si è tenuta la Conferenza dei Servizi, indetta dall'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- che il Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici del Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 1 luglio 2005, n. 08.407/8321, ha espresso parere favorevole al progetto, subordinato al recepimento di prescrizioni;
- che la Regione Liguria con nota 17 gennaio 1005, n. 10625/53, ha comunicato che a seguito dell'invio – da parte dell'ANAS – della documentazione integrativa per l'adempimento delle prescrizioni con la menzionata delibera di Giunta, relativamente agli aspetti riguardanti la compatibilità ambientale, il settore di "valutazione di impatto ambientale" della stessa Regione ha valutato come ottemperate tutte le prescrizioni espresse;
- che il Ministero delle infrastrutture propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo in apposito documento, le motivazioni in caso di mancato recepimento di richieste avanzate in fase istruttoria;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in ANAS S.p.A.;
- che la modalità di realizzazione dell'opera è l'appalto integrato;
- che il tempo utile per la realizzazione dell'opera è stimato in 1500 giorni, comprensivo di 150 giorni per la redazione del progetto esecutivo e di 120 giorni per andamento stagionale sfavorevole;
- che all'intervento "viabilità di accesso all'hub portuale di Savona – interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado" è assegnato il CUP F9B01000370001;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo dell'intervento – indicato nella versione originaria della relazione istruttoria in euro 246.956.734,33 e corrispondente a quello riportato nel menzionato Contratto di programma con l'ANAS – è stato successivamente aggiornato in relazione ai contenuti del decreto legislativo n. 163/2006 e viene quantificato (al netto dell'IVA, riportata solo per memoria) in euro 239.413.750,98, dei quali euro 172.835.579 per lavori a base di appalto e euro 66.578.171,32 per "somme a disposizione della stazione appaltante";
- che il Ministero istruttore, sulla scorta di precisazioni fornite dal soggetto aggiudicatore, ha comunicato il costo dell'eventuale realizzazione di opere di presidio del tunnel ferroviario di cui alla relazione istruttoria verrebbe compensato dalle economie derivanti dalla prescritta eliminazione di uno svincolo;
- che il piano economico-finanziario sintetico, inviato a corredo della versione originaria della relazione, non evidenzia un "potenziale ritorno economico derivante dalla gestione", trattandosi di strada statale per la quale non è prevista l'applicazione di tariffe;
- che la copertura del costo dell'opera viene individuata a carico dei contributi di cui all'art. 1, comma 977, della legge n. 29/2006;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli art. 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture – anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo "Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona – interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado: variante alla SS1 Aurelia nel tratto tra Savona torrente Letimbro ed Albisola superiore".
Si è quindi perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione interessata sulla localizzazione dell'opera.
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.3 L'importo di euro 239.413.750,98 – pari al costo aggiornato dell'opera come specificato nella "presa d'atto" – costituisce il "limite di spesa" dell'intervento;

1.4 E' approvato, altresì, il Piano di risoluzione delle interferenze proposto dal Ministero delle infrastrutture e riportato negli elaborati progettuali S1 00 A10B-A11B e A12B.

2 *Concessione contributo*

Per la realizzazione dell'opera è concesso un contributo di euro 23.427.116, dei quali:

- Euro 5.908.372 a valere sul contributo quindicennale previsto dall'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006 con decorrenza 2007;
- Euro 13.583.614 sul contributo quindicennale previsto da detta norma con decorrenza 2008;
- Euro 3.219.578 sul contributo quindicennale previsto dalla richiamata disposizione con decorrenza 2009;

Il predetto contributo complessivo – suscettibile di sviluppare, al tasso di interesse attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume di investimenti di euro 239.413.750, 98 – è stato quantificato includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari.

3 *Clausole finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

3.2 Il predetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

3.5 Ai sensi della delibera 29 settembre 2004 n. 24 il CUP relativo a ciascuna opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 3 agosto 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio Gobbo

IL PRESIDENTE
Romano Prodi

ALLEGATO 1

PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Prescrizioni da recepire in fase di progettazione esecutiva

Prescrizioni di carattere tecnico progettuale

In fase di redazione del progetto esecutivo si dovranno recepire le seguenti prescrizioni:

- per quanto riguarda l'attraversamento superiore della galleria ferroviaria "Monte Pesasco", in corrispondenza del km 35+052, della linea Genova-Ventimiglia (progressiva 3+866,45 di progetto):
  - va effettuata una verifica di stabilità (con il metodo F.E.M.) del rivestimento della galleria ferroviaria nella sezione di interferenza con la viabilità stradale sovrastante. Tale verifica andrà condotta ante operam e post operam, tenendo conto delle nuove sollecitazioni dinamiche indotte dal traffico stradale nei confronti dell'ammasso roccioso interposto tra i due manufatti (pari a circa 5 m). Solo a seguito di detta verifica si potranno evidenziare necessità di opere di presidio del tunnel ferroviario;
  - si dovrà attivare un adeguato monitoraggio a carico della galleria ferroviaria durante tutta la fase di escavazione del tunnel stradale;
  - prima dell'inizio dei lavori, è necessario un contraddittorio circa lo stato conservativo del rivestimento della galleria ferroviaria corredato di relativo servizio fotografico.
- In merito al viadotto "La Rusca" che sovrappassa la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, in corrispondenza del km 37+800, e Savona Torino, il progetto esecutivo dovrà contenere un dettagliato programma dei lavori interferenti con la circolazione ferroviaria, che dovrà essere redatto sulla base delle disponibilità che verranno indicate da RFI.
- Dovranno essere precisate le interferenze (dimensionali e tipologiche) della nuova infrastruttura viaria con le gallerie ferroviarie della sede dimessa nonché di quelle relative agli svincoli in sponda destra del torrente Letimbro.

Prescrizioni di carattere archeologico, architettonico e paesaggistico

In fase di redazione del progetto esecutivo si dovranno recepire le seguenti prescrizioni:

- dovrà essere eliminato lo svincolo "Punta Margonara" (poco distante dallo svincolo "Miramare"), che si sviluppa a ridosso della linea di costa e la cui realizzazione comporterebbe un'ulteriore compromissione della collinosa fascia verde retro stante che, seppur in parte degradata, è ancora paesaggisticamente recuperabile;
- dovranno essere eseguite ricognizioni archeologiche preventive con indagine diretta sul territorio oggetto d'interventi, compresa una fascia di rispetto da determinarsi con particolare attenzione alle aree maggiormente indiziate dai dati desunti dalla toponomastica, geomorfologia e cartografia storica e comprese le aree destinate a deposito degli inerti di risulta dallo scavo delle gallerie e delle numerose opere accessorie;

- dovranno essere eseguite prospezioni geomorfologiche non distruttive con impiego combinato dei metodi magnetometrico, geo-elettrico e georadar sui tracciati in aperto, eventualmente da integrarsi con analisi micromorfologiche e datazioni radiometriche;
- dovranno essere eseguite verifiche di controllo mediante sondaggi e saggi di scavo stratigrafico a seconda che le risultanze derivanti dalle indagini sopra dettagliate abbiano restituito tracce di strutture o stratigrafie archeologiche oppure risultino particolarmente indiziate come aree di possibile reperimento delle stesse;
- dovranno essere fornite specifiche su sistemazioni a verde e materiali di finitura da utilizzare per tutti gli svincoli, gli innesti delle gallerie naturali e artificiali, il ponte sul Sansobbia e sul Rio Termine;
- dovranno essere realizzati fotomontaggi lungo il tracciato fuori terra con punti di vista ad altezza uomo o lievemente rialzati (ad integrazione di quelli già proposti nel definitivo, realizzati su foto aeree);
- dovranno essere fornite specifiche su strada di sponda destra del Sansobbia, prevista come connessione dello svincolo "Sansobbia" con la viabilità ordinaria (larghezza, quote e distanze dall'alveo);
- le opere di sistemazione a verde dovranno essere eseguite contestualmente all'avanzamento delle opere infrastrutturali;
- dovranno essere realizzate delle opere di riqualificazione dell'ambiente fluviale con particolare riferimento agli interventi sul Sansobbia che comporteranno significative modifiche dell'alveo e di sponda destra;
- le eventuali connessioni tra l'Aurelia bis e la viabilità ordinaria nei comuni di Albissola Marina e Albissola Superiore non dovranno interferire in alcun modo con gli edifici vincolati ed i terreni oggetto di vincolo indiretto presenti nella zona, quali Villa Gavotti con parco e Villa Faraggiana con i terreni circostanti;
- dovrà essere verificata la necessità di un monitoraggio dell'edificio dell'ex INAIP e del complesso conventuale del S. Giacomo soprastante lo svincolo di Miramare e dell'annesso tracciato in galleria durante l'esecuzione delle opere.

Prescrizioni da recepire in fase di esecuzione dell'opera

- in fase di esecuzione delle opere, tutti i movimenti di terra relativi al tracciato (svincoli, viadotti, gallerie) e l'istallazione dei cantieri operativi e di servizio siano comunque seguiti e controllati in ogni fase da personale archeologico qualificato, secondo le indicazioni che saranno impartite dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria, che si riserva la direzione scientifica delle indagini.

SCHEMA N..... 148086
DEL PROT. GEN. ANNO 2003

N. 1224
IN DATA 10/10/2003

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Direzione Centrale Presidenza e Coordinamento dell'Azione Regionale
Affari Giunta - Servizio

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE : N 2498 del 10/10/2003.

OGGETTO : Legge 443/2001. Variante SS1 Aurelia tratto Savona/Torrente Letimbro - Albisola Superiore. Access all'Hub portuale di Savona. Progetto definitivo. Espressione valutazioni ai sensi del DLGS n. 190/2002.

CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

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

PRESENTI	ASSENTI	I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI		VOTI ESPRESSI		
				FAVOR.	ASTEN.	CONTR.
X		Sandro Biasotti	- Presidente	X		
X		Vincenzo Gianni Plinio	- Vice Presidente	X		
	X	Nicola Abbundo	- Assessore			
X		Vittorio Adolfo	- Assessore	X		
	X	Giacomo Gatti	- Assessore			
X		Piero Gilardino	- Assessore	X		
	X	Roberto Levaggi	- Assessore			
X		Luigi Morgillo	- Assessore	X		
X		Renata Oliveri	- Assessore	X		
	X	Franco Orsi	- Assessore			
6	4			6		

RELATORE alla Giunta Vittorio Adolfo e con l'assistenza del Segretario Generale e del Dott. Mario Martinero, che ha svolto le funzioni di SEGRETARIO

LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 3 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Data - IL SEGRETARIO
10/10/2003 (Dott. Mario Martinero)

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

RISULTANZE DELL'ESAME

AUTENTICAZIONE COPIE AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

CODICE PRATICA :
ss1def

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N. 148086
DEL PROT. GEN. ANNO.....2003

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

OGGETTO : Legge 443/2001. Variante SS1 Aurelia tratto Savona/Torrente Letimbro - Albisola Superiore. Accesso all'Hub portuale di Savona. Progetto definitivo. Espressione valutazioni ai sensi del DLGS n. 190/2002.

DELIBERAZIONE	**N.** 1224 del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA	IN DATA 10/10/03

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI:

- la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture e di insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- la deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001 con la quale è stato approvato ai sensi dell'articolo 1, comma 1 delle legge suddetta, il 1° programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;
- il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 di attuazione della suddetta legge 443/2001;

CONSIDERATO che l'articolo 4, comma 3 del decreto legislativo citato dispone che il progetto definitivo delle infrastrutture sia rimesso a cura del soggetto aggiudicatore delle stesse, alle Regioni e a ciascuna delle amministrazioni competenti per l'espressione di valutazioni circa lo stesso progetto definitivo, valutazioni che sono acquisite dal Ministero a mezzo di apposita Conferenza di Servizi convocata non prima di trenta giorni dal ricevimento del progetto da parte dei soggetti interessati;

PREMESSO CHE:

- è stato trasmesso, nel rispetto dei termini previsti dalla normativa di riferimento, da parte di ANAS S.p.a, il progetto definitivo denominato "Viabilità di accesso all'HUB portuale di Savona interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola ed i porti di Savona e Vado", redatto dalla Società Bonifica s.p.a, su incarico della Provincia di Savona;
- a seguito di meri errori formali l'avviso sulla stampa previsto dalla legge 241/1990 e successive modificazioni e integrazioni è stato ripubblicato in data 17 settembre 2003 e che pertanto i termini per

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Anna Maria Fortunato) 7/10/03

Data - IL SEGRETARIO
~~(Dott. Franco Rizzo)~~ 10/10/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

CODICE PRATICA
ss1def

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

la presentazione da parte dei soggetti interessati di eventuali osservazioni si concluderanno in data 31 ottobre 2003:

- le opere oggetto di tale progetto sono inserite, ai sensi della legge Obiettivo, nel programma di interventi di cui alla Delibera Cipe 21/12/2001 e rientrano tra le infrastrutture previste nell'Intesa Generale Quadro del 6/3/2002 intervenuta fra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Liguria;

- con riferimento al punto 3 della suddetta Intesa - HUB PORTUALI ed INTERPORTUALI ambito Savona - laddove si cita la "Variante alla SS 1 Aurelia Bis nella tratta Albisola Superiore - Savona", la stessa è da intendersi come "Nuova viabilità di accesso all'Hub portuale di Savona –Vado, quale connessione tra i caselli autostradali di Savona ed Albisola."

RILEVATO che il Servizio Infrastrutture e Porti del Dipartimento Infrastrutture e Protezione ha attivato la fase istruttuttoria finalizzata all'espressione delle valutazioni di cui al citato articolo 4, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, coinvolgendo sia le Strutture regionali che gli Enti locali competenti all'espressione di tali valutazioni;

DATO ATTO che l'esito di tale fase istruttoria si riassume in un parere favorevole all'opera nel suo complesso pur con le prescrizioni e gli adeguamenti risultanti dalle allegate relazioni e pareri;

RITENUTO pertanto di esprimere una valutazione positiva sul progetto in argomento, tenendo conto delle prescrizioni e degli adeguamenti dettagliatamente evidenziati nelle allegate relazioni e pareri alle quali il soggetto aggiudicatore dovrà attenersi nella fase di redazione del progetto esecutivo e prevedendo, in caso di formulazione di osservazioni entro il già citato termine del 31 ottobre 2003, un supplemento di istruttoria e l'inoltro delle risultanze della stessa al CIPE ai fini di cui all'articolo 17 del citato decreto legislativo n. 190/2002;

SU PROPOSTA dell'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti, Opere Pubbliche, Porti e Protezione Civile

DELIBERA

- Di esprimere, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del citato D.Lgs. n. 190/2002, una valutazione positiva del progetto in argomento, tenendo conto, peraltro, delle prescrizioni dettagliatamente evidenziate nella ridetta relazione del responsabile del procedimento e negli allegati pareri alle quali il soggetto aggiudicatore deve attenersi nella fase di redazione del progetto esecutivo, fatte salve

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Anna Maria Fortunato) 7/10/03

Data - IL SEGRETARIO
~~(Dott. Franco Rizzo)~~ 10/10/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

CODICE PRATICA
ss1def

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

eventuali integrazioni istruttorie conseguenti ad osservazioni presentate entro e non oltre il termine del 31 ottobre 2003;

- Di dare mandato al Servizio Infrastrutture e Porti di trasmettere il presente provvedimento al Ministero per le Infrastrutture e al Ministero per l'Ambiente al fine di consentire l'utile prosecuzione dell'iter approvativo dello stesso progetto, nonché agli Enti locali interessati ed al soggetto aggiudicatore.

FINE TESTO

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

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.Ing. Luisito Merli)

8-10-03

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Anna Maria Fortunato) 7/10/03

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Franco Rizzo) 10/10/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

P. C. C.

DISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

CODICE PRATICA

ss1def

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N. 148086
DEL PROT. GEN. ANNO 2003

N. 1224
IN DATA : 2011063

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

OGGETTO : Legge 443/2001. Variante SS1 Aurelia tratto Savona/Torrente Letimbro - Albisola Superiore. Accesso all'Hub portuale di Savona. Progetto definitivo. Espressione valutazioni ai sensi del DLGS n. 190/2002.

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

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 34

FINE TESTO

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Anna Maria Fortunato) 7/10/03

ALLEGATO ALL'ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P. ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

CODICE PRATICA : ss1def

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

REGIONE LIGURIA
DIPARTIMENTO TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E PROTEZIONE CIVILE
Servizio Infrastrutture e Porti

Oggetto: Legge n° 443/01 "Legge Obiettivo"
Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona
Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado

PROGETTO DEFINITIVO sui lavori di costruzione della Variante alla S.S.1 Aurelia nel tratto tra Savona / Torrente Letimbro e Albisola Superiore

Responsabile del Procedimento: Arch. Annamaria Fortunato

PARTE PRIMA

Inquadramento giuridico – amministrativo

A seguito dell'Intesa Generale Quadro del 06/03/2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Regione Liguria, il progetto definitivo **dei lavori di costruzione della Variante alla SS1 Aurelia (Aurelia bis) nel tratto tra Savona / Torrente Letimbro e Albisola Superiore** e il progetto preliminare dei lavori di costruzione della Variante alla SS1 Aurelia (Aurelia bis) nel tratto tra Savona/Torrente Letimbro – casello autostradale di Savona costituiscono, conformemente alla " Legge Obiettivo – Delibera CIPE 21/12/2001, 1° Programma opere strategiche a livello nazionale", la viabilità di accesso all'HUB portuale di Savona interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARTE SECONDA

Inquadramento territoriale

- *I VINCOLI TERRITORIALI, URBANISTICI E AMBIENTALI DELL'AREA DI INTERVENTO*

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Il PTCP, registra lo stato attuale del territorio ed in relazione a questo ed alle modificazioni ammissibili individua le compatibilità paesistico – ambientali degli interventi formulando indicazioni e prescrizioni articolate ai livelli territoriale e locale, riferite distintamente agli assetti insediativo, geomorfologico e vegetazionale.
I tratti in galleria, per la mancanza d'implicazioni in superficie, non creano problemi di incompatibilità con le indicazioni normative provenienti dall'assetto insediativo del P.T.C.P. e in particolar modo è salvaguardato il regime di mantenimento (MA) attribuito dal piano.
In relazione a tale quadro pianificatorio l'opera prevista appare non solo compatibile, ma coerente con l'obiettivo della disciplina del PTCP che è quello di conseguire livelli di migliore qualità ambientale e funzionale dell'insediamento, rendendone possibili quelle radicali trasformazioni che si ritengono a tal fine necessarie.

- *LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE*

Per quanto concerne il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e il Piano Urbanistico Comunale di Savona compaiono chiari riferimenti alla necessità di realizzare una Variante all'Aurelia, e soprattutto il PUC fa propria l'idea della Variante Aurelia.

Il presente progetto definitivo di costruzione della Variante alla S.S.1 Aurelia nel tratto tra Savona / Torrente Letimbro e Albisola Superiore appare coerente con il sistema degli interventi capaci di produrre un effetto diretto sulla viabilità esistente di accesso al bacino portuale di Savona ed è in grado di costituire un vero e proprio asse di interconnessione tra i caselli autostradali ed i bacini portuali.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARTE TERZA

Il ruolo e gli obiettivi del progetto della variante alla SS1 Aurelia nel tratto Savona – Albisola Superiore

La variante si configura, nel suo insieme, come un'asse tangenziale alla città di Savona, e si sviluppa secondo un ideale confine cittadino collegando la SP 29 alle porte di Savona con la SP 334 in prossimità al promontorio del monte Castellaro.

Lo sviluppo complessivo è di circa 5,5 km ed è stato suddiviso in 3 lotti funzionali:

- ✓ Lotto 1 : Dallo svincolo Letimbro allo svincolo Miramare (prog. 0+000 – 1+760);
- ✓ Lotto 2 : Dallo svincolo Miramare allo svincolo Punta Margonara (prog. 1+760 – 2+777);
- ✓ Lotto 3 : Dallo svincolo Punta Margonara allo svincolo Monte Castellaro (prog. 2+777 – 5+691)

Lo scenario che verrebbe ad instaurarsi a seguito della realizzazione della Variante alla SS1 Aurelia presenta notevoli benefici in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario con conseguenti ricadute positive a livello socio - economico e di salute pubblica, in quanto, rispetto alla situazione attuale, la Variante si caratterizza principalmente per la possibilità di un valido percorso alternativo d'attraversamento dell'area e per la generazione di accessi in corrispondenza della zona portuale.

La Variante viene pertanto ad assolvere la funzione di raccolta e distribuzione dei traffici provenienti / diretti dalle aree a più intensa urbanizzazione, decongestionando la viabilità costiera dai flussi d'attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale.

In tale ottica la Variante assolverà diversi compiti:

- ✓ Specializzare la rete infrastrutturale, consentendo il riconoscimento di una gerarchia funzionale: viabilità primaria, di scorrimento, interquartierale e locale;
- ✓ Separare le correnti di traffico d'attraversamento dell'area urbana centrale da quelli prettamente locali;
- ✓ Realizzare un asse, alternativo alla SS1 Aurelia, in grado di raccogliere e distribuire gli spostamenti provenienti e diretti dalle aree a più intensa urbanizzazione, restituendo alla sola funzione urbana l'attuale Aurelia;
- ✓ Recuperare il beneficio ambientale con una riduzione degli inquinanti e una conseguente migliore vivibilità dei luoghi.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Bertonato)

Il tracciato del progetto definitivo

Il tracciato ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci in prossimità del Torrente Letimbro a nord dell'autostrada (Svincolo Letimbro), e termina in corrispondenza dell'intersezione a raso con la SP334, nel territorio di Albisola Superiore.

Lo sviluppo del tracciato prevede dapprima l'attraversamento del torrente Letimbro, successivamente piega verso la costa sottopassando in galleria l'autostrada, per riemergere in corrispondenza allo svincolo Miramare di collegamento al Lungomare Matteotti.
La tratta seguente è caratterizzata da una galleria sostanzialmente parallela al Lungomare Matteotti, fino allo svincolo "Punta Margonara" dove il tracciato riemerge per un breve tratto, per poi piegare verso l'entroterra con uno sviluppo in galleria che sottopassa nuovamente l'autostrada volgendo in direzione del Torrente Sansobbia a Nord di Albisola Superiore.
Prima di raggiungere il Torrente Sansobbia il tracciato presenta una tratta in viadotto, e in corrispondenza dello svincolo omonimo il tracciato confluisce in due rotatorie di connessione, una per ogni argine del fiume, per la viabilità sub urbana ed urbana, connesse tra loro attraverso un ponte recante una sezione a 4 corsie.
Infine il tracciato attraversa in galleria il promontorio del Monte Castellaro per collegarsi alla SP334 nel territorio di Albisola Superiore.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Standard progettuali

La definizione degli standard progettuali della variante alla SS1 Aurelia nel tratto Savona / Torrente Letimbro – Albisola Superiore si è svolta secondo il riferimento normativo al DM Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001, nonostante la definizione del progetto si sia svolta in una fase di "transizione" del riferimento normativo quando erano ancora in vigore le norme del 1980.

Caratteristiche geometriche e sezioni tipo

La sezione tipo prevista per la nuova infrastruttura è classificata come categoria C1 (strade extraurbane secondarie) secondo il riferimento normativo al DM Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001, con l'intervallo di velocità di progetto pari a 60 - 100 km/h, piattaforma di larghezza 10,50 metri costituita da carreggiata unica bidirezionale a due corsie da 3,75 metri ciascuna e banchine da 1,50 metri. Queste dimensioni vengono mantenute costanti anche per la sezione in galleria naturale, in linea con i criteri indicati nelle norme.

Per quanto riguarda le caratteristiche plano-altimetriche, in fase di progettazione definitiva, il tracciato della strada è stato ottimizzato per migliorare sia le prestazioni sia l'inserimento ambientale. In particolare queste ottimizzazioni si sono orientate verso una soluzione che conferisse fluidità al tracciato, con particolare attenzione alla visibilità dello stesso, alla percezione dei punti di svincolo ed alla funzionalità complessiva.

Il tracciato si articola infatti planimetricamente in una serie di rettifili raccordati da curve circolari di raggio compreso tra 270 e 800 metri, con interposte clotoidi di ampio parametro.

Il profilo longitudinale è costituito da livellette con pendenza media inferiore al 3% e i raccordi altimetrici sono nei limiti delle Norme; ne consegue pertanto che la linea d'asse si presenta scorrevole, con velocità media di base di circa 80 km/h con la tipologia prevalente in galleria.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Daliasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Intersezioni, svincoli ed ottimizzazioni del progetto preliminare

In fase di Progettazione Definitiva oltre alle migliorie prodotte all'asse principale conseguenti ad un attento studio del coordinamento plano-altimetrico sono state operate alcune ottimizzazioni puntuali, ritenute opportune, ovvero richieste in Conferenza dei Servizi.
In particolare le zone interessate da tali interventi migliorativi sono:

- Svincolo "Torrente Letimbro";
- Svincolo "Punta Margonara";
- Svincolo "Sansobbia";
- Svincolo di collegamento alla SP334;

Inoltre è stata effettuata una deviazione dell'asse principale al fine di aggirare la zona industriale dismessa in località Grana.

Svincolo "Torrente Letimbro"

La Variante ha origine in corrispondenza alla SP29, a nord del tracciato autostradale, dove si collega alla viabilità esistente tramite lo svincolo, realizzando così il raccordo della Variante con la SS29 alle porte di Savona.
La sua conformazione topologica prevede la realizzazione di un sistema di rampe che si collegano alla SP29 attraverso delle rotatorie, che producono un inserimento di basso impatto e al contempo possono essere oggetto d'interventi d'arredo urbano.
Oltre a realizzare il collegamento alla viabilità esistente, lo svincolo è stato progettato considerando il prolungamento in direzione Ponente e nell'ambito della progettazione definitiva si è operata una revisione sostanziale della geometria di svincolo centrando una serie di obiettivi quali:

- migliorare la funzionalità del collegamento;
- ridurre l'intrusione visiva e migliorare l'inserimento nel contesto urbano;
- ottimizzazione sotto il punto di vista dell'ingombro, in quanto il ponte di attraversamento del Torrente Letimbro in fase di preliminare aveva una larghezza di 25m circa, mentre la scelta di una configurazione a mezzo quadrifoglio ha consentito di ridurre tale valore a 18m.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Svincolo "Miramare" e "Punta Margonara"

Consente la connessione tra l'Aurelia bis ed il lungomare di Savona, compreso tra Miramare e Punta Margonara, ed è realizzata attraverso una soluzione che suddivide su due svincoli semidirezionali le funzioni di collegamento tra la Variante e le diverse aree urbane.
Rispetto alla configurazione preliminare lo svincolo è stato oggetto di una sostanziale modifica, in quanto si è scelto di dare precedenza al collegamento alla variante, in modo da identificarlo come naturale proseguimento dell'Aurelia, realizzando il collegamento in asse a questa.
E' stato così possibile risolvere due problematiche presenti nel preliminare:

- l'interferenza della rampa di collegamento Aurelia – Variante con la galleria ferroviaria destinata al servizio minitram;
- l'irregolarità altimetrica della rampa stessa.

Svincolo "Sansobbia"

In quest'area la Variante Aurelia si collega al sistema di accesso alla Albisole in prossimità dello svincolo autostradale.
In fase di progettazione definitiva è stata studiata una soluzione tale da produrre un inserimento assolutamente compatibile con la realtà urbana in cui si colloca, attraverso due rotatorie di connessione, una per ogni argine del Torrente Sansobbia, per la viabilità sub urbana ed urbana, connesse tra loro attraverso un ponte recante una sezione a 4 corsie.
Nel complesso lo svincolo è in grado di svolgere le seguenti funzioni:

- Realizza il collegamento tra la viabilità urbana con la Variante alle porte di Albisola;
- Identifica chiaramente il passaggio tra la viabilità urbana e quella suburbana costituita dalla variante;
- Costituisce un limite di riferimento del comune di Albisola per il quale si configura come una zona d'ingresso al centro abitato.

Svincolo di collegamento alla SP334

Realizza il collegamento della Variante alla statale SP334 a ridosso del promontorio del monte Castellaro, e la sua funzione principale è quella di deviare il traffico d'attraversamento proveniente/diretto dalla SS334 sulla Variante.
La progettazione definitiva risolve il collegamento con una rotatoria adatta per i seguenti motivi:
Gestisce elevati volumi di traffico con elevati standard di sicurezza;

Identifica una variazione tipologica dell'infrastruttura e può individuare l'ingresso in area urbana del comune di Albisola.

Viadotti

Le opere in oggetto consistono in tre viadotti ed un ponte, elencati in ordine progressivo:

- Viadotto "La Rusca" dal km 0+029.00 al km 0+212.00;
- Ponte "Rio Termine" dal km 2+791.00 al km 2+811.00;
- Viadotto "Grana" dal km 4+430.00 al km 4+595.00;
- Viadotto "Sansobbia" dal km 4+905.70 al km 5+021.30;

Per il viadotto Sansobbia si tratta di un intervento strutturale d'ampliamento dell'opera esistente a servizio della viabilità locale, mentre per le altre opere si tratta di nuove realizzazioni.

Il ponte "Rio Termine" ed il viadotto "Sansobbia" risultano costituiti da campate semplicemente appoggiate, composte da travi prefabbricate in c.a.p. con la tipica sezione a cassoncino, mentre per quanto riguarda i viadotti "La Rusca" e "Grana" la tipologia strutturale consiste in un impalcato continuo per tutta la lunghezza del manufatto.
Questa scelta permette di limitare l'altezza degli impalcati, rendendoli più snelli e di eliminare il maggior numero possibile di giunti strutturali intermedi; ciò si traduce in un indubbio vantaggio sia per l'estetica dell'opera che per il comfort dell'utente che, infine, per i minori costi di manutenzione.
Le strutture di sostegno degli impalcati sono costituite da spalle piene e da pile a mensola fondate su pali.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Gallerie

Il tracciato dell'asta principale si sviluppa per la maggior parte in galleria (61%), infatti il progetto ne prevede 8 per uno sviluppo complessivo di 2800 metri:

- Galleria naturale Cappuccini (1150m);
- Galleria naturale S. Paolo (1017m);
- Galleria naturale Basci (1546m);
- Galleria naturale Grana (175m);
- Galleria naturale Castellaro (405m);
- Galleria artificiale intermedia Scotti (80m);

sono previste inoltre due brevi gallerie naturali di svincolo in corrispondenza dello svincolo di Punta Margonara.

Gallerie naturali

Per la sezione in galleria naturale, in linea con i criteri indicati nelle norme, è prevista una sezione che mantiene una larghezza complessiva pari a quella in sede naturale (10,50m), comprendente marciapiedi rialzati laterali.
Gli imbocchi delle gallerie naturali presentano una struttura artificiale a "becco di flauto", ritenuta idonea ai fini paesaggistico – architettonici.

Nell'eventualità si renda necessaria ventilare le gallerie, i ventilatori, di tipo longitudinale saranno alloggiati in calotta ove sono previsti anche i corpi illuminanti. Sono altresì previste nicchie di ricovero per alloggiare le apparecchiature per chiamate o interventi d'emergenza. Il sistema è completato dalle opere di drenaggio.

AFFARI GIUNTA

P....., C ..... C .....
DISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Aspetti trasportistici

Scenario di riferimento

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale che caratterizza il territorio, s'individuano alcune strade d'importante comunicazione:

- SP n° 29 del Colle di Cadibona, che si dirama in corrispondenza dello svincolo Letimbro, e svolge funzione di collegamento con l'entroterra savonese in direzione Val Bormida;
- SP n° 334 del Sassello, che si dirama in corrispondenza dello svincolo omonimo, in località Albisola Superiore e svolge funzione di collegamento con l'entroterra savonese in direzione Sassello;
- SP n° 1 Aurelia, con andamento parallelo alla costa e svolge funzione di collegamento est-ovest;

Dati del traffico stradale

Dal rilevamento di traffico effettuato dalla Regione Liguria del febbraio 1999 sulla SP n° 29, SP n° 334 e sulla SP n° 1 si evince quanto segue:

Strada	Località	Progressiva	TGM $_{primavera}$	TGM $_{estate}$	TGM $_{autunno}$	TGM $_{annuo}$
SP 29	Quiliano	Km. 142+000	7.638	5.214	3.603	5.485
SP 334	Stella S. Giovanni	Km. 9+950	3.000	4.086	1.527	2.871
SP1	Vado Ligure	Km. 578+580	26.320	25.011	12.121	21.151
SP1	Savona	Km. 570+820	31.738	31.696	15.736	26.390
SP1	Celle Ligure	Km. 563+100	13.108	12.495	6.028	10.544

Esaminando i dati forniti dal rilevamento di traffico effettuato dalla Regione Liguria e dalle valutazioni effettuate dal progettista risulta come la SP1 Aurelia presenti una situazione di congestione prevalentemente nel tratto d'attraversamento del centro urbano di Savona e Albissola Marina e la Variante alla SP1 Aurelia nel tratto Savona – Albisola Superiore s'inserisce quindi in un ampio contesto prodotto dalla necessità di dover adeguare l'intero sistema dei trasporti della Liguria.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Infatti i centri urbani di Savona e Albissola Marina appartengono all'insieme dei Comuni liguri attraversati dall'Aurelia che, per dimensioni economiche – sociali acquisite nel corso degli anni, realizzano una concentrazione di attività che si riflettono in domanda di trasporto, ovvero nella necessità di effettuare spostamenti per partecipare alle attività stesse.

Nel caso particolare del Comune di Savona la situazione risulta particolarmente aggravata dalla contemporanea presenza di un impianto portuale turistico e di uno industriale, in fase di potenziamento, collocati in posizione baricentrica tra Savona e Albissola, e raggiungibili entrambi dall'Aurelia, la quale costituisce già la viabilità del lungomare con annesse tutte le interferenze prodotte dagli impianti balneari.

Inoltre il casello autostradale di Albissola è a tutti gli effetti il casello a servizio della città e del porto di Savona per il traffico proveniente da levante, il quale si scarica sul tratto di Aurelia dell'abitato di Albissola Marina, producendo di sovente la paralisi della stessa, e di conseguenza anche della rete stradale, sia in corrispondenza dei centri urbani, che agli ingressi; le dimensioni del fenomeno sono tali da rendere l'offerta di trasporto di tutta questa zona incapace di soddisfare la relativa domanda con gli opportuni livelli di servizio, producendo esternalità che si manifestano principalmente sotto forma d'inquinamento acustico ed atmosferico, al punto che spesso si producono valori dannosi per la salute.

Lo scenario che verrebbe ad instaurarsi a seguito della Variante alla SS1 presenta notevoli benefici, in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario e di conseguenti ricadute positive a livello socio – economico nonché di salute pubblica, con la possibilità di un valido percorso alternativo d'attraversamento dell'area e per la generazione di accessi in corrispondenza alla zona portuale.

La Variante verrebbe pertanto ad assolvere alle funzioni di raccolta e/o distribuzione dei traffici provenienti/diretti dalle aree a più intensa urbanizzazione, decongestionando la viabilità costiera dai flussi d'attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale.

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....

L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

Opere d'arte minori

Le opere d'arte minori sono comprese nei tre svincoli Miramare, Punta Margonara e Sansobbia.

Per quanto riguarda lo svincolo Miramare è previsto un sottovia dello sviluppo di 50 metri con la tipica sezione scatolare chiusa, che sottopassa una rampa dello svincolo stesso, una serie di muri lungo le diverse rampe ed un cavalcavia per la deviazione della via Turati.

Nello svincolo Punta Margonara il progetto prevede un sottovia di due rampe dell'intersezione completamente interrato con la tipica sezione scatolare chiusa, ed una serie di muri lungo le diverse rampe.

Nello svincolo Sansobbia il progetto prevede, per una rampa, un ponte di luce 18 metri che scavalca un piccolo corso d'acqua nell'ambito della rotatoria lato Savona.

Quadro economico

La stima dei lavori a base d'appalto è di circa 179 milioni di euro.
Le somme a disposizioni ammontano a 94 milioni di euro
Il totale dell'opera è di circa 283 milioni di euro (circa 550 miliardi di lire)

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARTE QUARTA

Conclusioni e valutazioni finali

I documenti necessari alla redazione del Progetto Definitivo descritti nella Regolamento d'attuazione della L. 11/02/1994 n° 109 in materia di lavori pubblici (art. 25 D.P.R. 21/12/99 N° 554) sono i seguenti:

a) relazione descrittiva;
b) relazioni geologica, geotecnica, idrologica, idraulica, sismica;
c) relazioni tecniche specialistiche;
d) rilievi plano-altimetrici e studio di inserimento urbanistico;
e) elaborati grafici;
f) studio di impatto ambientale ove previsto dalle vigenti normative ovvero studio di fattibilità ambientale ;
g) calcoli preliminari delle strutture e degli impianti;
h) disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
i) piano particellare di esproprio;
j) computo metrico estimativo;
k) quadro economico.

Quando il Progetto Definitivo è posto a base di gara, il progetto è corredato dallo schema di contratto e dal capitolato speciale d'appalto.

Come previsto dal Regolamento Attuativo (art. 4 D.Lgs. 190/2002) della legge Obiettivo n°443 del 21.12.2001 "Realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici d'interesse nazionale", i suddetti elaborati devono essere:

- integrati da una relazione del progettista attestante la rispondenza del progetto preliminare alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera
- corredati dalla definizione delle eventuali opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale.

Il Servizio Infrastrutture e Porti ha attuato le verifiche concernenti la rispondenza amministrativa del progetto in oggetto ai requisiti della Legge Obiettivo, sottolineando che l'infrastruttura risponde alle esigenze di potenziamento e qualificazione dell'armatura d'interesse nazionale nel territorio ligure, con le prescrizioni (vedi allegato) dettata dal Dipartimento Pianificazione Territoriale, Paesistica e Ambientale - Ufficio Valutazione di Impatto Ambientale.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Sartimato)

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
PAESISTICA E AMBIENTALE

Ufficio: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Genova, 23-09-03

Prot. n. 1649
Allegati: 1

Al Direttore del
Dipartimento Trasporti
Infrastrutture e
Protezione Civile

SEDE

Oggetto: *Legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38: "Disciplina della valutazione di impatto ambientale (VIA)".*

In riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale nell'ambito dell'approvazione dei progetti di opere ricomprese nel Dlg 190/2002 relativa alla viabilità di acceso all'hub portuale di Savona - Variante SS1, si rimette in allegato il parere del CTR sezione competente per la VIA n. 63/143 al fine dell'inserimento dello stesso nell'atto di Giunta contenente il parere regionale , si sottolinea la necessità di riportare nel deliberato l'insieme delle prescrizioni contenute nelle conclusioni del parere medesimo.

Distinti saluti.

REGIONE LIGURIA
DIPARTIMENTO TRASPORTI,
INFRASTRUTTURE E PROTEZIONE CIVILE
24 SET 2003
Prot. N. 1222

Il Dirigente
Dott. Gabriella Minervini

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARERE
n°63/143

SEDUTA DEL: 23.9.03

OGGETTO: VIABILITÀ DI ACCESSO ALL'HUB PORTUALE DI SAVONA - INTERCONNESSIONE TRA I CASELLI A10 DI SAVONA E ALBISOLA ED I PORTI DI SAVONA E VADO- VARIANTE SS1 AURELIA.

≈ *Premessa*

In data 16.7.03 è stata attivata la procedura di VIA regionale per il tratto di Aurelia bis tra Albisola e Savona , poiché tale intervento rientra nelle infrastrutture stradali strategiche definite dalla legge obiettivo 443/01 la procedura risulta modificata rispetto all'iter normale della VIA.
Ai sensi del D. Lgs. N. 190 del 20 agosto 2002 la pubblicazione viene espletata anche ai fini della procedura di VIA, che a seguito della nota del Ministero ambiente è di competenza regionale, a tale pubblicazione seguono 30 giorni necessari per le osservazioni da parte del pubblico.
Sempre dall'avvio della procedura entro 30 giorni devono essere rilasciati i pareri di Comune e Provincia e nei successivi 30 giorni deve essere definito il parere di compatibilità ambientale da parte della Regione.
L'intervento si articola su tre tratti funzionali :

- primo tratto tra lo svincolo autostradale di Albisola e lo svincolo di C.so Ricci;
- il secondo tratto è costituito dal prolungamento verso ponente del tratto precedente ed in particolare riguarda il tratto Cso Ricci - rotatoria di Legino;
- il terzo tratto in corso di realizzazione riguarda il breve raccordo tra Legino e lo svincolo autostradale.

A carico del primo tratto è stata svolta la verifica di sostenibilità di cui all'art. 8 della l.r. n. 38/98, conclusasi con l'assoggettamento a VIA del progetto definitivo dell'intervento, a fronte della necessità di approfondire una serie di elementi attinenti ai comparti idraulico, idrogeologico, geologico, alle interconnessioni con il tessuto urbano e la rete infrastrutturale esistente ed in previsione, alle soluzioni progettuali proposte, in particolare per gli svincoli (DGR n. 1465/00).

≈ *Quadro di riferimento programmatico*

Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale assunti come riferimento sono:

- il PTC savonese Bormide (PTC SV) approvato con DCR 14/1997
- il Piano della Costa approvato con DCR 64/2000
- il Piano Paesistico (PTCP) approvato con DCR 6/1990 e sm.i

sempre a livello regionale occorre altresì tenere conto, anche se si tratta di un piano non ancora formalizzato del Piano territoriale regionale in formazione (PTR) di cui alla proposta di deliberazione della Giunta Regionale al Consiglio regionale n° 33 del 6 agosto 2003

Occorre altresì considerare, a livello locale gli strumenti urbanistici dei diversi comuni interessati e il PTC della provincia di Savona adottato con DCP n° 24 del 10 giugno 2003.

AFFARI GIUNTA
P..... C..... C..... .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Bonfasta)

REGIONE LIGURIA - Via Fieschi 15, 16100 GENOVA
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale,tel. 010/54851, fax 010/5704055, e-mail: via@regione.liguria.it

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

16

a levante di Capo Torre.

Conclusioni

Il progetto da Miramare fino allo svincolo in sponda sinistra del Sansobbia risulta compatibile dal punto di vista ambientale a condizione che :

- venga elaborato un approfondimento progettuale relativo all'ipotesi di prosecuzione dell'infrastruttura fino a Celle, ritenuto imprescindibile ai fini della funzionalità del sistema e della capacità di drenare il traffico eccessivo della SS1, nell'ambito di questo approfondimento vengano apportate le eventuali modifiche allo snodo su sponda sinistra del Sandobbia;
- sia definito un progetto di viabilità locale teso a ripartire il traffico su entrambi gli svincoli del Sansobbia apportando miglioramenti sulla viabilità esistente e/o integrazioni alla stessa ;
- si ritiene opportuna una verifica delle soluzioni individuate dal proponente con le amministrazioni comunali stesse in considerazione della attuale non vigenza delle zonizzazioni acustiche dei tre Comuni interessati dall'intervento,.
- si richiama inoltre la necessità dell'inserimento delle opportune specifiche tecniche nelle norme tecniche di costruzione (tra le quali il rispetto delle direttive CEE); inoltre tutte le cautele prospettate dal proponente, ivi compresa la predisposizione di un piano di monitoraggio ambientale da concordarsi con i tre Comuni interessati e con l'ARPAL.

Si ribadisce quindi che l'ipotesi di proseguire fino alla SS 334 evidenzia criticità non risolte quali la presenza di un agglomerato urbano sulla sponda sinistra del rio Basco nonchè la difficoltà di attraversamento dello stesso sia in superficie sia in subalveo . Tale tratto pertanto presenta caratteristiche di incompatibilità ed inoltre comporterebbe un ulteriore vincolo alla necessaria progettazione della prosecuzione verso Celle.

Il progetto e per la parte dell'infrastruttura che da Miramare va a via Stalingrado all'altezza di piazza Amburgo risulta compatibile dal punto di vista ambientale a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- definizione dei criteri contrattuali per il regime espropriativo ai fini delle demolizioni degli edifici e delle opere non di proprietà, individuazione preventiva , di concerto con i Comuni interessati, delle possibili aree per la ricollocazione degli edifici;
- indicazione nella parte finanziaria della copertura degli oneri della parte espropriativa;
- per le aree di cantiere, dovranno essere previsti i seguenti interventi di mitigazione acustica per contenere le emissioni sonore :
  a) contenimento drastico delle emissioni sonore in periodo notturno, con conseguente limitazione dell'uso degli impianti più rumorosi nel solo periodo diurno;
  b) posizionamento di barriere antirumore sul confine del cantiere;
- definizione degli impegni temporali ai fini delle effettiva realizzazione degli interventi mitigativi, e relativo assoggettamento alla condizione che l'esecuzione degli stessi avvenga in via preliminare all'apertura dei cantieri ove possibile, e comunque non oltre la chiusura dei cantieri stessi ivi compresi interventi diretti (infissi fonoisolanti) sui ricettori più esposti, le caratteristiche degli infissi dovranno essere tali da consentire il pieno rispetto dei limiti di legge;
- dovrà essere prevista l'elaborazione dei progetti relativi alle varie ipotesi di approvvigionamento idrico facendo riferimento agli impianti dotati di concessione, a compensazione delle risorse potenzialmente impattate a livello anche qualitativo, privilegiando il riutilizzo delle acque eventualmente drenate dalla galleria;
- al fine di poter valutare l'impatto degli interventi sulla viabilità esistente sarà necessaria

P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)
Il Funzionario

a levante di Capo Torre.

Conclusioni

Il progetto da Miramare fino allo svincolo in sponda sinistra del Sansobbia risulta compatibile dal punto di vista ambientale a condizione che :

- venga elaborato un approfondimento progettuale relativo all'ipotesi di prosecuzione dell'infrastruttura fino a Celle, ritenuto imprescindibile ai fini della funzionalità del sistema e della capacità di drenare il traffico eccessivo della SS1, nell'ambito di questo approfondimento vengano apportate le eventuali modifiche allo snodo su sponda sinistra del Sandobbia;
- sia definito un progetto di viabilità locale teso a ripartire il traffico su entrambi gli svincoli del Sansobbia apportando miglioramenti sulla viabilità esistente e/o integrazioni alla stessa ;
- si ritiene opportuna una verifica delle soluzioni individuate dal proponente con le amministrazioni comunali stesse in considerazione della attuale non vigenza delle zonizzazioni acustiche dei tre Comuni interessati dall'intervento,.
- si richiama inoltre la necessità dell'inserimento delle opportune specifiche tecniche nelle norme tecniche di costruzione (tra le quali il rispetto delle direttive CEE); inoltre tutte le cautele prospettate dal proponente, ivi compresa la predisposizione di un piano di monitoraggio ambientale da concordarsi con i tre Comuni interessati e con l'ARPAL.

Si ribadisce quindi che l'ipotesi di proseguire fino alla SS 334 evidenzia criticità non risolte quali la presenza di un agglomerato urbano sulla sponda sinistra del rio Basco nonchè la difficoltà di attraversamento dello stesso sia in superficie sia in subalveo . Tale tratto pertanto presenta caratteristiche di incompatibilità ed inoltre comporterebbe un ulteriore vincolo alla necessaria progettazione della prosecuzione verso Celle.

Il progetto e per la parte dell'infrastruttura che da Miramare va a via Stalingrado all'altezza di piazza Amburgo risulta compatibile dal punto di vista ambientale a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- definizione dei criteri contrattuali per il regime espropriativo ai fini delle demolizioni degli edifici e delle opere non di proprietà, individuazione preventiva , di concerto con i Comuni interessati, delle possibili aree per la ricollocazione degli edifici;
- indicazione nella parte finanziaria della copertura degli oneri della parte espropriativa;
- per le aree di cantiere, dovranno essere previsti i seguenti interventi di mitigazione acustica per contenere le emissioni sonore :
  a) contenimento drastico delle emissioni sonore in periodo notturno, con conseguente limitazione dell'uso degli impianti più rumorosi nel solo periodo diurno;
  b) posizionamento di barriere antirumore sul confine del cantiere;
- definizione degli impegni temporali ai fini delle effettiva realizzazione degli interventi mitigativi, e relativo assoggettamento alla condizione che l'esecuzione degli stessi avvenga in via preliminare all'apertura dei cantieri ove possibile, e comunque non oltre la chiusura dei cantieri stessi ivi compresi interventi diretti (infissi fonoisolanti) sui ricettori più esposti, le caratteristiche degli infissi dovranno essere tali da consentire il pieno rispetto dei limiti di legge;
- dovrà essere prevista l'elaborazione dei progetti relativi alle varie ipotesi di approvvigionamento idrico facendo riferimento agli impianti dotati di concessione, a compensazione delle risorse potenzialmente impattate a livello anche qualitativo, privilegiando il riutilizzo delle acque eventualmente drenate dalla galleria;
- al fine di poter valutare l'impatto degli interventi sulla viabilità esistente sarà necessaria

L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario

l'elaborazione di uno studio sul sistema dell'accessibilità, prima e durante l'apertura dei cantieri contenente i rilievi del flusso di traffico, una analisi dell'accessibilità esistente , rilievo del traffico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, stima della domanda di mobilità generata dall'opera, definizione di scenari alternativi , simulazione impatto acustico per i diversi scenari.

- il progetto dovrà essere integrato con i seguenti elaborati:
  a) verifiche di stabilità,
  b) approfondimenti di carattere idraulico ed idrogeologico per ogni opera prevista da attuarsi in conformità ai disposti ed indicazioni tecniche desunte dai Piani di Bacino stralcio approvati;
  c) elaborazione di puntuali e completi programmi di monitoraggio;
- dovrà essere previsto il monitoraggio ambientale per il controllo della fascia di influenza esercitata dalle gallerie sul quadro idrogeologico ; dovrà essere predisposto uno specifico programma dettagliato, con indicazione dei punti di controllo (comprensivi delle emergenze idriche e delle derivazioni fornite di concessione e di una rete di piezometri a cavallo degli scavi), della periodicità della verifica e di uno schema di elaborazione rispetto al regime meteorologico e all'acqua drenata dalle gallerie;
- dovrà essere approfondita la problematica relativa all'inquinamento naturale, ad esempio elevate concentrazioni di Cr, As o amianto nelle rocce oggetto di scavo, dovrà pertanto essere verificato il conseguente metodo di scavo e la sistemazione del materiale di risulta alla luce della recente normativa valutando le ricadute economiche.
- dovranno essere realizzate le opere con il minimo adattamento plano-altimetrico, con conseguente minimizzazione di scavi e riporti lavorando sulla pendenza e sulla larghezza dei tracciati. Di conseguenza, le opere di sostegno eventualmente necessarie dovranno essere sviluppate secondo criteri di ingegneria naturalistica e se del caso associati ad interventi strutturali di tipo più invasivo;
- per le opere fisse, per le quali è indispensabile (sia per esigenze di continuità che di sicurezza) la realizzazione di opere di sostegno più incidenti, dovranno essere sviluppate le progettazioni privilegiando l'uso di muri rivestiti in pietra di altezza contenuta, con la previsione di ampi tratti di scarpata inerbita e strutturata con l'uso di geocompositi che possano compensare la parte muraria e interrompere la percezione visiva delle opere d'arte più invasive che vengono così ridefinite riducendone l'incidenza percettiva;
- per quanto riguarda gli imbocchi delle gallerie ed i viadotti dovrà essere curata la continuità formale degli interventi ed i raccordi con le preesistenze morfologiche, approfondendo in particolare le problematiche che si evidenziano nei punti di contatto al suolo e sui contrafforti montuosi;
- per quanto attiene lo smaltimento degli inerti non essendo possibile una valutazione degli impatti né una verifica delle reali necessità di smaltimento dovranno:
  a) essere definite le tipologie e le relative quantità ai fini del prioritario riutilizzo e recupero,
  b) essere definita la possibilità della messa a disposizione di materiale di taglia e composizione adeguata per il ripascimento litoraneo calibrata sulla tessitura delle spiagge attuali;
  c) essere definite , tramite un accordo tra Regione, Provincia e Comuni interessati, le aree idonee per la realizzazione delle discariche di inerti e per i riempimenti del materiale residuo dopo il riutilizzo e recupero;
- per lo smaltimento degli inerti non recuperabili o riutilizzabili dovranno essere individuate aree secondo i criteri determinati dagli specifici Piani di Settore.

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Funzionario

97

COPIA

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
PAESISTICA E AMBIENTALE

Settore: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Genova, 10-01-05

Prot. n. 26
Allegati:

Al Servizio
Infrastrutture
SEDE

Oggetto: *Legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38: "Disciplina della valutazione di impatto ambientale (VIA)".* Aurelia bis- Interconnessione caselli A10 di Savona ed Albisola

Con nota n. 6922 del 23.12.04 l'Anas ha inviato il progetto di monitoraggio ambientale per l'intervento in oggetto, pertanto si comunica l'ottemperanza a tutte le prescrizioni ritenute necessarie per la compatibilità ambientale.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Dott. Gabriella Minervini