2.4 Interazione con progetti approvati o in corso a cui è subordinato

La principale opera di cui il PUC deve tenere conto senza esserne di fatto promotore, in quanto già approvata in altra sede e quindi sovraordinata, è la realizzazione della Piattaforma Multifunzionale prevista nel Piano Regolatore Portuale, alla quale sono strettamente connesse la realizzazione del nuovo casello autostradale e la realizzazione di un tracciato di attraversamento, per i mezzi diretti o provenienti dal porto, della statale 1 Aurelia, inizialmente previsto in sottopasso e attualmente progettato come sovrappasso. Di tali opere si riportano, nei paragrafi seguenti, alcuni elementi importanti di interazione col Piano.
Tali opere – di cui il PUC prende atto in quanto contenute nell'Accordo di Programma firmato dalla precedente Amministrazione in data 15.09.2008, fermi restando i ricorsi pendenti presso il TAR Liguria - non costituiscono elemento fondativo rispetto alle altre previsioni del presente Piano, che pur tenendo ovviamente conto dal punto di vista sia fisico (in termini di presenza) che urbanistico (in termini di relazioni con le altre previsioni che definiscono la "visione" del futuro di Vado Ligure) delle opere in oggetto, per le altre zone del piano individua obiettivi di riqualificazione urbana necessari e "indifferenti" al potenziamento delle attività portuali (se non, forse, per il giovamento economico conseguente che rende le previsioni più facilmente attuabili).
Ciò infatti deve essere, in quanto la realizzazione delle opere, piattaforma, casello e sottopasso/sovrappasso, è indipendente dalla volontà della amministrazione comunale, nei tempi e nelle modalità, pertanto non può – non deve – influenzare la totalità degli obiettivi e delle previsioni del PUC. Qualora fattori politico-decisionali o economico-congiunturali ovvero decisioni dei Giudici Amministrativi portassero a modifiche sostanziali nelle previsioni della realizzazione delle suddette opere, se tutto il Piano fosse strettamente legato a queste andrebbe completamente in crisi e andrebbe rivisto, e questo potrebbe accadere più volte.
Per questo motivo le opere in questione devono essere tenute in considerazione dal Piano, in quanto sovraordinate - o meglio *altrove-ordinate* - ma non strutturanti il Piano, e questo anche ai fini delle valutazioni ambientali. Vero è che tali opere contribuiranno all'impatto globale sul territorio comunale, in termini di cumulo. È però opportuno, per quanto detto, che ciò non costituisca una "ipoteca" ambientale sulle altre previsioni, cioè che l'accettazione delle emissioni derivanti dalle due grandi opera non inibisca la stessa realizzazione, o influenzi fortemente la dimensione e la qualità, delle opere diffuse sul territorio, volte al suo consolidamento e riqualificazione, considerate, come si è detto, le diverse sedi decisionali che ne programmeranno l'attuazione. A tal fine si consideri che si prevede l'entrata a regime della piattaforma multifunzionale per il 2020, anno in cui entrerà in vigore la direttiva "edifici a zero energia" (2010-31-CE) che prevede che le nuove costruzioni debbano essere realizzate in modo da avere consumi limitatissimi, producendo il corrispettivo del fabbisogno comunque esistente attraverso l'uso di fonti rinnovabili; pertanto il comparto edile in un futuro non molto lontano, sarà caratterizzato da impatto ambientale derivante unicamente dalla fase di costruzione e non più dalla fase di esercizio.

2.4.1 Piattaforma Multipurpose

Il progetto per la realizzazione della Piastra Multifunzionale del porto di Vado Ligure e la gestione della parte relativa al terminal contenitori, previsto dal Piano Regolatore Portuale e concordato con Accordo di programma, se da una parte "precede" e non è modificabile in fase di sviluppo del PUC, dall'altra pone una forte "ipoteca" dal punto di vista ambientale, potendo fortemente limitare le scelte relative al processo di trasformazione che il PUC deve regolare e stimolare.
È sufficiente esaminare la DGR 1118/09 relativa alla VIA del Progetto Definitivo di tale insieme di opere per comprendere quanto sopra espresso; nella delibera infatti si dà parere positivo di compatibilità ambientale pur evidenziando notevoli elementi di criticità che portano alla richiesta di modifiche, alla necessità di opere preliminari (es. casello autostradale) e alla previsione di un sistema di monitoraggio; di quest'ultimo la delibera traccia gli elementi principali ma è necessaria una adeguata messa a punto, soprattutto nelle misure di compensazione (a cui non si fa cenno nella delibera) necessarie nel caso i valori rilevati durante il monitoraggio individuassero una situazione critica.
a) b) Accessibilità e radicamento.

Una prima questione è legata alla viabilità di accesso, inizialmente prevista in sottopasso e successivamente trasformata in sovrappasso adducendo motivazioni di tipo tecnico. Tale questione ha ripercussioni più che altro di tipo paesaggistico ed è connessa alle modalità di radicamento a terra e alla rotazione della piastra. Si ricorda che la prescrizione inizialmente inserita nella DGR 1118/09, che prevedeva il mantenimento della soluzione in sottopasso, è stata revocata con DGR 489/10 rinviando la questione alla Conferenza dei Servizi. Inoltre è stata richiesta la riprogettazione della zona di radicamento, rinviando al parere competente della Sovrintendenza in sede di autorizzazione paesaggistica (confermata nella DGR 489/10) per l'approvazione del progetto.
La decisione che è stata presa, confermando la soluzione in sovrappasso, influenzerà negativamente l'immagine del territorio del Comune di Vado Ligure. Essendo il paesaggio una lettura culturale dello stato del territorio, un valutazione in merito alla sua trasformazione ha componenti soggettive e legate al contesto storico-sociale; la delega alle autorità competenti che la nostra società civile usa per prendere tali decisioni non esclude la necessità di confronti e non allontana comunque il rischio di reazioni e rifiuti a quanto stabilito. Sicuramente le comunità locali – in senso ampio, non con solo riferimento al territorio di Vado Ligure – sono generalmente propense ad operazioni di occultamento e mascheramento, né l'invocata alta qualità architettonica (ancora più soggettiva rispetto a giudizi invece piuttosto consolidati, e per questo codificati e protetti dalle normative, del paesaggio preesistente) potrà mettere al riparo da critiche e opposizioni gli Enti pubblici che hanno approvato la soluzione di accesso in sovrappasso, se non altro per la notevole dimensione ed impatto visivo della struttura necessaria.
L'Amministrazione Comunale resta infatti dell'idea che - come confermato anche dal settore VIA della Regione nella nota n. 144886 del 09.09.2009 - " .. *la viabilità in sottopasso, sebbene certamente complessa ed onerosa e con riflessi di tipo ambientale non sempre positivi, rappresentava la soluzione più efficace per garantire il previsto filtro tra l'abitato e l'area portuale*".

c) d) Sistema di monitoraggio per la valutazione della qualità dell'aria, limitazione delle emissioni in atmosfera.

Viene richiesta l'installazione e la manutenzione operativa di una nuova centralina di rilevazione della qualità dell'aria secondo un programma di monitoraggio da concordare con ARPAL. Questo punto è particolarmente importante. Se andiamo a leggere il Parere del Comitato Tecnico per il Territorio (sezione per la VIA), allegato alla delibera, è chiaramente illustrato il rischio di peggioramento della qualità dell'aria previsto a causa del traffico indotto che sarà conseguente alle attività della Piastra Multifunzionale. Dopo aver analizzato i dati emissivi calcolati tramite simulazione, ricevuti dalla società proponente (secondo diverse versioni via via più "leggere" nei valori di emissione), nella relazione si riporta (pag.20) "*L'impatto sulla qualità dell'aria prodotto dalle opere in oggetto è ritenuto negativo e sostanziale, sia alla luce del modello revisionale prodotto sia, soprattutto, delle attuali condizioni di inquinamento del territorio. La piattaforma, pur non generando emissioni da sole necessariamente sufficienti al supero dei parametri dei parametri di legge, produrrà un effetto cumulato sulla qualità dell'aria del contesto urbano prossimo al porto che non può essere affrontato con il solo monitoraggio*". Si indica quindi la necessità di impiegare mezzi elettrici, per quanto possibile, e di prevedere limitati tempi di stazionamento delle navi, quindi si indicano dei valori percentuali massimi di produzione, rispetto ai valori dell'inventario regionale anno 2005, pari al 50% per gli ossidi azoto, 40% per biossido di zolfo e 20% per polveri sottili e PM10. Tali valori non sono certo trascurabili anche se non tali da far superare i limiti previsti dalle normative. Resta da capire cosa accadrà in caso di superamento di questi valori, quali potranno essere le misure di compensazione atte a limitare le emissioni che non vadano ad incidere sull'attività della Piastra Multifunzionale.
Anche ipotizzando che tale tipo di controllo sia possibile e realistico, resta il fatto che le emissioni in atmosfera aumenteranno. D'altronde è anche poco plausibile che, visti i problemi che affliggono Vado Ligure, esplicitati nella Descrizione Fondativa, ci si possa limitare a focalizzare tutte le previsioni intorno alla realizzazione di un'opera importante ma anche molto osteggiata dalla cittadinanza.
In ogni caso le funzioni previste nell'intorno della piattaforma sono in parte (Dtr.1 e Dtr.2) già state previste nell'Accordo di Programma e pertanto valutate, nella loro compatibilità con la Piattaforma, attraverso la VIA.

Altre previsioni in aree limitrofe possono essere realizzate senza aggravare la qualità dell'aria:
le aree produttive (sub-ambiti 3.1 e 2.2) e commerciali-direzionali (sub-ambiti 2.1 e 2.2), dove sono ammessi interventi di nuova edificazione, dovranno ospitare tipologie di attività produttive tali da non incidere sostanzialmente sulle emissioni insediabili; le aree residenziali (sub-ambito 2.1) dove sono ammessi interventi di nuova edificazione di modesta entità, non sono tali da aggravare la situazione in termini di emissioni in atmosfera (per il progressivo ridursi dei limiti di consumo energetico dati dalle normative in vigore e previsto per il decennio in corso) né tantomeno delle emissioni acustiche, pertanto, se i limiti individuati dalla VIA della Piattaforma saranno rispettati, risultano compatibili con la collazione prevista dal PUC.

Strettamente connesso, trattando di movimentazione mezzi, è il problema delle emissioni acustiche. Il suddetto Comitato Tecnico, nell'analizzare le simulazioni, realizzate anche sulla base di misurazioni fonometriche fatte sul campo, fornite dal proponente, nel verificare il probabile rispetto dei valori limite dati dalla normativa per la classe IV, (siamo in un'area in parte con classe V e in parte con classe IV), esprime preoccupazione per una prevalenza di emissioni sullo spettro intorno ai 40 Hz (dovuto al rumore delle navi), avvertibile come "brontolio" a notevoli distanze. Osserva quindi la necessità che (pag. 21 della deliberazione) "*siano verificate le condizioni al contorno imposte nel modello relativamente alla destinazione finale delle aree retroportuali ed urbane e il nuovo assetto della viabilità portuale …*". Conclude che, considerato il probabile incremento del traffico extra portuale come effetto indotto, sia necessario, anche in relazione al problema delle emissioni, massimizzare l'uso di mezzi elettrici.
La progettazione architettonica stessa, in una situazione del genere, dovrebbe essere elaborata al fine di collaborare all'effetto di schermatura e il progetto dovrebbe essere verificato attraverso l'uso di sistemi di simulazione dell'impatto acustico, in un'ottica di protezione passiva ottenuta sia attraverso la realizzazione di elementi edilizi di sicura efficacia in termini di protezione acustica - al limite anche maggiorando i valori di isolamento acustico delle chiusure esterne - sia attraverso studi che determinino morfologia e posizione dei corpi edilizi tali da ridurre i valori percepiti nelle aree più delicate.

e) In relazione alla qualità dell'acqua, soprattutto rispetto al rischio portato, durante la fase di cantiere, di un aumento sostanziale della torbidità, il parere del Comitato di VIA riporta il rilevamento di una buona qualità iniziale, caratterizzata nel 2007 da ARPAL, l'assenza, nell'area direttamente interessata, di specie protette. Data la presenza nelle aree limitrofe di formazioni coralligene e di Posidonia Oceanica e Cymodocea nodosa, ritiene quindi che i mezzi tecnici disponibili per le attività di dragaggio sono tali da non compromettere la qualità dell'acqua, viste anche le simulazioni sulla circolazione idrica che sembrano anche garantire la mancanza di rischi rispetto alla qualità dell'acqua di balneazione. È richiesto comunque un monitoraggio in continuo dei solidi sospesi in conformità alla D.G.R. 966/06, oltre alla realizzazione di un modello predittivo per garantire la sicurezza dell'area protetta di Bergeggi; inoltre viene richiesto il monitoraggio naturalistico dei popolamenti coralligeni compresi tra l'isola di Bergeggi e la diga foranea di Vado Ligure;
f) attività di monitoraggio naturalistico finalizzato alla caratterizzazione dei popolamenti coralligeni compresi tra l'Isola di Bergeggi e la diga foranea di Vado L., comprensiva di rilievo morfologico dei fondali e caratterizzazione bionomica prima, durante e a fine dei lavori di dragaggio, da proseguirsi per altri 5 anni ad operatività avviata, insieme ad un'attività di promozione turistica, come forma compensativa delle risorse naturali consumate all'intervento.

g) Erosione e modifiche alle spiagge.
Il parere di VIA richiede la realizzazione di attività di monitoraggio ai sensi della D.G.R. 1793/2005 da concordarsi in sede di progetto esecutivo e da realizzarsi a partire dall'inizio dei lavori della Piattaforma e per 5 anni dopo la fine dei lavori. Nel caso verranno rilevate erosioni, sia della spiaggia emersa che sommersa, dovranno essere poste in atto azioni di mitigazione e dovrà essere redatto un programma di manutenzione a regime delle spiagge. Nelle "Conclusioni", paragrafo a pag 28, del citato parere di VIA, si dice "*… già a livello di PRP era possibile prevedere che l'opera:…. (ii) indipendentemente dalle dimensioni, la piattaforma sarebbe stata visibile da distanze rilevanti, caratterizzando definitivamente l'area marina e le sue dirette pertinenze alla*

vocazione portuale e precludendo, di fatto, il mantenimento o il ritorno della porzione occidentale della rada vadese (destra Segno) ad una vera e propria funzione balneare;…". Si potrebbe anche aggiungere che la presenza della piattaforma è plausibile presumere che scoraggerà anche la fruizione balneare alla sinistra del Segno, se non altro per questioni psicologiche dovute all'incremento, visibile, delle attività di trasporto via mare e alla presunzione, fondata o meno, di una bassa qualità dell'acqua; inoltre viene data per scontata l'attività erosiva, che il parere tecnico del Comitato VIA ritiene poter anche ridurre l'efficienza idraulica del Segno - pag. 29 punto (ii).

h) Il materiale proveniente dai dragaggi che non trovi posto come riempimento nel comparto D come da progetto, dovrà trovare posto nel radicamento secondo quanto indicato nel progetto preliminare; diversamente sarà considerata variante al parere di VIA

2.4.2 Nuovo Casello Autostradale[1]

Opera strettamente connessa con la realizzazione della Piattaforma Multifunzionale è il nuovo casello autostradale.
L'Autorità Portuale ricorda all'Amministrazione - con lettera del 18/11/2011 in accompagnamento dello Studio di Fattibilità effettuato per evidenziare criticità e convenienza di soluzioni alternative del tracciato e posizione dello stesso - che la soluzione individuata a suo tempo e sottoscritta nell'Accordo di Programma relativo alla costruzione del nuovo Terminal Piattaforma Multifunzionale è quella contrassegnata con la lettera B. Tale soluzione è quella riportata nelle cartografie di PUC preliminare, come adottato nel 2008 e già trasmesso agli uffici competenti della Regione e su cui gli stessi si sono espressi.
L'amministrazione del Comune di Vado Ligure intende pertanto confermare la localizzazione del casello indicata negli elaborati del PUC preliminare adottato, in quanto la fattibilità di tale soluzione è stata dimostrata nell'ambito del suddetto Studio di Fattibilità ed in quanto, ad oggi, si deve ottemperare agli obblighi previsti dall'Accordo di Programma che riporta tale previsione nell'allegata tav. 4 ed, all'art. 3 lett. k), prevede la realizzazione del nuovo svincolo autostradale *"in località Rio Cosciari*".
Fermo restando quanto sopra, sotto il profilo ambientale l'amministrazione comunale ritiene la suddetta soluzione comunque preferibile, per le motivazioni di seguito riportate, rispetto a quella prospettata nel Voto del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio n. 37 del 19.7.2011 che richiama la corrispondente indicazione del PTC-ACL (recepita nel vigente SUG) in quanto quest'ultima è più vicina ai nuclei abitati (Bossarino e Valle di Vado), potrebbe interferire con le previsioni del PUC (Dtr 7), potrebbe avere interferenza con la discarica di Bossarino.

Come è possibile dedurre da quanto riportato nello Studio di Fattibilità (capitolo *5.6 Flussi trasferiti dai caselli autostradali attigui*), il casello è infatti destinato esplicitamente a drenare l'aumento di traffico conseguente alla realizzazione della piattaforma multifunzionale, e si presume possa alleggerire anche il traffico ora sostenuto dai caselli limitrofi (Savona-Vado e Spotorno), anche se al momento non sono stati fatti studi trasportistici specifici che invece andranno fatti in sede di progetto preliminare).
(dallo SdF pag. 31)" *La nuova infrastruttura in progetto, oltre a drenare totalmente il traffico pesante indotto dalla futura piattaforma logistica, costituisce il completamento di una rete stradale alternativa di collegamento dell'Aurelia Bis di Vado Ligure con l'Autostrada "dei Fiori".*
La posizione degli attuali caselli attigui di Savona e di Spotorno e le condizioni di criticità della relativa rete stradale di connessione con la viabilità urbana e suburbana, soprattutto nei periodi turistici di punta, fa sì che tali nuovi collegamenti risultino assolutamente appetibili e determinanti per una maggiore fluidità e accessibilità.
Al fine di analizzare in maniera compiuta e correttamente tale situazione trasportistica sarà necessario predisporre, in sede di progettazione preliminare dell'intervento, uno studio di traffico dettagliato in cui verrà codificata tutta la rete primaria interessata, compresa tra gli svincoli di

[1] Questo paragrafo è stato rivisto, rispetto alla versione riportata nel Rapporto Preliminare, ampliando l'analisi e confrontando le soluzioni dello Studio di Fattibilità anche con quella individuata dal PTC ACL.

Savona e Spotorno, comprensiva delle strade di penetrazione urbana e dei collegamenti viari costieri. Per la redazione di tale studio si dovrà eseguire un rilevamento del traffico nell'area di interesse oggi non disponibile. La matrice degli spostamenti verrà così definita sulla base delle informazioni acquisite che riguarderanno sia le principali strade ordinarie che dei dati autostradali esistenti relativi ai caselli di Savona e di Spotorno, disponibili dettagliatamente per giorno, mese ed anno e separatamente per le cinque classi autostradali.
Nella sede attuale, ad esclusione del previsto traffico commerciale generato dalla piattaforma Multipurpose e di quello originato più in generale dal bacino portuale di Vado Ligure, possono effettuarsi soltanto alcune considerazioni in relazione ai flussi di Entrata/uscita dei caselli autostradali di Savona e Spotorno, sia per il traffico leggero che pesante."

Saranno di seguito valutate le implicazioni ambientali e funzionali relative allo svincolo autostradale ed ai tracciati previsti dall'alternativa "B", riportata nell'Accordo di Programma e, conseguentemente, nel Piano Urbanistico Comunale, dato che, ad oggi, sentito il Dipartimento Programmi Regionali, Porti, Trasporti, Lavori Pubblici ed Edilizia, nella persona della dott.ssa Anna Fortunato, non è stato presentato alcun nuovo studio di fattibilità ufficiale che individui posizioni e/o soluzioni alternative. Verrà poi fatto cenno alle differenze rispetto alla "soluzione A", contenuta nello stesso SdF, e alla soluzione individuata nel Ptc Acl (già contenuta nel PRG vigente del Comune di Vado Ligure). Si farà inoltre cenno ad elementi di valutazione della "soluzione 0", ovvero la non realizzazione del casello.



(da SdF Pag. 10) **Alternativa "B"**
"L'alternativa in esame, come facilmente riscontrabile in figura, si differenzia dalla precedente (si intende dalla soluzione A. ndr) *dal fatto che il tracciato, dopo aver scavalcato l'Autostrada "A10" per mezzo di viadotto, piega a ponente mediante curva (R = 118.0 m) il cui sviluppo risulta totalmente in galleria naturale (ubicata nel territorio del Comune di Vado Ligure), anziché a levante, sempre in galleria in territorio del Comune di Quiliano.*
Le due rampe monodirezionali che dipartono dalla carreggiata nord dell'A10 (rampa di ingresso in direzione di Ventimiglia e di uscita da Savona) vengono anch'esse realizzate, seppur in parte, in galleria naturale.
La rampa di uscita si sovrappone in modo significativo a quella di immissione dell'area di servizio di Valleggia dando origine ad una zona di scambio ("attraversamento reciproco di due correnti di traffico aventi medesima direzione e verso") di lunghezza pari a 250.0 m.
L'imbocco della galleria naturale avviene in prossimità di un fronte scavo esistente piuttosto esteso: ciò comporta l'esecuzione di interventi di sostegno sia provvisionali che definitivi per limitare i movimenti di terra da effettuare.
La rampa di immissione sulla carreggiata nord dell'Autostrada A10 in direzione Ventimiglia, si sviluppa in adiacenza ad una cava esistente (oggi adibita a discarica. ndr)*: qui si prevede il rifacimento dell'attuale sovrappasso relativo alla strada di accesso alla cava stessa.*

Da evidenziare che la soluzione prescelta potrà essere modificata agevolmente nella geometria in funzione di eventuali esigenze di utilizzo delle aree di cui sopra senza compromettere l'efficacia della soluzione ma soltanto con variazione dei costi realizzativi.
Sarà da analizzare nel dettaglio, nelle successive fasi progettuali. l'interferenza delle opere con l'esistente metanodotto."

Rispetto alla compatibilità ambientale del casello, nel cap. 7 dello SdF gli estensori dichiarano che a fronte dell'analisi del quadro normativo in materia ambientale:
(pag. 54) "*La presenza di ulteriori vincoli ambientali è infine regolata dalle previsioni dei Piani Territoriali Provinciali, quali, ad esempio, strutture d'interesse archeologico ed emergenze archeologiche, aree cornice e di interesse paesistico.*
La compatibilità urbanistica è stata ottenuta, come accennato in precedenza, mediante il reperimento e il confronto dei Piani Regolatori Comunali dei centri interessati dall'opera in oggetto con il tracciato proposto.
Il confronto di cui sopra ha consentito di evitare qualsiasi interferenza fra le previsioni urbanistiche e il tracciato autostradale."

Lo Studio di Fattibilità, per quanto riguarda le condizioni di pericolosità del territorio, non rileva pericolosità (pag.57 dello SdF) di tipo idraulico (i tracciati non interessano aree esondabili) né di tipo geomorfologico (i tracciati interessano aree a suscettibilità al dissesto bassa o molto bassa); per quanto riguarda la pericolosità sismica ci si trova in zona B.

Nel dettaglio, sulla base delle carte di analisi del PUC (tavola 25 Descrizione fondativa: carta geologica, tavola 26 Descrizione fondativa: carta geomorfologica, tavola 27 Descrizione fondativa: carta idrogeologica, tavola 28 Descrizione fondativa: carta delle acclività dei versanti, tavola 29 Descrizione fondativa: carta della dinamica dei versanti, tavola 30 Descrizione fondativa: carta della suscettività d'uso del territorio) della Normativa Geologica, si classificano le aree interessate dalla realizzazione del nuovo svincolo autostradale come segue:
Tav. 25 Descrizione fondativa: carta geologica
- pc metainsediamenti: micascisti filladici, scisti quarzoso – sericiti –actinolitici.
- Qz Quarziti biancastre e scistose, quarziti verdastre e violacee
- mV metavulcaniti, metaandesiti
- al depositi alluvionali

Tav. 26 Descrizione fondativa: carta geomorfologica
- Ra roccia affiorante e/o sub-affiorante con copertura detritica discontinua fino a 2 m di spessore, in scadenti condizioni di conservazione, alterate e/o particolarmente fratturate, rocce cataclasate
- Scavi
- Am alluvioni attuali e recenti
- Riporti, zone fortemente rimaneggiate

Tav. 27 Descrizione fondativa: carta idrogeologica
- Pfb permeabilità medio bassa per fratturazione e fessurazione
- Ppb Permeabilità bassa per porosità
- Ur aree intensamente urbanizzate e/o rimaneggiate

Tav. 28 Descrizione fondativa: carta delle acclività dei versanti
- 3 pendenza compresa tra 25 e 50%
- 4 pendenza compresa tra 50 e 75%
- 1 pendenza <10%
- 2 pendenza compresa tra il 10 e il 25%

Tav. 29 Descrizione fondativa: carta della dinamica dei versanti
- Versanti in condizione di stabilità da media ad elevata
- SR3 Versanti in roccia in cattive condizioni di conservazione e stabilità da bassa a media (porzione ridotta)

Tav. 30 Descrizione fondativa: carta della suscettività d'uso del territorio
- C aree fortemente antropizzate con morfologia artificiale

- B1 substrato in roccia in buone o discrete condizioni di conservazione e rapporto giunti/pendio favorevole o indifferente. Stabili.
- B2 substrato in roccia in mediocri o discrete condizioni di conservazione e rapporto giunti/pendio sfavorevole. Instabili o potenzialmente instabili.
- A2 aree di fondovalle costituite da alluvioni antiche e da depositi pliocenici. Comportamento semicoesivo. Permeabilità bassa.

Lo Studio di Fattibilità individua le "Problematiche geologiche lungo il tracciato":
(pag. 37): "*Il primo tratto di raccordo con la zona dell'area di servizio si sviluppa sui terreni pliocenici ed i riporti sovrastanti; in questa zona si dovranno eseguire consistenti interventi di disciplina delle acque superficiali che origina diffuse situazioni di deflusso ipodermico segnate da estese coperture vegetali a canneto.*
L'imbocco lato Savona della galleria deve attraversare una zona di faglia fra le marne plioceniche e il basamento che presenta un'estensione di alcuni metri.
Il restante tratto di galleria si sviluppa in un ammasso roccioso scistoso, in genere di qualità da scadente a localmente discreta; la fratturazione è riconducibile ad almeno 2-3 sistemi, spaziati da 60 a 200 mm e 200-600 mm. Tutti i sistemi di fratturazione hanno estensione fino a 3 m, con superfici planari lisce e apertura da 1-5 mm; le condizioni idrauliche sono da asciutte a stillicidi.
Lo sbocco lato Bossarino comporta la sistemazione idraulica del colatore esistente, che verrà in larga parte tombinato. La spalla lato Nord e le pile disposte a cavallo del tracciato della A10 potranno essere attestate nel basamento paleozoico mentre la pila restante e la spalla lato Vado dovranno essere immorsate nelle alluvioni antiche che sovrastano le marne plioceniche. L'asse vallivo esistente è con buona probabilità impostato su una faglia.
Il tratto che interessa la sommità della collina di Bossarino si sviluppa su sedimenti sabbiosi giallastri diffusamente interessati da scavi e fenomeni erosivi; si renderanno pertanto necessari sistemi di protezione erosiva associati a reti di disciplina delle acque di ruscellamento.
Il viadotto che attraversa la valletta del cimitero, disposto su sette pile, si sviluppa sulle alluvioni antiche e recenti; le fondazioni attraverseranno riporti fino a 2,5 m passando ad un orizzonte di alcuni metri di alluvioni recenti. Le alluvioni antiche ferrettizzate si estendono da 8,6 fino a 15,2 m da quota di piano campagna. Oltre tali profondità sono raggiungibili le marne plioceniche; sono presenti nella formazione di Ortovero orizzonti limoso argillosi."

Lo SdF dichiara un impatto limitato per quanto riguarda le acque superficiali, l'impatto acustico e sulla flora e la fauna ed una possibilità di impatto dovuto ad incidenti che portino a sversamenti di sostanze inquinanti del suolo.
In conformità a quanto riportato nella tavola 7bis del PUC "Aspetti Ecosistemici: Biodiversità, Rete Ecologica – Habitat", si riscontra che il tracciato di collegamento dall'area portuale al nuovo svincolo autostradale e lo svincolo stesso non insistono su aree di interesse per quanto riguarda gli aspetti analizzati nell'elaborato. La parte di Ambito 13 adiacente allo svincolo risulta, invece, area con elementi morfologici che favoriscono l'innalzamento del livello di biodiversità generale e l'eventuale insediamento di specie stenoecie (ovvero morfologie importanti per la biodiversità) (tavola 7 ter Aspetti Ecosistemici: Specie ed altri elementi rilevanti), corrispondente a Cima delle Rocche Bianche (identificativo 1157, stazione 5484, crinale con brusche variazione di esposizione); inoltre è segnalata diffusione sparsa di invetebrati (identificativo 178, stazione 12181*Gonepteryx cleopatra, Polyommatus hispanus)* Pertanto l'infrastruttura in oggetto potrebbe interferire con gli aspetti ecosistemici dell'area limitatamente in quanto, per quanto possa occupare parte dell'area caratterizzata dalla brusca variazione di esposizione, sicuramente non ne modifica la caratteristica essenziale (ovvero il cambio di esposizione).

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, lo Studio di Fattibilità definisce "positivo" l'impatto della realizzazione del casello, in quanto questa è finalizzata a ridurre il volume di traffico sul centro urbano a fronte della realizzazione della piattaforma multifunzionale.
Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera (pagg. 64-65 dello SdF):
"Richiamando quanto già riportato in precedenza si ha che:
. la quantità totale di sostanze nocive (NOx, COVNM, PM10, Pb e C6H6) emesse nell'anno 2004 dai veicoli pesanti (> 3.5 t) è pari a 1.73 g/tkm;

˜ *la quantità totale di gas serra (CO2, CH4 e N2O) emessi nell'anno 2004 dai veicoli pesanti è pari a circa 280 g CO2 eq/tkm.*
Ipotizzando ora che l'attuale rete stradale urbana rimanga invariata, il percorso che dovranno compiere i mezzi pesanti per raggiungere il nodo autostradale di Savona partendo dal bacino portuale di Vado L. (e viceversa) sarà di circa 7.5 km. Questo implicherà, stando alle assunzioni fatte in precedenza, negli ambiti cittadini di Vado Ligure e Quiliano un'emissione nell'ambiente dei seguenti quantitativi di sostanze gassose dannose… (omissis)
… riduzione delle sostanze inquinanti emesse annualmente nel solo ambito urbano, rispettivamente di:

$$\Delta_{\text{sostanze nocive}} = \text{sostanze nocive}_{(7,5\,\text{km})} - \text{sostanze nocive}_{(4,5\,\text{km})} = 213{,}5 - 130 = 83{,}5\,t$$

…

$$\Delta_{\text{gas serra}} = \text{gas serra}_{(7,5\,\text{km})} - \text{gas serra}_{(4,5\,\text{km})} = 34.550 - 20.750 = 13.800\,\text{t}\ CO_2\ eq$$

(omissis)*…In conclusione, l'eventuale riduzione (3 km) del percorso in ambito urbano da 7.5 km a 4.5 km comporterebbe, sempre nel medesimo scenario, una diminuzione delle emissioni dei gas serra e delle sostanze nocive da parte del traffico pesante complessivamente dell'ordine del 40% delle quantità che si avrebbero nell'ipotesi che il Nuovo Casello/Svincolo di Vado Ligure e Quiliano non venga realizzato: dato considerevole se si pensa al benessere ed alla salvaguardia della salute della popolazione dei Comuni interessati."*

I numeri forniti dallo studio di fattibilità fanno riferimento a valori del 2004; a prescindere dal valore assoluto, che può variare nel tempo, facendo riferimento a valori medi di emissione, e continuando a considerare che la maggior parte del traffico da mezzi pesanti sia dovuto alle attività portuali (come supposto nello SdF), la riduzione percentuale di emissioni dovuta alla riduzione della lunghezza del tracciato non cambia. Appare quindi evidente che il compimento della Piattaforma Portuale, portando ad un aumento del traffico da mezzi pesanti, ha assoluta necessità di un tracciato dedicato il più corto possibile; pertanto non si ritiene adeguata una "opzione zero" che, a fronte della realizzazione della Piattaforma, non preveda la contestuale costruzione del nuovo casello autostradale e del relativo tracciato di collegamento.

Gli interventi mitigativi proposti dallo SdF, per le fasi di costruzione ed esercizio (vedi pgg.66-69) sono interventi alquanto ordinari.

Lo SdF verifica la compatibilità urbanistica, ovvero la fattibilità della soluzione B, riportata nell'Accordo di Programma e, conseguentemente, nel Piano Urbanistico Comunale, rispetto alle previsioni dei PUC di Vado Ligure e Quiliano
Considerando l'impatto dell'opera sulle destinazioni d'uso previste dal Piano Urbanistico Comunale, si riscontra che il tracciato di collegamento dall'area portuale al nuovo svincolo autostradale attraversa l'Ambito 7 (vr, fascia di rispetto ambientale), il Sub-ambito 7.2 (sp.G, impianti generali, impianti tecnologici, distributori carburanti), l'Ambito 13 (area TNI) e passa in adiacenza all'Area Progetto 3 (commerciale, verde, parcheggi, parcheggi interrati), al Sub-ambito 6.1 (ou, fascia di rispetto ai nuclei storici), al sub-ambito 5.5 (area produttiva), al Distretto di Trasformazione 8 (nel PUC definitivo con destinazione d'uso come area di servizio logistica per Infineum Italia s.r.l.) e al Sub-ambito 5.3 (aree a prevalente destinazione produttiva).

Lo Studio di Fattibilità evidenzia, per quanto riguarda l'impatto visivo ed ambientale dell'opera sul territorio, quanto segue:
nel capitolo 4.1 L'ubicazione dello svincolo e la viabilità connessa (pagina 4):
"L'area prevista per il piazzale del casello e relativo parcheggio è posizionata a quota elevate rispetto al centro abitato e sfrutta la presenza di una zona pianeggiante. Tale ubicazione permette una ottimale situazione in termini di impatti dell'opera, perché risulta completamente schermata dalla particolare situazione morfologica e dalla vegetazione."
Nel capitolo 4.4.1 Rampe di accesso e di uscita (pagine 17-18):
*"**Tipologia delle opere d'arte***

La definizione tipologica delle opere d'arte necessarie alla realizzazione di un'infrastruttura stradale presenta un ruolo determinante sia ai fini dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico ed ambientale, sia per una corretta e gradevole percezione della stessa.
In particolare per le opere a cielo aperto, compresi gli imbocchi della galleria naturale, già nella presente sede, si sono individuate le tipologie costruttive che si ritiene riescano a conciliare i seguenti aspetti:
• ottimizzazione dell'inserimento ambientale;
• valorizzazione architettonica;
• minimizzazione dell'impatto ambientale in fase realizzativa e di esercizio;
• funzionalità e sicurezza della struttura nella fase di esercizio;
• durabilità dell'opera e minimizzazione dei costi manutentivi;
• standardizzazione delle tipologie ripetitive;
• semplicità e rapidità costruttiva."
[…]
"Imbocchi artificiali
Per quanto riguarda gli imbocchi, unici elementi architettonicamente caratterizzanti, al fine di migliorare l'inserimento ambientale si prevede la realizzazione di "becchi di flauto" gettati in opera e ricoperti con terreno vegetale opportunamente piantumato ed inerbito."
[…]
"Ove la piattaforma stradale è prevista a "cielo aperto" per esigenze di salvaguardia ambientale, sono state ipotizzate soluzioni morfologiche atte a migliorare ulteriormente l'impatto dell'infrastruttura con la possibilità di prevedere l'inserimento di impianti vegetazionali aventi la duplice funzione di arredo e di mitigazione."

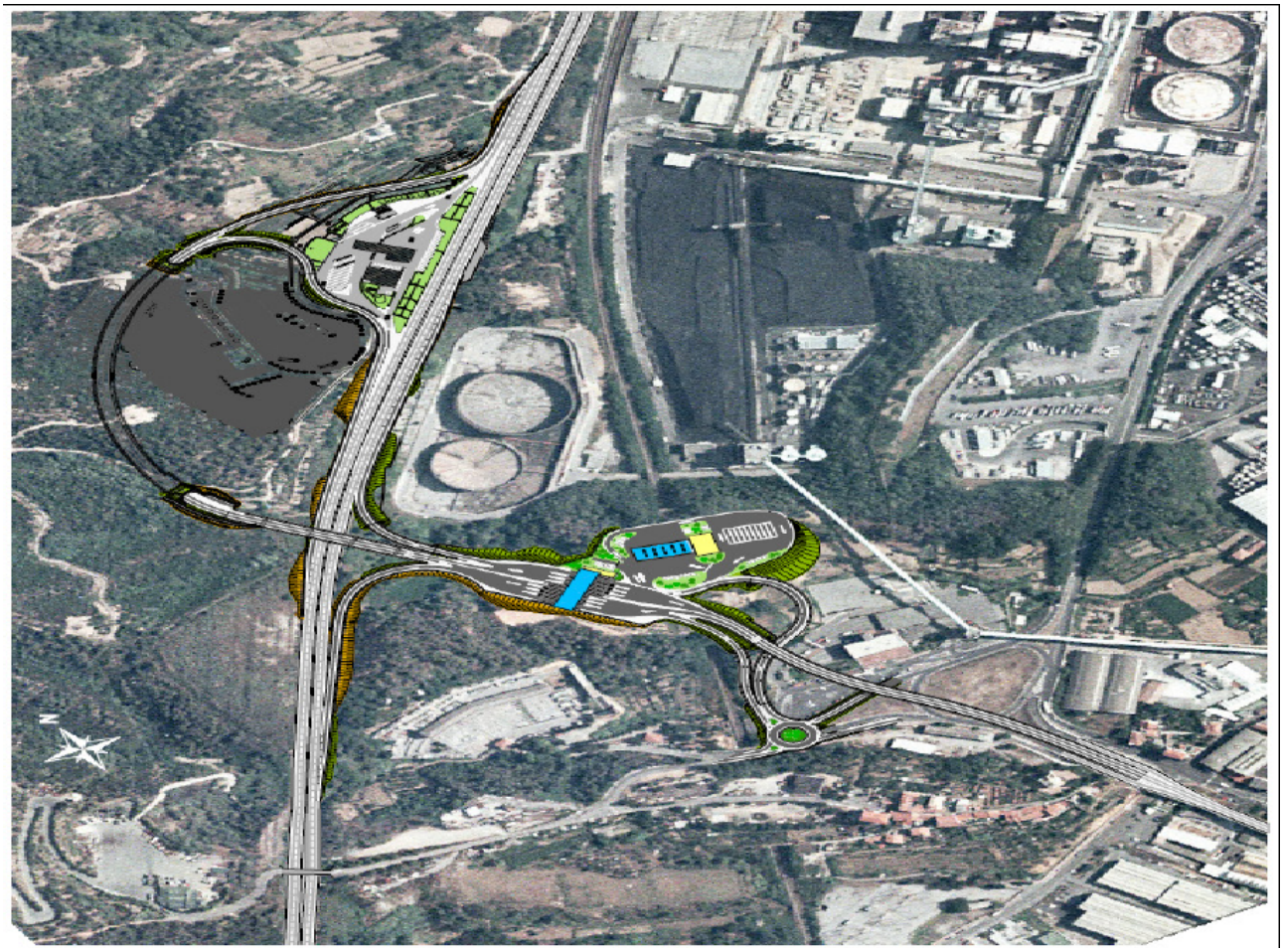
É facilmente possibile prevedere un peggioramento dell'**inquinamento acustico** nelle porzioni di territorio adiacenti alle aree interessate dalla costruzione del nuovo casello autostradale e della relativa viabilità di collegamento a quella esistente, a prescindere dalla soluzione individuata, a servizio dei mezzi pesanti diretti o provenienti dalla nuova piattaforma Maersk. Si ritiene necessario l'obbligo di imporre interventi di protezione mediante barriere acustiche per limitare l'impatto verso gli Ambiti confinanti (Ambito 6, 7, 5), in particolare se destinati a residenza, come d'altronde già previsto nello Studio di Fattibilità del Casello. Evidentemente la vicinanza con insediamenti residenziali può costituire un elemento peggiorativo, cosa che porterebbe a preferire la soluzione B dello SdF rispetto a quella del Ptc Acl, come di seguito si può verificare nel presente testo.
Ulteriore elemento critico viene evidenziato dalla **Soprintendenza** per i beni architettonici e Paesaggistici della Liguria che, con nota dell'11-04-2012 "Vado Ligure (SV) – Progetto preliminare del PUC - Fase di consultazione, ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.e.i. Parere" al primo punto riporta "*si concorda con l'opportunità di valutare le soluzioni alternative riguardanti il nuovo casello autostradale che nella soluzione presentata implica un impatto apparentemente incompatibile con una zona di significativo valore paesaggistico per via della sua ancora quasi integrale conservazione*". Questa osservazione va evidentemente riferita alla parte di territorio a nord-ovest dell'autostrada, in quanto la parte a sud-est è evidentemente compromessa dagli insediamenti industriali presenti. Tale osservazione può però essere estesa a qualunque soluzione si sia prospettata sinora (a parte, ovviamente, l'opzione zero), in quanto la realizzazione della piattaforma e della rampa principale, per problemi di superamento di pendenza e raggio di curvatura, non può che invadere tale porzione di territorio di "quasi integrale conservazione". Tale osservazione non pare quindi discriminante per la selezione della soluzione più opportuna,

Nel capitolo 9 "Sostenibilità finanziaria e convenienza", nello SdF si afferma:
"La lettura "finanziaria" di un intervento come quello in oggetto ha poco significato in quanto l'intervento è sostanzialmente finalizzato a risolvere un problema di significativa importanza quale quello di rendere possibile ed efficiente l'accesso all'infrastruttura autostradale esistente ("A10") da parte dell'utenza ed in particolare del traffico pesante diretto da e per il Porto (Bacino di Vado Ligure): tale traffico, in mancanza del Casello di Vado L.-Quiliano, si riverserebbe sul casello di Savona che, come noto, presenta già attualmente criticità funzionali. Altro obiettivo, non meno importante, è quello di ridurre il flusso di traffico sulla rete stradale urbana e suburbana.

Acquisirà invece rilevanza la lettura "economica", ossia la definizione per l'infrastruttura, dal punto di vista di tutta la collettività, di indicatori di beneficio e di redditività"; e più avanti *" Scenario "con intervento": da una parte la realizzazione dell'opera in esame comporta costi di costruzione presto stimabili (viadotti, galleria, rotatorie, opere di mitigazione ambientale), costi di investimento per la realizzazione dell'opera, costi di gestione e di manutenzione straordinaria, ecc; dall'altra origina benefici alla collettività locale e non solo, quantificabili però solo nel lungo termine, ma difficili da stimare mediante modelli economici-finanziari*".
Alla luce dei dati oggi disponibili – in assenza di uno studio trasportistico più specifico che, ad oggi, né Maersk né Società Autostrade hanno fornito – si deve dedurre che l'opzione zero non sia sostenibile se si intende procedere con la realizzazione della piattaforma portuale.

Relativamente alla **"soluzione A"** lo stesso SdF riporta a pag. 72 " *Come si evince dalla figura precedente il tracciato in esame interferisce, seppur parzialmente, con il Subdistretto di Trasformazione TD 58III (appartenente al Distretto di Trasformazione TD 58 denominato Tiassiano). In tale "sottodistretto" è stato redatto nel 2007, a seguito di iniziativa privata, un Piano Urbanistico Operativo (P.U.O.) al fine di trasformare ad uso industriale/commerciale suddetta area. Il tracciato oggetto di SdF è stato pensato ed analizzato in virtù della presenza di suddette opere al contorno (ormai prossime all'ultimazione) al fine di minimizzare gli impatti e le interferenze con esse."*
È però bene ricordare che il **Comune di Quiliano** con nota del 09 marzo 2012 "Progetto preliminare del PUC del Comune di Vado Ligure – Fase di consultazione ex art. 12 D.Lgs n.152/2006 smi – Contributi" con riferimento alla previsione del casello autostradale, riporta "*Nel merito deve rilevarsi che il comune di Quiliano aveva formulato le proprie osservazioni nei confronti dei procedimenti avviati sottolineando in allora, l'opposizione alla realizzazione di opere e/o infrastrutture autostradali nel territorio del Comune di Quiliano, così come proposte, in quanto non conformi alle scelte pianificatorie*".

La principale differenza tra soluzione A e soluzione B consta esattamente nella diversa posizione della piattaforma del casello e relativo svincolo, come è possibile vedere dall'immagine stralcio dello SdF .



Alternativa "A"

Analizzando, come già precedentemente fatto per la soluzione A, le carte di analisi del presente PUC (limitatamente alle parti insistenti sul territorio di Vado Ligure) - tavola 25 Descrizione fondativa: carta geologica, tavola 26 Descrizione fondativa: carta geomorfologica, tavola 27 Descrizione fondativa: carta idrogeologica, tavola 28 Descrizione fondativa: carta delle acclività dei versanti, tavola 29 Descrizione fondativa: carta della dinamica dei versanti, tavola 30 Descrizione fondativa: carta della suscettività d'uso del territorio) - si classificano le aree interessate dalla realizzazione del nuovo svincolo autostradale come segue:

Tav. 25 Descrizione fondativa: carta geologica

- pc metainsediamenti: micascisti filladici, scisti quarzoso – sericiti –actinolitici.
- Qz Quarziti biancastre e scistose, quarziti verdastre e violacee
- mV metavulcaniti, metaandesiti
- al depositi alluvionali

Tav. 26 Descrizione fondativa: carta geomorfologica

- Ra roccia affiorante e/o sub-affiorante con copertura detritica discontinua fino a 2 m di spessore, in scadenti condizioni di conservazione, alterate e/o particolarmente fratturate, rocce cataclasate
- Scavi
- Am alluvioni attuali e recenti
- Riporti, zone fortemente rimaneggiate

Tav. 27 Descrizione fondativa: carta idrogeologica

- Pfb permeabilità medio bassa per fratturazione e fessurazione
- Ppb Permeabilità bassa per porosità
- Ur aree intensamente urbanizzate e/o rimaneggiate

Tav. 28 Descrizione fondativa: carta delle acclività dei versanti

- 3 pendenza compresa tra 25 e 50%

- 1 pendenza <10%
- 2 pendenza compresa tra il 10 e il 25%

Tav. 29 Descrizione fondativa: carta della dinamica dei versanti

- Versanti in condizione di stabilità da media ad elevata

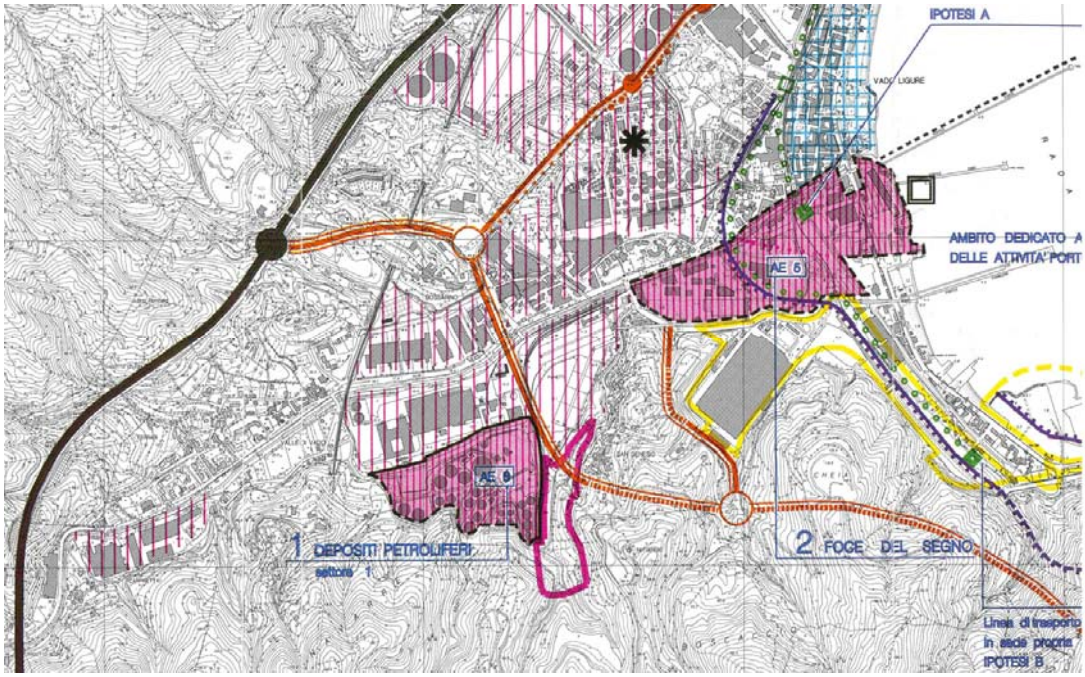
Tav. 30 Descrizione fondativa: carta della suscettività d'uso del territorio

- C aree fortemente antropizzate con morfologia artificiale
- B1 substrato in roccia in buone o discrete condizioni di conservazione e rapporto giunti/pendio favorevole o indifferente. Stabili.
- A2 aree di fondovalle costituite da alluvioni antiche e da depositi pliocenici. Comportamento semicoesivo. Permeabilità bassa.

Le altre considerazioni fatte per la l'alternativa B valgono per l'alternativa A.
Tale soluzione incontrerebbe l'opposizione del Comune di Quiliano e non avrebbe migliori chances rispetto ai problemi di impatto paesaggistico citati dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.

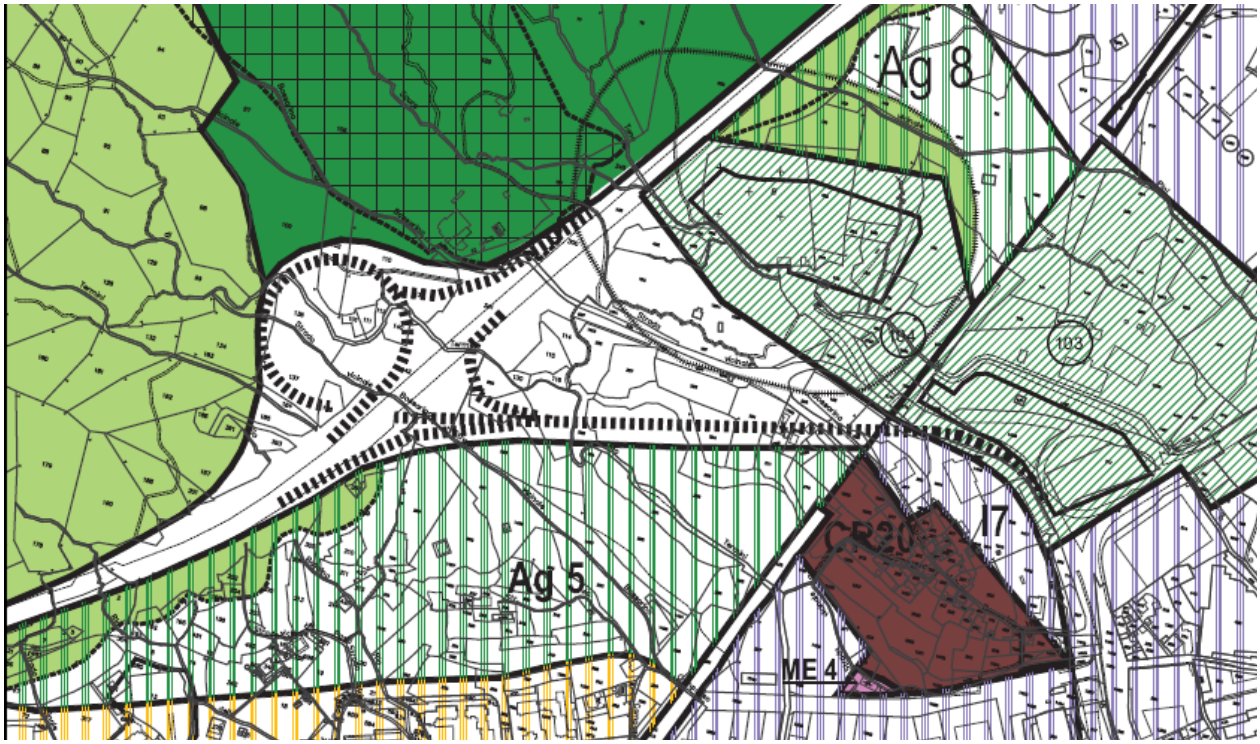
Soluzione da Ptc Acl

Il Ptc Acl individua una soluzione per il nuovo casello autostradale differente rispetto alla soluzione B, riportata nell'Accordo di Programma e, conseguentemente, nel Piano Urbanistico Comunale.
Non è disponibile uno Studio di Fattibilità in merito, pertanto si faranno delle considerazioni unicamente attraverso l'analisi delle tavole tematiche realizzate per la VAS in considerazione della posizione individuata.



Stralcio del Ptc Acl

Come si evince dal livello di dettaglio dello stralcio riportato, l'individuazione dell'area occupata dal nuovo casello autostradale può essere considerata indicativa. Pertanto le valutazioni riportate di seguito, riguardanti l'impatto sull'ambiente e sul territorio, si riferiscono ad un'area maggiore avente come centro il punto riportato nel Ptc Acl. A tal fine si riporta uno stralcio del PRG vigente, nel quale la posizione del casello è sostanzialmente coerente con quanto previsto dal Ptc ACl



Le carte di analisi della Normativa **Geologica** di PUC classificano le aree interessate dalla soluzione del nuovo svincolo autostradale in analisi come segue:

Tav. 25 Descrizione fondativa: carta geologica

- Qz Quarziti biancastre e scistose, quarziti verdastre e violacee
- pc metainsediamenti: micascisti filladici, scisti quarzoso – sericiti –actinolitici.
- mV metavulcaniti, metaandesiti
- al depositi alluvionali

Tav. 26 Descrizione fondativa: carta geomorfologica

- Am alluvioni attuali e recenti
- Riporti, zone fortemente rimaneggiate
- Ra roccia affiorante e/o sub-affiorante con copertura detritica discontinua fino a 2 m di spessore, in scadenti condizioni di conservazione, alterate e/o particolarmente fratturate, rocce cataclasate

Tav. 27 Descrizione fondativa: carta idrogeologica

- Ppb Permeabilità bassa per porosità
- Ppa Permeabilità alta per porosità (corrispondente al Rio Termini)
- Ur aree intensamente urbanizzate e/o rimaneggiate
- Pfb permeabilità medio bassa per fratturazione e fessurazione

Tav. 28 Descrizione fondativa: carta delle acclività dei versanti

- 3 pendenza compresa tra 25 e 50%
- 1 pendenza <10%
- 4 pendenza compresa tra 50 e 75%

Tav. 29 Descrizione fondativa: carta della dinamica dei versanti

- Versanti in condizione di stabilità da media ad elevata
- SR3 Versanti in roccia in cattive condizioni di conservazione e stabilità da bassa a media (porzione ridotta)

Tav. 30 Descrizione fondativa: carta della suscettività d'uso del territorio

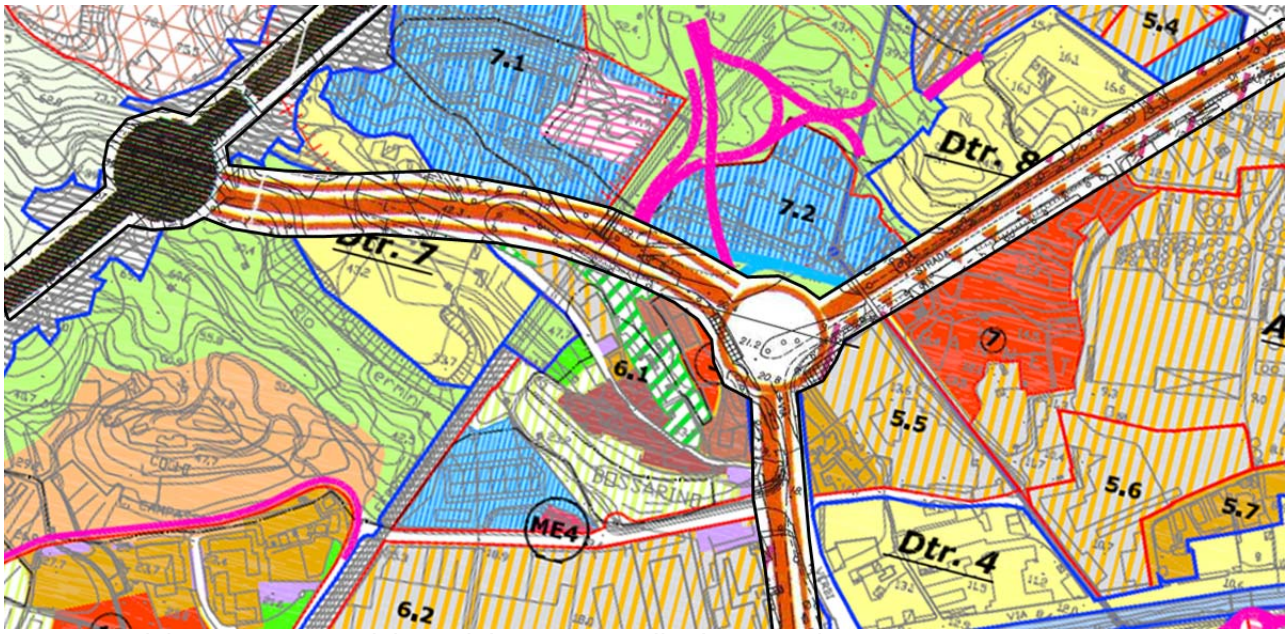
- A2 aree di fondovalle costituite da alluvioni antiche e da depositi pliocenici. Comportamento semicoesivo. Permeabilità bassa.
- B1 substrato in roccia in buone o discrete condizioni di conservazione e rapporto giunti/pendio favorevole o indifferente. Stabili.
- C aree fortemente antropizzate con morfologia artificiale

- A1 aree di fondovalle con substrato costituito da depositi di spiaggia o da sedimenti fluviali attuali e recenti. Comportamento granulare e permeabilità medio-alta. Assetto stabile.
- B2 substrato in roccia in mediocri o discrete condizioni di conservazione e rapporto giunti/pendio sfavorevole. Instabili o potenzialmente instabili.

Dalla carta n. 27 "desrcriz. Fondativa-Carta Idrogeologica" l'area prevista interesserà in maggior misura terreni definiti **ppb** a bassa permeabilità e, soltanto per il tratto relativo al torrente Rio Termini, in terreni **ppa** ovvero ad elevata permeabilità per porosità. Nella carta n. 30 e 30 bis, con indicate le differenti suscettività d'uso del territorio dal punto di vista geologico/idrogeologico l'area ricade in **A2** e **C.**
La realizzazione del casello pertanto (vedi Norme geologiche di piano) non appare in contrasto con le normative di piano, fermo restando che il progetto tenga conto della elevata permeabilità dei terreni e del fatto che, parzialmente, essi rientrino in aree fortemente urbanizzate per le quali si prevede una verifica sulle condizioni effettive di contaminazione del suolo e/o falda (caratterizzazione del suolo - D.LGS 152/06).
Invece, per ciò che attiene alle distanze dai corsi d'acqua e dalla ininfluenza delle opere ai fini dell'equilibrio idraulico degli stessi, il nuovo casello è posto **direttamente al di sopra di un significativo tratto del rio Termini.**
Pertanto l'opera dovrà essere progettata in conformità con le norme dei piani di bacino che richiedono, affinché possa essere concesso il permesso di costruire in deroga alle distanze di legge, la totale ininfluenza dell'opera stessa con il deflusso in regime di massima piena.
In conclusione, la realizzazione del casello non contrasta con i piani di bacino né con le nome geologiche di piano, ma la sua realizzazione risulta molto complessa dal punto di vista progettuale in merito agli accorgimenti idraulici da adottare. Si ricorda che per legge l'andamento di un corso d'acqua naturale non può essere deviato.

Considerando quanto riportato nella tavola 7bis del PUC "Aspetti **Ecosistemici**: Biodiversità, Rete Ecologica – Habitat", si riscontra che il tracciato di collegamento dall'area portuale al nuovo svincolo autostradale e lo svincolo stesso della soluzione in analisi (riportata sul Ptc Acl) non insistono su aree di interesse. Per quanto riguarda gli aspetti analizzati nell'elaborato, l'area non risulta, in conformità a quanto riportato dalla tavola 7 ter (Aspetti Ecosistemici: Specie ed altri elementi rilevanti), interferire con aspetti ecosistemici.

Considerando l'impatto dell'opera sulle **previsioni** del Piano Urbanistico Comunale, si riscontra che il tracciato di collegamento dall'area portuale al nuovo svincolo autostradale della soluzione analizzata attraversa l'Ambito 7 (vr, fascia di rispetto ambientale), i Sub-ambiti 7.1 (sp.G, impianti generali, impianti tecnologici, distributori carburanti e vr, fascia di rispetto ambientale) e 7.2 (sp.G, impianti generali, impianti tecnologici, distributori carburanti), il Sub-ambito 6.1 (ou, fascia di rispetto ai nuclei storici), il Distretto di trasformazione 7 (a destinazione produttiva), l'Ambito 8 (vr, fascia di rispetto ambientale) e l'Ambito 13 a ridosso dell'area I di (per attività di discarica). Inoltre il tracciato passa in adiacenza all'Area Progetto 3 (commerciale, verde, parcheggi, parcheggi interrati), al Distretto di Trasformazione 4 (residenziale, commerciale, commerciale all'ingrosso e artigianale, verde e spazi pubblici, parcheggi pubblici, interesse comune, istruzione/strutture sportive),
Si riscontra che la localizzazione della discarica in Ambito 13, a nord-est dell'area individuata per il nuovo casello nel Ptc Acl, consentirebbe lo sviluppo del tracciato solamente verso ovest e che lo stesso tracciato interferirebbe pesantemente con quanto previsto per il Distretto di Trasformazione 7, impedendone, di fatto, l'attuazione. Sotto i profili dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico, quest'ultima soluzione è certamente peggiorativa rispetto a quella prevista dal PUC in quanto lo svincolo sarebbe più vicino alle abitazioni di Bossarino e della Valle di Vado.
In sintesi la posizione del nuovo casello e del tracciato di collegamento, individuato secondo il Ptc Acl, pare interferire maggiormente sia con le preesistenze sia con le previsioni del PUC.



Sovrapposizione PUC e posizione del nuovo casello da Ptc Acl

A fronte delle analisi sopra descritte il PUC conferma la scelta della soluzione di localizzazione del nuovo casello autostradale "B" dello SdF.

2.4.3 Attraversamento della SS1 Aurelia per l'accesso alle aree retroportuali

È stato analizzato il Progetto 643, Comune di Vado Ligure, "Attraversamento in sovrappasso della SS n.1 Aurelia per il collegamento tra la Piattaforma Multipurpose e le aree retroportuali". Progetto definitivo e relative relazioni, redatto, per conto di Autorità Portuale di Savona da PROGIN SPA (Roma) con GRANDA Engineering (Cuneo), aggiornamento 01/2011. Trattasi del progetto definitivo del sovrappasso, a sostituzione del sottopasso (come già detto nel paragrafo relativo alla Piattaforma multifunzionale), nella sua più recente versione disponibile.
Il progetto contiene una illustrazione estesa e definita del progetto in oggetto. Prescindendo dagli aspetti tecnici, dal punto di vista ambientale e paesaggistico, l'opera sembra avere un impatto legato sostanzialmente alle sue dimensioni.
Dalla relazione generale di progetto
"L'intervento in oggetto, che comprende:
- la realizzazione del sovrappasso di collegamento tra la nuova piastra multi-funzionale e le aree retro portuali di Vado Ligure sulla S.S. n. 1 "Aurelia"
- la razionalizzazione della viabilità esistente
- la riqualificazione dell'area costiera dal lato di ponente della nuova opera (comparto C)
- le opere di contorno strettamente connesse alla completa realizzazione dell'intervento stesso.
si inserisce in tale ambito ed ha come finalità:
- la razionalizzazione del trasporto di merci e dell'interscambio tra i mezzi di trasporto ed il conseguente potenziamento del nodo portuale di Vado Ligure
- la riqualificazione di un ambito urbano, quello a ponente del futura piastra, attualmente in stato di degrado ed il recupero dello stesso alla fruizione da parte della collettività
La presente relazione generale viene redatta, ai sensi dell'Art. 26 del D.P.R. 554/99 e dell'Art. 9 sezione II dell'Allegato XXI Art. 164 del Codice degli Appalti, a corredo del progetto definitivo dell'intervento in oggetto al fine di fornire tutte le indicazioni necessarie per una identificazione di dettaglio.
L'individuazione e la valutazione degli impatti durante la fase di esercizio, l'esame della funzionalità del progetto del sovrappasso ed il suo inquadramento paesaggistico, dunque, sono stati condotti nell'ambito della procedura regionale di V.I.A. della piastra multifunzionale.

Il presente progetto definitivo del collegamento in sovrappasso della S.S. n. 1 Aurelia non deve essere sottoposto a propria procedura di V.I.A. ed è quindi corredato di uno Studio di Fattibilità Ambientale ai sensi del D. Lgs 163/2006 e s.m.i."

Le analisi allegate al progetto, in particolare lo studio di fattibilità ambientale, la relazione archeologica e la relazione paesaggistica, non rilevano vincoli che possano determinare reali criticità.

"L'analisi della vincolistica nell'area di intervento è stata operata sulla base della documentazione fornita dal SITAR (Servizi Informativi Territoriale e Ambientali Regionali) della Regione Liguria, integrata dall'esame della cartografia tematica provinciale. Dall'esame effettuato è emerso che l'opera è soggetto:

-vincolo paesaggistico

La nuova infrastruttura di collegamento interferisce con la fascia di rispetto dei territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m dalla linea di battigia, secondo il D. Lgs. 42/2004 Art. 142 comma 1 lettera a)

-vincolo idraulico

L'opera interferisce con il Rio S. Elena, corso d'acqua non censito nell'elenco delle acque pubbliche, ma segnalato dal Piano di Bacino e quindi protetto da una fascia di rispetto di 40m di larghezza. Per verificare la compatibilità dell'opera con tale vincolo l'ATI scrivente ha preso contatto con il settore Idrogeologico (Piani di Bacino e Lavori Idraulici) della Provincia di Savona di concerto con il quale si è classificato l'intervento come

"attraversamento" e come tale assentibile se pur da assoggettare a verifica idraulica.

Relativamente alla verifica idraulica si rinvia alla separata relazione.

L'area di Vado è inoltre classificata a rischio archeologico.

Poiché l'intervento comporta opere di escavo l'Autorità Portuale ha provveduto ad attivare la pratica di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 95 del Codice dei Contratti, avverso la quale lo Soprintendenza non ha ritenuto di avviare alcuna particolare procedura. Il progetto è comunque corredato di relazione archeologica."

Va precisato che le informazioni e le analisi svolte ai fini di verificare la compatibilità paesaggistica concentrano, in realtà, l'attenzione su elementi di qualità estetica (caratterizzati quindi da una certa soggettività); l'analisi storico paesaggistica riportata all'inizio della relazione paesaggistica non ha relazioni con le osservazioni di qualità architettonica che la seguono.

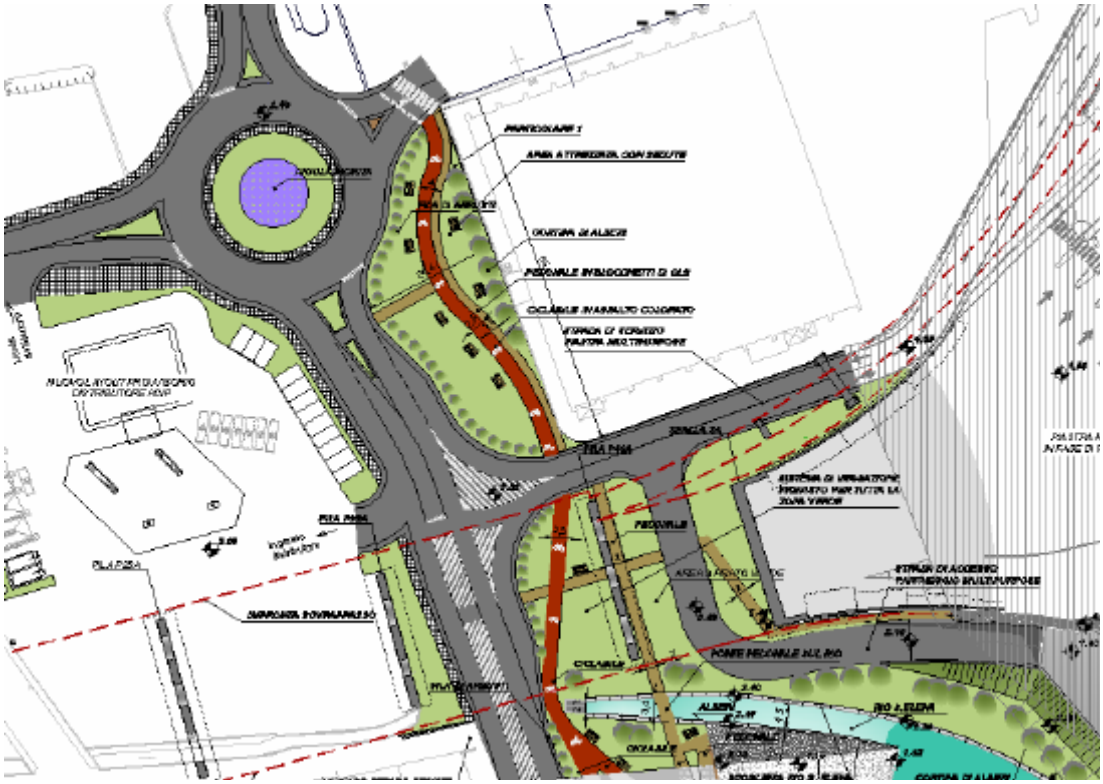
Devesi inoltre rilevare che - come evidenziato nell'ambito del ricorso presentato da parte del Comune al TAR Liguria nonché nella nota della Regione Liguria prot. 10695 del 02.05.2011 - il progetto approvato nella Conferenza dei Servizi del 21.06.2011 presenta numerose criticità (se non veri e propri profili di contrasto) rispetto alle disposizioni dettate dal Piano di Bacino Stralcio, con particolare riferimento alla deviazione del tratto terminale del rio S. Elena ed alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie (rotatoria S.S. n. 1 Aurelia e relative diramazioni) nella fascia di riassetto fluviale relativa al nuovo alveo del torrente Segno.



Lo stato di fatto



Planimetria del sovrappasso



Planimetria del Comparto C e dell’area a verde





Foto inserimenti allegati alla documentazione del progetto definitivo del sovrappasso