Committente:

PROVINCIA DI SAVONA

Settore Gestione della Viabilità, Edilizia ed ambiente

Oggetto:

Evento alluvionale del 26 dicembre 2013
S.P.31 "Urbe - Pianpaludo - La Carta"
Lavori di consolidamento strutturale del ponte con risanamento e ricostruzione delle parti ammalorate nonchè delle fondazioni al km 5+834

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA E DOCUMENTO DI PREVALUTAZIONE DELL'INCIDENZA

SCALA: -

Identificazione elaborato	Ambito		Tipologia		Commessa	n° elaborato	
E1PE144719A05	E	1	P	D	1447/19	A	05

Dati Progettisti / Consulenti

Ing. Geol. Luigi MARENCO
GEO engineering S.r.l.
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Alessandria n° 1242
Ordine Geologi Piemonte n° 435

Rev.	Redatto	Verificato	Validato	Data	Timbri e Firme
1	Ing. M. Tuberga	Ing. L. Marenco	Ing. L. Marenco	02/2019	

Il Responsabile del procedimento:	FIRMA

Sede e Uffici: Corso Unione Sovietica n. 560 - 10135 Torino
tel. 0113913194 Fax 0113470903 e-mail: info@geoengineering.torino.it
Iscrizione Tribunale Torino: 2080/87 C.C.I.A.A. di Torino: n.698052
Cod. Fisc. n. P. IVA: 05271990011

N° 948 UNITER CERTIFIED QUALITY MANAGEMENT SYSTEM ISO 9001

1 PREMESSA 1
2 RICHIEDENTE 2
3 TIPOLOGIA DELL'OPERA E DELL'INTERVENTO 2
4 CORRELAZIONE DELL'OPERA 2
5 CARATTERE DELL'INTERVENTO 2
6 DESTINAZIONE D'USO 3
7 USO DEL SUOLO 4
8 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO 5
8.1 Aspetti paesaggistici locali 6
8.1.1 Analisi della compatibilità dell'intervento 9
9 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO 13
10 UBICAZIONE DELL'OPERA 14
11 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA 15
12 VINCOLI PAESAGGISTICI DELL'AREA 17
12.1 Vincoli derivanti dalla normativa regionale 17
12.2 Vincoli derivanti dalla normativa nazionale 17
12.1 Vincoli derivanti dalla normativa comunitaria 19
13 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA 21
13.1 Opere strutturali di rifacimento del ponte 21
13.2 Opere stradali 21
13.3 Opere di difesa idraulica 23
14 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA 24
15 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO 25
16 MODULISTICA DI INOLTRO PER LA PREVALUTAZIONE DI INCIDENZA DI CUI ALLA DGR 30/2013 28

1 PREMESSA

La seguente relazione viene redatta a corredo del progetto degli interventi di "*S.P. n. 31 Urbe – Pianpaludo – La Carta. Lavori di: consolidamento strutturale del ponte con risanamento e ricostruzione delle parti ammalorate nonché delle fondazioni al km 5+834*" in comune di Sassello (SV) di cui è committente la Provincia di Savona.
Le opere in progetto andranno ad interferire con un settore boscato e con l'alveo e la fascia di rispetto del Rio della Conca, corso d'acqua soggetto a vincolo ambientale, per cui le opere ricadono tra quelle tutelate ai sensi della (lettera g) e lettera c) dell'art 142 del D. Lgs 42/2004).
La consultazione della Cartografia provinciale e regionale evidenzia inoltre come l'area di intervento si collochi su un settore di territorio ricadente all'interno del perimetro di un Sito di Interesse Comunitario e precisamente SIC - IT1331402 Beigua - Monte Dente - Gargassa – Pavaglione contiguo al Parco Regionale del Beigua.
Osservato inoltre che:

- il DPR 12.12.2005 ammette una valutazione dell'impatto paesaggistico tramite una documentazione semplificata per categorie di opere definite a livello regionale;
- la Regione Liguria in data 30.07.2007 stipulava un Protocollo di intesa con il Ministero per i Beni e le attività culturali per introdurre specificazioni e semplificazioni dei criteri di redazione dei contenuti della relazione paesaggistica per le diverse tipologie di intervento rapportate alle peculiarità del territorio ligure
- il suddetto protocollo individua 9 tipologie per le quali non è ammessa una documentazione semplificata
- le opere in progetto risultano connesse alla viabilità esistente e in particolare alla messa in sicurezza della SP 31 in corrispondenza dell'attraversamento del Rio della Conca per cui le stesse non rientrano tra quelle previste al punto C dell'accordo *"… nuove infrastrutture stradali o ferroviarie ed interventi di trasformazione significativi di dette infrastrutture*".

Ciò premesso per il presente progetto si procede ad una valutazione semplificata dell'impatto paesaggistico dell'opera seguendo peraltro i dettami della "Scheda per la presentazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica per le opere il cui impatto

paesaggistico è valutato mediante una documentazione semplificata" allegata al citato DPCM 12.12.2005.

2 RICHIEDENTE

Provincia di Savona, Via Sormano, 12 - 17100 Savona

3 TIPOLOGIA DELL'OPERA E DELL'INTERVENTO

Per ripristinare condizioni di transitabilità sull'attraversamento del rio della Conca da parte della SP 31, in comune di Sassello, senza limitazione di carico (ora pari a 10 t) l'Amministrazione Provinciale ha programmato il presente intervento di messa in sicurezza del settore in dissesto. Si tratta di un'opera strutturale con struttura portante mista acciaio calcestruzzo posta sul Rio della Conca con annessi due tratti viari di raccordo alla carreggiata stradale esistente, per uno sviluppo planimetrico complessivo di circa 140 m.
A tale opera strutturale e stradale si affiancano opere accessorie alla regimazione idraulica del Rio della Conca, con l'inserimento di opere antierosive a difesa della carreggiata stradale.

4 CORRELAZIONE DELL'OPERA

L'opera è correlata alla viabilità di livello provinciale del tratto stradale denominato SP 31, in corrispondenza della Prog. km 5+834, in comune di Sassello, all'altezza della località Veirera, e finalizzata a ripristinare la sicurezza stradale in corrispondenza dell'attraversamento del Rio della Conca, ora costituito da un manufatto fortemente ammalorato e in condizioni statiche tali da necessitare forti limitazioni dei carichi in transito.

5 CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'opera è di tipo permanente e fisso.

6 DESTINAZIONE D'USO

Da punto di vista urbanistico le opere in progetto andranno ad insistere in parte sulla viabilità pubblica (SP 31), in parte nell'ambito dell'alveo del Rio della Conca censito come acque pubblica e in parte su aree agricole con destinazione a bosco ceduo.

La consultazione dello strumento urbanistico comunale determina per le aree interessate una destinazione d'uso di tipo agro-silvo-pastorale (Aree A2 del PRG).

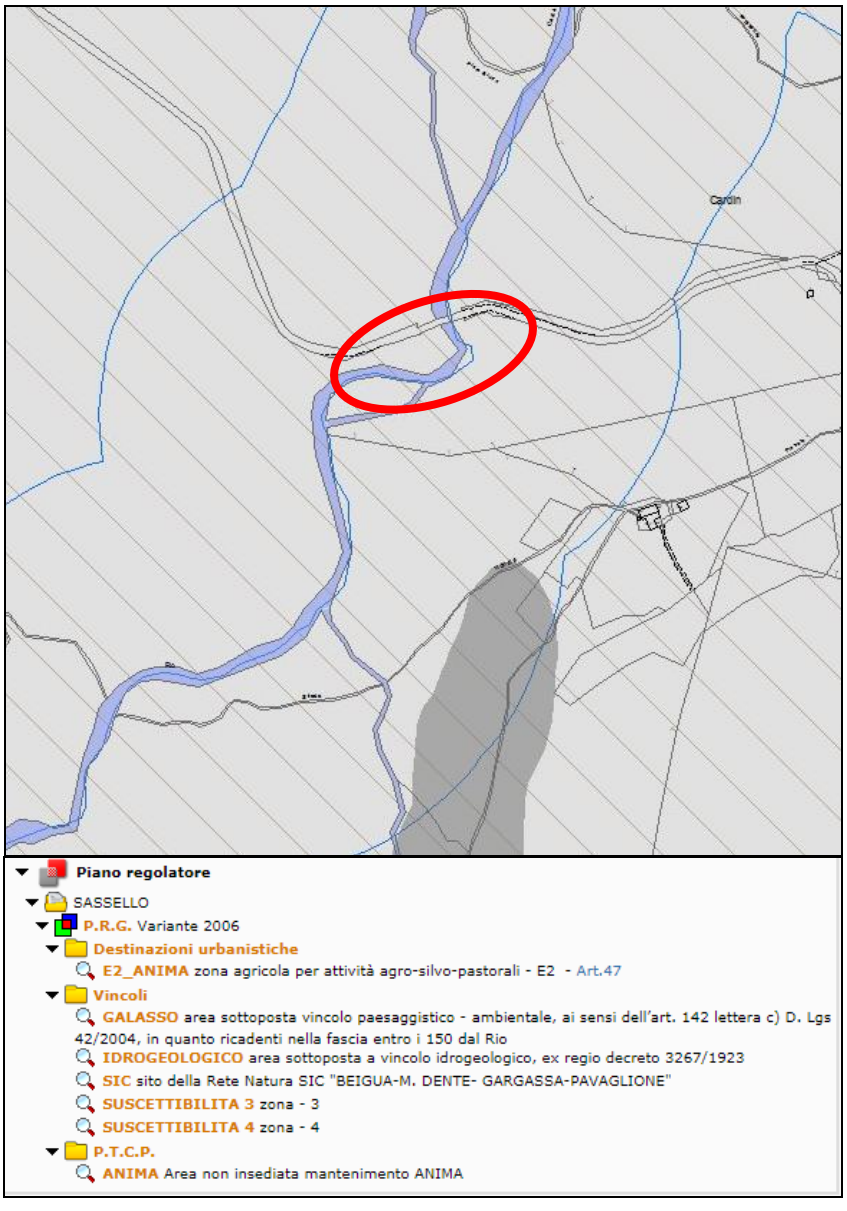


Fig. 1 - Stralcio PRGC vigente, Geoportale comune di Sassello

7 USO DEL SUOLO

Dalla consultazione della carta regionale Land Cover sc. 1:10000 - ed. 2012 si rileva che il settore in esame a vasta scala è ricompreso in un territorio dominato da boschi di castagno e faggio.

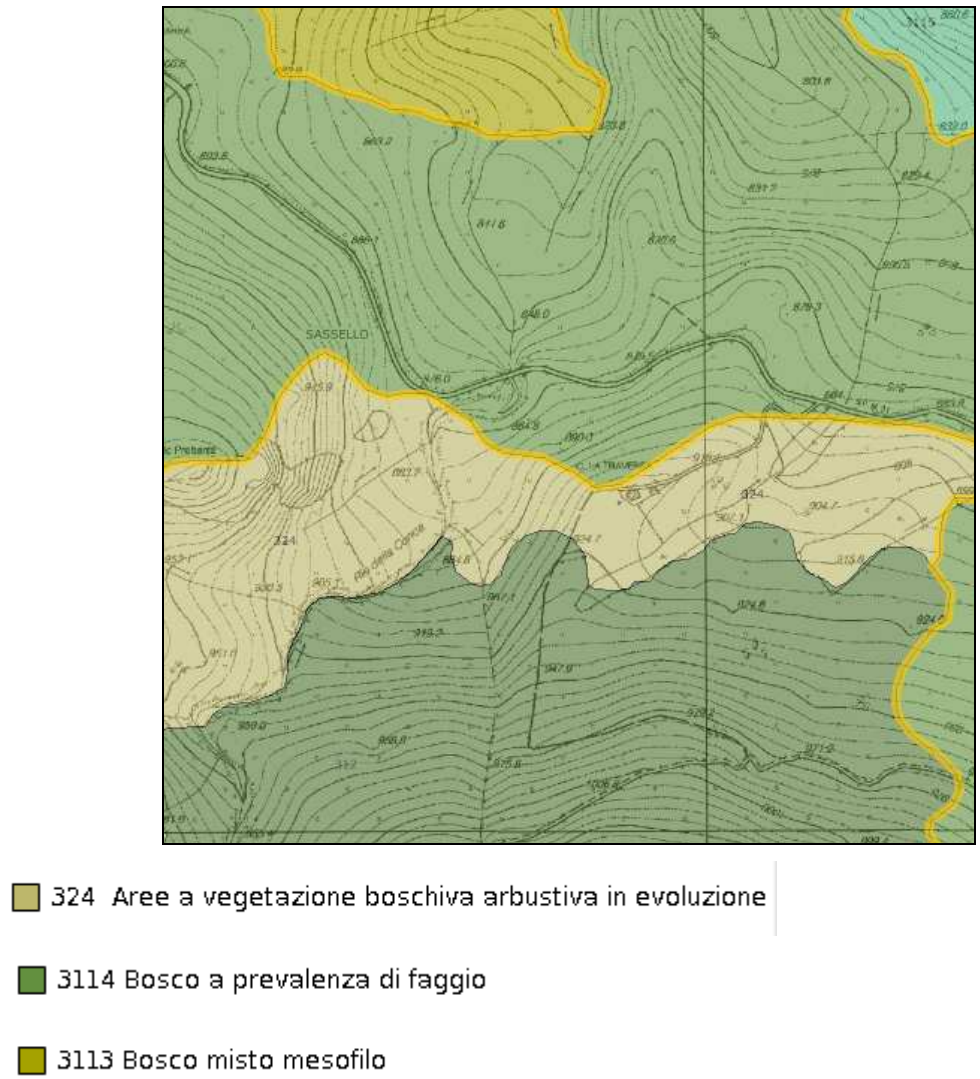


Fig. 2: Estratto Carta Land Cover (ed 2012) – Geoportale Regione Liguria

Il grado di antropizzazione risulta modesto e costituito essenzialmente dalla viabilità provincale e dagli insedimenti di località Veirera ad occidente e di località Piapaludo a Oriente

8 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Si tratta di un settore posto in ambito appenninico caratterizzato da una morfologia di tipo montano appartenente all'alto bacino della Valle Orba. Da punto di vista amministrativo si ci colloca nel territorio del comune di Sassello, il cui centro edificato si colloca tuttavia a circa 6,5 km verso NW e in posizione depressa di circa 450 m rispetto al settore in esame. Ci si pone quindi in un contesto caratterizzato da estesi boschi inframmezzati da nuclei edificati sparsi un tempo, ma ancor oggi, ad alta valenza agricola, ora spesso riattati a servizio del turismo stagionale di cui il Sassellese peraltro è testimone storico.

Un primo livello di identificazione dell'area in esame può essere dedotto dal "Piano territoriale di coordinamento paesistico" della Regione Liguria. Il settore di interesse si colloca in corrispondenza dell'ambito 5 "Appennino Ligure di Ponente"



Fig. 3: Ambiti omogenei del PTC Regione Liguria"

In particolare l'area in studio ricade tra quelle appartenenti al sottosistema 5.11 "Valle Orba" per cui le note illustrative alla carta riportano:

> L'aspetto vegetazionale, dominato dal bosco, insieme ai caratteri peculiari della morfologia territoriale, caratterizza l'immagine complessiva del paesaggio; la diffusione delle strutture insediative appare invece meno determinante ai fini ambientali essendo concentrata in ambiti limitati, generalmente baricentrici ad altrettanto ridotta superficie di infrastrutturazione rurale.
> L'unità paesistica dell'ambito si conferma quindi nella sua scarsa antropizzazione che è concomitante ad una difficoltà di ordine visivo nel valutare le interrelazioni esistenti tra insediamento, morfologia territoriale e aspetti vegetazionali. In sostanza non è sempre possibile apprezzare identificazioni paesistiche ben definite al di fuori dell'ambito locale.
> Estesa la presenza in quota di valori naturalistico-ambientali e di zone di interesse agricolo-ambientale a conferma delle perimetrazioni del Parco del M. Beigua.

Per il settore di interesse gli indirizzi del PTCP prevedono il mantenimento della componente naturale:

Zonizzazione Assetto Insediativo

Risultato della Selezione	
Identificativo	95120
Componente - Regime Normativo	ANI MA
Descrizione Componente - Regime Normativo	Area non insediata a regime normativo di Mantenimento
Numero Tavola	14
Atto/Data Approvazione Zona	Operat. PUC del 20/12/2017
Data Aggiornamento	2018-08-29

8.1 Aspetti paesaggistici locali

Come esposto in precedenza il settore in studio a scala vasta è parte di un macroambiente ove prevale la componente boschiva, a scala locale tuttavia sono identificabili due sottoambiti: il primo ancora da ricondurre all'assetto naturale dell'area e identificabile nell'alveo del Rio della Conca e della sua fascia riparia, il secondo di origine antropica costituito dall'imponente attraversamento del medesimo da parte dell'asse viario. Quest'ultimo di per se, stante la ristrettezza della carreggiata che si adatta alla morfologia esistente, si pone come elemento secondario.



Fig. 4: Il sottoambito paesistico connesso all'alveo del Rio della Conca"



Fig. 5: Il sottoambito paesistico di origine antropica del manufatto a servizio della SP 31"

Relativamente al sottoambito naturale connesso all'alveo del rio della Conca si tratta di un ambito "dinamico" connesso all'attività torrentizia ma nel contempo ristretto ad una fascia di ampiezza massima di 100 m delimitata dai ripidi versanti montani del versante settentrionale del M. Beigua. E' osservabile come storicamente l'alveo, a monte e a valle dell'imposta dell'attraversamento esistente abbandoni e riattivi canali in funzione dei fenomeni impulsivi di piena e di trasporto-deposito detritico. Tale ambito va ad assumere una valenza di vero e proprio corridoio ecologico. I corridoi ecologici vengono ritenuti positivi in quanto costituiscono un percorso in senso stretto per la fauna che rifugge gli spazi aperti e funzionano come sistema di rifugio per organismi che si spostano attraverso la matrice circostante (come i campi coltivati) consentono quindi alla fauna spostamenti da una zona relitta all'altra, rendendo possibili aree di foraggiamento altrimenti irraggiungibili. E' inoltre ormai risaputo che i corsi d'acqua con le sue fasce riparali laterali, ambiente che i francesi definiscono *ripysilve*, costituiscono occasione per eccellenza di corridoio capace di garantire una continuità ecologica sul territorio (MALCESCHI,1996).

Oltre la funzione di trasporto/movimento il corridoio ecologico vasto svolge anche la funzione di assorbimento (*sink*) dato che molte specie di avifauna lo utilizzano per nutrirsi, per i richiami d'accoppiamento o per la nidificazione, o di mammiferi che trovano luoghi di protezione contro i predatori e le avversità climatiche e non solo di

specie ecotonali, ma anche di interno. L'elevata densità di potenziali prede attrae i predatori e quest'ultimi e in particolare gli uccelli, gli insetti e i ragni sono stati indicati come variabile di controllo delle esplosioni demografiche di fitofagi dannosi alle colture agrarie (BHAR, FAHRING,1998; AA.VV, 1997).



Fig. 6: L'alveo del Rio della Conca a monte del nuovo attraversamento

Relativamente al sottoambito di origine antropica qui identificato si tratta di una struttura ad arco a via superiore di tipo Maillart in cemento armato gettato interamente in opera, costituito da un arco sottile con spessore di 40 cm in chiave e di 50 cm alle imposte; da un impalcato a tre travi e da setti sottili a sezione piena di collegamento tra le strutture con spessore di 27 cm. Prima e dopo l'arcata principale, di luce pari a 27 m, sono presenti due campate di approccio con luce di 4.70 m poggianti su due spalle di contenimento del corpo stradale.

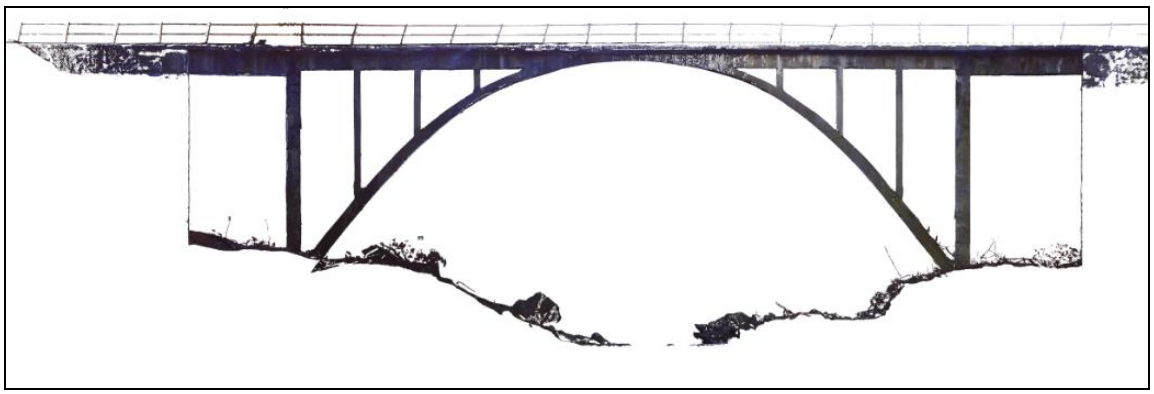


Fig. 7:– Restituzione laser scanner dell'opera esistente – vista da monte

Tale opera, da ricondurre allo schema strutturale proposto ed ampiamente utilizzato dall'ingegnere svizzero Robert Maillart (1872-1940), costituisce un bell'esempio dell'utilizzo estremo del cemento armato per le opere civili, seppur tale aspetto risulti ora inficiato dal deterioramento spinto dei materiali strutturali e dall'inserimento di manufatti di approccio anch'essi fortemente ammalorati e con evidenti problematiche di tipo fondazionale.

L'opera permette il mantenimento in esercizio della viabilità posta a servizio degli insediamenti montani contribuendo al loro mantenimento in vita a mitigare lo spopolamento delle aree montane fenomeno assai diffuso nell'ambito della valli appenniniche e alpine occidentali.



Fig. 8: Il manufatto a servizio della SP 31 nel contesto macroambientale "Bosco"

8.1.1 Analisi della compatibilità dell'intervento

Le opere prevedono in sintesi l'abbandono dell'attraversamento esistente con suo rifacimento a monte con disassamento di circa 10 m: Tale operazione richiede una variazione stradale su un tratto di circa 140 m dell'asse viario e la realizzazione in alveo di opere antierosive a protezione del manufatto stradale.

Relativamente alle opere in alveo queste andranno ad interferire con l'ambito della vegetazione riparia e delle acque fluenti connessi al Rio della Conca. Tuttavia le opere non andranno a modificare il regime idraulico dell'asta infatti il profilo di fondo non verrà

modificato e l'intervento andrà ad inserire opere antierosive, con altezza corrente di 2 m rispetto al fondo alveo, per il solo tratto di "contatto" opera viaria-alveo a prevenire eventuali riattivazioni di rami abbandonati che potrebbero determinare un diverso andamento d'alveo rispetto allo stato attuale e quindi interferire con le opere in progetto.

A mitigare tale aspetto si prevede l'utilizzo di scogliere in massi giustapposti reperiti in alveo o in fase di scavo in modo da non introdurre modificazioni con introduzione di litotipi di diversa natura e inglobanti gli affioramenti e i massi già presenti in sponda.

Dal punto di vista idraulico le movimentazioni di materiale in alveo andranno ad eliminare le situazioni di potenziale rischio per le aree circostanti andando a mitigare i fenomeni erosivi di sponda ora in atto. Non è previsto allontanamento di materiale dal cantiere.



Fig. 9: La sponda sinistra del Rio della Conca ove la difesa antierosiva andrà ad inglobare un masso ciclopico qui presente



Fig. 10: La sponda sinistra ove è prevista l'imposta della spalla del nuovo attraversamento, la difesa antierosiva andrà ad intestarsi in corrispondenza di un affioramento litoide esistente

Relativamente all'inserimento della viabilità di approccio al nuovo attraversamento essa decorrerà in affiancamento all'asse viario esistente interessando superfici a bassa valenza ambientale in quanto costituite da aree ripariali del Rio e caratterizzate da un suolo a luoghi sterile ove prevale la componente detritica a grossi blocchi.



Fig. 11: – Copertura detritica a grossi blocchi prospicente l'asse viario esistente

A mitigare l'inevitabile sottrazione di suolo, che peraltro potrà essere recuperata a seguito della demolizione del manufatto esistente (che per motivi economici non è stato possibile prevedere in tale fase), si prevede l'apporto di terreno vegetale sulle scarpate e sino alla difesa antierosiva in fregio all'alveo attivo con inerbimento mediante specie autocotone a far si che solo il nastro stradale (ampio 5 m) sia un aggravio dello stato di fatto.

In definitiva l'aspetto di maggior impatto riguarderà l'inserimento del nuovo attraversamento costituito da un manufatto ad unica campata con luce di circa 30 m poggiante alle estremità su due spalle in cemento armato fondate in modo indiretto nel substrato. Tale opera per la sua conformazione strutturale, impostata ad estrema semplicità, risulterà molto meno invasiva rispetto al manufatto esistente. L'utilizzo di travi portanti in acciaio tipo COR TEN permetterà inoltre la formazione di un film superficiale passivante atto a garantire un miglior inserimento della struttura nell'ambiente. Relativamente ai manufatti in cemento armato di trasferimento ai carichi al suolo si prevede di mitigare il loro impatto inserendo lateralmente dei paramenti in terra rinforzata rinverditi a monte e a valle che limiteranno in modo significativo l'esposizione di tali manufatti.

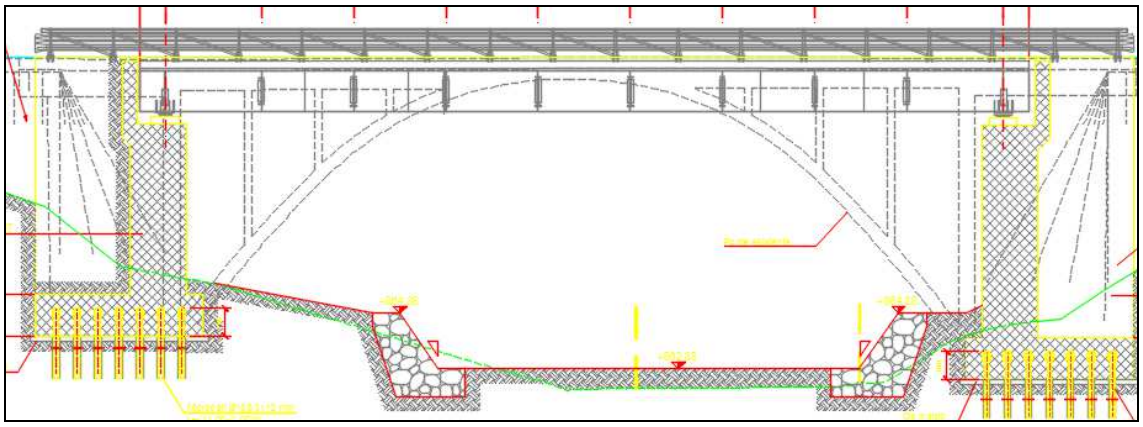


Fig. 12: – Raffronto stato di progetto e stato di fatto

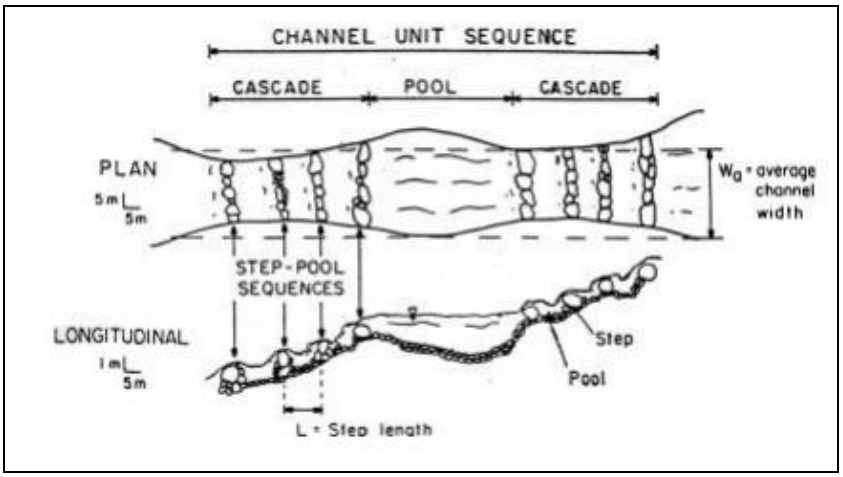
Sulla base delle considerazioni esposte in precedenza non risulta che l'opera in esercizio possa apportare significativi aggravi allo stato ambientale dei luoghi, inoltre una volta demolito il manufatto esistente l'impatto risulterà di fatto minore rispetto allo stato attuale. Di contro si avrà l'implementazione d una struttura conforme alla norma vigente in grado di mantenere la continuità viaria senza limitazione di carico, aspetto funzionale all'attività economica locale dedita allo sfruttamento della risorsa boschiva e pertanto necessitante di elevati valori di carico ammissibili.

9 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'area oggetto di indagine si colloca nell'ambito di un contesto morfologico tipicamente montano caratterizzato da assi vallivi con andamento parallelo alla direzione SN posti sul versante settentrionale della dorsale M. Beigua (1286 m s.l.m.m.) Cima Fontanaccia e Cima Rocca Vaccheria, posta a coronamento del fianco sinistro della Valle Orba di cui il Rio della Conca, tramite l'alveo del T. Orbarina è tributario.

Le vallecole del reticolo idrografico minore, quale il rio della Conca, sono caratterizzate da ampiezze modeste delimitate da ripidi versanti boscati

Nel tratto vallivo il Rio della Conca attraversa con andamento irregolare un territorio prettamente boschivo. Il substrato è costituito prevalentemente da affioramenti rocciosi e grossi blocchi. Le sponde sono naturali e scoscese, costituite da massi e ricoperte da una vegetazione arborea che offre un'ottima ombreggiatura al corso d'acqua. Da un punto di vista idraulico morfologico, vista anche una discreta pendenza del tratto, la tipologia dominante è quella step-pool.



Da un punto di vista della dinamica torrentizia, un'analisi a meso-scala pone in evidenza un condizionamento di tipo strutturale esercitato da parte delle principali linee di discontinuità fragile del substrato roccioso nei confronti della linea di thalweg, che determina la giustapposizione di tratti ettometrici con orientazione anche di 90° l'uno rispetto all'altro, in adattamento alle caratteristiche locali di erodibilità delle litozone maggiormente deformate, cataclasate ed alterate.

In particolare, il tratto fluviale nella sezione dell'attuale ponte presenta un orientamento Sud-Nord, che fa seguito ad un tratto di parallelismo alla strada provinciale in direzione Ovest-Est, a monte del quale riprende la direzione di scorrimento Sud-Nord.

Lungo l'alveo si alternano:

- tratti ad evoluzione vincolata per la presenza di pareti rocciose
- tratti con evoluzione morfologica nel contesto di placche di depositi fluviali, localmente esposti a fenomeni di erosione laterale.

A fronte di un alveo tipo prevalentemente unicursale incassato, sono presenti tratti con presenza di solchi di approfondimento secondario subparalleli all'alveo principale, come si osserva a monte del manufatto di attraversamento. La pendenza media dell'asta risulta mediamente pari al 10%.

10 UBICAZIONE DELL'OPERA

L'area oggetto di indagine si colloca sul lato settentrionale dello spartiacque tra il bacino idrografico Padano, a cui afferisce l'Orba e il bacino Tirrenico. Amministrativamente ci si colloca nell'ambito del territorio di Sassello in prossimità del limite territoriale orientale posto a separazione dal comune di Urbe.

Il settore di imposta delle opere si pone all'interferenza tra l'asse della SP 31 e l'alveo del Rio della Conca (o rio della Traversa), poco a nord del limite territoriale del Parco Regionale del Beigua.

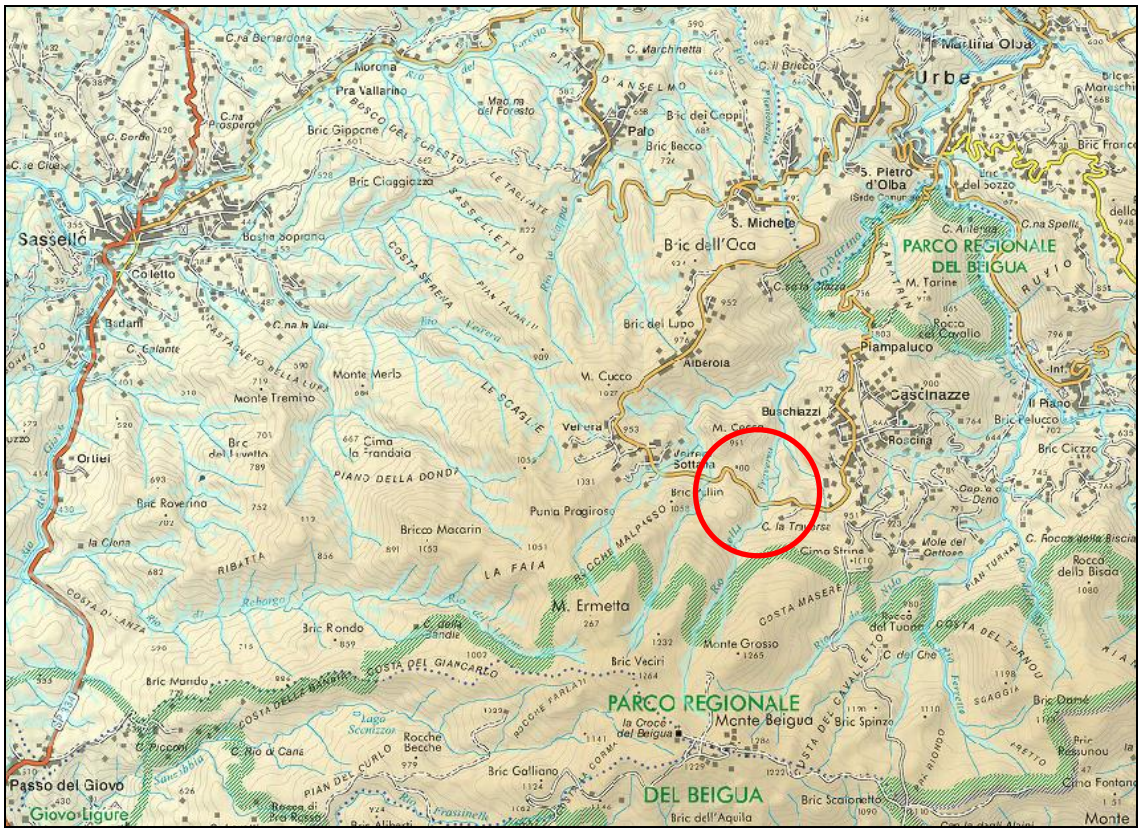


Fig. 13 – Ubicazione geografica area d'intervento,

11 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nel seguito si riportano alcune rappresentazioni fotografiche dei luoghi di intervento.



Fig. 14 – Vista d'insieme del settore di intervento (individuato dal riquadro rosso)



Fig. 15:– La carreggiata stradale vista dalla spalla destra



Fig. 16 – Vista da valle verso monte dell'opera di attraversamento esistente



Fig. 17 – Vista dell'alveo in corrispondenza del settore di interesse

12 VINCOLI PAESAGGISTICI DELL'AREA

Nei paragrafi seguenti è riportata una breve descrizione di come si sviluppa, sul territorio oggetto degli interventi, l'azione dei vincoli previsti dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale.

12.1 Vincoli derivanti dalla normativa regionale

L'area interessata dalle opere non risulta rientrare tra quelle soggette a vincoli di tutela specifici di livello regionale. il settore di interesse si pone infatti in prossimità al di fuori dei limiti del Parco Regionale del Beigua.

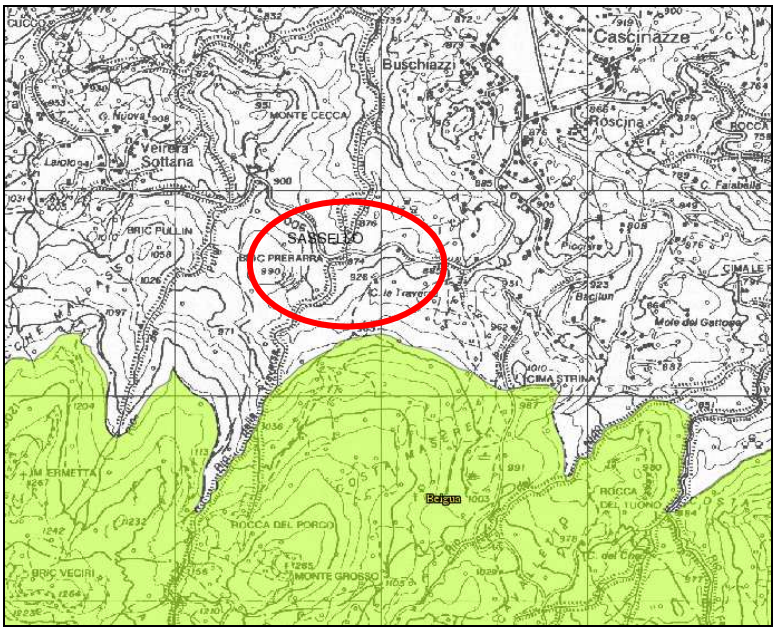


Fig. 18: – Identificazione dell'area del "Parco Regionale del Beigua" (area campita in colore verde)

12.2 Vincoli derivanti dalla normativa nazionale

L'azione volta alla tutela ambientale e paesistica si esplica a livello nazionale attraverso alcune leggi che, partendo da considerazioni del territorio diverse, hanno come comune obiettivo la salvaguardia dei caratteri non solo ambientali ma anche legati alla percezione paesistico-visiva dell'intero contesto.

Per quanto concerne l'area oggetto di intervento sono state individuate le zone sottoposte a vincolo dalle leggi nazionali descritte nel seguito.

- *Regio Decreto 30 dicembre 1923, n. 3267 (vincolo per scopi idrogeologici L.R. n. 4/1999)*

  Il vincolo di cui al R.D. 3267/23 tutela l'originaria destinazione d'uso del suolo, in particolare modo le zone boscate ai fini della prevenzione delle cause del dissesto idrogeologico. Tale vincolo interessa l'area di intervento come risulta dall'estratto cartografico della figura seguente.

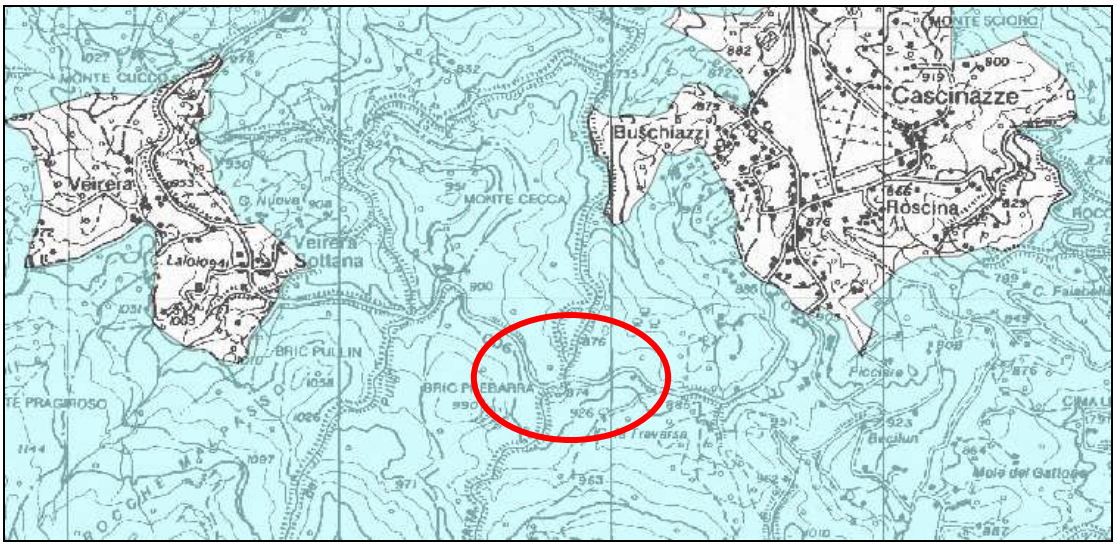


Fig. 19:– Geoportale Provincia di Savona – Aree soggette a vincolo idrogeologico (aree campite in azzurro)

- *D.lgs 22/01/04 n. 42 art. 142 (ex Legge 8 agosto 1985, n. 431 art. 1, comma c) e comma g))*

  La ex legge 431/85, abrogata ma recepita nelle categorie di vincolo dal Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, D.Lgs 22/01/04 n. 42, sottopone a tutela all'art 142, "*...in ragione del loro interesse paesaggistico"* particolari ambiti territoriali. I temi cartografici consultati, riportati in estratto nel seguito evidenzia vincoli da ricondurre all'art. 142 del D. Lgs. 42/2004. In particolare l'intervento interessa un settore boscato e la fascia di rispetto del Rio della Conca ambiti tutelati dalla lettera c) e lettera g) dell'art 142 del D. Lgs 42/2004).

- *DD.MM. 01/08/85 – "Galassini"*

  Il Ministero per i beni culturali e ambientali, nell'agosto del 1985, ha emanato specifici decreti di assoluta inedificabilità, conosciuti come "*Galassini*", finalizzati alla tutela dei caratteri paesistici di limitate porzioni di territorio.

  Tali decreti hanno avuto, per quanto attiene l'inedificabilità, carattere di transitorietà e sono stati emanati in attesa dell'elaborazione dei piani paesaggistici regionali. Una volta approvati i piani paesaggistici il vincolo di inedificabilità decade, pur

rimanendo efficace la salvaguardia propria della legge 1497/39, in quanto siti di "notevole interesse pubblico". Tale vincolo è recepito dell'art. 157 comma 1, lettera e, del D.lgs 22/01/04 n. 42. La verifica condotta ha riscontrato come l'intervento in oggetto non ricada in un ambito territoriale soggetto al vincolo di tali Decreti.

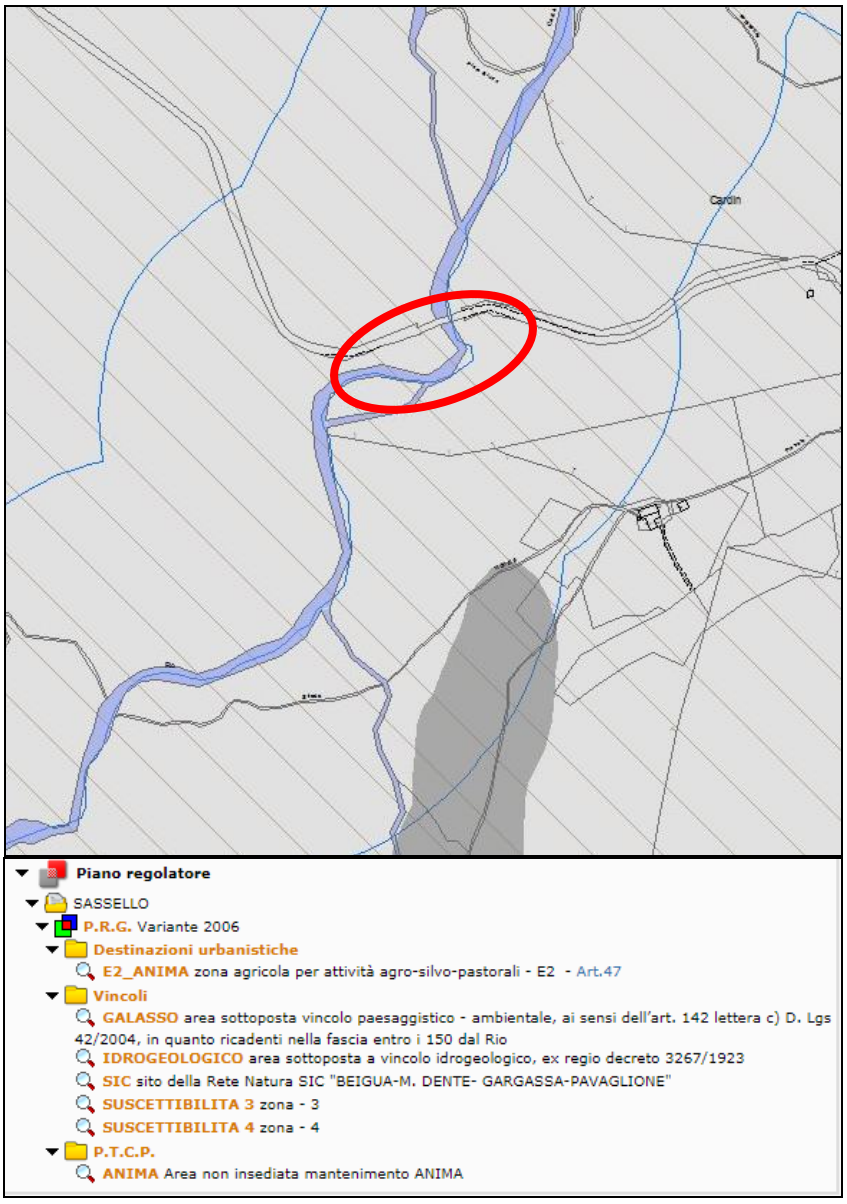


Fig. 20: - Stralcio PRGC vigente, Geoportale comune di Sassello

12.1 Vincoli derivanti dalla normativa comunitaria

Per quanto riguarda le aree di elevata sensibilità ambientale tutelate dalle Direttive Comunitarie 92/43CEE "Habitat" e 79/104CEE "Uccelli" stante la sua elevata valenza ambientale del territorio di interesse la Regione Liguria ha proposto l'inclusione nell'All.

II della Direttiva 92/43 CEE “Direttiva del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche”. Il settore di interesse è pertanto parte dell’area SIC - IT1331402 Beigua - Monte Dente - Gargassa – Pavaglione. L’opera è pertanto sottoposta ai sensi della DGR 30/2013 a Valutazione di Incidenza con istanza da avanzare all’ente Parco del Beigua per ottenere il necessario nulla osta ad operare da acquisirsi prima dei lavori.

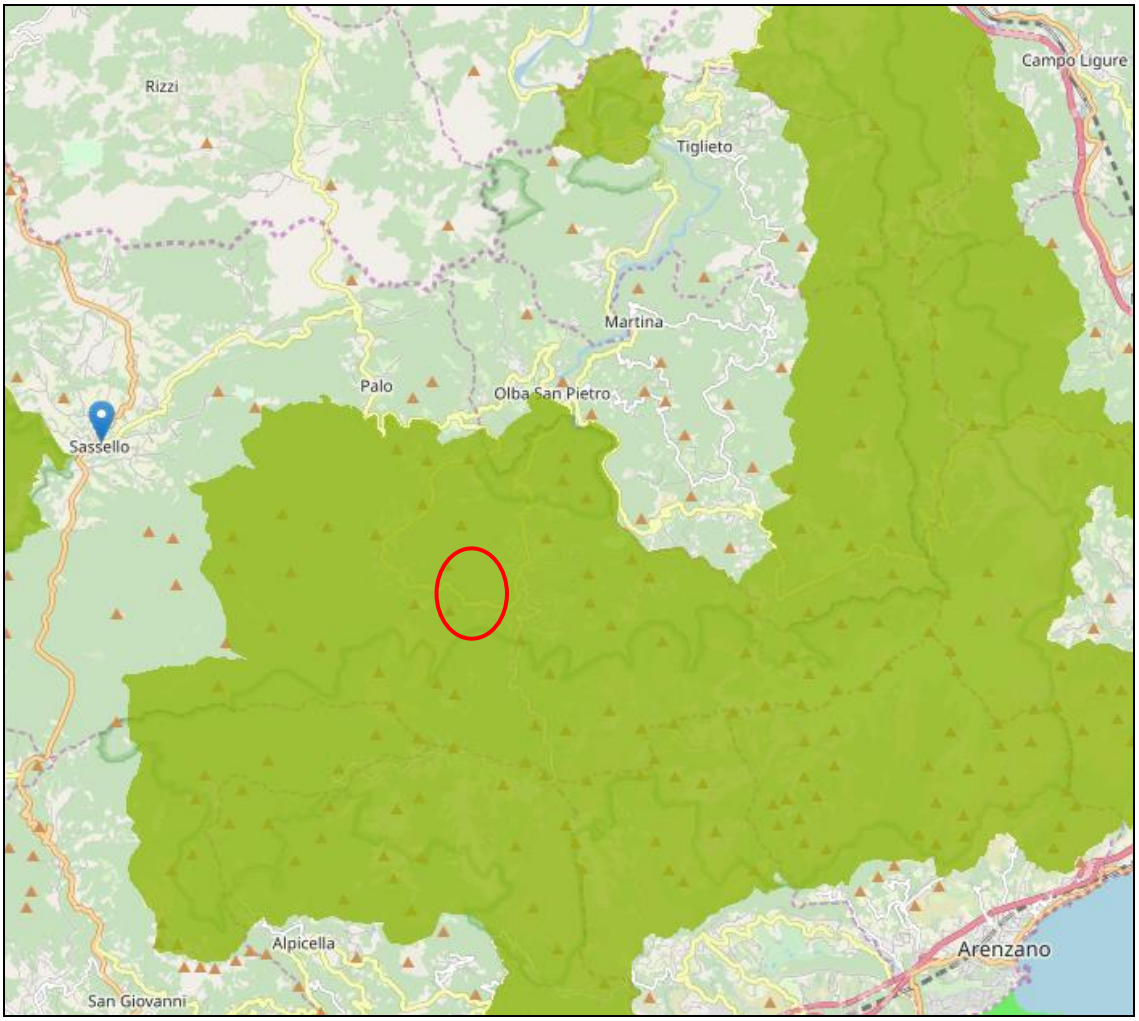


Fig. 21: Area (in verde) SIC - IT1331402 Beigua - Monte Dente - Gargassa – Pavaglione

13 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

13.1 Opere strutturali di rifacimento del ponte

La larghezza totale del nuovo impalcato sarà di 5.50 m (4.30 m di carreggiata e due cordoli laterali di 60 cm ognuno su cui sono innestate le barriere di sicurezza) e sarà realizzato in struttura mista acciaio calcestruzzo con luce netta tra gli appoggi di 30 m e una lunghezza totale di 31.80 m. Le due travi in acciaio corten, poste a interasse pari a 3.50 m, hanno altezza totale di 1.50 m. La soletta, gettata su predalles di spessore di 6 cm, ha altezza di 25 cm per un totale di 31 cm (in corrispondenza dei cordoli lo spessore totale è invece di 47 cm).
La struttura portante orizzontale a campata unica andrà a trasmettere i carichi propri e accidentali a due spalle in cemento armato composte da: una platea di fondazione avente un'impronta quadrata di lato 6 m e altezza di 1.50 m, un muro frontale spesso 2.00 m, muri d'ala spessi 1.00 m e un paraghiaia alto 2.29 m e spesso 0.50 m. La spalla ovest (lato Veirera) è alta incluso il paraghiaia 8.37 m mentre la spalla est (lato Pianpaludo) è alta 9.87 m.
La platea di fondazione della spalla ovest (direzione Veirera) poggia su 42 micropali Φ168.3/12,5 mm lunghi 14.00 m, la platea di fondazione della spalla est (direzione Pianpaludo) invece è fondata su 42 micropali Φ168.3/8 mm lunghi 10.00 m.

13.2 Opere stradali

Tale categoria di opere si riferisce alla realizzazione dei tratti di raccordo tra viabilità esistente e la nuova opera di attraversamento del Rio della Conca. Planimetricamente il tratto di raccordo avrà uno sviluppo di 140 m compreso il manufatto strutturale di attraversamento del Rio della Conca.
La sezione stradale di progetto ricalcherà quella esistente. Si tratta di una carreggiata di ampiezza 5 m con margini esterni di ampiezza 0,75 m a contenere i dispositivi di ritenuta laterale nei tratti ove questi risultano necessari.
Altimetricamente il tratto in progetto avrà un andamento pianeggiante per uno sviluppo di 107 m e successivamente un andamento in salita verso Pianpaludo con pendenza del 3,50%. Il tracciato si svilupperà costantemente a mezzacosta o in rilevato. Nei tratti

di approccio al manufatto di attraversamento si prevede l'utilizzo di un manufatto in terra rinforzata a limitare gli ingombri trasversali del corpo stradale.
A partire dal lato di approccio Veirera il nuovo manufatto stradale si staccherà dall'esistente sul lato meridionale spostando gradualmente l'asse verso la sponda sinistra del Rio della Conca a raccordarsi in rettilineo al nuovo attraversamento, disassato di circa 11 m rispetto all'attraversamento in dismissione. Proseguendo nella stessa direzione il tracciato andrà a reimmettersi sulla carreggiata esistente.
In corrispondenza dei tratti di transizione, di sviluppo pari a 25 m sul lato Veirera e di circa 15 m sul lato Pianpaludo, è previsto l'immorsamento tra rilevato esistente e nuovo rilevato mediante gradonatura del manufatto esistente.
Come detto il raccordo tra la sezione corrente in rilevato e le spalle del nuovo attraversamento avverrà mediante l'inserimento di manufatti in terra rinforzata costituiti la messa in opera per strati di materiale, anche recuperato in sito, rullato e compattato con inserimento a passo 0,60 m di geogriglie bidirezionali in poliestere con resistenza minima a trazione di 100 kN/m opportunamente risvoltate agli estremi. I paramenti dei manufatti, inclinati di 70° e con sviluppo planimetrico di circa 8 m sia in sinistra che in destra idrografica, saranno ad altezza variabile a raccordarsi alla morfologia esistente Complessivamente si prevede la realizzazione di 236 mq di terra rinforzata con altezza massima del paramento di 7 m in sponda sinistra e di 8 m in sponda destra.

Gli unici scavi di sbancamento al di sopra della livelletta di progetto, dettati dalla morfologia esistente si collocano su un tratto con sviluppo di circa 20 m sul lato di approccio Veirera. Complessivamente i volumi di scavo necessari all'inserimento delle opere stradali in progetto ammontano a circa 950 mc.
I rilevati stradali e i manufatti di approccio in terra rinforzata, con volume complessivo stimato pari a circa 2.000 mc saranno costituiti da materiali di nuovo apporto o recuperati in sito ma necessariamente rientranti nelle classi delle terre CNR UNI A1, A3, A2-4 o A2-5. La parte superficiale dei manufatti sarà rivestita con terreno agrario e successivamente inerbita mediate idrosemina.
Il cassonetto stradale è previsto con spessore di 0,41 m di cui:

- 0,20 m in misto naturale rullato e compattato,
- 0,10 m da uno strato di base in conglomerato bituminoso,
- 0,07 m dallo strato di collegamento e
- 0,04 m dal tappeto d'usura

Relativamente alla segnaletica orizzontale si prevede unicamente la realizzazione delle strisce di demarcazione dei margini della carreggiata per uno sviluppo complessivo di circa 300 m, mentre la segnaletica orizzontale sarà costituita per ogni lato dell'attraversamento da un cartello circolare di limitazione della velocità e da due cartelli triangolari di restringimento carreggiata e senso unico alternato.

Le opere marginali di contenimento previste saranno costituite da barriere metalliche in acciaio classe H2, bordoponte su entrambi i lati dell'attraversamento sul Rio della Conca e bordo laterale per gli altri tratti. In particolare si prevede il posizionamento delle protezioni marginali sui seguenti tratti:

- Barriera bordoponte di sviluppo 39 m su ogni lato dell'opera di attraversamento
- Barriera bordolaterale di sviluppo 54 m sul lato di monte nel tratto di approccio Veirera
- Barriera bordolaterale di sviluppo 12 m sul lato di valle nel tratto di approccio Veirera
- Barriera bordolaterale di sviluppo 18 m sul lato di monte nel tratto di approccio Pianpaludo
- Barriera bordolaterale di sviluppo 12 m sul lato di valle nel tratto di approccio Pianpaludo

Relativamente alla regimazione delle acque di corrivazione superficiale si prevede una piattaforma a doppia pendenza con posizionamento di specifiche embricate di scarico per uno sviluppo complessivo di circa 30 m che si andranno a raccordare alla rete di canalizzazione prevista al piede del rilevato costituita da mezzi tubi in cls per uno sviluppo complessivo di circa 70 m.

13.3 Opere di difesa idraulica

Tali opere interesseranno in via principale la sponda sinistra del Rio della Conca e un tratto della sponda destra. In particolare la difesa antierosiva della sponda sinistra si porrà nel tratto di monte a difesa del rilevato stradale e nel tratto di valle a mantenere stabile il canale di deflusso principale e avrà uno sviluppo complessivo di circa 105 m. Il tratto in destra idrografica, con sviluppo di circa 36,5 m, si porrà a difesa delle opere fondazionali del nuovo attraversamento stradale e a mitigare un fenomeno erosivo in atto lungo la sponda conseguente a una brusca curvatura dell'alveo ordinario

Gli scavi saranno quelli necessari alla formazione del cavo d'imposta della fondazione della difesa antierosiva. Si prevede un approfondimento minimo di 1,0 m dal fondo alveo. Relativamente agli scavi di sbancamento in alveo si prevede una regolarizzazione dello stesso con l'apertura di una savanella centrale al di sotto del ponte di ampiezza pari a circa 15 m ad allontanare per quanto possibile il deflusso dalle sponde. Il materiale scavato verrà in parte posto a imbottimento delle sponde e per la parte a pezzatura più elevata per la realizzazione delle opere di difesa antierosiva

Tipologicamente si prevede la realizzazione di scogliere in massi di pietra naturale, con altezza corrente del paramento di 2 m dal fondo scorrevole e per un breve tratto di altezza 2,5 m, costituite da massi in pietra naturale giustapposti e mutuamente incastrati tra di loro intasati in fondazione con calcestruzzo.

L'inclinazione della scarpa lato fiume della difesa antierosiva sarà di tipo costante, in particolare si prevede una scarpa con rapporto lunghezza altezza di 2 su 3 a favorire la rivegetazione della sponda. Per la realizzazione si prevede il reimpiego dei massi recuperati in fase di scavo di sbancamento stradale o recuperati in alveo in sede di riprofilatura e di scavo di imposta fondazionale.

14 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Occorre suddividere gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera in due fasi distinte: la prima connessa alla fase cantieristica e la seconda alla fase di esercizio.

Per la fase realizzativa i fattori di impatto sull'assetto ambientale attuale sono riconducibili ai seguenti fattori:

- gli occasionali eventi di mortalità per collisione dovuti al passaggio e all'attività dei mezzi escavatori (tale fattore di impatto ha un'incidenza maggiore sulla piccola fauna come anfibi, rettili, invertebrati terrestri, uccelli, micromammiferi e insettivori);
- l'asportazione di soprassuolo che potrà incidere direttamente sulla pedofauna, costituita da invertebrati terrestri (aracnidi, crostacei, insetti, miriapodi, molluschi e anellidi) e sui vertebrati terricoli (micromammiferi);
- la perdita di piccole porzioni di habitat a causa del taglio di vegetazione arborea ed arbustiva usati principalmente dall'avifauna

- il disturbo acustico alle specie ornitiche che frequentano ambienti di transizione, in relazione all'attività dei mezzi escavatori e al transito dei camion. Infatti il rumore sovrasta i richiami degli uccelli, impedendo la comunicazione tra cospecifici e l'approccio dei predatori naturali, creando così possibili squilibri ai cicli riproduttivi e alle reti alimentari;
- l'inquinamento atmosferico legato al sollevamento di polveri per l'attività dei mezzi escavatori.

Occorre peraltro osservare come a impatti irreversibili come la perdita di suolo (limitata a circa 1000 mq) si contrappongano aspetti reversibili, come quelli connessi al disturbo dell'avifaura e all'inquinamento indotto dai mezzi d'opera, che cesseranno al termine delle operazioni di cantiere.

Ultimate le opere in fase di esercizio si avrà una minima modificazione dell'assetto morfologico per lo spostamento del tracciato viario esistente di una decina di metri verso settentrione con necessità di inserimento di una difesa antierosiva in sponda sinistra del Rio della Conca. Relativamente alla skyline non si avranno apprezzabili modificazioni ponendosi l'opera stradale a raso e l'opera strutturale di attraversamento in affiancamento all'opera esistente.
In fase di transito la modificazione percettiva sarà limitata alla nuova configurazione delle barriere di protezione laterali alla carreggiata adeguate alla norma vigente.
A fronte dei possibili aspetti perturbativi dell'assetto attuale descritti in precedenza vi sarà il vantaggio di poter disporre in esercizio a servizio della viabilità provinciale di un'opera adeguata alla norma vigente in grado di assolvere alle esigenze di sicurezza stradale e statica a ripristino delle ottimali condizioni di transito che vede ora una limitazione di portata a sole 10 t.

15 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

A mitigare l'impatto paesaggistico e a conservare per quanto possibile lo stato dei luoghi si è previsto di adottare una tipologia di intervento in alveo consona ai criteri dell'ingegneria naturalistica. In particolare il fregio all'alveo, e quindi nel punto meno impattante dal punto di vista paesaggistico, si avrà una difesa antierosiva in massi naturali recuperati in alveo e nelle fase di scavo di imposta delle opere per un massimo di 2 m fuori terra. Tale opera si porrà a naturale raccordo tra il fondo alveo ciottoloso

del greto del Rio della Conca e la scarpata stradale. Questa verrà ricoperta con terreno agrario e sottoposta a idrosemina e ricostituire la zona ripariale inevitabilmente coinvolta nella fase di imposta delle opere.
A limitare gli ingombri dell'opera in corrispondenza dei settori di raccordo alle spalle, ove le altezze di imposta dei rilevati risultano maggiori, si è previsto, a limitare l'occupazione di suolo, l'inserimento di terre rinforzate che permettono inclinazioni del paramento fino a 70° e quindi limitano significativamente gli ingombri trasversali dell'opera.

Relativamente alla fase di cantiere per il progetto in esame è possibile ricercare le principali fonti di impatto prevedibili a carico dell'ambiente e della popolazione residente nelle immediate vicinanze della zona oggetto di intervento, progettando conseguentemente alcuni accorgimenti volti ad attenuare e mitigare i potenziali effetti negativi.
In primo luogo, analizzando i potenziali impatti di tipo acustico ed ambientale, eventualmente indotti dalla presente fase, questi risultano derivanti sostanzialmente da due tipologie di sorgenti:

- traffico indotto dalle attività di cantiere;
- attività di macchine operatrici.

Per ciò che concerne il traffico indotto dalle attività di cantiere, il flusso di traffico interesserà principalmente la SP 31; il numero di addetti previsti è in ogni caso ridotto (inferiore alle dieci unità), quindi tale da ritenere la componente del traffico indotto per il trasporto delle maestranze trascurabile. Più rilevante sarà il traffico determinato dal trasporto del materiale per realizzare le opere peraltro lo stesso risulterà non continuativo, ma spalmato su un periodo temporale di alcuni mesi. Date le ristrette dimensioni del cantiere ed ipotizzando il funzionamento contemporaneo di non più di due macchinari, è prevedibile che le attività lavorative produrranno sul sistema ricettivo un impatto complessivamente contenuto e comunque contestualizzabile all'interno di un settore già normalmente esposto al traffico. Le attività previste e, di conseguenza, gli impatti ad esse connessi, saranno in ogni caso limitati al solo periodo diurno in quanto è previsto un unico turno di lavoro di 8 ore.
Per quanto concerne le emissioni in atmosfera lungo il fronte di avanzamento dei lavori, queste sono costituite essenzialmente da polveri generate dalle operazioni di scavo e perforazione, oltre che dalle emissioni proprie dei mezzi di lavoro.

Si prevede in ogni caso l'adozione di alcune misure per il contenimento delle polveri come l'utilizzo di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti e bagnatura periodica della superficie interessata dal movimento dei mezzi, copertura e lavaggio giornaliero degli stessi. Eventuali manutenzioni ai mezzi meccanici e rifornimenti di carburante saranno effettuati al di fuori dell'area interessata dai lavori. Questo eviterà che possibili sversamenti e conseguenti infiltrazioni di oli esausti, carburanti od altri liquidi potenzialmente pericolosi vadano ad infiltrarsi nel terreno e nelle falde idriche compromettendone la qualità e la sicurezza.

In fase di cantiere, infine, i calcestruzzi necessari per i getti verranno premiscelati alla fonte, nelle centrali di betonaggio e vendita, e quindi trasportati tramite betoniere in cantiere. Questo accorgimento eviterà la predisposizione di un'apposita centrale di betonaggio in cantiere con inevitabili ripercussioni negative a carico dell'ambiente circostante e della popolazione insediata. Per analoghi motivi non si prevede il lavaggio delle betoniere in cantiere, e pertanto non è previsto l'utilizzo di acqua, di falda o prelevata dagli acquedotti comunali.

Riguardo agli scarichi, infine, all'interno dell'area occupata dal cantiere, verrà prevista la posa di servizi chimici in PVC, che saranno regolarmente puliti e spurgati durante i periodi di attività. Le acque reflue si prevede che siano trasportate, dalla ditta produttrice di servizi, in opportune sedi per la depurazione e lo smaltimento.

Per quanto riguarda le acque di corrivazione superficiale si prevede nella fase cantieristica il mantenimento del sistema attuale secondo gli attuali percorsi.

16 MODULISTICA DI INOLTRO PER LA PREVALUTAZIONE DI INCIDENZA DI CUI ALLA DGR 30/2013

MODULO DI PREVALUTAZIONE DI INCIDENZA DA ALLEGARE AL PROGETTO/INTERVENTO

Il sottoscritto/a Residente a Via n.

Sede legale

Codice fiscale

allega il presente modulo al progetto di: "*S.P. n. 31 Urbe – Pianpaludo – La Carta. Lavori di: consolidamento strutturale del ponte con risanamento e ricostruzione delle parti ammalorate nonché delle fondazioni al km 5+834"*

relativo all'area ubicata nel Comune di: SASSELLO (Prov. di SV)

per consentire lo svolgimento della procedura di pre-valutazione di incidenza (Fase 1)

Caratteristiche del progetto/intervento

Descrizione delle tipologie delle azioni/opere

Si tratta del rifacimento del ponte di attraversamento del rio della Conca in corrispondenza della Prog. Km 5+834 della SP 31 mediante l'inserimento di una struttura mista acciaio c.a., ad unica campata con luce netta di 31 m. A tale opera occorre affiancare una rettifica viaria coinvolgente un tratto stradale con sviluppo di 140 m.

Descrizione delle dimensioni del progetto/ambito di riferimento dell'intervento

L'intervento andrà a interessare una superficie di circa 2500 mq in un ambito boscato

Uso delle risorse naturali

In fase di esercizio si avrà una sottrazione di risorsa naturale pari all'ingombro della carreggiata stradale di ampiezza 5 m e sviluppo esterno all'opera strutturale di circa 110 m per una superficie di 550 mq

Produzione di rifiuti

Non si prevede produzione di rifiuti

Inquinamento e disturbi ambientali prodotti

Il principale disturbo è previsto in fase di cantiere per:

- gli occasionali eventi di mortalità per collisione dovuti al passaggio e all'attività dei mezzi escavatori (tale fattore di impatto ha un'incidenza maggiore sulla

piccola fauna come anfibi, rettili, invertebrati terrestri, uccelli, micromammiferi e insettivori);

- l'asportazione di soprassuolo che potrà incidere direttamente sulla pedofauna, costituita da invertebrati terrestri (aracnidi, crostacei, insetti, miriapodi, molluschi e anellidi) e sui vertebrati terricoli (micromammiferi);
- la perdita di piccole porzioni di habitat a causa del taglio di vegetazione arborea ed arbustiva usati principalmente dall'avifauna
- il disturbo acustico alle specie ornitiche che frequentano ambienti di transizione, in relazione all'attività dei mezzi escavatori e al transito dei camion. Infatti il rumore sovrasta i richiami degli uccelli, impedendo la comunicazione tra cospecifici e l'approccio dei predatori naturali, creando così possibili squilibri ai cicli riproduttivi e alle reti alimentari;
- l'inquinamento atmosferico legato al sollevamento di polveri per l'attività dei mezzi escavatori.

Rischio di incidenti (sostanze e tecnologie utilizzate)

Si prevede l'utilizzo di calcestruzzi preconfezionati, non è previsto di implementare una centrale di betonaggio in loco. La realizzazione delle opere fondazionali indirette avverrà in posizione elevata rispetto al fondovalle per cui non sono prevedibili sversamenti di malte cementizie in alveo

Descrizione dell'area oggetto di progetto/intervento

Elementi naturali presenti

Si fa riferimento alla scheda del:

SIC IT1331402 BEIGUA – M. DENTE – GARGASSA – PAVAGLIONE

Elementi paesaggistici dell'intorno quali

Corsi d'acqua (Rio della Conca)

Boschi

Arbusteti

Area vasta d'influenza del progetto/intervento

Interferenza con il sistema ambientale

Interferenze con le componenti abiotiche (suolo, acqua, aria,etc)

Superfice boscata e alveo Rio della Conca.

Interferenze con componenti biotiche (specie animali, vegetali, habitat)

Avifauna

Connessioni ecologiche interessate (Rete Ecologica regionale)

….....

Pertanto, viste:

- le caratteristiche del progetto e dell'area interessata,
- le possibili interferenze con il sistema ambientale,
- la conformità con le misure di conservazione ed il piano di gestione vigenti e con la normativa vigente in materia di biodiversità

Il/la sottoscritto/a

pertanto, sulla base delle dichiarazioni come sopra rese, richiede parere di pre-valutazione di incidenza

Data: Firma del Soggetto proponente/Legale rappresentante

Parco del Beigua
UNESCO Global Geopark

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Beigua UNESCO Global Geopark

MODULO PER RICHIESTA
NULLA-OSTA – VALUTAZIONE D'INCIDENZA

TIPOLOGIA DI INTERVENTO, OPERA, IMPIANTO, ATTIVITA' (breve descrizione)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

TITOLARE DEL PROGETTO

Nome.....

Cognome.....

Ragione Sociale.....

Codice fiscale..... **P. IVA**.....

Via..... **n.**.....

Comune ..... **cap.** ..... **Prov.** .....

Titolarità.....

LOCALIZZAZIONE INTERVENTO

Via ..... **n.** .....

Comune ..... **cap.** ..... **Prov.** .....

Dati catastali:

Comune..... **Foglio** ..... **Mappale** .....

☐ **AREA PROTETTA denominata PARCO NATURALE REGIONALE DEL BEIGUA**
- ☐ ZONA A
- ☐ ZONA B
- ☐ ZONA C
- ☐ ZONA D

☐ **SIC** IT1331402 BEIGUA – M. DENTE – GARGASSA – PAVAGLIONE
☐ **SIC** IT1331501 PRAGLIA – PRACABAN – M. LECO – P. MARTIN
☐ **SIC** IT1321313 FORESTA DELLA DEIVA – TORRENTE ERRO
☐ **SIC** IT1330620 PIAN DELLA BADIA
☐ **ZPS** IT1331578 BEIGUA - TURCHINO

Con il presente modulo, il titolare del progetto fa **richiesta all'Ente Parco del Beigua del:**

- ☐ **Rilascio del Nulla-osta** (L. 394/91; L.R. 12/95)
- ☐ **Rilascio della Valutazione d'Incidenza** (DPR 357/97 e s.m.e i., L.R. 28/2009; DGR 30/2013), per il progetto presentato
- ☐ **Rilascio del Nulla-osta** (L. 394/91; L.R. 12/95) e della **Valutazione d'Incidenza** (DPR 357/97 e s.m.e i., L.R. 28/2009; DGR 30/2013)

A tal fine, si allegano i seguenti **elaborati**:

DOCUMENTAZIONE SUL PROGETTO

PROGETTO (stato)

☐ preliminare ☐ definitivo ☐ esecutivo

Relazione tecnica/descrittiva	☐ **SI**	☐ **NO**
Elaborati grafici	☐ **SI**	☐ **NO**
Cartografia	☐ **SI**	☐ **NO**
Documentazione fotografica	☐ **SI**	☐ **NO**

DOCUMENTAZIONE A CORREDO

☐ **relazione paesaggistica** in caso di intervento soggetto anche ad *autorizzazione paesaggistica*, di cui al DLgs 42/2004 art. 146

☐ **modulo di pre-valutazione** in caso di intervento soggetto alla procedura di *valutazione d'incidenza* di cui alla LR 28/2009 – DGR 30/2013 (**allegato E**)

☐ **estratto della tavola di PUC/PRG e delle relative Norme attuative** riferiti al terreno e/o edificio oggetto di intervento (da allegare sempre)

ASSEVERAZIONE DEL PROGETTISTA ABILITATO

qualora la tipologia di intervento, impianto, opera, attività richieda, per le disposizioni normative vigenti, un progettista abilitato

☐ dichiarazione del progettista abilitato che assevera, ai sensi dell'art. 481 del codice penale, l'ammissibilità in base alle disposizioni proprie dell'Area Protetta relative alle attività consentite

DIRITTI DI SEGRETERIA

Il Titolare del progetto allega alla presente la ricevuta di bonifico bancario effettuata presso BANCA CARIGE S.p.a., Agenzia di Arenzano (GE), Via Pallavicino 25, coordinate bancarie IBAN: IT91 V 06175 31830 000001373890, ABI: 06175, CAB: 31830, CIN: V, numero conto: 000001373890.

in particolare:

☐ ricevuta di bonifico di 100 euro per Valutazione Incidenza (LR 28/2009 - DGR 30/2013)

☐ ricevuta di bonifico di 100 euro per Nulla Osta (LR 12/1995)

☐ ricevuta di bonifico di 200 € per Nulla Osta (LR 12/1995 e Valutazione Incidenza LR 28/2009 - DGR 30/2013)

☐ Tipologia di intervento esclusa dal versamento dei diritti ai sensi dell'Art. 3 del Regolamento per i Diritti Istruttori approvato con Deliberazione del Consiglio dell'Ente Parco del Beigua n. 56 del 14 Dicembre 2012.

Data:	**Firma:**