COMUNE DI SANTO STEFANO D'AVETO
Città Metropolitana di Genova

Oggetto : **Realizzazione con messa in sicurezza della viabilità ciclo-pedonale S.Stefano d'Aveto Villaggio Al Pino CUP: B73D19000380001**

PROGETTO DEFINITIVO

VERIFICA DI ASSOGGETTIBILITA' a VAS

Ai sensi dell'art. 13 LR 32/2012

S.Stefano d'Aveto, 16.05.2023

I TECNICI INCARICATI
studio
LINEACONTINUA
architettura ingegneria



Capogruppo RTP **Maria Vittoria Costa**

Componenti mandanti RTP

Ing. Sara Pellegrino

Arch. Daniele Daneri

Studio associato Geologi Migone e Nicchia

OGGETTO: Realizzazione con messa in sicurezza della viabilità ciclo-pedonale S.Stefano d'Aveto - Villaggio Al Pino
Approvazione progetto definitivo con contestuale adozione della variante al PRG ai sensi dell' art.19 del DP R n.327 /2001 e sm

RICHIEDENTE: COMUNE di SANTO STEFANO D'AVETO

1. Premessa

L'intervento proposto dalla Amministrazione Comunale prevede la realizzazione di un percorso con duplice funzione pedonale e ciclabile lungo la viabilità veicolare SP 654, nel tratto che connette il Capoluogo al nucleo residenziale denominato Villaggio Al Pino. La variante al piano assume pertanto valenza esclusivamente in ragione dell'incidenza sull'assetto funzionale del territorio, apportando di fatto un miglioramento dei servizi in termini di standards urbanistici a fronte di una immutata variazione del carico insediativo. Il progetto non rientra nella casistica delle varianti al Piano ai sensi dell'art. 44 della L.R. 36/1997, di competenza regionale, quanto più nelle disposizioni delle modifiche di aggiornamento, direttamente approvabili dal Comune di sede di Consiglio, come definito dall'art. 43 c.3 lett a) della medesima legge.

In tal senso, la Verifica di Assoggettabilità è riferita a quanto disposto dalla D.G.R. n. 223 del 28.02.2014, relativa all'aggiornamento degli indirizzi applicativi riportati all'art. 17 della L.R. 32/2012, che definisce il campo di applicazione della Verifica di Assoggettabilità (in seguito indicata come VA), in attenzione dello sfruttamento delle risorse come individuate dai diversi comparti ambientali.

La specificità dell'intervento rientra nelle indicazioni contenute nei paragrafi B.1 e B.2 della D.G.R. n. 223 del 28.02.2014: per quanto riguarda il primo paragrafo, ci si riferisce al punto d) che include le varianti di piani e programmi costituite da modifiche più o meno puntuali di destinazioni d'uso dei suoli che interessino in modo distribuito e diffuso il territorio di competenza dell'amministrazione procedente […].

Nel merito del paragrafo B.2, l'intervento rientra in quanto sono assoggettati a VA "tutti i piani e le relative modifiche, ivi comprese le varianti relative a modifiche di tracciati di strade, […].

Le modalità di individuazione dei comparti ambientali che devono essere coinvolti nella VA sono riportate all'art. 13 della LR 32/2012, disponendole in modo dettagliato nell'allegato B, attraverso la definizione di un apposito documento: il Rapporto preliminare

alla VAS. Tale documento, come definito al c.2 dell'articolo indicato, contiene una descrizione del piano o programma, nonché i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma.

Nello specifico, definito il quadro di riferimento normativo atto a dimostrare la non sussistenza delle condizioni che implicano necessariamente lo svolgimento della VAS ai sensi dell'art. 3, c.1 della L.R. 32/2012, i temi che il presente rapporto deve comprendere e verificare al fine da non richiedere una valutazione ambientale di competenza regionale, sono quelli indicati nell'allegato B lettera B p.to 2 e 3 come di seguito riportati:

a) Ambito programmatico e contenuti del Piano

- descrizione sintetica del rapporto con i piani sovraordinati in rapporto alle previsioni contenute nella proposta, tra cui:
    - aree comprese nella Rete Ecologica Ligure (REL);
    - aree che richiedano varianti ai regimi di conservazione del PTCP o a regimi ANI-MA, IS-MA satura, IS-MA CPA e IS-MA;
    - aree inondabili;
    - aree con suscettività al dissesto alta o molto alta;
- obiettivi di sostenibilità ambientale della proposta;
- trasformazioni indotte dalla proposta;
- descrizione degli obiettivi e del massimo dimensionamento previsto.

b) Accertamento delle criticità ambientali e del territorio

- descrizione dello stato delle componenti ambientali ed antropiche, tra cui:
    - areali di zone umide;
    - aree carsiche;
    - aree interne a zone di rispetto di punti di captazione delle acque superficiali o sotterranee;
    - aree interne ad acquiferi individuati nel Piano Tutela delle Acque;
    - aree interne a zone a rischio archeologico;
- valutazione dello stato e delle tendenze evolutive;
- descrizione delle criticità e delle potenzialità.

c) Obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale

- obiettivi di sostenibilità ambientale;

- verifica di coerenza esterna tra obiettivi di sostenibilità della proposta e obiettivi della normativa sovraordinata;
- verifica di coerenza interna;
- verifica di funzionalità della proposta:
- aree che definiscano un incremento del carico urbanistico in situazioni di carenza di dotazione idropotabile e/o di potenzialità depurativa;
- aree che definiscano peggioramenti della qualità acustica in zone limitrofe a zone di classe III o inferiori;
- aree che definiscano nuove fonti di inquinamento atmosferico sia per immissione diretta sia per immissione indiretta.

d) Caratteristiche degli impatti

- valutazione effetti cumulativi e individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- valutazione della coerenza localizzativa e individuazione delle misure di mitigazione.

2. AMBITO PROGRAMMATICO E CONTENUTI DEL PIANO

Il Comune di Santo Stefano d'Aveto è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con DPGR n.1245 del 06/12/88, variato ed integrato dai seguenti successivi provvedimenti:

- Disciplina Paesaggistica di livello puntuale approvata con D.PGR. n. 249 del 05/10/1999;

- Approvazione adeguamento al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del Bacino del Fiume Po' – Parere espresso dalla Provincia di Genova con Atto Area 05 – n. 654 del 06/02/2006

- D.G.C. 29/11/2010, n. 41, con la quale venivano individuate le zone a Rischio 1 e 2 in recepimento dell'art. 50 del PAI;

- Atto Dirigenziale n. 2104/2020 della Città Metropolitana di Genova di adozione della Variante di aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento – Bacini Padani (PTC – VBP), comportante l'aggiornamento del quadro dei dissesti idrogeologici nei bacini Sturla, Scrivia, Trebbia e Aveto

Lo strumento urbanistico generale risulta pertanto allo stato attuale soggetto ad obbligo di revisione, ai sensi dell'art 4 della LR 30/1992, e sottoposto, in merito alle possibilità di apportare varianti, all'art. 47ter della L.R. 36/1997 e s.m.i., in ossequio al quale sono ammissibili quelle varianti che risultino motivate da comprovate esigenze di

interesse pubblico.

Il Comune ha affidato, con Atto di Liquidazione del responsabile dell'Area Tecnica n.55 del 07.07.2022, l'incarico di revisione con aggiornamento e redazione del nuovo PUC semplificato ai sensi dell'art. 38bis dlla L.R. 36/97 s.m.i.

In relazione al regime vincolistico attivo sul territorio si segnala:

- Vincolo paesaggistico art.136 c.1, lett d) D.Lgs 42/04 – *D.M. 11.06.1963: bellezze di insieme comprendente tutto il territorio comunale*
- perimetrazione del centro abitato del Capoluogo classificato come "abitato da consolidare" (Legge n.865/1971)

Contenuti della proposta

L'ambito di intervento è costituito dall'area lato valle in fregio alla strada provinciale SP n. 654 Val di Nure, nel tratto che dal Capoluogo collega all'insediamento residenziale denominato Villaggio Alpino, per uno sviluppo di circa un chilometro, L'obiettivo dell'Amministrazione è dotare la viabilità veicolare di un percorso con duplice funzione pedonale e ciclabile, per la messa in sicurezza dei tanti utenti che, soprattutto nel periodo estivo, prediligono spostamenti con mezzi alternativi all'auto. Connessi alla realizzazione dell'intervento ed insiti nelle soluzioni progettuali da attuare, altri due importanti propositi:

- la riqualificazione del marciapiede in fregio a viabilità provinciale all'interno del centro abitato;
- il consolidamento del versante a valle della strada provinciale, interessato da movimenti franosi che comportano problemi alla sede stradale e conseguentemente alla sicurezza veicolare.

Risulta evidente il sussistere delle condizioni di ammissibilità della Variante al SUG che il progetto implica, conformi alle limitazioni di cui all'art. 47ter della L.R. 36/1997 e s.m.i., in quanto trattasi di variante di interesse locale e motivata da comprovate esigenze di interesse pubblico, quale l'implementazione delle infrastrutture viarie e connesso miglioramento della sicurezza stradale.

Inoltre, l'area oggetto di intervento ricade in parte già allo stato attuale nella fascia di rispetto della viabilità veicolare, come prevista dal quadro normativo vigente:

- art. 56 delle NdA del PRG vigente – Viabilità:,prevede per le strade di collegamento che congiungono l'ambito comunale con i centri limitrofi, una fascia di rispetto pari a mt 2,00 per marciapiedi + alberature
- classificazione della SP 654 ai sensi del Codice della Strada, definibile quale strada locale extraurbana (tipo F) cui corrisponde una fascia di rispetto fuori dai centri

abitati pari a mt 10, per le parti di territorio non edificabili o trasformabili in forza del SUG vigente (art.26 DPR n.495/92 – regolamento attuazione del nuovo codice della strada).

La variante urbanistica è relativa alla fascia ricadente in zona E1-E3 agricola – boschiva e marginalmente in zona B (in fregio a lotti insediati), a progetto corrispondente al sedime di fondazione del nuovo rilevato e connessa porzione di rispetto per consentire manutenzione e pulizia rispetto al confine di proprietà private.

2.1- Rapporto con i piani sovraordinati

Di seguito sono riportate le indicazioni riferite agli aspetti normativi costituiti da piani sovraordinati, di tipo regionale o provinciale, e il rapporto che la modifica definisce con gli stessi, valutandone il grado di incidenza al fine di comprendere il grado di interferenza determinato dalla modifica di destinazione d'uso.

2.1.1. Rete Ecologica Ligure

All'interno del sito della Regione Liguria, Ambiente in Liguria, nella sezione "Natura", per quanto concerne la Rete Ecologica Ligure (REL) la tavola di riferimento NON riporta per l'area in oggetto areali di interesse per le specie o di loro attraversamento.



Ambiente in Liguria, sezione Natura: non sono censiti, per la zona, siti di attraversamento inerenti la Rete Ecologica Ligure - indicato tratto di SP n 654 oggetto di intervento

Questa condizione è determinata dal fatto che ci si trova nell'ambito maggiormente

antropizzato rispetto al contesto di riferimento, caratterizzato dalla presenza della principale direttrice di comunicazione e transito del territorio, che costituiscono fattori di rilievo determinanti fenomeni di deterrenza per le specie animali che, potenzialmente, potrebbero intersecare l'area con i loro percorsi di attraversamento. Nei censimenti regionali non sono riportati né areali di attraversamento per l'avifauna, né per specie boschive o siti stanziali (zone di nidificazione, endemismi entomologici, ecc.), né per specie legate ad ambienti umidi.

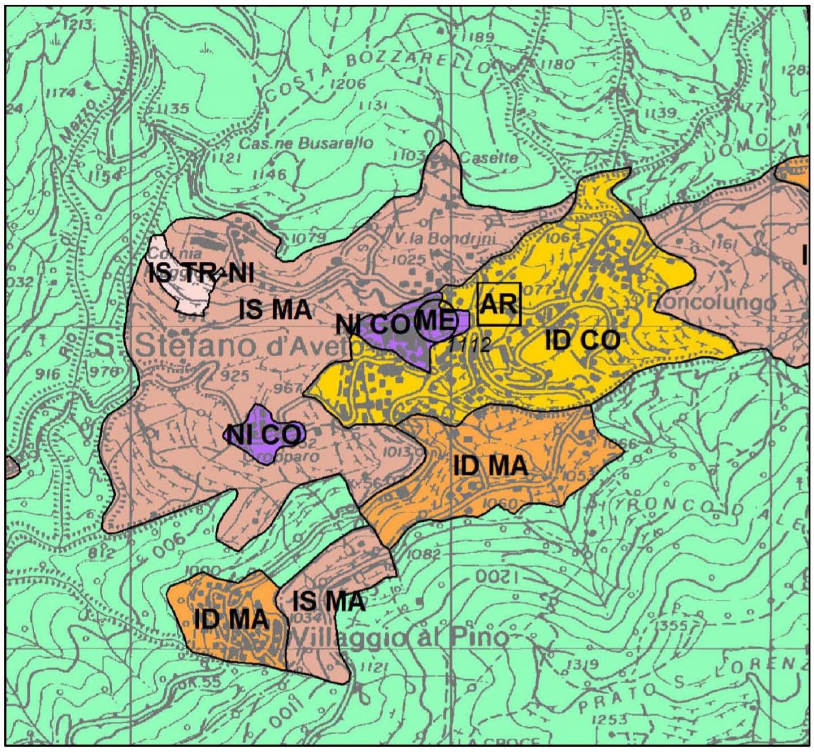
2.1.2 Regimi di PTCP

In riferimento alle disposizioni del vigente PTCP approvato nel 1990 - assetto Insediativo, l'intervento, con sviluppo adiacente alla SP n.654 nel tratto compreso tra Capoluogo e Villaggio Al Pino, ricade nei seguenti regimi normativi:

ID MA (insediamenti Diffusi – regime di Mantenimento) Art. 44 Norme PTCP livello locale

ANI MA (aree non insediate - regime di Mantenimento) Art. 52 Norme PTCP livello locale

IS MA (insediamenti Sparsi – regime di Mantenimento) Art. 49 Norme PTCP livello locale



PTCP assetto insediativo ed aree carsiche
il tratto di viabilità interessato dall'intervento ricade in:
zona IS MA - zona ANIMA - zona ID MA

L'intervento, configurandosi come miglioramento della rete infrastrutturale esistente, risulta compatibile con il regime normativo di mantenimento che accomuna i diversi ambiti insediativi che l'infrastruttura stessa connette, favorendo, "*in termini non pregiudizievoli della qualità dell'ambiente […], una più ampia fruizione collettiva dei territorio, un più efficace sfruttamento delle risorse produttive e una più razionale utilizzazione degli impianti e delle attrezzature eventualmente esistenti*" (c.2 art.52)

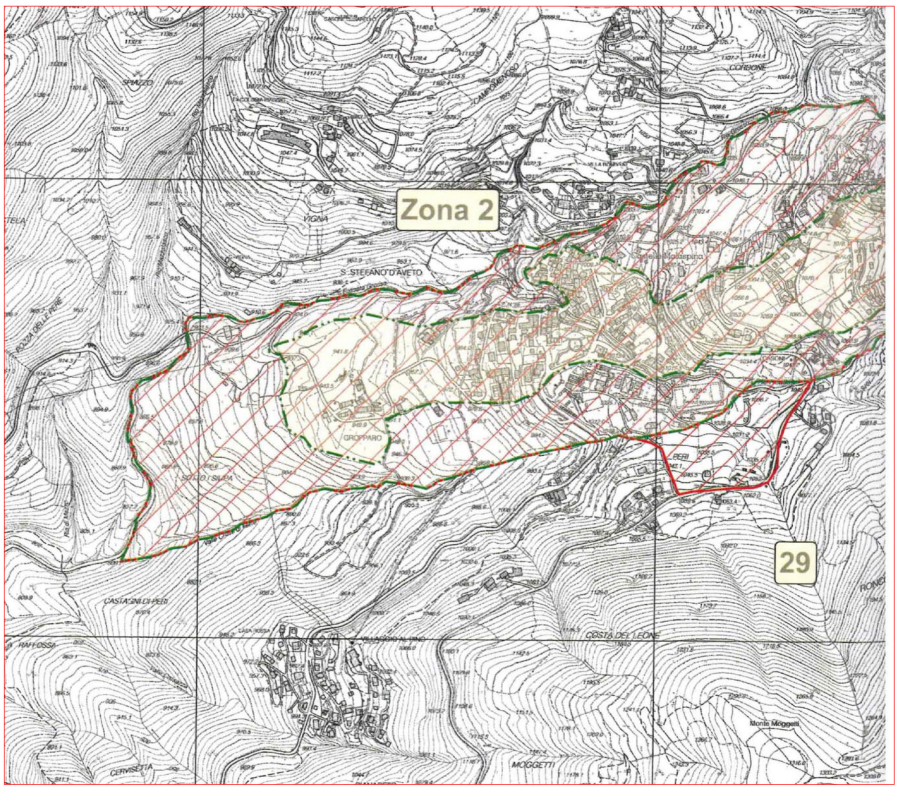
L'intervento di mutazione normativa previsto, pertanto, NON si pone in contrasto con l'indirizzo della normativa vigente che richiede una valutazione di VAS per qualsivoglia tipologia conservativa: nella casistica della D.G.R. n. 223 del 28.02.2014 espressamente si prevede il ricorso alla VAS *nei casi di aree che richiedano varianti ai regimi di conservazione del PTCP o a regimi ANI-MA, IS-MA satura, IS-MA CPA e IS-MA*

2.1.3 Aree inondabili

In riferimento alle caratteristiche del comparto ambientale, l'area NON presenta negatività conseguenti ad aree inondabili

2.1.4 Suscettibilità al dissesto

Il quadro di riferimento in materia di assetto idrogeologico è il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e la successiva Variante al Piano Stralcio di Bacino del fiume PO (PTC – VBP) adottato con Atto Dirigenziale n. 2104/2020 della Città Metropolitana di Genova



In base agli elaborati cartografici del PAI l'intervento ricade, per un modesto tratto iniziale partendo dal capoluogo (primi 150 m circa), ai margini di un'area di frana quiescente (Fq), riclassificata in Zona 2 dalla VBP vigente, come visibile nell'estratto inserito a pagina seguente

In particolare le indicazioni interpretative in materia di interventi edilizi in aree di dissesto, con particolare riguardo alle aree classificate "Fq", riportate al comma 3 dell'Art.9 delle Norme di Attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e per la Zona 2 di cui all'art. 30 delle Norme della VBP, non escludono la realizzazione dell'intervento, in quanto opera a bassa incidenza nell'ambito geomorfologico del versante, soprattutto nel settore iniziale dove non sono previste movimentazioni di terreno

La restante parte del tracciato è al di fuori di qualsiasi area di suscettività rubricata nella legenda della Suscettività al dissesto

2.2 - Obiettivi di sostenibilità ambientale della proposta in rapporto a quelli sovraordinati

La modifica di aggiornamento non muta in alcun modo gli obiettivi di sostenibilità ambientale insiti nelle disposizioni dei piani sovraordinati, in modo particolare per quanto concerne le disposizioni del vigente PTCP e la coerenza con le relative disposizioni del livello locale, come riportate nell'apposita sezione.

Le modalità realizzative del percorso ciclopedonale in affiancamento all'attuale viabilità provinciale seguono tecniche di ingegneria naturalistica, assolvendo ad una funzione di consolidamento di versante oltre che di recupero di sedime ove necessario. I movimenti di terra risultano contenuti a quelli strettamente necessari alla preparazione del piano di spiccato del rilevato realizzato in gabbioni o terre armate in caso di ricostruzione di un fronte di frana di ca mt 12, localizzato al km 83, il cui ciglio di distacco è proprio in corrispondenza del cordolo di bordo stradale. La permeabilità del terreno resta praticamente inalterata ed al contempo, la manutenzione delle tombinature esistenti e la realizzazione di una adeguata regimentazione delle acque di superficie rappresentano elementi di mitigazione dei fenomeni di cedimento del piano stradale rilevati in diversi punti del tracciato veicolare.

2.3 - Trasformazioni indotte dalla proposta

L'impatto della proposta sul contesto di riferimento acquisisce valenza esclusivamente positiva, in termini di :

- miglioramento delle infrastrutture del territorio atte a disincentivare l'utilizzo

dell'auto a favore di modalità di spostamento alternativo ed ecologico, limitandone i rischi connessi alla viabilità veicolare;

- messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente attraverso il consolidamento del versante a valle,
- creazione di una fascia di rispetto della sezione stradale che garantisce inoltre una miglior gestione della manutenzione del manto boschivo che riveste il versante, la cui crescita incontrollata comporta problematiche di sicurezza alla viabilità

La proposta di modifica di fatto non trasforma le caratterisiche ambientali, poiché le variazioni del profilo di versante sottostrada si inseriscono nel contesto paesaggistico sia per le dimensioni per lunghi tratti contenute, sia per l'impiego di tecniche naturalistiche compatibili con il rinverdimento e l'integrazione nell'apparato vegetazionale, che ne minimizzano l'invasività.

2.4 - Descrizione degli obiettivi e del massimo dimensionamento previsto

Come anticipato al punto 2, i contenuti della proposta si pongono l'obiettivo della **messa in sicurezza** della strada provinciale, sia in funzione di una fruizione alternativa all'auto già in essere soprattutto nei periodi di alta presenza turistica, sia in relazione ai dissesti morfologici rilevati lungo il tracciato.

Dato lo sviluppo del camminamento, l'intervento si distingue in lotti attuattivi, individuabili per tipologia funzionale e categoria di opere previste:

LOTTO 1 sviluppo ca mt 300: riguarda la porzione di percorso al limite del centro abitato del Capoluogo, in fregio alle aree parcheggio di maggior capienza a servizio del paese, allo stato attuale dotato di un semplice marciapiede, con pavimentazione in conglomerato bituminoso, in parte separato dalla sede veicolare tramite aiola piantumata con vecchi esemplari di platano in sequenza irregolare. L'ambito rappresenta la porta di accesso al paese e data la panoramicità dei punti di visuale aperta sulla Valle dell'Aveto, il tragitto costituisce una passeggiata molto frequentata nei periodi di maggior afflusso turistico, poichè gode di una panoramicità unica del contesto paesaggistico costituito da un habitat montano naturale ove l'elemento antropico si inserisce con insediamenti a carattere sparso, a valle del nucleo abitato principale.

LOTTO 2 sviluppo ca mt 650 comprende il tragitto compreso tra l'Albergo Groppo Rosso e l'insediamento residenziale Villaggio Al Pino, frazione che si popola in estate e in generale nei periodi di ferie. Allo stato attuale il tracciato è privo di qualsiasi banchina pedonale e per alcuni tratti financo di fascia di rispetto. Lungo il percorso sono individuabili avvallamenti e cedimenti del piano stradale, favoriti da una insufficiente regimentazione

delle acque di superficie e delle tombinature esistenti. Dovendo mantenere inalterata la sezione di transito veicolare della provinciale, la pista ciclopedonale di ca mt 2,20 andrà ad occupare la fascia di terreno a valle della strada, realizzata su rilevati eseguiti, come detto, con tecniche di ingegneria naturalistica, facenti anche funzione di consolidamento del versante.

L'assetto vegetazionali dell'areale è caratterizzato da tipologie forestali tipiche dell'appennino ligure (cerrata, bosco misto di invasione di specie mesofile ed orofile); la mancata cura ha portato alla crescita incontrollata di diversi esemplari al limite del confine stradale, costituendo un potenziale pericolo per la sicurezza del transito.

3 - ACCERTAMENTO DELLE CRITICITÀ AMBIENTALI E DEL TERRITORIO

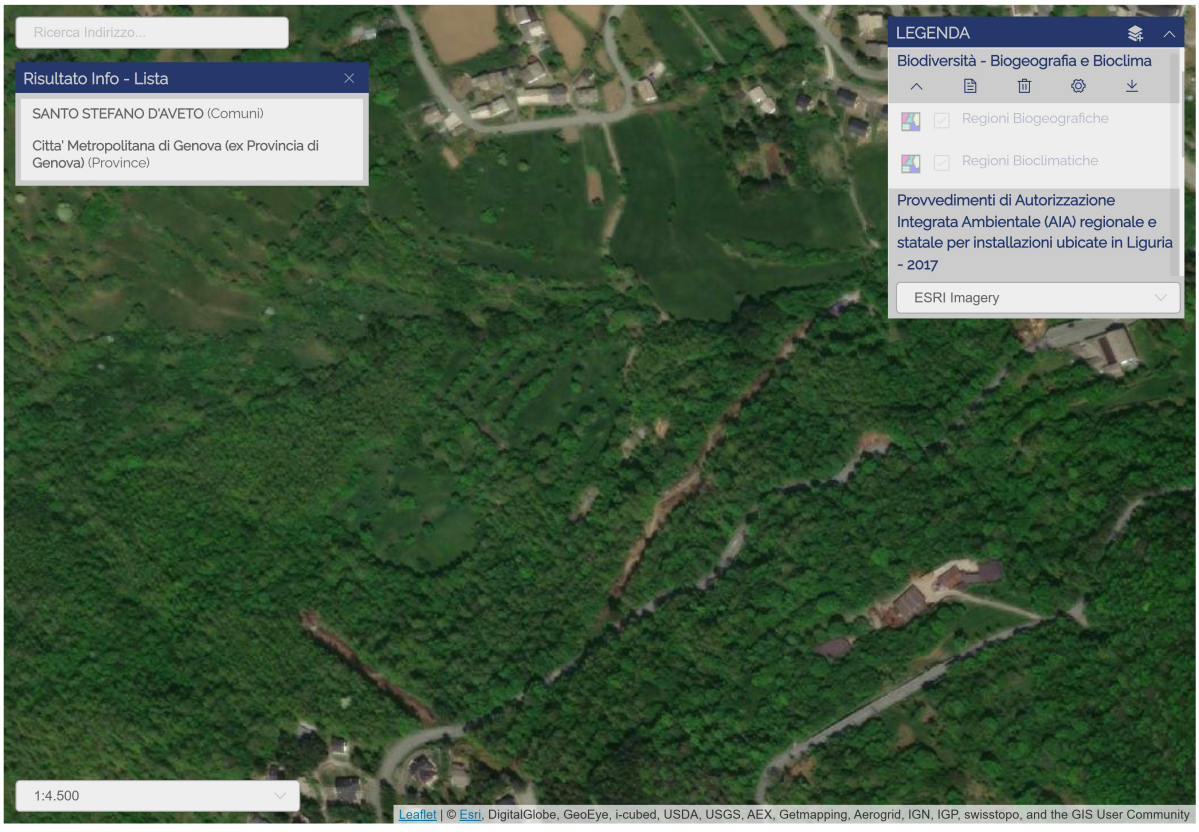
La sezione riguarda la definizione dello stato, delle tendenze e criticità delle componenti ambientali e antropiche pertinenti la modifica proposta, a riscontro dei contenuti del quadro conoscitivo.

3.1 - Stato delle componenti ambientali ed antropiche

L'ambito di interesse, compreso tra il Capoluogo comunale ed il nucleo frazionale del Villaggio Al Pino, vede proprio nella realizzazione della strada provinciale e a seguire nella nascita di quest'ultimo insediamento (realizzato a partire dagli anni 60 sotto l'impulso del forte interesse turistico acquisito dal territorio), gli elementi di antropizzazione più significativi che hanno in parte modificato l'originario assetto ambientale, senza tuttavia stravolgerlo.Il contesto di intervento infatti è sostanzialmente un'area di versante prevalentemente carattarizzata da un assetto vegetazionale uniforme, a carattere boschivo, che solo nelle fasce più pianeggianti, site a cornice del centro abitato del Capoluogo, in passato hanno avuto una destinazione agricola progressivamente perduta a favore di ampliamenti residenziali e relative infrastrutture di servizio.

Tra i comparti ambientali di maggior rilievo, coinvolti dalla modifica richiesta, si illustrano le seguenti parti.

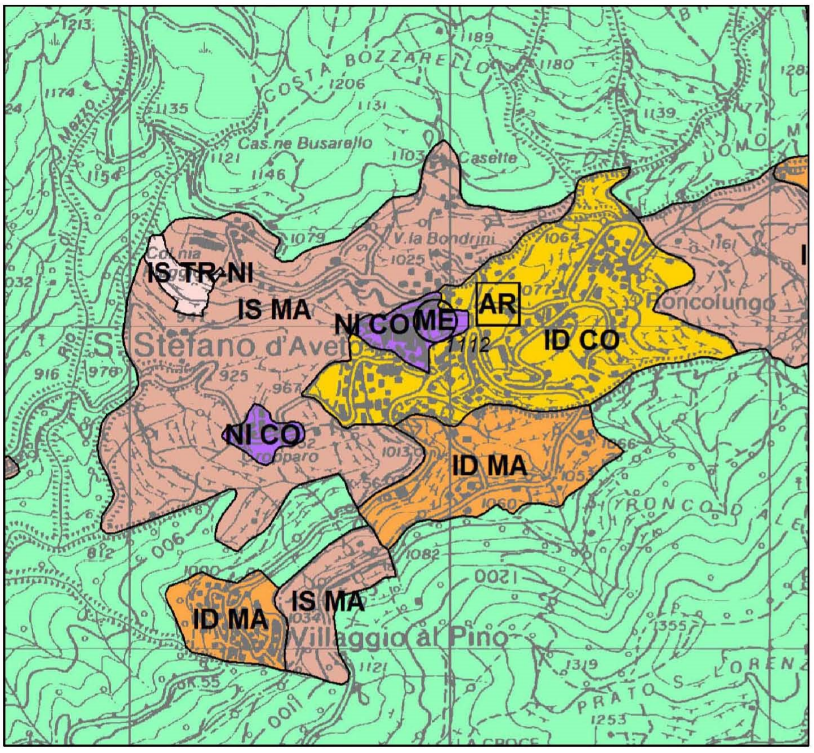
3.1.1 Areali di zone umide



All’interno del sito della Regione Liguria, Ambiente in Liguria, nella sezione “Natura”, per quanto concerne le Biodiversità la tavola di riferimento non riporta per l’area di studio alcun sito di interesse inerente aree o siti puntuali legate a zone umide.

3.1.2 Aree carsiche

In riferimento agli aggiornamenti effettuati al PTCP, le tavole del Piano, nella componente dell’Assetto Insediativo, sono state integrate con le indicazioni inerenti le zone comprese in aspetti geologici complessi, quali le aree carsiche.



PTCP assetto insediativo ed aree carsiche
il tratto di viabilità interessato dall'intervento ricade in:
zona IS MA - zona ANIMA - zona ID MA

Nella zona di intervento non si rilevano aspetti geologici complessi quali aree carsiche che richiedano particolari operazioni o cautele di progetto.

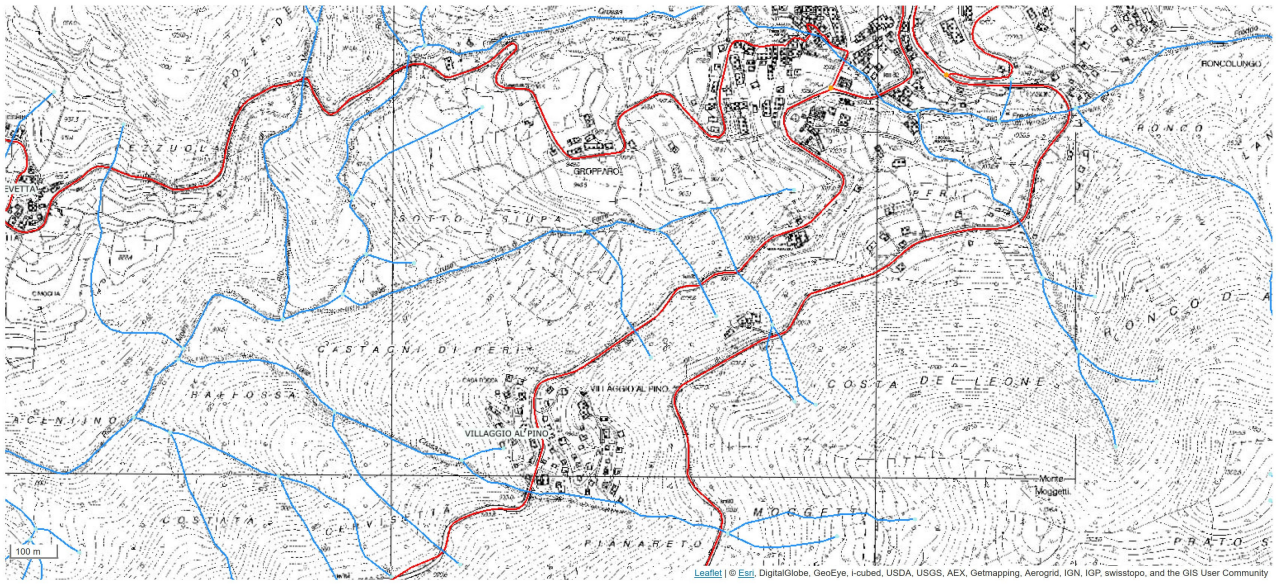
3.1.3 Aree interne a punti di captazione acque potabili

All’osservazione della cartografia della CTR, per la porzione locale, riportata anche nel Piano di Tutela delle Acque edito dalla Regione Liguria valevole per il periodo 2016-2021, non sono riportati pozzi o punti di captazione delle acque che possano essere interferenti con la proposta.

Non sono indicati neppure punti di emungimento per le attività agricole L’intervento NON ricade in aree di specifica protezione, siano esse puntuali o legate ad areali specifici.

Non sono presenti, pozzi o punti di captazione destinati al consumo umano. Non ricade, infine, in fasce di rispetto da sistemi idropotabili (200 metri di rispetto o 50 metri di inedificabilità assoluta) che potrebbero vincolare in modo rilevante qualsiasi tipo di nuova operazione.

DB Geotopografico National Core sc.1:5000 (NC5) - III Edizione 3D - dal 2017



Ambiente in Liguria, Piano Tutela delle Acque: non sono censiti, per la zona siti puntuali per la captazione delle acque per consumo umano o areali; non sono indicate disposizioni particolari

3.1.4 Aree interne ad acquiferi individuati nel Piano tutela delle Acque

In merito alle disposizioni contenute all'interno del Piano Tutela delle Acque della Regione Liguria, nella sua edizione di cui alla DGR n. 11 del 29.03.2016, vigente per il periodo 2016-2021, in riferimento agli acquiferi censiti l'area NON richiede specifiche particolari conseguenti alle modifiche funzionali previste.

L'attività in progetto prevede l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica nella realizzazione dei rilevati previsti e manutenzione delle tombinature esistenti, elementi che non hanno incidenze negative sulla permeabilità dei suoli e sugli acquiferi di superficie, senza quindi alterare sostanzialmente l'andamento alle acque sotterranee e dei percorsi di falda.

La cartografia regionale non riporta, inoltre, alcun tipo di indicazione in merito ad

acquiferi significativi per la produzione idropotabile o aree sensibili per gli acquiferi stessi (zone collocate in rispondenza del crinale e dei versanti limitrofi), di fatto non richiedendo alcuna maggiore cautela operativa nella procedura di intervento.

3.1.5 Aree interne a zone a Rischio archeologico

Le disposizioni sono state desunte dal sito della Regione Liguria, Liguria Vincoli, in coordinamento con il sito ministeriale del MIBACT, verificando l'eventuale sussistenza di vincoli archeologici puntuali o areali. La verifica ha avuto esito negative.

Si rinvia alla Valutazione preliminare di interesse archeologico (VPIA) redatta dalla dott.ssa Valentina Brodasca in relazione all'ambito specifico di intervento, che ha classificato il grado di potenziale archeologico del sito di livello *nullo* per il tratto in corrispondenza del capoluogo, *basso* lungo lo sviluppo della SP n.654.

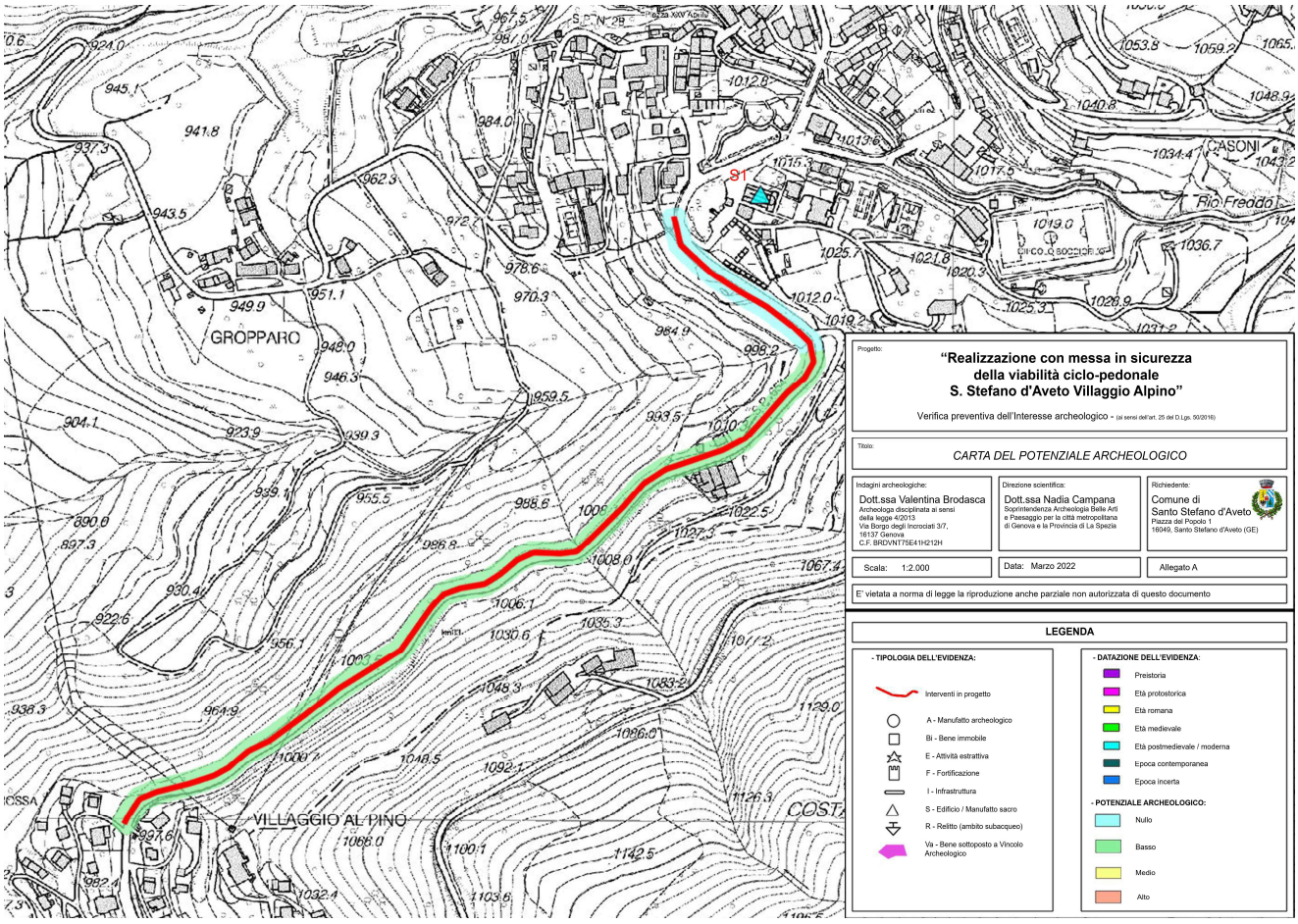


Tavola allegata a relazione VPIA redatta dalla dott.ssa Valentina Brodrasca

3.2 - Valutazione dello stato e delle tendenze evolutive

La variante urbanistica interessa la fascia a valle della viabilità veicolare che rappresenta la principale direttrice di connessione del territorio, nel tratto di accesso al Capoluogo. Allo stato, l'infrastruttura è priva di area percorribile in sicurezza da pedoni,

fatto salvo Il marciapiede a margine del parcheggio di cornice in prossima all'abitato di Santo Stefano, comunque da riqualificare.

Il potenziamento della rete di connessione dedicata a fruizioni alternative, si inquadra nello sforzo sinergico dell'amministrazione e degli enti di superiore competenza nel promuovere iniziative progettuali che hanno l'obiettivo di migliorare i servizi rivolti all'utenza locale e turistica, rendendo polivalente, inclusivo e pienamente fruibile il potenziale espresso dal territorio, ormai vocato ad una crescita economia e sociale legata ad un'offerta green e sostenibile.

3.3 - Descrizione delle criticità e delle potenzialità

In osservazione dello stato in atto, le criticità maggiori sono presenti nelle locali problematiche di profilo geomorfologico e idrogeologico rilevate lungo il tracciato veicolare, sebbene le condizioni geologiche generali del sito di intervento non presentino particolari problematiche di stabilità.

Tuttavia l'intervento determina la riqualificazione della rete infrastrutturale assolvendo al primario obiettivo della messa in sicurezza stradale - sia in termini di transito, creando un percorso dedicato per pedoni e bici - sia sotto l'aspetto idrogeomorfologico, andando a consolidare le puntuali problematiche del versante. Le tecniche di ingegneria naturalistica (gabbioni – terre armate) previste a progetto per la realizzazione dei rilevati, ove necessari, ne garantiscono la perfetta integrazione nel paesaggio e la minima invasività in termini di permeabilità del terreno.

Le potenzialità della proposta sono quindi insite nella rimodellazione della fascia sottostrada, finalizzata all'allargamento della sede stradale per recuperare superficie da destinare alle nuove funzioni ed all'implementazione di quelle esistenti, senza introdurre elementi interferenti con il paesaggio ma, al contrario, venendo ad ampliare spazi pubblici attrezzati da cui meglio godere la bellezza d'insieme del territorio.

La realizzazione di una fascia di rispetto della sede stradale verso valle garantisce inoltre una miglior gestione della manutenzione del manto boschivo che riveste il versante.

4. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

Le valutazioni sullo stato dell'ambiente, considerando la porzione territoriale coinvolta dal presente studio, permettono di confrontare l'area con l'ambito che la circonda, in quanto presenta le medesime caratteristiche costitutive, sia di matrice ambientale sia di tipo storico-costitutivo.

Gli obiettivi, pertanto, sono stati quelli di individuare, nelle diverse caratteristiche locali, gli aspetti di compatibilità tra i diversi comparti ambientali, al fine di non ingenerare contrasti che possano risultare di impatto negativo sull'area e sul suo immediato intorno.

4.1 - Obiettivi di sostenibilità ambientale

In considerazione del concetto stesso di sostenibilità ambientale, la modifica apportata è rivolta alla tutela di quanto presente nell'area, in riguardo del significato collegato sia al sistema naturale sia all'ambiente antropizzato, elementi che nella storia recente del territorio hanno assunto carattere sinergico nel definirne funzione e vocazione.

4.2 - Verifica di coerenza esterna tra obiettivi di sostenibilità della proposta e obiettivi della normativa sovraordinata

Gli obiettivi di sostenibilità proposti, coincidenti con le disposizioni di una tutale attiva del luogo secondo un indirizzo di Conservazione, rispondono a quanto richiesto dalla normativa sovraordinata che di fatto vincola l'insieme secondo caratteristiche di Conservazione (per quanto concerne il vincolo ministeriale sul paesaggio presente) o di Mantenimento (in riferimento alle caratteristiche locali del PTCP).

Pertanto, a seguito di quanto considerato, è verificabile complessivamente la coerenza con quanto stabilito dagli obiettivi esterni dalla normativa sovraordinata.

4.3 - Verifica di coerenza interna

La verifica di coerenza stabilita dagli obiettivi individuati, coincide con il rispetto conservativo dello stato in atto in quanto la variante implementa la funzionalità della rete infrastrutturale esistente.

4.4 - Verifica di funzionalità della proposta

L'area d'intervento è a margine di due nuclei insediativi e a livello di dotazione infrastrutturale di rete esiste solo la viabilità veicolare, oggetto stesso di miglioria in quanto la proposta è tesa alla dotazione di percorso ciclo-pedonale in affiancamento, atto a consentire una percorribilità del tratto alternativa all'auto, garantendone il livello di sicurezza.

L’ambito d’intervento comprende aree prevalentemente non insediate, fatti salvi i nuclei abitativi che il percorso ciclo-pedonale connette. In relazione ad approvvigionamento idrico e sistema di smaltimento acque reflue la proposta non rileva alcuna incidenza né in termini di utilità né di interferenza con relative reti infrastrutturali ove esistenti.

Per meglio specificare gli aspetti connessi a questi, fondamentali, comparti ambientali, si riportano di seguito indicazioni di dettaglio.

4.4.1 Dotazione idropotabile e potenzialità depurativa

In riferimento alla dotazione idropotabile ed al sistema di smaltimento acque reflue gli ambiti insediati interessati dall’intervento (Capoluogo e frazione Villaggio al Pino) sono serviti da impianti gestiti da ATO Centro-Est Città Metrolopolitana di Genova che ha il compito di organizzare sul territorio il Servizio Idrico Integrato. Come espresso in premessa, in relazione a detti comparti la proposta non rileva alcuna incidenza né in termini di utilità né di interferenza con le relative reti infrastrutturali ove esistenti.

4.4.2 Acustica

Il Comune di S.Stefano d’Aveto è dotato di classificazione acustica ai sensi della Legge 26.10.95 n.447



Estratto tavola zonizzazione acustica del territorio comunale

La zona in oggetto risulta classificata in Classe III – aree di tipo misto,

valori limite di emissione Diurno 55 dB(A) – Notturno 45 dB(A)

valori limite di immissione Diurno 60 dB(A) - Notturno 50 dB(A)

In riferimento agli aspetti acustici l'intervento NON comporta alcun tipo di incidenza negativa

4.4.3 Inquinamento

Non si prevede alcuna incidenza negativa sull'inquinamento rispetto a quanto già rilevabile nella fase attuale per una zona prossima alla viabilità

L'apporto degli inquinanti derivati dalle autovetture risulta minore di quello legato alla precedente destinazione, in quanto l'intervento è mirato a disincentivare l'utilizzo dell'auto negli spostamenti locali

L'impatto riferito a questo comparto, pertanto, è senza dubbio in linea con quanto richiesto attualmente dalle disposizioni normative e NON definisce fattori di incidenza sul comparto relativo all'inquinamento.

5. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

In conclusione, si evidenzia che le disposizioni riferite ai comparti ambientali richiamati dalla Regione Liguria in materia di Verifica di Assoggettabilità, risultano soddisfatte dalle modalità di intervento che, come indicato, si qualifica come miglioria dell'assetto infrastrutturale teso alla sostenibilità ambientale.

5.1 - Valutazione degli effetti cumulativi e individuazione delle misure di mitigazione e compensazione

In considerazione di quanto espresso finora, la valutazione degli impatti sull'assetto dei comparti ambientali coinvolti nella presente analisi ha valenza positiva, andando ad interventire sulle criticità di assetto morfologico esistente, utilizzando tecniche perfettamente integrate con l'ambiente, offrendo una percorribilità alternativa alla viabilità veicolare che risponde e integra all'obiettivo di offerta green del territorio

Trattandosi di una specifica variazione normativa, comprendente una funzione perfettamente adattabile allo stato in essere, non sono necessarie misure di mitigazione o compensazione sullo stato evolutivo dell'areale interessato dal progetto.

5.2 - Valutazione della coerenza localizzativa e individuazione delle misure di mitigazione

La mutazione funzionale definisce una perfetta coerenza localizzativa in considerazione delle valutazioni effettuate in rispondenza dei diversi comparti ambientali presi in esame.

Non si individuano misure di mitigazione volte a compensare gli effetti migliorativi della messa in sicurezza della viabilità, sia in termini di consolidamento del sedime che di benefici per l'utenza.