

**Valutazione Ambientale Strategica
del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona
valutazione ex-ante**

<p>Dipartimento di Progettazione e Costruzione dell'Architettura (DIPARC) (Facoltà di Architettura di Genova) responsabile scientifico: arch. Adriano Magliocco Ricercatore in Tecnologia dell'Architettura Dottore di Ricerca in Tecnologia dell'Architettura e dell'Ambiente consulenti: Andrea Giachetta, architetto, Dottore di Ricerca in Tecnologia dell'Architettura e dell'Ambiente Alessandra Bozzano, dott.ssa in Scienze Ambientali</p>	 <p>DIPARTIMENTO DI PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELL'ARCHITETTURA Facoltà di Architettura Stradone S. Agostino 37 16123 Genova</p>
--	---

Indice:

- A – Introduzione
- B – Rapporto Ambientale
 - 1. Obiettivi del Piano
 - 2. Aspetti dello Stato dell'Ambiente e probabile evoluzione
 - 3. Caratteristiche ambientali delle aree interessate
 - 4. Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale
 - 5. Valutazione delle alternative – relazione di incidenza
 - 6. Effetti e mitigazioni
 - 6.1-6.5 progetti integrati
 - Allegati 1-2-3-4
 - 7. Individuazione degli indicatori
 - 8. Sintesi
- C – Consultazioni

Valutazione Ambientale Strategica del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona

PARTE A - Introduzione e struttura della VAS

Che cos'è la Valutazione Ambientale Strategica

La Valutazione Ambientale Strategica ha come “...obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata una valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente...” (art. 1, Direttiva 2001/42/CE).

La questione della sostenibilità nella gestione territoriale è però ancora una materia scarsamente definita sul piano teorico e poche sono le applicazioni pratiche ad oggi effettuate.

La Provincia in fase di elaborazione del proprio PTC deve provvedere alla valutazione preventiva (valutazione ex-ante) della sostenibilità degli effetti prodotti dal piano (L.R. 36/97). Inoltre la Provincia deve provvedere al monitoraggio dell'attuazione del piano (valutazione in itinere) per apportare eventuali modifiche o aggiornamenti. Alla formazione del piano devono concorrere le forze sociali, imprenditoriali e di tutti i soggetti interessati, fin dalla definizione degli obiettivi strategici e di sviluppo.

La valutazione ambientale di cui alla direttiva 2001/42/CE viene definita strategica (la direttiva in realtà non fa cenno a tale aggettivo) in quanto possiede, concettualmente, le stesse proprietà della “pianificazione strategica”:

- si focalizza sull'azione, quindi sull'efficacia del sistema, e sui risultati;
- considera l'esistenza di gruppi di interesse e di risorse progettuali in atto;
- si basa su un'analisi approfondita del territorio;
- è strutturata come iter e non termina con la presentazione del piano ma prosegue sino a una fase di valutazione ulteriore al termine della fase di attuazione.

La metodologia suggerita dalla direttiva (attualmente applicata, in casi diversi, secondo le singole interpretazioni dei gruppi di lavoro coinvolti, avendo come riferimento alcune modalità di redazione proposte ma nessuno schema rigido, vedi anche “Attuazione della Direttiva 2001/42/CE” redatto dalla DG Ambiente della Commissione Europea, Lussemburgo 2003) è atta a creare un documento utile al controllo dell'iter di sviluppo del piano che deve fare propri gli aspetti ambientali, parte integrante, quando non fondamentale, delle strategie di pianificazione.

La Valutazione Ambientale Strategica è suddivisa in diverse fasi che si succedono cronologicamente, suddivise in 3 macrogruppi: la valutazione ex-ante, la valutazione intermedia, la valutazione ex-post. Il Piano Territoriale di Coordinamento, soggetto a studio di sostenibilità, viene accompagnato dalla valutazione ex-ante, che rappresenta lo sviluppo dello studio di sostenibilità stesso.

VALUTAZIONE EX-ANTE

VALUTAZIONE AMBIENTALE

Rapporto ambientale

Consultazioni

Valutazione del rapporto e degli esiti delle consultazioni

Messa a disposizione delle decisioni prese in seguito alla valutazione

Rapporto ambientale: i contenuti sono sintetizzati nell'Allegato I della Direttiva. Costituisce il corpus principale della valutazione. Il rapporto ambientale della presente VAS si basa sulla descrizione dello stato dell'ambiente sintetizzata nella Descrizione Fondativa; è suddiviso in 8 capitoli, ciascuno dei quali fa diretto riferimento ai contenuti espressi nell'allegato I della direttiva.

Consultazioni: si sono svolte durante lo sviluppo del PTC e verranno ulteriormente portate avanti con la pubblicazione del progetto definitivo di piano e con gli incontri di concertazione delle azioni; si veda il capitolo preposto.

Valutazione del rapporto e degli esiti delle consultazioni

Il progetto di PTC adottato è stato sottoposto alla valutazione da parte della Regione e dei Comuni, oltre che di altri enti (es. Comunità Montane), come previsto dalla legge regionale; è stato inoltre sottoposto alle osservazioni anche di enti come le associazioni professionali o le associazioni ambientaliste. Gli esiti di tali consultazioni in parte hanno dato come esito osservazioni vincolanti (le prescrizioni della Regione), in parte proposte e richieste di modifica o di precisazioni, accolte per la maggior parte.

Messa a disposizione delle decisioni

Una volta approvato il Piano sarà pubblicato e diffuso. Sarà disponibile un CD contenente tutti gli elaborati di Piano che i Comuni potranno utilizzare sia per le successive fasi di concertazione delle azioni in cui sono coinvolti, sia per eventualmente impiegare la Descrizione Fondativa del Piano Provinciale in fase di realizzazione dei nuovi PUC, come previsto dalla normativa regionale.

VALUTAZIONE INTERMEDIA

Durante l'attuazione, tramite concertazione dei progetti integrati previsti dal piano, attraverso il monitoraggio degli indicatori proposti nella valutazione ex-ante (all'interno del Rapporto Ambientale), è possibile verificare l'efficacia delle azioni proposte e eventualmente apportare modifiche al piano e alle successive azioni da porre in atto.

VALUTAZIONE EX POST

La valutazione ex-post è volta a riassumere gli esiti dell'attuazione del Piano, al termine della sua validità e al termine dell'attuazione delle azioni ivi previste. Serve a re-indirizzare le successive attività di pianificazione. E' opportuno ipotizzare e strutturare, durante le fasi di valutazione ex-ante (attraverso gli indicatori, vedi capitolo 7) e intermedia, una modalità di valutazione ex-post da applicare al termine dell'attuazione del piano

IL RAPPORTO AMBIENTALE DELLA VAS DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIA DI SAVONA

La VAS è strumento atto a valutare gli aspetti ambientali del piano, al fine di individuare i punti critici nell'attuazione delle azioni previste nei progetti integrati che, come tali, non prescindono dai fattori ambientali ma comunque sono influenzati da molti altri aspetti legati al problema dello sviluppo economico e sociale.

Il **processo di valutazione** – contenuto in particolare nei capitoli 1 "Obiettivi del Piano", 2 "Aspetti dello Stato dell'Ambiente e probabile evoluzione", 3 "Caratteristiche ambientali delle aree interessate", 4 "Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale", costituenti le verifiche di coerenza interna ed esterna rispetto agli obiettivi di protezione ambientale - aiuta il progettista del piano a considerare opportunamente determinati aspetti e retroagire sul piano. Da sottolineare il fatto che il PTC in oggetto conteneva, nella sua versione preliminare, già obiettivi di protezione ambientale di tipo "attivo" cioè volti ad integrare la normativa, normalmente vincolistica, con azioni di fruizione dell'ambiente volte a valorizzare le aree di interesse. La VAS ha probabilmente reso più chiare le relazioni tra le indicazioni di piano e gli obiettivi di tutela ambientale.

I capitoli 5 "Valutazione delle alternative – relazione di incidenza" e 6 "Effetti e mitigazioni" (suddiviso per Progetti Integrati e con 4 allegati), costituiscono il corpus di **indicazioni utili a guidare gli enti attuatori** (in particolare i comuni nella fase di redazione dei PUC) affinché le azioni generate dalle indicazioni di piano abbiano un basso o nullo impatto ambientale, a prescindere dalla loro insistenza su aree vincolate (certamente più critiche) o meno.

Gli **indicatori** – contenuti nel capitolo 7 “Individuazione degli indicatori”, parametri di misurazione delle conseguenze dell’attuazione del piano - serviranno a evidenziare l’efficacia delle azioni proposte, che sono comunque frutto di una decisione politica concertata, meditata integrando diverse necessità e perseguendo alcune linee di sviluppo.

Sulle fasi di valutazioni successive a quella ex-ante bisognerà, successivamente, porre una forte attenzione affinché la valutazione ambientale abbia un’efficacia, appunto, strategica. Anche in questa fase dovrà essere rigorosamente controllata la probabilità di successo del piano, la realizzabilità concreta delle strategie formulate e delle decisioni prese, la tenuta del consenso. Cio’ anche per la possibilità di variazione, nel tempo, degli interessi degli attori coinvolti. Il piano diventa così uno strumento dinamico e la valutazione dei suoi aspetti ambientali, fermi restando i necessari minimi contenuti di salvaguardia, deve necessariamente possedere la stessa dinamicità perché sia conservato un approccio attivo alla riqualificazione ambientale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona prevede azioni fortemente improntate alla tutela ambientale secondo una concezione attiva, che prevede - più che la conservazione dello stato attuale nella classica concezione dell’ambiente come di un bene da conservare staticamente a prescindere dello stato in cui si trova - una serie di provvedimenti atti a migliorare le condizioni dei diversi aspetti ambientali, parallelamente e intrinsecamente alla definizione dei progetti volti a governare le innovazioni economiche e di trasformazione territoriale. Per questo motivo il Rapporto Ambientale - di cui all’art.5 della direttiva 2001/42/CE, contenente le informazioni previste dall’ Allegato I - per il PTC della Provincia di Savona, è strettamente relazionato con i contenuti del piano, sia per quanto riguarda le informazioni date dalla Descrizione Fondativa, sia per le intenzioni contenute nel Documento degli Obiettivi e, infine, in quanto definito nei Progetti Integrati. E’ stato quindi sviluppato secondo una serie di tabelle descrittive riferite ciascuna ai diversi elementi previsti, con i necessari riferimenti ai contenuti del Piano (Obiettivi, Progetti Integrati, riferimenti normativi, ecc.), ma in maniera sintetica, con forti rimandi ai contenuti delle diverse sezioni del piano, ritenendo inutile riportare integralmente quanto i documenti del piano già descrivono esaurientemente e trovando più opportuno sottolineare le relazioni e i legami tra le azioni previste e gli aspetti ambientali.

Nei documenti del Piano la struttura concettuale permette l’integrazione tra gli aspetti progettuali e innovativi di sviluppo e gli obiettivi di tutela e recupero ambientale, costituendo un unico corpus atto a descrivere le azioni da portare a termine, secondo quanto individuato nei progetti integrati. L’attività di valutazione e controllo delle azioni si esplica nelle indicazioni di sostenibilità contenute nei progetti integrati. Il processo di Valutazione ambientale strategica resta così strettamente legato alla definizioni dei progetti, anche all’attuale stato di coordinamento. Si può quindi dire che le attività di valutazione e consultazione previste dalla direttiva 2001/42/CE siano in qualche modo state sviluppate sin dall’inizio della formazione del piano. I progetti integrati contengono già, nella fase preliminare, indicazioni relative alla sostenibilità.

Sono inoltre state approntate tavole di sintesi di analisi ambientale, ridefinite dopo la ricezione delle osservazioni da parte degli enti, al fine di meglio rapportare le azioni previste dai progetti e le caratteristiche del territorio su cui le stesse insistono. Tali tavole sono realizzate tramite la sovrapposizione delle indicazioni del piano cartografate, suddivise per Progetti Integrati, con le indicazioni tematiche – secondo la suddivisione in tre assetti: Assetto Ambientale, Assetto Idrogeologico, Assetto Paesistico – tali da permettere la verifica delle azioni rispetto ai valori del territorio.

Nelle tavole di Assetto Ambientale sono individuati:

- le aree protette provinciali (dal Piano recentemente approvato);
- i parchi regionali, i Siti di Importanza Comunitaria “SIC” (inclusi i fondali marini);
- le zone a Protezione Speciale “ZPS”.

Nelle tavole di Assetto Idrogeologico sono individuati:

- le fasce di inondabilità, derivate dai Piani di Bacino per quanto riguarda il versante tirrenico (aggiornate all’aprile 2004), dallo Studio sulle aree di inondabilità per conto della Provincia di Savona relativamente ai bacini delle Bormide;
- i dissesti: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico (aggiornate all’aprile 2004), dal PAI del bacino del Fiume Po per il versante adriatico, dal Progetto IFFI “Inventario dei fenomeni franosi d’Italia” per quanto riguarda entrambi i versanti. I dati sono stati raggruppati secondo le

PTC

seguenti voci (che corrispondono alle voci di legenda delle carte relative all'assetto idrogeologico del PTC):

- Frane attive (Pg4 nei bacini tirrenici, frane attive in PAI e IFFI)
- Frane quiescenti (Pg3a nei bacini tirrenici, frane quiescenti in PAI e IFFI)
- Aree a suscettività al dissesto alta – Pg3b nei bacini tirrenici
- Frane stabilizzate e relitte o con stato di attività non determinato (IFFI);
- le discariche in esercizio: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico, dalla carta dell'Uso del Suolo regionale per quanto riguarda il versante adriatico;
- le cave attive: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico, dal Piano delle Cave regionale per quanto riguarda il versante adriatico;
- i siti contaminati: dalle perimetrazioni nell'ambito dell' "Anagrafe dei siti contaminati" trasmesse a cura del Servizio Ambiente – Ufficio Bonifiche della Provincia di Savona relativamente alle principali aree da bonificare finora censite;
- le aree carsiche: aree individuate e delimitate dalla L.R. 14/90 - "Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio speleologico e delle aree carsiche"- art.4;
- le sorgenti: dal censimento a cura dell'Autorità d'Ambito provinciale;
- le grotte: dati elaborati sulla base dei file relativi al Catasto Speleologico Ligure (Sezione di Savona) gestito dalla Delegazione Speleologica Ligure (L.R. 14/1990);
- i geositi: dati forniti da Centro Documentazione Geositi, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Genova.

Nelle tavole di Assetto Paesistico sono individuati:

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

Il Rapporto Ambientale diventa così un documento chiave di lettura del piano e delle sue caratteristiche di sostenibilità.

Struttura dell'iter integrato allo sviluppo del piano

La Valutazione Ambientale prevista dalla direttiva 2001/42/CE appare, a prima vista, come una procedura di valutazione da applicare a un processo di pianificazione a sé stante, al fine di controllare la pressione sull'ambiente delle azioni previste dal piano e delineare delle eventuali alternative più "sostenibili". Anche il manuale di attuazione del 2003 sembrava andare in questa direzione.

Una più attenta analisi di tale strumento porta però alla considerazione di un suo più proficuo uso come procedura di controllo all'interno dello sviluppo del piano stesso, al fine di "organizzare e sviluppare un processo aperto, strutturato e trasparente per arrivare alla stesura di un PTCP condiviso e coerente con i criteri dello sviluppo sostenibile"¹.

Le possibili collocazioni della valutazione ambientale strategica all'interno dell'iter decisionale possono quindi essere di tre tipi

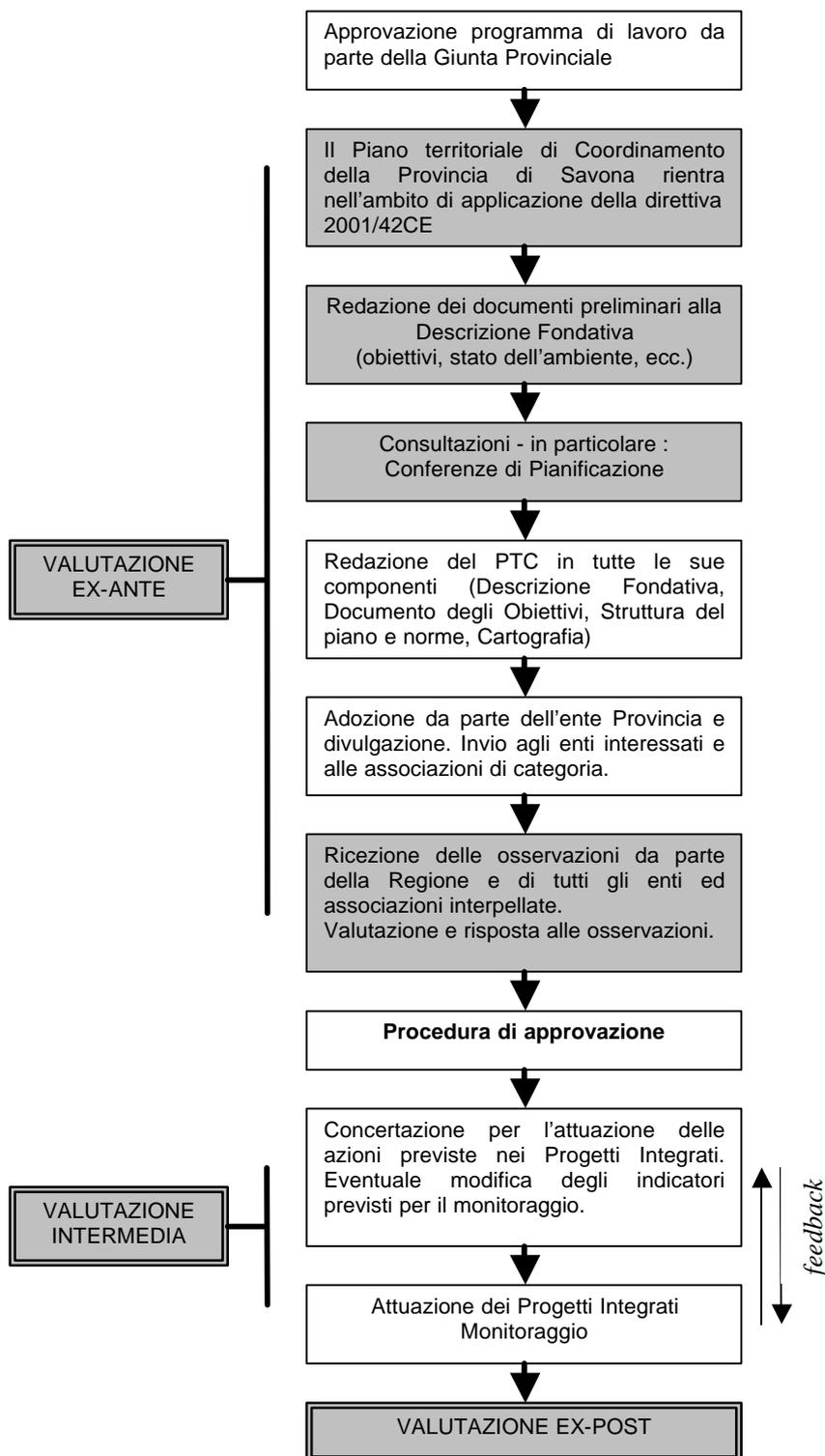
- a) come fase specifica dell'iter decisionale
- b) come processo integrato nell' iter decisionale
- c) come processo decisionale

Il PTC della Provincia di Savona prevede, all'interno dei Progetti Integrati, diverse azioni atte a tutelare il territorio e riqualificarlo anche nelle sue componenti ambientali. Si può dire che la procedura di VAS, seppure non formalmente esplicitata nella formulazione preliminare del PTC adottata dall'ente, sia stata applicata come processo integrato nell'iter decisionale.

Si rimanda allo specifico capitolo delle Consultazioni per una chiara panoramica delle azioni di coinvolgimento degli altri enti interessati e delle associazioni di categoria, oltre che dei cittadini.

Di seguito si presenta lo schema di sviluppo del processo pianificatorio integrato a quello di valutazione ambientale (fasi coinvolte nelle caselle con sfondo grigio).

¹ (Arch. Luciana Polizzy - Direzione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale – Div. IV: Ecolabel, Ecoaudit e Valutazione Ambientale di piani e programmi – relazione al Convegno presso lo IUAV, Venezia).



B – RAPPORTO AMBIENTALE

art.5 della direttiva 2001/42/CE

- 9. Obiettivi del Piano
- 10. Aspetti dello Stato dell'Ambiente e probabile evoluzione in mancanza di attuazione del PTC
- 11. Caratteristiche ambientali delle aree interessate
- 12. Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale
- 13. Valutazione delle alternative – relazione di incidenza

- 14. Effetti e mitigazioni
 - 6.1 Progetto Integrato 1
 - 6.2 Progetto Integrato 2
 - 6.3a Progetto Integrato 3a
 - 6.3b Progetto Integrato 3b
 - 6.4 Progetto Integrato 4
 - 6.5 Progetto Integrato 5
 - Allegato 1 Turismo sostenibile
 - Allegato 2 Edilizia sostenibile
 - Allegato 3 Spazi Aperti
 - Allegato 4 Infrastrutture viarie

- 15. Individuazione degli indicatori
- 16. Sintesi

1 – Obiettivi del Piano

(punto (a), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

In questo primo capitolo del Rapporto Ambientale vengono evidenziate le relazioni tra gli obiettivi principali del piano, gli obiettivi specifici, le linee di azione del piano e il loro eventuale rapporto con altri piani o programmi. La finalità è l'evidenziazione delle modalità di raggiungimento degli obiettivi, attraverso i progetti, anche in relazione alle tematiche ambientali. Si fa riferimento ai contenuti del Documento degli Obiettivi e dei Progetti Integrati di cui il presente documento riporta, quindi, una sintesi.

Nella valutazione effettuata, gli obiettivi di Piano possono essere considerati posti in attuazione non solo attraverso le Indicazioni di Piano con relativo livello di efficacia, ma anche attraverso l'azione sinergica con le azioni indicate come Risorse della Progettualità; tali azioni non sono propriamente indicazioni di piano, in quanto si riferiscono ad attività già in corso a cura dei relativi enti locali, ma contribuiscono, insieme alle azioni individuate dal piano, al raggiungimento degli obiettivi espressi.

Tale sezione serve a verificare la corrispondenza tra obiettivi ed azioni, al fine di poter effettuare un primo controllo sull'efficacia del piano e avere un conseguente feedback. Si può anche definire come una "analisi di coerenza interna".

I piani di settore indicati sono quelli direttamente coinvolti. Si tenga però conto che altri piani dovranno essere sempre considerati nella fase di verifica durante le fasi di attuazione (come ad esempio il PTC paesistico o il PTR).

Obiettivi principali del Piano Obiettivi Specifici	Progetti Integrati contenenti linee di azione riferite all'obiettivo. Rapporto con altri Piani o Programmi.
1. L'organizzazione del sistema logistico: portualità ed infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra e potenziamento delle relazioni extraprovinciali.	Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI1, PI2, PI4 (alcune indicazioni anche in PI3a, PI3b).
1.a Migliorare l'accessibilità ai porti di Savona e Vado mediante nuovi raccordi alla rete ferroviaria e autostradale ormai quasi completati per il porto di Vado, mentre le ipotesi di potenziamento del porto di Savona dovranno essere verificate con le esigenze di riqualificazione dell'area urbana del Comune capoluogo.	Le previsioni di trasformazione territoriale prefigurate nel PI1 sono riconducibili essenzialmente alle opere portuali previste dal Piano Regolatore Portuale (PRP) di Savona-Vado ed al recupero di aree industriali dismesse in Valbormida per la realizzazione di un Distripark nelle aree ex Agrimont e per nuove funzioni logistiche nelle aree ex Acna.
1.b Implementare per il Porto di Savona-Vado l'offerta di aree e infrastrutture logistiche che possono essere localizzate nell'immediato retroterra portuale e nella vicina Valbormida. Confermare le aree di retroterra portuale e di servizio alle merci previste dal PTC Savonese-Bormide ed adeguare i Piani Urbanistici Comunali a tali previsioni.	Per quanto concerne le opere previste dal PRP, lo stesso è sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale sulla quale si pronuncia il Ministero dell'Ambiente sentita la Regione Liguria.
1.c Attuare gli interventi previsti dal Piano Regolatore portuale secondo le intese tra gli Enti Locali e l'Autorità Portuale.	Il recupero delle aree ex Agrimont ed ex Acna è previsto nel Piano delle Aree Industriali ed ecologicamente attrezzate redatto dalla Regione Liguria ai sensi della LR 9/1999.
1.d Estendere le relazioni con l'area geografica più interna e integrare la propria funzione con quella del porto di Genova per la creazione di un sistema portuale e della logistica in grado di competere con i porti del Nord Europa e di collaborare per lo sviluppo dei traffici con i porti di Barcellona e Marsiglia nel Mediterraneo occidentale.	PTC della Costa.
1.e. Rafforzare i collegamenti interni e in particolare la direttrice Savona - Valbormida - Alessandria (intesa anche come alternativa di gronda alla direttrice costiera per il tratto Savona- Genova) e la direttrice Cuneo - Torino.	PTC degli insediamenti produttivi. Savonese e Bormide.
1.f Potenziare la linea ferroviaria Savona-S. Giuseppe di Cairo per i collegamenti del sistema portuale ligure verso il Piemonte anche a servizio del porto di Genova (fino alla realizzazione del Terzo valico Milano -Genova).	
1.g Realizzare gli interventi già programmati nel breve periodo sulla direttrice verso Alessandria relativamente alla viabilità statale e predisporre uno studio di fattibilità per una nuova infrastruttura stradale o autostradale. Sulla stessa direttrice sono indispensabili interventi di potenziamento della rete ferroviaria peraltro già programmati.	
1.h Nel medio periodo sulla direttrice Savona - Genova interventi di miglioramento dell'autostrada e della ferrovia che segnano attualmente livelli di criticità tali da rendere impraticabile ogni ipotesi di ulteriore incremento del traffico merci.	

<p>1.i Sviluppare l'aeroporto interregionale di Villanova d'Albenga per i collegamenti nazionali e come componente del sistema logistico del ponente.</p>	
<p>1.j Favorire e sviluppare il sistema di relazioni di rilevanza nazionale ed internazionale, superando il tradizionale rapporto gerarchico tra ampiezza degli insediamenti e rilevanza delle funzioni insediate attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'identificazione di un nuovo contesto di relazioni alla scala geografica con riferimento all'area del nord ovest italiano; - lo sviluppo delle vocazioni storiche del porto di Savona Vado in un sistema di Regione Logistica Integrata; - la creazione di nuove centralità produttive nell'ambito albenganese e la riorganizzazione del distretto produttivo delle Bormide; - la diffusione dell'innovazione nei diversi settori dell'economia e dei servizi pubblici per conquistare un più alto grado di competitività del sistema territoriale provinciale (infrastrutturazione informatica e telematica delle città e delle aree produttive); - l'integrazione delle attività economiche e degli ambiti territoriali ai diversi livelli (provinciale, regionale e interregionale); - il miglioramento dei collegamenti dell'accessibilità, con specifici interventi infrastrutturali sul sistema autostradale, sulla viabilità locale, sulle ferrovie e l'aeroporto di Villanova d'Albenga; - il coordinamento tra gli strumenti di programmazione e di pianificazione alla scala regionale e provinciale per i piani, i programmi e i grandi interventi infrastrutturali per la Regione del Nord-Ovest. 	
<p>2. La riorganizzazione del comparto energetico: riconversione industriale, sicurezza, riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e produzione di energia da fonti rinnovabili.</p>	
<p>2.a Sviluppare azioni di programmazione e di pianificazione territoriale in campo energetico che abbiano come risultato principale il contenimento delle emissioni inquinanti in riferimento alle risoluzioni adottate in occasione del Protocollo di Kyoto ed alle indicazioni contenute nel Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria (PEAR).</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati in tutti i progetti integrati.</p> <p>Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR).</p> <p>PTC degli insediamenti produttivi Savonese e Bormide.</p>
<p>2.b Superare le politiche settoriali in campo energetico.</p>	
<p>2.c Aumentare l'efficienza energetica degli impianti e delle reti di distribuzione dell'energia.</p>	
<p>2.d Raggiungere il 7% del fabbisogno energetico da fonti rinnovabili attraverso la promozione della domanda di energia termica di origine solare, la valorizzazione energetica delle biomasse, delle risorse eoliche, idriche e dei rifiuti.</p>	
<p>2.e Aumentare la competitività nel campo dell'offerta di aree industriali sviluppando sistemi di aree ecologicamente attrezzate.</p>	

<p>2.f Promuovere lo sviluppo di sistemi territoriali ambientalmente certificati (EMAS o ISO 14001).</p>	
<p>2.g Promuovere imprese multiutilities, ambientalmente certificate, in grado di fornire un'ampia gamma di servizi: energia, teleriscaldamento, acqua, smaltimento dei rifiuti, servizi ambientali e logistica.</p>	
<p>2.h Promuovere lo sviluppo di imprese fornitrici di servizi energetici (ESCO Energy Service Companies).</p>	
<p>2.i Individuare opportune aree campione sul territorio provinciale idonee per la valorizzazione energetica delle biomasse boschive, per la termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani, per la promozione del solare termico, per il risparmio energetico nel settore produttivo, residenziale ed anche dell'autoproduzione in aree industriali ecologicamente attrezzate.</p>	
<p>2.j Incentivare la produzione di energia in aree industriali ecologicamente attrezzate mediante impianti a gas di taglia inferiore ai 300 MWt, ad alto rendimento e basso impatto ambientale.</p>	
<p>2.k Promuovere la distribuzione del gas naturale sulle reti minori per favorire la metanizzazione delle frazioni e dei piccoli centri urbani.</p>	
<p>2.l Attuare la metanizzazione dell'impianto termoelettrico di Vado Ligure secondo gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti clima-alteranti e sulla base della miglior tecnologia disponibile.</p>	
<p>2.m Evidenziare nell'entroterra della Provincia di Savona, aree con potenzialità eoliche localizzate in corrispondenza di crinali e rilievi montuosi.</p>	
<p>2.n Promuovere il recupero e la rifunzionalizzazione degli impianti idroelettrici esistenti.</p>	
<p>3. La riorganizzazione infrastrutturale del corridoio litoraneo.</p>	
<p>3.a Riorganizzare il sistema infrastrutturale costiero nelle sue due componenti strettamente connesse: l'Aurelia bis e l'Autostrada dei Fiori per il trasporto su gomma; realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria e lo spostamento a monte delle infrastrutture ferroviarie.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI1, PI2, PI3a, PI3b, PI5. Molti degli obiettivi espressi</p>

<p>3.b Realizzare nuovi interventi infrastrutturali sulla direttrice Genova-Savona dove la grande viabilità ha raggiunto livelli di criticità inaccettabili dovuti a carenze di capacità ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare l'Aurelia Bis per il tratto Albissola-Savona con funzioni di strada extraurbana che assorbe i flussi di traffico che oggi percorrono l'Aurelia e con caratteristiche tecniche e di tracciato atte a contenere l'impatto ambientale, i costi ed i tempi di realizzazione; - Prevedere nel medio lungo periodo lo spostamento a monte dell'Autostrada Savona-Genova per il tratto Varazze-Vado Ligure e l'utilizzo dell'attuale autostrada, peraltro vicinissima alla linea di costa, come tangenziale del sistema urbano-costiero che possa essere utilizzata per il traffico di breve-medio raggio. <p>-</p>	<p>ricadono nell'indicazione relativa alla necessità di uno studio sulla mobilità.</p> <p>Piano della Costa.</p> <p>PRUSST.</p>
<p>3.c Realizzare, sulla base delle indicazioni dello studio di fattibilità, il collegamento autostradale Carcare-Predosa quale alternativa alla direttrice costiera, nel tratto Savona-Genova, per i collegamenti con la Padania ed il Nord-Est.</p>	
<p>3.d Verificare la possibilità di utilizzo dell'Autostrada per il traffico locale, nei giorni feriali quando presenta ancora alcuni margini di capacità, attivando forme agevolate-convenzionate di abbonamenti, per attenuare la pressione sull'Aurelia.</p>	
<p>3.e Realizzare il progetto Minitram tra Albissola Superiore e Vado secondo le indicazioni dello studio promosso dall'Amministrazione Provinciale che ha dimostrato la fattibilità dell'intervento sulla base dell'acquisizione della sola domanda di mobilità pendolare verso il Comune capoluogo e che ha evidenziato le potenzialità del Minitram anche per la mobilità turistica.</p>	
<p>3.f Sviluppare il progetto di un sistema di trasporto pubblico innovativo per l'intero ambito costiero provinciale che può rappresentare uno degli interventi infrastrutturali qualificanti e strutturante per un nuovo modello di mobilità che può risolvere le attuali criticità di inquinamento, di congestione, di carenza di parcheggi e che può consentire il contenimento del fabbisogno di nuove infrastrutture stradali. Tale sistema di trasporto può utilizzare sedimi ferroviari dismessi dove questi non rappresentano una barriera, o può utilizzare parte della sede stradale, possibilmente in sede propria. Valutare l'inopportunità di utilizzo degli interi sedimi ferroviari dismessi in quanto molti manufatti costituiscono oggi pesanti vincoli alla continuità urbana e all'accesso al mare e rappresentano nell'immaginario collettivo elementi contrastanti con la qualità urbana ed ambientale del litorale. Alcuni di questi manufatti sono per altro sovradimensionati per i nuovi sistemi di trasporto pubblico leggeri che mirano a riqualificare gli ambiti urbani attraversati e non rappresentano elemento di barriera, bensì un elemento di integrazione e di percezione del territorio naturale ed antropizzato.</p>	

4. L'innovazione del sistema turistico costiero.	
<p>4.a Passare dal concetto di prodotto turistico a quello di sistema locale di offerta turistica attraverso il coordinamento della pluralità di elementi (ricettivi, fuori albergo, naturalistici, ambientali, storici, culturali, infrastrutturali, ecc...) diffusi sul territorio.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2, PI3a, PI3b, PI5.</p>
<p>4.b Allungare la stagione balneare e sviluppare la domanda extrabalneare con l'individuazione di nuovi target di domanda connessi all'ampliamento della gamma di prodotti turistici offerti sul territorio provinciale sulla base delle specializzazioni evidenti in ciascun ambito provinciale.</p>	<p>Piano della costa. Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime.</p>
<p>4.c Potenziare la gamma dei prodotti offerti con valorizzazione dei fattori di potenziale turistico presenti in ciascun territorio (come, ad esempio il clima, l'ambiente e la tradizione) e, quindi: turismo delle produzioni tipiche; turismo sportivo e paesaggistico; turismo del benessere fisico; turismo della terza età; turismo congressuale.</p>	
<p>4.d Riqualificare l'offerta ricettiva dei centri costieri minori.</p>	
<p>4.e Riqualificare le strutture esistenti, non solo con interventi di rimodernamento, ma anche individuando nuove formule ricettive che consentano di "catturare" target diversi e aggiuntivi di consumatori turistici.</p>	
<p>4.f Promuovere la formazione di piani e programmi per la riqualificazione e lo sviluppo delle strutture turistico ricettive anche nell'ambito di progetti integrati da recepirsi nei Piani Urbanistici Comunali intesi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - favorire gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione delle strutture esistenti nonché di trasformazione nei casi di impossibilità di adeguamento alle norme ed a standards qualitativi o di esigue dimensioni delle strutture tali da non renderne economica la gestione; - sviluppare ed articolare l'offerta complessiva di nuove strutture ricettive differenziata secondo le diverse tipologie e categorie; - reperire gli spazi ed i servizi pubblici connessi agli ampliamenti delle strutture esistenti ed alla creazione di nuove aziende turistico ricettive. 	
<p>4.h Favorire gli interventi a supporto del mercato turistico: interventi a carattere infrastrutturale viario ed autostradale e telematico, interventi di infrastrutture puntuali, come parcheggi; la realizzazione di un sistema di porti ed approdi turistici attrezzati, piste ciclabili, percorsi pedonali, passeggiate, sentieri, sistemi di trasporto pubblico innovativi.</p>	
<p>4.i Sviluppare un'azione di marketing territoriale che valorizzi le opportunità offerte dal PTC nel campo degli interventi per il potenziamento dell'offerta turistica.</p>	
<p>4.j Sostenere le misure e gli interventi in materia di protezione dell'ambiente e della natura per la valorizzazione e la funzione ricreativa e turistica del territorio e del paesaggio.</p>	

<p>4.k Effettuare azioni di coordinamento e di verifica sotto il profilo ambientale e funzionale degli interventi per nuovi porti turistici e per le strutture minori per la nautica.</p>	
<p>4.l Risolvere le principali problematiche presenti sul tratto costiero ligure mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa con valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale; - la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati; - la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili; - lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera; - il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa; - il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera. 	
<p>4.m Tutelare e recuperare il fronte mare specie in corrispondenza dei porti storici e commerciali e favorire processi di rinaturazione di fasce costiere.</p>	
<p>5. Il governo delle trasformazioni urbane e della innovazione funzionale del Polo di Savona e della città costiera nel Finalese.</p>	
<p>a Favorire la progressiva trasformazione e crescita del Polo di Savona, sia in termini di funzioni ospitate che di immagine e qualità urbana.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2 , PI5.</p>
<p>b Coordinare l'azione dei Comuni costieri per la riorganizzazione e la riqualificazione del fronte mare.</p>	<p>Piano della Costa.</p>
<p>c Riqualificare il centro urbano di Savona nel suo rapporto con il Porto Storico e con la fascia costiera tra Savona ed Albissola attraverso un ridisegno dell'assetto urbanistico-morfologico, il recupero delle aree dismesse e l'inserimento di nuove funzioni turistiche e di servizi di rango elevato.</p>	<p>PTC degli insediamenti produttivi. Savonese e Bormide.</p>
<p>d Riqualificare il centro urbano, in termini di effettiva integrazione tra città storica ed espansione oltre il Letimbro, e creazione di un riconoscibile tessuto urbano in questa parte di città.</p>	
<p>e Definire l'assetto della fascia di transizione tra città e porto.</p>	
<p>f Trasformare il ruolo delle Albisole, quali porta di accesso al Savonese e creare le condizioni per una evoluzione verso la costituzione di un polo per l'offerta di servizi turistici in un contesto di più elevata qualità ambientale.</p>	
<p>g Realizzare gli interventi di riordino del tessuto urbano dell'abitato di Vado e di recupero dell'intera fascia litoranea anche ricostituendo un corretto rapporto tra le strutture produttive e il centro abitato.</p>	
<p>h Completare gli interventi per la riorganizzazione e rilocalizzazione dei depositi petroliferi.</p>	

<p>i Organizzare il sistema dei servizi di scala sovralocale, in termini di offerta-scambio con l'area geografica del nordovest, in qualità di polo erogatore di servizi di eccellenza (sanità e turismo, istruzione superiore, formazione e ricerca) e di servizi tecnologici (energia, teleriscaldamento, ecologia).</p>	
<p>j Migliorare la qualità dell'offerta turistica con nuove e diversificate funzioni ricettive e di servizi.</p>	
<p>k Potenziare il polo terziario savonese a carattere direzionale – amministrativo e commerciale. Tale aspetto è strettamente legato al rilancio del settore produttivo di Vado – Quiliano.</p>	
<p>l Intervenire sul sistema infrastrutturale per ridurre i livelli di congestione di tutto il sistema costiero e per migliorare l'efficienza del sistema logistico, agendo in particolare su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione del collegamento con il porto in relazione agli interventi di riqualificazione urbana e alle prospettive di evoluzione dell'assetto portuale; - recupero della Vecchia Darsena; - trasferimento terminal funivie; - Risoluzione del nodo infrastrutturale delle Albisole, con Aurelia bis e nuovo sistema di trasporto pubblico; - salvaguardia delle residue risorse ambientali; - riqualificazione dell'area industriale alla foce del Sansobbia. - 	
<p>La città costiera del Finalese:</p>	
<p>a.Cogliere l'opportunità dello spostamento a monte della ferrovia per riorganizzare l'assetto insediativo dei centri abitati nella forma di città lineare e policentrica, realizzare un sistema di trasporto pubblico innovativo, anche con funzioni turistiche, realizzare nuovi servizi di rango sovracomunale promuovendo la localizzazione di funzioni di eccellenza e di visibilità anche internazionale.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI3b, PI5.</p> <p>Piano della Costa.</p>
<p>b. Riqualificare il sistema insediativo evitando nuove espansioni e recuperando gli spazi comunitari di vita urbana nei quartieri di nuova edificazione che ne sono privi, e favorire il recupero abitativo dell'edilizia storica.</p>	
<p>c. Prevedere, negli interventi di trasformazione, riqualificazione e completamento del tessuto urbano, nuove funzioni turistiche per la ricettività e i servizi.</p>	
<p>d. Migliorare la qualità urbana, con maggiore efficienza delle comunicazioni e dei servizi urbani, con nuove soluzioni al problema dei parcheggi oggi insufficienti e disorganizzati.</p>	
<p>e. Realizzare interventi sulla S.S. Aurelia per migliorare le intersezioni con la viabilità locale, anche con varianti al tracciato per il <i>by-pass</i> degli abitati.</p>	
<p>f. Attivare trasporti alternativi al veicolo privato studiati per la fruizione turistica del territorio utilizzando trasporti marittimi e ferroviari, attivando piste ciclabili, sistemi innovativi di trasporto pubblico a minimo impatto ambientale.</p>	

<p>g. Migliorare le connessioni tra la viabilità locale e l'autostrada con la realizzazione del nuovo casello autostradale di Borghetto Santo Spirito.</p>	
<p>h. Riorganizzare e potenziare la rete delle comunicazioni viarie puntando su una connessione tra la costa e le valli dell'entroterra e su un recupero di contatto col mare migliorando i collegamenti dell'Oltrebormida e delle valli interne con l'asse costiero.</p>	
<p>6. La "costruzione" della Città delle Bormide.</p>	
<p>6.a. Ridefinire il sistema locale come zona strategica tra area ligure costiera e territorio padano e proporre una nuova immagine delle Bormide, di qualità e competitività, complementare a quella ormai consolidata di territorio a forte connotazione industriale.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI1, PI4, PI5 Si consideri che è approvato e vigente il Piano d'Ambito per l'organizzazione del Servizio Idrico Integrato (art.11 comma3, L 36/1994) approvato dall'ATO Savonese nel 2003.</p> <p>PTC degli insediamenti produttivi. Savonese e Bormide.</p> <p>Piano di bonifica dei siti inquinati.</p>
<p>6.b. Organizzare i centri abitati delle valli in una vera e propria città reticolare delle Bormide.</p>	
<p>6.c. Costruire gerarchie tematiche per i centri urbani principali e minori, per valorizzare le relazioni e gli scambi tra le diverse parti e potenziare il sistema reticolare territoriale, attraverso la promozione di specialità dei singoli centri.</p>	
<p>6.d. Migliorare la qualità urbana, soprattutto in termini di riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e dei servizi, inteso come collegamento-integrazione delle emergenze storico architettoniche e dei parchi urbani in un "parco territoriale-fluviale" delle Bormide e migliorare la qualità dei tessuti artigianali-commerciali che spesso presentano un aspetto anonimo, tipico delle periferie urbane.</p>	
<p>6.e. Salvaguardare e valorizzare le risorse ancora presenti in questo ambito e recuperare, in generale, un più alto livello di qualità ambientale attivando forme di riqualificazione e interventi di bonifica delle aree degradate e recupero delle risorse naturali presenti, anche attraverso metodologie sperimentali.</p>	
<p>6.f. Affrontare il problema dei carichi ambientali, dell'approvvigionamento idrico ed energetico delle città.</p>	
<p>6.g. Riqualificare e potenziare il sistema infrastrutturale della mobilità e delle comunicazioni migliorando l'attuale rete di collegamenti con la Riviera, il Piemonte in generale e l'Alessandrino in particolare per rafforzare la funzione dell'Ambito come punto di cerniera fra la costa, l'area padana ed il Nord Europa (Progetto della bretella autostradale Carcare - Predosa).</p>	
<p>6.h. Adeguare e potenziare la viabilità, soprattutto in alcuni settori nevralgici quali il tratto tra Cairo Montenotte ed il casello autostradale di Altare, investito da un elevato flusso giornaliero di traffico, realizzare la variante ANAS con le connessioni ai centri abitati proposte dai Comuni.</p>	

<p>6.i. Potenziare l'attuale rete ferroviaria, nell'ottica di un alleggerimento del traffico stradale, in particolare per il trasporto commerciale sulla direttrice Savona-San Giuseppe di Cairo e sulle direttrici per Torino ed Alessandria.</p>	
<p>6.j. Trasformare il sistema di trasporto attuale fra i nuclei urbani residenziali, i centri produttivi ed il Capoluogo di Provincia in un sistema di tipo metropolitano (autobus integrati e servizio ferroviario e metropolitano) al fine di rendere competitivo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale ed alleggerire la pressione degli attuali volumi di traffico ed i livelli di inquinamento atmosferico.</p>	
<p>6.k. Per quanto riguarda il ruolo produttivo e la competitività dell'ambito verificare, sotto il profilo economico e della sostenibilità ambientale, nuove opportunità nei settori della logistica e dell'energia in relazione alla disponibilità di aree industriali dismesse da risanare e recuperare come "Aree ecologicamente attrezzate" per nuove funzioni.</p>	
<p>6.l. Favorire l'identificazione e la creazione del Distretto Industriale delle Bormide in rapporto agli effetti positivi sul sistema produttivo locale dei processi di riorganizzazione e rilancio della Imation Ferrania e dell'intervento pubblico per il risanamento ambientale, il recupero ed il riutilizzo delle aree ACNA di Cengio.</p>	
<p>6.m. Selezionare e riorganizzare, in termini qualitativi e quantitativi, l'offerta di aree produttive proposta dai Piani Urbanistici Comunali secondo le indicazioni del PTC Savonese-Bormide in relazione al loro livello di infrastrutturazione ed alla compatibilità della destinazione produttiva con le caratteristiche territoriali, paesaggistiche ed ambientali dell'ambito e con la difesa del suolo.</p>	
<p>6.n. Attrezzare le aree per insediamenti produttivi con infrastrutture ecologiche e telematiche.</p>	
<p>6.o. Configurare, per la Bormida di Spigno, un ruolo produttivo integrato con il sistema infrastrutturale e con la rete commerciale e di servizi di livello superiore, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riorganizzazione e miglioramento delle infrastrutture al servizio delle aree industriali; - riordino ed offerta di aree a destinazione produttiva, studi di fattibilità per la realizzazione di nuove aree dedicate alla logistica; - definizione delle caratteristiche, prestazioni e dimensioni delle "strade mercato"; - definizione di indirizzi generali per la riqualificazione e l'evoluzione dell'assetto urbano; 	

<p>6.p. Per la Bormida di Millesimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - migliorare i collegamenti alla rete infrastrutturale; - riordinare l'offerta di aree a destinazione produttiva anche in relazione alla domanda reale di nuovi insediamenti; - verificare, sotto il profilo economico funzionale, la possibilità di riutilizzo delle aree ACNA per attività di logistica e servizio alle merci e collegamento delle aree alla rete autostradale ed alla ferrovia; - creare un polo fieristico e di servizi alle imprese per il Distretto delle Bormide. - 	
<p>7. La riorganizzazione insediativa della Piana di Albenga e la conservazione delle risorse primarie.</p>	
<p>7.a. Mantenere la competitività in ambito nazionale ed internazionale per le aziende produttive intensive della Piana di Albenga, con contestuale salvaguardia delle caratteristiche di "distretto ad alta specializzazione" centrato sulla produzione agricola e imperniato principalmente nei territori pianeggianti e pedecollinari dei Comuni di Albenga e Ceriale.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI3, PI5.</p> <p>Piano della Costa.</p>
<p>7.b. Portare a sistema le strutture esistenti di ricerca, assistenza alla produzione agricola, istruzione superiore e tecnica legata all'agricoltura, certificazione di qualità che, appartenendo ad Enti diversi o a privati, dovranno operare con una strategia comune anche attraverso il Centro Camerale per la sperimentazione ed assistenza agricola.</p>	<p>Piano di tutela delle acque.</p> <p>Piani di Bacino.</p>
<p>7.c. Consolidare il distretto "agro-industriale-commerciale" dell'Albenganese caratterizzato da una logica di sistema per le relazioni intersettoriali tra agricoltura e settori commerciale, artigianale e direzionale, con la creazione di un "Parco Agro-Tecnologico" con funzione di supporto alla produzione sia per l'aspetto puramente agrario o industriale-artigianale sia per ciò che riguarda l'aspetto economico e di mercato e l'assetto urbanistico del territorio.</p>	
<p>7.d. Realizzare politiche diffuse di marketing delle imprese e dei prodotti.</p>	
<p>7.e Salvaguardare il terreno coltivabile affermando la specializzazione produttiva delle aree agricole.</p>	
<p>7.f. Salvaguardare le risorse idriche in particolare nelle zone di agricoltura intensiva a contatto con i centri abitati costieri.</p>	
<p>7.g. Individuare nuove aree attrezzate anche con infrastrutture telematiche per l'insediamento di attività e aziende che operano alla scala nazionale ed internazionale nel campo dell'innovazione, nei settori agricolo, industriale e del terziario avanzato, senza sottrarre risorse territoriali all'agricoltura della piana di Albenga.</p>	
<p>7.h Migliorare la qualità del sistema insediativo della piana agricola e la qualità urbana dei centri abitati mediante il riordino delle funzioni residenziali, commerciali, produttive e dei servizi, la riqualificazione degli spazi pubblici, il contenimento delle nuove previsioni insediative all'interno delle aree urbanizzate.</p>	

<p>7.i. Organizzare ed integrare i servizi pubblici e di uso pubblico a livello di ambito al fine di ottimizzare il loro ruolo in relazione agli effettivi bacini di utenza in particolare per la scuola e la formazione.</p>	
<p>7.j. Perseguire una maggiore strutturazione e qualità architettonico-ambientale dei tessuti artigianali-commerciali e coordinare le scelte localizzative dei nuovi tessuti specialistici funzionali alle esigenze della produzione.</p>	
<p>7.k. Rafforzare i collegamenti verso il Piemonte, sulla direttrice Albenga - Garessio - Ceva mediante l'adeguamento ed il potenziamento della strada statale quale alternativa all'autostrada costiera.</p>	
<p>7.l. Potenziare le relazioni tra costa e valli interne, attraverso il sistema dei nuclei di matrice rurale, come sistema di manufatti emergenti.</p>	
<p>7.m. Affrontare il tema del riuso della linea ferroviaria litoranea in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconoscimento del significato progettuale del riuso alla dimensione generale e nel suo valore d'insieme e perseguimento di ipotesi di riutilizzo che sappiano porsi in termini di attrattività e di riconoscibilità; - individuazione delle possibili azioni di riuso a carattere unitario per l'intero arco costiero mirate alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico innovativo con funzioni turistiche e di un itinerario pedonale e ciclabile di alto valore paesistico- ambientale e turistico quale progetto strategico di assetto territoriale integrato; - definizione di progetti di riutilizzo capaci di risolvere le problematiche urbanistiche connesse al rapporto "asse ferroviario-insediamenti" nei diversi centri costieri al fine di un recupero delle aree dismesse centrali per funzioni ed usi urbani secondo l'obiettivo prioritario di abbattere le barriere costituite dai rilevati e ricucire i tessuti esistenti; - ridefinizione del ruolo delle stazioni esistenti quali elementi centrali, strutturante e significativo della crescita urbana in grado di assolvere alle funzioni di nodo di interscambio dell'attuale sistema della mobilità; 	
<p>7.n. Definire lo spostamento a monte della linea ferroviaria in relazione all'esigenza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutare i possibili effetti indotti dal progetto di raddoppio ferroviario sul sistema della mobilità ordinaria in relazione alla localizzazione degli impianti d'interscambio allo sbocco dei sistemi vallivi con creazione inevitabile di interferenze e/o sinergie nei confronti della rete esistente; - realizzare l'integrazione tra le nuove stazioni e gli assetti urbani mediante la definizione dei collegamenti infrastrutturali; - contenere gli impatti ambientali delle nuove opere in relazione alle forti necessità di salvaguardare le qualità paesaggistiche ed ambientali dei siti. 	

<p>8. L'integrazione dell'offerta turistica di Alassio e delle Baie del Sole con l'entroterra Ingauno.</p>	
<p>8.a. Integrare l'offerta turistica costiera dei Comuni di Andora, Laigueglia, Alassio con le strutture turistiche, sportive e di servizio dei Comuni interni di Villanova d'Albenga, Garlenda, Ortovero, Vendone ed Arnasco.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nel PI3a, PI3b, PI5.</p>
<p>8.b. Realizzare, tra Alassio ed Andora, nell'ambito del progetto per il recupero della Ferrovia da dismettere lo spostamento della SP Aurelia nel sedime ferroviario e contemporaneamente la linea di trasporto pubblico locale e la pista ciclabile utilizzando l'attuale SP Aurelia.</p>	
<p>8.c. Realizzare, nell'ambito di tale progetto, il raccordo tra la nuova Aurelia con tracciato nel sedime ferroviario ed il collegamento in galleria tra Alassio e Villanova d'Albenga, oltre ad un grande parcheggio di interscambio nell'area dell'attuale stazione.</p>	
<p>8.d. Sviluppare l'Aeroporto Interregionale di Villanova d'Albenga come importante componente della mobilità turistica.</p>	
<p>8.e. Favorire nei Comuni dell'Entroterra Ingauno lo sviluppo degli impianti sportivi, delle strutture turistico ricettive residenziali, dei servizi alla persona.</p>	
<p>8.f. Favorire nuovi interventi per la funzione ricreativa e turistica del territorio più interno ad integrazione dell'offerta turistica costiera.</p>	
<p>8.g. Redigere un progetto per la promozione turistica delle Baie del Sole e dell'entroterra Ingauno.</p>	
<p>9. La valorizzazione del paesaggio: comunità e culture locali, manutenzione del territorio.</p>	
<p>9.a. Stabilire le misure per un "progetto di paesaggio" che si articola per sistemi locali valorizzando gli elementi di identità che configurano un territorio e lo distinguono dagli altri, per contrastare la sua banalizzazione. Tale politica deve altresì contribuire a garantire le necessarie superfici libere per l'agricoltura, per i biotopi naturali e per il bosco, così che siano nel contempo preservate le loro funzioni ecologiche e ricreative.</p>	<p>Tutti gli obiettivi sono contenuti nel PI5.</p> <p>Piani comunali di assestamento forestale.</p>
<p>9.b. Promuovere la qualità urbana attraverso la ricomposizione paesaggistica dei territori costieri e a forte urbanizzazione.</p>	
<p>9.c. Riquilibrare l'immagine e la qualità nelle aree a dominante costruita promuovendo il carattere urbano dei territori destinati agli insediamenti residenziali e commerciali, in particolare negli agglomerati urbani e riqualificando le aree industriali ed artigianali.</p>	

<p>9.d Mantenere gli spazi coltivati, preservare le attività agricole, forestali e le componenti naturali e culturali del paesaggio promuovendo il presidio ambientale e la sostenibilità degli interventi di trasformazione.</p>	
<p>9.e. Rafforzare la consapevolezza e la memoria storica ed i processi di riconoscimento dell'identità culturale attraverso: - l'inventario, la catalogazione e la valorizzazione delle risorse naturali e dei beni culturali; - Il restauro ed il recupero dei beni storico-artistici e la loro organizzazione all'interno di itinerari tematici;</p>	
<p>9.f. Conservare la risorsa "paesaggio rurale" per un'integrazione tra produzione agricola e turismo mediante: - La promozione delle strutture per la ricerca, la formazione e l'informazione legata all'agricoltura nonché la certificazione di qualità; - la redazione dei Piani di assestamento forestale, sia promossi dall'Ente pubblico che da soggetti privati, tenendo comunque presente la caratterizzazione e la differenziazione dei luoghi e delle tipologie di bosco. -</p>	
<p>9.g Riqualificare e bonificare con interventi di sistemazione paesistico-ambientale le aree degradate per la presenza di cave o di fenomeni di dissesto.</p>	
<p>10. L'innovazione rurale, patrimonio culturale, accoglienza e fruizione, nuova imprenditorialità.</p>	
<p>10.a Sviluppare il ruolo turistico dell'entroterra che risulta ancora estremamente debole con specifici progetti di promozione turistica delle parti più interessanti del territorio provinciale anche in relazione alla crescente domanda di turismo rurale.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nel PI5.</p>
<p>10.b. Promuovere i luoghi "storici" del turismo rurale (Calizzano, Sassello), attraverso il coordinamento con le comunità ed i soggetti già operanti (GAL Bormide, Comunità montane).</p>	
<p>10.c. Promuovere la costituzione di sistemi integrati di offerta ambientale come opportunità per la valorizzazione turistica delle aree protette avviando specifici progetti di promozione e di animazione.</p>	
<p>10.d. Promuovere il rafforzamento dell'accoglienza rurale anche attraverso lo sviluppo ed il consolidamento di tipologie innovative (agriturismo, Bed & Breakfast etc).</p>	
<p>10.e. Promuovere la rivitalizzazione dei borghi rurali anche come sede per la localizzazione di funzioni e servizi culturali di eccellenza, anche in relazione all'uso delle nuove tecnologie.</p>	
<p>10.f. Definire i criteri per l'individuazione del "presidio ambientale" nei Piani Urbanistici Comunali con finalità di recupero e riqualificazione del territorio per gli aspetti ecologico-ambientali, paesaggistici e socio-economici con riguardo anche alle attività agricole e silvo-pastorali.</p>	

<p>10.g. Promuovere la diffusione dell'imprenditorialità minore anche attraverso specifiche misure di sostegno.</p>	
<p>11. La costruzione del sistema delle aree protette e della rete ecologica.</p>	
<p>11.a Salvaguardare l'ambiente di vita animale e vegetale per il maggior numero possibile di comunità (biocenosi) e quindi per tutte le specie animali e vegetali che le compongono.</p>	<p>Il PTC recepisce nella "Struttura del Piano" la perimetrazione delle Aree Protette così come definite dal Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali già approvato dalla Provincia con indicazione di direttiva per il recepimento nei Piani Urbanistici Comunali. Le finalità perseguite, i vincoli e le forme di tutela, le principali caratteristiche naturalistiche ambientali e territoriali delle singole aree sono indicati nelle rispettive Schede in appendice al Piano Provinciale delle Aree Protette, attualmente già approvato.</p>
<p>11.b Conservare le testimonianze che consentono la lettura e lo studio del paesaggio naturale e la sua evoluzione.</p>	
<p>11.c. Ripristinare e prevenire gli effetti negativi e coordinare le attività di incidenza territoriale con gli interessi della protezione della natura.</p>	
<p>11.d Avviare le strategie di promozione e valorizzazione delle aree protette provinciali così come individuate nel vigente Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali in sinergia con l'Azienda di Promozione Turistica ed altre associazioni di categoria interessate.</p>	
<p>11.e. Avviare i progetti per la promozione turistica e la fruizione ricreativa delle aree protette.</p>	
<p>11.f. Mantenere elevata la biodiversità, in quanto indice di una buona gestione del territorio, anche attraverso la creazione di una rete ecologica che favorisca la comunicazione fra gli ecosistemi.</p>	
<p>11.g Definire il quadro conoscitivo della distribuzione dei siti di interesse geologico-geomorfologico dell'intero territorio provinciale, attraverso un <i>censimento dei "geotipi"</i>.</p>	
<p>12. La conservazione dell'ambiente marino e costiero secondo le indicazioni dell'Agenda XXI Regionale.</p>	
<p>12.a. Mantenere le risorse alieutiche, attraverso la creazione di zone di ripopolamento.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2, PI3a, PI3b, PI5. Piano di rinascimento. Piano di tutela delle acque.</p>
<p>12.b. Tutelare gli ecosistemi marini, assicurando la difesa della diversità biologica, la riduzione degli apporti inquinanti, la tutela delle aree e delle specie importanti e a rischio (comunità bentoniche, cetacei, fanerogame marine).</p>	
<p>12.c. Gestire la fascia costiera, con particolare riguardo alla riduzione e miglioramento degli scarichi, al ripristino della naturalità dei fiumi (trasporto di sedimenti) e delle foci fluviali, alla limitazione delle opere rigide di difesa a mare, al controllo dell'urbanizzazione delle coste.</p>	
<p>12.d. Arrestare l'erosione e determinare una situazione d'equilibrio, con politiche di ripascimento con interventi mirati; materiale selezionato, studio di fattibilità di opere a terra per la difesa degli arenili; valutazione sugli effetti di erosione sulla costa dovute alla presenza di porti; erosione dei litorali dovuta ad opere a mare (porti turistici ecc).</p>	

<p>12.e. Realizzare impianti di depurazione delle acque nei Comuni costieri adeguati alle portate stagionali secondo le indicazioni del Piano Stralcio per la Qualità delle Acque e prescrizioni che impongono ai Comuni l'adeguamento dei rispettivi Piani alle previsioni degli interventi.</p>	
<p>12.f. Creare le riserve marine e regolamentare e razionalizzare la pesca.</p>	
<p>12.g. Favorire l'aumento delle superfici delle praterie di Posidonia, e in generale delle comunità bentoniche di fondale.</p>	
<p>12.h. Concentrare i punti di sbarco degli oli combustibili con maggiori sistemi di sicurezza e controllo degli scarichi a mare di residui di petroli delle navi e definire i piani di sicurezza per gli incidenti.</p>	
<p>12.i. Tutelare le aree di sponda dei fiumi e favorire i processi di rinaturazione degli alvei.</p>	
<p>13. La prevenzione e la riduzione dei carichi ambientali.</p>	
<p>Obiettivi generali</p> <p>a. Tutelare l'ambiente nelle sue diverse componenti biotiche (flora e fauna) e abiotiche (acqua, aria e suolo).</p> <p>b. Contrastare la tendenza al degrado nei campi del suolo, delle acque e dell'aria coordinando le politiche settoriali tra di loro e le attività di incidenza settoriale.</p> <p>c. Assoggettare ad una valutazione di compatibilità ambientale ogni nuovo rilevante progetto di utilizzo e di trasformazione del territorio applicando la vigente normativa in materia di VIA.</p> <p>d. Promuovere studi e ricerche scientifiche sull'evoluzione delle componenti ambientali e gli obiettivi dell'Agenda XXI regionale.</p>	
<p>Aria- Obiettivi connessi con la gestione della qualità dell'aria.</p>	
<p>a. Applicare e sviluppare gli obiettivi definiti dall'Agenda XXI regionale e dalla collegata pianificazione nazionale.</p> <p>b. Conseguire il miglioramento della qualità dell'aria per i diversi inquinanti, negli ambiti di territorio provinciale dove si registrano i carichi inquinanti più elevati o i livelli di inquinamento maggiori, riguardanti sia le sorgenti fisse sia quelle mobili, con particolare attenzione alle problematiche emergenti quali produzione di ozono troposferico, emissioni di IPA, benzene, PM10 e gas serra promuovendo, tra l'altro, la metanizzazione dei nuovi e degli esistenti impianti termoelettrici.</p> <p>c. Prevenire l'aumento dell'inquinamento atmosferico in riferimento alle porzioni del territorio provinciale nelle quali si può ipotizzare un'evoluzione peggiorativa in termini di incremento dei carichi inquinanti e conseguente peggioramento della qualità dell'aria ponendo particolare attenzione alle componenti ambientali ed alle aree maggiormente sensibili all'inquinamento atmosferico o comunque da sottoporre a particolare tutela.</p> <p>d. Conseguire un miglioramento in riferimento alle</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati in tutti i Progetti Integrati, in maniera diretta o indiretta.</p> <p>La qualità dell'aria sembra essere uno degli aspetti ambientali maggiormente coinvolto – positivamente – in funzione della corretta attuazione del piano.</p> <p>Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra.</p> <p>Piano energetico ambientale regionale.</p>

<p>problematiche globali quali la produzione di gas serra.</p> <p>e. Sviluppare il teleriscaldamento utilizzando il calore di scarto della centrale termoelettrica ENEL di Vado Ligure e, nelle aree interne le biomasse vegetali.</p> <p>f. Limitare l'aumento della produzione di energia elettrica della Provincia da fonti tradizionali per controbilanciare l'aumento di produzione elettrica da biomasse e rifiuti.</p> <p>g. Ridurre il traffico urbano mediante l'introduzione di: meccanismi di pedaggio per l'accesso ai centri storici delle città e conseguente riduzione del trasporto passeggeri su strada ("car pooling" e "car pricing"), estensione delle zone di sosta a pagamento, ulteriore chiusura dei centri storici;</p> <p>h. Ridurre la pressione dovuta al traffico merci su gomma sulle autostrade e incrementare il trasporto su treno in maniera da stabilizzare i flussi di autoveicoli merci ai livelli del 1995 riorganizzando l'attuale rete ferroviaria e costruendo nuovi centri intermodali per il traffico merci;</p> <p>i. Richiedere interventi specifici sui grandi impianti della Provincia nel contesto dell'applicazione del D.Lgs. 372 del 1999 che tratta le procedure per l'autorizzazione unica integrata per i grandi complessi industriali ricadenti nelle IPPC (Integrated Prevention Pollution Control) favorendo la loro ricollocazione o localizzazione nelle aree industriali ecologicamente attrezzate;</p> <p>j. Potenziare la lotta agli incendi boschivi (riconduzione al PEAR sfruttamento delle biomasse).</p>	
<p>Acqua- Obiettivi connessi con l'uso sostenibile della risorsa idrica.</p>	
<p>a. Prevenire e ridurre l'inquinamento dei corpi idrici.</p> <p>b. Tutelare le acque superficiali e sotterranee da emissioni nocive con adeguati provvedimenti pianificatori.</p> <p>c. Attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati attuando le misure del piano d'ambito con particolare riferimento ad eventuali aree in crisi.</p> <p>d. Garantire il deflusso minimo vitale nei corsi d'acqua per alimentare falde e quali componenti del paesaggio.</p> <p>e. Mantenere la naturalità dei corsi d'acqua compatibilmente con le esigenze della difesa del suolo.</p> <p>f. Conseguire un generale miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni delle acque destinate ad usi particolari.</p> <p>g. Concorrere a perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili.</p> <p>h. Mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici nonché la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.</p> <p>i. Individuare misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo e al riciclo delle risorse idriche in particolare per le acque superficiali.</p> <p>j. Migliorare la qualità delle acque di scarico industriali e agricole.</p> <p>k. Risparmiare e ridurre gli sprechi nel comparto idropotabile (buona tenuta degli impianti, eliminazione degli sprechi, campagna di informazione), irriguo ed industriale (buona manutenzione impianti interni, utilizzo di processi a minore consumo).</p> <p>l. Dotare i centri abitati di adeguati impianti di depurazione</p>	<p>L'obiettivo I. è recepito nei Pi3a e PI3b.</p> <p>Gli altri obiettivi sono in parte ottenibili indirettamente con una corretta attuazione di altre indicazioni di piano.</p> <p>Si consideri però che è approvato e vigente il Piano d'Ambito per la organizzazione del Servizio Idrico Integrato (art.11 comma3, L 361/1994) approvato dall'ATO Savonese nel 2003.</p> <p>Piano di tutela delle acque.</p> <p>Piani di gestione dei bacini idrografici.</p>

degli scarichi idrici e adeguare i sistemi di fognatura.	
Rifiuti Obiettivi connessi con la gestione sostenibile dei rifiuti.	
<p>a. Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti governando la riconversione ecocompatibile dei processi produttivi nell'industria.</p> <p>b. Minimizzare gli impatti ambientali degli impianti destinati allo smaltimento dei rifiuti.</p> <p>c. Sviluppare il riutilizzo e la valorizzazione delle frazioni di rifiuti come risorsa energetica (sostituto di materia prima).</p> <p>d. Conseguire gli obiettivi quantitativi di raccolta differenziata e riutilizzo previsti dal D. Lgs. 22/97 mediante la riorganizzazione dei servizi di nettezza ed igiene urbana (N.U. e I.U.).</p> <p>e. Ridurre progressivamente lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani in discarica al 25 – 30%; per il 2007 tendenziale abbandono della discarica come sistema di smaltimento; soprattutto per i rifiuti prodotti fuori dall'ambito provinciale salvaguardare le aree sensibili del territorio nella fase di localizzazione di nuovi impianti privilegiando siti a carattere produttivo ecologicamente attrezzati.</p> <p>f. Contenere i costi di smaltimento anche attraverso il dimensionamento ottimale degli impianti.</p> <p>g. Assicurare la coerenza con gli strumenti di pianificazione urbanistica.</p>	<p>Tutte le indicazioni inserite nel progetto di piano preliminare, relativamente al tema della gestione dei rifiuti, sono state stralciate dal progetto definitivo, rimandando ai contenuti del Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti attualmente in corso di revisione – che il PTC fa propri – tranne la seguente indicazione:</p> <p>Previsione di spazi per le attività di riciclaggio di materiali di recupero nelle aree produttive (a).</p> <p>Si consideri che è stato istituito un Ambito Territoriale Ottimale Rifiuti.</p>
14. a promozione delle condizioni della sicurezza territoriale.	
Pericoli naturali - Obiettivi connessi con la difesa del suolo.	
<p>a. Tutelare la salute e l'incolumità dei cittadini, e salvaguardare le condizioni di sicurezza delle attività antropiche nelle aree già oggi insediate e che ricadono entro zone in cui sussistono pericoli naturali (inondazione, frane, rischio sismico).</p> <p>b. Perfezionare il grado di conoscenza dei meccanismi che presiedono ai singoli fenomeni naturali e della loro distribuzione sul territorio, allestendo ed aggiornando un censimento dei territori soggetti a pericoli naturali.</p> <p>c. Predisporre i necessari provvedimenti pianificatori per evitare insediamenti in zone critiche e fissare le condizioni per un adeguato uso del suolo in tali zone.</p> <p>d. Attuare le indicazioni, le prescrizioni dei Piani di Bacino e gli interventi di risanamento e prevenzione previsti.</p> <p>e. Coordinare l'azione e gli interventi dei Piani di Bacino con le previsioni degli strumenti di pianificazione ambientale e territoriale con particolare riferimento ai progetti integrati d'ambito del PTC.</p> <p>f. Garantire uniformità e qualità di giudizio della macrozonizzazione sismica, attraverso lo sviluppo di una ricerca condotta alla scala e con la strumentazione idonea, e da personale specializzato, che possa fornire esiti di buona qualità.</p> <p>g. Determinare l'entità e la tipologia delle limitazioni all'insediamento imposte dalle condizioni fisiche, in relazione alle condizioni di rischio sismico.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2, PI3a, PI3b, PI4, PI5.</p> <p>Piani di Bacino.</p>

h. Sviluppare azioni integrate di monitoraggio ambientale.	
Obiettivi connessi con il rischio sismico.	
<p>a. Verificare che siano svolte indagini geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche in sede di formazione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi per i Comuni soggetti a rischio sismico e che tali indagini siano integrate con le “mappe di rischio” di cui alla legge regionale 21/7/1983.</p> <p>b. Coordinare Amministrazioni Pubbliche, Protezione Civile e popolazione (cittadini) per predisporre le mappe di rischio, realizzare programmi di previsione, prevenzione e piani di emergenza.</p> <p>c. Organizzare strutture permanenti di protezione civile, assicurando per queste strutture una reperibilità continuativa.</p> <p>d. Promuovere una politica di prevenzione.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2, PI3a, PI3b.</p> <p>Piani Comunali di emergenza (in corso di attuazione).</p>
I Pericoli Tecnologici Obiettivi connessi con il rischio industriale.	
<p>a. Minimizzare gli effetti dell'incidente sui tessuti edilizi, sulle persone e sull'ambiente circostante con opportune scelte localizzate e con politiche di prevenzione e di informazione coordinate tra gli Enti Locali e le Autorità competenti.</p> <p>b. Minimizzare le probabilità che accada l'incidente attraverso opportune implementazioni tecnologiche e di sicurezza dei processi di produzione e di stoccaggio.</p> <p>c. Coordinare le indicazioni del PTC con le attività di programmazione e pianificazione di protezione civile per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rendere più efficienti le misure e le infrastrutture per la pianificazione di emergenza con una corretta localizzazione dei presidi di emergenza; - individuare le aree dove ubicare presidi di emergenza in relazione alla maglia della viabilità e alla accessibilità al luogo del probabile incidente; - promuovere i piani di sicurezza fuori dagli impianti e coordinare i soggetti interessati. <p>d. Ricollocare gli insediamenti industriali all'esterno dei grandi centri abitati eliminando così concentrazioni delle produzioni e riutilizzando, dopo la bonifica, i terreni per uso civile.</p> <p>e. Superare le politiche di “vincolo” alle attività che si svolgono sul territorio e promuovere politiche integrate di sostenibilità ambientale per il raggiungimento dei massimi livelli di sicurezza perseguibili.</p> <p>f. Formare, attraverso il SIT del PTC, un quadro conoscitivo ed interpretativo della situazione provinciale e delle condizioni di rischio con i Comuni e i gestori degli stabilimenti finalizzato anche al supporto delle attività e degli interventi di protezione civile.</p> <p>g. Codificare specifiche azioni di promozione della sicurezza territoriale.</p> <p>h. Promuovere la riduzione dei fattori di rischio fornendo indicazioni ai Comuni per la formazione degli strumenti urbanistici.</p> <p>i. Promuovere progetti integrati e/o di riabilitazione urbana per ridurre i fattori di rischio e delocalizzare gli impianti esistenti.</p>	<p>Tutti gli obiettivi corrispondono ad indicazioni ed interventi individuati nei PI2, PI4.</p> <p>Piano di bonifica dei siti inquinati.</p> <p>PTC degli insediamenti produttivi. Savonese e Bormide.</p>

In sintesi

Gli Obiettivi di Piano presentano una corrispondenza nelle Indicazioni di Piano pressoché totale.

Il PTC sembra essere un utile strumento di connessione degli strumenti pianificatori già esistenti, oltre che motore di proposte e elemento di riferimento per la pianificazione comunale. Ciò è utile premessa per l'efficacia dell'attuazione dei Progetti Integrati.

Due settori vengono rinviati a piani specifici: uno – la gestione dei rifiuti – viene rinviato al nuovo Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti, l'altro – la preservazione del patrimonio idrico e la sua corretta gestione – viene rinviato all'attuazione del Piano d'Ambito per la organizzazione del Servizio Idrico Integrato (art.11 comma3, L 36/1994) approvato dall'ATO Savonese nel 2003 e alla salvaguardia delle caratteristiche ambientali, durante l'attuazione delle opere infrastrutturali, attraverso la presente VAS e soprattutto attraverso le procedure di VIA.

In generale il documento degli Obiettivi sembra contenere molte più idee e proposte di quanto sia desumibile dalle Indicazioni di Piano (vedi ad esempio il rimando ad uno studio del sistema della Mobilità che sintetizza quanto espresso, in questo ambito, dai diversi obiettivi riportati).

E' importante che tale ricchezza di idee venga riportata e implementata nella fase di attuazione dei Progetti Integrati.

2 - Aspetti dello stato dell'ambiente e probabile evoluzione in mancanza di attuazione del PTC

(punto (b), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

In questa fase dell'elaborazione del Rapporto Ambientale vengono richiamati gli aspetti dello stato dell'ambiente coinvolti nelle azioni previste dal piano, descritti più esaurientemente nella Descrizione Fondativa.

Ciascuno degli aspetti richiamati è posto in relazione con la sua probabile evoluzione in assenza di attuazione del piano; a tal fine si è posta come evoluzione realisticamente prevedibile quella connessa con alcuni processi attualmente già in atto; si è sintetizzata quindi l'opzione zero come il permanere delle condizioni attuali. Una previsione dei fenomeni scaturibili dalle interrelazioni tra diversi aspetti - soprattutto prima della definizione delle azioni che, per quanto già previste nei progetti integrati, devono essere concertate tra gli attori coinvolti - è per il momento di difficile realizzazione. In fase di attuazione dei progetti sarà invece possibile procedere ad analisi più precise, con dati aggiornati, ricorrendo a specifici strumenti di valutazione della sostenibilità, valutazioni di incidenza o procedure di VIA (qualora siano richieste).

Quanto di seguito riportato è quindi una sintesi dei contenuti della Descrizione Fondativa, nelle sue parti relative agli aspetti ambientali, che già nella fase preliminare (piano adottato) proponeva (vedi "Sezione terza. Le Politiche di Settore, Capitolo 1 Le componenti naturali del territorio"), anche se non strutturata nella presente modalità. Si faccia quindi riferimento a tale parte della Descrizione Fondativa per approfondimenti.

Si ritiene comunque utile riportare una sintesi secondo tale tipo di strutturazione del testo al fine di porre in semplice evidenza i problemi ambientali individuati dai progettisti del PTC sul territorio della provincia in questione.

Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente.	Evoluzione probabile senza l'attuazione del piano.
<p>Il territorio provinciale è molto ricco di risorse ambientali e naturalistiche. Considerando il sistema di aree protette (parchi regionali e aree protette provinciali), gli elementi della carta bionaturalistica, le indicazioni del piano faunistico venatorio ed i principali corridoi ecologici, sono stati individuati i sistemi ambientali della Provincia di Savona: Ingauno, Pennavaire, Poggiogrande (da Ceriale, Zuccarello, fino a Castelvecchio), Carmo – Melogno, le due Bormide, il Finalese, Sabatia (golfo di Savona, da Bergeggi a Celle), Giovo (dal Beigua e Pontinvrea, fino alla costa di Varazze).</p> <p>Per questi sistemi ambientali il Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali ha definito le politiche e gli obiettivi, le azioni di tutela, di valorizzazione e di fruizione ricreativa e turistica.</p> <p>Tutte le conoscenze che riguardano l'ambiente, acquisite per la Descrizione Fondativa definiscono i gradi di sensibilità del territorio per la verifica di sostenibilità delle trasformazioni e individuano le problematiche.</p>	<p>In sintesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - è in atto un graduale impoverimento della biodiversità e delle reti ecologiche in particolare sulla fascia costiera; - manca un adeguato bagaglio conoscitivo in materia di risorse geo-ambientali su cui costruire politiche di difesa del suolo e di informazione e promozione del patrimonio geologico.

<p>Ambiente Marino e Costiero</p> <p>L'ambiente marino costiero rappresenta per la Provincia di Savona una risorsa caratteristica e fondamentale: basti pensare che in essa si concentra quasi la metà dei flussi turistici della costa ligure (nel 2001 circa il 45% di presenze).</p> <p>Il litorale e l'ambiente marino non costituiscono, tuttavia, solamente risorse economico – commerciali (turismo, portualità, navigazione, pesca, acquicoltura, ecc.), ma sono anche un importante patrimonio paesaggistico – ambientale (ecosistemi marini, parchi e riserve, mitigazione climatica ecc.) e, pertanto, è auspicabile una gestione più sostenibile che integri i due differenti aspetti e garantisca la rinnovabilità delle risorse stesse.</p>	<p>Come si può evincere dal quadro relativo all'ambiente marino e costiero della Provincia di Savona, le problematiche emergenti sono molteplici, gli effetti che ne derivano hanno spesso ricadute su zone limitrofe e quindi, nella maggior parte dei casi, la risoluzione richiede interventi che travalicano i confini provinciali.</p> <p>In sintesi le maggiori tematiche che hanno incidenza sul litorale e sull'ambiente marino risultano essere le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inadeguata gestione delle acque: sistema fognario, di depurazione e di scarico per acque civili ed industriali sottodimensionato, mal funzionante o addirittura inesistente (soprattutto negli ambiti Albenganese e Finalese); - traffico petrolifero e porti commerciali: versamento cronico di contaminanti che provocano il degrado dell'ambiente marino (zona Vado Ligure – Savona); - erosione della costa: la difesa del litorale dall'erosione richiede interventi quali il ripascimento delle spiagge o la costruzione di opere di difesa. Entrambi gli interventi hanno ulteriori implicazioni ambientali e devono essere realizzati con la massima cautela: per il primo è necessario effettuare scelte adeguate in merito alle fonti di reperimento del materiale, alla qualità e alle modalità del ripascimento; per la costruzione delle opere di difesa è indispensabile la perfetta conoscenza delle dinamiche costiere (diffusamente su tutto il tratto costiero); - portualità turistica: richiede spazi sempre maggiori e pertanto la scelta dei siti andrebbe indirizzata verso l'utilizzo di siti già infrastrutturati o degradati, per lasciare libere le aree ancora naturali (diffusamente su tutto il tratto costiero); - abbandono di rifiuti e discariche abusive: spesso il mare è anche il ricettore di rifiuti inerti ed urbani (diffusamente su tutto il tratto costiero); - tutela delle aree di interesse naturalistico: ancora carenti sono le forme di tutela dell'ambiente marino (riserve marine, siti Bioitaly, protezione della Posidonia). <p>La risoluzione di tali problemi viene sostenuta dal piano con diverse Indicazioni.</p>
<p>Il suolo – assetto idrogeologico, rischio idrico e rischio sismico</p> <p>La complessità della composizione e dell'assetto strutturale del sottosuolo della Provincia di Savona influenzano in modo</p>	<p>Piccole frane e smottamenti, presenti nell'arco di tutto l'anno, assumono carattere rovinoso in concomitanza con il verificarsi di eventi meteorologici estremi. Tali eventi accelerano l'erosione dei versanti, provocano frane, trasportano notevoli quantità di materiale</p>

<p>rilevante la morfologia del territorio. Le caratteristiche geomorfologiche specifiche e il clima particolare, aperto a influssi mediterranei ma non esente da quelli continentali, concorrono a creare una situazione territoriale con molte aree soggette a pericoli naturali di diversa natura e diverso grado di rischio. Tra questi, i più ricorrenti ed importanti sono certamente il rischio idraulico ed il rischio idrogeologico, capillarmente diffusi su tutto il territorio provinciale ed i più gravi in quanto in grado di svolgere azioni devastanti a largo raggio sul territorio antropizzato. Il coinvolgimento di vaste aree va ricercato, innanzitutto, negli eventi climatici e nei conseguenti effetti sulle opere di regimazione dei corsi d'acqua che l'uomo ha realizzato nel tempo a difesa di propri insediamenti, nelle zone agricole che hanno mutato caratteristiche di lavorazione o che sono state in parte abbandonate. Il territorio provinciale è inoltre soggetto al rischio sismico pur se in forma differente tra i vari domini geologici.</p>	<p>verso valle, danneggiando colture, abitati, infrastrutture di comunicazione e trasporto. Proprio perché innescati da eventi meteorologici estremi, i due rischi sono strettamente correlati tra loro ed incrementati da opere umane presenti negli alvei, in particolare da discariche abusive e non protette. I corsi d'acqua del territorio provinciale, continuamente ridotti delle aree di espansione naturale per la continua ed incessante richiesta di aree da destinare all'insediamento civile e/o industriale, sono quasi tutti ristretti in ambiti artificiali con difese che scemano di funzionalità al mutare continuo delle situazioni al contorno.</p> <p>E' quindi necessario promuovere azioni di salvaguardia e ad integrazione degli interventi previsti dal Piano di Bacino per la difesa del suolo.</p>
<p>Qualità dell'aria</p> <p>La definizione delle misure da attuare per la tutela della qualità dell'aria è stata condizionata dalla limitata conoscenza della distribuzione dei reali livelli di inquinamento sul territorio, a causa della scarsa e indefinita rappresentatività spaziale dei dati forniti dalle postazioni di rilevamento della qualità dell'aria, nonché del concentramento di tali postazioni solo in alcune aree, ancorché le più inquinate. Si deve tenere presente che le politiche e gli obiettivi della Provincia di Savona, in merito alla tutela della qualità dell'aria, devono essere direttamente connessi con la pianificazione energetica, la pianificazione nel settore trasportistico, con la pianificazione in campo dei rifiuti e, per gli aspetti legati alla prevenzione, alla pianificazione della lotta agli incendi boschivi.</p>	<p>L'analisi dei risultati dell'inventario regionale delle emissioni ha evidenziato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la forte concentrazione delle sorgenti emmissive di tipo antropico in un ambito territoriale tutto sommato ristretto rispetto alla superficie della Regione; - il peso determinante della centrale termoelettrica sulla qualità dell'aria della Provincia in relazione in particolare a ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particolato fine ed alcuni metalli pesanti, nonché il rilevante contributo alle emissioni di gas serra; - il determinante peso del sistema dei trasporti alle emissioni di COV, CO, NOx, i trasporti stradali contribuiscono infatti per il 73% alle emissioni di CO, il 56% alle emissioni di COV, per il 28% alle emissioni di NOx; - il contributo dei porti; - il contributo non trascurabile degli incendi boschivi sulle emissioni di monossido di carbonio e particolato fine. <p>In particolare con l'analisi dei dati provenienti dalle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria e meteorologiche, della rete provinciale di Savona e dell'ENEL, si è evidenziata la criticità dell'area di Savona e di Albisola Marina relativamente all'inquinamento da traffico (biossido di azoto). Per il parametro CO e per gli idrocarburi si è osservata una tendenziale diminuzione, come effetto delle nuove normative sui veicoli, mentre per</p>

	<p>l'ozono si è osservato un trend in aumento. Le proiezioni indicano per l'anno 2010 una decisa diminuzione delle emissioni di monossido di carbonio (CO) e composti organici volatili (COV) dovuta prevalentemente al ricambio del parco delle autovetture circolanti. Tuttavia è da osservare che la sostituzione delle autovetture vecchie con quelle catalizzate porterà ad un aumento dei consumi dovuto ad un maggior consumo specifico delle autovetture catalizzate; ciò in particolare potrebbe comportare un aumento delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti le cui emissioni sono strettamente legate ai consumi.</p> <p>Per gli ossidi di azoto (NO_x) e gli ossido di zolfo (SO_x) si prevedono riduzioni analoghe dovute sia ai trasporti stradali sia agli interventi programmati sulla centrale termoelettrica di Vado Ligure.</p> <p>Molte delle azioni previste dal piano possono avere una ricaduta positiva sulla qualità dell'aria.</p>
<p>Risorse idriche</p> <p>Gli aspetti legati al tema delle risorse idriche possono essere sintetizzati da alcuni obiettivi generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevenzione e riduzione dell'inquinamento e attuazione del risanamento dei corpi idrici inquinati; - conseguimento di un generale miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni delle acque destinate ad usi particolari; - concorso nel perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili; - mantenimento delle capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici nonché della loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate. 	<p>Attraverso una indagine conoscitiva dell'attuale stato delle opere la situazione della Provincia di Savona può essere così sintetizzata:</p> <p>- Servizi di adduzione e distribuzione idropotabile</p> <p>Nel Savonese prevale la gestione dell'Acquedotto di Savona S.p.A., nell'albenganese si segnalano, in zona costiera due aziende private tra loro collegate (Acquedotto S. Lazzaro S.p. A. e l'ILCE) , mentre nella zona montana e in tutto il Bormidese le gestioni sono prevalentemente in economia. Complessivamente le aziende private gestiscono circa il 65% del territorio ed il restante 35% è gestito in economia</p> <p>- Servizi di depurazione e fognatura</p> <p>In questo caso la realtà si presenta diversificata nelle zone della Provincia di Savona.</p> <p><i>Albenganese</i></p> <p>La situazione di questa zona risulta essere molto disagiata in special modo per quanto riguarda il problema della depurazione delle acque reflue che, a causa dei notevolissimi flussi turistici, assume punte critiche molto elevate durante i mesi estivi. Solo il 30% della popolazione è dotato di qualche sistema di depurazione; la situazione risulta critica nella fascia costiera, in particolare per gli scarichi fognari che non sono dotati di alcun impianto di trattamento.</p> <p><i>Savonese</i></p> <p>La situazione del Savonese appare la migliore</p>

	<p>di tutto il territorio provinciale, specialmente per quanto riguarda il sistema di depurazione delle acque reflue. La percentuale di popolazione servita dalle reti fognarie è pari circa al 90%. Per quanto riguarda il sistema depurativo la situazione è praticamente al 100%; i Comuni infatti aderiscono al Consorzio di depurazione di Savona, che gestisce l'impianto di Zinola e raccoglie le acque reflue dei Comuni consorziati attraverso due collettori costieri di tipo forzato su cui sono installati, in serie, quindici impianti di sollevamento. A detto depuratore è stata inoltre allacciata la frazione di Varigotti del Comune di Finale Ligure.</p> <p><i>Sassellese</i></p> <p>La percentuale di popolazione servita dalle reti fognarie è di circa il 60%; nel bacino esistono, o sono in corso di realizzazione, vari depuratori comunali a fanghi attivi.</p> <p><i>Bormida</i></p> <p>La Val Bormida non è caratterizzata da grandi flussi turistici, ma le problematiche relative allo smaltimento e alla depurazione delle acque reflue sono per lo più legate alla presenza industriale, specialmente nell'area cairese. La percentuale di popolazione che viene servita dalla pubblica fognatura viene stimata all'85%. Nel bacino del Bormida di Spigno è stato avviato il depuratore consortile del Consorzio Intercomunale di Risanamento Ambientale che è al servizio dei Comuni consorziati: Altare, Carcare, Cairo Montenotte, e Dego e dei Comuni di Plodio e Cosseria; in futuro potrà servire anche i Comuni di Mallare, Pallare e Bormida. Il trasferimento delle acque reflue a Dego avviene mediante dei collettori di fondo valle a pendenza naturale.</p> <p>Le azioni previste dal piano, in relazione al tema dell'acqua, si limitano a trattare il problema della depurazione degli scarichi. Si consideri però che è approvato e vigente il Piano d'Ambito per la organizzazione del Servizio Idrico Integrato (art.11 comma3, L 36/1994) approvato dall'ATO Savonese nel 2003, anche se il PTC non ne fa esplicito riferimento nelle Indicazioni.</p>
<p>Gestione dei rifiuti solidi urbani</p> <p>Il PTC mutua dal Piano Provinciale di gestione dei rifiuti l'analisi della situazione provinciale, le politiche e gli obiettivi in materia di rifiuti. Codifica nel documento degli obiettivi pianificatori provinciali quelli indicati dal Piano Provinciale di gestione dei rifiuti integrandoli con altre componenti di organizzazione del territorio, in particolare con gli altri carichi ambientali quali inquinamento delle acque,</p>	<p>Il Piano per la gestione dei rifiuti della Provincia di Savona deve rispondere essenzialmente a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia di gestione dei rifiuti e ambiente e dalle indicazioni emergenti dagli strumenti di pianificazione di riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Decreto Legislativo 22/97 detto "Decreto Ronchi", nel quale si evidenzia l'importanza

<p>emissioni in atmosfera e con gli obiettivi in campo energetico.</p> <p>Ad oggi la gestione dei rifiuti solidi urbani (spazzamento, raccolta e trasporto) nella Provincia di Savona risulta frammentata: solo il Comune di Savona si avvale di una azienda, l' A.T.A. specializzata, mentre per il restante territorio il servizio è dato in appalto o gestito in economia dai Comuni.</p> <p>Quasi tutti i Comuni della Provincia effettuano, mediante appalto, la raccolta ed il trasporto degli RSU indifferenziati. Non esistono gestioni sovracomunali anche se le aziende presenti (le maggiori sono SAT, Aimeri, Valbormida Servizi e ATA) operano territorialmente su più Comuni e quindi il bacino di raccolta trasporto diviene sovracomunale di fatto.</p> <p>Raccolta indifferenziata. Il maggior produttore di rifiuti è il Comune di Savona, seguito dalle località costiere che presentano alte punte di produzione per la loro vocazione turistica, e da quei Comuni che presentano sul proprio territorio una forte concentrazione di attività commerciali ed artigianali.</p> <p>Raccolta differenziata. La raccolta differenziata in Provincia è svolta essenzialmente con il sistema delle campane stradali ed è effettuata in tutti i 69 Comuni. I materiali generalmente oggetto di queste raccolte sono, almeno nei Comuni più grandi ed in quelli costieri, il vetro, la carta, la plastica, l'alluminio e gli ingombranti mentre nei Comuni più piccoli la raccolta differenziata è risultata quasi sempre limitata solamente ad alcuni materiali come il vetro e la carta. In alcuni Comuni viene effettuata eccezionalmente la raccolta dei residui tessili (indumenti) o della frazione organica. Dai dati a disposizione si stima che la raccolta differenziata si attesti su un quantitativo di circa 11.000/12.000 ton/a che corrispondono ad una percentuale di circa il 6/7% rispetto alla produzione totale dei rifiuti. Tale risultato è purtroppo ancora molto lontano dai minimi previsti dal Decreto Ronchi che fissava il raggiungimento dei quantitativi minimi di raccolta differenziata del 15% entro il '99 e del 25% entro il 2001 a partire dal 6° anno successivo alla data di entrata in vigore del D.Lgs n. 22 del 05/02/1997.</p>	<p>del ruolo delle Province come Enti promotori delle politiche di gestione dei rifiuti;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legge Regionale 18/99 "<i>Adeguamento delle discipline e conferimento delle funzioni agli Enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia</i>", che affida ai Piani regionale e provinciale ruolo preminente per la strutturazione del sistema di gestione dei rifiuti. - Legge Regionale 8/02 "<i>Modifica al Titolo 2 Capo 3 Gestione Rifiuti della L.R. n. 18/99</i>"; - Legge Regionale 38/98 e s.m.i. "<i>Disciplina della valutazione di impatto ambientale</i>"; - Piano per la gestione dei rifiuti della Regione Liguria. <p>Per quanto concerne il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, si è ritenuto opportuno, nella fase di revisione preliminare all'approvazione del progetto definitivo del PTC, stralciare le previsioni così come riportate nelle tavole di Piano adottato rinviando l'integrazione delle indicazioni in materia all'aggiornamento del Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti stesso, sia tenuto conto delle sentenze n°1017 e 1018 del TAR della Liguria con le quali sono stati annullati la Del.C.P. n°19/18.06.2002 che approvava il Piano e il provvedimento autorizzativo n°90/07.01.2003 per la prosecuzione delle operazioni di coltivazione della discarica di Cima Montà, nella parte oggetto di contestazione, sia tenuto conto della Del.G.P. n°99/27.07.2004 con la quale la Giunta ritiene opportuno procedere alla revisione del P.P.G.R. e della successiva determinazione d'incarico n°7792/22.10.2004 per la direzione scientifica e il coordinamento della rivisitazione del P.P. di Gestione dei Rifiuti, affidati alla Scuola Agraria del Parco di Monza.</p> <p>Il PTC farà quindi propri i contenuti del nuovo P.P.G.R.</p>
<p>Parchi, aree protette e biodiversità</p> <p>Attualmente nella Provincia di Savona sono istituite le <i>Aree Protette provinciali</i>, come definite dalla legge regionale 12/95.</p>	<p>Il Piano propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la redazione di programmi di rilancio di determinate aree del territorio ai fini di nuove attività turistiche ecocompatibili;

<p>In virtù del nuovo ordinamento delle autonomie locali alla Provincia viene affidato un ruolo di rilievo nella tutela e nella valorizzazione dell'ambiente (D.Lgs 18/08/2000 n. 267, L. R. 3/99). In quest'ottica la Provincia di Savona ha approvato nel Gennaio 2003 il Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali che ha permesso di individuare un sistema di aree provinciali di interesse naturalistico, meritevoli di protezione e valorizzazione.</p> <p>Con la L.R. 14/90 la Regione Liguria intende promuovere iniziative tese alla conoscenza, alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio speleologico e delle aree carsiche presenti sul territorio regionale.</p> <p>Poiché il territorio della Provincia di Savona è caratterizzato da una rilevante varietà di ambienti con caratteristiche alpine (Monte Galero), appenniniche (Monte Beigua), mediterranee (isole Gallinara e Bergeggi, Altopiano delle Manie) e carsiche (Finalese e Val Bormida), esso ospita una erpetofauna estremamente ricca e varia, con alcune specie uniche in Italia che, pertanto, necessitano di essere tutelate. A tale riguardo merita ricordare che la sola Provincia di Savona ospita il 40% di tutte le specie di anfibi e rettili della penisola. La tutela della fauna minore, oggetto di normative europee (Convenzione di Berna del 19/09/1979) e statali (L. 503 /81 e DPR 357/97), a livello regionale viene regolamentata dalla L.R. 4/92 che ha come obiettivo quello della salvaguardia delle specie (individuate in apposito elenco) e dei loro habitat, al fine di conservare gli equilibri delle biocenosi naturali.</p> <p>La L.R. 5/93 promuove la tutela e la valorizzazione dell'Alta Via dei Monti Liguri (AVML), un itinerario escursionistico che collega le due estremità della riviera ligure, estendendosi per oltre 400 km, da Ceparana a Ventimiglia.</p> <p>L'Alta Via, estendendosi linearmente, collega i più grandi parchi della Regione e pertanto assume significato di corridoio ecologico (divieto di caccia entro i 50 metri dal percorso principale), da tutelare e preservare con attenzione.</p> <p>A partire dal 1993 la Regione Liguria ha individuato e mappato i siti di pregio naturalistico presenti sul territorio regionale (SIC, siti di interesse comunitario; SIN, siti di interesse nazionale; e SIR, siti di interesse regionale) da proporre alla Commissione europea per la creazione di una lista comunitaria. Tale progetto ha condotto alla</p>	<p>- la formulazione di proposte normative tese alla salvaguardia, valorizzazione e gestione delle emergenze individuate.</p> <p>Il Piano propone di trasformare quindi un regime di tutela ambientale di tipo vincolistico in un sistema attivo e propositivo in cui la tutela è attivata anche attraverso la fruizione dei siti di interesse ambientale.</p> <p>La visione del vincolo ambientale in forma meramente limitativa porta infatti spesso – nell'opinione comune - ad associare tale forma di preservazione della biodiversità ad un ostacolo invece che ad una ricchezza per la nostra società.</p>
---	---

<p>redazione di una Carta Bio-Naturalistica nella quale sono stati rappresentati i siti e le aree di maggiore interesse sotto il profilo biologico-naturalistico.</p> <p>Nell'ambito della Provincia di Savona sono stati localizzati 40 <i>siti Bioitaly</i> (33 proposti come siti di interesse comunitario e 7 proposti come siti di interesse regionale), gran parte dei quali inseriti nel <i>Programma di salvaguardia e valorizzazione dei pregi ambientali del Savonese</i>.</p>	
<p>Il paesaggio</p> <p>Il PTC considera il paesaggio come l'insieme di beni ambientali presenti sul territorio e l'insieme complesso delle relazioni che hanno legato l'ambiente alla vita sociale, economica e culturale, dal passato ad oggi. L'ambiente e le attività che vi si svolgono, antropiche ma non solo, sono viste come parte integrante del processo di formazione e di evoluzione del territorio.</p> <p>Queste relazioni hanno regolato il formarsi del paesaggio, a cui spetta non solo un valore estetico ma una valenza storico – culturale essenziale per la definizione dell'identità territoriale.</p> <p>Il paesaggio fortemente urbanizzato – costiero in particolare – è spesso considerato un territorio che ha alterato e perso la maggior parte dei propri valori paesistici. Da questa prospettiva esso sembra un “non paesaggio”, e tale considerazione porta una minore attenzione anche negli strumenti di pianificazione. Tale punto di vista è confermato anche dal PTCP, che con la denominazione di TU e di TRZ individua le zone su cui non sembra rilevante esprimere i criteri normativi e comportamentali necessari.</p> <p>Attraverso le indagini svolte nella Descrizione Fondativa viene fornito un quadro sintetico relativo all'evoluzione del paesaggio nei suoi aspetti culturali, fisici ed estetici del concetto stesso di paesaggio, per arrivare all'inquadramento del territorio Savonese nella sua immagine attuale e come esito di un processo storico. Sono state effettuate analisi molto approfondite sugli aspetti insediativi, sull'evoluzione storica degli insediamenti, sull'uso del suolo che ha portato all'individuazione di alcune grandi unità di paesaggio alla scala territoriale all'interno dei quattro ambiti.</p>	<p>La politica in materia di paesaggio stabilisce le misure per un progetto di paesaggio per ambiti, unità, atto a salvaguardare gli elementi di identità che configurano un territorio e lo distinguono dagli altri, per contrastare la banalizzazione del territorio. Tale politica deve altresì contribuire a garantire le necessarie superfici libere per l'agricoltura, per i biotopi naturali e per il bosco, così che siano nel contempo preservate le loro funzioni ecologiche e ricreative.</p> <p>Obiettivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutelare il paesaggio e gli elementi di identità locale del paesaggio; - promuovere la qualità urbana attraverso la composizione paesaggistica dei territori costieri e di forte urbanizzazione; - promuovere il carattere urbano dei territori destinati agli insediamenti residenziali e commerciali, in particolare - negli agglomerati urbani ristrutturare le aree industriali e artigianali; - promuovere un'immagine del paesaggio provinciale che delinei chiaramente le aree insediative rispetto al territorio non insediato; - mantenere gli spazi coltivati, preservare le attività agricole, forestali e le componenti naturali e culturali del paesaggio; - promuovere il presidio ambientale e la sostenibilità; - definire i criteri di trasformazione del paesaggio; - promuovere la fruizione del paesaggio; - promuovere la conservazione dei beni culturali e dei territori monumentali; - valorizzare le emergenze e gli itinerari storico-culturali; - valorizzare le emergenze. <p>La suddivisione, proposta dal PTC, in unità di paesaggio, volge a proporre una visione integrata di tutti gli elementi concorrenti alla definizione del termine Paesaggio come attualmente intesa. Anche in questo caso – come per le aree protette - la mancata</p>

	attuazione del piano limiterebbe la tutela del paesaggio alla forma vincolistica attualmente in uso.
--	--

In sintesi

Gli aspetti ambientali sono oggi ampiamente regolati con una serie di strumenti che, a causa della complessa articolazione delle caratteristiche ambientali oggetto di tutela - con frequenti sovrapposizioni su medesime parti di territorio - creano un intricato corpus normativo, causa di timori e perplessità negli operatori economici che affrontano la questione della tutela territoriale unicamente come un ostacolo con cui confrontarsi.

Il piano tenta di inserire nel sistema economico – in un territorio fortemente caratterizzato dall'attività turistica ma anche da attività economiche legate ad aspetti ambientali quali l'agricoltura e, limitatamente, la gestione delle aree boschive – tale sistema di aree soggette a vincolo, al fine di generare un processo di condivisione delle politiche di settore, oltre che di migliorare la gestione economica dell'ambiente.

Alcune azioni previste dal Piano possono generare impatto – in particolare le opere infrastrutturali – e di questo si dovrà tenere conto (si vedano i capitoli successivi). Si ritiene comunque condivisibile la forma di integrazione alla politica ambientale prevista.

3 – Caratteristiche ambientali delle aree interessate

(punti (c) e (d), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

In questo capitolo si individuano le caratteristiche ambientali delle aree interessate dai Progetti Integrati – più esaurientemente descritte nelle tavole di analisi e di progetto allegate al Piano – al fine di evidenziare le possibili variazioni di pressione ambientale e in modo da ipotizzare, nei capitoli successivi, le misure di mitigazione da prevedere e sviluppare in fase attuativa. Si riportano in questa sede solo alcune indicazioni relative alla presenza di aree in qualche modo tutelate dal punto di vista idrogeologico, ambientale o paesistico. Per le caratteristiche territoriali generali si veda invece la Descrizione Fondativa.

Progetto Integrato	Problemi ambientali presenti pertinenti al Piano
<p>PI 1 - Progetto integrato per la connessione logistica della Valbormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e riorganizzazione del comparto energetico.</p>	<p>Le indicazioni di piano fanno riferimento ad azioni contenute anche in indicazioni relative ad altri piani. Per questo motivo non sono state realizzate carte di analisi. Si vedano quindi le azioni dei progetti integrati che seguono.</p>
<p>PI 2 - Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese.</p>	<p>ASSETTO AMBIENTALE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fra gli interventi previsti sul sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti, in riferimento al progetto "M1 Aurelia bis", in località Luceto si interseca l'Area Protetta Provinciale 22-OA-Sa. ▪ In riferimento al progetto "M2 Minitram", si attraversa la stessa APP (22-OA-Sa) in corrispondenza della foce del torrente Sansobbia, al confine fra il comune di Albissola Mare e quello di Albisola Superiore. ▪ Per quanto concerne il TPL costiero – pista ciclabile, in località Bergeggi si attraversa il parco regionale IT1323202 (Isola Bergeggi - Punta Predani B), in località Albisola Superiore si passa in adiacenza all'APP 23-GI-Ba, e per un ampio tratto sia a Levante che a Ponente di Celle Ligure si costeggia l'APP 21-LE-Co ▪ La nuova carreggiata autostradale Voltri-Albisola stando all'ipotesi presentata in cartografia attraverserebbe il SIC IT1331402 (Beigua – M. Dente). ▪ L'adeguamento e il potenziamento ferroviario nell'ottica del rafforzamento delle relazioni con il Piemonte interseca in zona Cadibona sia l'APP 17-LE-Ca che il SIC IT1322326 Foresta Cadibona. ▪ Il completamento del raccordo autostradale Zinola-Bergeggi interessa marginalmente nelle vicinanze di Zinola l'APP 16-VA-So e il SIR di Rio Solcasso. ▪ Gli interventi di riqualificazione delle aree costiere possono interessare indirettamente i SIC IT1322470 Fondali Varazze-Albisola A, B,C e SIC IT1323271 Fondali Noli-Bergeggi oltre che il SIC IT 1323202 Isola di Bergeggi-Punta Predani. <p>ASSETTO IDROGEOLOGICO</p> <p>I tratti della Nuova Aurelia, nella configurazione del tracciato cartografata (non definitiva) interessano alcune aree a suscettibilità al dissesto alta.</p> <p>La strada Provinciale Albissola- Stella-Sassello (già esistente) passa in prossimità di due geositi: Meandro del rio Riobasco; sella di Stella S. Giovanni.</p>

	<p>ASSETTO PAESISTICO I tratti della Nuova Aurelia interessano alcune Aree vincolate DM 24/4/85 e ex legge e 1497/39 (Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Bergeggi).</p>
<p>PI 3 - Progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e integrazione con l'entroterra. Città turistica del Finalese. Alassio e Baie del Sole. La riorganizzazione insediativa della piana di Albenga. Le infrastrutture per la mobilità ed i trasporti.</p>	<p>ASSETTO AMBIENTALE</p> <p>3 A</p> <ul style="list-style-type: none"> • I tratti della Nuova Aurelia interessano diverse aree incluse nel Piano delle Aree Protette Provinciali, il tratto 5 interseca la APP "Monte Grosso" (12-LO-Gr); • Il tratto 5 della Nuova Aurelia, il TPL costiero interseca il SIC IT1323201 Finalese-Capo Noli; • Il porto turistico Noli-Spotorno previsto dal Piano della Costa interessa il SIC IT1323271 Fondali Noli-Bergeggi • Interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità provinciale. (b) Gorra – Melogno interseca il SIC "Monte Carmo . Monte Settepani" IT 1323112; • Il recupero della ex SS Aurelia, TPL costiero e riqualificazione costiera, il rafforzamento Piaggio Aeronautica con possibile rilocalizzazione possono incidere indirettamente sul SIC Fondali Finale Ligure (IT 1324172). <p>3B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interazione della connessione infrastrutturale stazione di Albenga – aeroporto con il SIC IT1324909 Torrente Arroscia e Centa e con l'area a tutela provinciale 06-OA-Ce; • I possibili tracciati di infrastrutture per il collegamento dell'area di progetto con Piemonte e Alpi Liguri intersecherebbero rispettivamente l'area SIC IT1323920 M.Galero (e l'area a tutela provinciale 03-AS-6A) e l'area SIC IT1324618 Castell'ermo-Peso Grande (e l'area a tutela provinciale 03-AS-CA); • Il tratto 6 della Nuova Aurelia interseca la parte a mare dell'area SIC IT1324910 Monte Acuto- Poggio Grande – Rio Torsero e l'area a tutela provinciale adiacente 04-AS-Ib, oltre all'area di interesse naturalistico 41-OA-Ca di Rio Carenda; • La riqualificazione del tratto costiero può interessare indirettamente il SIC Fondali di Loano – Albenga" (IT 1324973). <p>ASSETTO IDROGEOLOGICO</p> <p>3A - La Nuova Aurelia interseca le aree carsiche SV13, SV31, SV29, SV28. Il tracciato definitivo dovrà tenere conto, per andamento planimetrico e altimetrico, della forte presenza di geositi oltre che di grotte e sorgenti presenti. Sono presenti inoltre diverse aree a suscettibilità al dissesto alta e aree inondabili.</p> <p>3 B – il tratto 8 della Nuova Aurelia interseca alcune aree ad inondabilità T50 e T200 ma in aree urbane. Incontra qualche area a suscettibilità a dissesto alta (anche il tratto 6 a Impole). Il tratto 6 attraversa l'are carsica SV23 in un tratto dove deve passare in galleria.</p>

	<p>ASSETTO PAESISTICO</p> <p>3 A – i tratti della Nuova Aurelia interessano alcune Aree vincolate DM 24/4/85 e ex legge e 1497/39, oltre a aree ANI-CE (Malpasso, Finale Ligure, Borghetto S. Spirito).</p> <p>3B - i tratti della Nuova Aurelia interessano alcune Aree vincolate DM 24/4/85 e ex legge e 1497/39. Un'area ANI-CE (Rio Torsero a Ceriale) è interessata.</p>
<p>PI 4 - Progetto integrato per la costruzione della città delle Bormide.</p>	<p>ASSETTO AMBIENTALE</p> <p>Le principali infrastrutture viabilistiche e gli insediamenti produttivi previsti non insistono su aree vincolate, a parte una possibile interazione col Parco Fluviale delle Bormide previsto dal PTC stesso.</p> <p>ASSETTO IDROGEOLOGICO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il tracciato della strada Carcare –Predosa interseca alcune piccole aree di frana attiva o quiescente in diverse località; • Il tracciato della ferrovia Savona-S.Giuseppe di Cairo-Acqui Alessandria già oggi interseca le aree inondabili dello Spigno; • Gli areali relativi al Distripark e all'area di Cengio (ex Acna e circostante) comprendono anche aree inondabili dello Spigno e del Bormida rispettivamente, oltre a piccole zone di area di frana quiescente. <p>ASSETTO PAESISTICO</p> <ul style="list-style-type: none"> • I tracciati ferroviari esistenti passano in aree tutelate limitatamente alla direttrice verso Alessandria, comunque in tratti già esistenti; in altri casi sono tangenti ma non le intersecano; • Il tratto autostradale previsto non interseca aree tutelate ma vi passa in adiacenza; • La realizzazione, nell'areale di Cengio, della centrale a metano e del casello autostradale di Millesimo costituiscono fonte di impatto anche se non c'è insistenza su aree tutelate; • La realizzazione del Distripark può costituire fonte di impatto pur non insistendo direttamente su aree tutelate, in funzione delle modalità realizzative.
<p>PI 5 - Progetti integrati per l'innovazione rurale, il patrimonio culturale, l'accoglienza e la fruizione, la nuova imprenditorialità. I sistemi ambientali e le nuove aree protette provinciali. La produzione di energia da biomasse.</p>	<p>Le indicazioni insistono sullo stesso territorio analizzate nei Progetti Integrati precedenti per cui si fa riferimento alle tavole di analisi già individuate per il PI2, PI3A, PI3b, PI4.</p>

Nel capitolo 5 verranno affrontate le analisi relative agli interventi che interagiscono con le aree SIC sopra individuate, attraverso la redazione di una sintetica relazione di incidenza che andrà poi riproposta, in maniera molto più dettagliata, dagli enti attuatori coinvolti nell'azione delineata dall'Indicazione di Piano in oggetto. Per le altre aree soggette ad altri tipi di vincolo (aree carsiche, ecc.), e/o interessate da Indicazioni di Piano generanti forme di impatto, verranno proposte misure di mitigazione e compensazione (o rinvii a strumenti di valutazione specifici) nel capitolo 6.

4 – Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale

(punto (e), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

In questo punto vengono sintetizzati gli obiettivi di protezione ambientale posti dalle normative insistenti sul territorio interessato e, per ognuno di essi, vengono indicate le azioni di Piano inserite nelle tavole di progetto, al fine di evidenziare le modalità integrative (rispetto alle norme vigenti) di osservazione di tali obiettivi proposte dal piano stesso. Tale fase serve a evidenziare le capacità del piano nel migliorare lo stato dell'ambiente. Tali indicazioni di piano hanno per la maggior parte valore (b) "previsioni di indirizzo e coordinamento con efficacia di direttiva, il cui mancato recepimento, totale o parziale, in sede di formazione della strumentazione urbanistica generale comunale e delle relative varianti, comporta l'obbligo di motivazione ai sensi del successivo art. 14, comma 4."

E' stata anche definita, in altri casi di VAS, come "analisi di coerenza esterna".

Si consideri comunque che molte altre indicazioni di sostenibilità sono presenti al capitolo 6 e allegati della presente VAS, indicazioni che il PTC recepisce con valore (a) "previsioni di orientamento ad efficacia propositiva, ai fini della formazione dei PUC, il cui mancato recepimento, totale o parziale, comporta l'obbligo per i Comuni di specificarne la motivazione".

Temi ambientali	Principali atti legislativi comunitari in materia ambientale (direttive del consiglio).	Indicazioni di Sostenibilità recepite dal Piano.
1. Inquinamento aria	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Ce); • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Ce; • Direttiva "Seveso"; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI3a <i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore (DGR n.966 del 05.09.2002) nonché la specifica considerazione delle Aree Protette Provinciali (a).</i></p> <p>PI3B <i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore (DGR n.966 del 05.09.2002) (a).</i></p> <p>PI4 <i>Miglioramento della qualità dell'aria promuovendo la riconversione degli impianti industriali e favorendo la metanizzazione degli impianti termici (a). Riduzione dell'impatto ambientale della cokeria nel Comune di Cairo Montenotte (a). Realizzazione della copertura dei carbonili ai fini del contenimento delle emissioni</i></p>

		<p><i>diffuse di polveri che possono incidere sui centri abitati e sulle aree produttive circostanti (b.)</i></p> <p>PI5 <i>Riduzione delle emissioni inquinanti derivante dall'adozione di sistemi di generazione a basso o nullo impatto (sfruttamento delle biomasse e generatori eolici).</i></p>
2. Inquinamento acqua	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Ce); • Rifiuti - 91/156/Cee • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Ce; • Acque reflue urbane - 91/271/Cee; • Direttiva "Seveso"; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI3a <i>Obbligo da parte dei Comuni di dotare i centri abitati costieri di idonei impianti di depurazione degli scarichi idrici e adeguamento dei sistemi di fognatura, ai sensi del Piano d'Ambito ex art.11 c.3. legge 36/1994. (b).</i></p> <p>PI3b <i>Obbligo da parte dei Comuni di dotare i centri abitati costieri di idonei impianti di depurazione degli scarichi idrici e adeguamento dei sistemi di fognatura, ai sensi del Piano d'Ambito ex art.11 c.3. legge 36/1994. (b).</i></p>
3. Degrado marino-costiero ed erosione costiera	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Ce); • Rifiuti - 91/156/Cee • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee • Habitat e specie - 92/43/Cee; • Uccelli selvatici - 79/409/Cee; • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • Acque reflue urbane - 91/271/Cee; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI3a <i>Difesa dall'erosione marina e ripascimento dei litorali. Salvaguardia e promozione delle risorse dell'ambiente marino costiero. (a) Tutela e valorizzazione dei tratti di costa di interesse paesistico, naturalistico e ambientale. (a).</i></p> <p>PI3b <i>Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, storico-culturali e paesistiche, salvaguardia e promozione delle risorse dell'ambiente marino-costiero. (a.) Tutela e valorizzazione dei tratti di costa di interesse paesistico, naturalistico e ambientale. Realizzazione parco naturalistico alla foce del Centa. (a.) Difesa dall'erosione marina e ripascimento dei litorali. (a). Interventi di ripascimento e difesa dei litorali: Ceriale, Albenga, Alassio, Laigueglia. (b).</i></p> <p>PI5 <i>Tutela dell'ambiente marino e costiero e fruizione del litorale tra le Albissole e Varazze. Parco costiero dei Piani di Invrea.</i></p>

		<i>Finalese Riqualficazione dell'immagine urbana e del fronte mare in relazione allo spostamento a monte della ferrovia, attraverso la formazione del parco urbano costiero, la riqualficazione degli accessi al mare, delle passeggiate e dei punti di fruizione dei parchi, impianti sportivi.</i>
4. Degrado del suolo	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Ce); • Rifiuti - 91/156/Cee • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee; • Habitat e specie - 92/43/Cee; • Uccelli selvatici - 79/409/Cee; • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • Acque reflue - 91/271/Cee; • Direttiva "Seveso" ; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI3a <i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili, secondo le indicazioni del Piano di Bacino. (b.)</i> <i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dai Piani di Bacino con i progetti di riqualficazione urbana e riorganizzazione infrastrutturale. (b.)</i> <i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualficazione urbana ed ambientale della città costiera e del fronte mare. (b.)</i></p> <p>PI3b <i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili secondo le indicazioni del piano di bacino. (b.)</i> <i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dai Piani di Bacino con i progetti di riqualficazione urbana, riorganizzazione infrastrutturale. (b.)</i> <i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualficazione urbana ed ambientale della città costiera e del fronte mare. (b.)</i></p> <p>PI4 <i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili secondo le indicazioni dei Piani di Bacino (b.)</i> <i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dal Piano di Bacino con i progetti di riqualficazione urbana, riorganizzazione infrastrutturale (b.)</i> <i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualficazione urbana ed ambientale della Città delle Bormide (b.)</i></p> <p>PI5 <i>Varie indicazioni.</i></p>
5. Degrado qualità ambientale urbana	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Ce); • Rifiuti - 91/156/Cee; 	<p>PI2 <i>Contenimento dell'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria e</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee; • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • Acque reflue urbane - 91/271/Cee; • Direttiva "Seveso"; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p><i>per la Nuova Aurelia in relazione alla necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica ed ambientale del territorio costiero e l'integrità dei centri abitati. I relativi progetti dovranno contemplare il minore consumo di territorio e la previsione di tratti funzionali in tunnel per l'attraversamento dei centri urbani costieri. (b.)</i></p> <p>PI3a <i>Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, storico-culturali e paesistiche. (a.)</i></p> <p>PI4 <i>Procedure di certificazione ambientale UNI EN ISO 14001 (a).</i></p> <p>PI5 – <i>varie indicazioni.</i></p>
<p>6. Uso non sostenibile delle risorse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Cee); • Rifiuti - 91/156/Cee; • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee; • Habitat e specie - 92/43/Cee; • Uccelli selvatici - 79/409/Cee; • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • Acque reflue urbane - 91/271/Cee; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI3a – PI3b <i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore (DGR n.966 del 05.09.2002) nonché la specifica considerazione delle Aree Protette Provinciali (a).</i></p> <p>PI3b <i>Realizzazione di un nuovo impianto eolico per la produzione di energia sul crinale tra la Valle merula e la valle Lerrone nel comune di Stellanello. (a) "Per la realizzazione dei nuovi impianti eolici si richiama il rispetto dei criteri formulati in D.G.R. 966/02 relativi all'idoneità dei siti, nonché la specifica considerazione della Aree Protette Provinciali".</i></p> <p>PI5 AREALE Millesimo, Calizzano, Bormida, Rialto, Osiglia, Murialdo, l'altra, località come Mioglia, Giusvalla, Pontinvrea, Sassello. <i>Area campione Piano energetico regionale, Produzione di energia da biomasse, uso economico del bosco (a). Paesaggio dell Bormide. Promozione di impianti per energia eolica; Produzione di energia da fonti rinnovabili (biomasse).</i></p>

<p>7. Riduzione biodiversità e aree protette</p>	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Cee); • Nitrati - 91/676/Cee; • Habitat e specie - 92/43/Cee; • Uccelli selvatici - 79/409/Cee; • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>PI2 Nuova Aurelia Tratto 1 – 2 <i>In relazione all'attraversamento del torrente Arrestra nel SIC "Beigua – M. Dente – Gargassa Paviglione" e del torrente Sansobbia, all'interno dell'Area Protetta Provinciale, le pile dei viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree di fondovalle e comunque dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</i></p> <p><i>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A: incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree Protette Provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</i></p> <p>Tratto 1 <i>L'indicazione per la realizzazione di una nuova carreggiata autostradale della A10 Savona-Genova è accompagnata dalla raccomandazione di evitare interferenze con il tessuto urbano dei centri abitati costieri. Il tracciato, per la conformazione morfologica del territorio attraversato, comporta necessariamente la realizzazione di lunghi tratti in galleria, privi quindi di impatto sull'assetto paesistico, e di brevi viadotti generalmente a monte dei centri abitati.</i></p> <p>Tratto 2 <i>Le problematiche paesistico ambientali relative a questo tratto sono state affrontate nello Studio di Impatto Ambientale all'interno del progetto definitivo per l'Aurelia bis.</i></p> <p>PI3a NUOVA AURELIA Tratto 4 <i>In corrispondenza del SIC "Capo Noli" e nell'Area Protetta Provinciale "Finalese", gli interventi dovranno essere sottoposti a relazione di incidenza ambientale, con l'obiettivo della tutela degli habitat presenti nell'area.</i> Tratto 4-5 <i>In relazione all'attraversamento dei torrenti Pora, Bottasano, Maremola, Varatella ed all'interno della Aree Protette Provinciali, le pile dei viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree</i></p>
---	---	---

		<p>di fondovalle e comunque dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</p> <p><i>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A. le incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree protette provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</i></p> <p>PI3b <i>Contenimento dell'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria e per la Nuova Aurelia in relazione alla necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica ed ambientale del territorio costiero, il suolo agricolo della Piana di albenga e l'integrità dei centri abitati. I relativi progetti dovranno contemplare il minore consumo di territorio e la previsione di tratti funzionali in tunnel per l'attraversamento dei centri urbani (b).</i></p> <p>NUOVA AURELIA Tratto 6 <i>In relazione all'attraversamento del Parco regionale del Rio Torsero e del Rio Carenda, in corrispondenza dell'Area Protetta Provinciale, le pile dei viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree di fondovalle e comunque dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</i> <i>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A. incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree Protette Provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</i> <i>Contenimento dell'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria e la nuova Aurelia in relazione alla necessità di salvaguardare le qualità paesaggistiche ed ambientali del territorio costiero e del territorio agricolo della Piana di Albenga. (b).</i></p> <p>PI4 <i>Le previsioni di riutilizzo delle aree industriali dismesse per nuove funzioni logistiche e, in generale, la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi nel fondo valle delle Bormide dovranno risultare coerenti con la creazione del Parco Urbano Fluviale delle Bormide di Spigno e di Millesimo, garantendo adeguate fasce di rispetto, la</i></p>
--	--	---

		<p><i>continuità ecologica della fascia fluviale e dei percorsi per la fruizione attiva (b).</i> <i>I nuovi interventi infrastrutturali dovranno essere realizzati con il minimo impatto ambientale, garantendo il mantenimento dei corridoi ecologici (b).</i></p> <p>PI5 <i>varie indicazioni.</i></p>
8. Gestione rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> • VIA - 85/337/ Cee (97/11/Cee); • Rifiuti - 91/156/Cee; • Rifiuti pericolosi - 91/689/Cee; • Nitrati - 91/676/Cee • Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento 96/61/ Cee; • Acque reflue - 91/271/Cee; • Direttiva "Seveso" ; • V° Programma comunitario di politica e di azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e Sostenibile. 	<p>Per quanto concerne il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, si è ritenuto opportuno, nella fase di revisione preliminare all'approvazione del progetto definitivo del PTC, stralciare le previsioni così come riportate nelle tavole di Piano adottato rinviando l'integrazione delle indicazioni in materia all'aggiornamento del Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti stesso, sia tenuto conto delle sentenze n°1017 e 1018 del TAR della Liguria con le quali sono stati annullati la Del.C.P. n°19/18.06.2002 che approvava il Piano e il provvedimento autorizzativo n°90/07.01.2003 per la prosecuzione delle operazioni di coltivazione della discarica di Cima Montà, nella parte oggetto di contestazione, sia tenuto conto della Del.G.P. n°99/27.07.2004 con la quale la Giunta ritiene opportuno procedere alla revisione del P.P.G.R. e della successiva determinazione d'incarico n°7792/22.10.2004 per la direzione scientifica e il coordinamento della rivisitazione del P.P. di Gestione dei Rifiuti, affidati alla Scuola Agraria del Parco di Monza.</p> <p>Il PTC farà quindi propri i contenuti del nuovo P.P.G.R.</p>
9. Rischio sismico		<p>PI2 – PI3a – PI3b <i>Adeguamento e/o integrazione degli strumenti urbanistici generali in relazione alle normative e disposizioni regionali vigenti per la nuova Classificazione sismica (b.)</i></p>
10. Inquinamento industriale	<ul style="list-style-type: none"> • Direttiva Sevesoll 1996/82/CE sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose. 	<p>PI4 <i>Esclusione di nuove localizzazioni di stabilimenti impianti, depositi a rischio industriale rilevante che possono implementare le attuali condizioni di rischio (b).</i> <i>Predisposizione del documento sul Rischio di Incidente Rilevante (RIR) ed integrazione degli strumenti urbanistici comunali (b)</i> <i>Riduzione degli effetti degli eventuali incidenti con opportune scelte localizzative e politiche di prevenzione ed informazione coordinate (b).</i></p>

5 - Valutazione delle alternative – relazione di incidenza

(punto (h), allegato I, Direttiva 2001/42/CE – DGR n. 646 del 8/6/2001)

Questo capitolo è stato sviluppato in considerazione della vastità di tematiche affrontate dal PTC e dal basso livello di definizione delle modalità di attuazione delle relative indicazioni dovuto al livello di pianificazione. Sono state considerate quindi solo le indicazioni di piano aventi relazioni con aree a vincolo ambientale, in particolare le aree della Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario; nessuna Zona di Protezione Speciale è interessata) integrate con le Aree di Protezione Provinciale, in quanto suscettibili di impatti con conseguenze che, se non controllate sin dall'inizio, possono portare a un significativo degrado delle caratteristiche ambientali di tale aree di pregio. In particolare si è ritenuto opportuno fare una "relazione di compatibilità ambientale" per le APP analoga alle relazioni di incidenza dei SIC, in quanto si ritiene che, nonostante i diversi obiettivi che caratterizzano i due gruppi di aree vincolate, possano essere considerate integrative le une delle altre e quindi assoggettabili allo stesso strumento di analisi.

Tale capitolo vede quindi integrati i contenuti legati alla Valutazione Ambientale Strategica e alla Relazione di Incidenza per le aree della Rete Natura 2000. L'art. 11 comma 2 della direttiva 2001/42/CE prevede infatti la possibilità di integrare diverse procedure di valutazione della sostenibilità con la VAS, qualora incidano sullo stesso territorio e abbiano contenuti analoghi, al fine di evitare inutili duplicazioni della valutazione.

Il livello di approfondimento delle seguenti relazioni di incidenza è ovviamente legato al livello di pianificazione territoriale e queste vanno quindi considerate come una sorta di prima guida.

Relazioni di incidenza più approfondite dovranno essere realizzate dagli enti interessati all'attuazione delle indicazioni di piano in oggetto.

Le schede seguenti sono contraddistinte da un simbolo che indica il grado di impatto dell'azione di cui si è valutata l'incidenza: * = impatto trascurabile, l'indicazione di piano può essere attuata senza problemi avvalendosi delle normali precauzioni previste dalla legge in materia; ** = impatto medio, l'attuazione dell'indicazione di piano necessita di alcuni accorgimenti per limitare l'impatto; *** = impatto alto o rischi connessi, l'attuazione dell'indicazione di piano va valutata in maniera molto approfondita e vanno considerate possibili alternative (in fase di attuazione). Tale simbolo faciliterà l'individuazione delle azioni più critiche dal punto di vista ambientale.

PI 2 - Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità ed infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualficazione del litorale e del fronte mare nel savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese.

**PI 2 - Adeguamento e il potenziamento ferroviario nell'ottica del rafforzamento delle relazioni con il Piemonte
SIC "FORESTA CADIBONA" (IT 1322326)**

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Il Sito di Importanza Comunitaria "Foresta di Cadibona" che si sviluppa a monte del comune di Savona e la cui estensione supera i 450 ha, corrisponde, in larga parte, ad una Foresta Demaniale regionale (220 ha) che si sviluppa lungo i versanti del Monte Porcheria (485 m) alla confluenza del torrente Letimbro e del Rio Carbonera.

Ad oggi l'area presenta un elevato livello di naturalità e biodiversità, favorito dal relativo isolamento e dalla mancanza di infrastrutture di una certa importanza.

Si possono trovare, infatti, numerosi habitat di interesse comunitario (cod. 9260, 9110, 4030, 6510, 6431 All. I Dir 92/43/CEE) e prioritario (cod.6210 e 91E0 All. I Dir 92/43/CEE).

Geologicamente l'area è fortemente dipendente dai corsi d'acqua che la attraversano, con frane in atto lungo i pendii ed erosione incanalata. Circa il 10% della superficie presenta affioramenti di gneiss di Albisola, graniti (del torrente Letimbro) e lenti di Verrucano Brianzonese.

La copertura vegetale rileva un'alta percentuale (83%) di boschi decidui, di cui una gran parte è costituita da habitat a castagneti (71%, con un buon grado di conservazione) e faggeti di *Luzulo-Fagetum* (20%). Essendo un'area relativamente poco disturbata e con elevata copertura boschiva si possono osservare numerosi endemismi importanti (*Anemone trifolia* spp. *Brevidentata*, *Crocus ligusticus*, *Iris pseudoacorus*, *Neottia nidus-avis*, *Quercus crenata*) e specie rare, protette (*Cuscuta aculeatus* e *Orchis maculata*, entrambe a protezione parziale) o di interesse biogeografico.

Numerose sono anche le specie animali che risiedono stabilmente nell'area. Tra i mammiferi si ha *Capreolus capreolus* e *Gliss Gliss*. Tra le varie specie di uccelli osservabili si riconoscono, invece: martin pescatore, merlo acquatico, falco pecchiaiolo, gruccione, cuculo (migratori), picchio, cincia, allocco, ghiandaia (stanziali), poiana, gheppio, sparviere, pettirosso, merlo (nidificanti). In particolare sono specie prioritarie (All. I Dir 79/409/CEE): il merlo acquatico, il picchio verde, l'averla piccola, il gufo comune e la beccaccia. Anche tra gli anfibi ed i rettili non mancano specie di notevole interesse, molte delle quali protette dalla L.R. 4/92 (*Salamandra salamandra*, *Triturus alpestris*, *Bufo bufo*, *Hyla meridionalis*, *Rana dalmatina*, *Coluber viridiflavus*, *Elaphe longissima*, *Coronella austriaca*, *C. girondica*, *Anguis fragilis*, *Chalcides chalcides*, *Lacerta viridis*, *Podarcis muralis*) o particolarmente protette (*Malpolon monspessulanus*). Resta infine da rilevare, tra gli invertebrati, alcune specie endemiche (*Carabus italicus*, *C. italicus* spp. *italicus* e *C. solieri* spp. *liguranus*) o di interesse comunitario (*Lucanus cervus* e *Cerambyx cerdo*).

I vincoli citati integrano la tutela ambientale già garantita dalla L. 431/85, relativa al vincolo paesistico, e dalle L.R. 22/84 e L. 3267/23, relative al vincolo idrogeologico.

A questo proposito si ricorda che la maggior vulnerabilità del sito (che coincide in parte con l'A.P.P. "CADIBONA" 17-LE-Ca la cui estensione è 234 ha) è in prossimità della risorse idriche quindi è auspicabile mantenere alti gradi di naturalità in prossimità dei fiumi e limitare le captazioni.

Le pressioni generate sul SIC e sull'A.P.P. dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce)

Il progetto prevede l'adeguamento della linea ferroviaria preesistente, cosa che limita e riduce notevolmente i possibili impatti sull'area protetta rispetto alla realizzazione di una nuova linea indipendente. L'azione è inoltre rivolta a ridurre il trasporto su gomma che, sia a livello globale che a livello locale, è molto più impattante. Potendo operare su un percorso già tracciato non sarà necessario muovere grandi masse di sedimento, non aumentando, di conseguenza, la suscettività al dissesto dei versanti (localmente bassa, ma facilmente suscettibile di evoluzione). La particolare collocazione della sede ferroviaria, soprattutto l'alta percentuale di percorso in galleria, permette di lasciare relativamente inalterata l'elevata e peculiare naturalità dell'area in questione.

Sarà comunque fatto d'obbligo utilizzare opportuni accorgimenti al fine di ridurre gli impatti dovuti alle condizioni al contorno. In particolare eventuali scavi e la messa in sicurezza dei versanti comporteranno l'asporto di masse di sedimento che non dovranno essere scaricate nei vicini torrenti, considerati di rilevante pregio ittiofaunistico con preminenti finalità di tutela e popolati da salmonidi prevalenti. Il trasporto dei materiali e l'inevitabile inquinamento acustico produrranno una localizzata fonte di stress ambientale a carico delle specie animali occupanti gli habitat più prossimi alla sede dei lavori a cielo aperto (ad esempio specie come: merlo acquatico, martin pescatore, molte specie di rettili e gli anfibi in genere).

Sarà quindi opportuno prevedere di operare in periodi non destinati alla riproduzione (primavera-estate) e con tempistica quanto mai ridotta.

**PI2 - Nuova carreggiata autostradale Voltri-Albisola
SIC "BEIGUA - MONTE DENTE- GARGASSA- PAVAGLIONE" (IT 1331402)**

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Il sito in questione comprende un massiccio montuoso di notevole estensione e diversificazione morfologica. Si rilevano, tra le altre, aree in quota di debole pendenza e ampie superfici sia di fondovalle, sede di importanti zone umide, sia di versante. Queste ultime si ricordano tramite

ampi valichi che rappresentano un agile passaggio per i numerosi uccelli migratori. Dal punto di vista geologico il sistema appartiene al gruppo di Voltri, in particolare gli affioramenti mostrano le rocce ofiolitiche che lo costituiscono. Questo tipo di substrato condiziona la flora, garantendo la sopravvivenza di interessanti e peculiari specie serpentinofite.

È interessante notare come la presenza di un massiccio montuoso di tali dimensioni in relativa prossimità del Mar Mediterraneo, comporti la compresenza, nei pressi della costa, di specie boreali e specie mediterranee, sia animali sia vegetali. Lungo i versanti settentrionali, infatti, il clima mediterraneo lascia il posto a localizzati microclimi freddi.

Entrando nel dettaglio della caratterizzazione delle specie floristiche presenti si rilevano importanti coperture, seppure con un grado di conservazione solo medio, a pinete mediterranee di pini mesogeni endemici (compreso il *Pinus mugo* ed il *Pinus leucodermis*) e minori coperture, ma più rappresentative ed in buono stato di conservazione, a faggeti degli Appennini di *Taxus* e di *Ilex*. Si rilevano, inoltre, numerose specie endemiche, soprattutto tra la flora erbacea. In particolare si possono citare i popolamenti ad *Aquilegia bertolonii*, *Cerastium utriense*, *Anagallis tenella*, particolarmente importanti per l'attuale tendenza alla rarefazione ed alla presenza in un areale ormai molto ristretto. Tra gli habitat osservati è interessante segnalare la presenza di coperture a *Festuco-brometalia* su substrati calcarei, che danno origine a stupende fioriture di orchidee. Tra queste si possono citare *Orchis incarnata*, *O. maculata*, *O. mascula*, *O. papilionacea*. Tali coperture arboree ed erbacee costituiscono habitat di notevole pregio ambientale, sia per la diminuzione areale cui sono soggette sia per l'intrinseca valenza naturalistico-paesaggistica. La presenza di funghi e castagneti rende, inoltre, appetibile l'area anche da un punto di vista turistico. Di grande rilievo sono quindi alcuni habitat (faggete con notevole presenza di *Taxus baccata*, pascoli con significative popolazioni di orchidee, formazioni ofiolitiche particolari, stagni, complessi di torbiera, ecc.) di interesse comunitario prioritario o proposti dalla Regione Liguria come tali.

Numerose sono le specie animali presenti all'interno dell'area, sia stanziali sia di passaggio. Tra le specie elencate all'interno della direttiva "Habitat" sono stati rilevati popolamenti di *Triturus carnifex* (anfibi e rettili), *Barbus meridionalis*, *Barbus plebejus* e *Leuciscus souffia* (pesci), *Callimorpha quadripunctaria*, *Euphydryas aurinia*, *Austropotamobius pallipes*, *Cerambyx cerdo* e *Lucanus cervus* (invertebrati). Numerose altre specie di uccelli migratori abituali sono elencati nella suddetta direttiva e possono essere facilmente osservati nelle valli all'interno del SIC (tra le altre: il falco pellegrino e la pernice). Molte altre sono state indicate perché di notevole interesse biogeografico o importanti indicatori di qualità ambientale.

Dal punto di vista legislativo si rileva che il SIC in questione comprende al suo interno il Parco Naturale regionale del Beigua ex L.R. n°16 del 9/4/85, L.R. 50/19/12/1989 e succ. modifiche. Nel sito sono altresì comprese la Foresta Demaniale Regionale "Lerone" (1638 ha) e quella del "Tiglieto" (700 ha), costituite in gran parte da boschi misti e di conifere a coperture rada.

Oltre al monitoraggio e censimento delle specie endemiche o in forte rarefazione si deve prevedere un piano di azione per il ripristino delle pinete di pino marittimo attaccate dalla coccinglia *Matsucoccus feytaudi*.

Le pressioni generate sul SIC dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Il posizionamento della nuova rete viaria autostradale, così come è stata proposta in fase di progetto (l'indicazione di piano specifica che il tracciato è da definire ma ne è comunque stato cartografato uno specifico), presenta notevoli impatti nell'area in questione, sia a causa delle masse di sedimento mosso sia per gli effetti a lungo termine sulla copertura vegetale.

Dal punto di vista geologico si rileva, dalla documentazione in possesso (Carta della suscettività al dissesto dei versanti, cod.bacino 001-Arrestra e 553 Sanda), che i versanti relativi al torrente Arrestra presentano una suscettività al dissesto media e alta. In fase di costruzione della sede autostradale si muoveranno masse di sedimento di notevole portata, questo destabilizzerà ulteriormente i versanti, che, di conseguenza, dovranno essere bloccati con muri di contenimento. Una condizione di questo tipo porta inevitabilmente ad aumentare l'area del SIC interessata dal disturbo, si vedano ad esempio le aree a bassa suscettività al dissesto poste a ridosso del tratto autostradale attuale tra Punta Alberto ed il casello autostradale di Varazze. L'ipotesi di un tunnel in vece di una sede stradale aperta potrebbe limitare gli impatti in tal senso. Un'analoga considerazione può essere fatta per quanto riguarda i versanti indagati nel bacino 553-Sanda, lungo i quali si osserva una suscettività generalmente bassa per tutta l'area,

<p>ad eccezione di due zone a suscettività media, poste in prossimità dell'alveo del Rio Portigliolo. In ogni caso è innegabile ed inevitabile una modificazione della risorsa "suolo", intesa nel senso più ampio, dalla geologia (formazioni ofiolitiche di notevole interesse) alla botanica alla zoologia.</p> <p>Dal punto di vista vegetazionale si avrebbe come effetto dell'attuazione del progetto la frammentazione di areali di passaggio da prateria a boschi di angiosperme termofile, di notevole interesse ambientale e pregio naturalistico e certamente più idonee sotto il profilo ecologico. Alla data del rilevamento (2002) tali popolamenti appaiono compressi tra le superfici interessate dall'incendio dell'estate del 2001. Dal punto di vista del recupero ecologico ed ambientale tale area si trova ad affrontare una fase delicata di recupero, risultando particolarmente sensibile ad ogni stress. È inoltre importante rilevare che, poiché tutta l'area occupata dal SIC è soggetta al pericolo di incendi, il posizionamento della sede autostradale più a monte esporrebbe la stessa ad un attacco, da parte del fuoco, più distruttivo e pericoloso di quanto non sia già successo in passato.</p> <p>Le modifiche apportate dal posizionamento delle infrastrutture alla morfologia del territorio comporta variazioni delle condizioni ambientali utili agli uccelli migratori abituali presenti nel sito, così come un notevole impatto negativo sugli areali di caccia delle numerose specie di rapaci che nidificano tra i boschi lungo i versanti.</p> <p>In conclusione si può ragionevolmente affermare che tale progetto, pur coinvolgendo direttamente una superficie inferiore al 5% del totale dell'areale del SIC IT1331402 "Beigua – M.Dente – Gargaglia – Pavaglione", comporta una notevole quantità di effetti negativi a carico del sistema ambientale, rendendone necessaria l'effettuazione solo in mancanza di proposte alternative. Si ritiene necessaria quindi che la relazione di incidenza da realizzare parallelamente allo sviluppo del progetto dovrà considerare in maniera approfondita tutti i possibili effetti negativi di quanto previsto nell'area di intervento, predisponendo ogni necessaria misura di compatibilizzazione e valutando altresì possibili spostamenti di tracciato che generino un minore carico ambientale.</p>	
<p>PI2 - Interventi di riqualificazione di aree costiere Tratto 4 Nuova Aurelia TPL costiero - pista ciclabile SIC "ISOLA BERGEGGI – PUNTA PREDANI" (IT 1323202) indirettamente anche: SIC "FONDALI NOLI – BERGEGGI" (IT1323271)</p>	<p>**</p>
<p>Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativi degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).</p> <p>La zona ha una estensione pari a 9.9 ha e l'altitudine massima è di 53 m slm. Il territorio coincide anche con la Riserva naturale regionale di Bergeggi Riclassificazione, <u>L.R. n.12/1995</u> modificata con <u>L.R. n.32/1995</u>, dell'area protetta istituita con <u>L.R. n. 10/1985</u>.</p> <p>Essa è suddivisibile in due unità: l'isola di Bergeggi che presenta una costa rocciosa medio alta, e la zona di Punta Predani costituita da un fondovalle con presenza di un rio.</p> <p>Gli affioramenti sono dolomitici con strutture algali e interstrati pelitici e sono presenti importanti aspetti di erosione carsica e marina (grotte con reperti che testimoniano passati bradisismi). Le "Dolomie di S.Pietro dei Monti" sono presenti in tutto il settore meridionale del territorio comunale di Bergeggi, sino alla quota di circa 130 metri sul livello del mare. Lungo tutta la falesia a picco sul mare è ben evidente l'influenza della tettonica sullo sviluppo del fenomeno carsico nella formazione delle Dolomie di S.Pietro dei Monti, che sono interessate da faglie, fratture e monoclinali alternate con zone di locali corrugamenti degli strati con pieghe sinformi e antiformi.</p> <p>Sull'isola sono presenti habitat mediterranei peculiari e specie vegetali pioniere tipiche di substrati calcarei e le specie arbustive della gariga e della macchia mediterranea tra le quali formazioni ad <i>Euphorbia dendroides</i>, <i>Campanula sabatia</i>, specie di interesse prioritario ai sensi della direttiva 92/43 CEE, <i>Anthyllis barba-jovis</i>, specie rara in Liguria e prossima al limite settentrionale e l'endemica <i>Thymelea irsuta</i>. E' da segnalare la presenza di <i>Cicindela maroccana pseudomaroccana</i> che per la sua rarità/interesse biogeografico è stata proposta dalla Regione Liguria per l'inserimento nell'allegato II della 92/43 CEE. E' uno dei rari siti di nidificazione del gabbiano reale in Liguria. A questo proposito è da segnalare che l'aumento dei rifiuti dovuti allo sbarco illegale di turisti aumenta la popolazione di gabbiani con conseguente diffusione di piante nitrofile che entrano in competizione con la flora più nobile.</p> <p>Punta Predani è caratterizzata principalmente invece da fenomeni carsici rilevanti: la falesia</p>	

calcarea ospita alcune grotte molto suggestive. La più nota è la Grotta Marina di Bergeggi, che si apre nei pressi della Punta delle Grotte ma sono da segnalare anche la Grotta delle Sirene, che si apre poco più a sud, oltre la Punta Predani e la Grotta della Galleria Ferroviaria, una cavità carsica che ha uno sviluppo di oltre 400 metri.

I fondali antistanti la falesia e nei pressi dell'Isola, inclusi nel SIC "fondali Noli – Bergeggi" (IT1323271), sono di pregevole interesse naturalistico in quanto presentano biocenosi del coralligeno e di grotta.

Anche in questo sito è consigliabile eseguire un monitoraggio e un censimento delle specie presenti al fine anche di tenere sotto controllo la pressione antropica esercitata dal turismo estivo e soprattutto di aumentare la sorveglianza per far rispettare i divieti di sbarco ed approdo intorno all'isola.

Le pressioni generate sul SIC dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Le indicazioni di piano prevedono il posizionamento della nuova Aurelia presubilmente in galleria nella sede occupata dalla ex-ferrovia. Quindi l'impatto ambientale è limitato dal riutilizzo di una linea già esistente ma si indica di procedere comunque con cautela in quanto si potrebbe andare ad intaccare gli ambienti di grotta di per se molto delicati. Infatti si ricorda che la "Grotta della Galleria", scoperta casualmente nel 1870 durante i lavori di scavo della galleria ferroviaria, attualmente è una galleria fossile cioè quasi non più percorsa dall'acqua (che segue vie di deflusso ad un livello altimetrico più basso) e il laghetto, che occupava il fondo della sala più grande, ora non esiste più perché l'azione antropica di escavazione della galleria ferroviaria ha causato la captazione della falda idrica che lo alimentava.

Inoltre i lavori di perforazione e il successivo smaltimento di materiale e polvere potrebbe causare problemi di torbidità alle acque marine ai piedi delle falesie, con conseguente indebolimento dell'ecosistema marino.

Il piano prevede anche il recupero della ex sede dell'Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale ed accessi al mare. Questi lavori di recupero dovranno essere fatti limitando al minimo gli sversamenti a mare anche di polveri e il conseguente intorbidimento delle acque per non interferire con il delicato ecosistema marino e le biocenosi particolari di grotta e del coralligeno. Inoltre si ricorda che tali lavori che potrebbero intaccare gli habitat marini se non eseguiti con la maggior cura e attenzione possibile, potrebbero non solo interessare il SIC in questione ma anche quello vicino che comprende i fondali di Noli e Bergeggi (IT1323271), caratterizzati oltre che dal coralligeno anche dalle praterie di *Posidonia Oceanica*.

Tenuto conto del notevole interesse panoramico e paesaggistico dell'area sarà certamente utile prevedere il posizionamento di pannelli informativi ad uso del fruitore dell'area protetta al fine di incentivare l'educazione ambientale.

PI2 - TPL costiero – pista ciclabile A.P.P. "COSTIERA E FONDALI CELLE LIGURE E VARAZZE" (21-LE-Co) ed "AREA BALBI" (23-GI-Ba) Albisola Superiore Indirettamente: SIC "FONDALI VARAZZE – ALBISSOLA" (IT1322470)	*
--	---

Lo stato delle A.P.P. (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali le aree sono state designate).

a. Costiera e fondali Celle ligure e Varazze (21-LE-Co).

Il sito in questione, comprendente l'ampia fascia costiera posta immediatamente a levante ed a ponente dell'abitato di Cella Ligure, presenta notevoli spunti di interesse naturalistico. Si trova, infatti, situato in un ambiente di transizione tra terra e mare presentando, dunque, caratteri di pregio molto diversificati.

La presenza di roccia affiorante, superiore al 50% dell'area e consistente in gran parte di falesia, costituisce un valore aggiunto in termini di panoramicità, con ottime possibilità di fruizione da parte del turista. Quest'ultimo, ad oggi, ha la possibilità, percorrendo l'antica rete ferroviaria, di osservare importanti affioramenti a conglomerati della *formazione di Molare*, metagabbri, leucogabbri e, soprattutto, interessanti serpentiniti di colore molto scuro, tutti appartenenti al complesso metamorfico del Gruppo di Voltri.

Alla notevole variabilità geologica fa riscontro una notevole biodiversità vegetazionale, si trovano, infatti, sia specie appartenenti all'orizzonte delle alofite costiere sia specie appartenenti alle sclerofille sempreverdi, in particolare formazioni arbustive della macchia bassa (erica, ginestra, cisto, mirto, lentisco, ginepro, ecc), della gariga, della pineta (pino marittimo, domestico e d'Aleppo) e della lecceta. Pur non riscontrando endemismi si ha la presenza di specie rare e di esemplari di *Anthyllis barba-jovis*, ad elevato valore fitogeografico,. Di notevole interesse è, inoltre, l'osservazione del mosaico costituito da vegetazione delle scogliere, delle spiagge e della macchia mediterranea. Per quanto riguarda il settore marino si rileva la presenza di residue, e quindi da tutelare, coperture a *Posidonia oceanica* (endemica del Mar Mediterraneo ed indicatrice di stabilità e salute ambientale) contornate da *Cymodocea nodosa* (esotica ed infestante della prima).

Numerose sono inoltre le specie animali, soprattutto uccelli, che approfittano delle falesie tutelate dall'A.P.P. per svernare (*Gavia* spp., *Motacilla* spp., *Regulus* spp., ecc.), nidificare (*Monticola solitarius*) o come tappa di passaggio durante la migrazione (*Coturnis coturnis*, *Larus* spp., *Sterna* spp., *Upupa epops*, ecc.). A queste si affiancano specie terricole tutelate, quali, ad esempio: *Lacerta viridis*, *Natrix maura*, *Podarcis muralis*, *Coronella girondica*, *Bufo bufo* e, soprattutto, la specie particolarmente protetta *Malpolon monspessulanum*. Nei settori marini la *Pinna nobilis* rappresenta la specie maggiormente interessante dal punto di vista ambientale ed, al contempo, anche quella più a rischio. I fondali sono inoltre popolati da numerose specie di pesci, che trovano tra gli anfratti delle falesie l'ambiente adatto per proteggersi dai predatori e costruire la tana (*Nerophis ophidium*, *Symphodus* spp., *Labrus viridis*).

Geograficamente ed ecologicamente l'A.P.P. può considerarsi coincidente ed in continuità con il SIC "Fondali Varazze – Albissola" (IT1322470), con cui condivide numerose specie sia terrestri sia marine.

Dal punto di vista legislativo l'area è soggetta alle leggi sul vincolo paesistico (L. 431/85 e L. 1497/39) e sul vincolo idrogeologico (L. 3267/23), che prevede che l'area, a rischio di degradamento per uso antropico, debba essere salvaguardata.

b. Area Balbi (23-GI-Ba)

L'A.P.P. in questione consiste, sostanzialmente, in un'area adibita a serre e coltivazioni ad orti e frutteti. Dal punto di vista legislativo è sottoposta a tutela in base alla L.1497/39 (Protezione delle bellezze naturali) ed alla L. 431/85 (Tutela delle zone di particolare interesse ambientale) in quanto si ritrovano splendidi orti caratteristici della Liguria alla fine dell'Ottocento (L. 1497/39 art. 1 punti 2 e 3). Essendo l'area interessante soprattutto dal punto di vista storico non si rilevano specie, floreali o animali, degne di nota.

Le pressioni generate sulle A.P.P. dai processi insediativi (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

La realizzazione di una pista ciclabile coincidente con l'attuale sede stradale della S.S. 1 Aurelia (e della ex sede ferroviaria) non comporta alcun effetto di disturbo o di pericolo per entrambe le aree protette. Sia l'A.P.P. "Costiera e fondali Celle Ligure e Varazze" (21-LE-Co) sia la "Area Balbi" (23-GI-Ba) sono interessate solo marginalmente dai lavori di adeguamento alla nuova destinazione. Tenendo poi in considerazione il fatto che la sede stradale già si adatta al nuovo scopo, è auspicabile che le masse di sedimento coinvolte non siano elevate, così da non creare il dissesto dei numerosi affioramenti rocciosi. Sarà, d'altra parte, premura del costruttore evitare la discarica a mare del materiale di scavo onde evitare il rapido degradamento dei fondali antistanti l'area dei lavori, evidenziato, in particolare, dal ricoprimento delle praterie di *Posidonia*.

Al contrario, la nuova destinazione d'uso della rete viaria sarà importante per un utilizzo migliore e consapevole delle risorse, sia ambientali sia storiche (Area Balbi), presenti nell'area. La riqualificazione dei percorsi e la realizzazione di una pista ciclabile diminuirà l'impatto antropico e lo stress ambientale causato dal passaggio di auto e motoveicoli, frequente soprattutto nel periodo estivo.

Sarà importante, in questa fase un'adeguata piantumazione di specie adatte all'ambiente marittimo, privilegiando quelle appartenenti alla macchia mediterranea ed asportando gli esemplari di pino affetti da fitopatie, così da mantenere, ed eventualmente migliorare, la naturalità della fascia costiera interessata.

In fase di stabilizzazione dei versanti sarà inoltre opportuno utilizzare muretti a secco o griglie paramassi in vece di muri di contenimento in cemento armato, al fine di conservare un aspetto

naturalistico di pregio.

In conclusione si può ragionevolmente affermare che tale progetto non ha un'incidenza negativa sull'integrità delle Aree Protette Provinciali esaminate, contribuendo, invece, ad un loro sviluppo nel senso di una maggiore naturalità e conservazione.

**Il completamento del raccordo autostradale Zinola-Bergeggi
A.P.P. "RIO SOLCASSO" (16-VA-So)**

*

Lo stato delle A.P.P. (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali le aree sono state designate).

Quest'Area Provinciale Protetta rappresenta l'ultimo lembo (13,5 ha) di un'area paludosa di più vaste dimensioni, ormai in gran parte prosciugatasi ad opera delle bonifiche e delle estrazioni in falda. Attualmente si trova compressa fra il tracciato autostradale dell'A10, la ferrovia Genova-Ventimiglia e gli impianti industriali di Quiliano-Vado Ligure.

Sul substrato argilloso non terrazzato crescono esemplari di pioppi, salici ed ontani neri. Ai livello arbustivo ed erbaceo si trova alloro, sambuco ed esemplari di *Iris pseudoacorus* e *Equisetum* spp. di elevato valore fitogeografico.

Il vincolo paesistico cui è soggetta l'area (L. 431/85) tutela, oltre al paesaggio, anche la numerosa avifauna che popola il sito. Si possono osservare, infatti, 24 specie migratorie di cui 16 definite prioritarie dall'All. I Dir. 79/409/CEE, 5 stanziali (di cui 1 prioritaria) ed 8 svernanti.

Il particolare habitat paludoso è, inoltre, l'ideale per la vita di diverse specie di anfibi e rettili: *Rana dalmatina*, *Hyla meridionalis*, *Bufo viridis*, *Bufo bufo* (anfibi), *Podarcis muralis*, *Lacerta viridis*, *Anguis fragilis*, *Coronella girondica* e la specie particolarmente protetta *Malpolon monspessulanus* (rettili).

Pur non presentando specie endemiche si rende necessaria la conservazione dell'area perché rappresenta l'ultima zona umida del luogo a vegetazione palustre.

Le pressioni generate sull'A.P.P. dai processi insediativi (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

L'elevata condizione di criticità ambientale rilevabile all'interno dell'Area Protetta Provinciale esaminata è da imputarsi a condizioni al contorno precedenti all'attuale progetto in corso. Inoltre, la sensibile distanza della rete viaria interessata (raccordo casello-porto) dall'area paludosa, porta a concludere che tale progetto non ha un'incidenza negativa sull'integrità dell'A.P.P. "Rio Solcasso", ormai fortemente condizionata dalla rete urbana preesistente e, quindi, prossima al collasso.

**progetto "M1 Aurelia bis", progetto "M2 Minitram"
A.P.P. "TORRENTE SANSOBBIA" (22-OA-SA)**

M1
M2***

Lo stato dell'A.P.P. (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali le aree sono state designate).

Quest'Area Provinciale Protetta comprende gran parte del corso del Torrente Sansobbia, dalla sua porzione iniziale, a carattere sostanzialmente erosivo, alla parte terminale di foce, dove assume carattere tipicamente deposizionale.

Proprio nel tratto terminale si hanno peculiarità ambientali di maggior pregio. Presso la foce si possono osservare, infatti, molti uccelli di transito, che prediligono questo tipo di habitat per la sosta durante la migrazione. Tra la vegetazione, costituita in gran parte da alofite costiere (nella parte terminale soprattutto), sclerofille sempreverdi (pinete e formazioni arbustive marittime e collinari) e vegetazione azonale (pioppi e salici lungo le rive), si possono osservare fino a 31 specie di migratori (di cui 9 inserite tra le prioritarie ai sensi dell'All. I Dir 79/409/CEE), 2 nidificanti ed 11 svernanti. Alcuni esemplari degni di nota sono l'airone cinerino, il germano reale, il mestolone, la folaga, il tarabuso, il cavaliere d'Italia, lo svasso, la strolaga, la gallinella d'acqua e molte altre specie che prediligono habitat di ambiente deposizionale di transizione tra terra e mare. Sono state, inoltre, osservate occasionali presenze di fenicottero, cicogna bianca e gru, che contribuiscono ad aumentare il pregio naturalistico e paesaggistico dell'area.

Numerose sono anche le specie di fauna minore protetta ai sensi della L.R. 4/92 sia tra gli anfibi

(*Bufo bufo*, *Rana temporaria*) che tra i rettili (oltre a *Malpolon monspessulanus*, specie particolarmente protetta, si hanno: *Anguis fragilis*, *Coluber viridiflavus*, *Chalcides chalcides*, *Coronella girondica*, *Elaphe longissima*, *Natrix maura*, *N. Natrix*, *Podarcis muralis* e *Tarantola mauritanica*) che tra i pesci (*Nerophis ophidium*, *Symphodus* spp.).

Sebbene non ci siano, all'interno dell'area, specie endemiche o floristiche degne di nota, si rileva la presenza di importanti habitat di interesse comunitario (Dir. 92/43/CEE). In particolare gli habitat: "Fiumi mediterranei a flusso permanente: Paspalo Agrodistion e filari ripari di *Salix* e *Populus alba* (cod. 3280), "Tratti di corsi d'acqua a dinamica naturale o seminaturale (letti minori, medi e maggiori)" (cod.3210) e, soprattutto, l'habitat di interesse prioritario "Foreste alluvionali residue di *Alnion Glutinoso-Incanae*" (cod. 91E0).

I vincoli paesistici (L. 431/85 e L. 1497/39) ed idrogeologici (L.R. 22/84) cui è soggetta l'area mirano a preservare tali habitat dalla presenza localizzata di rifiuti e dall'artificializzazione dell'asta terminale, riqualificando l'ambiente naturale mantenendo attivo il reticolo idrico superficiale ed adottando sistemi di ingegneria naturalistica per la sistemazione degli argini.

Le pressioni generate sull'A.P.P. dai processi insediativi (Elementi descrittivi dei progetti ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

La costruzione di un'asse di transito di notevole importanza come l'Aurelia Bis comporta, in genere, un impatto ambientale non indifferente. Nel caso specifico la struttura stessa dell'Area Protetta Provinciale, sviluppantesi lungo il corso di un alveo fluviale, quindi ortogonale alla sede stradale, minimizza gli effetti negativi. L'ulteriore presenza di un ponte immediatamente a monte del Rio di Grana, utilizzabile come struttura e scheletro principale del viadotto necessario all'attraversamento del Torrente Sansobbia in località Luceto, contribuisce ancora di più a questo scopo. In definitiva, potendo appoggiarsi, in fase di costruzione dell'opera, ad una struttura preesistente si riducono notevolmente gli impatti ambientali, individuabili nel disturbo delle specie di transito e la distruzione dei siti di nidificazione localizzati nei pressi degli scavi.

Alla luce di ciò gli effetti negativi, in fase di attuazione, restano legati soltanto alla tempistica del lavoro in situ: la presenza di un cantiere permanente nei pressi degli habitat considerati prioritari o dei siti di nidificazione comporta un degradamento della qualità ambientale dell'area (in particolare si dovrà evitare la discarica di laterizi in alveo). Tale condizione sfavorevole può essere facilmente rimediata operando in tempi rapidi (inferiori a 24 mesi) ed operando nei periodi di assenza di avifauna migratoria.

Successivamente ulteriori impatti ambientali potranno verificarsi, sotto forma di inquinamento acustico e dell'aria, nei pressi del viadotto, non meno di quanto si assiste oggi nei pressi del ponte posto più a ridosso della foce del torrente (attuale sede stradale della S.S. 1 Aurelia

La realizzazione di una rete di viabilità alternativa tra le Albissole e Vado Ligure, in concomitanza con uno spostamento della gran parte del traffico veicolare lungo l'Aurelia Bis, non comporta impatti negativi sull'Area Protetta Provinciale in questione. La presenza, come nel caso del progetto per l'Aurelia Bis, di un ponte già adatto allo scopo del progetto minimizza gli effetti negativi legato alla fase realizzativi, riducendo notevolmente i tempi di realizzazione e le quantità di materiale da muovere. Un decongestionamento del traffico veicolare in prossimità della foce del torrente, normalmente la fascia che ospita la maggior parte di avifauna, sia migratoria sia stanziale, può portare ad un aumento della valenza ambientale del sito.

Alcuni accorgimenti saranno però necessari in fase di attuazione del progetto e successivamente alla realizzazione: i tempi dovranno essere ridotti (meno di 12 mesi e preferibilmente inizio lavori dopo il periodo di maggiore afflusso di uccelli, quindi dopo l'estate) ed il materiale di scavo non dovrà essere scaricato in alveo, foce o fascia costiera.

PI 3 - Progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e integrazione con l'entroterra. Città turistica del Finalese. Alassio e Baie del Sole. La riorganizzazione insediativa della piana di Albenga. Le infrastrutture per la mobilità ed i trasporti.

**PI3a - Porto di Noli-Spotorno
SIC "FONDALI DI NOLI - BERGEGGI" (IT 1323271)**

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Il sito, la cui estensione è 107 ha e la cui profondità massima raggiunge i 30 m, è suddivisibile

in 4 subsiti:

- Subsito antistante l'abitato di Noli che è caratterizzato dalla presenza di una prateria di *Posidonia oceanica* di circa 40 ha che presenta fenomeni di fioritura e fruttificazione (evento raro a queste latitudini);
- Subsito tra Spotorno e Bergeggi che presenta una prateria di *Posidonia* però frammentata e sofferente (estesa presenza di "matte" morta);
- Subsito prospiciente la falesia calcarea di Bergeggi il cui maggior pregio naturalistico si ha nei popolamenti delle grotte oscure e semioscure che caratterizzano la zona;
- Subsito dell'Isola di Bergeggi che presentano numerosi associazioni compresa quello del coralligeno. Tali biocenosi sono imputabili ai gradienti batimetrici e le diverse esposizioni del substrato che favoriscono un'elevata ricchezza specifica.

Tra le specie di maggiore interesse ricordiamo i bivalvi *Pinna nobilis* (specie vulnerabile e minacciata, attualmente inclusa nell'All. 4 della direttiva 43/92 e proposta per il trasferimento all'All. 2) e *Lithophaga lithophaga* (dattero di mare, soggetto a cattura con conseguente distruzione della roccia che lo ospita e quindi anche dei relativi popolamenti che insistono sul substrato) e i pesci *Labrus viridis*, *Sciaena umbra*, *Symphodus mediterraneus*.

I rischi maggiori per il sito sono i ripascimenti dei litorali con materiali inadatti che possono soffocare le praterie di *Posidonia* (come nel caso della prateria di Spotorno), dall'accentuata antropizzazione a scopi turistici e alla pesca a strascico.

Le pressioni generate sul SIC (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Il piano prevede la costruzione del porto turistico di Noli ma la realizzazione di tale manufatto è sconsigliabile in quanto la localizzazione del sito è situata al margine Nord della prateria di *Posidonia* che è una delle meglio conservate dell'intero arco ligure. E' indubbio che lavori di costruzione di un porto vadano ad interferire con il delicato habitat del posidonieto: si produrrebbe una risospensione del sedimento la cui ricaduta potrebbe soffocare la prateria stessa, inoltre gli effetti della risospensione determinerebbero una torbidità dell'acqua che impedirebbe la penetrazione della luce. Tale effetti avrebbero conseguenze deleterie sull'habitat in quanto si ricorda che le fanerogame in generale rivestono un'enorme importanza nell'ecosistema marino: svolgono un ruolo fondamentale nell'ossigenazione delle acque, fungono da sito di rifugio per larve e giovani pesci e forniscono un substrato su cui si attacca una numerosissima flora e fauna benthonica, innescando una complessa rete alimentare. La *Posidonia* inoltre attenua i fenomeni erosivi del mare sulle coste, infatti il movimento delle foglie rallenta il moto ondoso creando una vera e propria barriera quindi le ricadute potrebbero essere anche a livello della spiaggia antistante la prateria e non solo a carico dell'ecosistema marino. Il porto in oggetto è previsto dal Piano della Costa ma si suggerisce di riconsiderare la localizzazione, ponendo tale struttura a una distanza tale da non incidere sull'habitat della *Posidonia*.

**PI3a - Adeguamento e potenziamento della viabilità provinciale Gorra – Melogno
SIC "MONTE CARMO . MONTE SETTEPANI" (IT 1323112)**

**

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativi degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Si tratta di un'area molto vasta (7575 ha) compresa tra un'altitudine di 120 m e 1380 m slm che confina a Sud col sito M. Ravinet- Rocca Barbena e presenta uno spartiacque complesso ed allungato in direzione N-S. Inoltre è articolata in versanti, fondovalle e alti strutturali come Campo dei Tsiri (1.259 m), Bric Cornavento (1.012), Rocca Barbena (1.112 m), Bric Femminamorta (1.213), M. Settepani (1.386), M. Grosso (1.269), Bric dell'Agnellino (1.227), M. Carmo (1.382). Nella zona si riscontrano anche manifestazioni carsiche (doline, valli secche) e soprattutto un reticolo idrografico sotterraneo molto esteso. Dal punto di vista geologico sono visibili affioramenti calcarei e dolomie del Monte Carmo, conglomerati prevalentemente quarzosi, arenarie, filladi carboniose, quarzoscisti, scisti gneissici e porfiroidi del Melogno. Il paesaggio è dominato da foreste (il sito comprende interamente la Foresta Demaniale della

Barbottina di 244 ha), praterie e versanti rupestri che danno luogo ad un ambiente molto scenico e anche per questa sua peculiarità paesaggistica il sito era stato proposto per l'istituzione di un Parco regionale (sistema IV "Melogno"). A oggi è soggetto alle norme di tutela di cui alla L.R. 5/93, oltre che, per gran parte, ai vincoli previsti dai DD.MM. del 24/4/85, Con particolare riferimento alle zone carsiche, è tutelato dall'apposita legge regionale n. 14/90.

Gli habitat più diffusi sono i boschi di castagno (20% dell'area del SIC) e foreste di faggeti (10%) La faggeta ad alto fusto del Melogno è tra le più belle e meglio conservate della regione; essa è valorizzata anche dalla presenza di aceri montani (*Acer pseudoplatanus*), frassini (*Fraxinus excelsior*), betulle (*Betula pendula*), maggiociondoli (*Laburnum alpinum*), abeti bianchi (*Picea abies*) e pini silvestri (*Pinus sylvestris*). A queste foreste si accostano i prati magri da sfalcio e diversi aspetti relativamente più termofili come i lembi di lecceta, i boschi misti di ornello e carpino nero (orno-ostrieti), i pratelli con erbe a ciclo annuale.

Da segnalare nel Bric dell'Agnellino (si ricorda che la dorsale che culmina nel M.Carmo-Bric dell'Agnellino è considerata il confine fitogeografico tra Alpi e Appennini) la presenza di popolamenti a rododendro e ginepro nano, che rappresentano avamposti alpini prossimi al mediterraneo. D'interesse comunitario prioritario sono le praterie di substrati calcarei aridi, localmente ricche di orchidee, e le cinture riparie a salici ed ontano. Le rupi e le grotte ospitano significativi endemiti delle Alpi Sud-occidentali.

Per la flora, tra le specie endemiche si possono citare la genziana ligure (*Gentiana ligustica*) d'interesse comunitario, la *Primula marginata*, la campanula di Savona (*Campanula sabatia*), d'interesse prioritario ai sensi della direttiva 43/92, la rara cistacea *Helianthemum lunulatum* proposta per l'inserimento nell'allegato 2 della stessa direttiva, la labiata *Teucrium lucidum*, la carice di Tenda (*Carex tendae*), lo zafferano ligure (*Crocus ligusticus*) e la rupicola *Saxifraga lingulata*. Si osservano inoltre numerose specie di orchidee ed altri fiori (*Arnica montana*, *Fritillaria involucrata*, *Aquilegia reuterii*) protetti da norme internazionali e regionali. Per la fauna sono da segnalare la falena *Euplagia quadripunctaria*, il gambero di fiume (*Austropotamobius pallipes*), la sanguinerola (*Phoxinus phoxinus*), e diversi chiroteri, tutte specie d'interesse comunitario. A queste se n'aggiungono numerose altre, rare o di notevole interesse biogeografico o indicatrici di qualità ambientale; due sono state proposte per l'inserimento nell'allegato 2 della direttiva 43/92: il coleottero *Philorhizus liguricus* e il gatto selvatico (*Felis silvestris*). Gli accostamenti fra habitat rocciosi e forestali permettono la presenza di specie ornitiche appartenenti agli anelli superiori delle catene alimentari, come l'aquila (*Aquila chrysaetos*), il pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), lo sparviero (*Accipiter nisus*). Nel complesso, sono un'ottantina le specie di uccelli protette dalle norme comunitarie, segnalate nel sito.

Per tutelare gli habitat e le specie è necessario un piano di gestione del sito (che coincide per buona parte con le aree protette provinciali 27 BM-Me e 09 LO-Ca) che sia equilibrato con gli strumenti urbanistici vigenti o in fase di redazione, oltre che con i piani di bacino. Importante è il mantenimento di un buon livello conservativo dei boschi e la promozione di iniziative a sostegno dell'agricoltura residuale nel sito anche per poter meglio controllare e ridurre le situazioni di rischio di incendio, in particolare sui versanti meridionali che sono più vulnerabili. Si consiglia inoltre il censimento e monitoraggio degli habitat e le specie di maggiore interesse e vulnerabilità e una maggiore sorveglianza al fine del pieno rispetto delle norme vigenti relative alla caccia, alla pesca, alla tutela della flora spontanea e della fauna minore, alle altre attività che incidono sulla conservazione della natura.

Le pressioni generate sul SIC dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Il sito è peculiare per la presenza di faggete ed altri boschi in buon stato di conservazione, per gli inusuali accostamenti fra ambienti mediterranei e centroeuropei e per flora e fauna ricchissime di specie, molte delle quali rare.

Il potenziamento della strada provinciale prevista nel piano insiste proprio sulla faggeta del Melogno che come già accennato è una delle più ricche e meglio conservate della zona. Essa interessa gran parte del territorio comunale di Calizzano e le zone più interne del Finalese. Il versante settentrionale dei boschi ha costituito per secoli una fonte di ricchezza per le popolazioni locali; sono infatti presenti diverse antiche "ferriere" impiantate, probabilmente a partire dal XVI secolo, grazie all'abbondante riserva d'acqua e di combustibile.

Tale opera però non dovrebbe influire negativamente sull'habitat in quanto si tratta solo di un lavoro di ampliamento e a limite di modifica di qualche tratto stradale per altro già esistente. In

questo modo verrebbero interessate le aree vegetazionali comunque già compromesse dalla vicinanza con la strada pre-esistente.
 Però bisogna tenere conto che tali lavori produrranno un notevole inquinamento acustico e quindi una fonte di stress agli animali i cui habitat coincidono con le aree di vicinanza ai lavori. Per questo si consiglia di eseguir i lavori con tempistiche abbreviate e escludendo periodi delicati come quello riproduttivo.

**PI3a – Nuova Aurelia Tratto 5
 A.P.P. “MONTE GROSSO” (12-LO-Gr)**

**

Lo stato delle A.P.P. (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali le aree sono state designate).

L'area in esame è zona carsica (L.R. 14/90, Sigla SV 28 Nome MONTE GROSSO) coperta per la maggior parte da formazioni erbacee, pinete e colture terrazzate ad olivo soprattutto nella parte settentrionale. Essa si estende per circa 400 ha ed è limitata ad Est da un torrente a regime mediterraneo e solcata trasversalmente da brevi corsi d'acqua.

Le formazioni sono calcaree appartenenti ai Quarziti di Ponte di Nava e Dolomie di S.Pietro dei Monti con locali affioramenti del basamento pre-Terziario (Porfiroidi del Melogno e metandesiti della Formazione di Eze).

Si riscontrano nell'area endemismi vegetali come *Campanula sabatia* e altre specie di elevato valore fitogeografico, rare e/ vulnerabili quali *Barlia robertiana*, *Ophrys incubacela*, *Serapias lingua* e molte specie di *Orchis* protette ai sensi della L.R. 9/84.

Dal punto di vista faunistico si ricorda la presenza di avifauna prioritaria ai sensi dell'All. I Dir. 79/409/CEE, come *Cinclus cinclus*, *Lanius collurio*, *Picus viridis*, *Jynx torquilla*, *Corvus corax*. Inoltre ai sensi della L.R. 4/92 risultano specie protette *Elaphe longissima*, *Malpolon monspessulanus*, *Natrix maura*, *Bufo bufo*, *Salamandra salamandra*, tutte presenti nell'areale del Monte Grosso.

Le pressioni generate sull'APP dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Visto che la costruzione del nuovo tratto ferroviario e della nuova Aurelia verranno presumibilmente effettuate in galleria l'impatto sugli habitat esistenti sarà molto limitato e circoscritto ma occorre porre attenzione al carsismo della zona; a tal fine dovrà essere effettuata un'accurata indagine sulla presenza di grotte e sorgenti e la flora e la fauna connessi e dovrà essere garantita la continuità nei flussi d'acqua sotterranei fluenti verso valle.

**PI3a - tratto 5 della Nuova Aurelia TPL costiero – pista ciclabile –
 spostamento a monte delle sede ferroviaria e uso alternativo del sedime
 SIC “FINALESE - CAPO NOLI” (IT 1323201)
 Indirettamente SIC IT1324172 FONDALI DI FINALE LIGURE.**

**

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Il Sic del finalese-Capo Noli è una delle zone più interessanti della Liguria in quanto possiede peculiarità naturalistiche uniche che interessano sia la flora che la fauna. La sua estensione è di circa 2782 ha quindi si tratta di un'area piuttosto vasta che si estende dalla costa verso l'interno (la quota media è di circa 240 m sopra il l.m.m.) e l'habitat più frequente è determinato dalla presenza di Foreste di *Quercus ilex* (50% della copertura). Le Pinete mediterranee di pini mesogeni endemici (compresi il *Pinus mugo* e il *Pinus leucodermis*) sono il secondo habitat maggiormente rappresentativo con una copertura del 20%. Ma anche gli habitat poco estesi hanno grossa importanza naturalistica: sono presenti praterie aride ricche di orchidee e comunità riparie ad ontano, considerate d'interesse prioritario a livello europeo; si rinvencono inoltre interessanti aspetti di vegetazione alofila con finocchio di mare e stative cordato, formazioni erbacee a ciclo annuale, macchie ad euforbia arborea e a rosmarino selvatico, pinete a pino d'Aleppo. Inoltre alcune specie sono presenti solo quasi esclusivamente nel SIC considerato (per esempio la *Campanula isophylla*, endemismo con areale di soli 10 kmq e *Convolvulus sabatius*, relitto paleomediterraneo, prioritari ai sensi Dir. 92/43).

Un'altra specificità del sito considerato è la conformazione geologica del territorio: il substrato di natura calcarea è distinguibile in due formazioni risalenti a diversi periodi: la "Pietra di Finale" è una biocalcarene miocenica mentre il promontorio di Capo Noli è formato da calcari dolomitici e quarziti triassiche. La zona è fortemente caratterizzata da depressioni, cavità e sorgenti carsiche che oltre a conferirle interesse speleologico la contraddistinguono per le numerose e particolari popolazioni di chiroteri e d'importanti specie endemiche di invertebrati che colonizzano tali ambienti.

Il sito inoltre coincide con la parte orientale dell'areale di diffusione di alcune specie di erpetofauna quali *Timon lepidus*, *Pelodytes punctatus*.

L'ornitofauna è ricca di circa novanta specie di interesse comunitario, sia stanziali che migratorie, fra le quali possiamo citare il gufo reale (*Bubo bubo*), il pellegrino (*Falco peregrinus*), il biancone (*Circaetus gallicus*). E' da segnalare la presenza di specie che per la loro rarità/interesse biogeografico o perchè indicatrici di qualità ambientale/habitat peculiari, sono state proposte per l'inserimento nell'allegato II della 92/43 CEE (*Carabus solieri liguranus*; *Metadromius nanus*; *Sphodropsis ghiliani*; *Cicindela maroccana pseudomaroccana*; *Lacerta lepida*; *Pelodytes punctatus*).

Lo stato del territorio, che coincide praticamente anche con l'area protetta provinciale VII-PR-FI, non presenta gravi fenomeni di degrado ma alcuni rischi persistono comunque in particolare nei riguardi di possibili iniziative di speculazione edilizia. Il numero elevato di specie rappresentate da ridotte popolazioni di individui evidenzia la necessità di procedere con molta cautela nella realizzazione di qualsiasi intervento tenendo ben presente tutte le possibili implicazioni negative su scala puntuale e globale. Gli incendi ricorrenti sono in parte responsabili di fenomeni regressivi e della vegetazione ma contemporaneamente permettono il mantenimento di diversi stadi erbacei ed arbustivi, come la "macchia mediterranea", meritevoli di protezione. Le attività estrattive dovrebbero essere pianificate in modo da evitare riduzioni di popolazioni di specie rare da preservare. In relazione alle cave dismesse, sarebbe preferibile un modellamento dei fronti di cava per favorire la ricolonizzazione spontanea della vegetazione. L'attività venatoria, purché esercitata secondo i limiti e le norme vigenti, non è ritenuta causa di gravi problemi per la conservazione generale del sito mentre dovrebbero essere regolamentati gli sport di arrampicata durante i periodi di riproduzione della fauna colonizzatrice delle pareti rocciose. Inoltre sarebbe opportuno iniziare un'attività di censimento e monitoraggio delle specie di maggior interesse e più soggette a rarefazione.

Le pressioni generate sul SIC dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

La costruzione della nuova Aurelia interessa due porzioni dell'area occupata dal SIC, una situata in zona Capo Noli-Malpasso e l'altra attraversa il promontorio che divide le località Prato – Bastia (Finale Ligure).

1- Nel primo areale il posizionamento della nuova rete viaria insiste su una zona a bassa o media suscettività al dissesto dei versanti (foglio 246010) quindi non si dovrebbero innescare fenomeni di destabilizzazione dei pendii anche se si opererà una trasformazione del territorio che potrà portare a modificazioni delle risorse biotiche e abiotiche. Sulle falesie a picco sul mare di Capo Noli e del Malpasso, che precipitano in mare da oltre 200 metri di altezza, la vegetazione predominante è la prateria mista ma la costruzione della nuova strada in galleria ridurrebbe gli impatti sugli habitat a cielo aperto, inoltre se verranno utilizzati i vecchi tracciati della ex ferrovia l'impatto sarà ancora minore e i lavori di escavazione ridotti. In ogni caso tali lavori di perforazione e il successivo smaltimento di materiale e polvere potrebbero causare problemi di torbidità alle acque marine ai piedi delle falesie, con conseguente indebolimento dell'ecosistema marino. Il piano prevede anche il recupero della ex sede dell'Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale ed accessi al mare. Questi lavori di recupero dovranno essere fatti limitando al minimo gli sversamenti a mare anche di polveri e il conseguente intorbidimento delle acque per non interferire con il delicato ecosistema che insiste sulla beach rock (sabbia cementata da acque calcaree provenienti dalle sorgenti carsiche), la cui importanza è notevole anche per l'esistenza del litorale del Malpasso in quanto costituisce una sorta di barriera sottomarina che smorza le ondate e permette l'accumulo di sedimento che determina la formazione della spiaggia.

È comunque ritenuto positivo il progetto di riutilizzo e recupero della zona in quanto si

continuerà ad operare una stabilizzazione dei versanti (tali zone sono classificate come aree ad alta suscettività) e si consiglia di usare utilizzare muretti a secco o griglie paramassi in vece di muri di contenimento in cemento armato, in modo da conservare un aspetto naturalistico di pregio.

2- La seconda zona del SIC, interessata dal piano, è situata nel finalese ed è un'area con vegetazione a bosco termofilo. Essa è interessata sia dalla costruzione della nuova Aurelia sia dallo spostamento della ferrovia a monte. Soprattutto quest'ultima insiste su una zona carsica di grande rilevanza (promontorio della Caprazoppa con il complesso ipogeo delle Arene Candide) quindi bisogna porre attenzione sugli effetti che il tunnel può avere sugli habitat eventualmente presenti nel sottosuolo. Mentre il tunnel della nuova Aurelia non dovrebbe avere ripercussioni importanti sugli habitat sempre tenendo conto delle modificazioni della risorsa "suolo", essendo posizionato sul margine estremo a valle dell'area.

Anche qui viene valutato positivamente il progetto di recupero dell'ex S.S. Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale ed accessi al mare, in quanto anche in questo areale parte dei versanti della Caprazoppa sono suscettibili a rischio di fenomeni franosi (carta della suscettività foglio 245040) e tali opere di riutilizzo favorirebbero la stabilizzazione dei versanti. Però occorrerà porre sempre attenzione agli sversamenti e altre situazioni che potrebbero insistere negativamente sull'ecosistema marino, anche perchè dal lato occidentale della Caprazoppa inizia il SIC IT1324172 dei fondali di Finale.

Per quanto riguarda lo spostamento a monte della ferrovia non vi sono indicazioni tali da permettere una valutazione; questa andrà fatta in sede di sviluppo del progetto.

PI3a - Recupero della ex SS Aurelia, TPL costiero e riqualificazione costiera Rafforzamento Piaggio Aeronautica con possibile rilocalizzazione SIC "FONDALI DI FINALE LIGURE" (IT 1324172)	*
---	---

Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).

Il sito, localizzato tra la Caprazoppa e l'abitato di Finale Ligure, ha una limitata estensione (circa 6 ha) e presenta quello che resta di un'ampia prateria di *Posidonia oceanica*, ora circondata da *Cymodocea*. Tale prateria residua è costituita da parti vive e da "matte" morta ed è l'habitat per molte specie quali *Hippocampus hippocampus*, *Nerophis maculatus*, *Symphodus cineris*, *S. rostratus*.

Il sito è stato sottoposto a rischio nel recente passato dalla presenza di sbocco di fogne, discariche e dalla pesca a strascico, attività ora in corso di regolamentazione.

Le pressioni generate sul SIC (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce)

I lavori di recupero della sede della ex Strada Aurelia dovranno avvenire garantendo la salvaguardia della prateria di *Posidonia* quindi la costruzione della nuova passeggiata a mare, della pista ciclabile e del percorso panoramico non dovranno andare ad interferire con lo stato già precario dei fondali antistanti il sito della Caprazoppa. Occorre porre soprattutto attenzione ad evitare lo smaltimento in mare di polveri e materiali di risulta dei lavori che possono soffocare la prateria; inoltre è da valutare anche la ristrutturazione produttiva della Piaggio Aeronautica in modo che sia compatibile con la conservazione dell'habitat peculiare di *Posidonia*, per cui la sua possibile rilocalizzazione nelle aree dell'aeroporto di Villanova d'Albenga, come indicato dal PTC, sarebbe auspicabile ai fini della conservazione del presente SIC.

PI3b - tratto 6 della Nuova Aurelia SIC "MONTE ACUTO – POGGIO GRANDE – RIO TORSERO " (IT 324910)	**
<p>Descrizione quali-qualitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati – Stato del SIC.</p> <p>Il sito IT324910 di 2375 ha risulta contraddistinto da una alternanza di morfologie che favoriscono l'insediamento di numerose specie sia vegetali che faunistiche, tra cui ne spiccano alcune di particolare interesse prioritario, quali la <i>Campanula sabatia</i>.</p> <p>A livello geologico sono presenti calcari appartenenti a formazioni differenti, dolomie cristalline, diaspri e radiolariti. Quest'area comprende anche zone di spartiacque con culminazioni, zone di fondovalle con forme a terrazzo e numerosi rii, zone di versante ed estese fasce terrazzate.</p> <p>I principali tipi di habitat presenti nel sito ed inseriti nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE sono rappresentati da formazioni secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (<i>Festuco-Brometalia</i>) con fioritura di orchidee, in una percentuale di copertura pari al 45% ed in un buon stato di valutazione globale. Le principali specie di orchidee ritrovate sono la <i>Orchis mascula</i>, <i>O. militaris</i>, <i>O. papilionacea ssp. papilionacea</i> e la <i>O. provincialis</i>. Per una copertura del 20% si ha la presenza di percorsi substeppeici di graminacee e piante annue tra le <i>Thero-Brachypodietea</i>, inseriti anch'essi tra gli habitat prioritari e con una discreta valutazione globale.</p> <p>Per quanto concerne le specie di cui all'Articolo 4 della Direttiva 79/409/CEE ed elencate nell'Allegato I della Direttiva stessa, si può evidenziare la presenza di uccelli migratori quali le popolazioni di <i>Emberiza hortulana</i> in modo stazionario e di <i>Lanius collurio</i>, che invece si avvalgono del territorio durante i periodi di riproduzione.</p> <p>Notevole importanza e valenza per questo sito d'interesse comunitario è la presenza di specie stanziali quali il <i>Rhinolophus euryale</i> ed il <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>, della famiglia dei Chiroteri ed indicate come prioritarie nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE. All'interno del sito queste specie hanno un buono stato di conservazione e lo stato di valutazione globale è considerato discreto.</p> <p>Da indicare anche la presenza di alcuni coleotteri (Allegato II della Direttiva 92/43/CEE), quali il <i>Lucanus cervus</i> ed il <i>Cerambyx cerdo</i>; entrambe le specie sono indicate come stanziali e hanno una discreta valutazione globale all'interno del sito.</p> <p>Tra le specie vegetali elencate all'interno della Direttiva "Habitat" sono stati rilevati popolamenti di <i>Campanula sabatia</i>, endemismo ligure esclusivo limitato alle province di Savona ed Imperia, e <i>Genziana ligustica</i> che invece ha una notevole ampiezza ecologica ed è un endemismo delle Alpi sudoccidentali.</p> <p>Molte altre specie, sia animali che vegetali, sono individuate nell'area del sito ed elencate nei formulari di "Natura 2000": presentano diversi gradi di rilevanza ecologica ed in generale la situazione globale è considerata discreta.</p> <p>La zona è sottoposta a frequenti incendi quindi sarebbe opportuno ridurre i fattori di rischio e, altra cosa da attuare per riqualificare il sito, è la sostituzione dei pini marittimi affetti da cocciniglia. Inoltre sono da applicare rigorosamente in tutto il SIC le norme di tutela della flora e fauna protette.</p> <p>Le pressioni generate sul SIC dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).</p> <p>La costruzione di un'asse di transito di notevole importanza come l'Aurelia Bis comporta, in genere, un impatto ambientale non indifferente.</p> <p>I lavori di posizionamento della nuova rete viabilistica presentano una serie di impatti più o meno marcati a livello del territorio.</p> <p>Dal punto di vista geologico, la Carta della Suscettività al Dissesto dei Versanti (Fogli 245110 - 245070) mostra che l'area interessata dai futuri lavori presenta una bassa suscettività per cui non si rendono necessarie opere di mitigazione al dissesto territoriale. In fase di costruzione della sede stradale verranno comunque mosse notevoli masse di sedimento e ciò potrebbe destabilizzare i versanti; di conseguenza occorrono comunque delle opere di prevenzione.</p> <p>Nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico la zona interessata dal progetto di costruzione della Nuova Aurelia (EST del SIC ITI324910) è segnalata come "praterie termofite in regime normativo di trasformazione"; presentando dei boschi di angiosperme termofite</p>	

(leccio-roverella-orniello). Dal punto di vista della vegetazione si rischia la frammentazione degli areali che attualmente presentano un notevole interesse ambientale e pregio naturalistico. Le modifiche apportate alla morfologie del territorio appaiono irrilevanti, in considerazione del fatto che la nuova rete viabilistica sorge parallelamente all'attuale sede autostradale. L'ipotesi della costruzione/riutilizzo di un tunnel sembra la soluzione ideale per mitigare gli effetti negativi che potrebbero alterare le condizioni ambientali utili alle specie sia animali che vegetali presenti nel sito. In quel caso il tunnel sarebbe affiancato a quello autostradale e quindi l'impatto praticamente azzerato in quanto si amplierebbe una galleria persistente. Quindi si dovrebbe porre attenzione solo ai materiali di risulta e al loro smaltimento.

PI3b - Nuova Aurelia tratto 6	
AREA DI INTERESSE NATURALISTICO DI "RIO CARENDA" (cod. 41-OA-Ca)	**

Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati.

Le caratteristiche naturalistiche di questo sito di interesse prioritario (Direttiva 92/43/CEE-allegato II) sono la presenza di alcuni habitat quali le "foreste alluvionali residue di *Alnion glutinoso – incanae*", la presenza di "fiumi mediterranei a flusso permanente: *Paspalo-Agrostidion*, e filari ripari di *Salix* e di *Populus alba*" e di "tratti di corsi d'acqua a dinamica naturale o seminaturale".

L'estensione di questo sito è di circa 45 ha ed è soggetto a vincolo paesistico secondo la legge 431/85.

I principali caratteri vegetazionali sono la presenza di una lecceta nell'orizzonte delle sclerofille sempreverdi, di un querceto a roverella e di un bosco misto di caducifoglie nell'orizzonte delle latifoglie termofile e di residui di vegetazione azonale (pioppo, salice, ontano nero, *Arundo donax*).

La caratteristica di piana alluvionale con un tratto di piccolo corso d'acqua predispone il territorio alla colonizzazione da parte di diverse specie di uccelli migratori tra i quali si annoverano *Anas platyrhynchos*, *Fulica atra*, *Gallinula chloropus*, *Ardea cinerea* e *A. purpurea*, *Anas penelope*, *Pica pica* e *Rallus aquaticus*.

L'unica specie stanziale osservata è l'*Alcedo atthis* (martin pescatore), inserita tra le specie di avifauna prioritarie dell'Allegato II della Direttiva 79/409/CEE.

La specie animale di interesse comunitario (Allegato II della Direttiva 92/43) che caratterizza questo ambiente è l' *Emys orbicularis* (testuggine palustre) che, nonostante le condizioni di degrado piuttosto evidenti, presenta una popolazione relitta che colonizza tutto il tratto del corso d'acqua.

L'altra specie particolarmente protetta che è stata avvistata è il *Malpolon monspessulanus* (colubro lacertino), rettile la cui distribuzione risulta assai limitata in Italia, e per lo più puntiforme.

Le pressioni generate sull'area di interesse naturalistico-ambientale dal processo insediativo.

Essendo il settore costituito da una piana fluviale, la Carta della Suscettività al Dissesto dei Versanti (Foglio 245070) indica dei valori bassi e molto bassi; l'area interessata al disturbo portato dalla costruzione della nuova rete stradale rimane quindi confinata alle porzioni di territorio indicate dal progetto.

I principali elementi di criticità che caratterizzano l'area sono una forte pressione antropica, esercitata sia lungo le porzioni di territorio a ridosso degli alvei fluviali tramite lo sfruttamento agricolo sia tramite prelievi idrici e restringimenti dell'alveo nonché agli eventuali scarichi di varia natura che portano ad un grado più o meno elevato di eutrofizzazione delle acque.

L'impatto dovuto all'attuazione del progetto di costruzione della Nuova Aurelia rimane comunque confinato a porzioni di territorio che già presentano notevoli influenze antropiche; la costruzione del ponte di collegamento tra le due sponde dell'alveo porterà a degli effetti negativi in fase di attuazione dei lavori a causa della presenza di un cantiere permanente nei pressi degli habitat considerati prioritari o dei siti di nidificazione.

Per mitigare questi impatti negativi è d'auspicio che la tempistica programmata sia ridotta (meno di 12 mesi) e preferibilmente con l'inizio dei lavori dopo il periodo di maggiore afflusso di uccelli

<p>migratori. Il materiale di scavo non dovrà essere scaricato in alveo, foce o fascia costiera in modo da non favorire il degrado della qualità ambientale del sito. Resta comunque da valutare la possibilità di modificare il tracciato, non ancora definitivo, al fine di non intersecare tale area, dal momento che ciò è possibile viste le sue ridotte dimensioni.</p>	
PI3b - Rafforzamento delle relazioni extra locali, collegamento con Piemonte e Alpi Liguri SIC "CASTELL'ERMO – PESO GRANDE" (IT 1324618)	*
<p>Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).</p> <p>Il sito, la cui estensione è di 1921 ha, è costituito principalmente da una dorsale montuosa che separa due valli e le cui culminazioni principali sono il Peso Grande (1094 m) e il Monte nero (981 m). Gli affioramenti rocciosi dolomitici e calcarei conferiscono al sito un grande effetto scenografico (falesie alte alcune centinaia di metri con strati disposti a reggipoggio e articolate in picchi e guglie). Inoltre sono presenti grotte che oltre a conservare depositi fossili di flore e faune di climi freddi hanno importanza per il ritrovamento di reperti paleolitici in pietra ed osso. Il paesaggio di aspetto dolomitico (la zona di maggior pregio e diversità ambientale coincide con i crinali rocciosi) determina l'esistenza di flora rupicola specializzata. Oltre a questa caratteristica vegetazione nella zona si ha l'alternanza di boschi mediterranei di leccio e faggeta, falesia calcarea e prati magri da fieno e praterie con popolazioni significative di orchidee.</p> <p>Fra le piante endemiche si ritrovano <i>Campanula sabatia</i> (specie di interesse prioritario) ed <i>Helianthemum lunulatum</i> (specie proposta dalla Regione Liguria come prioritaria), primula impolverata (<i>Primula marginata</i>), gigli a pon-pon (<i>Lilium pomponium</i>) e la genziana ligure (<i>Genziana ligustica</i>). Interessanti sono i popolamenti ad ontano (<i>Alnus viridis</i>) arbusto a localizzazione artico-alpina.</p> <p>La fauna è ricca di specie volatili (nel sito si trovano più di 50 specie protette dalle direttive europee) che trovano luoghi adatti alla nidificazione sulle pareti rocciose della zona. Sono presenti anche endemismi come <i>Cicindela maroccana</i> e <i>pseudomaroccana</i>, proposti per l'inserimento nell'All. 2 della direttiva 43/92 ed altri invertebrati microtermi e orofili o propri dell'ambiente di grotta.</p> <p>Il sito che coincide per la sua quasi totalità con l'area a tutela provinciale 02-SA-Ca ha il suo maggior punto di vulnerabilità nella gestione delle risorse idriche quindi occorre promuovere il risparmio idrico evitando captazioni e situazioni di stress per gli ambienti acquatici. Si auspica il monitoraggio di alcune specie come i chiroteri.</p> <p>Le pressioni generate sul SIC e sull'A.P.P. dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).</p> <p>I lavori di rafforzamento delle relazioni extra provinciali e extralocali che vengono proposti per questa zona interessano solo marginalmente il SIC in questione in quanto la strada che collega la Liguria al Piemonte fa da confine al SIC stesso separandolo dal sito accanto che è il SIC del Monte Galero. Quindi si ipotizza che gli impatti saranno minimi e limitati ai soli lavori di ampliamento delle strutture già esistenti. Per tanto si consiglia di eseguire tali opere in modo da non causare troppo stress alla fauna il cui habitat è prossimo alla zona dei lavori (limitare la tempistica e operare in periodi non riproduttivi).</p>	
PI3b - Rafforzamento delle relazioni extra locali, collegamento con Piemonte e Alpi Liguri SIC "MONTE GALERO" (IT 1323920)	*
<p>Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).</p> <p>Il Monte Galero è uno dei più elevati massicci delle Alpi liguri (1704 m) ma tutto il sito, che si estende per 3188 ha e la cui altitudine media è 920 m, è caratterizzato da diverse culminazioni</p>	

come Rocca della Spina (1489 m), Rocca Battaglia (1439 m) e Pizzo delle Penna (1405 m). Il massiccio principale è situato sullo spartiacque ligure-piemontese e presenta versanti selvaggi e boscosi. (soprattutto quello meridionale).

Geologicamente si possono individuare affioramenti di brecce, dolomie, calcari arenaci a nummuliti. Le brecce soprattutto sono sedimentologicamente interessanti in quanto presentano clasti a spigoli vivi di dimensioni dell'ordine di qualche metro, a testimonianza di frane sottomarine risalenti al Giurassico. L'erosione inoltre ha prodotto morfologie molto sceniche: si ricorda per esempio "i giganti di roccia": successioni di cuspidi rocciose, resti di un antico oliostrota, situate sui pascoli del crinale occidentale.

Sono diffuse in tutta l'area anche grotte, caverne e forme carsiche superficiali e subsuperficiali.

La vegetazione predominante è costituita da un susseguirsi ed un alternarsi di praterie e boschi mesofili. La diversità inoltre è accentuata dalla presenza anche di lande alpine (a mirtilli, rododendri e altri piccoli arbusti), da pendii rocciosi con vegetazione casmofitica e comunità miste di ornello e carpino nero.

Tra le specie di maggiore interesse si ricorda la *Campanula sabatia* endemica della Liguria e di interesse prioritario sensi della direttiva habitat 92/43 CEE, la rara cistacea endemica *Helianthemum lunulatum* (proposta dalla Regione Liguria per l'inclusione nell'All. II come specie prioritaria) e altri endemismi quali *Senecio peersoonii*, *Silene campanula*, *Micromeria marginata*, *Calicotome spinosa ssp. ligustica*, *Campanula macrorrhiza*... Altre specie vegetali rare e di elevato valore fitogeografico sono la, *Dryas octopetala* (tipica rosacea delle brughiere artiche), le diverse orchidee e il botton d'oro (*Trollius europaeus*).

Tra la fauna si citano alcuni invertebrati endemici come *Cicindela maroccana* e *pseudomaroccana*, (Coleotteri), proposti per l'inserimento nell'All. 2 della direttiva 43/92. Inoltre è da segnalare la presenza di *Tetrao tetrix* (gallo forcello), al limite sud-occidentale del suo areale, e altre specie di uccelli protette da norme comunitarie quali *Circaetus gallicus*, *Corvus corax*, *Pyrrocorax graculus*, *Aquila chrysaetos*.

Il sito, che coincide anche con l'area a tutela provinciale 03-AS-6A, è quindi un ricchissimo ambiente con flora e fauna rara orofila (estremo limite di distribuzione di fauna alpina, tra cui marmotta e camoscio), nidificazione del gallo forcello, territorio di caccia dell'aquila reale, e habitat di interesse comunitario.

La vulnerabilità maggiore si riscontra nelle fitopatie a causa di *Matsucoccus feytaudi* e nel rischio di incendi. Per il sito che ha fama internazionale si consiglia., oltre al monitoraggio e censimento delle specie di maggior interesse e vulnerabili, la promozione di iniziative di valorizzazione e di sviluppo ecoturistico.

Le pressioni generate sul SIC e sull'A.P.P. dal processo insediativo (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).

Da piano sono previste azioni di rafforzamento delle relazioni extra provinciali e extra locali (relazioni con Piemonte e Alpi Liguri) . Il potenziamento della viabilità già esistente quindi non comporterebbe un grosso impatto negativo al SIC in questione. Le strade che collegano la Liguria al Piemonte e che sussistono nella zona sono due:

- 1- la SP14 che collega il comune di Nasino al comune di Alto: è l'elemento che separa il SIC IT 1323920 dal SIC IT 1324618 e quindi situata a margine della zona proposta come sito di interesse. Per questo motivo i lavori su di essa non inciderebbero negativamente sul sito anche se si propone di non eseguire le attività di rafforzamento in periodi delicati per la fauna come quello riproduttivo: infatti inevitabilmente qualsiasi lavoro di ampliamento o messa in sicurezza dei versanti e conseguente smaltimento di materiali comporteranno sicuramente una fonte di stress e inquinamento acustico per gli animali che occupano habitat vicini alla sede dei lavori .
- 2- la SP582 che si trova anch'essa a lato del SIC e quindi un suo potenziamento non interferirebbe con lo stato del sito.

Anche un eventuale potenziamento delle strade che collegano queste due Strade Provinciali ai paesi presenti nel sito non causerebbero grossi impatti in quanto si tratterebbe sempre di strutture già presenti.

PI3b - Riqualificazione del tratto costiero SIC "FONDALI DI LOANO – ALBENGA" (IT 1324973)	*
<p>Lo stato del SIC (Descrizione quali-quantitativa e localizzativa degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche per le quali i siti sono stati designati).</p> <p>L'area ha una superficie di 355 ha ed è caratterizzato da una delle più estese praterie di <i>Posidonia oceanica</i></p> <p>Il subsito principale è quello che si estende dalla foce del Centa a Loano per una lunghezza di circa 8 km: lo stato di conservazione della prateria è buono su tutto l'arco tranne nei pressi del limite Nord che coincide con la barriera artificiale di Loano. Qui si trovano gli altri due subsiti che presentano una prateria molto frammentaria e degradata.</p> <p>Tra le di maggiore interesse si ricordano il bivalve <i>Pinna nobilis</i> e i pesci <i>Hippocampus hippocampus</i>, <i>Nerophis maculatus</i>, <i>Symphodus cinerus</i>, <i>S. rostratus</i>, <i>Labrus viridis</i>, <i>Sciaena umbra</i>.</p> <p>Il porto di Loano è fonte di vulnerabilità per il sito ma anche altri interventi antropici come ripascimenti, scarichi fognari e pesca a strascico sono fattori di rischio per l'habitat di prateria di <i>Posidonia</i>.</p> <p>Le pressioni generate sul SIC (Elementi descrittivi del progetto ed analisi degli impatti diretti ed indiretti che il progetto produce).</p> <p>Da piano sono previsti, nel comune di Borghetto Santo Spirito, lavori di recupero della sede della ex Strada Aurelia trasformandola in pista ciclabile con passeggiata pedonale. I fondali antistanti però presentano una prateria di <i>Posidonia</i> in perfetta salute quindi qualsiasi azione di modifica e riqualifica non dovranno assolutamente creare scompensi che possano turbare l'equilibrio delicato della prateria: sono quindi da evitare lo smaltimento, anche accidentale, in mare di polveri e materiali di risulta dei lavori.</p>	

In sintesi

Nonostante le indicazioni di piano interagiscano con un gran numero di Siti di Interesse Comunitario e di Aree Provinciali Protette, per la maggior parte dei casi sarà possibile attuarle senza danni irreversibili agli equilibri ambientali, purché siano seguiti alcuni accorgimenti durante la fase di esecuzione delle opere. Cosa importante, tali opere non dovrebbero rappresentare una sensibile fonte di degrado ambientale durante la fase di esercizio. Il caso del porto di Noli – un progetto è stato respinto in fase di VIA – è un caso quindi particolare; la sua localizzazione dovrà essere riconsiderata. La nuova Carreggiata Autostradale Voltri Albissola può costituire fonte di squilibrio ambientale, oltre ad essere essa stessa a rischio a causa dei frequenti incendi che caratterizzano questa area boschiva; il suo tracciato e le modalità di percorso dovranno essere attentamente studiate.

6 - Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Tutte le azioni dell'uomo hanno in sé una capacità destabilizzante sugli equilibri ambientali del territorio. Le parti di territorio in rapida trasformazione, come quelle fortemente antropizzate, non possiedono un equilibrio né originario né possono raggiungerlo, cambiando continuamente le condizioni locali. La previsione delle forme di impatto sul territorio è fortemente legato al concetto di sviluppo sostenibile, quindi all'impiego ragionato delle risorse che proprio dal territorio hanno origine. Non si tratta quindi di tutelare il territorio soltanto nella sua accezione paesaggistica (estetica, storica, culturale), ma anche nella sua costituzione sostanziale.

Azioni con un certo impatto ambientale sul territorio possono derivare da esigenze di trasformazione di varia natura. Le azioni di sviluppo devono comunque nascere anche da una ponderata considerazione degli impatti ambientali conseguenti.

E' quindi necessario effettuare opportune scelte tecniche per eliminare, se possibile, i potenziali impatti, o comunque prevedere le possibili forme di riduzione o mitigazione degli effetti negativi. Tali forme di compensazione possono agire direttamente sulle azioni previste o prevedere delle contro-azioni atte a riequilibrare gli elementi compromessi.

Le indicazioni contenute nei Progetti Integrati del PTC sono state analizzate nei capitoli da 6.1 a 6.5 al fine di individuare le possibili valenze negative relativamente a forme di impatto sull'ambiente. A tal fine le suddette indicazioni sono state verificate grazie alle tavole di analisi della sostenibilità, come si è già detto nell'introduzione, suddivise per tematiche: Assetto Ambientale, Assetto Idrogeologico, Assetto Paesistico. L'insistenza delle azioni previste dalle indicazioni di piano su aree soggette a vincoli – come ad esempio i SIC – è stata individuata nel capitolo 3 e le relazioni di incidenza sono contenute nel capitolo 5. A questi capitoli si fa riferimento per tutte le indicazioni presumibilmente interagenti con tali zone di alta qualità ambientale.

Le valutazioni sono riferite ai seguenti temi ambientali:

RISORSE (materiali e energia)

ARIA

ACQUA

RIFIUTI

PARCHI – AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ

SUOLO

AMBIENTE MARINO-COSTIERO

PAESAGGIO (naturale, antropico extraurbano e urbano)

RUMORE

RISCHIO SISMICO

INQUINAMENTO INDUSTRIALE (RIR, bonifiche)

Poiché molte delle azioni previste sono, in questo stadio, non chiaramente individuate nella localizzazione territoriale – se non di massima - e nelle caratteristiche realizzative, per queste ci si limita a fare riferimento a delle indicazioni di sostenibilità generali – sorta di linee guida – relative alle scelte da effettuare durante la progettazione, per adottare le migliori soluzioni tecnologiche disponibili per la riduzione dei fattori di pressione. In fase attuativa dovrà essere effettuata una valutazione ambientale più approfondita, riferita al progetto, che dimostri l'accoglimento di tali linee guida.

Le linee guida elaborate, riportate in allegato dopo il capitolo 6.5, sono:

- Allegato 1: Turismo Sostenibile
- Allegato 2: Edilizia sostenibile
- Allegato 3: Spazi aperti
- Allegato 4: Infrastrutture viarie

Organizzazione delle tabelle

Nel campo 1 viene riportata l'indicazione di piano con il relativo livello di efficacia; nel campo 2 sono riportati i prevedibili effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione dell'indicazione di piano (sono considerati i temi ambientali su cui l'attuazione della specifica indicazione ha effetto); nel

campo 3 sono riportate alcune raccomandazioni finalizzate alla riduzione o alla mitigazione (tramite azioni collaterali) degli effetti negativi sull'ambiente.

Molti dei suggerimenti posti nella terza colonna sono legati direttamente alle soluzioni progettuali che verranno predisposte in fase di attuazione, per cui spesso non sono dipendenti da scelte dell'ente Provincia, che dovrà però adoperarsi per promuovere approcci progettuali che prevedano soluzioni tecniche sostenibili, ad esempio attraverso la diffusione degli esiti della presente VAS anche in forme di redazione diverse (ad es. schede di indicazioni suddivise per ente attuatore). In generale tali suggerimenti devono essere considerati ad efficacia (a) e i soggetti attuatori dovranno quindi argomentare la rispondenza dei progetti a tali indicazioni, o eventualmente l'uso di soluzioni di mitigazione diverse. Le indicazioni di sostenibilità principali hanno in gran parte efficacia di tipo (b) e sono riportate anche sulle carte di analisi degli assetti Ambientale, Idrogeologico, e Paesistico.

Alcune indicazioni ricorrono nei diversi Progetti Integrati perché ugualmente pertinenti. Pertanto le relative indicazioni di sostenibilità possono ritrovarsi ripetute, essendo i diversi sottocapitoli (6.1, 6.2 ecc.) riferiti a diversi progetti integrati.

6.1 Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Progetto Integrato P11

Le indicazioni fanno riferimento a proposte incluse anche in altri progetti integrati del presente PTC - in particolare in relazione al potenziamento delle infrastrutture per la mobilità - si faccia quindi riferimento alle tavole di analisi di sostenibilità (assetto ambientale, assetto insediativo, assetto idrogeologico) delle altre tavole.

Nella terza colonna i testi in corsivo corrispondono a indicazioni di sostenibilità recepite dal Piano e acquisite come indicazioni proprie del P11.

Le altre misure hanno tutte valore di efficacia (a).

P.I.1 Progetto integrato per la connessione logistica della Val Bormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e per la riorganizzazione del comparto energetico.		
Indicazioni dei Progetti Integrati.	Effetti significativi relativi ai Progetti Integrati legati ad aspetti relativi all'ambiente (Temi ambientali, fattori e componenti interessati).	Misure previste per impedire, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni dei P.I. (in fase di attuazione).
<p>Rafforzamento delle relazioni extra regionali :</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazioni con Francia, Mediterraneo Occidentale e isole. Traghetti e autostrade del Mare; - relazioni con Genova, Alessandria e Milano potenziamento del corridoio Nord tirrenico; - relazioni con Piemonte e Regione logistica del Nord-Ovest, potenziamento collegamenti direttrice per Torino, raddoppio linea ferroviaria; - relazioni con media Padana e regione logistica del Nord-Ovest, potenziamento dei collegamenti direttrice per Acqui – Alessandria – Milano, adeguamento della linea ferroviaria e studio di fattibilità per la bretella autostradale Carcare – Predosa. 	<p>Il potenziamento della rete ferroviaria costituisce un passo avanti rispetto al trasporto su gomma in quanto caratterizzato da minore impatto, in particolare in relazione all'emissione localizzata dovuta all'impiego dei motori a scoppio con carburante di origine petrolifera.</p> <p>Il rafforzamento delle relazioni attraverso l'uso di tratti ferroviari va incontro a obiettivi primari di sostenibilità della mobilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • efficienza nell'impiego delle risorse; • efficienza nell'impiego di superficie territoriale; • sicurezza. <p>Si ritiene quindi condivisibile il raggiungimento dell'obiettivo di piano attraverso il mezzo ferroviario.</p> <p>Per quanto riguarda indicazioni e suggerimenti per la riduzione delle pressioni dovute alla realizzazione di tali tratti, e di quelli stardali, si vedano anche i punti successivi.</p>	-

<p>Connessioni infrastrutturali (Cengio - Roccavignale; Savona - Vado).</p>	<p>Possibili impatti dovuti alle operazioni di cantiere e al passaggio dei veicoli con motore a scoppio.</p>	<p>Il territorio interessato, pur non presentando, presumibilmente, aree con vincolo ambientale lungo i possibili tracciati delle infrastrutture di collegamento (ancora da definire) è comunque caratterizzato da elementi naturalistici di pregio, di entroterra (nel primo caso) o marini (nel secondo caso); pertanto la definizione delle connessioni dovrà essere attuata attraverso l'adozione di accorgimenti tali da limitare il più possibile gli impatti dovuti principalmente alle operazioni di cantiere. Si veda comunque, in questa fase, l'allegato 4 al presente capitolo "Infrastrutture viarie".</p>
<p>Ferrovia: adeguamento e potenziamento della linea Savona – S. Giuseppe di Cairo – Acqui – Alessandria (a).</p>	<p>Gli interventi di adeguamento di tratti ferroviari già esistenti comportano un impatto limitato al consumo delle risorse necessarie per realizzare le opere e ai disagi causati dal funzionamento del cantiere durante la realizzazione. Un leggero impatto può anche derivare da un aumento del traffico qualora le opere siano finalizzate ad ampliare la portata del tracciato.</p>	<p>L'adeguamento e il potenziamento ferroviario nell'ottica del rafforzamento delle relazioni con il Piemonte interseca in zona Cadibona sia l'APP 17-LE-Ca che il SIC IT1322326 Foresta Cadibona.</p> <p>Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5.</p>
<p>Ferrovia: raddoppio della linea per Torino nel tratto S. Giuseppe di Cairo – Ceva (a).</p>	<p>Indicazione atta a ridurre il trasporto su gomma (riduzione dell'inquinamento locale e dei disagi generali dovuti al passaggio di mezzi pesanti). Poiché l'azione prevista si situa in sede già utilizzata allo stesso scopo i possibili impatti saranno dovuti principalmente alle operazioni di cantiere.</p>	
<p>Bretella autostradale Carcare – Pedrosa. (a) Studio di fattibilità. Prosecuzione dello studio di fattibilità della bretella</p>	<p>Per quanto riguarda la Bretella Carcare Predosa è già stato realizzato uno studio di fattibilità. Tale opera è da assoggettarsi a</p>	<p>Essendo il progetto già stato realizzato, si rimanda alla valutazione tramite VIA. Si fa comunque notare che</p>

<p>autostradale Carcare-Predosa verso la riviera di ponente (b).</p>	<p>VIA.</p>	<p>secondo il tracciato ipotizzato la strada potrebbe interessare una sorgente località Marabotto e alcune sorgenti e grotte a Rocchetta di Cairo; pertanto in sede attuativa dovrà essere verificato che le opere non danneggino l'attività di tali sorgenti e l'integrità delle grotte.</p>
<p>Interventi sulla viabilità provinciale (Carcare – Cairo) (b).</p>	<p>Gli interventi di adeguamento di strade già esistenti comportano un impatto limitato al consumo delle risorse necessarie per realizzare le opere e ai disagi causati dal funzionamento del cantiere durante la realizzazione. Un leggero impatto può anche derivare da un aumento del traffico qualora le opere siano finalizzate ad ampliare la portata del tracciato stradale. Esiste la possibilità di una leggera interazione con il Parco Fluviale delle Bormide</p>	<p>Si veda, in questa fase, l'allegato 4 al presente capitolo "Infrastrutture viarie".</p>
<p>Nuova Aurelia: - Tratto 1 (da levante verso Albissola): - riutilizzo della vecchia carreggiata a mare come nuova Aurelia (a); - nuova carreggiata autostrada A10 SV-GE Voltri – Albissola. (a); - Tratto 2 (Albissola – Zinola): - realizzazione Aurelia Bis Albissola – Casello Autostradale di Zinola (a). Tratto 3 (Zinola – Bergeggi): - completamento in corso del raccordo casello autostradale di Zinola-Bergeggi (raccordo Autostradale per il porto di Vado Ligure) (a). - Tratto 4 -Bergeggi – Finale Ligure (a).</p>	<p>Relativamente alla nuova Aurelia i tracciati indicati non sono da considerarsi definitivi. Sarà importante quindi effettuare una valutazione ambientale per i singoli tratti in fase attuativa. Per le indicazioni relative ai singoli tratti, secondo i tracciati sinora ipotizzati, si veda quanto riportato nelle schede relative agli altri Progetti Integrati di questo capitolo.</p>	<p>Si vedano le indicazioni relative nel PI2 (capitolo 6.2 della presente VAS).</p>

<p>PIATTAFORMA LOGISTICA – PORTO DI SAVONA – VADO</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conferma delle previsioni del Piano Regolatore Portuale secondo le Intese Autorità portuale – Enti Locali . (a) ▪ Completamento dei raccordi portuali alla rete infrastrutturale – connessione porto di Savona / Casello autostradale di Legino. (b) 	<p>Le previsioni del Piano Regolatore Portuale possono essere fonte di forte sviluppo economico. Vengono attuate in larga massima su aree già antropizzate.</p> <p>La realizzazione del raccordo porto di Savona-casello autostradale di Legino deve tenere conto dei possibili impatti derivanti dalle emissioni dei mezzi, il cui flusso è prevedibile aumenti, e delle emissioni acustiche. D'altronde tale nuovo collegamento ridurrà l'attuale impatto sulla viabilità urbana.</p>	<p>Le indicazioni del Piano Regolatore Portuale sono già state soggette a valutazione da parte del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio ed il piano è stato approvato sotto condizione di realizzazione di approfondimenti relativi alla definizione del Terminal Multipurpose, al raccordo ferroviario, alle fasi di realizzazione. Sono state date specifiche anche per la realizzazione del porticciolo della Margonara e il centro Talassoterapico. Si rimanda quindi a tali osservazioni essendo l'indicazione di piano un rimando a uno strumento programmatico – il PRG portuale – già approvato e in fase di definizione.</p> <p>Si vedano, in questa fase, le indicazioni generali di sostenibilità contenute negli allegati al presente capitolo: “Infrastrutture viarie”.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riduzione dell'incidenza del traffico pesante sulla città e incremento della percentuale di trasporto su rotaia rispetto al trasporto su gomma. (a) ▪ Integrazione città porto: <ul style="list-style-type: none"> - nuove funzioni commerciali turistiche e crocieristiche, recupero delle aree portuali dismesse nel porto di Savona e riuso del Priamar; - consolidamento delle attività cantieristiche; - configurazione del comparto urbano costituito dal centro storico di Savona, dal Priamar e dal Porto Antico come nuovo centro della Città di Savona; - nuove funzioni turistico ricettive, traghetti e autostrade del mare a Vado; 	<p>La riduzione del traffico pesante a favore dei trasporti su rotaia è un orientamento condivisibile in quanto è teso a ridurre i carichi ambientali localizzati ed ha anche una maggiore efficienza a livello globale.</p> <p>Le altre indicazioni insistenti su aree già antropizzate non comportano particolari impatti aggiuntivi.</p> <p>La realizzazione dei porticcioli (previste nel Piano della Costa) possono comportare impatti notevoli e sono assoggettate a procedura di VIA.</p> <p>La riduzione dell'incidenza ambientale del ciclo del carbone è un'azione volta principalmente a ridurre le emissioni di polveri di carbone nell'aria, quindi</p>	<p>Si vedano, in questa fase, le indicazioni generali di sostenibilità contenute negli allegati al presente capitolo: “Turismo sostenibile”, “Edilizia sostenibile”, “Spazi aperti”, “Infrastrutture viarie”.</p> <p>Il PTC della Costa è stato da tempo approvato; l'indicazione del PTC è quindi un rimando. Si ritiene comunque che la realizzazione di tutti i porticcioli previsti potrebbe portare a difficoltà nella previsione delle dinamiche di erosione (tra le varie forme di impatto possibili), in funzione dell'impossibilità di valutare uno stato di fatto e di progetto che potrebbe continuare mutare in relazione al progredire delle fasi di progettazione,</p>

<p>- realizzazione del porto pescherecci e del porto turistico a Vado. (a)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrazione e compatibilità delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale con i processi di riqualificazione urbana e recupero del fronte mare delle città di Savona e Vado. (b) ▪ Razionalizzazione dello sbarco di prodotti energetici /carbone e oli combustibili) nel porto di vado e riduzione di fattori di rischio di incidente rilevante, redazione di un apposito piano di sicurezza. (b) ▪ Creazione di un centro per la formazione e la ricerca nei campi della logistica e dei sistemi di trasporto innovativi. (a) ▪ Raccordo del nuovo porto turistico della Margonara alla rete infrastrutturale (Nuova Aurelia), continuità di fruizione del fronte mare, collegamenti con le città di Savona e le albissole, passeggiata e piste ciclabili. (b) ▪ Ridefinizione del limite delle opere portuali, nuove funzioni turistico – ricettive e servizi a Bergeggi. (a) ▪ Razionalizzazione e mitigazione dell'incidenza ambientale del ciclo del carbone attraverso la concentrazione dello sbarco nel porto di Savona “Alti fondali” e copertura dei parchi carbone Italiana Coke di S.Giuseppe e delle funivie – Approvvigionamento della centrale termoelettrica Tirreno Power dal porto di Vado con scaricatore in continuo del carbone e copertura del parco. 	<p>condivisibile.</p>	<p>approvazione e realizzazione – in tempi non definiti – delle strutture previste.</p>
<p>- Areale di Cairo Montenotte - Aree produttive e nuove funzioni logistiche (a).</p>	<p>Indicazione contenuta anche nel Progetto Integrato PI4. Impatti dipendenti dal tipo di attività inserite. La funzione logistica (trasporto, immagazzinamento, spostamento di merci da</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità “Edilizia sostenibile”, “Spazi aperti”, “Infrastrutture Viarie” negli allegati 2, 3 e 4 di questo capitolo.</p>

	<p>container, ecc.) è un'attività caratterizzata da un impatto proveniente principalmente dalla frequenza del passaggio di mezzi pesanti con motore a scoppio, con conseguenti emissioni e inquinamento acustico.</p>	<p>La localizzazione dovrà tenere conto della presenza di aree appartenenti al Parco Fluviale delle Bormide, alla presenza del SIC Tenuta Duassolo e l'area provinciale protetta 34-Bm-Ou, che non dovranno essere interessate dall'intervento.</p> <p>Le aree da occupare dovranno essere aree preferibilmente di bassa qualità ambientale, possibilmente aree già occupate e sottoutilizzate. Dovrà essere motivata quindi la scelta delle aree.</p>
<p><u>Aree produttive con preminente funzione logistica sulla direttrice per Torino</u> (Cengio)</p> <p>Distripark in stretta connessione logistica sulla direttrice per Torino:</p> <ul style="list-style-type: none"> - manipolazione e trasformazione di merci che arrivano via container e trasferimento di prodotti lavorati ai mercati finali; - sviluppo di nuove imprese competitive; - eventuali interventi di bonifica ambientale delle aree; - infrastrutture informatiche e telematiche; - servizi comuni (mense, centri direzionali, ecc.). ▪ Bonifica aree ex Acna e nuovo collegamento al casello autostradale di Millesimo (a). 	<p>Impatti dipendenti dal tipo di attività inserite. La funzione logistica (trasporto, immagazzinamento, spostamento di merci da container, ecc.) è un'attività caratterizzata da un impatto proveniente principalmente dalla frequenza del passaggio di mezzi pesanti con motore a scoppio, con conseguenti emissioni e inquinamento acustico.</p> <p>La zona scelta è un'area ex industriale per cui di qualità ambientale bassissima. Per i collegamenti viari relativi si vedano le altre indicazioni.</p> <p>Si rimanda comunque alla fase attuativa per una valutazione dipendente da eventuali altre attività che si intende inserire.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti", "Infrastrutture Viarie" negli allegati 2, 3 e 4 di questo capitolo.</p>

6.2 Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Progetto Integrato PI2

Nella terza colonna i testi in corsivo corrispondono a indicazioni di sostenibilità recepite dal Piano e acquisite come indicazioni proprie del PI2.

Le altre misure hanno tutte valore di efficacia (a).

PI2 – Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado Ligure, le Albissole e Bergeggi. Mobilità e infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualficazione del litorale e del fronte mare nel savonese.		
Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese.		
Indicazioni dei Progetti Integrati.	Effetti significativi relativi ai Progetti Integrati legati ad spetti relativi all'ambiente (Temi ambientali, fattori e componenti interessati).	Misure previste per impedire, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni dei P.I. (in fase di attuazione).
Il sistema Integrato della mobilità e della logistica.		
Realizzazione di uno studio sulla mobilità che descriva i livelli di prestazione e le criticità attuali (congestione, incidentalità e inquinamento), individui gli scenari e le priorità di intervento sul sistema infrastrutturale in relazione alla sicurezza, alla salvaguardia urbanistico-ambientale, alla saturazione delle infrastrutture, all'indotto economico delle nuove opere. (b) Trasporto pubblico locale (tpl) tra Savona e le Albissole, esteso all'abitato di Luceto-Carpineto (Albisola Superiore), a levante (Varazze) e a ponente (Bergeggi). (b) Valorizzazione della rete viaria longitudinale intermedia (viabilità di media e bassa cornice). (a)	Azione di tipo progettuale. I possibili impatti saranno dovuti alle opere individuate durante l'attuazione.	Lo studio in oggetto dovrà tenere conto delle implicazioni ambientali legate al tema della mobilità, per quanto possibile, in relazione agli obiettivi da raggiungere: <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto di merci su ferrovia; - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); - ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato.
NUOVA AURELIA Continuità della Nuova Aurelia lungo l'arco costiero savonese secondo le indicazioni riferite ai rispettivi tratti. Tratto 1 (da levante verso Albissola):	La continuità della Nuova Aurelia permette la fruizione della rete costiera senza che questa debba costituire anche mezzo principale degli spostamenti a lunga	La nuova carreggiata autostradale Voltri-Albisola attraversa il SIC "Beigua – Monte Dente- Gargassa-Pavaglione" (IT 1331402). Si veda la Relazione sintetica di Incidenza nel capitolo 5, considerando che più approfondita valutazione andrà fatta

<p>- adeguamento in sede attuale Aurelia o riutilizzo della vecchia carreggiata a mare dell'autostrada A10 SV-GE come nuova Aurelia. (a).</p> <p>- nuova carreggiata autostrada A10 SV-GE Voltri – Albissola, con tracciato da definire evitando interferenze con il tessuto urbano. (a)</p> <p>Tratto 2 (Albissola – Zinola):</p> <p>- realizzazione Aurelia Bis Albissola – Casello Autostradale di Zinola. (a)</p> <p>Tratto 3 (Zinola – Bergeggi):</p> <p>- completamento in corso del raccordo casello autostradale di Zinola-Bergeggi (raccordo Autostradale per il porto di Vado Ligure). (a)</p> <p>Tratto 4 (Bergeggi – Finale Ligure)</p> <p>- Bergeggi – Finale Ligure. (a)</p>	<p>percorrenza, riducendo quindi la pressione su quest'ultima (minore concentrazione di inquinanti nell'aria, minore congestione del traffico e possibilità di utilizzo di mezzi alternativi su tracciati interconnessi).</p> <p>Tutti i tratti attraversano zone a suscettibilità al dissesto alta.</p> <p>Il tratto2 passa in vicinanza del geosito Meandro del rio Molinero. Tale tratto è già stato definito e sottoposto a procedura di VIA.</p>	<p>comunque in sede di progetto.</p> <p>Il completamento del raccordo autostradale Zinola-Bergeggi interessa marginalmente nelle vicinanze di Zinola l'APP 16-VA-So e il SIR di Rio Solcasso. Anche per questo si veda la valutazione sintetica di incidenza al capitolo 5.</p> <p>Si veda anche l'allegato 4 al presente capitolo "Infrastrutture viarie".</p> <p>Il tratto 4 nel passaggio, a Bergeggi, nell'area che va da Punta della Grotta a Punta del Maiolo, potrebbe interessare diverse grotte. Si dovrà quindi fare una accurata indagine affinché le opere per la realizzazione del tratto stradale non danneggino tali grotte né interrompano l'eventuale flusso delle acque attraverso queste.</p> <p>Diventano comunque indicazioni di piano:</p> <p>Tratto 1 – 2</p> <p><i>In relazione all'attraversamento del torrente Arrestra nel SIC "Beigua – M. Dente – Gargassa Paviglione" e del torrente Sansobbia, all'interno dell'Area Protetta Provinciale, le pile dei viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree di fondovalle e comunque dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</i></p> <p><i>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A. incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree Protette Provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</i></p> <p>Tratto 1</p> <p><i>L'indicazione per la realizzazione di una nuova carreggiata autostradale della A10 Savona-Genova è accompagnata dalla raccomandazione di evitare interferenze con il tessuto urbano dei centri abitati costieri. Il tracciato, per la conformazione morfologica del territorio attraversato, comporta necessariamente la realizzazione di lunghi tratti in galleria, privi quindi di impatto sull'assetto paesistico, e di brevi viadotti generalmente a monte</i></p>
--	---	--

		<p>dei centri abitati.</p> <p>Tratto 2 Le problematiche paesistico ambientali relative a questo tratto sono state affrontate nello Studio di Impatto Ambientale all'interno del progetto definitivo per l'Aurelia bis</p>
La riqualificazione urbana ed ambientale – Waterfront		
Previsione di nuove aree attrezzate per i camper. (a)	L'azione è dovuta al fenomeno del turismo su tempi brevi di permanenza, piuttosto sviluppato in questa zona, che si manifesta con una forte presenza, piuttosto evidente, di camper, in particolare durante i week-end da primavera a metà autunno. L'azione è volta a ridurre l'impatto dovuto alla permanenza non coordinata e attualmente condotta in aree non attrezzate.	Si veda l'allegato 3 "Spazi aperti".
Promozione degli interventi di riqualificazione urbana e recupero del fronte mare, innovazione del sistema turistico costiero, valorizzazione dei tratti di costa per la fruizione attiva. (a)	Le azioni indicate sono soggette a diversa modalità di sviluppo. Una approfondita valutazione andrà quindi effettuata sulle proposte dei PUC in recepimento delle presenti indicazioni.	Poiché anche le attività di riqualificazione sono fonte di impatto, per l'attuazione delle azioni previste si faccia comunque almeno riferimento alle indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Turismo sostenibile" allegate alla presente VAS.
ALTRE INDICAZIONI		
Rafforzamento delle relazioni extra provinciali (a): - relazioni con Genova – Alessandria - Milano; - relazioni con Ponente Ligure – Francia; - relazioni con Acqui – Alessandria – media Padana; - relazioni con Piemonte e Torino.	Azione-obiettivo esplicitata più chiaramente nelle indicazioni che seguono.	
Rafforzamento delle relazioni extra locali (a). - relazioni costa – entroterra – Alta Valbormida; - relazioni con Valbormida e Montenotte; - relazioni con	Azione-obiettivo esplicitata più chiaramente nelle indicazioni che seguono.	Il Parco del Beigua presenta un gran numero di sorgenti d'acqua, per cui ogni azione che verrà ipotizzata in sede attuativa dovrà essere verificata affinché non vengano arrecati danni a tali importanti elementi ambientali.

<p>Sassellese; - relazioni costa – entroterra – Parco del Beigua; - relazioni con Finalese.</p>		
<p>Conessioni infrastrutturali. (b)</p>	<p>Azione-obiettivo esplicitata più chiaramente nelle indicazioni che seguono.</p>	
<p>Realizzazione parcheggi di interscambio ferrovia – TPL e automobile – TPL. (a). - punti cartografati: Legino, Savona (verso levante e verso ponente), Albissola.</p>	<p>La realizzazione di parcheggi di interscambio permette di fruire proficuamente del sistema di mobilità, con una presumibile riduzione degli impatti dovuti alle emissioni dovuti all'impiego di mezzi con motore a scoppio.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali “Spazi aperti” allegato 3 al presente capitolo.</p>
<p>TPL collegamento con la Valbormida. (a) - da Savona verso Altare.</p>	<p>Si veda la prima riga di questa tabella.</p>	-
<p>TPL costiero – pista ciclabile (a) - da Albissola verso Varazze.</p>	<p>Indicazione atta a integrare il sistema della mobilità con tratti percorribili con mezzo non inquinante.</p>	<p>Per quanto concerne il TPL costiero – pista ciclabile, in località Bergeggi si attraversa il parco regionale IT1323202 (Isola Bergeggi - Punta Predani B), in località Albisola Superiore si passa in adiacenza all'APP 23-GI-Ba, e per un ampio tratto sia a Levante che a Ponente di Celle Ligure si costeggia l'APP 21-LE- Co. Si veda la valutazione sintetica di incidenza al capitolo 5. Si vedano anche le indicazioni generali “Spazi aperti” allegato 3 al presente capitolo</p>
<p>Realizzazione Minitram tra le Albissole e Vado Ligure. (a)</p>	<p>Azione atta a ridurre l'impatto dovuto alla mobilità con mezzi a motore a scoppio (riduzione dell'inquinamento locale, riduzione del traffico nelle ore di punta). Si rimanda comunque alla fase attuativa.</p>	<p>In riferimento al progetto “M2 Minitram”, si attraversa la APP (22- OA-Sa) in corrispondenza della foce del torrente Sansobbia, al confine fra il comune di Albissola Mare e quello di Albisola Superiore. Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5.</p>
<p>Ferrovia: adeguamento e potenziamento della linea Savona – S. Giuseppe di Cairo – Acqui – Alessandria. (a) Ferrovia: raddoppio della linea per Torino nel tratto S. Giuseppe di Cairo – Ceva. (a).</p>	<p>Indicazione atta a ridurre il trasporto su gomma (riduzione dell'inquinamento locale e dei disagi generali dovuti al passaggio di mezzi pesanti).</p>	<p>L'adeguamento e il potenziamento ferroviario nell'ottica del rafforzamento delle relazioni con il Piemonte interseca in zona Cadibona sia l'APP 17-LE-Ca che il SIC IT1322326 Foresta Cadibona. Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5.</p>

	<p>Poiché l'azione prevista si situa in sede già utilizzata allo stesso scopo i possibili impatti saranno dovuti principalmente alle operazioni di cantiere e, limitatamente, all'aumento del traffico.</p>	<p>Inoltre c'è il rischio, che dovrà essere attentamente valutato in sede attuativa, di interessare la sorgente presente a nord-est delle località Franciosa.</p>
<p>Interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità provinciale. (b) - da Albissola verso Stella e Sassello.</p>	<p>La strada, esistente, passa vicino ai geositi Meandro del rio Riobasco e sella di Stella S. Giovanni senza interessarli. I possibili impatti saranno dovuti principalmente alle azioni di cantiere.</p>	<p>Si veda in questa fase l'allegato 4 "Infrastrutture viarie".</p>
<p>Interventi di ripascimento e difesa dei litorali. (a) - da Celle verso levante.</p>	<p>Il ripascimento degli arenili è un'attività necessaria alla ricostituzione di uno degli elementi caratterizzanti il paesaggio costiero, fondamentale inoltre per l'economia locale in cui il turismo ha grande rilevanza.</p> <p>Il processo di erosione d'altronde è un processo naturale, accelerato e alterato dalle azioni antropiche sulle aree costiere.</p> <p>Il processo di ripascimento è da realizzarsi con grande attenzione al fine di non modificare le caratteristiche paesaggistiche, ambientali, biologiche, del tratto in cui si va ad intervenire. L'attività di ripascimento è infatti suscettibile di forti impatti se non condotta correttamente (granulometria e colore degli inerti, presenza di sostanze organiche, presenza di forme biotiche, ecc.). Per i ripascimenti strutturali si veda il Piano di Ripascimento del Litorale; per i rinascimenti stagionali si rimanda alla</p>	<p>In merito al ripascimento si richiama quanto indicato nel sito della Regione Liguria:</p> <p>"La l.r. n.13/1999 indica nei comuni gli enti competenti a approvare gli interventi stagionali di ripascimento, cioè quelli volti esclusivamente a ripristinare i profili di spiaggia precedenti a eventuali eventi di erosione e che prevedono l'apporto di sabbia in quantità inferiore ai 10 metri cubi per metro lineare di spiaggia. La stessa legge affida alla Regione la definizione dei criteri generali, dei requisiti qualitativi e delle modalità operative da osservare nella progettazione e nella realizzazione degli interventi. si tratta della procedura amministrativa che deve essere seguita per il rilascio delle autorizzazioni agli interventi."</p> <p>Sullo stesso sito è possibile scaricare le delibere e i regolamenti da seguire per procedere alla richiesta di ripascimento.</p>

	normativa regionale.	
<p>AREALE SAVONA – BERGEGGI</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Recupero e riqualificazione del fronte urbano (waterfront), parco urbano costiero, nuove funzioni turistiche e servizi, spazi pubblici (passeggiata a mare e pista ciclabile), accessi al mare, fruizione del litorale e della spiaggia, connessioni con il sistema del verde e delle Aree Protette Provinciali, recupero e valorizzazione dei manufatti emergenti, valori di immagine e qualità urbana dei nuovi interventi. (a) ▪ Completamento dei raccordi portuali alla rete infrastrutturale – connessione porto di Savona / Casello autostradale di Legino. (b) ▪ Organizzazione del sistema degli impianti sportivi alla scala sovracomunale tra i comuni di Vado, Savona e Quiliano. Sviluppo del polo universitario di Legino. Sviluppo dei traghetti – autostrade del mare a Vado ed integrazione con la città. Nuove funzioni turistico ricettive, recupero e riconversione di aree industriali per nuove funzioni produttive, commerciali e servizi. (a) ▪ Recupero e riconversione produttiva con nuovi servizi dell'area ex Agip Petroli a Valleggia. (a) 	<p>Gli interventi previsti sono suscettibili di grande variabilità realizzativa. Si faccia particolare attenzione agli interventi sulla fascia costiera data la presenza dei Fondali Noli-Bergeggi (SIC IT1323271) e il SIC IT 1323202 Isola di Bergeggi-Punta Predani che possono essere indirettamente interessati.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali “Turismo sostenibile”, “Edilizia sostenibile”, “Spazi aperti” (allegati 1,2 e 3 al presente capitolo).</p> <p>Sono indicazioni di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Incompatibilità di nuove attività a rischio industriale rilevante che possono aumentare le attuali condizioni di rischio. (c)</i> ▪ <i>Riduzione del rischio di incidente rilevante:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>regolamentazione specifica negli S.U.G. e predisposizione del R.I.R.;</i> - <i>rilocazione degli impianti a rischio di incidente rilevante;</i> - <i>redazione di un apposito piano di sicurezza per il comparto portuale energetico di Vado. (b)</i>

<p>AREALE DI SAVONA-ALBISSOLA MARINA</p> <p>Riqualificazione del fronte mare tra Savona e le Albissolle, nuovi accessi al mare e fruizione degli arenili. Realizzazione degli interventi previsti dal PRUSST, sviluppo di nuove funzioni turistiche, commerciali e ricettive, recupero di nuovi spazi alla città, collegamento con il trasporto pubblico locale del nuovo centro urbano del porto antico. Riqualificazione e connotazione urbana della strada litoranea (Lungomare Matteotti), creazione di pista ciclabile e nuova passeggiata quale elemento di organizzazione e cerniera degli interventi di recupero urbano. (a)</p>	<p>Gli interventi previsti sono suscettibili di grande variabilità realizzativa, con forme di impatto tipiche delle opere edilizie.</p> <p>Le altre indicazioni-obiettivo sono in parte specificate nel PI5.</p> <p>Le opere del PRUSST a cui si fa riferimento sono in parte già in corso di realizzazione.</p> <p>Tutte le opere relative a queste indicazioni vengono attuate in territorio urbano quindi già fortemente antropizzato.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Turismo sostenibile", "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti", "Infrastrutture viarie", allegate al presente capitolo.</p>
<p>AREALE ALBISSOLE - VARAZZE</p> <p>Riqualificazione dei percorsi, pista ciclabile, parcheggi di interscambio con il TPL, accessi al mare, tutela delle risorse naturalistiche e dell'ambiente marino e costiero, funzioni ricreative e turistiche, attività sportive all'aria aperta. Recupero delle colonie con nuove funzioni prevalentemente turistico - ricettive e di servizi anche mediante il potenziamento degli impianti sportivi di Celle Ligure Infrastrutture minori per attività nautiche e balneazione (punti nautici attrezzati, Reef). Realizzazione degli interventi di consolidamento e manutenzione dell'ex sede ferroviaria e delle gallerie come percorso naturalistico e passeggiata lungo la costa. (a)</p>	<p>Gli interventi previsti sono suscettibili di grande variabilità realizzativa. Si faccia particolare attenzione agli interventi sulla fascia costiera data la presenza dei SIC IT1322470 Fondali Varazze-Albisola A, B,C</p>	<p>Gli interventi di riqualificazione delle aree costiere possono interessare indirettamente i SIC IT1322470 Fondali Varazze-Albisola A, B,C e SIC IT1323271 Fondali Noli-Bergeggi oltre che il SIC IT 1323202 Isola di Bergeggi-Punta Predani. Si veda la valutazione sintetica di incidenza al capitolo 5.</p> <p>Si vedano le indicazioni generali "Turismo sostenibile", "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti" (allegati 1,2 e 3 al presente capitolo).</p>
	<p>ALTRE INDICAZIONI DI SOSTENIBILITA'CONTENUTE NEL PT</p>	
	<p><i>Per la realizzazione dei nuovi impianti eolici si richiama il rispetto dei criteri formulati in D.G.R: 966/02 relativo all'idoneità dei siti anche con riferimento specifico alle aree protette Provinciali. (b)</i></p>	
	<p><i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di</i></p>	

	<i>energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore relativi all'idoneità dei siti (DGR n.966 del 05.09.2002) (a) nonché la specifica considerazione delle Aree protette Provinciali.</i>
	<i>Attivazione delle procedure di certificazione ambientale UNI EN ISO 14001 (a)</i>
	<i>Riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera, metanizzazione della centrale termoelettrica di Vado Ligure, incremento del trasporto merci su rotaia, predisposizione da parte dei comuni dei piani urbani del traffico e dei parcheggi. (b)</i>
	<i>Verifica della compatibilità ambientale per i nuovi porti turistici e per le strutture nautiche minori (a)</i>
	<i>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici con particolare attenzione all'effetto del cuneo salino (a)</i>
	<i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili, secondo le indicazioni del piano di bacino. (b)</i>
	<i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dai Piani di Bacino con i progetti di riqualificazione urbana e riorganizzazione infrastrutturale. (b)</i>
	<i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualificazione urbana ed ambientale della città costiera e del fronte mare (b)</i>
	<i>per la nuova Classificazione sismica Adeguamento e/o integrazione degli strumenti urbanistici generali in relazione alle normative e disposizioni regionali vigenti (b)</i>

6.3a Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione
(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)
Progetto Integrato PI3a

Nella terza colonna i testi in corsivo corrispondono a indicazioni di sostenibilità recepite dal Piano e acquisite come indicazioni proprie del PI3a.

Le altre misure hanno tutte valore di efficacia (a).

PI3 a – Progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e l'integrazione con l'entroterra. Città turistica del finalese. Alassio e Baia del Sole. La riorganizzazione insediativa della piana di Albenga. Le infrastrutture per la mobilità e i trasporti.		
Indicazioni dei Progetti Integrati.	Effetti significativi relativi ai Progetti Integrati legati ad aspetti relativi all'ambiente (Temi ambientali, fattori e componenti interessati).	Misure previste per impedire, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni dei P.I. (in fase di attuazione).
Il sistema integrato della mobilità.		
Realizzazione di uno studio sulla mobilità che descriva i livelli di prestazione e le criticità attuali (congestione, incidentalità e inquinamento), individui gli scenari e le priorità di intervento sul sistema infrastrutturale in relazione alla sicurezza, alla salvaguardia urbanistico-ambientale, alla saturazione delle infrastrutture, all'indotto economico delle nuove opere (b).	Azione di tipo progettuale. I possibili impatti saranno dovuti alle opere individuate durante l'attuazione.	Lo studio in oggetto dovrà tenere conto delle implicazioni ambientali legate al tema della mobilità, per quanto possibile, in relazione agli obiettivi da raggiungere: <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto di merci su ferrovia; - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato.
Riorganizzazione dell'assetto insediativo dei centri abitati costieri in forma di città lineare e policentrica attraverso l'organizzazione del sistema infrastrutturale per la mobilità e il trasporto pubblico, del sistema dei servizi, del sistema del verde pubblico, dei manufatti emergenti e delle passeggiate. (a)	Indicazione-obiettivo attuabile con grande variabilità di interventi. Si rimanda alla fase attuativa. Si vedano comunque alcune indicazioni più specifiche ivi formulate.	
Riorganizzazione e potenziamento della rete viaria mediante la realizzazione della Nuova Aurelia costiera ed il	Per le note relative alla Nuova Aurelia si vedano le indicazioni successive. La realizzazione della	Diventa indicazione di piano: <i>Contenimento dell'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria e per la</i>

<p>miglioramento delle connessioni tra la costa e l'entroterra. (a)</p>	<p>Nuova Aurelia sembra giustamente volta all'alleggerimento dei carichi sull'Aurelia che diventerebbe così strada di distribuzione interna invece che di attraversamento, funzione che verrà assorbita dalla Nuova Aurelia. Conseguenza dovrebbe essere una minore concentrazione locale di emissioni inquinanti e una riduzione del livello di rumore nei centri abitati.</p>	<p><i>Nuova Aurelia in relazione alla necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica ed ambientale del territorio costiero e l'integrità dei centri abitati. I relativi progetti dovranno contemplare il minore consumo di territorio e la previsione di tratti funzionali in tunnel per l'attraversamento dei centri urbani costieri. (b)</i></p>
<p>Spostamento a monte e riuso della sede ferroviaria. Nuovo sistema di trasporto pubblico con funzione turistica, pista ciclabile, percorsi pedonali, accessi al mare. Uso alternativo del sedime ferroviario per viabilità e/o TPL, pista ciclabile. Continuità del sistema del trasporto pubblico lungo la costa. Nuove funzioni turistiche di eccellenza e di rango internazionale negli edifici e nelle aree ferroviarie dismesse. (b)</p>	<p>Tali azioni sono volte ad organizzare meglio la fruizione turistica, ma anche da parte dei residenti, della fascia costiera. Sono attuabili con una grande variabilità di interventi per i quali si rimanda alla fase attuativa.</p>	<p>Lo studio in oggetto dovrà tenere conto delle implicazioni ambientali legate al tema della mobilità, per quanto possibile, in relazione agli obiettivi da raggiungere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto di merci su ferrovia; - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); <p>ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato.</p> <p>Si vedano comunque le indicazioni generali di sostenibilità allegate al presente capitolo: "Turismo sostenibile", "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti".</p>
<p>La riqualificazione urbana e ambientale - Waterfront</p>		
<p>Indicazioni di sostenibilità del PTC. Vedi 3° colonna.</p>	<p>Indicazione-obiettivo volta a migliorare le condizioni ambientali e paesaggistiche del territorio. Può essere attuata con diverse modalità che a loro volta potrebbero comportare piccoli impatti che andranno valutati in sede attuativa.</p> <p>Il ripascimento degli arenili è un'attività necessaria alla ricostituzione di uno degli elementi caratterizzanti il paesaggio costiero, fondamentale inoltre per l'economia locale in cui il</p>	<p><i>Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, storico-culturali e paesistiche. (a)</i> <i>Difesa dall'erosione marina e ripascimento dei litorali. Salvaguardia e promozione delle risorse dell'ambiente marino costiero. (a)</i> <i>Tutela e valorizzazione dei tratti di costa di interesse paesistico, naturalistico e ambientale. (a)</i></p> <p>Interventi di ripascimento e difesa dei litorali. Finale, Borgio, Pietra Ligure, Loano, Borghetto S. Spirito.</p>

	<p>turismo ha grande rilevanza. Il processo di erosione d'altronde è un processo naturale, accelerato e alterato dalle azioni antropiche sulle aree costiere.</p> <p>Il processo di ripascimento è da realizzarsi con grande attenzione al fine di non modificare le caratteristiche paesaggistiche, ambientali, biologiche, del tratto in cui si va ad intervenire. L'attività di ripascimento è infatti suscettibile di forti impatti se non condotta correttamente (granulometria e colore degli inerti, presenza di sostanze organiche, presenza di forme biotiche, ecc.). Per i ripascimenti strutturali si veda il Piano di Ripascimento del Litorale; per i rinascimenti stagionali si rimanda alla normativa regionale.</p>	<p>In merito al ripascimento si richiama quanto indicato nel sito della Regione Liguria: "La L.R. n. 13/99 indica nei comuni gli enti competenti a approvare gli interventi stagionali di ripascimento, cioè quelli volti esclusivamente a ripristinare i profili di spiaggia precedenti a eventuali eventi di erosione e che prevedono l'apporto di sabbia in quantità inferiore ai 10 metri cubi per metro lineare di spiaggia. La stessa legge affida alla Regione la definizione dei criteri generali, dei requisiti qualitativi e delle modalità operative da osservare nella progettazione e nella realizzazione degli interventi. si tratta della procedura amministrativa che deve essere seguita per il rilascio delle autorizzazioni agli interventi."</p> <p>Sullo stesso sito è possibile scaricare le delibere e i regolamenti da seguire per procedere alla richiesta di ripascimento.</p>
Sviluppo dell'offerta turistica attraverso l'ampliamento e la differenziazione dell'offerta ricettiva. (a)	Trattasi di azione-obiettivo sviluppabile con grande variabilità.	Si vedano le indicazioni generali "Turismo sostenibile" "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti" allegate al presente capitolo.
Recupero delle colonie, degli ex alberghi e degli edifici collettivi per fruizione turistico-ricettiva o di interesse collettivo. (b)	Trattasi di azione-obiettivo sviluppabile con grande variabilità.	Si vedano le indicazioni generali "Turismo sostenibile" "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti" allegate al presente capitolo.
Previsione, negli interventi di trasformazione, riqualificazione e completamento del tessuto urbano, di nuove funzioni per ricettività turistica e servizi. (a)	Trattasi di azione-obiettivo sviluppabile con grande variabilità di interventi.	Si vedano le indicazioni generali "Turismo sostenibile" "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti" allegate al presente capitolo.
Previsione di nuove aree attrezzate per i camper. (a)	L'azione è dovuta al fenomeno del turismo su tempi brevi di permanenza, piuttosto sviluppato in questa zona, che si manifesta con una "invasione" piuttosto evidente di camper durante i	Si veda l'allegato 3 "Spazi aperti".

	week-end da primavera a metà autunno. L'azione è volta a ridurre l'impatto dovuto alla permanenza non coordinata e attualmente condotta in aree non attrezzate.	
Riorganizzazione delle sedi degli istituti superiori del distretto scolastico di Finale Ligure. (a)	Azione con impatto dovuto unicamente ad eventuali opere di riqualificazione edilizia.	Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti" allegate al presente capitolo.
Attuazione delle previsioni del PTC della Costa relativamente ai porti turistici. (a)	Le opere portuali sono potenzialmente fortemente impattanti e sono soggette a procedure di VIA. E' assolutamente da escludere la loro localizzazione in diretta prossimità di aree di tutela ambientale (fondali).	Si rimanda al PTC della Costa e alle specifiche procedure di VIA. Il PTC della Costa è stato da tempo approvato; l'indicazione del PTC è quindi un rimando. Si ritiene comunque che la realizzazione di tutti i porticcioli previsti potrebbe portare a difficoltà nella previsione delle dinamiche di erosione (tra le varie forme di impatto possibili), in funzione dell'impossibilità di valutare uno stato di fatto e di progetto che potrebbe continuare mutare in relazione al progredire delle fasi di progettazione, approvazione e realizzazione – in tempi non definiti – delle strutture previste. Il porto turistico Noli-Spotorno previsto dal Piano della Costa interessa il SIC IT1323271 Fondali Noli-Bergeggi. Un progetto è stato già respinto tramite VIA. Si suggerisce di riconsiderare la localizzazione.
Fruizione attiva della costa, infrastrutture minori per attività sportive e balneazione (punti nautici attrezzati ed approdi, Reef). (a)	Attività che non comportano, se distribuite e costituenti semplice integrazione delle strutture balneari, particolari impatti.	Gli impatti possibili sono quelli tipici delle opere edili; si vedano pertanto le indicazioni generali di sostenibilità nell'allegato 2 "Edilizia sostenibile".
Protezione dell'ambiente e della natura, delle emergenze storiche del territorio interno per la valorizzazione e la fruizione ricreativa e turistica. (a)	Tale indicazioni può essere attuata sia con azioni organizzative sia con opere edili a seconda dei casi. Si rimanda alla fase attuativa.	Si vedano comunque le indicazioni generali negli allegati 1,2 e 3 : "Turismo sostenibile", "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti" .
Adesione all'avvio delle procedure per la realizzazione		

del Parco Regionale del Finalese. (a)		
Indicazioni di sostenibilità del PTC. Vedi 3° colonna.	Tale indicazione di piano è volta a ridurre i carichi ambientali.	<i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore (DGR n.966 del 05.09.2002) nonché la specifica considerazione delle Aree Protette Provinciali. (a)</i>
Indicazioni di sostenibilità del PTC. Vedi 3° colonna.	Tale indicazione di piano è volta a ridurre i carichi ambientali (richiama comunque un obbligo preesistente).	<i>Obbligo da parte dei Comuni di dotare i centri abitati costieri di idonei impianti di depurazione degli scarichi idrici e adeguamento dei sistemi di fognatura, ai sensi del Piano d'Ambito ex art.11 c.3. legge 36/1994. (b)</i>
Rafforzamento delle relazioni extra provinciali (a): - Relazioni con Valbormida e Piemonte. -	Indicazione-obiettivo Azioni non chiaramente individuate.	Si rimanda alla fase attuativa.
Rafforzamento delle relazioni extra locali (a): - Relazioni con Valbormida e Altavia. -	Indicazione-obiettivo Azioni non chiaramente individuate.	Si rimanda alla fase attuativa.
Connessioni infrastrutturali. (b) - Finale, Final Borgo; - Pietra Ligure: Cava Rocca delle Fene, Autostrada, Nuova Aurelia; - Borghetto S. Spirito: nuova stazione. -	Trattasi di adeguamento di viabilità esistente.	Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" e "Infrastrutture viarie" allegate al presente capitolo.
Realizzazione parcheggi di interscambio ferrovia – TPL e automobile – TPL. (a) - Spotorno; - Pietra Ligure; - Borghetto S. Spirito.	La realizzazione di parcheggi di interscambio permette di fruire proficuamente del sistema di mobilità, con una presumibile riduzione degli impatti dovuti alle emissioni dovuti all'impiego di mezzi con motore a scoppio.	Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" allegato 3 al presente capitolo.
TPL e pista ciclabile. (a) da Finale verso ponente.	Indicazione atta a integrare il sistema della mobilità con tratti percorribili con mezzo non inquinante. La	Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" e "infrastrutture viarie" allegate al presente capitolo.

	<p>realizzazione di piste ciclabili, se organizzata in una rete viabilistica integrata, oltre che permettere la fruizione attiva di zone di vincolo ambientale le cui motivazioni di tutela possono diventare così condivise, può ridurre i carichi ambientali dovuti alle emissioni dei mezzi privati. Tale indicazione può essere attuato con un impatto, dovuto all'impiego di risorse, molto basso.</p>	
<p>Interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità provinciale. (b) - Gorra – Melogno.</p>	<p>Sfiora e leggermente interseca aree a suscettibilità al dissesto alta Interseca il SIC "Monte Carmo. Monte Settepani" IT 1323112.</p>	<p>Si veda la relazione di incidenza a cap. 5 per il SIC "Monte Carmo. Monte Settepani" IT 1323112.</p>
<p>Nuova Aurelia: Tratto 4 Bergeggi – Finale Ligure (a). Tratto 5 Finale - Borghetto S.S. (a).</p>	<p>La Nuova Aurelia interseca le aree carsiche SV13, SV31, SV29, SV28. Il tracciato definitivo dovrà tenere conto, per andamento planimetrico e altimetrico, della forte presenza di geositi oltre che di grotte e sorgenti presenti. Sono presenti inoltre diverse aree a suscettibilità al dissesto alta e aree inondabili di cui si dovrà tenere conto.</p>	<p>- I tratti della Nuova Aurelia interessano diverse aree incluse nel Piano delle Aree Protette Provinciali, il tratto 5 interseca la APP "Monte Grosso" (12-LO-Gr). - Il tratto 5 della Nuova Aurelia, il TPL costiero interseca il SIC IT1323201 Finalese-Capo Noli; Si vedano le relazioni sintetiche di incidenza al capitolo 5.</p> <p>Il tratto 4, nel passaggio nella zona terminale dell'abitato di Noli, a sud, potrebbe interessare una sorgente, pertanto in sede attuativa si effettuino accurate indagini. Il tratto 4 nel passaggio, a Bergeggi, nell'area che va da Punta della Grotta a Punta del Maiolo, potrebbe interessare diverse grotte. Si dovrà quindi fare una accurata indagine affinché le opere per la realizzazione del tratto stradale non danneggino tali grotte né interrompano l'eventuale flusso delle acque attraverso queste.</p> <p>Il tratto 5 nel passaggio attraverso l'area carsica SV28 rischia di interessare una grotta; dovrà essere fatta un'accurata indagine affinché</p>

		<p>le opere per la realizzazione del tratto stradale non la danneggino né interrompano l'eventuale flusso delle acque attraverso questa.</p> <p>Per quanto riguarda le aree carsiche si consideri: ARTICOLO 5 LR 14/90 (Tutela delle principali aree carsiche)</p> <p>1. Nell' approvazione di piani e programmi che possano interessare le aree carsiche comprese nell' elenco di cui all' articolo 4 in particolare con riguardo alle previsioni urbanistiche ed alla localizzazione di cave la Regione verifica la compatibilità delle relative previsioni con le caratteristiche dell' area e adotta sentita la Commissione tecnico - scientifica regionale per l' ambiente naturale integrata ai sensi dell' articolo 8 gli accorgimenti necessari a garantire l' integrità del complesso idrogeologico interessato ivi incluso per le aree di maggior rilevanza il divieto di realizzare interventi che alterino l' assetto idrogeo - morfologico.</p> <p>Diventano indicazioni di piano: NUOVA AURELIA Tratto 4 <i>In corrispondenza del SIC "Capo Noli" e nell'Area Protetta Provinciale "Finalese", gli interventi dovranno essere sottoposti a relazione di incidenza ambientale, con l'obiettivo della tutela degli habitat presenti nell'area.</i></p> <p>Tratto 4-5 <i>In relazione all'attraversamento dei torrenti Pora, Bottasano, Maremola, Varatella ed all'interno della Aree Protette Provinciali, le pile dei viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree di fondovalle e comunque</i></p>
--	--	---

		<p>dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</p> <p>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A. le incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree protette provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</p>
<p>COMPARTO DI BERGEGGI Nuova Aurelia e recupero dell'ex S.S. Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale, accessi al mare, trasporto pubblico-turistico. (b)</p>	<p>Tali indicazioni sono riportate anche nel PI2. Gli interventi previsti sono suscettibili di grande variabilità realizzativa. Si faccia particolare attenzione agli interventi sulla fascia costiera data la presenza dei Fondali Noli-Bergeggi (SIC IT1323271) e il SIC IT 1323202 Isola di Bergeggi-Punta Predani che possono essere indirettamente interessati.</p>	<p>Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5: SIC Fondali Noli-Bergeggi (SIC IT1323271) e il SIC IT 1323202 Isola di Bergeggi-Punta Predani. Si vedano inoltre le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>
<p>COMPARTO DA CAPO-NOLI A PUNTA CRENA Nuova Aurelia e recupero dell'ex S.S. Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale, accessi al mare, trasporto pubblico-turistico. (a).</p>	<p>Le opere in oggetto intersecano il SIC IT1323201 Finalese-Capo Noli.</p>	<p>Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5 per il SIC IT1323201 Finalese-Capo Noli.</p>
<p>COMPARTO VARIGOTTI Recupero dell'ex sede ferroviaria, riqualificazione e ricucitura del tessuto urbano, nuove funzioni, percorsi pedonali, verde pubblico attrezzato e parcheggi. (a)</p>	<p>Azioni a medio impatto atte a ridurre le emissioni ambientali dovute ai mezzi privati a motore a scoppio.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>
<p>AREALE FINALE LIGURE, CAPRAZOPPA Nuova Aurelia e recupero dell'ex S.S. Aurelia come percorso panoramico, trasporto pubblico costiero, pista ciclabile, passeggiata pedonale, accessi al mare, trasporto pubblico-turistico. (a) Rafforzamento del ruolo produttivo e della prospettiva</p>	<p>Il recupero della ex SS Aurelia, TPL costiero e riqualificazione costiera, il rafforzamento Piaggio Aeronautica con possibile rilocalizzazione (per le opere di rimozione) possono incidere indirettamente sul SIC Fondali Finale Ligure (IT 1324172).</p>	<p>Si veda la relazione sintetica di incidenza per il SIC Fondali Finale Ligure (IT 1324172)</p>

<p>industriale della Piaggio aeronautica. Progetto di rilocalizzazione e sviluppo nelle aree dell'aeroporto di Villanova d'Albenga. Riutilizzo aree con funzioni turistico ricettive, servizi di interesse sovracomunale e residenziali in quanto finalizzato all'attuazione del progetto di rilocalizzazione nelle aree indicate. L'indicazione di piano assumerà l'efficacia di direttiva (b) per il PUC di Finale Ligure e Villanova d'Albenga a seguito della stipula di apposito Accordo di Programma tra l'Azienda e gli Enti Pubblici interessati che definisca le condizioni per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso.</p>		
<p>COMPARTO BORGIO VEREZZI – PIETRA LIGURE Passeggiata pedonale, pista ciclabile trasporto pubblico costiero. Inversione sede aurelia con ex rilevato ferroviario. Eliminazione della barriera fisica costituita dal rilevato ferroviario e ricucitura del rapporto tra centro abitato e mare. (a)</p>	<p>Azioni a medio impatto, atte però anche a ridurre le emissioni ambientali dovute ai mezzi privati a motore a scoppio migliorando l'efficienza del sistema della mobilità.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>
<p>COMPARTO PIETRA LIGURE Mantenimento delle attività cantieristiche con rifunzionalizzazione e riqualificazione delle aree, recupero del fronte mare e connessioni con il centro abitato. (a) Parco archeologico del monte Trabbuchetto e collegamento pedonale al centro storico, sistemazione ambientale delle ex cave, nuove funzioni residenziali e servizi. (a)</p>	<p>Azioni a medio impatto volte anche a sviluppare una fruizione attiva di aree di buona valenza ambientale.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>
<p>COMPARTO BORGHETTO S. SPIRITO Nuova stazione, connessione viaria con il nuovo svincolo autostradale, parcheggio di interscambio e linea costiera di trasporto pubblico. (a)</p>	<p>Azioni a medio impatto, atte però anche a ridurre le emissioni ambientali dovute ai mezzi privati a motore a scoppio migliorando l'efficienza del sistema della mobilità. Non vengono toccate aree a tutela ambientale.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>

<p>COMPARTO BORGHETTO S. SPIRITO (mare) Passeggiata pedonale, pista ciclabile, trasporto pubblico locale con funzioni turistiche. (a).</p>	<p>Azioni a basso impatto atte anche a ridurre le emissioni ambientali dovute ai mezzi privati a motore a scoppio.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Edilizia sostenibile", e "Spazi Aperti", "Infrastrutture viarie", negli allegati 2,3 e 4 del presente capitolo.</p>
ALTRE INDICAZIONI DI SOSTENIBILITA'		
	<p><i>Verifica della compatibilità ambientale per i nuovi porti turistici e per le strutture nautiche minori. (a)</i></p> <p><i>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dei copri idrici con particolare attenzione all'effetto del cuneo salin. (a)</i></p> <p><i>Verifica della sostenibilità insediativa e ambientale degli interventi previsti nelle ex cave Ghigliazza a Finale Ligure. (b)</i></p> <p><i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili, secondo le indicazioni del Piano di Bacino. (b)</i></p> <p><i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dai Piani di Bacino con i progetti di riqualificazione urbana e riorganizzazione infrastrutturale. (b)</i></p> <p><i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualificazione urbana ed ambientale della città costiera e del fronte mare. (b)</i></p> <p><i>vigenti in relazione alla classificazione sismica: Adeguamento e/o integrazione degli strumenti urbanistici generali in relazione alle normative e disposizioni regionali. (b)</i></p>	

6.3b Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione.
(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)
Progetto Integrato PI3b

Nella terza colonna i testi in corsivo corrispondono a indicazioni di sostenibilità recepite dal Piano e acquisite come indicazioni proprie del PI3b.

Le altre misure hanno tutte valore di efficacia (a).

PI3 b – Progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e l'integrazione con l'entroterra. Città turistica del finalese. Alassio e Baie del Sole. La riorganizzazione insediativa della piana di Albenga. Le infrastrutture per la mobilità e i trasporti.		
Indicazioni dei Progetti Integrati.	Effetti significativi relativi ai Progetti Integrati legati ad spetti relativi all'ambiente (Temi ambientali, fattori e componenti interessati).	Misure previste per impedire, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni dei P.I. (in fase di attuazione).
Il sistema integrato della mobilità.		
Realizzazione di uno studio sulla mobilità che descriva i livelli di prestazione e le criticità attuali (congestione, incidentalità e inquinamento), individui gli scenari e le priorità di intervento sul sistema infrastrutturale in relazione alla sicurezza, alla salvaguardia urbanistico-ambientale, alla saturazione delle infrastrutture, all'indotto economico delle nuove opere (b).	Azione di tipo progettuale. I possibili impatti saranno dovuti alle opere individuate durante l'attuazione.	Lo studio in oggetto dovrà tenere conto delle implicazioni ambientali legate al tema della mobilità, per quanto possibile, in relazione agli obiettivi da raggiungere: <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto di merci su ferrovia; - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato.
Sviluppo dell'Aeroporto Interregionale di Villanova d'Albenga per le relazioni nazionali e internazionali e per l'accessibilità turistica dell'Albenganese e delle province di Savona e Imperia. (a).	L'indicazione di piano è volta a potenziare la struttura economica della piana di Albenga. L'aeroporto è già esistente ed operativo per cui un suo eventuale sviluppo non comporterebbe un impatto eccessivo; si avrà ovviamente un consumo di risorse per la realizzazione di nuove strutture e un	Tali impatti sono difficilmente mitigabili vista l'estrema specializzazione del tipo di struttura. Possono essere considerate le indicazioni generali "Edilizia sostenibile" e

	<p>aumento di emissioni dovute ad un maggiore traffico aereo. L'aeroporto è però adiacente al SIC Torrente Arroscia-Centa (per i collegamenti si veda la relativa indicazione più avanti).</p>	<p>“Spazi aperti” in misura limitata. Non sembra d'altronde possibile concepire misure di sviluppo economico che non considerino l'opportunità di un migliore impiego dell'aeroporto.</p>
<p>Integrazione dell'aeroporto con nuove funzioni produttive a tecnologia avanzata complementari all'attività aeronautica e verifica su compatibilità delle nuove funzioni sotto il profilo ambientale con la limitrofa area Protetta Provinciale del Torrente Arroscia e del SIC “Arroscia – Centa”. (b)</p>	<p>Tale indicazioni può avere sviluppi molto variabili il cui impatto ambientale è, senza dati in merito, difficile da prevedere. Le considerazioni relative ai possibili impatti sul SIC Arroscia-Centa sono comunque analoghe a quelle poste nella relazione di incidenza per il tratto viario di collegamento stazione di Albenga – aeroporto di cui all'indicazione di piano più avanti riportata.</p>	<p>Si veda quanto detto nella relazione di incidenza per il SIC Arroscia-Centa, al capitolo 5. Si consideri inoltre che le aree produttive non dovranno comportare interruzioni al suddetto SIC.</p>
<p>Spostamento a monte della linea ferroviaria e realizzazione di un sistema di trasporto pubblico innovativo con funzioni turistiche e di un itinerario pedonale e ciclabile di alto valore paesistico – ambientale quale intervento “organizzatore” dell'assetto territoriale proposto dal PI3. (b).</p> <p>Uso alternativo del sedime ferroviario da dismettere per viabilità e/o TPL – pista ciclabile, continuità del sistema del trasporto pubblico lungo la costa. (b)</p>	<p>L'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria dovrà essere contenuta in relazione alla necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica ed ambientale del territorio costiero e l'integrità dei centri abitati. I relativi progetti dovranno contemplare il minore consumo di territorio e la previsione di tratti funzionali in tunnel per l'attraversamento dei centri urbani costieri. Si consideri che verranno attraversati SIC dei quali dovrà essere assicurata la continuità e per i quali dovrà essere realizzata la relazione di incidenza prima della presentazione del progetto e dell'assoggettamento a procedura di VIA.</p>	<p>Il sistema di trasporto pubblico a cui si fa riferimento dovrà integrare i percorsi pedonali e ciclabili (la cui realizzazione ha impatto quasi trascurabile) con sistema di trasporto tale da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); - ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato. <p>Diventa indicazione di piano: <i>Contenimento dell'incidenza territoriale delle opere per la nuova linea ferroviaria e per la Nuova Aurelia in relazione alla necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica ed ambientale del</i></p>

		<p><i>territorio costiero, il suolo agricolo della Piana di Albenga e l'integrità dei centri abitati.</i></p> <p><i>I relativi progetti dovranno contemplare il minore consumo di territorio e la previsione di tratti funzionali in tunnel per l'attraversamento dei centri urbani costieri. (b).</i></p>
<p>Integrazione tra le nuove stazioni previste con lo spostamento a monte della linea ferroviaria e gli assetti urbani mediante la creazione dei collegamenti infrastrutturali e di parcheggi di interscambio ferrovia – automobile – TPL. (b).</p> <p>Sistema di trasporto pubblico leggero (bus navetta) tra l'Aeroporto di Villanova d'Albenga, la nuova stazione ferroviaria a Bastia, il parcheggio di interscambio del casello autostradale di Alberga, la nuova area produttiva commerciale in sponda sinistra del Centa, il centro storico e la nuova fermata del TPL costiero. (b)</p>	<p>La realizzazione di parcheggi di interscambio permette di fruire proficuamente del sistema di mobilità, con una presumibile riduzione degli impatti dovuti alle emissioni dovuti all'impiego di mezzi con motore a scoppio.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" allegato 3 al presente capitolo.</p>
<p>Realizzazione di piste e itinerari ciclabili per la valorizzazione e la fruizione del territorio interno (a)</p>	<p>La realizzazione di piste ciclabili, se organizzata in una rete viabilistica integrata, oltre che permettere la fruizione attiva di zone di vincolo ambientale le cui motivazioni di tutela possono diventare così condivise, può ridurre i carichi ambientali dovuti alle emissioni dei mezzi privati. Tale indicazione può essere attuato con un impatto, dovuto all'impiego di risorse, molto basso.</p>	<p>Si suggerisce l'impiego di materiali naturali al fine ottenere una buona integrazione con i siti (colore, tipo di materiale ecc.) facendo attenzione alla rinnovabilità e alla riciclabilità delle risorse impiegate.</p>
<p>Nuova Aurelia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tratto 6 Borghetto S. Spirito – Albenga (a). ▪ Tratto 7 Aurelia bis Albenga – Alassio tratto esistente e tratto in fase di completamento (a). ▪ Tratto 8 Alassio – Andora (utilizzo del 	<p>La realizzazione della Nuova Aurelia può comportare diverse forme di impatto, in particolare durante le fasi di cantiere.</p>	<p>NUOVA AURELIA Tratto 6 <i>In relazione all'attraversamento del Parco Regionale del Rio Torsero e del Rio Carenda, in corrispondenza dell'Area Protetta Provinciale, le pile dei</i></p>

<p>tracciato FFSS da dismettere) . (a)</p>	<p><i>viadotti e le altre opere infrastrutturali dovranno essere realizzate con il minimo impatto ambientale sulle aree di fondovalle e comunque dovranno garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</i></p> <p><i>Il tracciato è complanare a quello dell'autostrada, con un'interferenza con l'Area Protetta del rio Torsero, classificata come ANI-CE, in regime di conservazione, nel PTCP.</i></p> <p>Si veda anche la relazione sintetica di incidenza al capitolo 5 della presente VAS.</p> <p>Il tratto 6 inoltre passando vicino a P.ggio Castellano potrebbe interessare una sorgente, pertanto si facciano, in sede attuativa, accurate indagini affinché ciò non avvenga.</p> <p><i>Gli interventi relativi alle grandi opere del sistema infrastrutturale dovranno considerare in sede di V.I.A. incidenze sulle connessioni ecologiche individuate nel Piano delle Aree Protette Provinciali così come assunte nella Descrizione Fondativa del PTC.</i></p> <p><i>Tratto 8</i> <i>Per la conformazione morfologica del territori attraversato, comporta necessariamente lunghi tratti in galleria privi quindi di impatto sull'assetto paesistico, e di brevi viadotti generalmente a monte dei centri abitati, Le</i></p>
--	---

		<p><i>connessioni con la viabilità esistente generalmente avvengono in corrispondenza della linea di costa, ricadendo in ambiti territoriali sensibili sotto il profilo ambientale. Pertanto si raccomanda l'attenzione alla qualità degli interventi, al loro corretto inserimento, evitando il più possibile sbancamenti e movimenti di terra con un'adeguata sistemazione delle opere finite.</i></p>
<p>Rafforzamento dei collegamenti verso il Piemonte, sulla direttrice Albenga – Garessio – Ceva e sulle direttrici della Valle Arroscia, mediante l'adeguamento ed il potenziamento della strada statale quale alternativa all'autostrada costiera, secondo le indicazioni dello Studio di fattibilità in relazione alle caratteristiche prestazionali e agli aspetti trasportistici, economici e di impatto ambientale. (a)</p> <p>Potenziamento delle relazioni tra costa e territorio interno, miglioramento della viabilità locale ed extra-locale e sulle direttrici interne anche mediante interventi di puntuale variante con by-pass dei centri abitati, con particolare riferimento al comune di Ortovero, sviluppo dei sentieri escursionistici e degli itinerari ciclabili. (a)</p> <p>Interventi di messa in sicurezza dei tratti viari pericolosi come da accordi interprovinciali per mobilità viaria e ferroviaria. (a)</p>	<p>Il rafforzamento di un tracciato viabilistico già esistente comporta impatti relativamente alle fasi di cantiere e un aumento locale delle concentrazioni di inquinanti; d'altra parte è utile a scaricare altri tracciati caratterizzati da alta concentrazione di traffico e di emissioni inquinanti conseguenti.</p>	<p>Non attraversando il tracciato aree con particolari problemi ambientali, gli impatti dovuti all'attuazione di tale indicazione possono essere equilibrati con normali accorgimenti operativi. Si vedano quindi le indicazioni generali allegate al presente capitolo "Spazi aperti" e "Infrastrutture viarie".</p>

La riqualificazione urbana ed ambientale – Waterfront		
Recupero delle aree dismesse centrali per funzioni ed usi urbani di rango sovracomunale, eliminazione della barriera costituita dal rilevato ferroviario e ricucitura dei tessuti esistenti con nuovi spazi per verde attrezzato e parcheggi. (a)	Impatti limitati a quelli tipici delle opere edili in area urbana.	Si vedano le indicazioni generali “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti” allegate al presente capitolo.
Regolazione quantitativa e qualitativa dei nuovi sistemi insediativi, riorganizzazione e potenziamento del sistema infrastrutturale a servizio degli stessi, definizione di parametri morfologici e tipologici per i nuovi insediamenti. (a)	Azione di tipo progettuale il cui impatto è dovuto alla sua applicazione in funzione delle modalità che verranno stabilite.	Nell’attuazione di tale indicazione può essere utile vedere le indicazioni generali di sostenibilità allegate al capitolo, in particolare “Edilizia sostenibile”.
Sviluppo dell’offerta turistica attraverso l’ampliamento e la differenziazione dell’offerta ricettiva. (a)	Trattasi di azione-obiettivo sviluppabile con grande variabilità.	Si vedano le indicazioni generali “Turismo sostenibile” “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti” allegate al presente capitolo.
Recupero delle colonie, delle caserme e degli edifici collettivi a fini turistico – ricettivi o di interesse collettivo. (b)	Trattasi di azione-obiettivo sviluppabile con grande variabilità.	Si vedano le indicazioni generali “Turismo sostenibile” “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti” allegate al presente capitolo.
Previsione di nuove aree attrezzate per i camper. (b)	L’azione è dovuta al fenomeno del turismo su tempi brevi di permanenza, piuttosto sviluppato in questa zona , che si manifesta con una “invasione” piuttosto evidente di camper durante i week-end da primavera a metà autunno. L’azione è volta a ridurre l’impatto dovuto alla permanenza non coordinata e attualmente condotta in aree non attrezzate.	Si veda l’allegato 3 “Spazi aperti”.
L’ambito territoriale dell’Albenganese ricompreso nel PI3 costituisce bacino di utenza per attrezzature per l’istruzione superiore ed universitaria, aree a verde ed impianti sportivi, attrezzature socio-sanitarie. Per il soddisfacimento della domanda di servizi si propone il coordinamento tra gli Enti Locali per l’individuazione dei fabbisogni all’interno del PI;	Azione con impatto dovuto unicamente ad eventuali opere di riqualificazione edilizia.	Si vedano le indicazioni generali “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti” allegate al presente capitolo.

<p>individuazione e localizzazione degli interventi da coordinare in fase di attuazione del PI. Costituiscono indicazioni di piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ riorganizzazione delle sedi degli istituti superiori e creazione di un polo scolastico ad Albenga, localizzazione del nuovo polo scolastico mediante apposita variante al vigente strumento urbanistico generale da adottarsi entro sei mesi dalla notifica del provvedimento di adozione del PTC; (c) ▪ nuovi impianti sportivi di rilevanza sovracomunale nei comuni di Albenga, Garlenda e Villanova d'Albenga. (a) 		
<p>Mantenimento delle attuali aree agricole intensive per le colture specializzate. (a)</p>	<p>Nessun impatto aggiuntivo.</p>	
<p>Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, storico-culturali e paesistiche, salvaguardia e promozione delle risorse dell'ambiente marino-costiero. (a)</p>	<p>Indicazione-obiettivo volta alla tutela ambientale e alla fruizione attiva. Impatti possibili limitati e dipendenti dalle azioni che verranno individuate.</p>	<p><i>Tutela e valorizzazione dei tratti di costa di interesse paesistico, naturalistico e ambientale. Realizzazione parco naturalistico alla foce del Centa. (a)</i></p>
<p>Percorribilità e accessibilità dei corsi d'acqua. (a)</p>	<p>Azione di fruizione ambientale, a bassissimo impatto.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti", negli allegati 2 e 3 di questo capitolo. Si consiglia inoltre di fare ricorso il più possibile, per le sistemazioni dei percorsi naturalistici, a materiali naturali morti o vivi (ingegneria naturalistica).</p>
<p>Indicazioni di sostenibilità del PTC. Vedi 3° colonna.</p>	<p>Il ripascimento degli arenili è un'attività necessaria alla ricostituzione di uno degli elementi caratterizzanti il paesaggio costiero,</p>	<p><i>Difesa dall'erosione marina e ripascimento dei litorali. (a)</i></p>

	<p>fondamentale inoltre per l'economia locale in cui il turismo ha grande rilevanza.</p> <p>Il processo di erosione d'altronde è un processo naturale, accelerato e alterato dalle azioni antropiche sulle aree costiere.</p> <p>Il processo di ripascimento è da realizzarsi con grande attenzione al fine di non modificare le caratteristiche paesaggistiche, ambientali, biologiche, del tratto in cui si va ad intervenire. L'attività di ripascimento è infatti suscettibile di forti impatti se non condotta correttamente (granulometria e colore degli inerti, presenza di sostanze organiche, presenza di forme biotiche, ecc.). Per i ripascimenti strutturali si veda il Piano di Ripascimento del Litorale; per i rinascimenti stagionali si rimanda alla normativa regionale.</p>	<p>In merito al ripascimento si richiama quanto indicato nel sito della Regione Liguria: "La l.r. n.13/1999 indica nei comuni gli enti competenti a approvare gli interventi stagionali di ripascimento, cioè quelli volti esclusivamente a ripristinare i profili di spiaggia precedenti a eventuali eventi di erosione e che prevedono l'apporto di sabbia in quantità inferiore ai 10 metri cubi per metro lineare di spiaggia. La stessa legge affida alla Regione la definizione dei criteri generali, dei requisiti qualitativi e delle modalità operative da osservare nella progettazione e nella realizzazione degli interventi. si tratta della procedura amministrativa che deve essere seguita per il rilascio delle autorizzazioni agli interventi." Sullo stesso sito è possibile scaricare le delibere e i regolamenti da seguire per procedere alla richiesta di ripascimento.</p>
<p>Rafforzamento delle relazioni extra provinciali (a):</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazioni con Ponente Ligure – Francia; - relazioni con Piemonte. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spostamento a monte della ferrovia: il tracciato ipotizzato non prevede l'attraversamento di aree a tutela ambientale; gli aspetti paesaggistici ed ambientali possono essere tutelati dall'attraversamento prevalente in tunnel. <p>strada provinciale Albenga-Zuccarello (adeguamento): impatti derivanti dalle operazioni di cantiere.</p>	<p>1) è necessario uno studio di fattibilità approfondito; tale opera è comunque soggetta a VIA;</p> <p>2) si veda l'allegato "infrastrutture viarie".</p>

<p>Rafforzamento delle relazioni extra locali (a):</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazioni con Piemonte e Alpi Liguri; - Relazioni costentroterra ingauno; - Relazioni con entrotterra imperiese e Alpi liguri; 	<p>I possibili tracciati di infrastrutture per il collegamento dell'area di progetto con Piemonte e Alpi Liguri intersecherebbero rispettivamente l'area SIC IT1323920 M.Galero (e l'area a tutela provinciale 03-AS-6A) e l'area SIC IT1324618 Castell'ermo-Peso Grande (e l'area a tutela provinciale 03-AS-CA).</p>	<p>Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5.</p>
<p>Realizzazione parcheggi di interscambio ferrovia – TPL e automobile – TPL (a):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Albenga e lungo collegamento Albenga – Aeroporto di Villanova). 	<p>La realizzazione di parcheggi di interscambio permette di fruire proficuamente del sistema di mobilità, con una presumibile riduzione degli impatti dovuti alle emissioni dovuti all'impiego di mezzi con motore a scoppio.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" allegato 3 al presente capitolo.</p>
<p>TPL pista ciclabile (a):</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungo costa. 	<p>La realizzazione di piste ciclabili, se organizzata in una rete viabilistica integrata, oltre che permettere la fruizione attiva di zone di vincolo ambientale le cui motivazioni di tutela possono diventare così condivise, può ridurre i carichi ambientali dovuti alle emissioni dei mezzi privati. Tale indicazione può essere attuato con un impatto, dovuto all'impiego di risorse, molto basso.</p>	<p>Si suggerisce l'impiego di materiali naturali al fine ottenere una buona integrazione con i siti (colore, tipo di materiale ecc.) facendo attenzione alla rinnovabilità e alla riciclabilità delle risorse impiegate. Si vedano le indicazioni generali "Spazi aperti" e "infrastrutture viarie" allegate al presente capitolo.</p>
<p>Interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità provinciale. (b)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Albenga-Zuccarello (direzione Piemonte). 	<p>Il rafforzamento di un tracciato viabilistico già esistente comporta impatti relativamente alle fasi di cantiere e un aumento locale delle concentrazioni di inquinanti; d'altra parte è utile a scaricare altri tracciati caratterizzati da alta concentrazione di traffico e di emissioni inquinanti conseguenti.</p>	<p>Non attraversando il tracciato aree con particolari problemi ambientali, gli impatti dovuti all'attuazione di tale indicazione possono essere equilibrati con normali accorgimenti operativi. Si vedano quindi le indicazioni generali allegate al presente capitolo "Spazi aperti" e "Infrastrutture viarie".</p>

<p>COMPARTO DELLA PIANA DI ALBENGA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidamento del “Distretto Agroindustriale e Commerciale” ad alta specializzazione della Piana di Albenga, mantenimento delle sue caratteristiche e della competitività in campo nazionale ed internazionale. Creazione di un “Parco Agro-Tecnologico” con funzioni di supporto alla produzione per gli aspetti: agrari, industriali – artigianali, economici, di mercato e di assetto urbanistico del territorio. (a) ▪ Salvaguardia del terreno coltivabile e affermazione della specializzazione produttiva delle aree agricole intensive della Piana di Albenga, uso razionale delle risorse idriche, in particolare nelle zone di agricoltura intensiva a contatto con i centri abitati costieri. (b) ▪ Individuazione di nuove aree attrezzate anche con infrastrutture telematiche per l’insediamento di attività e aziende che operano alla scala nazionale ed internazionale nel campo dell’innovazione, nei settori agricolo, industriale e del terziario avanzato, senza sottrarre risorse all’agricoltura della piana di Albenga. (a) ▪ Miglioramento della qualità del sistema insediativo della piana agricola e della qualità urbana dei centri abitati mediante il riordino delle funzioni residenziali, commerciali, produttive e dei servizi; 	<p>Le indicazioni rivolte alla salvaguardia e/o al potenziamento dell’attività agricola non prevedono azioni caratterizzate da forti impatti.</p> <p>La riqualificazione del tratto costiero può interessare indirettamente il SIC Fondali di Loano – Albenga” (IT 1324973).</p>	<p>Si veda le indicazioni generali negli allegati del presente capitolo “Edilizia sostenibile”, “Spazi aperti”, “Infrastrutture viarie”.</p> <p>Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5 per il SIC Fondali di Loano-Albenga.</p>
---	--	--

<p>riqualificazione degli spazi pubblici, contenimento delle nuove previsioni insediative all'interno delle aree urbanizzate. (a)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Studio di fattibilità per recupero aree ad uso agricolo sulla fascia pedemontana del promontorio del Picaro mediante sistemazione idrogeologica, creazione di terrazzamenti e regimentazione idraulica dei corsi d'acqua. (a) ▪ Riqualificazione della costa a ponente ala foce del Centa (a) ▪ Valorizzazione della città romana di Albenga, della zona archeologica e della via Julia Augusta. (a) 		
<p>COMPARTO DELLA ZONA COSTIERA DALLA GALLINARA A CAPO MELE E CORRISPONDENTE ENTROTERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrazione dell'offerta turistica costiera dei comuni di Andora, Laigueglia, Alassio con le strutture turistiche, sportive e di servizio dei Comuni interni di Villanova di Albenga, Garlenda, Ortovero, Vendone ed Arnasco, attuando un'attenta verifica di compatibilità sulle componenti naturalistiche ed ambientali presenti. (a) ▪ Realizzazione tra Alassio ed Andora, nell'ambito del progetto per il recupero della ferrovia da dismettere, della Nuova Aurelia in tunnel all'interno dell'attuale rilevato ferroviario, creazione di nuovi parcheggi, spazi pubblici e percorsi con verde attrezzato e ricucitura del tessuto urbano in superficie. (a) ▪ Linea di trasporto pubblico locale (TPL) e pista ciclabile con utilizzo 	<p>Valgono le considerazioni generali fatte sinora.</p>	<p>“Per la realizzazione dei nuovi impianti eolici si richiama il rispetto dei criteri formulati in D.G.R. 966/02 relativi all'idoneità dei siti, nonché la specifica considerazione della Aree Protette Provinciali”.</p>

<p>dell'attuale S.P.Aurelia. (b)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Raccordo tra la Nuova Aurelia con tracciato nel sedime ferroviario e l'Aurelia Bis, tratto Alassio e Villanova d'Albenga, con parcheggio di interscambio nell'area dell'attuale stazione, linea di trasporto pubblico locale (TPL) e pista ciclabile sull'attuale S.P.Aurelia. (b) ▪ Sviluppo, nei comuni dell'entroterra ingauno, degli impianti sportivi, delle strutture turistico ricettive e residenziali, dei servizi alla persona, attuando un'attenta verifica di compatibilità sulle componenti naturalistiche e ambientali presenti. (a) ▪ Nuovi interventi per la fruizione ricreativa e turistica del territorio più interno (Valli Lerrone, Aroscia, Pennavaire e Neva) ad integrazione dell'offerta turistica costiera, promozione delle risorse paesistiche ed ambientali, del sistema insediativo originario e della coltura dell'olivo, dei nuclei di matrice rurale, dei manufatti emergenti degli itinerari, salvaguardando le risorse paesistiche e ambientali presenti. (a) ▪ Realizzazione di un nuovo impianto eolico per la produzione di energia sul crinale tra la Valle merula e la valle Lerrone nel comune di Stellanello. (a) 		
	ALTRE INDICAZIONI DI SOSTENIBILITA'	
	<i>Verifica della compatibilità ambientale per i nuovi porti turistici e per le strutture nautiche minori (a)</i>	
	<i>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici con particolare attenzione all'effetto del cuneo salino (a)</i>	
	<i>Riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili: applicazione dello sfruttamento di energia solare negli edifici pubblici e nelle strutture ricettive turistiche e realizzazione di centrali ad</i>	

	<i>energia eolica previa la necessaria verifica di fattibilità secondo criteri e direttive di settore (DGR n.966 del 05.09.2002) (a)</i>
	<i>Obbligo da parte dei Comuni di dotare i centri abitati costieri di idonei impianti di depurazione degli scarichi idrici e adeguamento dei sistemi di fognatura, ai sensi del Piano d'Ambito ex art.11 c.3. legge 36/1994. (b)</i>
	<i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili secondo le indicazioni del piano di bacino. (b)</i>
	<i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualificazione urbana ed ambientale della città costiera e del fronte mare. (b)</i>
	<i>Adeguamento e/o integrazione degli strumenti urbanistici generali in relazione alle normative e disposizioni regionali vigenti sulla nuova classificazione sismica. (b)</i>
	<i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dai Piani di Bacino con i progetti di riqualificazione urbana, riorganizzazione infrastrutturale. (b)</i>

6.4 Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione.

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Progetto Integrato PI4

Nella terza colonna i testi in corsivo corrispondono a indicazioni di sostenibilità recepite dal Piano e acquisite come indicazioni proprie del PI2.

Le altre misure hanno tutte valore di efficacia (a).

P.I. 4 - Progetto Integrato per la costruzione della Città delle Bormide.		
Indicazioni dei Progetti Integrati.	Effetti significativi relativi ai Progetti Integrati legati ad aspetti relativi all'ambiente (Temi ambientali, fattori e componenti interessati).	Misure previste per impedire, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni dei P.I. (in fase di attuazione).
Il sistema Integrato della mobilità e della logistica.		
Realizzazione di uno studio sulla mobilità che descriva i livelli di prestazione e le criticità attuali (congestione, incidentalità e inquinamento), individui gli scenari e le priorità d'intervento sul sistema infrastrutturale in relazione alla sicurezza, alla salvaguardia urbanistico-ambientale, alla saturazione delle infrastrutture, all'indotto economico delle nuove opere. (b)	Azione di tipo progettuale.	Lo studio in oggetto dovrà tenere conto delle implicazioni ambientali legate al tema della mobilità, per quanto possibile, in relazione agli obiettivi da raggiungere: <ul style="list-style-type: none"> - favorire il trasporto di merci su ferrovia; - favorire il trasporto pubblico collettivo; - favorire l'uso di mezzi con combustibile da fonte rinnovabile (biodiesel) o a basso impatto locale (a metano, elettrici); - ridurre i tempi di percorrenza con mezzo privato.
Azioni di marketing territoriale mirato alle attività produttive per la promozione della Città delle Bormide collocata nel sistema infrastrutturale come "zona cerniera" tra Liguria e Piemonte, dotata di servizi e funzioni di rango urbano, con interessanti relazioni con i territori contermini. (a)	L'azione in oggetto modifica il territorio solo attraverso le altre azioni infrastrutturali connesse, indicate nelle successive azioni.	
Potenziamento delle relazioni extra regionali lungo le direttrici per il Savonese – Porto di Savona Vado, per Alessandria, Media Padana, per Torino –	Tale indicazione di orientamento viene attuata con le successive indicazioni di potenziamento della rete stradale e ferroviaria. Si vedano	

Piemonte. (a)	quindi i punti successivi.	
Potenziamento delle relazioni extralocali lungo le direttrici mare – Finalese, Savonese, Calizzano, Cortemilia – Langhe, Sassellese. (a)	L'indicazione di orientamento è specificata solo attraverso l'indicazione della possibilità di realizzare piste ciclabili .	Si vedano le indicazioni di sostenibilità generali "Spazi aperti" nell'Allegato 3 del presente capitolo
Adeguamento della ferrovia per funzioni di metropolitana leggera all'interno della Città delle Bormide e per i collegamenti veloci con Savona. (a)	Azione insistente su infrastruttura già esistente. L'azione è atta a migliorare il sistema della mobilità e ridurre l'impiego di mezzi con motore a scoppio e l'intensità dei flussi di traffico.	
La riqualificazione urbana e ambientale		
Parco urbano fluviale delle Bormide di Spigno e di Millesimo. Continuità dei percorsi lungo i corsi d'acqua e piste ciclabili, connessione degli ambiti naturalistici e delle Aree Protette Provinciali, dei centri storici e dei manufatti emergenti, dei servizi urbani. Valorizzazione del patrimonio dell'archeologia industriale. (b)	Azione di fruizione ambientale, a bassissimo impatto.	Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti", negli allegati 2 e 3 di questo capitolo. Si consiglia inoltre di fare ricorso il più possibile, per le sistemazioni dei percorsi naturalistici, a materiali naturali morti o vivi (ingegneria naturalistica).
Miglioramento della qualità urbana e ambientale, bonifica e riqualificazione delle aree industriali dismesse. Riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e dei servizi. Miglioramento della qualità e dell'immagine dei tessuti artigianali-commerciali periferici. (a)	L'indicazione rimanda a interventi ancora da definire, con possibilità di sviluppo diverse. Sono comunque prevedibili forme di impatto tipiche delle opere edili (in particolare durante le fasi di cantiere).	Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti", negli allegati 2 e 3 di questo capitolo.
Riorganizzazione delle sedi degli istituti scolastici superiori del distretto scolastico delle Bormide. (a)	Azione il cui impatto può derivare dalle modalità realizzative (riqualificazione edilizia).	Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile" e "Spazi aperti", negli allegati 2 e 3 di questo capitolo.
Individuazione e localizzazione in fase di attuazione del P.I. di nuovi impianti sportivi di rilevanza sovracomunale attraverso accordi tra gli Enti Locali interessati. (a)	Azione il cui impatto può derivare dalle modalità realizzative (riqualificazione edilizia) e dalla localizzazione.	La localizzazione dei nuovi impianti sportivi dovrà essere compatibile con la presenza di aree con vincoli ambientali di varia natura; tale compatibilità dovrà essere dimostrata in sede di progetto. Si vedano comunque le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile" e "Spazi

		aperti”, negli allegati 2 e 3 di questo capitolo.
Riorganizzazione e completamento del parco industriale dell'area ex Agrimont a Cairo Montenotte. (b)	Azione il cui impatto può derivare dalle modalità realizzative.	Una valutazione specifica andrà effettuata in fase attuativa. Si vedano comunque le indicazioni generali di sostenibilità “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti”, negli allegati 2 e 3 di questo capitolo.
Reindustrializzazione dell'area dismessa dell'ex stabilimento ACNA di Cengio, oggetto di bonifica per nuovi insediamenti produttivi eco-compatibili. (a)	Impatti dipendenti dal tipo di attività inserite. Si rinvia alla fase attuativa.	Per le parti non produttive (uffici ecc.) si vedano le indicazioni generali di sostenibilità “Edilizia sostenibile” e “Spazi aperti”, negli allegati 2 e 3 di questo capitolo.
Previsione di spazi per le attività di riciclaggio di materiali di recupero nelle aree produttive. (a)	Tale azione permette di ridurre la produzione di rifiuti comuni e di tipo speciale, oltre a ridurre i consumi (e le emissioni) relativi al loro trasporto.	Attività soggetta a normativa specifica. Tale indicazione dovrà essere comunque considerata all'interno del nuovo Piano dei rifiuti.
Regolazione quantitativa e qualitativa dei nuovi sistemi insediativi con riorganizzazione e potenziamento del relativo sistema infrastrutturale. Definizione di parametri morfologici e tipologici per i nuovi insediamenti. (a)	Azione di tipo progettuale il cui impatto è dovuto alla sua applicazione in funzione delle modalità che verranno stabilite.	Nell'attuazione di tale indicazione può essere utile vedere le indicazioni generali di sostenibilità allegata al capitolo, in particolare “Edilizia sostenibile”.
Potenziamento delle relazioni extra regionali lungo le direttrici per il Savonese – Porto di Savona Vado, per Alessandria, Media Padana, per Torino – Piemonte. (a)	Indicazione-obiettivo. Si vedano le indicazioni più specifiche che seguono.	
Relazioni con Media Padana, Acqui Alessandrina, Milano – Bretella autostradale studio fattibilità Carcare-Predosa). (a)	Per quanto riguarda la Bretella Carcare Predosa è già stato realizzato uno studio di fattibilità. Tale opera è da assoggettarsi a VIA.	Essendo il progetto già stato realizzato, si rimanda alla valutazione tramite VIA. Si fa comunque notare che secondo il tracciato ipotizzato la strada potrebbe interessare una sorgente in località Marabotto e alcune sorgenti e grotte a Rocchetta di Cairo; pertanto in sede attuativa dovrà essere verificato che le opere non danneggino l'attività di tali sorgenti e

		l'integrità delle grotte.
Raddoppio linea ferroviaria Savona-Torino nel tratto S.Giuseppe di Cairo-Ceva. (a)	Indicazione atta a ridurre il trasporto su gomma (riduzione dell'inquinamento locale e dei disagi generali dovuti al passaggio di mezzi pesanti). Poiché l'azione prevista si situa in sede già utilizzata allo stesso scopo i possibili impatti saranno dovuti principalmente alle operazioni di cantiere.	
Ferrovia - Adeguamento e potenziamento della linea Savona – S.Giuseppe di Cairo-Acqui – Alessandria. (a)	Indicazione atta a ridurre il trasporto su gomma (riduzione dell'inquinamento locale e dei disagi generali dovuti al passaggio di mezzi pesanti). Poiché l'azione prevista si situa in sede già utilizzata allo stesso scopo i possibili impatti saranno dovuti principalmente alle operazioni di cantiere.	L'adeguamento e il potenziamento ferroviario nell'ottica del rafforzamento delle relazioni con il Piemonte interseca in zona Cadibona sia l'APP 17-LE-Ca che il SIC IT1322326 Foresta Cadibona. Si veda la relazione di incidenza al capitolo 5. In località Ponterotto, a sud di Cairo Montenotte, potrebbe essere interessata una grotta; le opere dovranno essere compiute in modo che tale grotta non venga danneggiata.
Realizzazione parcheggi di interscambio. (a)	La realizzazione di parcheggi di interscambio permette di fruire proficuamente del sistema di mobilità, con una presumibile riduzione degli impatti dovuti alle emissioni dovuti all'impiego di mezzi con motore a scoppio.	Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Spazi aperti" allegato 3 al presente capitolo.
Potenziamento delle relazioni extralocali lungo le direttrici mare – Finalese, Savonese, Calizzano, Cortemilia – Langhe, Sassellese. (a)	Indicazione-obiettivo. L'indicazione sono rivolte alla verifica della funzionalità dei tracciati delle strutture viarie esistenti e alla possibilità del loro potenziamento. Sono inoltre cartografati degli itinerari ciclabili.	Si veda quanto detto per indicazioni specifiche relative al potenziamento delle infrastrutture viarie già esistenti.
RELATIVO ALL'AREALE ACNA Aree produttive con preminente funzione logistica sulla direttrice per Torino. Distripark in stretta connessione logistica con la piattaforma di Savona – Vado: - Manipolazione e trasformazione di merci che	(indicazione contenuta anche nel PI1). Impatti dipendenti dal tipo di attività inserite. La funzione logistica (trasporto, immagazzinamento, spostamento di merci da container, ecc.) è un'attività caratterizzata da un impatto proveniente principalmente	Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti", "Infrastrutture Viarie" negli allegati 2, 3 e 4 di questo capitolo.

<p>arrivano via container e trasferimento di prodotti lavorati ai mercati finali;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppo di nuove imprese competitive; - Eventuali interventi di bonifica ambientale delle aree; - Infrastrutture informatiche e telematiche; - Servizi comuni (mense, centri direzionali, ecc). (a) <p>Bonifica aree ex Acna e nuovo collegamento a casello autostradale di Millesimo. (a)</p>	<p>dalla frequenza del passaggio di mezzi pesanti con motore a scoppio, con conseguenti emissioni e inquinamento acustico.</p> <p>La zona scelta è un'area ex industriale per cui di qualità ambientale bassissima. Per i collegamenti viari relativi si vedano le altre indicazioni. Si rimanda comunque alla fase attuativa per una valutazione dipendente da eventuali altre attività che si intende inserire.</p>	
<p>RELATIVO ALL'AREALE CARCARE-CAIRO MONTENOTTE Aree produttive e nuove funzioni logistiche.</p>	<p>Indicazione contenuta anche nel Progetto Integrato PI2. Impatti dipendenti dal tipo di attività inserite. La funzione logistica (trasporto, immagazzinamento, spostamento di merci da container, ecc.) è un'attività caratterizzata da un impatto proveniente principalmente dalla frequenza del passaggio di mezzi pesanti con motore a scoppio, con conseguenti emissioni e inquinamento acustico.</p> <p>La zona scelta è un'area ex industriale per cui di qualità ambientale bassissima. Per i collegamenti viari relativi si vedano le altre indicazioni. Si rimanda comunque alla fase attuativa per una valutazione dipendente da eventuali altre attività che si intende inserire. La riduzione dell'impatto ambientale della cokeria è volta a ridurre il carico ambientale derivante da una attività molto inquinante.</p>	<p>Si vedano le indicazioni generali di sostenibilità "Edilizia sostenibile", "Spazi aperti", "Infrastrutture Viarie" negli allegati 2, 3 e 4 di questo capitolo.</p> <p>La localizzazione dovrà tenere conto della presenza di aree appartenenti al Parco Fluviale delle Bormide, alla presenza del SIC Tenuta Duassolo e l'area provinciale protetta 34-Bm-Ou, che non dovranno essere interessate dall'intervento.</p> <p>Le aree da occupare dovranno essere aree di bassa qualità ambientale, possibilmente aree già occupate e sottoutilizzate. Dovrà essere motivata quindi la scelta delle aree.</p>
<p>Raccordo alla rete autostradale casello di Altare – Distripark – casello di Millesimo – area ex Acna. (b)</p>	<p>Tale nuova infrastruttura viaria non interseca aree con vincoli ambientali, a parte una possibile leggera interazione con il Parco fluviale delle Bormide.</p>	<p>Nonostante non siano interessate aree con vincolo ambientale o paesistico, il territorio interessato ha una prevalente connotazione naturale, per cui dovrà essere posta grande attenzione alla fase di realizzazione, essendo il cantiere fonte di diverse forme di impatto.</p>

	ALTRE INDICAZIONI DI SOSTENIBILITA'	
	<p><i>Attivazione delle procedure di certificazione ambientale UNI EN ISO 14001 (a)</i></p> <p><i>Miglioramento della qualità dell'aria promuovendo la riconversione degli impianti industriali e favorendo la metanizzazione degli impianti termici. (a)</i></p> <p><i>Riduzione dell'impatto ambientale della cokeria nel Comune di Cairo Montenotte. (a)</i></p> <p><i>Realizzazione della copertura dei carbonili ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri che possono incidere sui centri abitati e sulle aree produttive circostanti. (b)</i></p> <p><i>Integrazione degli interventi per la difesa del suolo previsti dal Piano di Bacino con i progetti di riqualificazione urbana, riorganizzazione infrastrutturale. (b)</i></p> <p>PROMOZIONE DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA TERRITORIALE PER I PERICOLI NATURALI E TECNOLOGICI</p> <p><i>Miglioramento delle condizioni di sicurezza territoriale relativamente ai pericoli naturali, frane ed aree inondabili secondo le indicazioni dei Piani di Bacino. (b)</i></p> <p><i>Ripristino delle condizioni di sicurezza relativamente al rischio idrogeologico da attuarsi contestualmente agli interventi di riqualificazione urbana ed ambientale della Città delle Bormide. (b)</i></p> <p><i>Esclusione di nuove localizzazioni di stabilimenti impianti, depositi a rischio industriale rilevante che possono implementare le attuali condizioni di rischio. (b)</i></p> <p><i>Individuazione e disciplina negli strumenti urbanistici comunali delle aree da sottoporre a regolamentazione specifica. (b)</i></p> <p><i>Predisposizione del documento sul Rischio di Incidente Rilevante (RIR) ed integrazione degli strumenti urbanistici comunali. (b)</i></p> <p><i>Riduzione degli effetti degli eventuali incidenti con opportune scelte localizzative e politiche di prevenzione ed informazione coordinate (b)</i></p> <p><i>Le previsioni di riutilizzo delle aree industriali dismesse per nuove funzioni logistiche e, in generale, la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi nel fondo valle delle Bormide dovranno risultare coerenti con la creazione del Parco Urbano Fluviale delle Bormide di Spigno e di Millesimo, garantendo adeguate fasce di rispetto, la continuità ecologica della fascia fluviale e dei percorsi per la fruizione attiva. (b)</i></p> <p><i>I nuovi interventi infrastrutturali dovranno essere realizzati</i></p>	

	<p><i>con il minimo impatto ambientale, garantendo il mantenimento dei corridoi ecologici. (b)</i></p> <p><i>In relazione alla nuova classificazione sismica: Adeguamento e/o integrazione degli strumenti urbanistici generali in relazione alle normative e disposizioni regionali vigenti. (b)</i></p>
--	---

6.5 Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Progetto Integrato PI5

Il PI5 “Progetto integrato per l'innovazione rurale, il patrimonio culturale, l'accoglienza e la fruizione, la nuova imprenditorialità. I sistemi ambientali e le nuove aree protette provinciali. La produzione di energia da biomasse” propone una serie di azioni-obiettivo volte a potenziare le capacità attrattive del patrimonio culturale sia della costa che, in particolare, dell'entroterra del territorio provinciale, anche al fine di fare convergere le attività turistiche con quelle di fruizione naturalistica e di meglio distribuire i carichi ambientali. Tale obiettivo sembra essere fortemente caratterizzante un'intenzione di miglioramento della fruizione del territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, in cui le azioni economiche sono integrate con le azioni di tutela ambientale secondo una concezione “attiva” piuttosto che “passiva” (di semplice vincolo).

In linea di massima si giudica quindi favorevolmente il sistema di azioni facenti parte di tale Progetto Integrato, ritenendo che possa contribuire, parallelamente alla stimolazione di settori economici depressi o addirittura in via di estinzione (come le attività silvo-pastorali) – caratterizzanti fortemente, in un passato neanche tanto remoto, il territorio in oggetto – alla conservazione dei caratteri tipici del territorio, sia naturalistici che paesistici, e al controllo dei fenomeni di degrado derivanti da fenomeni naturali oltre che da azioni antropiche, comunque lesivi dell'integrità oltre che fonti di pericolo.

La maggior parte delle azioni indicate hanno carattere di obiettivo e devono ancora essere definite tramite azioni di recepimento da parte dei PUC o comunque tramite la compartecipazione dei diversi enti preposti (ANAS, Comunità Montane, ecc.) di volta in volta coinvolti.

Considerate le caratteristiche appena tratteggiate della maggior parte delle indicazioni del PI5, si può dire che per la quasi totalità di queste gli impatti prevedibili sono molto limitati e dovuti alle azioni conseguenti (opere edili in genere), in via generale rivolte alla attuazione della fruizione delle aree di valore ambientale, alla produzione energetica da fonte rinnovabile, alla ridefinizione della qualità edilizia ed urbana di centri storici o di zone costiere oggi compromesse. Altre indicazioni con maggiore impatto sono parte anche degli altri progetti integrati, già oggetto di commento e annotazioni nei precedenti capitoli, da 6.1 al 6.4.

In questa fase è sufficiente quindi fare riferimento alle linee guida che, come si è già detto in riferimento agli altri progetti integrati affrontati nella presente VAS, vengono allegate al presente documento, in riferimento a tematiche ricorrenti: “Turismo sostenibile”, “Edilizia sostenibile”, “Spazi aperti”, “Infrastrutture viarie”.

Non si ritiene quindi utile, per i suddetti motivi, riportare e commentare le singole indicazioni di piano, come invece è stato fatto per gli altri progetti integrati.

6 - Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

ALLEGATO 1

Turismo sostenibile

Oltre che un importante fattore di benessere e sviluppo sociale, il turismo rappresenta anche un rilevante fattore che agisce sull'ambiente fisico, culturale e sociale delle aree di interesse, trasformando queste ultime, attraverso un processo che può portare alla loro stereotipizzazione, banalizzazione, se non addirittura alla perdita del loro valore ambientale e, conseguentemente, della loro capacità attrattiva turistica.

Pertanto, in relazione allo sviluppo turistico, dovranno essere considerate le seguenti indicazioni, peraltro in parte già formulate nel Documento degli Obiettivi, volte a mitigarne i possibili impatti.

- Le politiche territoriali di gestione del turismo devono dimostrare di garantire sempre il rispetto delle risorse ambientali dalle quali esso dipende, assicurando un'evoluzione accettabile del turismo stesso in relazione all'influenza che le attività ad esso legate esercitano sulle risorse naturali, sugli ecosistemi ambientali locali, sulla biodiversità e sulla capacità del territorio interessato di assorbimento dell'impatto e dei residui prodotti; gli "studi di sostenibilità ambientale" (di cui all'Art.11, comma 4 della L.R. n°36 del 1997), quando previsti nell'ambito dei processi pianificatori di località turistiche, dovranno pertanto contenere indicazioni in tal senso.
- Nella pianificazione di località a valenza turistica occorrerà valutare gli effetti prodotti dall'attività turistica sul patrimonio culturale, sulle attività e le dinamiche tradizionali di ogni comunità locale. Le iniziative di sviluppo turistico dovranno essere accompagnate da una contemporanea opera di promozione e valorizzazione, anche a fini turistici, dei beni culturali, architettonici, artistici, naturalistici e paesaggistici del territorio considerato, anche attraverso la riqualificazione dei percorsi escursionistici. Dovranno altresì essere favorite iniziative di valorizzazione delle produzioni tipiche locali, artigianali e gastronomiche, con particolare riguardo alle produzioni provenienti da coltivazioni biologiche e/o a basso impatto ambientale.
- La conservazione, la protezione e la consapevolezza del valore delle risorse naturali e culturali costituiscono un'area privilegiata per la cooperazione, ciò implica che le iniziative pianificatorie relative al comparto turistico devono essere ampiamente condivise e, ove possibile, essere il frutto di scelte partecipate che coinvolgano gli Enti e le Associazioni operanti sul territorio ed i privati cittadini. La pianificazione delle attività turistiche deve inoltre essere accompagnata da un'idonea programmazione di campagne informative, per residenti e turisti, volte ad incentivare modelli di comportamento improntati al rispetto delle risorse ambientali. Ove possibile occorre prevedere idonea segnaletica per mettere in evidenza e tutelare emergenze dell'ambiente naturale e antropizzato.
- Nelle aree a valenza turistica grande attenzione deve essere prestata alle possibili fonti inquinanti prodotte dall'attività turistica; occorre, ad esempio, considerare, in maniera opportuna, la presenza di attività particolarmente rumorose anche se saltuarie (centri ricreativi e sportivi, discoteche, ecc.), tali da produrre inquinamento acustico. Particolare attenzione va posta al ruolo e agli effetti ambientali dei trasporti nel turismo tramite, ad esempio, l'analisi dei flussi di traffico e l'opportuna predisposizione di percorsi stradali idonei anche nei periodi di maggiore affluenza di veicoli, la realizzazione di parcheggi di interscambio in aree idonee, l'incentivazione di sistemi di trasporto collettivo e/o a basso impatto ambientale, la sottoscrizione di accordi con le società di trasporto funzionali alla gestione dei flussi turistici, l'incentivazione nell'uso di autoveicoli a trazione elettrica, la creazione di piste ciclabili, ecc.

- Nelle aree turistiche devono essere individuati e sviluppati strumenti per ridurre l'uso di energie non rinnovabili, riducendo altresì le emissioni inquinanti derivanti dall'impiego di tecnologie impiantistiche tradizionali che fanno uso di combustibili fossili. Possono, in tal senso, essere favorite iniziative sia a grande scala (sfruttamento dell'energia eolica, solare, ecc.), sia alla scala delle singole attività turistiche. Anche in relazione alla realizzazione di nuove strutture ricettive e/o al recupero di quelle esistenti, andranno favorite ed incentivate iniziative relative all'uso di: sistemi passivi e attivi per lo sfruttamento dell'energia solare termica (guadagno diretto, serre solari, muri Trombe, solare termico, fotovoltaico, ecc.), sistemi per il raffrescamento passivo (frangisole, controllo naturale delle correnti d'aria, camini solari, ecc.), sistemi per il miglioramento delle condizioni di illuminazione naturale attraverso strategie di captazione, conduzione, riflessione e controllo della radiazione luminosa solare (scaffali – condotti di luce, ecc.), sistemi per il contenimento dei consumi negli impianti termici e di illuminazione e negli elettrodomestici.
- La pianificazione di aree a valenza turistica deve considerare con particolare attenzione il tema dei rifiuti e delle reti di smaltimento delle acque reflue, dotando le aree interessate di strutture e piani gestionali commisurati non soltanto alla popolazione residente ma anche alla prevista popolazione turistica fluttuante (considerando sia quella stanziale che quella con permanenza giornaliera), in modo da garantire, anche nei periodi di maggior afflusso, il funzionamento delle politiche avviate senza il rischio che il territorio debba sopportare improvvisi carichi ambientali imprevisti.
- Nelle località costiere deve essere garantita l'efficienza dei sistemi di depurazione e scarico delle acque reflue, anche nei periodi di maggior afflusso turistico per garantire la validità delle acque di balneazione; le spiagge devono essere dotate di appositi contenitori per i rifiuti per essere mantenute costantemente pulite, devono essere garantiti servizi igienici in numero adeguato nei pressi delle spiagge.
- La pianificazione di aree a valenza turistica deve assicurare un adeguato approvvigionamento delle risorse idriche anche nei periodi di maggiore affluenza, commisurando le reti di servizio non solo in funzione degli abitanti residenti ma anche della popolazione turistica fluttuante e mettendo, per quanto possibile, in atto misure di risparmio idrico. Potranno, in tal senso, essere promossi, a larga scala, interventi di recupero idrico (invasi irrigui, vasche di raccolta, manutenzione e rinnovo delle reti distributive, raccolta delle acque piovane, fitodepurazione, ecc.), e, nelle strutture ricettive o balneari, l'uso di vaschette wc a doppio tasto, l'installazione di acceleratori di flusso per le docce, i rubinetti e gli erogatori in genere, l'adozione di campagne informative presso la clientela ed iniziative volte al risparmio di acqua utilizzata per il lavaggio della biancheria.
- La pianificazione di aree a valenza turistica deve considerare con particolare attenzione il tema dei servizi di interesse comune, delle aree verdi, delle aree sportive e dei parcheggi, dotando le zone interessate di strutture e spazi idonei commisurati non soltanto alla popolazione residente ma anche alla prevista popolazione turistica fluttuante (a seconda dei casi sia quella stanziale che quella con permanenza giornaliera), in modo da garantire, anche nei periodi di maggior afflusso, il funzionamento del complessivo sistema dei servizi. Particolare attenzione dovrà essere rivolta all'organizzazione di aree attrezzate per la sosta di camper o roulotte.
- Nella realizzazione di nuove strutture per le attività turistiche fondate sul contatto diretto con l'ambiente naturale, l'osservazione dei suoi fenomeni, della fauna e della flora (di qualunque natura esse siano; es.: rifugi e/o complessi per agriturismo, punti di accoglienza in genere, aree attrezzate, aree pic-nic, sentieri escursionistici, ecc.), specie quando collocate in aree ad elevata valenza ambientale (con emergenze paesaggistiche, ecologiche, vegetazionali, geologiche e geomorfologiche) per permetterne la fruizione diretta da parte dei visitatori, si devono considerare gli effetti prodotti sull'ambiente dalle strutture stesse non solo in fase di esercizio ma anche in fase di costruzione (compresi anche i problemi di inquinamento acustico e tutto quanto potrebbe in qualche modo arrecare disturbo alle normali dinamiche degli ecosistemi presenti), stabilendo ogni

misura di mitigazione e compatibilizzazione delle previste nuove strutture con le esigenze di salvaguardia. Particolare attenzione deve essere rivolta anche alle attività extralberghiere di ricettività all'aria aperta che, se non gestite correttamente, possono essere molto impattanti, in termini di accessibilità, smaltimento dei rifiuti, predisposizione delle reti di servizio, comportamento degli operatori e degli ospiti. Deve essere garantito l'ecoturismo nelle aree ad elevata valenza naturalistica nel loro pieno rispetto.

- Nelle località a valenza turistica devono essere favorite le adesioni dei Comuni e delle strutture e attrezzature ricettive ad ecolabel, marchi ecologici, nonché a sistemi nazionali ed internazionali di certificazione ambientale. Nella gestione sostenibile delle aree e strutture turistiche è importante il riferimento a progetti e studi già avviati in altre sedi; ad esempio, la sezione "Turismo ecocompatibile" del progetto Ecozero sviluppato dalla Regione Liguria, con la collaborazione della Società Datasiel e dell'ARPAL è, in questo senso, interessante poiché definisce un sistema di indici ed indicatori che considera sia le misure fisiche dei parametri ambientali, sia le percezioni di residenti e turisti rispetto a diversi fattori: aria, mare e costa, risorse idriche, natura e paesaggio, patrimonio culturale, ambiente urbano, turismo, industria, agricoltura, rifiuti. Nella definizione delle politiche per lo sviluppo del Turismo Sostenibile sono necessari riferimenti a documenti quali la Carta del Turismo Sostenibile ed il Piano d'Azione redatti al termine della Prima Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, a Lanzarote, nelle Canarie (1995).

6 - Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

ALLEGATO 2

Edilizia sostenibile

Nei paesi industrializzati, l'edilizia consuma circa 1/3 dell'energia totale solo per il suo funzionamento, senza contare l'energia necessaria per le opere di costruzione; la produzione di CO2 derivante dal riscaldamento degli edifici contribuisce per circa la metà alla produzione annuale di CO2 immessa nell'atmosfera; quasi la metà di emissioni di anidride solforosa e biossido di azoto è ascrivibile al comparto edilizio. Ne consegue che una progettazione architettonica mirata al contenimento dell'uso di fonti energetiche non rinnovabili e alla diminuzione di emissioni di inquinanti può contribuire ampiamente al rispetto dell'ambiente e delle sue risorse. Pertanto, in relazione al comparto edilizio, dovranno essere considerate le seguenti indicazioni volte a mitigare i possibili impatti ad esso ascrivibili.

- Nella localizzazione di nuovi insediamenti edilizi, ad esempio dei Distretti di Trasformazione dei Piani Urbanistici Comunali che prevedono nuove costruzioni, tra i parametri utilizzati, a guida delle scelte pianificatorie, si dovranno, ove possibile, considerare esplicitamente anche: la buona esposizione del sito rispetto alla radiazione solare diretta (es.: versanti sud, sud-est), l'assenza di ostacoli rilevanti capaci di schermare tale radiazione, la protezione dell'area (o la facile realizzabilità di protezioni) rispetto alle correnti di vento dominanti nella stagione invernale, l'accessibilità delle brezze refrigeranti estive, la possibilità di organizzare gli edifici previsti in modo opportuno rispetto agli orientamenti preferenziali in termini di guadagno solare (sud, sud-est, sud-ovest, est), la facile accessibilità al sito (anche in considerazione dell'impatto delle opere di cantiere e del ritiro dei rifiuti solidi urbani), la semplicità di allaccio alle reti di servizio (fognaria, idrica, ecc.). Dei suddetti aspetti si dovrà tener conto, insieme agli altri, nell'ambito dell'indicazione delle diverse alternative considerate per gli "studi di sostenibilità ambientale" (di cui all'Art.11, comma 4 della L.R. n°36 del 1997).
- Per la realizzazione di nuovi edifici, compatibilmente con la loro corretta contestualizzazione nel sito di intervento ed i rilevati caratteri paesistici dell'area, dovranno, ove possibile, essere favorite (attraverso contributi di tipo economico, scomputi sugli oneri, utilizzo di indici di fabbricabilità maggiorati, ecc.) tutte le iniziative volte al diffuso e dimostrabile utilizzo di strategie edilizie bioclimatiche ed eco-sostenibili quali: sistemi passivi e attivi per lo sfruttamento dell'energia solare termica (guadagno diretto, serre solari, muri Trombe, solare termico, fotovoltaico, ecc.), sistemi per il raffrescamento passivo (frangisole, controllo naturale delle correnti d'aria, camini solari, ecc.), sistemi per il miglioramento delle condizioni di illuminazione naturale attraverso strategie di captazione, conduzione, riflessione e controllo della radiazione luminosa solare (scaffali – condotti di luce, ecc.), sistemi per il contenimento dei consumi negli impianti termici e di illuminazione, interventi di recupero e risparmio idrico (raccolta delle acque piovane, uso di vaschette wc a doppio tasto, installazione di acceleratori di flusso per le docce, rubinetti ed erogatori in genere, ecc.).
- Negli interventi di recupero edilizio (specie in relazione all'edilizia sociale del dopoguerra che non presenti aspetti di pregio architettonico e si trovi in stato di degrado anche sul piano del controllo del microclima interno – con eccessivi costi di gestione impiantistica, assenza di adeguati isolamenti termici, presenza di ponti termici e fenomeni di umidità sulle pareti e interstiziali, ecc.) dovranno essere favorite azioni di riqualificazione volte al contenimento dei consumi energetici e all'uso di sistemi di controllo climatico naturale e di strategie bioclimatiche (ove possibile e compatibilmente con gli specifici caratteri e valori del costruito oggetto di intervento).
- Dovrà essere garantita, soprattutto attraverso idonee scelte localizzative relative ai nuovi insediamenti e/o la predisposizione di adeguati indirizzi, una gestione dei cantieri edilizi

tale da ridurre massimamente il loro impatto sull'ambiente, in termini di degrado fisico delle aree interessate, smaltimento e recupero dei rifiuti da costruzione, permanenza nel tempo, rumorosità, interferenza anche temporanea con gli ecosistemi presenti, corretto uso di risorse energetiche e idriche.

- La realizzazione di nuovi insediamenti dovrà comportare la minore possibile impermeabilizzazione del suolo nelle aree di intervento fatta salva la necessaria attenzione alla percolazione di sostanze inquinanti.
- La realizzazione di nuovi insediamenti dovrà essere pianificata contestualmente ad una corretta previsione circa la disposizione di isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti, in numero adeguato, possibilmente schermate alla vista e alla radiazione solare diretta, facilmente accessibili sia agli utenti sia ai gestori dei servizi di raccolta.
- Nella realizzazione di edifici pubblici dovranno essere soddisfatti i dettami della Legge 10 del 9 gennaio 1991, e s.m.i., ove si afferma che: "negli edifici di proprietà pubblica o adibiti ad uso pubblico è fatto obbligo di soddisfare il fabbisogno energetico degli stessi favorendo il ricorso a fonti rinnovabili di energia o assimilate, salvo impedimenti di natura tecnica o economica" (art. 26, comma 7). In particolar modo tali prescrizioni sono di massima importanza nella realizzazione di edifici scolastici, anche per il ruolo che essi possono assolvere, con l'esemplificazione diretta, nella diffusione di principi di rispetto dell'ambiente e delle sue risorse.
- Ove e quando possibile andranno favorite iniziative (comunitarie, ministeriali, regionali, provinciali e di altro genere) volte alla formazione degli operatori del settore edilizio locale (tecnici, imprese, produttori, ecc.) in relazione ai temi della progettazione bioclimatica, nonché le iniziative di promozione e finanziamento di interventi edilizi sostenibili in termini energetici ed ambientali.

6 - Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

ALLEGATO 3

Spazi aperti

La corretta progettazione, realizzazione e gestione degli spazi aperti costituisce un' importante risorsa per migliorare la qualità di vita degli ambienti urbani, nel rispetto dell'ambiente e delle sue risorse; pertanto nella realizzazione di spazi aperti, oltre alle consuete attenzioni di ordine insediativo e vegetazione, si dovranno considerare le indicazioni si seguito riportate.

- La realizzazione di nuovi spazi aperti e la riqualificazione di quelli esistenti dovrà comportare la minore possibile impermeabilizzazione del suolo nelle aree di intervento, fatta salva la necessaria attenzione alla percolazione di sostanze inquinanti;
- La progettazione di nuove aree verdi e la riqualificazione di quelle esistenti in contesti urbani dovrà avvenire, per quanto possibile, considerando le loro potenzialità non solo in termini di soddisfacimento degli standard urbanistici e di creazione di aree per lo svago della collettività e il gioco dei bambini ma anche in termini di controllo ambientale e del microclima urbano. La localizzazione e il disegno delle aree verdi, nonché la scelta delle specie vegetali in esse insistenti, compatibilmente con le rilevate caratteristiche vegetazionali locali, dovrà dunque avvenire considerando che:
 - la vegetazione a foglia caduca (con ciclo di fogliazione - defogliazione in fase con la domanda di raffrescamento - riscaldamento) può esercitare anche un'importante azione stagionale di controllo della radiazione solare permettendo ombreggiamento estivo sia degli edifici sia degli spazi aperti senza impedire d'inverno la penetrazione dei raggi solari;
 - la vegetazione può contribuire notevolmente al controllo dei flussi di vento diminuendone la velocità o deviandone il percorso con benefici effetti sulla vivibilità degli spazi aperti; le modifiche dei flussi di vento intorno agli edifici possono, a loro volta, contribuire alla riduzione dei consumi energetici minimizzando le infiltrazioni d'aria d'inverno e massimizzando i flussi refrigeranti in estate;
 - la vegetazione oltre a interagire con la radiazione solare ed i flussi di vento può contribuire ad immettere nell'ambiente vapor d'acqua prodotto per evapotraspirazione permettendo, in corrispondenza di consistenti masse vegetali, un'azione di controllo sul microclima locale, riducendo la temperatura ambiente;
 - benché la riduzione del rumore permessa da barriere vegetali sia piuttosto modesta, l'effetto psicologico e l'arricchimento del paesaggio sonoro, che comportano le barriere vegetali, rende l'impiego del verde utile anche nel caso di inquinamento acustico;
 - la vegetazione può: assorbire sostanze inquinanti, filtrare particolato solido, fissare batteri dall'aria, indicare la presenza di inquinanti, produrre ossigeno per fotosintesi riducendo l'emissione di CO₂;
 - la vegetazione, con la sua struttura radicale, esercita un'azione molto importante di protezione del suolo dall'erosione superficiale;
 - la vegetazione è necessaria per lo sviluppo della vita animale negli ambienti urbani ed è essenziale per la catena alimentare dell'ecosistema urbano che, per funzionare, ha bisogno di spazi verdi tra loro connessi;
 - la vegetazione può creare privacy o, al contrario, può catalizzare attenzione, può creare situazioni di confort visivo parallelamente alla riduzione dell'abbagliamento.
- Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla realizzazione di parcheggi, che dovrà essere effettuata - nel rispetto del soddisfacimento degli standard urbanistici - cercando di rendere queste aree, per quanto possibile, degli spazi urbani con uno specifico disegno di progetto e ben inseriti nel contesto, caratterizzati dalla presenza di studiati

elementi di arredo urbano, pavimentazioni idonee, ove possibile permeabili, vegetazione inserita in modo opportuno per ombreggiare i veicoli e occultarne la vista oltre che per esercitare le azioni di cui al precedente punto. Nel caso in cui tali aree di parcheggio siano localizzate in aree perturbane o rurali (servizi per aree destinate ad attività produttive, aree d interscambio, ecc.) dovrà essere valutata l'opportunità di adeguarsi alle caratteristiche del territorio circostante onde ridurre il più possibile l'impatto sul paesaggio (per morfologia del lotto, colore delle superfici, ecc.).

- Nelle aree a verde, negli impianti sportivi, nei parcheggi, dovranno essere previsti - in funzione delle politiche di gestione dei rifiuti avviate dalle Amministrazioni locali - idonei contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani; dovranno essere previsti, altresì, contenitori per la raccolta degli escrementi di animali domestici; ove possibile, per l'illuminazione serale e/o il funzionamento di altro tipo di impianti tecnici, sarà preferibile l'uso di fonti energetiche rinnovabili.

6 - Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

(punti (f) e (g), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

ALLEGATO 4

Infrastrutture viarie

La realizzazione di infrastrutture viarie può avere effetti considerevoli sull'integrità del sistema territoriale; in particolare possono essere rilevanti: l'impatto sul paesaggio e sull'ambiente naturale, gli effetti in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, nonché lo spreco di risorse non rinnovabili. La realizzazione di nuove infrastrutture viarie può comportare: effetti percettivi sgradevoli, alterazioni delle dinamiche paesistiche e della struttura dell'ecomosaico territoriale, interruzione di corridoi ecologici, frammentazione di habitat naturali, riduzione delle aree vitali minime di alcune specie, perdita di biodiversità, rarefazione ed estinzione di specie, disturbo delle diverse specie con habitat localizzati lungo le infrastrutture a causa degli effetti indotti dal traffico (rumore, polveri, vibrazioni), rischi di collisione, variazione del regime idrologico (potenziale causa di dissesto), inquinamento da gas di scarico e acustico, utilizzo di materiali non compatibili con quelli impiegati nella tradizione costruttiva locale e spreco di risorse.

Pertanto, in relazione alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie - oltre alla predisposizione, se del caso, di Valutazioni di Impatto Ambientale o Relazioni di Incidenza (a norma del DGR 646/2001, in caso di interferenza con SIC) - dovranno essere considerate le seguenti indicazioni volte a mitigare i possibili impatti.

- La realizzazione di nuove infrastrutture viarie dovrà essere sempre valutata in funzione: della loro effettiva necessità, della possibilità di utilizzare percorsi alternativi attraverso la riorganizzazione della viabilità preesistente, della riduzione dell'uso di automobili (cercando, ove possibile, di incrementare modalità di trasporto alternative).
- Il tracciato di nuove infrastrutture viarie extraurbane principali e secondarie, nonché di strade vicinali ed interpoderali, deve considerare l'interferenza con gli ecosistemi locali ed i corridoi ecologici, attraverso un confronto puntuale con idonei strumenti cartografici atti a descrivere il sistema naturale locale e predisposti specificatamente allo scopo o già prodotti dall'Amministrazione Comunale, Provinciale o Regionale, nell'ambito della redazione di strumenti pianificatori. Nella realizzazione di nuove strade, nella loro localizzazione e nell'attuazione di idonee misure di mitigazione dei loro effetti e rischi, particolare attenzione andrà posta al previsto traffico veicolare, in funzione dell'ambiente di inserimento, considerando che (di massima): strade con traffico inferiore a 1.000 veicoli al giorno esercitano un forte effetto barriera su specie animali di piccole dimensioni e possono essere pericolose per le collisioni vetture – animali; strade con traffico fino a 5.000 veicoli al giorno esercitano un effetto deterrente (per il rumore e il movimento dei veicoli) anche su grandi mammiferi mantenendo comunque livelli di elevata pericolosità d'impatto; strade tra i 5.000 e i 10.000 veicoli al giorno esercitano un significativo effetto barriera per molte specie animali a locomozione terrestre; strade con più di 10.000 veicoli al giorno costituiscono sostanzialmente barriere impermeabili al passaggio di quasi tutte le specie animali. (R. Tirelli, Mitigazione dell'impatto delle infrastrutture viarie sulla fauna selvatica: il progetto della provincia di Bologna. Assessorato Viabilità, Provincia di Bologna. Le strade del territorio: una progettazione ambientalmente sostenibile. Convegno 18-19 settembre 2003).
- Le infrastrutture viarie extraurbane principali e secondarie, nonché le strade vicinali ed interpoderali, di nuova costruzione o oggetto di manutenzione straordinaria, devono – ove possibile:
 - essere realizzate considerando in modo opportuno l'interferenza con corridoi ecologici (particolarmente corsi d'acqua), in modo che non vi siano significative ricadute negative sul movimento delle specie faunistiche;

- consentire il transito della microfauna (ad esempio tramite la realizzazione di idonei sottopassi, ecc.);
 - essere dotate di idonea segnaletica e soluzioni per il contenimento della velocità, in funzione della riduzione del rischio di impatto veicoli – specie animali;
 - essere contornate da piantumazioni studiate in modo da: evitare la proliferazione di specie che possono attrarre sulla strada predatori, non essere appetibili per la fauna, non creare situazioni locali particolarmente favorevoli per la fauna, non essere siti alimentari o di riposo per le specie animali, costituire - quando necessario - barriere alte per l'aumento di quota di volo delle specie di uccelli presenti o transitanti nella zona.
-
- Le infrastrutture viarie dovranno essere realizzate considerando sempre il loro impatto paesaggistico (anche attraverso idonea rappresentazione dei punti più significativi di progetto tramite fotomontaggi, ecc.), limitando massimamente movimenti di terra, opere di sbancamento e rinterri, utilizzando - ove possibile - soluzioni di ingegneria naturalistica per la ricomposizione di scarpate e margini.
 - Nella realizzazione di strade in contesti di pregio paesistico (centri storici, centri rurali, ecc.) la realizzazione di nuove strade e la riqualificazione di quelle esistenti devono essere tali da rispettare, anche nella scelta dei materiali, le caratteristiche dei siti di intervento e le tradizioni costruttive locali, fatte salve le esigenze di carattere funzionale. La realizzazione di sentieri escursionistici deve avvalersi di soluzioni di ingegneria naturalistica evitando, per quanto possibile, l'impiego di elementi in calcestruzzo armato o acciaio per contenimento del terreno, piccoli passaggi in quota, ecc.
 - La realizzazione di nuovi percorsi con relativi spazi annessi (zone di sosta, ecc.) e la riqualificazione di quelli esistenti dovrà comportare la minore possibile impermeabilizzazione del suolo nelle aree di intervento, fatta salva la necessaria attenzione alla percolazione di sostanze inquinanti.
 - I manti stradali dovranno essere realizzati considerando (oltre alle normali prestazioni che devono comunque garantire: aderenza, regolarità, drenabilità, visibilità, ecc.): la loro resistenza al rotolamento (in termini di riduzione dei consumi di carburante e pneumatici), la loro vibrazione (in termini di durata e fastidio per l'utenza e l'ambiente esterno), la loro rumorosità (per l'impatto acustico sull'ambiente di inserimento), l'uso di materiali riciclati (in termini di risparmio di materie prime).
 - Per l'illuminazione delle strade sarà preferibile l'uso di fonti energetiche rinnovabili.
 - La progettazione di nuove infrastrutture viarie dovrà considerare gli effetti prodotti anche sull'ambiente acustico, attraverso un puntuale raffronto con la zonizzazione acustica comunale, indirizzando coerentemente ogni scelta localizzativa e prevedendo tutte le necessarie misure di mitigazione del rumore (anche limiti di velocità ridotti a meno di 30 Km orari in contesti cittadini particolari e/o in corrispondenza di situazioni di rischio).
 - Nella progettazione di nuovi assi viari (o nel riassetto di quelli esistenti) sarà di primaria importanza la considerazione degli effetti prodotti dal previsto traffico veicolare anche in termini di inquinamento atmosferico; a questo proposito, le scelte operate dovranno essere giustificate in merito alla loro localizzazione e accompagnate dalla predisposizione di necessarie misure di controllo (monitoraggio) e mitigazione (per esempio attraverso l'opportuno impiego di specie vegetali).

7 – Individuazione degli indicatori

per l'attuazione del monitoraggio del PTC
(punto (i), allegato I, Direttiva 2001/42/CE)

Al fine di monitorare l'efficacia dell'attuazione del Piano, ovvero del raggiungimento, attraverso le azioni, degli obiettivi prefissati, dal punto di vista ambientale è opportuno individuare degli parametri suscettibili di osservazione-misurazione, in grado di fornire delle indicazioni in merito. Le caratteristiche principali di tali indicatori sono:

- l'effettiva monitorabilità (è inutile ipotizzare un sistema di monitoraggio di cui si prevede una difficile applicazione);
- la capacità di porre in evidente e non equivocabile relazione di causa-effetto l'azione e il risultato, cioè scaturire da uno schema basato sul concetto di pressione-stato su cui si effettua la pressione – esito della pressione;
- la condivisione della rappresentabilità dell'indicatore; a tal fine gli indicatori ipotizzati in questa fase dovranno essere discussi in fase di attuazione dei Progetti Integrati .

L'ente Provincia di Savona dovrà quindi, durante il corso dell'attuazione delle indicazioni di Piano, raccogliere tali dati la cui analisi costituirà, in itinere, la Valutazione Intermedia e, al termine di validità del Piano, la Valutazione ex-Post.

Aspetto ambientale da monitorare	Indicatore di controllo del monitoraggio	Modalità di attuazione o riferimento a sistemi di raccolta dati esistenti	Note eventuali relative al monitoraggio entro l'orizzonte temporale del PTC
Riduzione dell'impatto ambientale del sistema della mobilità	Km di piste ciclabili realizzate.	Dati dai comuni.	
	Incremento percentuale dell'uso del mezzo pubblico.	Dati dalle aziende di trasporto (ACTS).	
	Incremento (km) della rete del percorso pubblico.	Dati dalle aziende di trasporto (ACTS).	
	incremento numerico di mezzi di trasporto pubblico su gomma a combustibile poco inquinante (metano, biodiesel).	Dati dalle aziende di trasporto (ACTS).	
	Realizzazione di aree a di parcheggio di interscambio (mq).	Dati dalle società coinvolte (ferrovie, gestione Distripark, Comuni, ecc.).	
	Incremento del volume di traffico nel trasporto merci su ferrovia.	Dati dalle ferrovie, dalle società di trasporto e dal Distretto Portuale.	

Aumento della produzione energetica da fonte rinnovabile	MW prodotti attraverso sistemi eolici.	Dati da aziende energetiche coinvolte e dai Comuni.	
	MW prodotti attraverso l'uso delle biomasse.	Dati da aziende energetiche coinvolte e dai Comuni.	
	Numero di mq di pannelli solari termici installati.	Dati dalle aziende installatrici	Contattare le aziende operanti nella provincia.
	Interventi per lo sfruttamento dell'energia solare negli edifici pubblici e per il turismo (migliaia di euro).	Dati dai Comuni e dalle associazioni di Albergatori e turistiche.	Contattare le aziende operanti nella provincia.
Uso economico del bosco	Tonnellate di materiale biologico raccolto e destinato a lavorazioni (legna da ardere, produzione di pellets, termovalorizzazione in centrale).	Dati dalle Comunità Montane, dal Corpo Forestale o dalle società coinvolte.	
Salvaguardia delle aree boschive	Interventi di salvaguardia dagli incendi (km di strade tagliaboschi realizzate).	Dati dal Corpo Forestale.	
Riqualificazione dell'area costiera	Mq di arenili soggetti ad attività di ripascimento (mediante autorizzazione regionale).	Dati dai comuni e dalla Regione Liguria.	
	Azioni di tutela ambientale.	Dati dai Comuni o altri enti coinvolti.	Specificare quali. Il parametro di riferimento sarà individuato in funzione del tipo di azione.
Qualità dell'acqua	Riduzione dei valori degli inquinanti nel mare.	Dati dall'ARPAL.	Rispetto all'ultimo rilevamento prima dell'approvazione del PTC.
	Riduzione dei valori degli inquinanti nelle acque superficiali.	Dati dall'ARPAL.	Rispetto all'ultimo rilevamento prima dell'approvazione del PTC.

Qualità dell'aria	Riduzione dei valori degli inquinanti nell'aria.	Dati dall'ARPAL.	Rispetto all'ultimo rilevamento prima dell'approvazione del PTC.
Riqualificazione aree dismesse o non strutturate	Mq di aree ex ferroviarie riqualificate .	Dati dai Comuni.	
	Mq di aree di margine agli insediamenti riqualificate.	Dati dai Comuni.	
Salvaguardia e fruizione aree verdi di pregio	Interventi per la salvaguardia e la fruizione delle aree verdi di pregio: Aree Protette, parchi urbani, parchi naturali ecc. (migliaia di euro).	Dati dai Comuni e dalle Comunità Montane.	
Riduzione del rischio idrogeologico	Azioni per la riduzione del rischio idrogeologico (frane, inondazioni) ((migliaia di euro).	Dati dai Comuni.	Si veda il Piano di Baci.
	Azioni di sistemazione dei corsi d'acqua con tecniche di ingegneria naturalistica (km).	Dati dai Comuni.	
Gestione dei rifiuti		Tale obiettivo viene rimandato alla definizione del nuovo Piano dei Rifiuti Provinciale. Gli indicatori di efficacia andranno quindi individuati in quella sede (es. incremento della percentuale di raccolta differenziata, tonnellate di rifiuti termovalorizzate, ecc.).	
Riqualificazione del sistema turistico	Riqualificazione (mc) ad uso turistico di strutture edilizie dismesse (ex alberghi, colonie, edifici collettivi).	Dati dai Comuni.	
	Interventi relativi alla riqualificazione degli elementi paesaggistici naturali ed antropici (emergenze storiche ecc.) (migliaia di euro).	Dati dai Comuni.	

PTC

	Numero di aziende e Comuni certificati EMAS, ISO 14001.	Dati dai Comuni.	
--	---	------------------	--

8 - Sintesi

Che cos'è la Valutazione Ambientale Strategica

La Valutazione Ambientale Strategica ha come “...obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata una valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente....” (art. 1, Direttiva 2001/42/CE).

La questione della sostenibilità nella gestione territoriale è ancora una materia scarsamente definita sul piano teorico e poche sono le applicazioni pratiche ad oggi effettuate.

La Provincia in fase di elaborazione del proprio PTC deve provvedere alla valutazione preventiva (valutazione ex-ante) della sostenibilità degli effetti prodotti dal piano. Inoltre la Provincia deve provvedere al monitoraggio dell'attuazione del piano (valutazione in itinere) per apportare eventuali modifiche o aggiornamenti. Alla formazione del piano devono concorrere le forze sociali, imprenditoriali e di tutti i soggetti interessati, fin dalla definizione degli obiettivi strategici e di sviluppo.

La valutazione ambientale di cui alla direttiva 42/2001/CE viene definita strategica (la direttiva in realtà non fa cenno a tale aggettivo) in quanto possiede, concettualmente, le stesse proprietà della “pianificazione strategica”:

- si focalizza sull'azione, quindi sull'efficacia del sistema, e sui risultati;
- considera l'esistenza di gruppi di interesse e di risorse progettuali in atto;
- si basa su un'analisi approfondita del territorio;
- è strutturata come iter e non termina con la presentazione del piano ma prosegue sino a una fase di valutazione ulteriore al termine della fase di attuazione.

La metodologia suggerita dalla direttiva (attualmente applicata, in casi diversi, secondo le singole interpretazioni dei gruppi di lavoro coinvolti, avendo come riferimento alcune modalità di redazione proposte ma nessuno schema rigido, vedi anche “Attuazione della Direttiva 2001/42/CE” redatto dalla DG Ambiente della Commissione Europea, Lussemburgo 2003) è atta a creare un documento utile al controllo dell'iter di sviluppo del piano che deve fare propri gli aspetti ambientali, parte integrante, quando non fondamentale, delle strategie di pianificazione.

La Valutazione Ambientale Strategica è suddivisa in diverse fasi che si succedono cronologicamente, suddivise in 3 macrogruppi: la valutazione ex-ante, la valutazione in itinere, la valutazione ex-post. Il Piano Territoriale di Coordinamento, soggetto a studio di sostenibilità, viene accompagnato dalla valutazione ex-ante, che rappresenta lo sviluppo dello studio di sostenibilità stesso.

VALUTAZIONE EX-ANTE

Rapporto ambientale: i contenuti sono sintetizzati nell'Allegato I della Direttiva. Costituisce il corpus principale della valutazione. Il rapporto ambientale della presente VAS si basa sulla descrizione dello stato dell'ambiente sintetizzata nella descrizione fondativa; è suddiviso in 8 capitoli, ciascuno dei quali fa diretto riferimento ai contenuti espressi nell'allegato I della direttiva.

Consultazioni: si sono svolte durante lo sviluppo del PTC e verranno ulteriormente portate avanti con la pubblicazione del progetto definitivo di piano e con gli incontri di concertazione delle azioni; si veda il capitolo preposto.

Valutazione del rapporto e degli esiti delle consultazioni

Il progetto di PTC adottato è stato sottoposto alla valutazione da parte della Regione e dei Comuni, oltre che di altri enti (es. Comunità Montane), come previsto dalla legge regionale; è

stato inoltre sottoposto alle osservazioni anche di altri enti, come le associazioni professionali o le associazioni ambientaliste. Gli esiti di tali consultazioni in parte hanno dato come esito osservazioni vincolanti (le prescrizioni della Regione), in parte proposte e richieste di modifica o di precisazioni, accolte per la maggior parte.

Messa a disposizione delle decisioni

Una volta approvato il Piano sarà pubblicato e diffuso. Sarà disponibile un CD contenente tutti gli elaborati di Piano che i Comuni potranno utilizzare sia per le successive fasi di concertazione delle azioni in cui sono coinvolti, sia per eventualmente impiegare la descrizione fondativa del Piano Provinciale in fase di realizzazione dei nuovi PUC, come previsto dalla normativa regionale.

VALUTAZIONE INTERMEDIA

Durante l'attuazione, tramite concertazione dei progetti integrati previsti dal piano, attraverso il monitoraggio degli indicatori proposti nella valutazione ex-ante (all'interno del Rapporto Ambientale), è possibile verificare l'efficacia delle azioni proposte e eventualmente apportare modifiche al piano e alle successive azioni da porre in atto.

VALUTAZIONE EX POST

La valutazione ex-post è volta a riassumere gli esiti dell'attuazione del Piano, al termine della sua validità e al termine dell'attuazione delle azioni ivi previste. Serve a re-indirizzare le successive attività di pianificazione. E' opportuno ipotizzare e strutturare, durante le fasi di valutazione ex-ante (indicatori, vedi capitolo 7) e intermedia, una modalità di valutazione ex-post da applicare al termine dell'attuazione del piano

IL RAPPORTO AMBIENTALE DELLA VAS DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIA DI SAVONA

La VAS è strumento atto a valutare gli aspetti ambientali del piano, al fine di individuare i punti critici nell'attuazione delle azioni previste nei progetti integrati che, come tali, non prescindono dai fattori ambientali ma comunque sono influenzati da molti altri aspetti legati al problema dello sviluppo economico e sociale.

Il **processo di valutazione** – contenuto in particolare nei capitoli 1 “Obiettivi del Piano”, 2 “Aspetti dello Stato dell'Ambiente e probabile evoluzione”, 3 “Caratteristiche ambientali delle aree interessate”, 4 “Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale”, costituenti le verifiche di coerenza interna ed esterna rispetto agli obiettivi di protezione ambientale - aiuta il progettista del piano a considerare opportunamente determinati aspetti e retroagire sul piano. Da sottolineare il fatto che il PTC in oggetto conteneva già obiettivi di protezione ambientale di tipo “attivo” cioè volti ad integrare la normativa, normalmente vincolistica, con azioni di fruizione dell'ambiente volte a valorizzare le aree di interesse. La VAS ha probabilmente reso più chiare le relazioni tra le indicazioni di piano e gli obiettivi di tutela ambientale.

I capitoli 5 “Valutazione delle alternative – relazione di incidenza” e 6 “Effetti e mitigazioni” (suddiviso per Progetti Integrati e con 4 allegati), costituiscono il corpus di **indicazioni utili a guidare gli enti attuatori** (in particolare i comuni nella fase di redazione dei PUC) affinché le azioni generate dalle indicazioni di piano abbiano un basso o nullo impatto ambientale, a prescindere dalla loro insistenza su aree vincolate (certamente più critiche) o meno.

Gli **indicatori** – contenuti nel capitolo 7 “Individuazione degli indicatori”, parametri di misurazione delle conseguenze dell'attuazione del piano - serviranno a evidenziare l'efficacia delle azioni proposte, che sono comunque frutto di una decisione politica concertata, meditata integrando diverse necessità e perseguendo delle linee di sviluppo.

Sulle fasi di valutazioni successive a quella ex-ante bisogna porre una forte attenzione affinché la valutazione ambientale abbia un'efficacia, appunto, strategica . Anche in questa fase deve

essere rigorosamente controllata la probabilità di successo del piano, la realizzabilità concreta delle strategie formulate e delle decisioni prese, la tenuta del consenso. Cio' anche per la possibilità di variazione degli interessi degli attori coinvolti nel tempo.

Il piano diventa così uno strumento dinamico e la valutazione dei suoi aspetti ambientali, fermi restando i necessari minimi contenuti di salvaguardia, deve necessariamente possedere la stessa dinamicità perché sia conservato un approccio attivo alla riqualificazione ambientale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona prevede azioni fortemente improntate alla tutela ambientale secondo una concezione attiva, che prevede - più che la conservazione dello stato attuale nella classica concezione dell'ambiente come di un bene da conservare staticamente a prescindere dello stato in cui si trova - una serie di provvedimenti atti a migliorare le condizioni dei diversi aspetti ambientali, parallelamente e intrinsecamente alla definizione dei progetti volti a governare le innovazioni economiche e di trasformazione territoriale.

Per questo motivo il Rapporto Ambientale - di cui all'art.5 della direttiva 2001/42/CE, contenente le informazioni previste dall' Allegato I - per il PTC della Provincia di Savona, è strettamente relazionato con i contenuti del piano, sia per quanto riguarda le informazioni date dalla Descrizione Fondativa, sia per le intenzioni contenute nel documento degli Obiettivi e, infine, in quanto definito nei Progetti Integrati. E' stato quindi sviluppato secondo una serie di tabelle descrittive riferite ciascuna ai diversi elementi previsti, con i necessari riferimenti ai contenuti del Piano (Obiettivi, Progetti Integrati, riferimenti normativi, ecc.), ma in maniera sintetica, con forti rimandi ai contenuti delle diverse sezioni del piano, ritenendo inutile riportare integralmente quanto i documenti del piano già descrivono esaurientemente e trovando più opportuno sottolineare le relazioni e i legami tra le azioni previste e gli aspetti ambientali.

Nei documenti del Piano la struttura concettuale permette l'integrazione tra gli aspetti progettuali e innovativi di sviluppo e gli obiettivi di tutela e recupero ambientale, costituendo un unico corpus atto a descrivere le azioni da attuare, secondo quanto individuato nei progetti integrati.

L'attività di valutazione e controllo delle azioni si esplica nelle indicazioni di sostenibilità contenute nei progetti integrati. Il processo di Valutazione ambientale strategica resta così strettamente legato alla definizioni dei progetti, anche all'attuale stato di coordinamento.

Si può quindi dire che le attività di valutazione e consultazione previste dalla direttiva 2001/42/CE siano in qualche modo state sviluppate sin dall'inizio della formazione del piano. I progetti integrati contengono già, nella fase preliminare, indicazioni relative alla sostenibilità. Sono inoltre state approntate tavole di sintesi di analisi ambientale, ridefinite dopo la ricezione delle osservazioni da parte degli enti, al fine di meglio rapportare le azioni previste dai progetti e le caratteristiche del territorio su cui le stesse insistono.

Sono inoltre state approntate tavole di sintesi di analisi ambientale, ridefinite dopo la ricezione delle osservazioni da parte degli enti, al fine di meglio rapportare le azioni previste dai progetti e le caratteristiche del territorio su cui le stesse insistono. Tali tavole sono realizzate tramite la sovrapposizione delle indicazioni del piano cartografate, suddivise per Progetti Integrati, con le indicazioni tematiche - secondo la suddivisione in tre assetti: Assetto Ambientale, Assetto Idrogeologico, Assetto paesistico - tali da permettere la verifica delle azioni rispetto ai valori del territorio.

Nelle tavole di Assetto Ambientale sono individuati:

- le aree protette provinciali (dal Piano recentemente approvato);
- i parchi regionali, i Siti di Importanza Comunitaria "SIC" (inclusi i fondali marini);
- le zone a Protezione Speciale "ZPS".

Nelle tavole di Assetto Idrogeologico sono individuati:

- le fasce di inondabilità, derivate dai Piani di Bacino per quanto riguarda il versante tirrenico (aggiornate all'aprile 2004), dallo Studio sulle aree di inondabilità per conto della Provincia di Savona relativamente ai bacini delle Bormide;
- i dissesti: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico (aggiornate all'aprile 2004), dal PAI del bacino del Fiume Po per il versante adriatico, dal Progetto IFFI "Inventario dei fenomeni franosi d'Italia" per quanto riguarda entrambi i versanti. I dati sono stati raggruppati secondo

le seguenti voci (che corrispondono alle voci di legenda delle carte relative all'assetto idrogeologico del PTC):

- o Frane attive (Pg4 nei bacini tirrenici, frane attive in PAI e IFFI)
 - o Frane quiescenti (Pg3a nei bacini tirrenici, frane quiescenti in PAI e IFFI)
 - o Aree a suscettività al dissesto alta – Pg3b nei bacini tirrenici
 - o Frane stabilizzate e relitte o con stato di attività non determinato (IFFI);
- le discariche in esercizio: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico, dalla carta dell'Uso del Suolo regionale per quanto riguarda il versante adriatico;
 - le cave attive: dai Piani di Bacino per il versante tirrenico, dal Piano delle Cave regionale per quanto riguarda il versante adriatico;
 - i siti contaminati: dalle perimetrazioni nell'ambito dell' "Anagrafe dei siti contaminati" trasmesse a cura del Servizio Ambiente – Ufficio Bonifiche della Provincia di Savona relativamente alle principali aree da bonificare finora censite;
 - le aree carsiche: aree individuate e delimitate dalla L.R. 14/90 - "Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio speleologico e delle aree carsiche"- art.4;
 - le sorgenti: dal censimento a cura dell'Autorità d'Ambito provinciale;
 - le grotte: dati elaborati sulla base dei file relativi al Catasto Speleologico Ligure (Sezione di Savona) gestito dalla Delegazione Speleologica Ligure (L.R. 14/1990);
 - i geositi: dati forniti da Centro Documentazione Geositi, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Genova.

Nelle tavole di Assetto Paesistico sono individuati:

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

Il Rapporto Ambientale diventa così un documento chiave di lettura del piano e delle sue caratteristiche di sostenibilità.

1. Obiettivi del piano

Nel primo capitolo del Rapporto Ambientale vengono evidenziate le relazioni tra gli obiettivi principali del piano, gli obiettivi specifici, le linee di azione del piano e il loro eventuale rapporto con altri piani o programmi. La finalità è l'evidenziazione delle modalità di raggiungimento degli obiettivi, attraverso i progetti, anche in relazione alle tematiche ambientali. Si fa riferimento ai contenuti del Documento degli Obiettivi e dei Progetti Integrati di cui il presente documento riporta, quindi, una sintesi

Nella valutazione effettuata, gli obiettivi di Piano possono essere considerati posti in attuazione non solo attraverso le Indicazioni di Piano con relativo livello di efficacia, ma anche attraverso l'azione sinergica con le azioni indicate come Risorse della Progettualità; tali azioni non sono propriamente indicazioni di piano, in quanto sono già in corso a cura dei relativi enti locali, ma contribuiscono, insieme alle azioni individuate dal piano, al raggiungimento degli obiettivi espressi.

Tale sezione serve a verificare la corrispondenza tra obiettivi ed azioni, al fine di poter effettuare un primo controllo sull'efficacia del piano e avere un conseguente feedback. Si può anche definire come una "analisi di coerenza interna".

I piani di settore indicati sono quelli direttamente coinvolti. Si tenga però conto che altri piani dovranno essere sempre considerati nella fase di verifica durante le fasi di attuazione (come ad esempio il PTC paesistico o il PTR).

Gli Obiettivi di Piano presentano una corrispondenza nelle Indicazioni di Piano pressoché totale.

Il PTC sembra essere un utile strumento di connessione degli strumenti pianificatori già esistenti, oltre che motore di proposte e elemento di riferimento per la pianificazione comunale. Ciò è utile premessa per l'efficacia dell'attuazione dei Progetti Integrati.

Due settori vengono rinviati a piani specifici: uno – la gestione dei rifiuti – viene rinviato al nuovo Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti, l'altro – la preservazione del patrimonio idrico e la sua corretta gestione – viene rinviato all'attuazione del Piano d'Ambito per la organizzazione del Servizio Idrico Integrato (art.11 comma3, L 36/1994) approvato dall'ATO

Savonese nel 2003 e alla salvaguardia delle caratteristiche ambientali, durante l'attuazione delle opere infrastrutturali, attraverso la presente VAS e soprattutto attraverso le procedure di VIA.

In generale il documento degli Obiettivi sembra contenere molte più idee e proposte di quanto sia desumibile dalle Indicazioni di Piano (vedi ad esempio il rimando ad uno studio del sistema della Mobilità che sintetizza quanto espresso, in questo ambito, dai diversi obiettivi riportati).

E' importante che tale ricchezza di idee venga riportata e implementata nella fase di attuazione dei Progetti Integrati.

2. Aspetti dello Stato dell'Ambiente e probabile evoluzione in mancanza di attuazione del PTC

In questa fase dell'elaborazione del Rapporto Ambientale vengono richiamati gli aspetti dello stato dell'ambiente coinvolti nelle azioni previste dal piano, descritti più esaurientemente nella Descrizione Fondativa.

Ciascuno degli aspetti richiamati è posto in relazione con la sua probabile evoluzione in assenza di attuazione del piano; a tal fine si è posto come evoluzione realisticamente prevedibile quella connessa con alcuni processi attualmente già in atto; si è sintetizzata quindi l'opzione zero come il permanere delle condizioni attuali. Una previsione dei fenomeni scaturibili dalle interrelazioni tra diversi aspetti - soprattutto prima della definizione delle azioni che, per quanto già previste nei progetti integrati, devono essere concertate tra gli attori coinvolti - è per il momento di difficile realizzazione. In fase di attuazione dei progetti sarà invece possibile procedere ad analisi più precise, con dati aggiornati, ricorrendo a specifici strumenti di valutazione della sostenibilità, valutazioni di incidenza o procedure di VIA (qualora siano richieste).

Quanto riportato è quindi una sintesi dei contenuti della Descrizione Fondativa, nelle sue parti relative agli aspetti ambientali, che già nella fase preliminare (piano adottato) proponeva (vedi "Sezione terza. Le Politiche di Settore, Capitolo 1 Le componenti naturali del territorio"), anche se non strutturata nella presente modalità. Si faccia quindi riferimento a tale parte delle Descrizione Fondativa per approfondimenti.

Si ritiene comunque utile riportare una sintesi secondo tale tipo di strutturazione del testo al fine di porre in semplice evidenza i problemi ambientali individuati dai progettisti del PTC sul territorio della provincia in questione.

Gli aspetti ambientali sono oggi ampiamente regolati con una serie di strumenti che, a causa della complessa articolazione delle caratteristiche ambientali oggetto di tutela - con frequenti sovrapposizioni su medesime parti di territorio - creano un intricato corpus normativo, causa di timori e perplessità negli operatori economici che affrontano la questione della tutela territoriale unicamente come un ostacolo con cui confrontarsi.

Il piano tenta di inserire nel sistema economico - in un territorio fortemente caratterizzato dall'attività turistica ma anche da attività economiche legate ad aspetti ambientali quali l'agricoltura e, limitatamente, la gestione delle aree boschive - tale sistema di aree soggette a vincolo, al fine di generare un processo di condivisione delle politiche di settore, oltre che di migliorare la gestione economica dell'ambiente.

Alcune azioni previste dal Piano possono generare impatto - in particolare le opere infrastrutturali - e di questo si dovrà tenere conto. Si ritiene comunque condivisibile la forma di integrazione alla politica ambientale prevista.

3 . Caratteristiche ambientali delle aree interessate

In questo capitolo si individuano le caratteristiche ambientali delle aree interessate dai Progetti Integrati - più esaurientemente descritte nelle tavole di analisi e di progetto allegate al Piano - al fine di evidenziare le possibili variazioni di pressione ambientale e in modo da ipotizzare, nei capitoli successivi, le misure di mitigazione da prevedere e sviluppare in fase attuativa. Si riportano in questa sede solo alcune indicazioni relative alla presenza di aree in qualche modo tutelate dal punto di vista idrogeologico, ambientale o paesistico. Per le caratteristiche territoriali generali si veda invece la Descrizione Fondativa.

4. Modalità di osservazione degli obiettivi di protezione ambientale

In questo punto vengono sintetizzati gli obiettivi di protezione ambientale posti dalle normative insistenti sul territorio interessato e, per ognuno di essi, vengono indicate le azioni di Piano inserite nelle tavole di progetto, al fine di evidenziare le modalità integrative (rispetto alle norme vigenti) di osservazione di tali obiettivi proposte dal piano stesso. Tale fase serve a evidenziare le capacità del piano nel migliorare lo stato dell'ambiente. Tali indicazioni di piano hanno per la maggior parte valore (b) "previsioni di indirizzo e coordinamento con efficacia di direttiva, il cui mancato recepimento, totale o parziale, in sede di formazione della strumentazione urbanistica generale comunale e delle relative varianti, comporta l'obbligo di motivazione ai sensi del successivo art. 14, comma 4."

Si consideri comunque che molte altre indicazioni di sostenibilità sono presenti al capitolo 6 e allegati della presente VAS, indicazioni che il PTC recepisce con valore (a) "previsioni di orientamento ad efficacia propositiva, ai fini della formazione dei PUC, il cui mancato recepimento, totale o parziale, comporta l'obbligo per i Comuni di specificarne la motivazione".

5. Valutazione delle alternative – relazione di incidenza

Questo capitolo è stato sviluppato in considerazione della vastità di tematiche affrontate dal PTC e dal basso livello di definizione delle modalità di attuazione delle relative indicazioni dovuto al livello di pianificazione. Sono state considerate quindi solo le indicazioni di piano aventi relazioni con aree a vincolo ambientale, in particolare i Siti di Interesse Comunitario (nessuna Zona di Protezione Speciale è interessata) integrate con le Aree di Protezione Provinciale, in quanto suscettibili di impatti con conseguenze che, se non controllate sin dall'inizio, possono portare a un significativo degrado delle caratteristiche ambientali di tale aree di pregio. In particolare si è ritenuto opportuno fare una "relazione di compatibilità ambientale" per le APP analoga alle relazioni di incidenza dei SIC, in quanto si ritiene che, nonostante i diversi obiettivi che caratterizzano i due gruppi di aree vincolate, possano essere considerate integrative le une delle altre e quindi assoggettabili allo stesso strumento di analisi.

Tale capitolo vede quindi integrati i contenuti legati alla Valutazione Ambientale Strategica e alla Relazione di Incidenza per le aree della Rete Natura 2000. L'art. 11 comma 2 della direttiva 2001/42/CE prevede infatti la possibilità di integrare diverse procedure di valutazione della sostenibilità con la VAS, qualora incidano sullo stesso territorio e abbiano contenuti analoghi, al fine di evitare inutili duplicazioni della valutazione.

Il livello di approfondimento delle seguenti relazioni di incidenza è ovviamente legato al livello di pianificazione territoriale e queste vanno quindi considerate come una sorta di prima guida.

Relazioni di incidenza più approfondite dovranno essere realizzate dagli enti interessati all'attuazione delle indicazioni di piano in oggetto.

Nonostante le indicazioni di piano interagiscano con un gran numero di Siti di Interesse Comunitario e di Aree Provinciali Protette, per la maggior parte dei casi sarà possibile attuarle senza danni irreversibili agli equilibri ambientali, purché siano seguiti alcuni accorgimenti durante la fase di esecuzione delle opere. Cosa importante, tali opere non dovrebbero rappresentare una sensibile fonte di degrado ambientale durante la fase di esercizio. Il caso del porto di Noli – un progetto è stato respinto in fase di VIA – è un caso quindi particolare; la sua localizzazione dovrà essere riconsiderata. La nuova Carreggiata Autostradale Voltri Albissola può costituire fonte di squilibrio ambientale, oltre ad essere essa stessa a rischio a causa dei frequenti incendi che caratterizzano questa area boschiva; il suo tracciato e le modalità di percorso dovranno essere attentamente studiate.

6. Effetti significativi sull'ambiente delle azioni previste e misure di mitigazione e compensazione

Tutte le azioni dell'uomo hanno in sé una capacità destabilizzante sugli equilibri ambientali del territorio. Le parti di territorio in rapida trasformazione, come quelle fortemente antropizzate, non possiedono un equilibrio né originario né possono raggiungerlo, cambiando continuamente le condizioni locali. La previsione delle forme di impatto sul territorio è fortemente legato al concetto di sviluppo sostenibile, quindi all'impiego ragionato delle risorse che proprio dal territorio hanno origine. Non si tratta quindi di tutelare il territorio soltanto nella sua accezione paesaggistica (estetica, storica, culturale), ma anche nella sua costituzione sostanziale.

Azioni con un certo impatto ambientale sul territorio possono derivare da esigenze di trasformazione di varia natura. Le azioni di sviluppo devono comunque nascere anche da una ponderata considerazione degli impatti ambientali conseguenti.

E' quindi necessario effettuare opportune scelte tecniche per eliminare, se possibile, i potenziali impatti, o comunque prevedere le possibili forme di riduzione o mitigazione degli effetti negativi. Tali forme di compensazione possono agire direttamente sulle azioni previste o prevedere delle contro-azioni atte a riequilibrare gli elementi compromessi.

Le indicazioni contenute nei Progetti Integrati del PTC sono state analizzate nei capitoli da 6.1 a 6.5 al fine di individuare le possibili valenze negative relativamente a forme di impatto sull'ambiente. A tal fine le suddette indicazioni sono state verificate grazie alle tavole di analisi della sostenibilità, come si è già detto nell'introduzione, suddivise per tematiche: Assetto Ambientale, Assetto Idrogeologico, Assetto Paesistico. L'insistenza delle azioni previste dalle indicazioni di piano su aree soggette a vincoli – come ad esempio i SIC – è stata individuata nel capitolo 3 e le relazioni di incidenza sono contenute nel capitolo 5. A questi capitoli si fa riferimento per tutte le indicazioni presumibilmente interagenti con tali zone di alta qualità ambientale.

Le valutazioni sono riferite ai seguenti temi ambientali:

RISORSE (materiali e energia)

ARIA

ACQUA

RIFIUTI

PARCHI – AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ

SUOLO

AMBIENTE MARINO-COSTIERO

PAESAGGIO (naturale, antropico extraurbano e urbano)

RUMORE

RISCHIO SISMICO

INQUINAMENTO INDUSTRIALE (RIR, bonifiche)

Poiché molte delle azioni previste sono, in questo stadio, non chiaramente individuate nella localizzazione territoriale – se non di massima - e nelle caratteristiche realizzative, per queste ci si limita a fare riferimento a delle indicazioni di sostenibilità generali – sorta di linee guida – relative alle scelte da effettuare durante la progettazione, per adottare le migliori soluzioni tecnologiche disponibili per la riduzione dei fattori di pressione. In fase attuativa dovrà essere effettuata una valutazione ambientale più approfondita, riferita al progetto, che dimostri l'accoglimento di tali linee guida.

Le linee guida elaborate, riportate in allegato dopo il capitolo 6.5, sono:

- Allegato 1: Turismo Sostenibile
- Allegato 2: Edilizia sostenibile
- Allegato 3: Spazi aperti
- Allegato 4: Infrastrutture viarie

Organizzazione delle tabelle

Nel campo 1 viene riportata l'indicazione di piano con il relativo livello di efficacia; nel campo 2 sono riportati i prevedibili effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione dell'indicazione di piano (sono considerati i temi ambientali su cui l'attuazione della specifica indicazione ha effetto); nel campo 3 sono riportate alcune raccomandazioni finalizzate alla riduzione o alla mitigazione (tramite azioni collaterali) degli effetti negativi sull'ambiente.

Molti dei suggerimenti posti nella terza colonna sono legati direttamente alle soluzioni progettuali che verranno predisposte in fase di attuazione, per cui spesso non sono dipendenti da scelte dell'ente Provincia, che dovrà però adoperarsi per promuovere approcci progettuali che prevedano soluzioni tecniche sostenibili. In generale tali suggerimenti devono essere considerati ad efficacia (a) e i soggetti attuatori dovranno quindi argomentare la rispondenza dei progetti a tali indicazioni, o eventualmente l'uso di soluzioni di mitigazione diverse. Le indicazioni di sostenibilità principali hanno in gran parte efficacia di tipo (b) e sono riportate anche sulle carte di analisi degli assetti Ambientale, Idrogeologico, e Paesistico.

Alcune indicazioni ricorrono nei diversi Progetti Integrati perché ugualmente pertinenti. Pertanto le relative indicazioni di sostenibilità possono ritrovarsi ripetute, essendo i diversi sottocapitoli (6.1, 6.2 ecc.) riferiti a diversi progetti integrati.

7. Individuazione degli indicatori per l'attuazione del monitoraggio del PTC

Al fine di monitorare l'efficacia dell'attuazione del Piano, ovvero del raggiungimento, attraverso le azioni, degli obiettivi prefissati, dal punto di vista ambientale, vengono individuati alcuni parametri suscettibili di osservazione-misurazione, in grado di fornire delle indicazioni in merito.

Le caratteristiche principali di tali indicatori sono:

- l'effettiva monitorabilità (è inutile ipotizzare un sistema di monitoraggio di cui si prevede una difficile applicazione);
- la capacità di porre in evidente e non equivocabile relazione di causa-effetto l'azione e il risultato, cioè scaturire da uno schema basato sul concetto di pressione-stato su cui si effettua la pressione – esito della pressione;
- la condivisione della rappresentabilità dell'indicatore; a tal fine gli indicatori ipotizzati in questa fase dovranno essere discussi in fase di attuazione dei Progetti Integrati .

L'ente Provincia di Savona dovrà quindi, durante il corso dell'attuazione delle indicazioni di Piano, raccogliere tali dati la cui analisi costituirà, in itinere, la Valutazione Intermedia e, al termine di validità del Piano, la Valutazione ex-Post.

PARTE C - CONSULTAZIONI

Attività di Consultazione del PTC della Provincia di Savona

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona ha seguito un iter di formazione caratterizzato da diversi momenti di consultazione e comunicazione, coinvolgendo non solo gli enti direttamente interessati ma anche le associazioni di categoria e i cittadini.

Le attività di consultazione, oltre a essere necessarie per ottenere un piano caratterizzato da obiettivi condivisi e quindi azioni attuabili, ottemperano a quanto previsto dalla L.U.R. 36/97 e dalla direttiva 2001/42 CE che prevede la valutazione ambientale di "piani e programmi", oggi definita Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (art. 3-5-6-9). I momenti di consultazione istituzionale (Conferenze di pianificazione e, successivamente, i pareri dei soggetti istituzionali e le osservazioni dei cittadini delle associazioni di categoria e delle associazioni ambientaliste) sono quindi, in un'ottica di "valutazione integrata", tappe fondamentali anche per la valutazione ambientale, essendo tra gli obiettivi del piano anche quello della tutela e della riqualificazione ambientale.

Si riportano di seguito i momenti principali dell'attività di consultazione, concertazione e comunicazione a partire dal 1998, anno in cui è stato approvato dalla Giunta Provinciale il programma di lavoro per la realizzazione del PTC, sino alla fase di osservazione del piano adottato.

Ulteriori fasi comunicative (aggiornamento dei documenti già pubblicati sul sito internet dopo l'approvazione, messa a disposizione dei Comuni interessati di CD contenente il piano e relative cartografie) avverranno dopo l'approvazione del piano. Per i Progetti Integrati si procederà a incontri di concertazione con i soggetti che concorreranno alla loro attuazione. Anche gli esiti di tali concertazioni verranno resi noti.

Nelle tabelle che seguono vengono riportati i dati di riferimento: la data, il tipo di consultazione, i soggetti proponenti e i soggetti coinvolti. Le celle con sfondo grigio corrispondono a momenti istituzionali (delibere, approvazioni ecc.), o di comunicazione interna all'ente Provincia, di sviluppo del piano, quindi importanti ma non definibili in senso proprio consultazioni; serviranno comunque a fornire un quadro più chiaro dell'iter.

Il PTC una volta approvato, dovrà essere divulgato, congiuntamente alla presente VAS, tramite il sito Internet della Provincia di Savona.

Dovranno essere individuate forme di consultazione per stimolare l'attuazione dei Progetti Integrati, in particolare per quelle indicazioni che, per essere efficaci, devono vedere coinvolti, oltre alle amministrazioni locali, anche i privati e le associazioni di categoria. Una possibilità è quella prevista da Agenda XXI con la formazione di forum o di esperienze partecipate di "visioning" (più o meno strutturate secondo il modello, ad esempio, dell'European Awareness Scenario Workshop).

<u>DATA</u>	<u>INCONTRO</u>	<u>SOGGETTI PROPONENTI</u>	<u>SOGGETTI INVITATI</u>
15/12/1998	Approvazione programma di lavoro	Giunta Provinciale	
17/12/1998	1° Conferenza di Pianificazione	Servizio Urbanistica	<ul style="list-style-type: none"> • Ordine degli Architetti della Provincia di Savona • I.A.C.P. (ora ARTE) - Direttore • Direttore Area Rete - Zona Territoriale Nord- Ovest • Consorzio ACTS Presidente • Corpo Forestale dello Stato - Capo Ispettore Dipartimento delle foreste • Parco del Monte Beigua - Presidente • Regione Liguria - Direttore Dipartimento tutela e gestione del territorio • Consorzio depurazione Val Varatella-Presidente • ASL-Coordinatore Amministrativo • Lega Nazionale delle Cooperative e Mutue-Presidente • Telecom Savona • Unione Industriali della Provincia di Savona-Presidente • Arch. Bobbio Roberto • Ing. Gelmini Paolo • Arch. Manfroni • Arch. Burlando • Arch. Gambardella • Università di Genova - Dipartimento POLIS-Prof. Vallega; Prof. Gabrielli; Prof. Begliomini; Prof. Cinà; Prof. Seassaro • Professoressa Ferrando Teresa • ANAS-Capo Compartimento della viabilità della Liguria • Area Regionale Protetta "Langhe di Piana Crixia" c/o Comune di Piana Crixia • Autostrada SV-TO • Autostrada dei Fiori Spa-Presidente

		<ul style="list-style-type: none"> • Autostrada GE-SV (A 10) • SAR-Presidente • ENEL Distretto della Liguria-Savona • Confagricoltura Presidente • Confederazione Nazionale Artigianato CNA-Presidente • CONF. SAL Segretario Provinciale • Ente Autonomo del Porto • Confederazione Italiana agricoltori-Presidente • Confesercenti Presidente provinciale • Confcommercio-Presidente • Camera del Lavoro Territoriale • CGIL - Segretario Generale • Ente Parco del Beigua • ATA Azienda tutela Ambiente Servizi nettezza urbana-Presidente • Confederazione italiana sindacati lavoratori CISL Segreteria Generale • FILSEspa • Regione Liguria Direttore Dipartimento Urbanistica e Pianificazione Territoriale • Avv. Cocchi Luigi • Arch. Gattorna Carola • Regione Liguria Arch. Sperati Marta • Arch. Traverso Mauro • Federazione Coltivatori Diretti-Direttore • Sindaci dei 69 Comuni • Assessori all'Urbanistica dei 69 Comuni • Responsabili Uffici Urbanistica dei 69 Comuni • Regione Gruppo DS • Regione Liguria - Dott.ssa Mussi Laura • Regione Liguria - Dott.ssa Olivetti Clara • Regione Liguria Arch. Kunitz Anna • Regione Liguria - Arch. Tonelli Giuliano • Avv. Paolo Gaggero • Dott. Geol. Scarpato Alessandro • Sovrintendenza ai beni ambientali e architettonici della Liguria • Ing. Delfino Giovanni • Arch. Baldini Ugo • Dott. Caviglia Paolo
--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • Avv. Sterzi Maria • Dott. Spezialetti Alberto • Arch. Orso Marinella • Arch. Di Donato Paolo • Dott. Ferrero Cesare • Collegio Provinciale dei Geometri Presidente • Ordine degli Avvocati di Savona • Ordine degli Architetti della provincia di Savona - Presidente • Ordine dei Dottori Agronomi- Presidente • Ordine Regionale dei Geologi • Ordine degli Ingegneri • Arch. Gaggero Gianni • Regione Liguria - Urbanistica e Pianificazione Territoriale Arch. Lorenzani Franco • Arch. Grossi Bianchi Giovanni • Ing. Gelmini • Dott. Moretti Dario
27/10/1999	Invio atti del convegno "Provincia e Piano d'Area Vasta"	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	
21/04/2000	Presentazione Descrizione Fondativa PTC provinciale	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	
10/02/2000	Illustrazione elaborati in corso del PTC provinciale e coordinamento dei settori interessati	Dirigenti provincia Assessori e Segretario Generale	
7/05/2002	2° Conferenza di Pianificazione	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • ANAS – Compartimento della viabilità della Liguria • RFI S.p.A. • METROPOLIS S.p.A. • Azienda di Promozione turistica "Riviera delle Palme" • Autostrada dei Fiori S.p.A. • Autostrada GE-SV I° tronco • Autostrada TO-SV • Associazione "A Campanassa" • ACTS • Aeroporto Internazionale di Villanova d'Albenga S.p.A. • CIA – Confederazione Italiana Agricoltori • Col diretti • Confagricoltura – Federliguria • Confederazione Nazionale

			<p>dell'Artigianato</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confartigianato della Provincia di Savona • Unione Industriali • Provveditorato alle opere pubbliche marittime • Genio Civile per le opere marittime • Associazione Campeggiatori Turistici Italiani (ACTI) • Associazione Regionale Campeggi e Villaggi turistici della Liguria (FAITA) • Associazione Bagni Marini della Provincia di Savona • Associazione Albergatori • ACI • Collegio Provinciale dei Geometri di Savona • Collegio Provinciale Agrotecnici di Savona • ARPAL • Ordine degli architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori • Ordine Dottori, Agronomi e Dottori Forestali • Ordine Regionale dei Geologi della Liguria • Ordine degli Ingegneri • Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco • Ente Bilaterale ligure Artigianato (EBLig) • Corpo Forestale dello Stato • Ente Bilaterale Territoriale Terziario • Ente Bilaterale Territoriale Turismo • Ente Scuola Edile • Università degli Studi Polo Accademico di Savona • Società promozione enti savonesi per l'Università • Insediamenti Produttivi Savonesi S.c.p.a. (IPS) • Società Autolinee Riviera • Azienda Tutela Ambientale ATA • C.G.I.L. • C.I.S.L. • U.I.L. • Assonautica • Sindacato UGL • FILSE S.p.A. • Gruppo Giovani dell'Industria • Ordine Avvocati e Procuratori • DEUIM Università Studi Genova • Italia Nostra Sezione di Savona • Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici della Liguria • Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria • Prefettura di Savona • Provveditorato agli studi
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Consorzio per i servizi ambientali • Consorzio Intercomunale risanamento ambiente (CIRA) • Consorzio Depurazione acque di scarico • ENEL S.p.A. • Italgas Società Italiana per il gas • TELECOM • Federazione Nazionale Pro Natura • Touring Club • Club Alpino Italiano C.A.I. • Associazione Convenzionata CONI • Amici della Terra • Legambiente di Savona Comitato di Savona • E.N.P.A. • L.I.P.U. Lega Italiana Protezione Uccelli • WWF Fondo Mondiale per la Natura Sede Regionale • GreenPeace c/o Associazione Alterazione Sig.ra Piera Murru • AI Comitato Difesa della Salute dell'Igiene e dell'Ambiente della Val Maremola • Comitato Vado Vuole Vivere C/o Guelfi Franca • M.O.D.A. C/o Dott. Torcello Agostino • Comitato in difesa per l'ambiente "A Madunnetta" • Agenzia del Demanio • 1° Comando Regione Aerea • Capitaneria di Porto • Ministero della Difesa 1° Reparto Infrastrutture • ENAC <p>COMUNI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Albisola Superiore • Comune di Albissola Marina • Comune di Altare • Comune di Bergeggi • Comune di Bormida • Comune di Cairo Montenotte • Comune di Calizzano • Comune di Carcare • Comune di Celle • Comune di Cengio • Comune di Giusvalla • Comune di Mallare • Comune di Massimino • Comune di Millesimo • Comune di Murialdo • Comune di Osiglia • Comune di Pallare • Comune di Piana Crixia • Comune di Plodio • Comune di Pontinvrea
--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Comune di Quiliano • Comune di Roccavignale • Comune di Sassello • Comune di Savona • Comune di Urbe • Comune di Vado Ligure • Comune di Varazze
17/05/2002	3° Conferenza di Pianificazione	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • ANAS – Compartimento della viabilità della Liguria • RFI S.p.A. • METROPOLIS S.p.A. • Azienda di Promozione turistica “Riviera delle Palme” • Autostrada dei Fiori S.p.A. • Autostrada GE-SV I° tronco • Autostrada TO-SV • Associazione “A Campanassa” • ACTS • Aeroporto Internazionale di Villanova d’Albenga S.p.A. • CIA – Confederazione Italiana Agricoltori • Col diretti • Confagricoltura – Federliguria • Confederazione Nazionale dell’Artigianato • Confartigianato della Provincia di Savona • Unione Industriali • Provveditorato alle opere pubbliche marittime • Genio Civile per le opere marittime • Associazione Campeggiatori Turistici Italiani (ACTI) • Associazione Regionale Campeggi e Villaggi turistici della Liguria (FAITA) • Associazione Bagni Marini della Provincia di Savona • Associazione Albergatori • ACI • Collegio Provinciale dei Geometri di Savona • Collegio Provinciale Agrotecnici di Savona • ARPAL • Ordine degli architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori • Ordine Dottori, Agronomi e Dottori Forestali • Ordine Regionale dei Geologi della Liguria • Ordine degli Ingegneri • Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco • Ente Bilaterale ligure Artigianato (EBLig) • Corpo Forestale dello Stato

			<ul style="list-style-type: none"> • Ente Bilaterale Territoriale Terziario • Ente Bilaterale Territoriale Turismo • Ente Scuola Edile • Università degli Studi Polo Accademico di Savona • Società promozione enti savonesi per l'Università • Insedimenti Produttivi Savonesi S.c.p.a. (IPS) • Società Autolinee Riviera • Azienda Tutela Ambientale ATA • C.G.I.L. • C.I.S.L. • U.I.L. • Assonautica • Sindacato UGL • FILSE S.p.A. • Gruppo Giovani dell'Industria • Ordine Avvocati e Procuratori • DEUIM Università Studi Genova • Italia Nostra Sezione di Savona • Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici della Liguria • Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria • Prefettura di Savona • Provveditorato agli studi • Consorzio per i servizi ambientali • Consorzio Intercomunale risanamento ambiente (CIRA) • Consorzio Depurazione acque di scarico • ENEL S.p.A. • Italgas Società Italiana per il gas • TELECOM • Federazione Nazionale Pro Natura • Touring Club • Club Alpino Italiano C.A.I. • Associazione Convenzionata CONI • Amici della Terra • Legambiente di Savona Comitato di Savona • E.N.P.A. • L.I.P.U. Lega Italiana Protezione Uccelli • WWF Fondo Mondiale per la Natura Sede Regionale • GreenPeace c/o Associazione Alterazione Sig.ra Piera Murru • Al Comitato Difesa della Salute dell'Igiene e dell'Ambiente della Val Maremola • Comitato Vado Vuole Vivere C/o Guelfi Franca • M.O.D.A. C/o Dott. Torcello Agostino • Comitato in difesa per l'ambiente "A Madunnetta"
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Agenzia del Demanio • Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria • Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici della Liguria • 1° Comando Regione Aerea • Capitaneria di Porto • Ministero della Difesa 1° Reparto Infrastrutture • ENAC <p>COMUNI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Alassio • Comune di Albenga • Comune di Andora • Comune di Arnasco • Comune di Balestrino • Comune di Bardineto • Comune di Boissano • Comune di Borghetto S.S. • Comune di Borgio Verezzi • Comune di Calice Ligure • Comune di Casanova Lerrone • Comune di Castelbianco • Comune di Castelvecchio di R. B. • Comune di Ceriale • Comune di Cisano sul Neva • Comune di Erli • Comune di Finale Ligure • Comune di Garlenda • Comune di Giustenice • Comune di Laigueglia • Comune di Loano • Comune di Magliolo • Comune di Nasino • Comune di Noli • Comune di Onzo • Comune di Orco Feglino • Comune di Ortovero • Comune di Pietra Ligure • Comune di Rialto • Comune di Spotorno • Comune di Stellanello • Comune di Testico • Comune di Toirano • Comune di Tovo San Giacomo • Comune di Vendone • Comune di Vezzi Portio • Comune di Villanova d'Albenga • Comune di Zuccarello
24/05/2002	4° Conferenza di Pianificazione Presentazione documento degli obiettivi con particolare	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • ANAS – Compartimento della viabilità della Liguria • RFI S.p.A. • METROPOLIS S.p.A. • Azienda di Promozione turistica

	<p>riferimento alla porzione di levante dell'Ambito Territoriale Savonese che comprende i comuni tra le Albissole e Varazze e quelli del territorio interno²</p>		<p>“Riviera delle Palme”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autostrada dei Fiori S.p.A. • Autostrada GE-SV I° tronco • Autostrada TO-SV • A Campanassa • ACTS • Aeroporto Internazionale di Villanova d'Albenga S.p.A. • CIA – Confederazione Italiana Agricoltori • Col diretti • Confagricoltura – Federliguria • Confederazione Nazionale dell'Artigianato • Confartigianato della Provincia di Savona • Unione Industriali • Provveditorato alle opere pubbliche marittime • Genio Civile per le opere marittime • Associazione Campeggiatori Turistici Italiani (ACTI) • Associazione Regionale Campeggi e Villaggi turistici della Liguria (FAITA) • Associazione Bagni Marini della Provincia di Savona • Associazione Albergatori • ACI • Collegio Provinciale dei Geometri di Savona • Collegio Provinciale Agrotecnici di Savona • ARPAL • Ordine degli architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori • Ordine Dottori, Agronomi e Dottori Forestali • Ordine Regionale dei Geologi della Liguria • Ordine degli Ingegneri • Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco • Ente Bilaterale ligure Artigianato (EBLig) • Corpo Forestale dello Stato • Ente Bilaterale Territoriale Terziario • Ente Bilaterale Territoriale Turismo • Ente Scuola Edile • Università degli Studi Polo Accademico di Savona • Società promozione enti savonesi per l'Università • Insedimenti Produttivi Savonesi S.c.p.a. (IPS)
--	---	--	---

² Per l'esigenza di effettuare una comunicazione mirata e più efficace si è ritenuto opportuno organizzare, in luogo dell'unica conferenza del 19 Aprile tre conferenze di pianificazione rivolte ad Ambiti Territoriali diversi in relazione a specifici obiettivi attribuiti a ciascun ambito.

		<ul style="list-style-type: none"> • Società Autolinee Riviera • Azienda Tutela Ambientale ATA • C.G.I.L. • C.I.S.L. • U.I.L. • Assonautica • Sindacato UGL • FILSE S.p.A. • Gruppo Giovani dell'Industria • Ordine Avvocati e Procuratori • DEUIM Università Studi Genova • Italia Nostra Sezione di Savona • Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici della Liguria • Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria • Prefettura di Savona • Provveditorato agli studi • Consorzio per i servizi ambientali • Consorzio Intercomunale risanamento ambiente (CIRA) • Consorzio Depurazione acque di scarico • ENEL S.p.A. • Italgas Società Italiana per il gas • TELECOM • Federazione Nazionale Pro Natura • Touring Club • Club Alpino Italiano C.A.I. • Associazione Convenzionata CONI • Amici della Terra • Legambiente di Savona Comitato di Savona • E.N.P.A. • L.I.P.U. Lega Italiana Protezione Uccelli • WWF Fondo Mondiale per la Natura Sede Regionale • GreenPeace c/o Associazione Alterazione Sig.ra Piera Murru • Al Comitato Difesa della Salute dell'Igiene e dell'Ambiente della Val Maremola • Comitato Vado Vuole Vivere C/o Guelfi Franca • M.O.D.A. C/o Dott. Torcello Agostino • Comitato in difesa per l'ambiente "A Madunnetta" • Agenzia del Demanio • 1° Comando Regione Aerea • Capitaneria di Porto • Ministero della Difesa 1° Reparto Infrastrutture • ENAC <p>COMUNI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Albisola Superiore
--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • Comune di Albissola Marina • Comune di Bergoggi • Comune di Celle Ligure • Comune di Giusvalla • Comune di Miglia • Comune di Podio • Comune di Pontinvrea • Comune di Quiliano • Comune di Sassello • Comune di Savona • Comune di Stella • Comune di Urbe • Comune di Vado Ligure • Comune di Varazze
05/2002	Comunicazione divulgativa del PTC provinciale (volantino), sito internet	Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale	cittadini
10/06/2003	Adozione del PTC provinciale, delibera n.24	Consiglio Provinciale	
	Dopo l'adozione del piano la relativa cartografia è stata resa pubblica attraverso il sito Internet della Provincia all'indirizzo www.provincia.savona.it nella sezione dedicata al PTC	Settore urbanistica e pianificazione territoriale	cittadini
19/10/2004	Parere favorevole della Giunta Regionale, è stato rassegnato al Consiglio Regionale con proposta n.54 del 29/12/2003	Giunta provinciale	Regione Liguria

Dopo l'adozione del PTC lo stesso è stato inviato, oltre che alla Regione Liguria, ai comuni della Provincia, al fine di permettere la presentazione di osservazioni. Quello che segue è l'elenco con l'indicazione "non pervenuto" per i comuni che non hanno inviato osservazioni.

Data arrivo N°Protocollo	Ente Toponimi
Prot. 66188 del 14.11.03	Comune Alassio
Prot. 66344 del 14.11.03	Comune Albenga (Incontro 13.01.04)
Prot. 71753 del 09.12.03	Comune Albissola Marina
Prot. del 3.12.03	<u>Comune Albisola Superiore</u>

Prot. 74049 del 18.12.03	Comune Altare
Prot. 66213 del 14.11.03 Prot. 69951 del 01.12.03	Comune Andora
Prot. 65952 del 13.11.03 Prot. n. 67197 del 18.11.03	Comune Arnasco
Non pervenuto	Comune Balestrino
Prot. n. 67139 del 18.11.03	Comune Bardineto
Prot. 66336 del 14.11.03	Comune Bergeggi
Prot. 66780 del 17.11.03	Comune Boissano
Prot. 6513 del 30.01.04	Comune Borghetto S.Spirito
Non pervenuto	Comune Borgio Verezzi
Non pervenuto	Comune Bormida
Prot. 66421 del 14.11.03	Comune Cairo Montenotte
Non pervenuto	Comune Calice L.
Prot. 68977 del 26.11.03	Comune Calizzano
Prot. 66387 del 14.11.03	Comune Carcare
Non pervenuto	Comune Casanova Lerrone
Non pervenuto	Comune Castelbianco
Prot. 66158 del 13.11.03	Comune Castelvecchio di Rocca Barbena
Prot. 69384 del 27.11.03	Comune Celle Ligure
Prot. 72764 del 12.12.03	Comune Cengio
Non pervenuto	Comune Ceriale
Prot. 66873 del 17.11.03	Comune Cisano
Prot. 66227 del 14.11.03	Comune Cosseria
Prot. 66444 del 14.11.03	Comune Dego
Prot. 66810 del 17.11.03	Comune Erli
Prot. 66439 del 14.11.03 Prot. 71585 del 05.12.03	Comune Finale Ligure
Non pervenuto	Comune Garlenda

Prot. 11177 del 160204	Comune Giustenice
Prot. 72151 del 10.12.03	Comune Giusvalla
Prot. 66369 del 14.11.03	Comune Laigueglia
Non pervenuto	Comune Loano
Prot. 70161 del 01.12.03	Comune Magliolo
Non pervenuto	Comune Mallare
Non pervenuto	Comune Massimino
Prot. 61753 del 27.10.03	Comune Millesimo
Non pervenuto	Comune Mioglia
Prot. 66585 del 17.11.03 Prot. 67169 del 18.11.03	Comune Murialdo
Prot. 66828 del 17.11.03	Comune Nasino
Prot. 75656 del 30.12.03	Comune Noli
Prot. 65950 del 13.11.03	Comune Onzo
Non pervenuto	Comune Orco Feglino
Prot 66777 del 17.11.03 sostituita con 66811	Comune Ortovero
Prot. 70789 del 3.12.03	Comune Osiglia
Prot. 67923 del 21.11.03	Comune Pallare
Prot. 74716 del 22.12.03	Comune Piana Crixia
Non pervenuto	Comune Pietra L.
Prot. 59031 del 15.10.03	Comune Plodio
Non pervenuto	Comune Pontinvrea
Prot. 65956 del 13.11.03	Comune Quiliano
Non pervenuto	Comune Rialto
Non pervenuto	Comune Rocavignale
Non pervenuto	Comune Sassello
Prot. 75872 del 31.12.03 Prot. 5222 del 27.01.04	Comune Savona
Prot. del 19.09.03	Comune Spotorno

PTC

Prot. 6519 del 30.01.04	Comune Stella
Non pervenuto	Comune Stellanello
Non pervenuto	Comune Testico
Prot. 66799 del 17.11.03	Comune Toirano
Prot. 65954 del 13.11.03	Comune Tovo S.Giacomo
Non pervenuto	Comune Urbe
Prot. 65609 del 12.11.03	Comune Vado Ligure
Prot. 66350 del 14.11.03	Comune Varazze
Prot. 67195 del 18.11.03	Comune Vendone
Prot. 67204 del 18.11.03	Comune Vezi Portio
Prot. 69986 del 01.12.03	Comune Villanova d'Albenga
Non pervenuto	Comune Zuccarello

Il piano è stato inoltre inviato ad altri enti coinvolti ed associazioni ambientaliste

Prot. 60193 del 20.10.03	Parco Regionale del Beigua
Prot. 60308 del 21.10.03	Comunità Montana del Giovo
Prot. 64657 del 7.11.03	Autorità Portuale di Savona
Prot. 46269 del 20.08.03	Agenzia Territorio Savona
Prot. 58534 del 13.10.03	Primo Reparto Infrastrutture Ufficio Demanio e Servitù Militari
Prot. 56852 del 06.10.03	Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria
Prot. 8410 del 17.02.03	Ordine degli Ingegneri di Savona
Prot. 66036 del 13.11.03	Confederazione Italiana Agricoltori di Savona
Prot. 66386 del 14.11.03	Italia Nostra WWF GSS ACLI Savona
Prot. del 10.12.04	Distretto Florovivaistico del Ponente