



REGIONE LIGURIA

DIREZIONE GENERALE DI AREA

SVILUPPO E TUTELA DEL TERRITORIO, INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI

Direzione Generale Protezione Civile e Difesa Suolo

Unità Organizzativa Assetto del Territorio

Fasc.: **2024/13.12.7.0.0/1-8**

Allegati: -----

Spett.le

COMUNE DI VADO LIGURE

**Settore tecnico, urbanistica e gestione
del territorio**

E, p.c.

REGIONE LIGURIA

Servizio pianificazione territoriale e VAS

Settore Difesa del Suolo di Savona

Oggetto: Variante parziale al vigente SUG per la creazione della nuova zona produttiva "I1bis" destinata alla realizzazione di un autoparco per mezzi pesanti, con annessi servizi alla persona, all'interno del sedime di proprietà Interporto di Vado V.I.O. SpA.

**Trasmissione parere art. 89 DPR
380/2001.**

Si riscontra, con la presente, la nota prot. n. 2040 del 26/01/2024, assunta a protocollo di Regione Liguria con Prot – 2024 – 103336 del 29/01/2024, con la quale il Comune di Vado Ligure – Settore tecnico, urbanistica e gestione del territorio – trasmetteva agli Uffici regionali la documentazione relativa alla proposta di variante allo Strumento Urbanistico Generale richiedendo l'espressione del parere di competenza in ordine al disposto dell'art. 89, comma 1, del DPR 380/01 e s.m.i. (Testo Unico dell'Edilizia), che afferisce alle norme per le costruzioni in zone sismiche (Capo IV - Sezione I) e prevede l'acquisizione di un parere obbligatorio sugli strumenti urbanistici generali e particolareggiati, e sulle loro varianti, circa la compatibilità delle previsioni urbanistiche rispetto alle condizioni geomorfologiche del territorio, preliminarmente all'adozione degli stessi.

Con il presente parere l'attività istruttoria dello Scrivente Settore, secondo quanto già indicato nella nota regionale prot. PG/2018/295253 del 26/10/2018, è finalizzata alla esclusiva valutazione di ammissibilità della previsione urbanistica in relazione alla presenza di eventuali situazioni di pericolosità – criticità riconducibili sia agli aspetti geomorfologico – geotecnico – sismico, sia agli aspetti idrogeologico – idraulico individuando, altresì, possibili specifiche prescrizioni per garantire la compatibilità della trasformazione con le condizioni geomorfologiche del territorio senza causare un aumento del livello del rischio dal punto di vista idrogeologico. Il parere ex articolo 89, dunque, non riguarda aspetti di carattere progettuale e strutturale per i quali le eventuali specifiche autorizzazioni sono rimesse ai soggetti competenti ai sensi di legge e che in nessun modo sono da intendersi sostituite dal presente parere.

L'intervento per il quale è necessario variare l'attuale zonizzazione dello strumento

urbanistico generale è volto a dotare il retroporto di un autoparco per mezzi pesanti con annessi servizi alla persona per gli addetti, all'interno del sedime di Interporto di Vado V.I.O. SpA. L'area individuata, pari a circa 20.800 mq, avrà un perimetro di intervento che tiene conto della fascia di rispetto relativa alla galleria ANAS "Carrara" e alla superstrada e si porrà in adiacenza e complanarietà con la nuova viabilità di scorrimento extra portuale e con i piazzali esterni del VIO.

Per realizzare tale opera sarà necessario procedere allo sbancamento pressoché completo del relitto di collina che contraddistingue l'area, oggi caratterizzato da una gradonatura in precario stato manutentivo – per un volume di scavo stimato in 550.000 mc –, con l'arretramento del versante e il conferimento di una sagomatura regolare, a pendenza predefinita e compatibile con le caratteristiche geomeccaniche dei litotipi presenti, variabile lungo lo sviluppo del versante stesso e dotata di idonee opere di sostegno e protezione.

Oltre al piazzale dedicato al parcheggio di poco meno di cento camion – che sarà coperto da una struttura orizzontale e verrà dotato di un parco fotovoltaico – è prevista la realizzazione di una foresteria e di una trentina di parcheggi a servizio degli addetti, nonché di docce e servizi igienici, dei gates per l'accesso e l'uscita dei mezzi e di una viabilità interna all'autoparco che tenga conto delle dimensioni dei veicoli in transito.

Dal punto di vista urbanistico il lotto di intervento è attualmente classificato in zona "I1" – industriale –, "AG" e "AG9" – rispettivamente zona agricola tradizionale e zona agricola di protezione ambientale. La variante in esame è volta alla trasformazione della zonazione attuale dell'intero lotto di intervento in un'unica zona "I1bis" – industriale.

Ai fini del corretto inquadramento normativo sulla base del quale è stata svolta l'istruttoria, è utile ricordare che la recente Legge Regionale n. 20 del 28/12/2023, all'art. 75 (Condizioni di gestione del rischio idraulico) dispone che *"nelle more dell'entrata in vigore del regolamento previsto dall'articolo 91, comma 1 ter 2, della l.r. 18/1999, entro il 30 giugno 2024, ai fini di garantire le condizioni di gestione del rischio idraulico, continuano a trovare applicazione le norme dei piani di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico delle soppresse Autorità di bacino regionale ligure e interregionale del fiume Magra, per quanto non in contrasto con la disciplina del Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA)"*.

Il presente parere, pertanto, viene espresso:

- per gli aspetti idraulici, conformemente al combinato disposto dei dettami normativi del PGRA – approvato in Consiglio dei ministri in data 1/12/2022 – e di quelli delle NTA del Piano di Bacino del Torrente Segno;
- per gli aspetti geomorfologici, conformemente al disposto del Piano di Bacino del T. Segno.

In particolare si rileva che le aree interessate dalla variante e gli interventi previsti:

- insistono su un'area la cui suscettività al dissesto è classificata Pg₂ – suscettività media: per essa vale quanto disposto al comma 4 dell'articolo 16 delle NTA del PdB;
- non ricadono in aree individuate, nelle mappe del PGRA, negli scenari di pericolosità da alluvione fluviale o costiera. E' importante, tuttavia, segnalare che il nuovo layout dell'area, con piano di campagna del piazzale che assumerà ovunque la quota (pari a +11 m s.l.m.) della strada che lambisce il lato lungo del futuro parcheggio, si troverà a quota uguale rispetto al sedime stradale oggi caratterizzato da pericolosità P2. Si rimanda alla disciplina di cui all'articolo 15, comma 6, delle NTA del PdB per quanto riguarda le azioni che il Comune deve porre in essere nel caso di interventi di tipo urbanistico – edilizio confinanti con i limiti delle fasce di inondabilità a tempi di ritorno diversi rispetto alle aree in cui ricadono gli interventi stessi. In particolare risulta necessario, prima della approvazione del progetto, acquisire il parere preventivo del Settore Difesa Suolo di Savona, che verificherà che le ipotesi alla base della perimetrazione non abbiano a venir meno o siano influenzate dagli interventi in questione con eventuale conseguente modifica dello stato di pericolosità, prescrivendo, se del

caso, accorgimenti costruttivi o altre misure o interventi, ivi comprese, se necessarie, opere di tipo idraulico, atte a proteggere il nuovo elemento dagli allagamenti e a non aumentare le condizioni di pericolosità e rischio nelle zone limitrofe.

- interferiscono parzialmente con il reticolo idrografico regionale approvato con D.G.R. 1280/2023. Nello specifico in corrispondenza del limite Nord – Est del lotto di intervento scorre un corso d’acqua ibrido, tombinato, che interferirà con la viabilità di accesso e uscita dall’autoparco; per esso si ricorda che:
 - o le norme di polizia idraulica, con particolare riferimento ad autorizzazioni idrauliche e concessioni demaniali, si applicano all’effettivo stato dei luoghi;
 - o è necessario applicare le norme di polizia idraulica relative al rispetto delle distanze dai corsi d’acqua (R.R. 3/2011, NTA del PdB art. 8);
 - o la norma che disciplina i corsi d’acqua classificati quali ibridi è contenuta nella DGR 1280/2023;
- si localizzano in un’area non sottoposta a vincolo idrogeologico.

Con riferimento agli aspetti geologico – sismici, si ricorda in primo luogo che per tutti i Comuni sussiste, in via generale, l’obbligo di studio di microzonazione sismica nell’ambito della definizione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi e dello loro varianti, da redigersi in conformità ai criteri definiti dalla DGR 471/2010, come modificati ed integrati dalla DGR 714/2011. Si ricorda, inoltre, che il Comune di Vado Ligure ricade in zona a classificazione sismica 3 ai sensi della vigente DGR 216/2017 e si evidenzia che allo stato attuale il Comune non risulta provvisto di tale cartografia. Si comunica, altresì, che il Comune di Vado Ligure risulta inserito nell’elenco dei Comuni interessati da liquefazione sulla base dei dati di pericolosità sismica di base (ag, M) di cui alla DGR 535/2021.

Nella documentazione a corredo della variante è compresa una relazione geologica in cui è contenuta una disamina accurata degli aspetti geomorfologici che caratterizzano il comparto interessato dalle opere, basata sull’analisi di precedenti campagne di indagine svolte sull’area legata al compendio “Interporto di Vado VIO” a partire dal 2012, unitamente ad alcuni sondaggi geognostici a carotaggio e alle analisi sismiche effettuate ad hoc per la variante in esame. La geologia dell’area è risultata caratterizzata da un substrato roccioso paleozoico costituito da metasedimenti a granulometria fine comprendenti filladi sericitiche e micascisti carboniosi.

L’insieme delle analisi ha consentito, da un lato, di determinare e descrivere l’andamento stratigrafico del sito e le peculiarità della falda nell’area (acquifero superficiale, privo di potenza, continuità ed estensione areale significativa in virtù della morfologia locale e della scarsa o nulla potenza complessiva della coltre detritica, accompagnato da fenomeni di impregnazione e stillicidi entro il materiale roccioso alterato), dall’altro di definire le caratteristiche stratigrafiche, i parametri fisico – meccanici, nonché la risposta sismica, dei terreni del comparto.

Le indagini geofisiche tramite tecnica HVSR effettuate hanno consentito di determinare il profilo verticale della velocità delle onde S e della velocità media di propagazione delle onde di taglio; l’insieme delle grandezze così determinate ha consentito di classificare il terreno del comparto in “Suolo di categoria B – *rocce tenere e depositi di terreni a grana grossa molto addensati o terreni a grana fina molto consistenti, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 360 m/s e 800 m/s*”.

Sulla base dei dati morfologici acquisiti, la superficie topografica dell’area in esame è stata inserita in categoria T2 – *pendii con inclinazione media $i > 15^\circ$* – nello stato attuale e in categoria T1 – *superficie pianeggiante* – nella fase finale a progetto attuato.

Dalla combinazione di criteri geologici, basati sull’età dei depositi sedimentari e di quelli geomorfologici – classi di suscettività alla liquefazione in base alla geomorfologia di Iwasaki et al – è stato possibile derivare una indicazione qualitativa del grado di vulnerabilità del deposito

alla liquefazione, come proposto da Youd e Perkins. Nel caso della scarpata in esame, tale vulnerabilità alla liquefazione si attesta tra “bassa” e “molto bassa”.

Nella relazione, dunque, sono state inserite e correttamente inquadrare le tematiche relative alle caratteristiche geologiche dei terreni analizzati e alla falda e sono state fornite delle “norme di tutela geologica” di carattere generale, tra cui considerazioni sulla stabilità della riprofilatura delle nuove scarpate da valutarsi e approfondirsi attentamente nelle successive fasi della progettazione.

Alla luce delle considerazioni appena svolte, nel complesso si rileva che la variante urbanistica in questione e l'intervento ad essa associato interessano un'area priva di problematiche idrauliche o geomorfologiche di versante significative e per la quale gli aspetti legati alla risposta del terreno in caso di sollecitazione sismica sono state esaminate in maniera esaustiva.

Considerato il contesto geologico d'insieme e le opere previste si raccomanda di porre, nelle successive fasi della progettazione, particolare attenzione agli aspetti legati proprio alle fasi di sbancamento del versante e alla conseguente riprofilatura dello stesso e, più in generale, alle ulteriori prescrizioni di carattere generale di cui alle “norme di tutela geologica” presenti nella relazione geologica a corredo della variante.

Per quanto attiene gli aspetti idraulici, l'attuazione dell'intervento è condizionato alla acquisizione del citato parere ex art. 15 c. 6 della NTA di Piano.

Tutto ciò premesso e considerato, non si rilevano, a livello pianificatorio, elementi ostativi alla variante urbanistica per gli aspetti di competenza e si esprime parere favorevole ai sensi dell'articolo 89 DPR 380/2001, **ferma restando la condizione di cui al punto precedente.**

Si richiama, ancora, che il parere ex art. 89 non è sussidiario o sostitutivo dei pareri, nulla-osta, autorizzazioni, concessioni o atti di assenso comunque denominati, imprescindibili a legittimare gli interventi e la realizzazione della previsione urbanistica correlata e si rimettono ai Soggetti cui attengono i seguiti di competenza le valutazioni tecniche, e di merito, del caso.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento, con l'occasione si porgono distinti saluti.

IL DIRIGENTE
(Ing. Roberto BONI)
firmato digitalmente

