

AI COMUNE di ARQUATA SCRIVIA
Alla Responsabile del
Servizio Programmazione Territoriale Urbanistica Ambiente
Arch. Monica Ubaldeschi

**PROGETTO PRELIMINARE DI VARIANTE PARZIALE N. 6/2025 AL P.R.G.C. AI SENSI
ART. 17, COMMA 7, L.R. 56/77 E S.M.I.. PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI.**

Desidero presentare alcune osservazioni relative al progetto preliminare di variante parziale n. 6/2025 al P.R.G.C., come previsto dall'apposito avviso pubblicato il 17 dicembre 2025, soffermandomi in particolare sull'aspetto viabilistico di accesso alla nuova struttura logistica oggetto della modifica urbanistica in questione.

Nell'allegato 5 alla Relazione illustrativa si afferma che *“La strategia di riuso di aree produttive dismesse, perdurata per decenni (in Arquata) e ancora in corso ha riguardato la radicale trasformazione di un tessuto produttivo obsoleto e periferico, ma ricco di infrastrutture viarie, avente una posizione geografica favorevole ai collegamenti con il sistema portuale ligure.”*

Tuttavia, il collegamento con il sistema portuale genovese, verso sud, e con la rete di comunicazione nazionale ed internazionale verso nord presenta a mio avviso la principale criticità del progetto di realizzazione di un centro logistico nell'area dell'ex Cementir.

La nuova struttura basa la sua operatività sul **trasporto su gomma** e quindi sul collegamento con la rete autostradale - l'A7 Milano Genova - attraverso il casello di Vignole Borbera.

Come già evidenziato nelle mie osservazioni all'*ISTANZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELLA L.R. 13/2023, RELATIVA ALLE OPERAZIONI DI DEMOLIZIONE E CAMPAGNA DI RECUPERO (R5) CON IMPIANTO MOBILE DI RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI (INERTI) PRESSO L'AREA EX CEMENTIR IN VIA SERRAVALLE, 49* nel dicembre 2024, il punto debole di questo collegamento è nella strada provinciale 140, dalla rotonda di intersezione con la SS 35 sino al casello, e in particolare nel **sottopasso ferroviario**.

Questo ha una sezione a volta ed al suo interno un percorso pedonale, protetto da guardrail, che riduce la larghezza della carreggiata disponibile per gli automezzi.

La forma della volta rende problematico il transito contemporaneo nelle due direzioni di autocarri con carichi di dimensioni rilevanti: questi tendono quindi a spostarsi verso il centro della carreggiata per evitare di toccare la volta, come già avvenuto, rallentando conseguentemente il traffico.

Questa criticità rischia di generare, a fronte del forte incremento del traffico pesante connesso al centro logistico, rallentamenti e code che facilmente raggiungerebbero la citata rotonda di intersezione con la SS 35 dei Giovi.

Il sottopasso ferroviario rappresenta quindi oggi un ostacolo che andrebbe necessariamente risolto parallelamente all'attivazione del centro logistico; diversamente potrebbe ridurne l'attrattività economica a favore di localizzazioni alternative.

L'adeguamento del sottopasso – che interessa le linee ferroviarie Genova Torino e Genova Milano – a nuove esigenze di viabilità comporterebbe sicuramente costi elevati e tempi di realizzazione non brevi per cui sarebbe necessario un rapido avvio della concertazione tra gli enti pubblici e Rete Ferroviaria Italiana.

Anche il **casello autostradale in Vignole Borbera** non è esente da problemi, primo dei quali la pericolosità dell'incrocio con la strada provinciale 140.

Entro il corrente anno dovrebbero essere appaltati i lavori per migliorarne gli accessi e le uscite. Questo progetto, tuttavia, non rappresenta la soluzione ottimale in quanto la rotatoria di cui si parla da tempo non verrà realizzata, per mancanza di spazio, davanti al casello, ma dopo il ponte sullo Scrivia verso Arquata.

La canalizzazione del traffico davanti al casello avverrà con corsie e spartitraffico che daranno la precedenza ai veicoli in uscita dall'autostrada ma, parallelamente, costringeranno chi intenda accedere al casello provenendo dalla val Borbera e da Stazzano a raggiungere la nuova rotatoria per poi tornare indietro verso l'imbocco, ciò che fa presumere la creazione di ulteriori rallentamenti del traffico.

Rilevo che delle problematiche di viabilità sopra descritte non si fa cenno nella documentazione costituente il progetto di variante urbanistica in questione, carenza che mi pare sostanziale.

Poiché la soluzione al problema sopra descritto comporterebbe certamente costi elevati, varrebbe forse la pena di valutare anche la soluzione del ripristino del collegamento ferroviario tra l'area ex Cementir e lo scalo di Arquata, ipotesi anch'essa costosa poiché il tracciato taglierebbe Strada del Vapore in prossimità dell'area ecologica rendendo necessario un nuovo sovrappasso.

Tuttavia, questa potrebbe ridurre il traffico veicolare con parallela diminuzione dell'inquinamento ambientale dovuto alla motorizzazione diesel presente sugli autocarri oggi in uso.

I problemi di accessibilità al nuovo centro logistico qui trattati, gli aspetti ambientali ed altri fatti quali il tracciato del nuovo terzo valico ferroviario che collegherà direttamente l'area portuale genovese al triangolo Novi – Tortona - Alessandria credo debbano indurre a una nuova valutazione circa la strategicità economica del polo logistico in progetto.

È chiaro che queste analisi competano principalmente alla società proprietaria dell'area ex Cementir e progettista della nuova struttura, tuttavia, credo debbano

coinvolgere anche l'amministrazione comunale che si appresta a fornire le condizioni urbanistiche necessarie ad un progetto che presenta potenziali criticità irrisolte.

Sperando che queste osservazioni possano essere di qualche utilità, porgo cordiali saluti.

Arquata Scrivia, 16 gennaio 2026

Alberto Pastori
Via Grondona, 31
15061 Arquata Scrivia

(lettera firmata digitalmente)