SCHEMA N..... 105862
DEL PROT. GEN. ANNO 2003

N. 869
IN DATA 25/07/2003

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Direzione Centrale Presidenza e Coordinamento dell'Azione Regionale
Affari Giunta - Servizio

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE : N 2485 del 25/07/2003

OGGETTO : legge 443/2001. Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia "Aurelia Bis". Progtto preliminare. Espressione valutazioni ai sensi del D.lgs. n. 190/2002.

CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

Si ATTESTA che nel corso dell'odierna seduta della Giunta Regionale, PRESIDENTE il Sig. Sandro Biasotti , con la partecipazione dei seguenti Componenti, che si sono espressi in conformità di quanto a fianco di ciascuno indicato:

PRESENTI	ASSENTI	I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI		VOTI ESPRESSI		
				FAVOR.	ASTEN.	CONTR.
X		Sandro Biasotti	- Presidente	X		
X		Vincenzo Gianni Plinio	- Vice Presidente	X		
X		Nicola Abbundo	- Assessore	X		
X		Vittorio Adolfo	- Assessore	X		
	X	Giacomo Gatti	- Assessore			
	X	Piero Gilardino	- Assessore			
X		Roberto Levaggi	- Assessore	X		
X		Luigi Morgillo	- Assessore	X		
	X	Renata Oliveri	- Assessore			
	X	Franco Orsi	- Assessore			
6	4			6		

RELATORE alla Giunta Vittorio Adolfo e con l'assistenza del Segretario Generale e del Dott. Mario Martinero, che ha svolto le funzioni di SEGRETARIO

LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 4 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Data - IL SEGRETARIO
25/07/2003 (Dott. Mario Martinero)

Il presente ATTO viene contraddistinto col numero, a margine indicato, del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE - Parte I

RISULTANZE DELL'ESAME

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

CODICE PRATICA :
abisimpe

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N. ..... 105862 DEL PROT. GEN. ANNO.....2003	**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale** Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile Infrastrutture e Porti - Servizio

OGGETTO : legge 443/2001. Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia "Aurelia Bis". Progtto preliminare. Espressione valutazioni ai sensi del D.lgs. n. 190/2002.

DELIBERAZIONE	**N.**	869 del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA	IN DATA 25/7/03

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI:

la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante " Delega al Governo in materia di infrastrutture e di insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

la deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001 con la quale è stato approvato ai sensi dell'articolo 1, comma 1 della legge suddetta, il 1° programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;

il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 di attuazione della suddetta legge 443/2001;

CONSIDERATO che l'articolo 3, comma 4 del decreto legislativo citato dispone che il progetto preliminare delle infrastrutture sia rimesso a cura del soggetto aggiudicatore delle stesse, ai Ministeri ed alle Regioni competenti per l'espressione di valutazioni circa lo stesso progetto preliminare delle opere ricomprese fra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	Data - IL SEGRETARIO
(Anna Maria Fortunato) 23/07/03	(Dott. Franco Rizzo) M. Martinero 25/7/03

ATTO	AUTENTICAZIONE COPIE AFFARI GIUNTA P..... C..... C..... IL FUNZIONARIO *(Dott. Mario Martinero)*	CODICE PRATICA abisimpe
PAGINA : 1		
	COD. ATTO : DELIBERAZIONE	

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

PREMESSO

- che in data 5 maggio 2003 è pervenuto da parte di ANAS S.p.A. soggetto aggiudicatore individuato ai sensi e per gli effetti di cui al citato decreto legislativo n. 190/2002, il progetto preliminare denominato" Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia "Aurelia Bis";

- che le opere oggetto dello stesso progetto preliminare, individuate come infrastrutture di preminente interesse nazionale, sono inserite nell'Intesa generale quadro del 6/3/2002 siglata fra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Liguria;

RILEVATO che il Servizio Infrastrutture e Porti del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti e Protezione Civile ha attivato la fase istruttoria finalizzata all'espressione delle valutazioni di cui al citato articolo 3, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002, coinvolgendo sia le Strutture regionali che gli Enti locali competenti all'espressione di tali valutazioni;

DATO ATTO che:

- da tale fase istruttoria sono emerse le criticità risultanti dalla relazione del responsabile del procedimento, e dai pareri espressi dai Servizi regionali e dagli Enti competenti allegati alla predetta relazione quale parte integrante e necessaria ;
- che il Comitato Tecnico Regionale per il Territorio in adunanza plenaria nella seduta del 10 luglio 2003 ha espresso, con voto n. 24 allegato alla relazione del responsabile del procedimento, parere favorevole circa il progetto in argomento sia pure con le prescrizioni

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Anna Maria Fortunato) 23/07/03

Data - IL SEGRETARIO
~~(Dott. Franco Rizzo)~~
M. Montevino 25/7/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinengo)

CODICE PRATICA
abisimpe

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

ed osservazioni in materia ambientale e urbanistico – territoriale espresse sulla base della relazione del responsabile del procedimento e dei pareri resi dalle competenti Strutture regionali allegati al presente provvedimento quale parte integrante e necessaria;

RITENUTO pertanto di esprimere una valutazione positiva del progetto in argomento, pur tenendo conto sia delle criticità che delle prescrizioni dettagliatamente evidenziate sia nella ridetta relazione del responsabile del procedimento, che nel voto e nei pareri allegati alla medesima, con particolare riferimento a quelle di carattere ambientale e urbanistico – territoriale alle quali il soggetto aggiudicatore dovrà attenersi nella fase di redazione del progetto definitivo;

Su proposta dell'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti, Opere Pubbliche, Porti e Protezione Civile

DELIBERA

- Di esprimere, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del citato D.Lgs n. 190/2002, una valutazione positiva del progetto in argomento, pur tenendo conto sia delle criticità che delle prescrizioni dettagliatamente evidenziate sia nella ridetta relazione del responsabile del procedimento che nei pareri allegati alla medesima, nonché di quanto espresso nel voto n. 24 reso dal Comitato Tecnico Regionale per il Territorio nella seduta del 10 luglio 2003, con particolare riferimento a quelle di carattere ambientale e urbanistico – territoriale contenute nel predetto voto alle quali il soggetto aggiudicatore dovrà attenersi nella fase di redazione del progetto definitivo;

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Anna Maria Fortunato) 28/07/03

Data - IL SEGRETARIO
(Dott. Franco Rizzo) 25/7/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinaro)

CODICE PRATICA
abisimpe

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N. ..... 105862 DEL PROT. GEN. ANNO.....2003	**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale** Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile Infrastrutture e Porti - Servizio

- Di dare mandato al Servizio Infrastrutture e Porti di trasmettere il presente provvedimento al Ministero per le Infrastrutture e Trasporti e al Ministero per l'Ambiente al fine di consentire l'utile prosecuzione dell'iter approvativo dello stesso progetto, nonchè agli Enti locali interessati ed al soggetto aggiudicatore ;

FINE TESTO

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.Ing. Luisito Merli)

23-07-03

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Anna Maria Fortunato) 23/07/03

Data - IL SEGRETARIO

~~(Dott. Franco Rizzo)~~ 25/7/03

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

P..... C..... C .....

IL FUNZIONARIO

(Dott. Mario Martinaro)

CODICE PRATICA

abisimpe

PAGINA : 4

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N..... 105862
DEL PROT. GEN. ANNO 2003

N. 869
IN DATA : 25-7-03

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Trasporti, Infrastrutture e Protezione Civile
Infrastrutture e Porti - Servizio

OGGETTO : legge 443/2001. Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia "Aurelia Bis". Progtto preliminare. Espressione valutazioni ai sensi del D.lgs. n. 190/2002.

DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 17

FINE TESTO

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Anna Maria Fortunato) 23/07/03

ALLEGATO ALL'ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

CODICE PRATICA :
abisimpe

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

REGIONE LIGURIA

COMITATO TECNICO REGIONALE PER
IL TERRITORIO

ADUNANZA GENERALE

VOTO N. 24 DEL 10.07.2003

"Legge Obiettivo n. 433/01 – Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia ("Aurelia bis") parere del Comitato a seguito dell'illustrazione nella seduta del 18/6 u.s.;

PARTE PRIMA – Inquadramento giuridico – amministrativo

La legge 6 dicembre 2001 n. 443, Legge Obiettivo, stabilisce che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individui le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del paese.

A seguito dell'Intesa Generale Quadro del 06/03/2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Regione Liguria, **il lavoro di costruzione della variante all'abitato di Imperia** (Aurelia bis) **costituisce**, conformemente alla " Legge Obiettivo – Delibera CIPE 21/12/2001 (punto 4) Corridoio plurimodale Tirreno – Nord Europa), 1° Programma opere strategiche a livello nazionale ", **la viabilità di accesso ai caselli autostradali di Imperia Est ed Ovest.**

AFFARI GIUNTA
P..... C..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARTE SECONDA – Inquadramento territoriale

- LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI STUDIO

La nuova Aurelia bis si sviluppa in un ambito territoriale, nei tratti diversi dalle gallerie, con forte presenza antropica. Il tracciato attraversa tre comuni: Imperia, Diano Castello e Diano Marina. Nel comune di Imperia si estende dall'uscita dell'Autostrada dei Fiori di Imperia Ovest all'uscita Imperia Est, sviluppandosi sia in galleria che in viadotto; Ad Imperia Est il tracciato si sviluppa in galleria fino al monte San Leonardo. Da qui in viadotto ed in affiancamento all'autostrada, entra nel comune di Diano Marina in un'area con prevalente destinazione residenziale. Il territorio di Diano Castello è attraversato per un breve tratto nella parte finale del tracciato.

- I VINCOLI TERRITORIALI, URBANISTICI E AMBIENTALI DELL'AREA DI INTERVENTO

1) Piano Territoriale Regionale;
2) Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico;
3) Piano della Costa;
4) Piano per gli Insediamenti Produttivi;
5) Piano Integrato dei Trasporti

L'analisi della normativa vigente e delle proposte pianificatorie evidenziano una volontà generale a potenziamento della rete viabilistica esistente e di decongestionamento di alcune situazioni critiche in ambito urbano.

- LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE

1) *Piano Regolatore Generale di Imperia*
   La variante al PRG del Comune di Imperia classifica le aree interessate dal tracciato, partendo da ponente, nel seguente modo:
   - Nel primo tratto, come "BS" (Zona Residenziale Satura), "TC" (Zona per Aziende ricettive all'aria aperta e villaggi albergo), "IT2A" (Zona per Attrezzature tecnologiche) e "TN1A" (Zona per Insediamenti ricettivi di nuovo impianto)
   - Superato il Torrente Primo, il tracciato intercetta aree classificate come "FV5A" (Zona per Verte Attrezzato) e "TN2A" (Zona per Insediamenti Ricettivi di nuovo impianto)
   - Prima di entrare in galleria per superare lo svincolo autostradale dell'A10 di Imperia Ovest, il tracciato intercetta aree classificate come "ES" (Zona per Agricoltura tradizionale)
   - All'uscita della galleria, il tracciato interseca aree classificate come "CRA" (Zona Residenziale di espansione con ristrutturazione ambientale)

- Successivamente, il tracciato intercetta come "C3B" (Zona Residenziale di Espansione), affiancando da Sud l'Autostrada A10, insistendo sulla fascia di rispetto autostradale, fino ad entrare parallelamente ad essa in galleria, attraversando in sotterranea un'area classificata come "BC4B" (Zona Residenziale di Completamento)
- Il tracciato prosegue in galleria e parallelamente all'autostrada A10 per tutto il territorio di Costa Murata classificato come "S" (Zona Agricola di Salvaguardia)
- Superato l'incrocio della viabilità esistente Via Acquarone/Via Verdi, il tracciato intercetta un'area classificata come "S" (Zona Agricola di Salvaguardia)
- Il tracciato procede piegando verso Sud e rientrando in galleria prima di intersecare la fascia di rispetto del cimitero, classificata come "FCI" (Zona Aree Cimiteriali)
- In galleria percorre un territorio classificato come "ES" (Zona per Agricoltura tradizionale) ed emerge sotto al viadotto dell'A10 per piegare verso Nord attraversando un territorio classificato come "S" (Zona Agricola di salvaguardia)
- L'infrastruttura procede nel suo percorso sotterraneo attraverso un territorio classificato come "BC3D" (Zona Residenziale di Completamento), per tornare in superficie presso Barchetto e superare un'area "ZRL" (Zona di Ristrutturazione Urbanistica su impianto lineare) ed attraversare il Torrente Impero per tornare subito in galleria
- Il tracciato procede sotterraneo attraverso il territorio del Cimitero e della Chiesa di Castelvecchio di S.M.Maggiore, classificato come "FCI" (Zona Aree Cimiteriali), attraverso una zona classificata come "CRA" (Zona Residenziale di espansione con ristrutturazione ambientale) e attraverso un'area classificata come "FIS3D" (Zona di interesse comunale per l'istruzione), come "C1D" (Zona Residenziale di espansione), come "BC5D" (Zona Residenziale di Completamento), come "S" (Zona Agricola di Salvaguardia)
- Il tracciato, sempre in galleria, lascia sulla destra il Cimitero di Oneglia, classificato come "ZCI" (Zona Aree Cimiteriali), passa sotto lo svincolo autostradale, poi sotto territori classificati come "BC12B" (Zona Residenziale di completamento), "ES" (Zona per Agricoltura tradizionale)

2) *Piano Urbano del Traffico di Imperia*

Il PUT di Imperia riporta fra gli interventi previsti la realizzazione dell'asse stradale dell'Aurelia bis.

Il nuovo sistema ipotizzato prevede:

- un sistema urbano autonomo per gli attraversamenti della città e collegato a tre punti critici per provenienza e destinazione: l'Aurelia e il lungomare per Diano Marina verso est, lo svincolo autostradale per la S.S. 28 a nord-est, lo svincolo autostradale e l'Aurelia ad ovest;

- Un collegamento per i traffici generati dal nuovo sistema di porti commerciali, peschereccio, turistico;

Una rete funzionale di collegamento dei nuovi insediamenti residenziali e produttivi, in particolare un collegamento trasversale diretto tra le valli contigue dei Torrenti Caramagna e Prino, evitando il centro urbano, ed un collegamento trascollinare tra le valli del Caramagna e dell'Impero.

3) *Piano Regolatore Generale di Diano Marina*

Il PRG di Diano Marina classifica le aree interessate dal tracciato, partendo da ponente, nel seguente modo:

- Il tracciato entra nel Comune di Diano Marina attraversando un *Territorio di presidio ambientale* e successivamente un *Distretto di trasformazione destinato a servizi di carattere turistico* soggetti a vincoli ambientali ex L.1497/39
- Prosegue fiancheggiando sulla destra la *Fascia di rispetto autostradale*
- Interseca una viabilità stradale esistente con relative fasce di rispetto ai sensi del D.Lgs.285/92
- Attraversa un corso d'acqua soggetto a vincolo ex L.431/85 su *Territorio a destinazione turistico-ricettiva all'aria aperta* ed una *Rete infrastrutturale di valore storico-ambientale da valorizzare* per poi insistere su un *Territorio di presidio ambientale* con una *Rete infrastrutturale di valore storico-ambientale da valorizzare*
- Rasenta a destra un'area soggetta a *Vincolo di distanza dai cimiteri* inserendosi nel centro abitato intercettando per un breve tratto un *Distretto di trasformazione produttivo*
- Segue la viabilità esistente attraversando un corso d'acqua pubblico soggetto al vincolo ambientale ex L.431/85
- Si snoda attraverso un *Tessuto urbano a lotti con edifici aggregati per distacco eterogenei a impianto prevalentemente irregolare* e *Tessuto urbano a lotti con edifici aggregati per distacco omogenei a impianto prevalentemente regolare*, costeggiando sottili *Fasce di verde attrezzato* e *Zone di interesse comune*
- Esce brevemente dal territorio comunale per rientrarvi attraversando il Torrente Evigno, corso d'acqua pubblico pubblico soggetto al vincolo ambientale ex L.431/85 su *Tessuto agricolo destinato alle colture intensive specializzate*, rasentando sulla sinistra un sito di ritrovamenti archeologici ed il Casolare della Rovere, immobile vincolato ai sensi della L.1089/39
- Si reintroduce nel centro abitato attraversando un *Lotto di interesse pubblico* ed infine un *Distretto di trasformazione integrato*, concludendosi contro l'infrastruttura ferroviaria da dismettere, immettendosi nella SS1.

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Andrea Pertunato)

4) *Piano Regolatore Generale di Diano Castello*

Il tracciato entra nel comune di Diano Castello per un breve tratto, nel quale, attraverso un distretto residenziale classificato come "C" (Zona di Completamento)

- *GEOLOGIA*

Dal punto di vista geologico, l'intero tracciato insiste tutto nella formazione del Flysh ad Elmintoidi Sanremo M.Saccarello, lungo le unità calcareo-marnose ed arenacee.

Il sistema di fratture mostra un andamento subverticale ad immersione varia, denotante la forte tettonizzazione del substrato locale.

Il substrato roccioso interessa circa l'85% dell'intero tracciato.

- *IDROLOGIA*

I bacini interessati sono:

- L'ambito di bacino n°5 Prino: Torrente Prino, Caramagna, Rio Baitè
- L'ambito di bacino n°6 Impero: Torrente Impero, Rio Oliveto
- L'ambito di bacino n°7 Dianese: Rio Gorleri, Torrente S.Pietro (Evigno), Rio Pineta, Rio Rodino

Le problematiche di carattere idraulico riguardano essenzialmente i tratti urbanizzati dei corsi d'acqua, dove la presenza di strutture antropiche ha determinato in molteplici punto il restringimento delle sezioni d'alveo con la conseguente impossibilità di passaggio per le massime portate di piena.

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

PARTE TERZA

- OBIETTIVI DEL PROGETTO

Da molti anni la città di Imperia persegue l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei residenti e nel contempo di favorire lo sviluppo economico limitando il traffico nel centro cittadino. Il traffico che può essere ridotto o eliminato è quello a media e lunga percorrenza ovvero il traffico dei veicoli provenienti da aree extraurbane e diretti al di fuori dell'area cittadina.
Il raggiungimento di questo obiettivo è possibile con una viabilità alternativa in grado di evitare il centro cittadino consentendo, nel contempo, anche un rapido collegamento con gli assi viari principali, le zone urbane e suburbane di maggior interesse.
Pertanto il nuovo tracciato deve necessariamente interessare, per i motivi esposti e per la particolare morfologia del territorio gi abitati di Imperia e Diano Marina.
Il nuovo collegamento viario sarà in grado di fluidificare il traffico veicolare in transito nei due centri abitati dalla zona periferica a ponente di Imperia fino al confine con il comune di S. Bartolomeo al Mare.
Nel contempo tale asse stradale si collegherà con la rete viaria esistente mediante la realizzazione di svincoli ubicati in punti di particolare importanza per i flussi di traffico.

Le funzioni che dovrà assolvere il nuovo tracciato dovranno essere:
- consentire l'interconnessione della S.S. n. 28 con i caselli autostradali di Imperia Est ed Imperia Ovest, con la S.P. n. 1 Aurelia e la viabilità verso l'hinterland, evitando il centro cittadino;
- diminuire l'inquinamento chimico ed acustico del centro cittadino;
- essere viabilità alternativa all'Aurelia per il traffico veicolare dall'ambito danese all'ambito sanremese e viceversa;
- decongestionare il traffico in centro consentendo il collegamento tra i paesi dell'hinterland e le diverse aree cittadine evitando il traffico urbano dell'Aurelia;
- consentire spostamenti in ambito cittadino evitando il più possibile la S.P. n. 1 Aurelia.

- NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La progettazione è stata redatta ai sensi delle:
- Legge n. 109/94 e successive modifiche ed integrazioni;
- D.P.R. n. 554/99 regolamento di attuazione della Legge 109/94;
- Legge n. 443/01;
- Legge n. 166/02;
- Legge n. 190/02;

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Teresa Fortunato)

- D.Lgs. n. 494/96 e successive modifiche ed integrazioni;
- Legge n. 64/74 zone sismiche;
- Legge n. 490/99 testo unico disposizione in materia di beni culturali ed ambientali;
- D.P.R. n. 495/92 fasce di rispetto;
- D.Lgs. n. 285/92 e successive modificazioni nuovo codice della strada;
- D.M. 05/11/01 norme funzionali e geometriche per la costruzione della strada.

- CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Tenuto conto della domanda di trasporto, dei volumi di traffico e della sua composizione , è stata adottata una strada extraurbana secondaria di categoria C1.

Fattori caratterizzanti dal punto di vista funzionale:

- movimento servito: penetrazione verso la rete locale;
- entità dello spostamento: distanza ridotta;
- funzione del territorio: provinciale ed interlocale;
- componenti di traffico: tutte le componenti.
- Le dimensione degli elementi costitutivi sono le seguenti:
- n. 2 corsie (una per ogni senso di marcia) di larghezza di m. 3.75 cadauna;
- banchine di larghezza di m 1,50.

Il tutto per una larghezza totale netta di m. 10.50.

Lo sviluppo complessivo del tracciato e di m. 11,380.00.

L'intervallo di velocità di progetto è di 60/100 km/h, con velocità media di base di circa 80 km/h.

Le caratteristiche plano – altimetriche della linea d'asse si sono orientate verso una soluzione che conferisse fluidità al tracciato, con particolare attenzione alla visibilità dello stesso, alla percezione dei punti di svincolo ed alla sua funzionalità complessiva, operazione questa che si è resa possibile, conformemente alla morfologia del terreno, grazie ad ampi raggi di curvatura raccordati da clotoidi di adeguato parametro e il contenimento delle pendenze delle livellette.

Fatta eccezione per la parte di tracciato che si raccorda con la S.P. n° 1 nei pressi del confine con il comune di S. Bartolomeo, i raggi planimetrici adottati permettono di garantire velocità di percorrenza superiori a 80 Km/h con valori dei raggi non inferiori a 300 metri.

Per quanto concerne l'andamento altimetrico dell'asse, la pendenza massima è stata contenuta nel 4.60%. I raggi verticali convessi hanno valori superiori a 2900 m mentre per i raggi concavi non sono mai inferiori a 3000m..

- **QUADRO ECONOMICO**

La stima dei lavori a base d'asta è di 150.157.000,00 Euro.

Le somme a disposizione dell'amministrazione ammontano a 63.061.400,00 di Euro.

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....

IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinoro)

Il Funzionario (Dott. Arch. Antonio Fortunato)

Considerata anche l'IVA il totale generale è di 213.218.400,00 di Euro (circa 400 miliardi di lire).

- **INTERSEZIONI E SVINCOLI**

Lungo il tracciato dell'arteria in progetto sono presenti sette svincoli che, in riferimento alla normativa ed alla classificazione delle strade interferenti, sono stati risolti come intersezioni a livelli sfalsati.

L'asse stradale si collega con la rete viaria esistente mediante la realizzazione di svincoli ubicati in punti di particolare importanza per i flussi di traffico e precisamente:

- Svincolo con S.P. 1 il tracciato si innesta sulla viabilità esistente alla foce del Torrente Prino; nell'area sono presenti campeggi per il turismo estivo e abitazioni;

- svincolo "Imperia Ovest" in quanto realizzato in prossimità dell'omonimo casello autostradale. Planimetricamente esso prevede, oltre ai necessari tronchi di manovra, due rampe di decelerazione e due di accelerazione parallele al tracciato dell'asta principale. Tali rampe raggiungono, con tratti di diverse lunghezze una rotatoria stradale prevista di forma elittica;

- svincolo "Caramagna" l'area risulta intensamente edificata, ed interessata dalla costruzione di nuovi edifici con destinazione d'uso residenziali, anch'esso è previsto con rampe di accelerazione e decelerazione parallele alla strada in progetto;

- svincolo "Artallo" l'area ad oggi è interessata dal traffico in direzione Artallo. In prossimità è localizzato il cimitero di Imperia, anche i questo caso si è raggiunto un buon livello di funzionalità prevedendo il minimo sfalsamento altimetrico della strada in progetto e una sottostante rotatoria allungata a forma di elisse;

- Svincolo "Baitè", area scarsamente antropizzata di futuro sviluppo residenziale. Tale svincolo riveste un ruolo strategicamente rilevante (Comando dei vigili del Fuoco di prossima realizzazione, Ospedale Civile di Imperia e sede operativa della Protezione Civile) ed è localizzato in una valletta in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada. Le rampe di accelerazione e decelerazione si raccordano con una rotatoria stradale in progetto e/o con la viabilità preesistente che verrà adeguata per un tratto di circa 400 m. di lunghezza;

- Svincolo "Aurelia Bis" area fortemente antropizzata interessata da intenso traffico stradale sulla S.S. 28, tiene conto delle variazioni stradali che subirà la S.S. 28 a seguito dello sdoppiamento dei sensi di marcia e più precisamente da monte a valle sull'argine sinistro e da valle a monte sull'argine destro. Si prevede inoltre una rotatoria stradale ubicata nello spazio libero

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Antonietta Fortunato)

sull'argine destro, in corrispondenza del ponte esistente, che consente di fluidificare il traffico diminuendo nel contempo i punti di conflitto, collegando in modo più razionale e sicuro la viabilità secondaria esistente;

- Svincolo "Imperia Est" poco distante dal casello autostradale omonimo, l'area è interessata sia da insediamenti abitativi sia da alcune attività produttive;

- Svincolo "S. Pietro" ubicato nella zona danese in area strategica, è costituito oltre ai quattro tronchi di manovra da due rampe di decelerazione e accelerazione paralleli all'asta principale.

Gli svincoli alla S.P. n. 1 in corrispondenza di Imperia e Diano Marina avvengono mediante svincoli a raso e corsie di incanalamento.

- **PONTI/VIADOTTI**

L'andamento altimetrico dell'asse stradale ha seguito il più possibile la morfologia del terreno nelle zone all'aperto.
Le numerose intersezioni ed il rispetto delle pendenze hanno determinato la necessità di prevedere la realizzazione di alcuni piccoli viadotti o ponti:

- ponte sul torrente "Prino" lunghezza ml. 60.00 è prevista una pila in alveo;

- viadotto dallo svincolo di Imperia Ovest lunghezza ml. 52;

- Ponte/viadotto dallo svincolo "Caramagna" li lunghezza ml. 52 non sono previste pile in alveo;

- Viadotto dallo svincolo "Artallo" lunghezza ml. 80;

- Viadotto dallo svincolo "Baitè" lunghezza ml. 121.50;

- Ponte sul torrente Impero lunghezza ml. 153 sono previste quattro pile in alveo;

- Viadotto sul Rio "Oliveto" e svincolo "Imperia Est" lunghezza ml. 357, con altezza nel punto più depresso del terreno all'incirca di m. 20;

- Viadotto sul rio "Lagoni" lunghezza ml. 142 con altezza nel punto più depresso del terreno all'incirca di m. 20;

- Viadotto sul rio "Ciapasso" lunghezza ml. 90;

AFFARI GIUNTA

P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. [illegible] Fortunat

- Viadotto sul rio "Mortole" lunghezza ml. 135;

- Ponte sul rio "Varcavello" lunghezza ml. 11.70 non sono previste pile in alveo;

- Viadotto da svincolo "Diano S, Pietro" lunghezza ml. 34.90.

La struttura portante dell'impalcato di ponti e viadotti è prevista in elementi prefabbricati precompressi che appoggiano su pile in cemento armato.
Le fondazioni, sono previste di tipo indiretto mediante l'esecuzioni di pali trivellati.
Si fa presente inoltre che il territorio del comune di Imperia rientra, ai sensi della Legge 64/74, tra le zone sismiche di 2° categoria, mentre quello dei comuni di Diano Marina e Diano Castello non risulta classificato sismico.

- **GALLERIE**

Per la sezione in galleria naturale è proposta in linea con i criteri indicati nelle Norme una sezione che mantiene una larghezza complessiva pari a quella in sede naturale (10,50m), affiancata da marciapiedi laterali di servizio rialzati di circa 0,85m.
In dettaglio le gallerie previste sono:

- "Monte Calvario" con uno sviluppo di ml. 436.00 con andamento rettilineo una per ogni senso di marcia sfalsate;

- "Costa Murata" con uno sviluppo di ml. 720.50 ad andamento rettilineo una per ogni senso di marcia sfalsate ;

- "Meriello" con uno sviluppo di ml. 424.80 una per ogni senso di marcia sfalsate;

- "Monte Bardellini" con uno sviluppo di ml. 1483.60 ad andamento rettilineo una per ogni senso di marcia sfalsate;

- "Castelvecchio – Oliveto" con uno sviluppo di ml. 861.60 ad andamento curvilineo una per ogni senso di marcia sfalsate;

- "Lagoni" con uno sviluppo di ml. 625.00 ad andamento curvilineo una per ogni senso di marcia sfalsate;

- "Capo Berta" con uno sviluppo di ml. 1416.50 con andamento pressoché rettilineo una per ogni senso di marcia sfalsate;

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Anna Maria Fortunato)

- "Costa dei Sori" con uno sviluppo di ml. 374.00 con andamento rettilineo e caratteristiche di galleria superficiale;

- "Diano Calderina" con uno sviluppo di ml. 369.70 con andamento rettilineo.

- ASPETTI TRASPORTISTICI

DATI DEL TRAFFICO STRADALE

Dal rilevamento di traffico effettuato dalla Regione Liguria nell'anno 1998 sulla S.S. n°28 del Colle di Nava si evince quanto segue:

Strada	Progr.	Comune	TGM primavera	TGM estate	TGM autunno	TGM annuo
SS 28	132+529	Pontedassio	7.658	8.671	3.466	6.598
Ex SS1 Aurelia	650+750	Imperia	19.863	21.722	8.744	16.776
Ex SS1 Aurelia	643+700	Imperia	13.157	13.920	5.958	11.011

DATI DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE

Dai dati forniti dall'Autostrada dei Fiori S.p.A. sui flussi di traffico durante il 2002, si evince quanto segue:

Caselli autostradali	Transiti giornalieri totali (entrata e uscita)		
	Mezzi leggeri	Mezzi pesanti	Totali
Arma di Taggia	5.943	1. 282	7.225
Imperia Ovest	3.569	732	4.301
Imperia Est	4.513	892	5.405
San Bartolomeo	3.306	495	3.801

La viabilità attuale è così costituita:

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinoro)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Adelaide Fortunato)

- n. 2 strade, con andamento pressoché parallelo alla costa, rappresentate dall'Autostrada dei Fiori e dalla S.P. n. 1 "Aurelia";

- strade di diversa importanza che si sviluppano ortogonalmente a queste direttamente all'interno della vallate. Tra queste la principale è la S.S. n. 28 che permette di collegare, in direzione nord/sud, il territorio imperiose con quello piemontese.

Attualmente il grande flusso veicolare è concentrato lungo la direttrice autostradale che collega il polo di Genova con la vicina Francia. Il traffico lungo la costa è peraltro garantito dalla S.P. 1 Aurelia. Tale strada segue morfologicamente l'andamento frastagliato della costa presentando una sede stradale, a due corsie, con curve in alcuni punti di piccolo raggio e con frequenti restringimenti nei centri abitati.

Il traffico veicolare che si sviluppa sui tre principali assi viari nell'ambito imperiose ha precise caratteristiche, che possono essere così sintetizzate:

- traffico veicolare e pesante dall'area piemontese verso le realtà industriali dell'hinterland di Imperia, del danese e del sanremese e viceversa: S.S. n. 28 e S.P. n. 1 Aurelia.
- traffico di media e lunga percorrenza, da e verso la Francia, di mezzi pesanti e di veicoli: Autostrada dei Fiori:
- traffico locale, sia in ambito cittadino che verso l'hinterland: S.P. n. 1 Aurelia.

PARTE QUARTA – Valutazioni generali

Come previsto dal regolamento attuativo (D. Lgs. 190/2002) della legge Obiettivo n°443 del 21.12.2001 "Realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici d'interesse nazionale" i documenti necessari alla redazione del progetto preliminare sono oltre a quelli descritti nella Regolamento di attuazione della L. 11/02/1994 n° 109 in materia di lavori pubblici (art. 16 D.P.R. 21/12/99 N° 554)

a) relazione illustrativa
b) relazione tecnica
c) studio di prefattibilità ambientale
d) indagini geologiche ,idrogeologiche e archeologiche preliminari
e) planimetria generali e schemi grafici
f) prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
g) calcolo sommario della spesa

Qualora il progetto preliminare è posto a base di gara di un appalto concorso o di una concessione di lavori pubblici:

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Contenato)

a) sono effettuate, sulle aree interessate dall'intervento, le indagini necessarie quali quelle geologiche, geotecniche, idrogeologiche, idrauliche e sismiche e sono redatti le relative relazioni e grafici;
b) è redatto un capitolato speciale prestazionale.

i seguenti (art. 3):

Il progetto preliminare dovrà evidenziare ,con apposito adeguato elaborato cartografico :

- Le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia,
- indicare ed evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e dovrà includere le infrastrutture ed opere connesse, necessarie alle realizzazione.

Il Servizio Infrastrutture e Porti ha attuato le verifiche concernenti la rispondenza amministrativa del progetto in oggetto ai requisiti della Legge Obiettivo, sottolineando che l'infrastruttura risponde alle esigenze di potenziamento e qualificazioni dell'armatura di interesse nazionale nel territorio ligure.
Tale progetto infatti rientra nella configurazione del futuro nuovo asse di collegamento est/ovest che dal confine regionale con la Toscana raggiungerà il territorio francese. Tale asse viario individuato con la collaborazione del futuro Ente proprietario di tale opera ANAS, assumerà un ruolo strutturante dell'intera rete di viabilità regionale di interesse nazionale che in alternativa all'Autostrada A10 e A12 permetterà la percorrenza longitudinale del territorio ligure. A tale asse si intesteranno le direttrici principali ortogonali di penetrazione verso nord.

Per l'espressione delle valutazioni ai sensi del D.Lgs. n.190/2002 di competenza di questa Regione, in primo luogo sono stati esaminati e recepiti i pareri e le osservazioni al progetto preliminare pervenuti dai seguenti Enti:

- Comune di Imperia
- Comune di Diano Marina

Nell'esaminare le valutazioni espresse da tali Comuni che si allegano quali parti integranti e sostanziali della presente relazione, si precisa quanto segue:
Il Comune di Imperia esprime parere favorevole all'opera, mentre il Comune di Diano Marina esprime in linea di massima parere favorevole ma esprime riserve sul progetto preliminare in relazione alle problematiche che la soluzione progettuale solleva sotto il profilo estetico, funzionale

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Annamaria Fortunato)

e ambientale. Si dichiara disponibile ad esprimersi favorevolmente su una soluzione progettuale che risolva le problematiche sopra citate.

PARTE QUINTA - Valutazioni specifiche sotto l'aspetto urbanistico-paesistico e di valutazione di impatto ambientale

:

Il tracciato si pone in variante al piano regolatore approvato con DPGR n. 46 del 24-2-1999 andando a sovrapporsi a zone urbanistiche diversamente classificate.
Analogamente risulta in variante al PUC del Comune di Diano Castello e del Comune di Diano Marina andando ad interessare non solo aree riservate dal PUC vigente a viabilità ma anche altre zone urbanistiche per la maggior parte agricole sia di presidio che destinate a colture intensive specializzate quali quelle della piana.

Il proposto tracciato, non sovrapponendosi quasi mai ad un tracciato di previsione già individuato dal PRG vigente, determina in molti casi una riduzione (anche attraverso l' imposizione di fasce di rispetto laterali) dell'estensione delle zone urbanistiche interessate in altri casi un loro frazionamento in sub-ambiti che necessita a livello urbanistico di una revisione normativa sia laddove le porzioni residue non hanno più una loro autonomia funzionale, e pertanto potrebbe esserne prevista l'assimilazione alla zona contigua, sia dove pur mantenendola necessitano di un adeguamento della disciplina vigente laddove la stessa indicava la necessità di una progettazione unitaria o per lotti minimi d'intervento.
Al riguardo si deve evidenziare come l'operazione di ricucitura e di aggiustamento della zonizzazione dei vari Comuni interessati e della normativa di intervento, quando l'approvazione del progetto determina tale esigenza, non può conseguire automaticamente dal presente procedimento, richiedendo una specifica valutazione da parte dei Comuni interessati, ai quali, quindi, una volta approvato definitivamente il progetto, spetterà una verifica in tal senso.

Premesso quanto sopra si evidenziano di seguito gli aspetti problematici rilevati che il progetto definitivo dovrà superare onde consentire la definitiva approvazione.
Tali aspetti concernono essenzialmente le soluzioni relative agli svincoli e il tracciato che interessa il Comune di Diano Marina.

Innesto nella S.S. e Svincolo Aurelia ovest
La documentazione trasmessa risulta carente relativamente alla rappresentazione dell'innesto dell'Aurelia bis sulla ex SS n.1 e del tratto più prossimo avuto riguardo anche al previsto rilevato
1. in rapporto alla adiacenza alla zona residenziale BS e alla struttura ricettiva all'aria aperta
2. al rapporto con il muro d'argine esistente .

Con riferimento al punto 2 si richiede una verifica della possibilità di eliminare il rilevato quantomeno nella parte iniziale adattandolo maggiormente alle quote attuali (dalle sezioni prodotte tale rilevato sembrerebbe mantenere una quota costante in corrispondenza di più sezioni consecutivi 2/8) ovvero, laddove lo stesso dovesse essere confermato, si chiede di ricercare soluzioni progettuali che consentano una migliore integrazione tra muro d'argine e rilevato sia in termini di inserimento paesaggistico sia di utilizzo potenziale quale percorrenza pedonale o pista ciclabile.
Relativamente al punto 1 la presenza degli edifici residenziali e della struttura ricettiva richiede una particolare attenzione in termini di risoluzione progettuale e di opere di mitigazione vista la vicinanza della sede stradale con detti volumi e l'imposizione di una fascia di rispetto che si sovrappone ad alcuni di essi; a tale riguardo il progetto è carente per quanto riguarda i riferimenti con l'immediato intorno i cui raccordi potrebbero trovare soluzioni diverse da quelle prospettate

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Antonio Fortunato)

laddove definiti a scala di maggior dettaglio (ipotesi alternativa di scarpata in luogo dell'attuale muro, ripristino barriera verde.....).
Un'alternativa potrebbe essere individuata nella viabilità di accesso al casello autostradale che in sponda sinistra si sviluppa a margine del campo sportivo di collegamento tra l'attuale Aurelia e il tracciato dell'Aurelia bis e prosegue fino alla rotatoria esistente in prossimità dello svincolo di Imperia ovest, ripresa e sviluppata dal progetto in esame; ciò eliminerebbe la necessità del ponte sul Prino e la realizzazione del tracciato in rilevato in sponda destra.
Tale soluzione alternativa, consentendo di superare le criticità sopra rilevate, risulterebbe preferibile alla soluzione indicata nel progetto all'esame, tanto più che tale tratto, nella ipotesi di una futura prosecuzione dell'Aurelia bis, oltre il Comune di Imperia, potrebbe essere declassato a collegamento secondario.
Per quanto riguarda il progettato ponte sul torrente Prino, laddove si confermasse la prevista nuova strada d'argine, risulterebbe preferibile un' attraversamento ortogonale al corso d'acqua al fine di ridurne lo sviluppo e conseguentemente l'impatto visivo.
Tale soluzione va, ovviamente, verificata, oltrechè circa la fattibilità tecnica, con riferimento alle problematiche idrogeologiche.

Svincolo n. 3 loc. Caramagna
Appare poco risolto il salto di quota tra il tracciato dell'Aurelia (qt 22.00) e la quota del terreno attuale (circa 15.00). Al riguardo dovrebbe essere approfondita la soluzione progettuale relativa al raccordo tra la viabilità locale e l'Aurelia bis in primo luogo al fine di dimostrare l'effettiva fattibilità delle soluzioni (in quanto gli elaborati progettuali non risultano sufficientemente sviluppati) e in secondo luogo in quanto la nuova viabilità andrebbe a costituire una barriera visiva e fisica di notevole estensione ed altezza . A tal fine una diversa definizione delle corsie di innesto ed uscita in termini sia planimetrici che altimetrici (eventuale spazio di distacco da sistemare a pendio naturale tra le stesse ed il tracciato principale) ed un eventuale inserimento di bucature in particolare in corrispondenza della viabilità locale , del torrente Caramagna e delle parti murarie di maggior altezza potrebbe alleggerire l'impatto paesistico del progetto.

Svincolo n.4 loc. Artallo
Svincolo n. 5 loc. Baitè
Non appare giustificata la realizzazione di tali svincoli, quanto meno nella soluzione indicata, considerati da un lato la dimensione degli impatti che gli stessi comportano e dall'altro la ridotta rilevanza della viabilità sulla quale si innestano; al riguardo dovrebbe essere in primo luogo dimostrata l'effettiva necessità di una connessione con la viabilità esistente, ritenendosi comunque eccessivo il numero di innesti, con conseguente necessità di semplificare le soluzioni progettuali.

Rotatoria Torrente Impero
Gli elaborati trasmessi non risultano raccordati con il progetto relativo al tracciato della SS 28, sia per quanto riguarda le proposte connessioni con la viabilità di sponda sia con riferimento alla rotatoria a valle del viadotto autostradale.
Gli elaborati grafici dovranno pertanto essere adeguati in termini di innesti e sensi di marcia onde garantire il raccordo con il tracciato della SS 28.
Deve essere inoltre eliminato dalla tav. di confronto con la zonizzazione di Piano la deviazione verso la strada a tornati in zona BC3D.

Svincolo n. 6 in corrispondenza tracciato SS n.28 del Colle di Nava
La soluzione proposta prevede un lungo tratto sopraelevato rispetto alla quota del terreno, come risulta dal fotomontaggio, mentre dalla planimetria di progetto sembrerebbe essere previsto un tratto in trincea, si richiede che nella stesura del progetto definitivo venga verificata la possibilità di traslare verso monte il tracciato dell'Aurelia bis modificando leggermente i raggi di curvatura ed

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Adriana Fortunato)

abbassandolo al fine di adattarsi maggiormente alle curve di livello e ridurre i tratti in quota laddove effettivamente previsti.

Viadotto rio Lagoni /Ciapasso e Rio Mortola

Si rileva una incongruenza tra la sezione 81 che indica un tratto in rilevato e le planimetrie di progetto che segnalano un viadotto.

Tratto tra Galleria Calderina/ svincolo n. 8 S. Pietro e svincolo n. 9 SP Aurelia est Comune di Diano Marina

La soluzione prefigurata (in rilevato) se da un lato riduce le interferenze con i tracciati viari secondari che costituiscono la maglia viaria locale dall'altro costituisce di fatto una barriera fisica e visiva che separa situazioni ad oggi omogenee e che determinerebbe un futuro assetto urbanistico notevolmente diverso da quello attuale, in particolare per la piana agricola, creando le condizioni per uno sviluppo in senso urbano della parte agricola più prossima all'abitato.
Una diversa soluzione a quota più bassa o a raso, o ancora una soluzione in parte in trincea e con rilevati laterali aventi funzione di schermo visivo ed acustico, con sostanziale riduzione della quota percepita di rilevato e cavalcavia in corrispondenza della viabilità esistente, ridurrebbe sia l'impatto dell'opera stessa che delle connesse opere di mitigazione (vedi attuali barriere fonoassorbenti di altezza pari a 2,5 m). Inoltre in sede di progettazione definitiva dovrà essere valutata una soluzione alternativa a quella prospettata di riallaccio con la S.S. Aurelia in quanto l'ipotesi avanzata presuppone lo spostamento della linea ferroviaria e quindi non risulterebbe percorribile laddove quest'ultima venisse realizzata in tempi successivi.

Area di cantierizzazione 1A

L'area interessa una porzione a lato del casello autostradale di Imperia ovest compresa tra lo stesso ed il tornante dello svincolo autostradale ed una ulteriore superficie ad oggi meno compromessa come funzioni (Zona TN3A di Piano) che presenta una maggiore acclività che renderebbe necessarie maggiori modifiche all'orografia del terreno al fine di predisporre l'area di cantiere ed una compromissione maggiore anche nella successiva fase di ripristino. Inoltre la delimitazione dell'area interessata presenta due perimetri diversi in Cac 4.1 e Cac2 . Si suggerisce la necessità di verificare un utilizzo maggiore della porzione a monte (zona TN di PRG)riducendo nel contempo l'estensione della parte a valle.

Area di cantierizzazione 2A

In alternativa alla individuata area di cantiere costituita sia dall'attuale zona di sosta accessibile dallo svincolo autostradale che dall'adiacente area in oggi olivata va verificata la possibilità di utilizzare lo spazio ricompreso tra il secondo tornante di discesa dello svincolo autostradale riducendo così oltre all'impatto visivo anche i necessari movimenti di terreno.

Pertanto il progetto definitivo dovrà essere sviluppato alla luce degli approfondimenti e delle verifiche sopra indicate. Inoltre sotto il profilo della valutazione di impatto ambientale, in aggiunta ai rilievi sopra svolti che rilevano ovviamente anche a questi fini, dovranno essere integrati i seguenti elementi:

Modalità di trattamento del materiale di scavo:
Non risulta, fornito un programma di riuso degli inerti sulla base degli litotipi estratti, al fine di verificare la percentuale recuperabile e riutilizzabile in altro sito e quale, invece, debba costituire oggetto di discarica, indicando altresì se a tal fine vengano utilizzati siti preferenziali, quali aree di cava, aree che richiedono recupero ambientale o riqualificazione di vecchi siti di discariche.

Alla luce delle risultanze di tale programma dovrà:

AFFARI GIUNTA
P..... C ..... C .....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario (Dott. Arch. Annamaria ... firmato)

- essere previsto il recupero della maggiore quantità possibile dei materiali di risulta costituiti da terre e rocce di scavo e da inerti da sbancamento;
- essere prevista e garantita la destinazione finale dei rifiuti inerti prodotti che superano la quantità di 50000 mc., come previsto ai sensi dell'art. 36 comma 6, della L.R. 18/99, da definire attraverso una apposita intesa con Regione, Provincia e Comuni.

Aspetti Idrogeologici

Nella fase di studio puntuale che anticiperà il progetto definitivo del previsto tracciato stradale dovrà essere attuato un preciso confronto con le indicazioni tecnico-normative dei Piani di Bacini stralcio in vigore, al fine di rendere tutti gli interventi infrastrutturali pienamente compatibili con i Piani stessi, con particolare riferimento agli interventi di tipo idraulici prioritari del torrente Prino.

Dovranno essere previsti tutti gli opportuni ed indispensabili monitoraggi nelle aree direttamente interessate dal progetto di che trattasi ed in un loro significativo intorno, al fine di avere un sufficiente sistema di controllo sulle eventuali ripercussioni delle opere previste su tutti i principali parametri territoriali (geologici, idrogeologici, idraulici).

In merito all'elevato numero di attraversamenti dei corsi d'acqua proposti, che rappresentano sempre una interferenza in termini idraulico – ambientali con il corso d'acqua e il suo deflusso naturale, si ritiene necessario verificare che tali opere non aumentino le situazioni di rischio.
Relativamente all'interferenza del tracciato con le aree inondabili dovrà essere elaborata una valutazione complessiva della compatibilità idraulica dell'intervento che permetta la valutazione di tutte le conseguenze in termini idraulico – ambientali della realizzazione dell'opera.
Sia verificata la coerenza delle previsioni progettuali della viabilità con interventi di tipo idraulico prioritario previsti nel Piano di Bacino del T. Prino.

Inoltre è da prescrivere che:

- qualora nel corso dei lavori di scavo delle gallerie si verificassero intercettazioni di falde, siano adottati gli accorgimenti atti a garantire la sicurezza ed il mantenimento delle condizioni naturali dell'acquifero, inoltre tali soluzioni dovranno prevedere l'impermeabilizzazione dello scavo delle gallerie ed il drenaggio, il convogliamento delle acque verso l'esterno per la ridistribuzione delle stesse a quanti ne hanno subito danno, oppure per la destinazione futura a nuovi utenti;
- siano effettuati degli approfondimenti sul comparto rumore per meglio definire tutti i recettori effettivamente impattati e gli interventi mitigativi da allestire presso di essi;
- laddove il progetto preveda la demolizione di immobili dovrà essere prevista la rilocalizzazione o soluzioni alternative che garantiscano la fattibilità dell'intervento.

IL SEGRETARIO
(dott. Luca Parodi)

F.to

IL PRESIDENTE f.f.
(arch. Franco Lorenzani)

F to

ATTESTO che la presente COPIA, ricavata su n. 03 pagine da me singolarmente firmate, È CONFORME ALL'ORIGINALE agli atti. - 1 AGO. 2003
Genova, li .....

REGIONE LIGURIA Affari Giuridici e Atti Amministrativi

Il Funzionario
(Dott. Mario Martinero)

Il Funzionario
(Dott. Arch. Adelmaria Fortunato)