aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2024-1944912
del 12/12/2024

Mittente
Ing. Barla Alessandro
COMITATO AURELIA BIS GARBELLA - PRINO
pec: aureliabisprino@pec.buffetti.it

Spett.le

REGIONE LIGURIA
protocollo@pec.regione.liguria.it
c.a. Direzione Generale Ambiente
Settore VIA

OGGETTO: **PROCEDIMENTO VIA n. 289B Protocollo 2024-1765751**
V289b. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali e aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs.36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 della Variante al Progetto S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia
REPLICA ALLE INTEGRAZIONI ANAS RICHIESTE DELLA REGIONE LIGURIA con nota Prot-1476575

Si trasmette con la presente la relazione tecnica di replica alle integrazioni di ANAS pervenute presso il protocollo della Regione Liguria in data 27/11/2024 (acquisite con Prot-2024-1752010) e richieste dall'Ufficio VIA con nota Prot-1476575 del 27/09/2024.

Imperia lì 12 dicembre 2024

Il Presidente del Comitato "Aurelia Bis Garbella-Prino"

Ing. Alessandro Barla



OSSERVAZIONI DEL COMITATO AURELIA BIS GARBELLA – PRINO

ALL'INTEGRAZIONE ANAS DEL 27/11/2024

AI RILIEVI DELL'UFFICIO VIA DELLA REGIONE LIGURIA

Le osservazioni del Comitato prendono spunto dal riscontro di ANAS alle integrazioni richieste dall'Ufficio VIA della Regione Liguria (con nota Prot. 2024 1476575 del 27/09/2024) e specificatamente alle pagine 3 e 4 qui di seguito riportate:

"*A seguito dell'esame dello Studio di Impatto Ambientale, delle osservazioni ricevute nel corso della fase di pubblicazione e viste le controdeduzioni trasmesse, si chiede di produrre altresì, le seguenti integrazioni:*

1.analisi degli impatti cumulativi dell'inserimento dell'opera in progetto nel contesto territoriale di riferimento;

2.*analisi dell'opzione zero e delle eventuali ipotesi alternative: in particolare si chiede un approfondimento delle motivazioni che hanno portato alla scelta del posizionamento dello svincolo "Prino" in sponda destra del Torrente omonimo. "*

Sul primo punto la risposta di ANAS si limita assumendo come riferimento la presenza o meno di altri progetti.

Per completezza si riporta un estratto del sinottico (T00EG00GENRE06A) a pag. 4 in cui si riscontra quanto sopra (in evidenza quanto rilevato):

L'analisi dei dati territoriale non ha evidenziato la presenza di altri progetti significativi nell'area che possano determinare impatti cumulati con il progetto. In relazione al Lotto di completamento della Variante, dal Torrente Impero a Diano Marina, e che rappresenta il proseguimento del progetto in questione verso est, al momento non risulta definito in maniera compiuta né il tracciato né le relative tempistica di realizzazione. Pertanto, l'analisi degli impatti cumulati al momento non risulta valutabile.	

Per il secondo punto, estremamente importante in funzione delle istanze promosse dal Comitato e riprese in sintesi dall'Ufficio VIA del Regione Liguria, le risposte sono contenute nei seguenti documenti:

- Sinottico (T00EG00GENRE06A) a pag. 4
- Relazione Generale (T00EG00GENRE01C) da pag. 99 a 104
- Relazione Trasportistica (T00EG00GENRE02B) dalla pagina 22 a seguire (figure 19-24)
- Relazione Acustica (T00IA32AMBRE01C)

Data la complessità dei dati contenuti e dei rilievi si ritiene utile seguire i suddetti documenti nell'ordine sopra riportato.

SINOTTICO (T00EG00GENRE06A)

La risposta in realtà è sostanzialmente contenuta nel sinottico di cui si riporta un estratto a pagina 4:

Il presente progetto definitivo sviluppa l'alternativa prescelta nell'ambito della precedente fase progettuale di Preliminare svolta nel 2004 nell'ambito della quale era già stata acquisita la compatibilità ambientale dell'intervento, integrando le modifiche progettuali necessarie per ottemperare alle prescrizioni formulate dal CIPE. In ragione di quanto sopra, ANAS ha richiesto l'aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale del tratto oggetto di progettazione definitiva, in relazione alle modifiche di cui sopra. Di fatto, il progetto preliminare ha analizzate le diverse alternative di intervento individuando quella ottimale a risolvere le problematiche di traffico della zona, in ragione delle quali '"l'opzioneZero" non rappresenta una possibile alternativa. Per completezza del quadro informativo: • la relazione generale è stata integrata con un capitolo dedicato alle alternative analizzate nell'ambito del Progetto preliminare (elab. T00EG00GENRE01C); • Sono state aggiornate le modellazioni di traffico (elab 00EG00GENRE02C), acustiche ed emissive relative ad uno scenario di non intervento, al fine di dare evidenza del futuro aggravio delle condizioni sul terriotorio; • Nella relazione generale sono state meglio circostanziate le motivazioni che hanno portato all'inserimento della rotatoria "Prino" in sponda idraulica destra del torrente Omonimo	**CAPITOLO 1.01** **Inquadramento dell'intervento** Elab. T00EG00GENRE01C Elab. T00EG00GENRE02C **CAPITOLO 15.03.02** **Rumore** Elab. T00IA32AMBRE01C.pdf Elab. T00IA32AMBRE02C.pdf Elab. T00IA32AMBRE03C.pdf Elab. T00IA32AMBSC01B.pdf T00IA32AMBPL01C.pdf T00IA32AMBPL02C.pdf T00IA32AMBPL03C.pdf T00IA32AMBPL04A.pdf T00IA32AMBPL05A.pdf T00IA32AMBPL06A.pdf T00IA32AMBCT01A.pdf T00IA32AMBCT02A.pdf T00IA32AMBCT03A.pdf T00IA32AMBCT04A.pdf T00IA32AMBCT05A.pdf T00IA32AMBCT06A.pdf T00IA32AMBCT22A.pdf T00IA32AMBCT23A.pdf T00IA32AMBCT24A.pdf T00IA32AMBCT25A.pdf T00IA32AMBCT26A.pdf T00IA32AMBCT27A.pdf

ANAS si limita a richiamare la precedente fase progettuale di Preliminare del 2004, sostenendo che il progetto definitivo sviluppa l'alternativa individuata in tale sede e integrata secondo le prescrizioni CIPE.

Nelle pagine della Relazione Generale, ANAS integra il documento richiamando il progetto del 2012 sottolineando i presunti vantaggi deducibili da un attraversamento del Prino non più in diagonale, da miglioramenti architettonici e paesaggistici, per l'adozione di una strada meno invasiva, ridotta a strada di tipo E (urbana di quartiere) anziché di tipo C extraurbana.

In realtà ANAS non entra nel merito sul vero quesito posto dall'Ufficio VIA delle eventuali ipotesi alternative con uno studio approfondito e attualizzato secondo le normative oggi vigenti e il contesto del sito significativamente modificato e migliorato dal 2002 ad oggi.

Prima di entrare nello specifico di quanto riportato nella Relazione Generale di ANAS si ritiene opportuno premettere che la richiesta di valutare una soluzione alternativa in sponda sinistra non costituisce una istanza del solo Comitato ma anche di quanto rilevato in occasione del progetto definitivo del 2012 da parte della Regione Liguria, del Comune di Imperia e della Sovrintendenza.

La **Regione Liguria in sede di approvazione della pratica VIA approvata con DGR n. 329 del 27/7/2012** in cui a pag 3 si portava la seguente prescrizione:

- analisi e confronto sotto il profilo trasportistico, della sicurezza e degli impatti ambientali tra le soluzioni progettuali alternative prese in considerazione, al fine di sostenere le scelte operate per: (i) l'attraversamento della valle dell'Oliveto, (iii) lo svincolo di Diano Marina; (iv) la connessione all'Aurelia alla foce del T. Prino;

Alla **DGR n. 329 del 27/7/2012** veniva allegato il parere espresso dal Comitato Tecnico Regionale che alle pagg. 20 e 21 così si esprimeva per il Tratto 1:

Le nuove configurazioni paesaggistiche conseguenti alla realizzazione della viabilità sulla sponda destra del T. Prino in particolare sono tali da determinare criticità sia in relazione all'innesto sull'Aurelia e sia dal nuovo ponte previsto non in posizione ortogonale alle sponde del torrente: ***tali compromissioni potrebbero evitare***

ove si utilizzasse, previe opportune opere di miglioramento, <u>la viabilità già esistente in sponda sinistra</u>"

ancora poi a pag 22 in merito agli aspetti trasportistici:

(ii) l'innesto ad ovest potrebbe essere migliorato sotto il profilo economico e di fattibilità qualora si scegliesse un potenziamento della via Littardi anziché sviluppare la viabilità in sponda destra del T. Prino.

Ma analoghe richieste nel 2012 venivano formulate dal **Comune di Imperia nella nota 23675 del 13 Luglio 2012** in cui rilevava quanto segue**:**

Oggetto: Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale per SS1 Aurelia – Variante all'abitato di Imperia.

In riferimento alla Vs nota del 02/07 u.s. n. prot. 22210 (prot. R.L. PG/2012/99379 del 28/06/2012) e in seguito alla seduta VIA tenutasi a Genova il 26/06/2012 presso il Dipartimento Ambiente della RL, ove tecnici incaricati dell'ANAS hanno presentato il progetto definitivo dei "Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia sulla SS 1 Aurelia" da sottoporre a VIA, visti gli elaborati tecnici disponibili, i Settori competenti rilevano quanto segue.

Per il Settore 7 LLPP:
Tratto 1
sotto l'aspetto della sicurezza stradale il nuovo tratto a progetto tra le progressive 120 mt (sez.3) e 200 mt (sez. 5) è collocato a ridosso del muro d'argine del torrente Prino in cui lo smaltimento delle acque bianche provenienti dal nuovo tracciato sia dal versante a Ovest è garantito esclusivamente da un impianto di sollevamento (attualmente gestito e menutenuo dall' AMAT) che riversa le acque nel prospiciente torrente.

Sempre nel medesimo tratto sono stati inseriti due svincoli (in ingresso e in uscita su via Ballestra) che costituiscono una particolarità se non una anomalia trattandosi di un collegamento diretto tra una strada extraurbana e una arteria locale di secondaria importanza.

Si precisa infine che a proposito del suddetto tratto si è costituito un Comitato che in più occasioni ha rappresentato il proprio dissenso e recentemente ha trasmesso una nota (n. prot. 22756 del 05/07/2007 allegata alla presente) con proprie osservazioni.

omissis…

Per il Settore Urbanistica:

<u>Osservazioni a livello urbanistico.</u>
Sotto il profilo prettamente urbanistico e di previsione degli strumenti comunali di programmazione territoriale il progetto di realizzazione dell'Aurelia Bis necessita sicuramente di variante al Piano Regolatore Comunale e/o inserimento in un prossimo Piano di strumentazione Urbanistica. Infatti tale previsione di nuova viabilità intercomunale va a modificare in maniera sostanziale le previsioni fino ad oggi inserite nella strumentazione urbanistica con ricadute sulle destinazioni d'uso delle zone di Piano Regolatore Comunale. La progettazione che prevede la scelta progettuale di realizzare tutti gli svincoli, in prossimità della viabilità esistente, del tipo a " raso " con la creazione di rotatorie da un punto di vista paesaggistico-ambientale porta ad una effettiva riduzione dell'impatto visivo dell'opera mentre potrebbe comportare, d'altra parte, una criticità relativa alla sostanziale modifica della viabilità esistente.

<u>Osservazioni a livello paesaggistico-ambientale.</u>

Analisi delle criticità a livello paesaggistico – ambientale per ogni singola tratta.

Tratto 1 (Prino – Imperia Ovest).
Il territorio interessato dal nuovo tracciato si estende dalla foce del Torrente Prino (Ponte sull'Aurelia) fino all'attuale svincolo autostradale di Imperia Ovest. L'area in oggetto, ed in particolare quella localizzata sulla sponda destra del suddetto torrente, è inserita in un contesto di particolare pregio paesaggistico ambientale attesa

la vicinanza al mare e proprio per questo vocata ad uno sviluppo prettamente turistico-ricettivo (peraltro contenuto anche nelle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e futuri).
Analizzando la progettazione della nuova viabilità emerge che il tratto di strada previsto in sponda destra del torrente, la realizzazione di un ponte sul Prino di grande impatto visivo, e la creazione di una rotatoria fronte mare impatta notevolmente nel contesto mentre si potrebbe utilizzare la viabilità esistente (Via Littardi) per il collegamento con la vecchia Aurelia.

Successivamente la **Sovrintendenza nel suo parere n. prot 0006269 de 04/03/2013** a pagina 4 così si esprimeva:
*"Al punto n.1 si richiedeva la possibilità di evitare il viadotto diagonale sul torrente Prino, **realizzando la viabilità sull'argine sinistro**; **nel ribadire l'istanza espressa** e qualora non fosse possibile ottemperare, si chiede, anche in questo caso, vista l'alta valenza paesaggistica, (notevole visibilità sia dal mare, sia dalla via Aurelia oggetto di specifica tutela paesaggistica, nonché dall'ampia valle, tutelata da due specifici D.M. oltre che dal vincolo ope legis relativo alla fascia fluviale del torrente Prino) che il ponte abbia alta qualità architettonica in analogia a quello previsto sul torrente Impero."*

Quindi Regione Liguria, Comune di Imperia e Sovrintendenza nel 2012 ponevano, ognuno per gli aspetti di propria competenza, la necessità di valutare una soluzione alternativa al Tratto 1 su via Ballestra.

Anche oggi viene posta la stessa richiesta ma ANAS replica, come anticipato in premessa, che tale analisi era già stata fatta nel 2004, nella precedente fase progettuale preliminare del 2004, e il progetto attuale risponde alle prescrizioni CIPE, che però sono del 2004.

RELAZIONE GENERALE (T00EG00GENRE01C)

Entrando nello specifico della Relazione Generale si riporta integralmente un estratto per una successiva disamina. Estratto della RELAZIONE GENERALE (T00EG00GENRE01C) da pagina 10 a seguire:

Il progetto preliminare 2004, partendo dall'analisi degli studi pregressi, ha approfondito le varie proposte e le possibili alternative progettuali in modo da avere un completo quadro di riferimento per la scelta della soluzione ottimale.

***La prima alternativa analizzata rappresentava l'approfondimento del tracciato proposto dai Comuni di Imperia e di Diano Marina nel 2002**: sono state studiati i tracciati stradali ed i relativi profili altimetrici, integrando tutte le istanze giunte dal territorio al fine di garantire il completo collegamento della futura variante alla viabilità esistente.*

Dopo un'attenta analisi tecnico-progettuale, effettuata di concerto con tutti gli Enti interessati, è stato verificato che tale "soluzione A" presentava alcune implicazioni negative:
· una parte del tracciato ricade nell'area interessata dalla nuova stazione ferroviaria di Imperia, in una zona urbanizzata nell'ambito della quale era difficile progettare l'adeguamento della strada alle esigenze di una strada di scorrimento come l' "Aurelia bis";
· L'ubicazione delle intersezioni, tutte previste a raso con rotatorie alla francese, ricadeva in ambiti orograficamente difficili, caratterizzati da colline e strette valli, tali da non permettere la realizzazione di queste intersezioni a raso per mancanza di idonei spazi (a volte solo 100 m.) tra l'uscita di una galleria e l'imbocco della successiva;

***· Inoltre, nella concezione progettuale di allora, si riteneva che l'inserimento delle rotatorie a raso non risultasse accettabile in quanto avrebbe determinato una diminuzione della velocità di percorrenza se non addirittura delle fermate in corrispondenza di tali intersezioni per diritti di precedenza**.*

*Tale eventualità era considerata in contrasto con una delle principali finalità della strada in progetto**, ovvero garantire rapidi collegamenti con uno scorrimento veloce.***

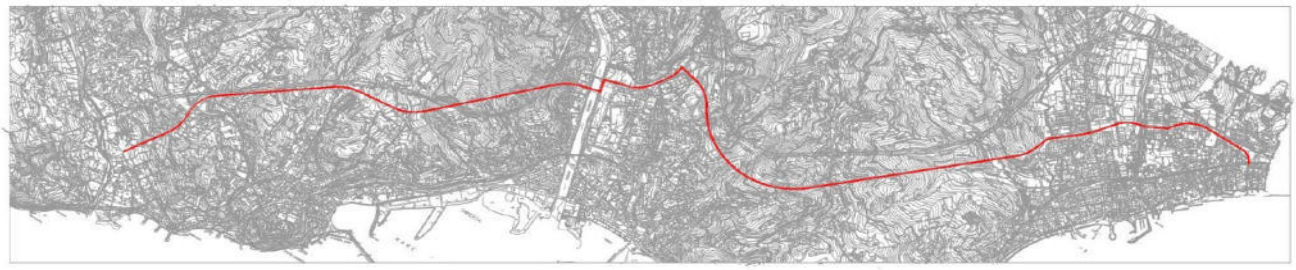


FIGURA 1-2 - TRACCIATO DELL'ALTERNATIVA A

Pertanto, è stato studiato un nuovo tracciato, denominato Alternativa B, il quale, a valle di una comparazione con l'Alternativa A è stato scelto come prescelto per le seguenti principali motivazioni:

· localizzato subito a monte del centro abitato di Imperia, interessandolo solo per brevi tratti in modo da connetterlo con le principali aree urbane;

· si sviluppava per circa il 59% della sua lunghezza in galleria ottenendo in tal modo un minimo impatto sul territorio peraltro dettagliatamente analizzato nel relativo "studio di impatto ambientale";

· prevedeva l'innesto sulla S. P. n. 1 Aurelia, ad Ovest di Imperia, in un tratto ormai esterno alla zona urbana della città, senza pregiudicarne un possibile prolungamento verso San Lorenzo al Mare;

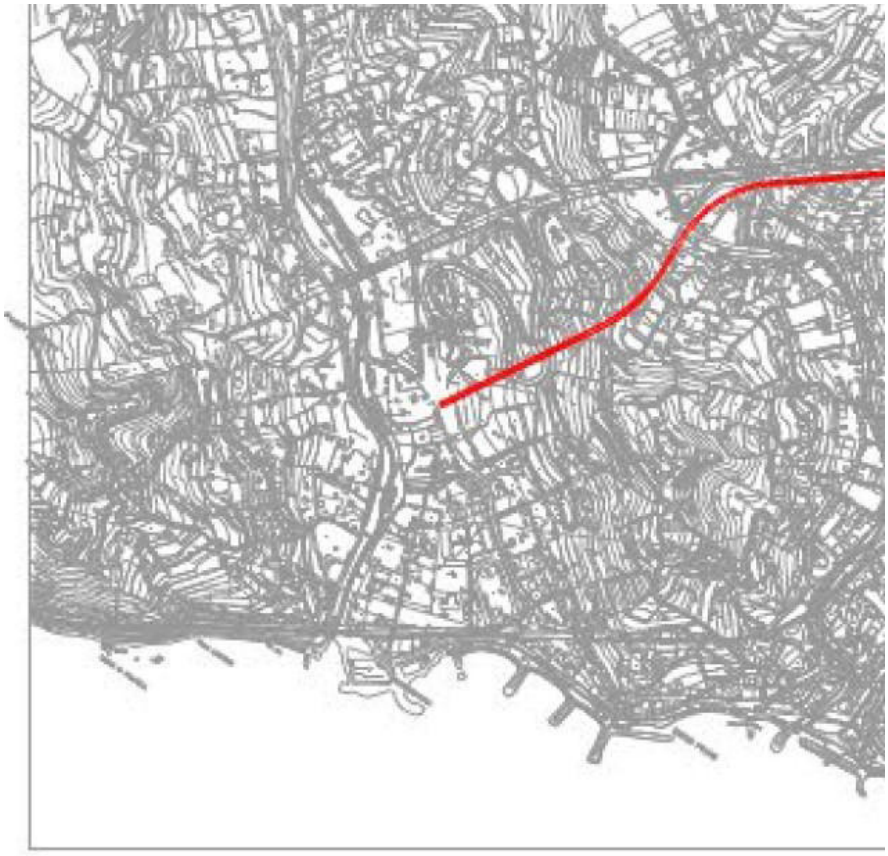
· prevedeva uno svincolo in prossimità del casello autostradale di Imperia Ovest che risulta anche a servizio di tutta la valle Prino nella quale sono ubicati numerosissimi paesi nonché frazioni del comune di Imperia;

· Prevedeva tutta una serie di svincoli intermedi (svincolo in valle Caramagna, svincolo in località Artallo, svincolo in località Baitè, svincolo sull'argine destro del Torrente Impero, svincolo in prossimità del casello autostradale di Imperia Est, svincolo su via S. Pietro a Diano Marina, innesto con la S.P. n. 1 Aurelia in corrispondenza del confine con il Comune di San Bartolomeo al Mare) funzionali a garantire la maggiore fruibilità della nuova infrastruttura dai centri abitati ubicati lungo il corridoio attraversato e dalle valli trasversali

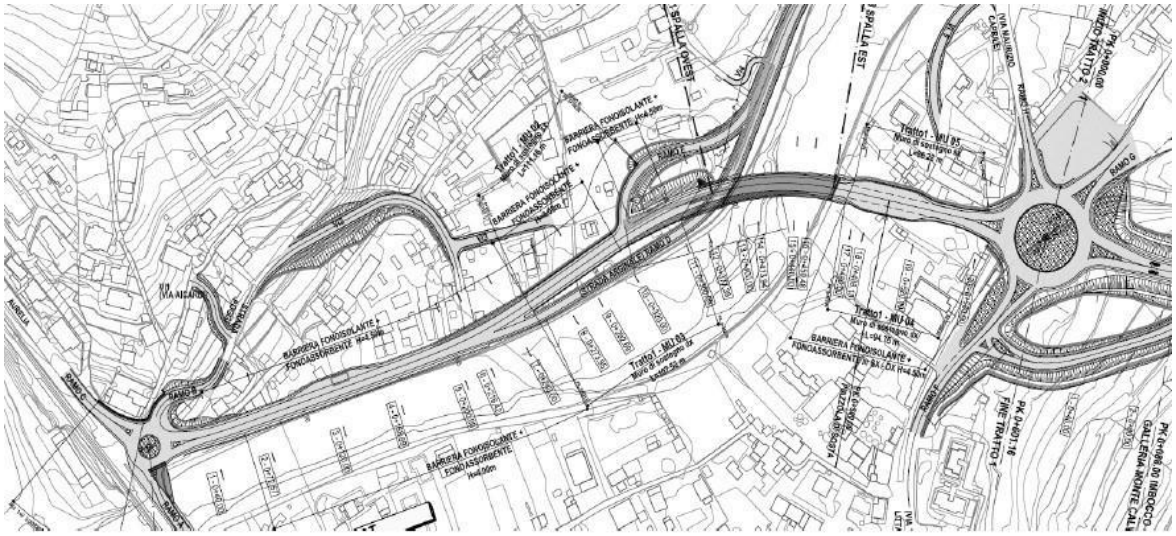
· Tutte le intersezioni erano state risolte con soluzioni a due livelli, permettendo il superamento delle problematiche già descritte nella "soluzione A"

I punti sopra integralmente richiamati dalla Relazione Generale di Anas sono oggetto delle seguenti OSSERVAZIONI:

A) La soluzione A, richiamata da ANAS, era stata predisposta dall'allora Ingegnere Capo del Comune di Imperia e non prevedeva un percorso su via Ballestra ma partiva esattamente dallo svincolo autostradale (ora definita rotatoria Imperia Ovest) con collegamento tramite via Littardi;



B) La soluzione B del 2004 non risulterebbe mai pervenuta al Comune di Imperia. Solo nel 2012 Anas presenta una nuova versione con il progetto definitivo che sarà poi oggetto della VIA 2012 con l'introduzione del Tratto 1 su Via Ballestra. Il nuovo tracciato presentava un percorso in quota, separato dalla viabilità secondaria, che dalla rotatoria Aurelia (quella fronte mare) si raccordava alla rotatoria Imperia Ovest con un ponte sub-ortogonale. Il Tratto 1 era caratterizzato da una strada di Tipo "C" extra-urbano".



C) Via Ballestra quindi non era inserita nella **soluzione A** ma sarebbe stata inserita solo nella **soluzione B** per l'innesto sulla S. P. n. 1 Aurelia, ad Ovest di Imperia, in un tratto, a detta di Anas "*esterno alla zona urbana della città*, *senza pregiudicarne un possibile prolungamento verso San Lorenzo al Mare*."

Sotto certi punti di vista si può accettare il pensiero che nel 2004 via Ballestra e la sponda sinistra del Prino fosse esterna all'area urbana perché in effetti c'era un demolitore di auto, presenti alcune aziende nel settore edile (un marmista e una ditta per la produzione di prefabbricati in c.a.) e diverse abitazioni erano in condizioni precarie. Al tempo l'area era una zona golenale del torrente Prino.

Ma dopo gli eventi calamitosi del 2000 e del 2003 la Provincia di Imperia realizzò gli attuali argini alla foce del Prino ponendo in sicurezza buona parte del sito.

Questo nuovo contesto pose le premesse per una riqualificazione generale di questa parte del territorio, tant'è che nel 2012 il sito era ormai migliorato in modo sostanziale. Il demolitore, il marmista e l'azienda di produzione di prefabbricati non c'erano più, quasi tutte le preesistenti abitazioni era state oggetto di importanti ristrutturazioni e riqualificazioni, altre case anche plurifamiliari erano state realizzate, altre in fase di costruzione.

La stessa Anas, come vedremo più avanti, riconosce che l'area ora è a tutti gli effetti urbana. Negli ultimi anni si sono aggiunti altri interventi come la pista ciclabile e più a monte altri fabbricati di civile abitazione di pregio e una importante struttura turistica ricettiva. A tal proposito vale la pena ricordare che il nuovo tracciato interessa buona parte di un lotto (S>10.000mq) che l'attuale proprietà intende valorizzare ricadendo in zona TN1A. Questo con evidenti ricadute per la qualità del sito e per i risvolti occupazionali.

D) La tesi secondo cui non venga pregiudicato il prolungamento verso San Lorenzo al Mare è opinabile perché non è chiaro quali potranno essere gli elementi ostativi per proseguire verso ponente anche nel caso in cui la nuova arteria si fermasse alla rotatoria Imperia Ovest. Quando è sufficiente la prosecuzione con un ponte e un viadotto rettilineo senza interferire con le viabilità esistenti e

permettere di velocizzare il flusso veicolare.

Riprendiamo con l'estratto della RELAZIONE GENERALE (T00EG00GENRE01C) da pagina 99 a seguire:

4.2.2 Lo studio del tratto iniziale dallo Svincolo sull'Aurelia storica-Zona Foce del Torrente Prino, fino allo svincolo tra la variante ed il casello autostradale di Imperia Ovest

La tratta in oggetto del presente paragrafo, presenta numero problematiche che richiedono una risposta unitaria dal progetto definitivo, come di seguito riportate:

• **Il ponte sul Prino, secondo la configurazione prevista dal PP2004 si caratterizzava per una forte obliquità rispetto al corso d'acqua, risultando di fatto molto invasivo rispetto al paesaggio** (vedi osservazioni del Parere CIPE);

• **La riqualifica di via G. Ballestra con caratteristiche di Strada Extraurbana secondaria – Tipo C, in linea con gli standard prestazionali dell'intera variante, non risulta coerente con il contesto attraversato**, prettamente urbano caratterizzato da diverse proprietà private che hanno accesso diretto sulla strada.

• **Inoltre, la recente realizzazione di una pista ciclabile al piede del muro d'argine da parte del comune di Imperia, rafforza il carattere urbano dell'asse.**

• il progetto preliminare 2004 prefigurava un'intersezione tra la Variante alla SS.1 "Aurelia" e l'asse storico secondo uno schema di intersezione a "T" a raso, completamente inadeguata ai volumi di traffico attesi.

Pertanto, al fine di addivenire ad uno schema di progetto in grado di compendiare tutte le esigenze sopra esposte, sono stati valutati i diversi aspetti che condizionano l'assetto di progetto, ovvero:

• la categoria funzionale della strada;
• il disegno plano-altimetrico del tratto terminale della variante per il corretto inserimento dell'opera nel contesto

4.2.2.1 Definizione della categoria stradale

In ragione della particolare sensibilità della zona, in prima istanza è stato approfondito il tema della categoria stradale e composizione della sezione il mantenimento della categoria stradale Tipo C extraurbana Secondaria anche per il tratto terminale in destra idraulica al torrente Prino, presenta diverse di criticità.

Di fatto, lungo l'attuale via G. Ballestra sono presenti numerose proprietà private ed attività ricettive con accesso diretto sulla strada, assetto che non sarebbe più compatibile con la categoria di strada extraurbana secondaria, per la quale gli accessi vanno raccolti mediante viabilità complanari e ricondotti a punti di immissione organizzati.
Ne consegue che l'adozione di questa categoria stradale comporterebbe l'interessamento di una fascia di circa 22 metri a partire dal limite del muro d'argine dei quali:
• 2.50 metri per la pista ciclabile + 1 metro per l'elemento marginale di separazione dalla strada;
• 10.50 di carreggiata stradale per l'inserimento della nuova sezione stradale;
• 6.00 metri per la strada complanare, 1 metro di elemento arginale di separazione dalla variante all'Aurelia e 1.50 di marciapiede fronte fabbricati.
Questo assetto, calato sul tessuto insediativo esistente, comporterebbe l'espropriazione di una fascia importante al di fuori della sede stradale attuale, circa 14 metri, con la conseguenziale acquisizione e demolizione di diverse fabbricati in essa presenti.

In ragione delle valutazioni di cui sopra, l'adozione di una categoria di tipo C "extraurbana secondaria" non risulta perseguibile e, pertanto, si è ricercato un assetto infrastrutturale che fosse più coerente al contesto attraversato, caratterizzato da connotati propri dell'ambito urbano.
La scelta è stata quella di attribuire al tratto stradale sul sedime di Via Ballestra una categoria di tipo E - "urbana di quartiere", che permette di garantire un adeguato livello di servizio a fronte di una funzionalità di tipo urbano.
Di fatto, questa categoria stradale permette di mantenere tutti gli accessi esistenti sulla strada, senza l'interposizione di una controstrada di servizio e, con la riduzioni di sezione, **salvaguardare lo spazio a ridosso del muro d'argine per il mantenimento del pista ciclabile.**

La classificazione come strada di Quartiere – Tipo E ai sensi del decreto Legislativo 30 aprile 1992 n.285 e.s.m.i (Nuovo Codice della Strada) **consente un maggior grado di flessibilità nella geometrizzazione dell'asse stradale e, pertanto, permette un miglior inserimento della stessa nel contesto urbano attraversato, in virtù di un intervallo di velocità di progetto più basso (Vp 40-60 km/h) rispetto al resto dell'intervento, progettato come strada extraurbana secondaria (Vp 60 - 100 km/h).**

Di fatto, con la modifica introdotta, è stato possibile mantenere la Via Ballestra riqualificata alle attuali quote del piano stradale, minimizzando l'acquisizione di aree per l'esecuzione dei lavori, salvaguardando sia il muro d'argine che il sedime riservato alla pista ciclabile realizzata dal Comune di Imperia.

• **Il profilo stradale si alza unicamente nella tratta terminale in approccio alla rotatoria dello svincolo Prino abbandonando la quota del piano campagna per un tratto di circa 150 metri,** in quanto il progetto dell'area di intersezione è direttamente condizionato dalla quota del ponte sul Torrente Prino definita in relazione **ai requisiti di sicurezza Idraulica rispetto ai livelli di piena con Tempo di ritorno 200 anni.**

• **Ulteriore aspetto positivo di questa scelta è che, essendo previsto per questa categoria stradale un limite di velocità di 50Km/h in fase di esercizio, si possono conseguire evidenti benefici sia sulla sicurezza della circolazione stradale sia per la mobilità delle utenze deboli (ciclisti e pedoni),** ma anche un di minor impatto acustico ed ambientale generato da traffico proprio in virtù di regimi di marcia più moderati.

I punti sopra riportati sono oggetto delle seguenti OSSERVAZIONI:

A) La forte obliquità (66° circa) del ponte previsto nel PP2004 e nel progetto definitivo del 2012 era molto evidente ed era stata oggetto di prescrizioni dalla Regione, dal Comune e dalla Sovrintendenza.

Nell'attuale configurazione il ponte cambia la sua obliquità (nel verso opposto) ma comunque resta rilevante (76° circa).

La posizione della Rotatoria Prino pare effettivamente "forzata" a monte per salvaguardare un immobile e non procedere alla sua espropriazione. Analogamente l'intersezione e lo sviluppo della strada secondaria di accesso alle case verso ovest in versante. Tra l'altro si nota che la rotatoria, in quota su rilevato, in corrispondenza dell'immobile e della strada secondaria è sostenuta da un muro che interrompe il rilevato e conseguentemente tutti quei possibili interventi di mitigazione paesaggistica e ambientale.



B) Il passaggio dalla soluzione A alla soluzione B era per "velocizzare" il flusso veicolare e rimuovere gli attraversamenti e inserimenti della viabilità secondaria.

Ora, sotto il profilo squisitamente tecnico, la **soluzione B** con un viadotto in quota su via Ballestra poteva avere un senso, nell'intendo di escludere rotatorie e intersezioni con la viabilità secondaria e per velocizzare il traffico veicolare. **Non per nulla la strada era ad alto scorrimento di tipo C extra urbano**.

Purtroppo come sappiamo la scelta del viadotto in quota, il ponte sub – ortogonale e la rotatoria Aurelia fronte mare avevano trovato, per varie ragioni, in sede di VIA le prescrizioni e osservazioni della Regione Liguria, Comune di Imperia e Sovrintendenza.

C) La **soluzione C**, oggi in valutazione, può essere definita un ibrido perché mantiene in linea di massima il tracciato del 2012 con i suoi viadotti e gallerie ma rimuove il viadotto su via Ballestra e riprende la viabilità ordinaria e aggiunge la rotatoria Prino, ritornando a quella impostazione, bocciata, della soluzione A. quindi si ritorna ad avere in termini negativi:

a. Inserimento di una Rotatoria Prino, non a raso ma in quota e quindi ulteriormente impattante sotto il profilo paesaggistico e ambientale, ma sempre inserita in una viabilità locale;

b. Via Ballestra resta strada di tipo E urbano di quartiere
c. Vengono mantenuti tutti gli inserimenti secondari e gli accessi privati

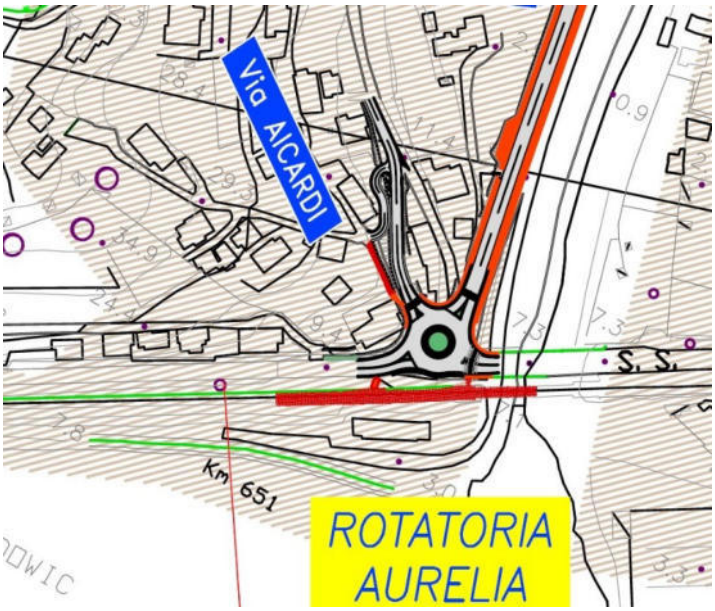
D) Anas prende atto che il sito ha acquisito un carattere urbano a differenza di quanto appariva nella prima stesura dello studio di fattibilità del 2002 e nel progetto preliminare del 2004.

La presenza della nuova pista ciclabile, terminata nel 2021, è solo una delle componenti che hanno contribuito alla sostanziale riqualifica del sito, a partire dalla messa in sicurezza degli argini del Prino (vedasi punto C a pagina 6 del presente documento)

E) Il fatto che la strada di tipo E urbana di quartiere *"**consente un maggior grado di flessibilità nella geometrizzazione dell'asse stradale e, pertanto, permette un miglior inserimento della stessa nel contesto urbano attraversato*** e' in netto contrasto con il percorso previsto a progetto dove sono evidentissime le complessità dell'intersezione alla rotatoria Aurelia con la strada verso la frazione di Poggi e via Aicardi e alla rotatoria Prino con la strada privata Poggi.

ROTATORIA AURELIA

Per la realizzazione della rotatoria Aurelia andranno rimossi l'edificio a tre piano sull'angolo di via Poggi e l'accesso di via Aiicardi. Si riporta un estratto della planimetria T00PS00TRAPL01A:



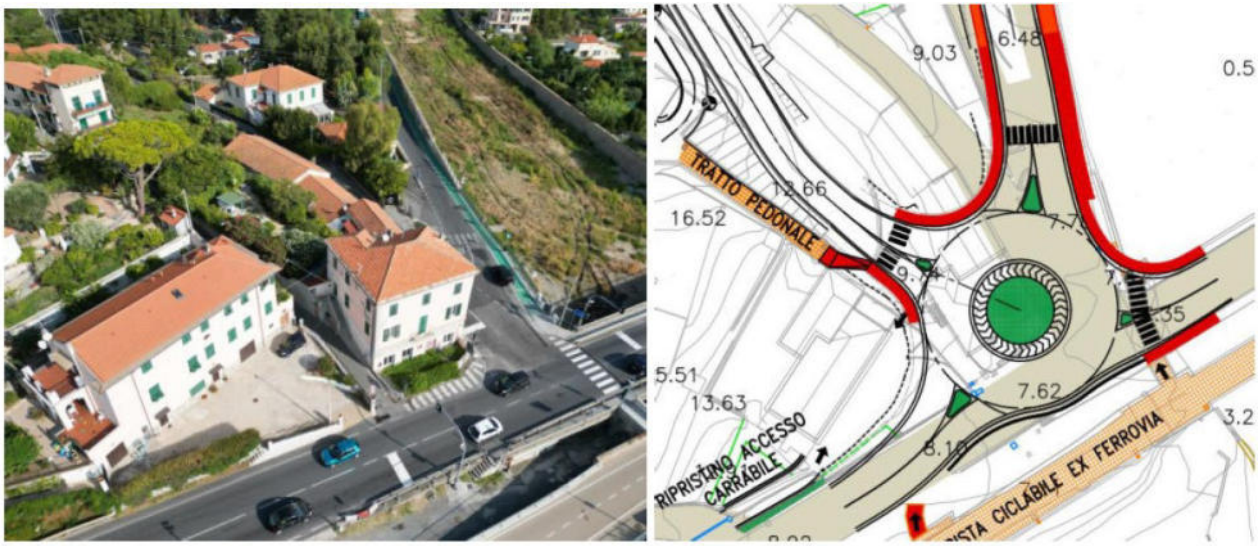


Figura 12 – Rotatoria Aurelia: vista della zona di svincolo e planimetria di progetto.

A dimostrazione di quanto sopra si chiamano anche le pagine da pag 59 a 61 della Relazione Tecnica T00PS00TRARE01B di cui si riporta, solo a titolo di facilità di lettura, un estratto:



Figura 40. Viabilità Via Aicardi

Gli elementi del tracciato plano-altimetrico sono vincolati dal contesto territoriale urbanizzato, dalle fort pendenze del ramo esistente di Via Aicardi e dalla funzione stessa della viabilità: essa, difatti, è necessaria per ripristinare gli accessi alle abitazioni presenti nella zona di intervento della rotatoria Aurelia.

In base a quanto sopra descritto, la velocità operativa può ritenersi di 15 km/h.

La regolazione dell'intersezione con Via Giovanni Ballestra Sud avverrà mediante STOP. Le velocità d riferimento saranno:

- Nel tratto tra l'uscita dalla rotatoria V=20 km/h – L'=33,72 m:
- Su Via Poggi Vm= 30km/h - L'= 50,00 m.

Nelle figure seguenti sono riportati i triangoli di visibilità.

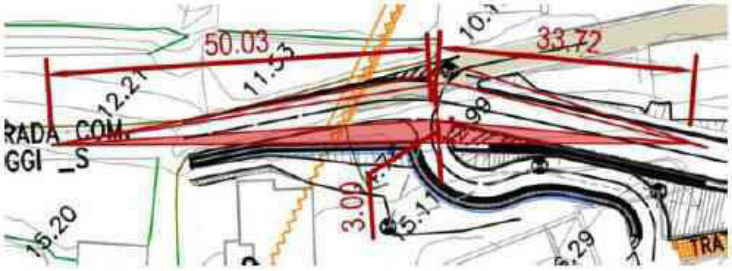


Figura 41. Triangoli visibilità Via Aicardi

Per garantire la corretta visibilità risulta necessario arretrare i muri di sostegno che corrono lungo Via Poggi





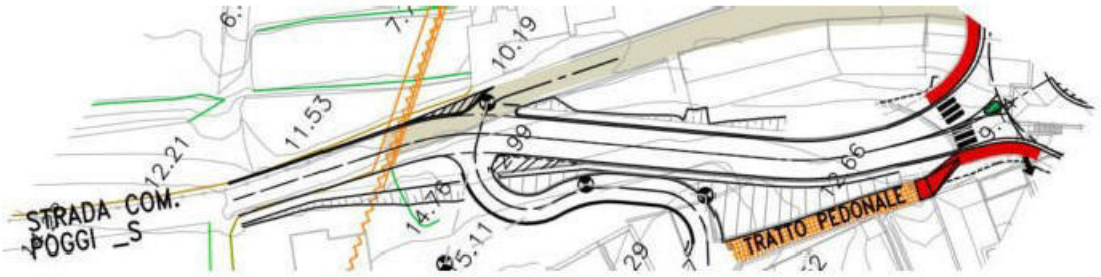


Figura 39. Viabilità Via Poggi

Si evince da questi estratti la complessità in termini di percorso e di quote per raccordare la nuova rotatoria Aurelia alla viabilità locale

ROTATORIA PRINO

Per la rotatoria in oggetto si riporta un estratto della Relazione Tecnica T00PS00TRARE01B a pag 61 e 62

6.3 Via Poggi Nord

La nuova viabilità di progetto si sviluppa in affiancamento all'asse di Via Ballestra Sud, nel tratto prossimo all'ingresso alla rotatoria Prino. Essa consente il ripristino degli accessi alle abitazioni che risultano inibiti per la presenza della suddetta rotatoria.

L'intervento avrà una lunghezza di circa 109,17 m con pendenza media dell'1,50% e con una carreggiata da 4,00 m. (sezione tipo locale 2).



Figura 42. Viabilità Via Poggi Nord



Tenuto conto che la rotatoria Prino è in quota (H=6mt c.a.) si deve tener conto che la strada secondaria oltre ad avere due curve strette percorre il tratto immediatamente a ridosso dell'abitazione e del muro di sostegno della rotatoria che interrompe il rilevato che circonda la rotatoria stessa impedendo qualsiasi intervento di mitigazione

Alla luce di quanto sopra risulta particolarmente discutibile l'affermazione di Anas secondo cui la nuova viabilità su Via Ballestra consenta una maggiore flessibilità e un miglior inserimento nel contesto urbano.

F) Ritornando alla RELAZIONE GENERALE (T00EG00GENRE01C) e all'inciso secondo cui "la modifica introdotta, è stato possibile mantenere la Via Ballestra riqualificata alle attuali quote del piano stradale, **minimizzando l'acquisizione di aree per l'esecuzione dei lavori, salvaguardando sia il muro d'argine che il sedime riservato alla pista ciclabile realizzata dal Comune di Imperia"** richiede anche in questo caso alcune osservazioni.

Nella soluzione B del 2012 il fatto che la nuova arteria si sviluppasse in quota mantenendo determinando due livelli, uno più basso per la viabilità ordinaria e quello più alto di tipo C comportava una acquisizione di aree certamente inferiore all'ipotesi qui proposta con un affiancamento della strada ordinaria e quella in progetto per una larghezza totale di 22,5m.

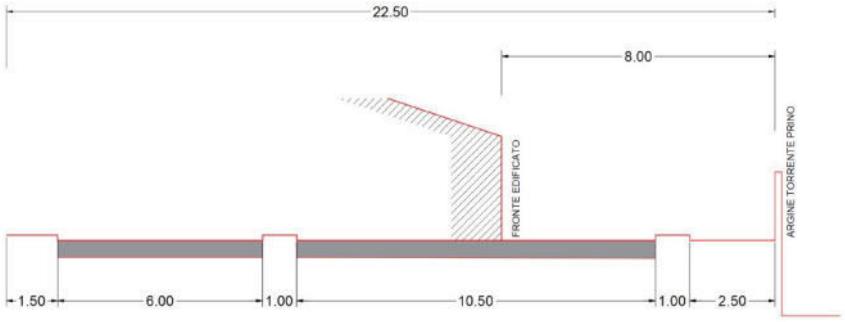
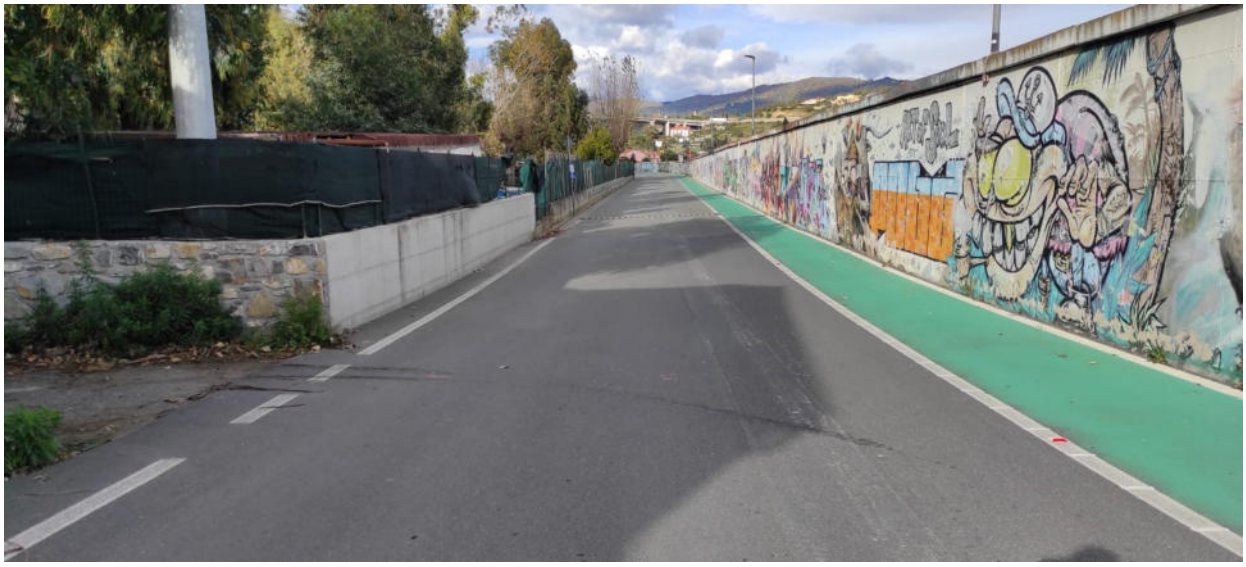


FIGURA 4-1 - ADEGUAMENTO TRATTO DI VIA BALLESTRA IN RELAZIONE AD UNA STRADA DI TIPO C - EXTRAURBANA SECONDARIA

Inoltre non è dato sapere con la nuova strada l'entità degli espropri che comunque interessano diversi fabbricati e una porzione significativa di una attività ricettiva nel primo tratto.

Per quanto riguarda la pista ciclabile, se è pur vero che il suo sedime viene salvaguardato ma la qualità del suo utilizzo viene fortemente compromessa rispetto alla configurazione oggi esistente, perché andrà ad essere affiancata con una viabilità con un forte flusso veicolare e incanalata tra il muro d'argine e le barriere acustiche poste a tutela delle abitazioni (previste dallo studio acustico).

Inoltre la limitazione della velocità a 50km/h per una strada urbana di tipo E non costituisce una accettabile soluzione perché è preponderante il peso, in termini ambientali (rumore e inquinamento) che il nuovo flusso veicolare introduce in una area depressa come è via Ballestra chiusa dal muro d'argine.

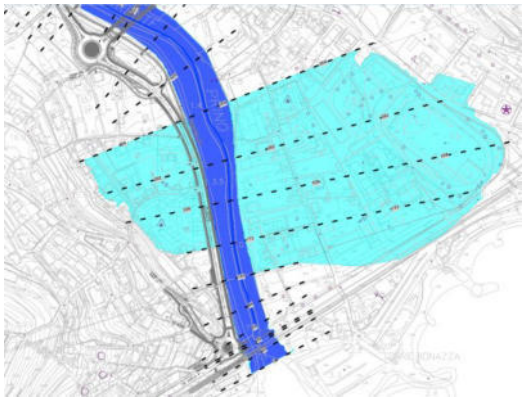




G) Per gli aspetti della sicurezza si fa riferimento *ai livelli di piena con Tempo di ritorno di 200anni*.

A tal proposito le Osservazioni del Comitato non hanno mai posto dubbi sul fatto che il sito sia stato posto in condizioni di sicurezza da eventi esondativi del torrente Prino. Sono ben noti gli interventi svolti in sequenza nell'ultimo ventennio dalla Provincia, da RFI e dal Comune per le difese spondali del torrente e porlo in condizioni di sicurezza con Tempo di ritorno di 200 anni.

I documenti T00ID01IDRPL02B e T00ID01IDRPL05B, rispettivamente Ante e Post Operam, indicano le fasce a rischi per tempi di ritorno di 500anni.



Ma quello che si pone in forte evidenza è il fatto che via Ballestra insista lungo un tratto che prima aveva una funzione golenale alla quota (o poco sopra) all'alveo del torrente ma separato da questo dal muro in c.a. dell'argine. In questa condizione non avendo collegamenti naturali per lo scarico delle acque di versante il sito è soggetto ad allagamenti.



La Provincia nel 2004 aveva predisposto una stazione di pompaggio ma che nel tempo ha dimostrato i suoi limiti di fronte agli eventi meteorologici sempre più impattanti e per l'incuria delle caditoie.





I vari episodi di allagamento sono stati affrontati dalla Protezione Civile interrompendo il transito per motivi di pubblica sicurezza

A livello progettuale ANAS ha previsto un impianto di sollevamento per lo scarico delle acque sul Prino.
Si riporta un estratto di pag 122 della RELAZIONE GENERALE:

Delle 7 vasche su menzionate la TA.01 non ha uno scarico a gravità ma presenta un sistema di pompe che consente lo scarico al recapito. La TA.01 è la vasca a servizio della rete di drenaggio della Via Ballestra sud. L'allontanamento delle acque di piattaforma drenate non può avvenire a gravità e si rende quindi necessario dotare la rete di drenaggio di questo tratto di un impianto di sollevamento, per consentire lo scarico delle acque di piattaforma.

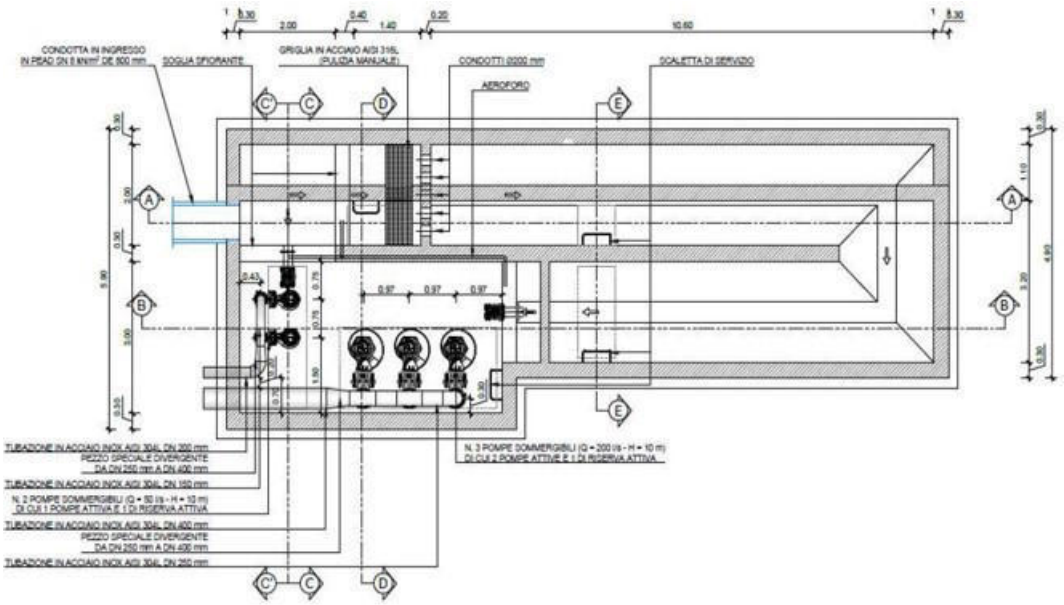


FIGURA 4-28 – PIANTA DELLA VASCA TA.01 CON EVIDENZA DEL SISTEMA DI SOLLEVAMENTO

Questo impianto dovrebbe porsi nelle adiacenze della rotatoria Prino.

L'analisi di questo importante aspetto rientra senz'altro tra quelli richiesti dalla Regione Liguria.

L'analisi dovrebbe contemplare i termini per la messa in sicurezza del sito ponendo solo in estrema ratio l'ausilio di procedure di Protezione Civile (come invece e implicitamente indicato nella documentazione progettuale).

Non solo, ma anche su un rapporto costi/ benefici visto che una volta eseguita l'opera, questa sarà soggetta a costanti e permanenti interventi di manutenzione, sia per il sistema di captazione (griglie) sia per la parte impiantistica che dovrà obbligatoriamente essere operativa anche nel caso di interruzione della rete elettrica.

Una analisi che dovrebbe contemplare le caratteristiche di RESILIENZA che un'opera strategica deve ottemperare in riscontro anche delle **prescrizioni del "DNSH" Do Not Significant Harm.**

Riprendiamo con l'estratto della RELAZIONE GENERALE (T00EG00GENRE01C) da pagina 101 a seguire:

4.2.2.2 Studio plano-altimetrico del tratto dallo svincolo di Imperia Ovest fino allo svincolo alla Foce del Torrente Prino

In primo luogo, è stato valutato come poter realizzare un attraversamento in retto del corso d'acqua e, allo stesso tempo, definire un'opera di elevata valenza architettonica e paesaggistica.

In considerazione dell'ubicazione dei punti da collegare tra di loro (svincolo Imperia ovest e svincolo terminale sull'Aurelia storica), un tracciato stradale che li colleghi direttamente non permetterebbe di conseguire un posizionamento della nuova strada ortogonale, o quanto meno più prossimo all'ortogonale, rispetto al corso d'acqua.

A titolo esemplificativo si riporta un estratto dal progetto definitivo del 2012 della planimetria relativa al tratto in oggetto, da cui si evidenzia come, con un tracciato unico si determinerebbe:
· un attraversamento necessariamente in diagonale del corso d'acqua;
· Un assetto plano-altimetrico dell'opera d'arte che scavalca il torrente Prino, in curva e con spalle in diagonale rispetto all'asse del ponte, che non lascia molti margini in termini di dimensionamento delle strutture per conseguire l'obbiettivo di migliorarne l'aspetto architettonico e paesaggistico con una maggior leggerezza e trasparenza di forme;
· un tracciato molto invasivo sul contesto territoriale, anche con l'adozione di una categoria di strada tipo E- urbana di quartiere, soprattutto con riferimento allo schema di svincolo da adottare, a due livelli tra asse principale e la viabilità esistente, per poter dare continuità a tutti i collegamenti serviti dalla via Ballestra attuale.

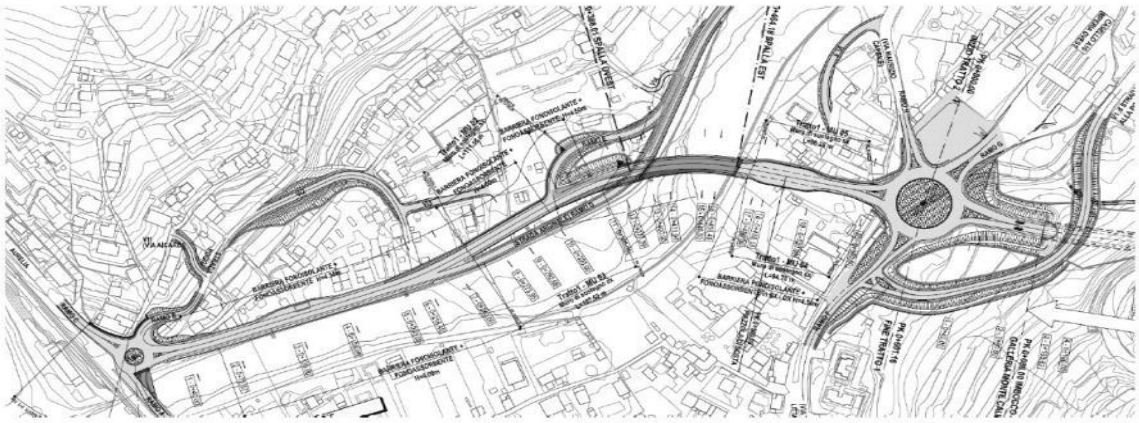


FIGURA 4-3 - ESTRATTO DELLA PLANIMETRIA DI PROGETTO DEL PD 2012

Pertanto, in relazione alle criticità di cui sopra, si è ritenuto necessario introdurre una rotatoria addizionale in sponda destra del Prino, con la duplice funzione da un lato di interrompere la continuità d'asse e consentire l'inserimento del ponte sul torrente Prino con una giacitura sub-ortogonale alla corrente, dall'altro di garantire tutti i collegamenti ad oggi serviti da via Ballestra con una occupazione di terriotiro inferiore e meno impattante suk tessuto insediativo.

Dalla figura precedente è possibile apprezzare come la differenza tra la soluzione di progetto, con l'inserimento della nuova rotatoria di svincolo, ed una soluzione impostata sulla contiunuità d'asse (tratteggio bianco)



*Inoltre**, la soluzione progettuale permette di predisporre l'opera per una sua futura prosecuzione a ponente, istanza già peraltro esposta dalla Regione Liguria nel proprio parere di compatibilità ambientale sul PD2012 il cui Iter approvativo non si era concluso, e riproposta nel corso delle interlocuzioni con gli EE.LL propedeutiche alla stesura della presente progettazione** Avendo migliorato l'allineamento del ponte rispetto al Torrente, in relazione alla minor luce dell'opera per l'attraversamento del corso d'acqua, è stato possibile definire **struttura di alta valenza architettonica, con un ponte ad arco a via inferiore, "gemello" (ma leggermente più piccolo) di quello finale previsto sul torrente Impero.***

Buona parte dei punti sopra riportati sono stati già oggetti di OSSERVAZIONI nelle pagine precedenti. Di seguito alcuni ulteriori riscontri:

A) **L'attraversamento retto del corso d'acqua è disatteso**. Si veda a tal proposito l'osservazione A di pagina 8;

B) La valenza architettonica è affidata al ponte ad arco inferiore **ma non viene fatto cenno all'impatto della rotatoria Prino** alle sue dimensioni in diametro, alla sua quota rispetto al piano campagna e soprattutto al muro di sostegno per incastrare in qualche modo la strada secondaria (strada Poggi) di accesso alle abitazioni prospicenti. **Una rotatoria che dovrebbe essere oggetto di attenta valutazione degli uffici competenti in ambito paesaggistico e architettonico.**

Essa rappresenta nel contesto del territorio in cui si posiziona **una evidente anomalia per le sue dimensioni e il suo sviluppo in altezza. Le sue irregolarità e dissimmetrie (in parte su rilevato**

in parte su muro di sostegno, collegamento al ponte in modo sub-ortogonale) costituiscono ulteriori elementi di forte impatto negativo che vanno in netto contrasto con le caratteriste di pregio paesaggistico e ambientale definite dall'ufficio Urbanistica del Comune di Imperia nel suo documento prot. 23675 del 13 Luglio 2012

Analogamente la rotatoria Aurelia che non viene citata da Anas per gli aspetti architettonici ma che era già stata oggetto di valutazione negativa nello stesso documento prima citato

C) **La rotatoria addizionale (Prino)** riporta con sé tutti quegli **aspetti negativi presenti nella soluzione A** e teoricamente superati con l'alternativa B, ampiamente discussi ai punti A), B) e C) pagine 5 e 6 del presente documento.

D) Per la predisposizione dell'opera e della rotatoria per una sua futura prosecuzione a ponente si fa nuovamente riferimento a quanto già osservato al punto D) di pagina 6. Si aggiunge però e si mette in evidenza il fatto che per **porre in essere questa "predisposizione" si andrà ad alterare in modo definitivo e permanente una porzione di territorio in fascia costiera che, oltre al suo pregio paesaggistico ambientale, presenta forti potenzialità turistiche ricettive** che dovrebbero essere a maggior ragione tutelate dall'Amministrazione comunale che ha voluto, in questi ultimi anni, investire sull'immagine turistica della città.

E) Nell'ipotesi che si preservi via Ballestra e non venga posta in essere la rotatoria Prino, **una eventuale prosecuzione a ponente potrà essere in ogni caso e agevolmente realizzata in quota con un ponte (più ortogonale) e un viadotto in sponda sinistra senza interferire con la viabilità locale**. L'impatto comunque presente costituirà però un compromesso più accettabile in conseguenza alle minori e più compatibili alterazioni del territorio di fronte alla necessità di eseguire un'opera di carattere strategico come l'Aurelia Bis e i suoi ulteriori sviluppi in fase di studio nell'ambito sanremese e ventimigliese.

RELAZIONE TRASPORTISTICA (T00EG00GENRE02B)

Riprendiamo con l'estratto della RELAZIONE TRASPORTISTICA (T00EG00GENRE02B) dalla pagina 22 a seguire (senza le figure 19-24):

5.5.3 Scenario di non-intervento (Riferimento o SDR)

Qui di seguito vengono riportati il diagramma di carico in termini di veicoli equivalenti relativi all'ora di punta mattutina del periodo invernale e all'ora di punta serale del periodo estivo dello scenario di non-intervento per l'area di studio: in particolare nelle successive immagini, viene riportata in primis una panoramica dell'intera area di studio, poi uno zoom relativo all'area comunale di Imperia. ***Le simulazioni sono state redatte combinando la rete infrastrutturale attuale e le opere in corso di realizzazione*** *(o aperte al traffico dopo il 2022) e la domanda futura (orizzonte 2029) ottenuta espandendo la domanda attuale come sopra spiegato.*

Per comprendere al meglio le dinamiche di traffico che si instaurano a seguito dell'inserimento simultaneo nella rete stradale in esame della domanda futura senza la contemporanea realizzazione dell'opera oggetto dello studio, sono stati redatti i cosiddetti ***"flussogrammi differenza"*** *in cui ad ogni arco stradale viene associata la relativa differenza dell'entità di traffico che si rileva tra un ipotetico scenario A e uno scenario B: tali differenze sono rappresentate da barre rosse nel caso in cui il flusso in A risulta essere maggiore del flusso in B (l'arco quindi viene caricato) o da barre verdi in caso contrario (l'arco si scarica). Per il presente studio i grafici sono stati ottenuti* ***dal confronto tra lo stato di non-intervento e lo stato di fatto (SDR – SDF****), per ognuna delle stagioni esaminate.*

Dall'osservazione di tali flussogrammi è possibile notare che in entrambe le stagioni la crescita tendenziale della domanda di spostamento prevedibile entro il 2029 porta ad un incremento sostanzialmente uniforme dei flussi di traffico sugli archi stradali dell'area della città di Imperia compresa la SS1 e l'autostrada A10. Le variazioni a tale incremento uniforme si verificano:

_ ***Nell'area di Caramagna*** *in conseguenza dell'apertura completa del percorso (via Marte) sulla sponda destra del torrente Caramagna che porta ad una riduzione dei flussi sulla viabilità della sponda sinistra;*

_ ***Nell'area centrale di Oneglia****, sulle sponde del torrente Impero e sulla porzione urbana della SS28 in conseguenza della ridefinizione dei sensi di marcia delle strade arginali del torrente Impero (via G. Alterisio e via F. Scajola) che porta ad una redistribuzione dei flussi con riduzione dei flussi sulla direttrice lungo il torrente Impero e maggiore aumento lungo la SS28 (via Garessio).*

I punti sopra riportati sono oggetto delle seguenti OSSERVAZIONI:

A) I due scenari A e B sono il confronto tra lo stato di non intervento (SDR) e lo stato di fatto (SDF) per l'intera opera e non portano alcun contributo nell'analisi per il Tratto 1 tra via Ballestra e via Littardi.

B) La figura 24 indica l'incremento nell'area di Caramagna e nell'area dell'Argine dell'Impero, ma che risulterebbe poco significativo nel Tratto 1 di via Ballestra e via Littardi.

Si riscontra un aggiornamento della TABELLA 46, prima delle conclusioni, sul TGM (Traffico Giornaliero Medio), in particolare nel Tratto 1 che dalla versione iniziale T00EG00GENRE02A rispetto all'ultima presentata il 27 novembre nella versione T00EG00GENRE02B Tratto 1, passa da un TGM di 12.677 nella prima versione a 6338 nella seconda, dimezzando i valori.

Versione T00EG00GENRE02A

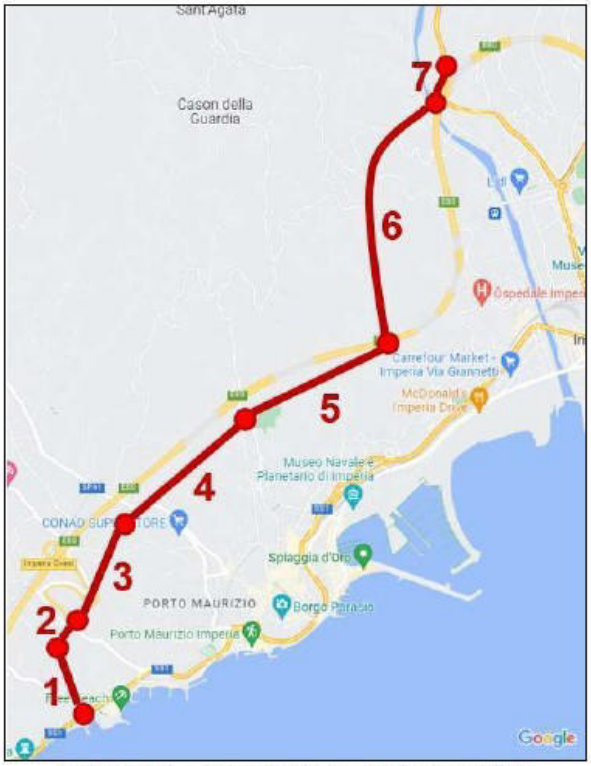


Figura 37 – numerazione tratte per TGM

TRATTA	TGM BIDIREZIONALE			%
	LEGGERI	PESANTI	TOTALE	PESANTI
1	10945	1732	12677	13.7%
2	4808	759	5567	13.6%
3	6121	939	7059	13.3%
4	9553	845	10398	8.1%
5	15208	941	16149	5.8%
6	11129	603	11732	5.1%
7	16285	956	17241	5.5%

Tabella 46 – valori TGM per tratta

Versione T00EG00GENRE02B

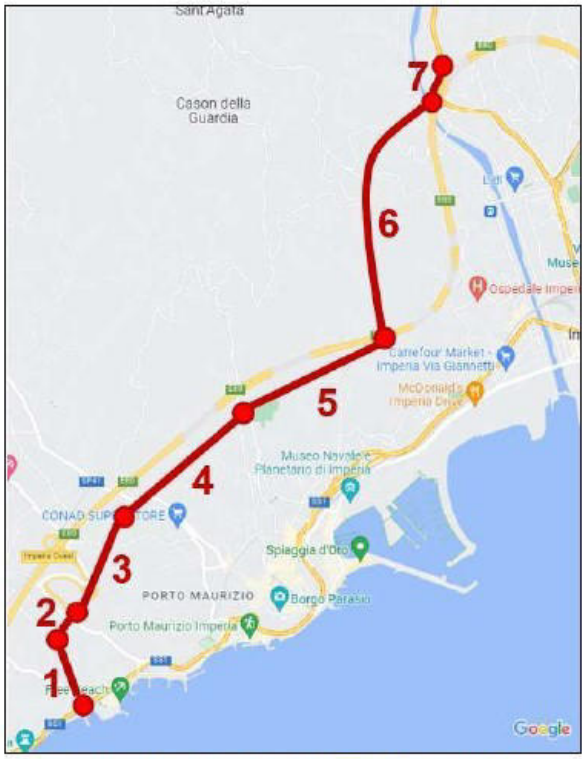


Figura 43 – numerazione tratte per TGM

TRATTA	TGM BIDIREZIONALE			%
	LEGGERI	PESANTI	TOTALE	PESANTI
1	5472	866	6338	13.7%
2	4808	759	5567	13.6%
3	6121	939	7059	13.3%
4	9553	845	10398	8.1%
5	15208	941	16149	5.8%
6	11129	603	11732	5.1%
7	16285	956	17241	5.5%

Tabella 46 – valori TGM per tratta

Questa modifica risulterebbe introdotta a seguito delle ns. prime Osservazioni prot. 1326211 del 26 agosto 2024. Infatti al punto 5 ANAS affermava: "*Si segnala anzitutto un refuso nella tabella dei TGM, nella quale il valore per il tratto 1 riportava il dato riferito all'Aurelia e non alla variante. La tabella corretta è quella seguente, di cui lo studio acustico ha correttamente tenuto conto.*

I dati però per il Tratto 1 non appaiono in linea ai flussi riportati nelle Tabella 3 e 4 a pagina 34 della Relazione trasportistica T00EG00GENRE02B:

Per direzione 1 si intende verso monte / SS28, per direzione 2 si intende verso mare / SS1

INVERNO							
TRATTA	DESCRIZIONE	LEGG DIR1	LEGG DIR2	PES DIR1	PES DIR2	VEIC EQ DIR1	VEIC EQ DIR2
1	S.S. 1 - via Giovanni Balestra	374	162	54	17	509	204
2	via Giovanni Balestra - Imperia Ovest	366	122	47	14	484	157
3	Imperia Ovest - S.P. 41	188	281	26	28	252	352
4	S.P. 41 - via Lorenzo Acquarone	329	334	23	20	386	384
5	via Lorenzo Acquarone - via Giovanni Strato	544	674	28	28	613	744
6	via Giovanni Strato - Via Ponte Vecchio	314	585	19	28	361	655
7	via Ponte Vecchio - SS28	527	937	45	31	640	1015

Tabella 3 – flussi per tratta – inverno

ESTATE							
TRATTA	DESCRIZIONE	LEGG DIR1	LEGG DIR2	PES DIR1	PES DIR2	VEIC EQ DIR1	VEIC EQ DIR2
1	S.S. 1 - via Giovanni Balestra	155	332	14	55	189	470
2	via Giovanni Balestra - Imperia Ovest	144	302	9	46	166	417
3	Imperia Ovest - S.P. 41	160	406	10	30	186	482
4	S.P. 41 - via Lorenzo Acquarone	341	587	19	25	388	649
5	via Lorenzo Acquarone - via Giovanni Strato	474	791	27	28	541	860
6	via Giovanni Strato - Via Ponte Vecchio	264	617	9	31	286	694
7	via Ponte Vecchio - SS28	433	982	37	32	526	1062

Tabella 4 – flussi per tratta – estate

Si riportano i dati per maggiore chiarezza per Via Ballestra :

SDP	verso monte (levante)	verso mare (ponente)	totale
Flussi per tratta - inverno	509	204	713
Flussi per tratta - estate	189	470	659

I suddetti flussi sono intesi come valori medi per veicoli equivalenti (leggeri x1; pesanti x 2,5) con una media pari a circa 686 veic/h.

Il TGM che ne deriva risulterebbe più in linea ai valori riportati nella prima versione della relazione Trasportistica T00EG00GENRE02A (con 12677 veic eq.) rispetto all'ultima versione rettificata T00EG00GENRE02B (con 6338 veic eq).

Si ritiene che questo punto possa essere maggiormente chiarito anche per il fatto che tali valori sono fondamentali per la stima dell'impatto acustico POST OPERAM.

RELAZIONE ACUSTICA (T00IA32AMBRE01C)

La RELAZIONE ACUSTICA (T00IA32AMBRE01C) è stata aggiornata secondo le richieste di integrazioni richiamate a pagina 4:

Inoltre, con il presente documento, si ottempera alla Richiesta integrazioni ex punto 7 Allegato 1 alla DGR 7/2024 della Regione Liguria (prot.-2024-1476575 del 27/09/2024) pervenute ad ANAS S.p.A., rispondendo al punto F relativo alla componente rumore, di cui di seguito si riporta la richiesta in forma integrale

*1. **si chiedono rilevamenti più congrui rispetto a quelli eseguiti presso la postazione denominata RUM01**, che ricade in area molto decentrata rispetto alla zona di studio; in particolare si chiede l'esecuzione di rilevamenti in corrispondenza del Tratto 1 dell'infrastruttura (tra la rotatoria Aurelia e la rotatoria Prino), (dove non si rileva alcun punto di misura);*

3.**si chiede l'esecuzione di un più congruo numero di confronti con le misure rilevate presso ii recettori individuati, per una adeguata verifica di affidabilità della modellazione**; Esaminando l'elaborato contenente le schede di censimento dei recettori (T00IA32AMBSC01A) si rilevano alcuni dati anomali e non vi è piena corrispondenza con le tabelle di

output del modello (elaborato T00IA32AMBRE02B):

*3. **si chiede pertanto di integrare l'elaborato in modo da superare le incongruenze** (in via esemplificativa e non esaustiva si segnala che: nel primo elaborato non sono riportati i recettori identificati con il codice 1.57, 1.58, 1.59, 1.60 e 1.61, presenti invece nelle tabelle di output del modello; gli edifici 1.35 e 1.36 sono indicati rispettivamente a circa 65 e 95 metri di distanza dal futuro tracciato, mentre dalla planimetria risultano affacciati sulla rotatoria Prino; per diversi recettori (quali ad esempio 1.28, 1.29, 1.30, 1.32, 1.35, 1.36, 1.37, 1.38, ecc.) indicati nell'elaborato del censimento come edifici a due piani, sono stati stimati i livelli di rumore in facciata solo per il piano terra…):*

I punti sopra riportati sono oggetto delle seguenti OSSERVAZIONI:

A) La nuova misurazione è stata fatta presso il recettore individuato come 1.35 nei giorni dal 9 ottobre a 22 ottobre e i risultati sono contenuti nella Tabella 10 a pagina 23 di cui si riporta un estratto:

Di seguito è riportata una media dei livelli Leq(A) per il periodo diurno e periodo notturno per le misure di rumore di durata settimanale.

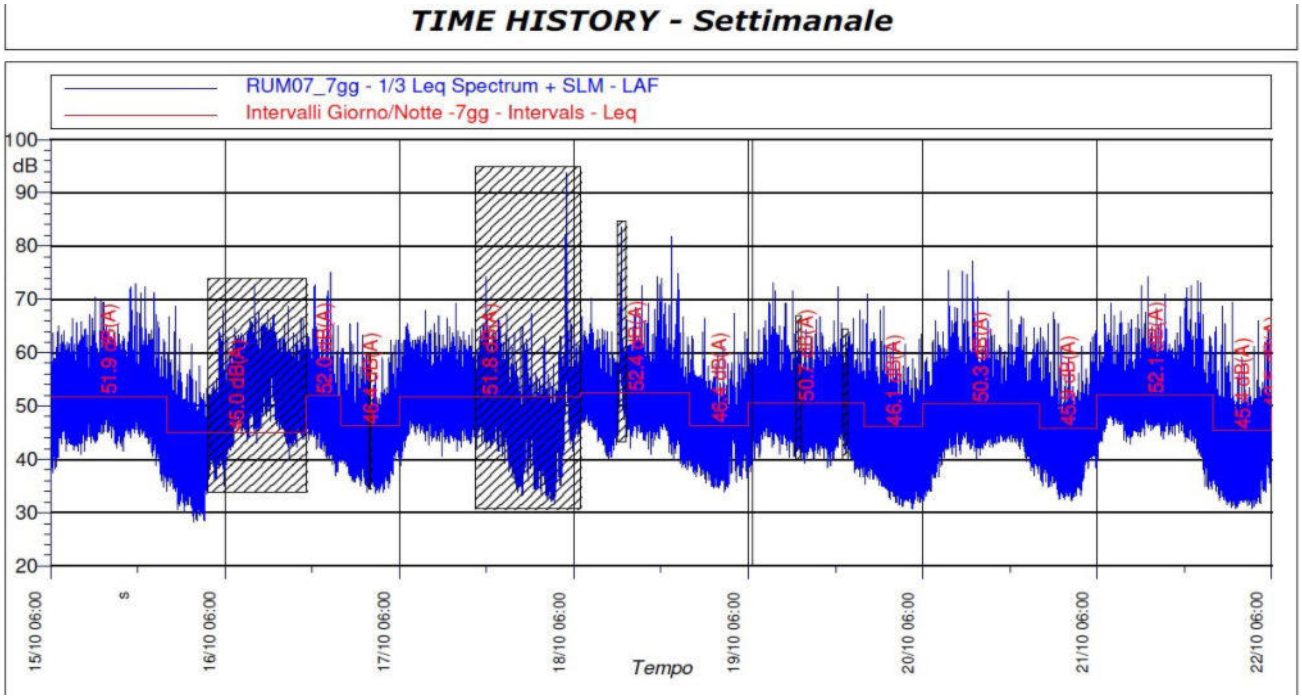
Punto di misura	Tipo di misura	Inizio	Fine	Leq(A) diurno	Leq(A) notturno
RUM04_7gg	Settimanale	7/09/2023	14/09/2023	64,7	57,8
RUM05_7gg	Settimanale	3/08/2023	10/08/2023	52,5	48,5
RUM06_7gg	Settimanale	3/08/2023	10/08/2023	63,7	56,0
RUM07_7gg	Settimanale	16/10/2024	10/08/2023	52,0	45,9

Tabella 10 – Riepilogo misure settimanali

Si ritiene doveroso far presente che il periodo di inizio-fine delle misure presso il punto RUM07 è stato caratterizzato **da frequenti piogge e vento tant'è che nei giorni del 17 e 18 è stata proclamata l'allerta gialla e arancione.**

Nella Time History per la media dei livelli sono state inserite delle maschere che però, solo in parte, tengono conto degli eventi meteorologici non compatibili con il DM 16/03/1998, al punto 7 dell'Allegato A

"7. Le misurazioni devono essere eseguite in assenza di precipitazioni atmosferiche, di nebbia e/o neve; la velocità del vento deve essere non uperiore a 5 m/s "



Risulta però (anche da semplice consultazione dei dati meteo climatici ARPAL sul sito della Regione) quanto segue:

	vento	pioggia
giorno 15/10	>5ms dalle 10:00 alle 21:00	assente
giorno 16/10	> 5ms dalle 19:00 alle 21:00	pioggia dalle 02:00 alle 11:00
giorno 17/10	presente ma <5ms	pioggia dalle 16:00 alle 24:00
giorno 18/10	presente ma >5ms ore 04:00 e dalle 13:00 alle 14:00	pioggia dalle 01:00 alle 06:00
giorno 19/10	assente	assente
giorno 20/10	> 5ms dalle 12:00:00 alle 16:00	assente
giorno 21/10	> 5ms dalle 06:00:00 alle 17:00	assente
giorno 22/10	presente ma >5ms ore 15:00	assente

Il punto RUM07 corrispondente al recettore 1.35 era stato oggetto di precedenti verifiche strumentali svolte in modo privato tramite TCA. **Dalle misurazioni fonometriche in una giornata estiva, in assenza di qualsiasi evento meteorologico, i valori misurati risultavano inferiori di 4-5dBA rispetto ai 52dBA e 46dBA** (diurno – notturno) della misura RUM 07.

Esistono pertanto elementi per ritenere che i valori della misura RUM07 siano tendenzialmente sovrastimati considerate le condizioni meteorologiche poco favorevoli.

B) Nella scheda di censimento dei recettori (T00IA32AMBSC01B) a pag. 24 per il recettore 1.35 è stata aggiornata la distanza pari a 5m dal futuro tracciato stradale ma resta ancora descritto come abitazione residenziale non abitata ed edificio in scarso stato di conservazione, cosa evidentemente non rispondente alla realtà.

Numero identificativo del recettore	**1.35**
Progressiva relativa al tracciato	TRATTO 1: PRINO-IMPERIA OVEST ROTATORIA DI INGRESSO E PROGRESSIVA 0+560.00
Fotografia	
Toponimo del luogo di ubicazione	STRADA COMUNALE POGGI 32
Dati caratteristici del recettore esaminato	ABITAZIONE RESIDENZIALE NON ABITATA
Numero piani	2
Distanza dall'infrastruttura in progetto	~5 MT DAL FUTURO TRACCIATO STRADALE
Destinazione d'uso rispetto alla pianificazione locale	RESIDENZIALE
Stato di conservazione	EDIFICI IN SCARSO STATO DI CONSERVAZIONE
Orientamento rispetto alla strada in progetto	OVEST
Descrizione degli infissi	TAPPARELLE CON INFISSI IN LEGNO DEGRADATI

C) Uno degli aspetti più significativi risulta la simulazione svolta per stimare il clima acustico POST OPERAM..

Lo scrivente essendo anch'esso TCA ha titolo e competenza per fornire proprie osservazioni in merito.
Tra i dati essenziali per la corretta stima è necessario che i dati di Input sia chiari e coerenti.

Nel caso specifico è essenziale la corretta impostazione dei flussi veicolari.

A pagina 44 la Relazione Acustica T00IA32AMBRE01C riporta, per i flussi di traffico, la tabella utilizzata per il modello di calcolo per la variante di progetto:

Flussi di traffico

Come noto la normativa in materia di inquinamento acustico individua due tempi di riferimento, rispetto ai quali occorre definire i flussi di traffico stradale in termini di valori giornalieri medi (TGM) distinti tra veicoli leggeri e pesanti e periodo diurno (6:00-22:00) e notturno (22:00-6:00).

Nella tabella seguente si riportano i dati di traffico considerati per la modellazione acustica Ante Operam inseriti come veicoli/h sia in periodo diurno sia in periodo notturno

Ramo	Veic/h Diurno		Veic/h Notturno	
	Veic. Leggeri	Veic. Pesanti	Veic. Leggeri	Veic. Pesanti
fino a rotatoria Prino	326	31	50	8
da rotatoria Prino a rotatoria Imperia	287	27	44	7
da rotatoria Imperia a rotatoria Caramagna	365	35	52	9
da rotatoria Caramagna a rotatoria Artallo	570	54	49	8
da rotatoria Artallo a rotatoria Bantè	907	86	54	9
da rotatoria Bantè a rotatoria Impero	664	63	35	6

Tabella 47 - Dati di traffico implementati all'interno del modello di calcolo SoundPlan per la variante di progetto

A parte un probabile refuso in cui si dice, prima della Tabella, che i dati sono serviti per la modellazione acustica ANTE OPERAM anziché POST OPERM, le forti perplessità sono legate ai dati in essa riportati.

Per il flusso orario fino alla rotatoria Prino i dati afferenti ai veicoli leggeri e pesanti nel periodo diurno e notturno non risulterebbero allineati ai flussi indicati nella Relazione Trasportistica (vedere punto B a pagina 19 del presente documento).

Con i suddetti dati si potrebbe giungere ad una media di 292 veic/h nettamente inferiore ai valori riportati nelle Tabella 3 e 4 a pagina 34 della Relazione trasportistica T00EG00GENRE02B che porterebbe invece a valori medi di 686veic/h.

E' evidente che una sottovalutazione del flusso pesa significativamente sui risultati attesi.

In modo analogo non è sufficientemente chiaro attraverso quali informazioni si sia pervenuto alla stima per tratta della velocità media cosi come riportato nella Tabella 48 a pagina 46 qui di seguito riportata:

Velocità di percorrenza

Rispetto a tale parametro nel modello sono state assunte quale velocità di percorrenza per tratta quelle indicate nello studio del traffico e riportate in tabella:

TRATTA	DA SVINCOLO	A SVINCOLO	VELOCITA' VEICOLARI (Km/h)	
			DIREZIONE 1	DIREZIONE 2
1	SV. Aurelia	SV. Prino	36	38
2	SV. Prino	Sv. Imperia Ovest	49	47
3	Sv. Imperia Ovest	Sv. Caramagna	55	57
4	Sv. Caramagna	Sv. Artallo	52	54
5	Sv. Artallo	Sv. Baitè	39	38
6	Sv. Baitè	Sv. Impero	52	52
7	SS del col di Nava	Imperia	42	47
8	Sv. Impero	SS del col di Nava	40	39

Tabella 48 – Velocità per veicolare per tratta e per direzione di marcia

in entrambi i periodi temporali di riferimento con una condizione di flusso di traffico di tipo "fluido".

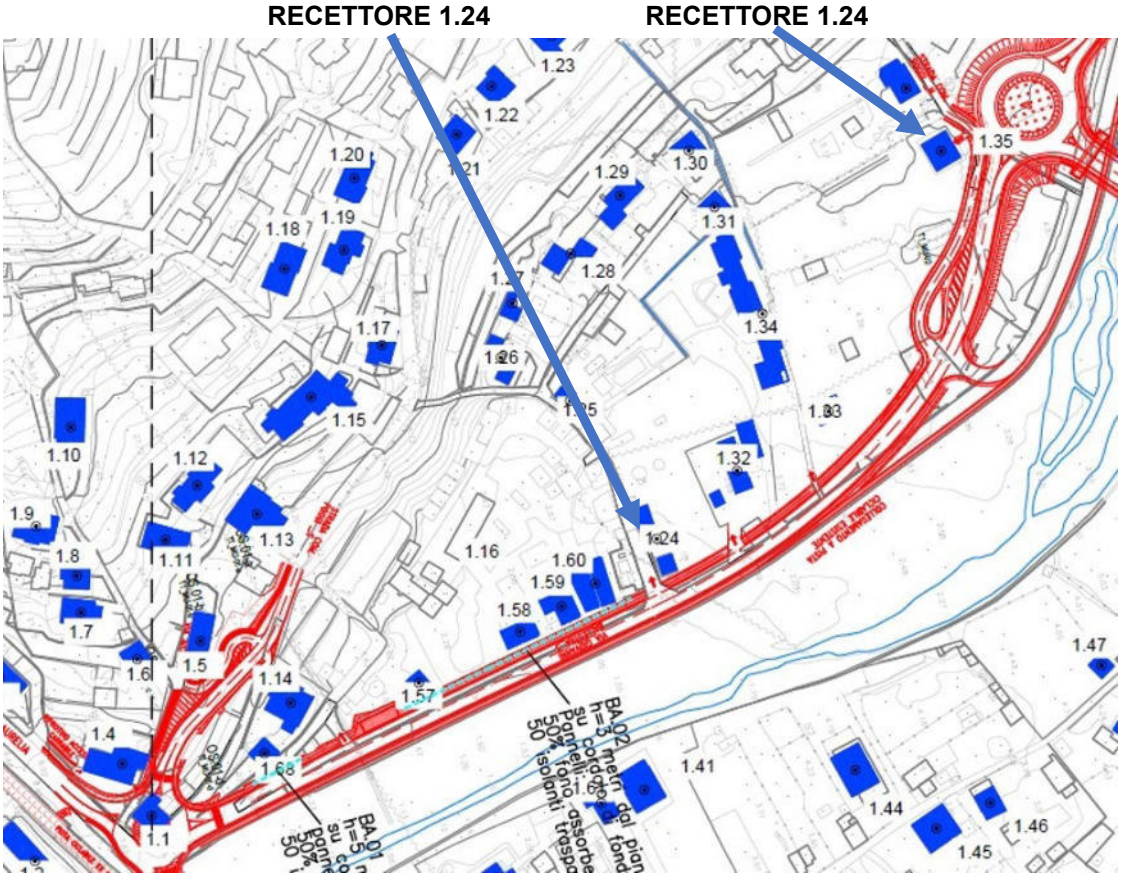
D) Passando ai risultati di output, sussistono forti perplessità su alcuni risultati.

Si inizia da un possibile refuso perché alla pagina 14 del documento T00IA32AMBRE02C sono riportati per i recettori 1.35, 1.36, 1.37 e 1.38 gli stessi livelli allo stato attuale per quanto siano posti in posizioni nettamente distinte.

1.33	p. terra	E	65,7	57,4	60,0	50,0	5,7	7,4
1.34	p. terra	E	60,5	52,8	60,0	50,0	0,5	2,8
1.35	p. terra	E	54,6	47,5	60,0	50,0	-6,9	-3,6
1.35	piano 1	E	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,2	-3,1
1.35	p. terra	N	54,6	47,5	60,0	50,0	-7,5	-4,1
1.35	piano 1	N	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,6	-3,5
1.36	p. terra	E	54,6	47,5	60,0	50,0	-7,2	-4,2
1.36	piano 1	E	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,9	-4
1.37	p. terra	E	54,6	47,5	60,0	50,0	-6,7	-2,9
1.37	piano 1	E	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,5	-2,9
1.38	p. terra	W	54,6	47,5	65,0	55,0	-1	0,6
1.38	piano 1	W	55,0	47,9	65,0	55,0	-0,8	0,6
1.39	p. terra	W	59,1	51,0	65,0	55,0	-5,9	-4,0
1.40	p. terra	W	44,3	35,6	65,0	55,0	-20,7	-19,4

E) Le perplessità maggiori risultano dal confronto dei livelli stimati presso due recettori assunti come riferimento e per i quali è stato o meno disposto il posizionamento di una barriera acustica. Più esattamente il recettore 1.24 e il recettore 1.35

Per chiarire la posizione dei due recettori e la disposizione della barriera BA02 si riporta un estratto cartografico di progetto:



Le schede di rilevamento indicano le seguenti distanze dal tracciato

1.24 distanza dal nuovo tracciato 5-20mt

1.35 distanza dal nuovo tracciato 5 mt

1.24
TRATTO 1: PRINO-IMPERIA OVEST ROTATORIA DI INGRESSO E PROGRESSIVA 0+560.00

VIA G. BALLESTRA
RUDERI
1/2
~5/20 MT DAL FUTURO TRACCIATO STRADALE

1.35
TRATTO 1: PRINO-IMPERIA OVEST ROTATORIA DI INGRESSO E PROGRESSIVA 0+560.00

STRADA COMUNALE POGGI 32
ABITAZIONE RESIDENZIALE NON ABITATA
2
~5 MT DAL FUTURO TRACCIATO STRADALE
RESIDENZIALE

Allo **STATO ATTUALE** i livelli risulterebbero i seguenti secondo quanto riportato a pagina 14 del documento T00IA32AMBRE02C:

1.24	p. terra	E	69,2	60,8	60,0	50,0	9,2	10,8
1.25	p. terra	NE	45,5	36,7	60,0	50,0	-14,5	-13,3
1.26	p. terra	NE	56,5	49,7	60,0	50,0	-3,5	-0,3
1.26	piano 1	NE	57,7	49,9	60,0	50,0	-2,3	-0,1
1.27	p. terra	NE	56,8	48,9	60,0	50,0	-3,2	-1,1
1.28	p. terra	NE	51,7	44,6	60,0	50,0	-8,3	-5,4
1.28	piano 1	NE	52,4	44,7	60,0	50,0	-7,6	-5,3
1.29	p. terra	NE	52,2	44,8	60,0	50,0	-7,8	-5,2
1.29	piano 1	NE	52,2	44,7	60,0	50,0	-7,8	-5,3
1.30	p. terra	NE	52,1	45,0	60,0	50,0	-7,9	-5
1.30	piano 1	NE	52,2	44,9	60,0	50,0	-7,8	-5,1
1.31	p. terra	NE	57,8	50,4	60,0	50,0	-2,2	0,4
1.32	p. terra	E	54,6	47,5	60,0	50,0	-5,4	-2,5
1.32	piano 1	E	55,0	47,9	60,0	50,0	-5	-2,1
1.33	p. terra	E	65,7	57,4	60,0	50,0	5,7	7,4
1.34	p. terra	E	60,5	52,8	60,0	50,0	0,5	2,8
1.35	p. terra	E	54,6	47,5	60,0	50,0	-6,9	-3,6
1.35	piano 1	E	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,2	-3,1
1.35	p. terra	N	54,6	47,5	60,0	50,0	-7,5	-4,1
1.35	piano 1	N	55,0	47,9	60,0	50,0	-6,6	-3,5

I livelli rispettivamente sono allo STATO ATTUALE

	DIURNO dBA	NOTTURNO dBA
Recettore 1.24	69.2	60.8
Recettore 1.35	55.0	47.9

Tali valori rappresentano come detto lo stato attuale ovvero l'effetto del traffico locale e del clima acustico indotto dall'autostrada e dalla nuova ferrovia.

I problemi si evidenziano quando, per gli stessi recettori, si considera lo STATO DI PROGETTO in cui si considera l'effetto del NUOVO TRACCIATO la cui distanza per i due recettori è sostanzialmente identica.

Allo **STATO di PROGETTO** i livelli risulterebbero i seguenti secondo quanto riportato a pagina 23 del documento T00IA32AMBRE02C:

1.23	p. terra	NE	50,3	41,5	65,0	55,0	-14,7	-13,5
1.24	p. terra	E	66,2	57,6	65,0	55,0	1,2	2,6
1.25	p. terra	NE	47,2	38,5	65,0	55,0	-17,8	-16,5
1.26	p. terra	NE	47,6	38,9	65,0	55,0	-17,4	-16,1
1.26	piano 1	NE	50	41,3	65,0	55,0	-15,0	-13,7
1.27	p. terra	NE	47,8	39,1	65,0	55,0	-17,2	-15,9
1.28	p. terra	NE	46,7	38	65,0	55,0	-18,3	-17,0
1.28	piano 1	NE	48,4	39,7	65,0	55,0	-16,6	-15,3
1.29	p. terra	NE	46,2	37,5	65,0	55,0	-18,8	-17,5
1.29	piano 1	NE	47,2	38,5	65,0	55,0	-17,8	-16,5
1.30	p. terra	NE	47,5	38,7	65,0	55,0	-17,5	-16,3
1.30	piano 1	NE	45,5	38,8	65,0	55,0	-19,5	-16,2
1.31	p. terra	NE	46,6	37,9	65,0	55,0	-18,4	-17,1
1.32	p. terra	E	59,2	50,5	65,0	55,0	-5,8	-4,5
1.32	piano 1	E	61,0	52,3	65,0	55,0	-4,0	-2,7
1.33	p. terra	E	58,1	49,4	65,0	55,0	-6,9	-5,6
1.34	p. terra	E	52,3	43,6	65,0	55,0	-12,7	-11,4
1.35	p. terra	E	59,7	51,0	65,0	55,0	-5,3	-4,0
1.35	piano 1	E	63,2	54,4	65,0	55,0	-1,8	-0,6
1.35	p. terra	N	53,7	45,0	65,0	55,0	-11,3	-10,0
1.35	piano 1	N	59,6	50,5	65,0	55,0	-5,4	-4,5
1.36	p. terra	E	53,0	44,5	65,0	55,0	-12,0	-10,5

I livelli STIMATI allo **STATO di PROGETTO** risulterebbero:

	DIURNO dBA	NOTTURNO dBA
Recettore 1.24	66.2	57.6
Recettore 1.35	63.2	54.4

Primo punto sui cui viene richiesto un approfondimento:

Il recettore 1.24 passa dallo stato Attuale a quello di Progetto da 69,2 dBA a 66,2 dBA per il periodo diurno (da 60,8dBA a 57,6dBA nel notturno).

Da quanto sopra il recettore 1.24, secondo le stime di calcolo, sarebbe soggetto ad una esposizione di rumore minore nello stato di progetto pur con la presenza del nuovo tracciato. Si tenga conto che la stima sopra riportata a progetto non usufruisce degli effetti della barriera acustica.

Secondo punto sui cui viene richiesto un approfondimento:

I due recettori, per quanto si collochino alla stessa distanza dal tracciato, avrebbero secondo la stima di calcolo livelli di esposizione molto diversi con una differenza di 3dBA.

In funzione della discriminante dei 65 dBA per il posizionamento o meno di una barriera di mitigazione, tale differenza diventa sostanziale per determinare che il primo recettore (per quanto diruto e non abitabile) possa usufruire della mitigazione della barriera acustica BA 02 per una lunghezza di 100mt e una altezza di 3mt, mentre il secondo no. Quindi il recettore 1.35 non avrebbe titolo ad una barriera per quanto sia un caso molto particolare e unico rispetto agli altri recettori, perché andrebbe a trovarsi a ridosso della rotatoria Prino, non a raso ma ad una quota superiore, indicativamente in corrispondenza del primo piano del fabbricato.

Oltre alla correttezza dei dati di flusso veicolare, della taratura del modello di calcolo e della accuratezza di simulazione di una rotatoria, pare evidente che tale incertezza a danno di un recettore possa portare ad inevitabili contenziosi.

Terzo punto sui cui viene richiesto un approfondimento:

I valori di IMMISISONE in termini assoluti dovrebbero tener conto di norma anche del clima acustico residuo del sito. Si pone quindi il quesito se quanto sopra sia stato preso in considerazione o meno.

LE ISTANZE DEL COMITATO E UNA PROPOSTA ALTERNATIVA

Le istanze e le osservazioni del Comitato sono state sostanzialmente disattese, sia quelle contenute nel primo documento trasmesso in data 23/10/2023, unitamente alla nota dello studio legale Gastini di Alessandria, sia nei documenti trasmessi per la fase pubblica della VIA in data 23/08/2024, sia alla successiva nota trasmessa in data 3/10/2024 (tutto via PEC).

Le ns osservazioni ponevano in estrema sintesi i seguenti quesiti:

- perchè ANAS insista nell'eseguire il Tratto 1 su sponda destra del Torrente Prino anziché percorrere la viabilità attuale su via Littardi, nonostante i pareri non favorevoli espressi nella VIA del 2012, dagli uffici competenti del Comune di Imperia nel 2012 e dalla Sovrintendenza nel 2013;

- perchè viene sottovalutato il fatto che via Ballestra è soggetta ad allagamenti trattandosi di strada di fondo valle senza possibilità di scarico naturale delle acque di versante ma solo con sistemi di pompaggio;

- perchè non vengono adeguatamente considerati i pesanti impatti quali:
  - paesaggistico, interessando un'ampia area verde, con case sparse e silenziosa,
  - urbanistico, molte aree sono a destinazione turistica-ricettiva, alcune delle quali già in essere, altre in attesa delle autorizzazioni,
  - ambientale soprattutto per l'inquinamento acustico e atmosferico,
  - economico per i significativi costi per espropri e opere di costruzione quando l'alternativa sul via Littardi è sostanzialmente già in essere e migliorabile solo con modestissimi espropri (se necessari) e con la sola trasformazione in rotatoria di un incrocio tra la via Aurelia e via Littardi, incrocio che attualmente risulta essere molto pericoloso e interessato da continui incidenti stradali.



Le integrazioni di ANAS del 27 novembre 2024 sono a tale scopo ancora del tutto inconferenti ed inadeguate.

Soprattutto quando viene elusa ogni risposta sostenendo che l'analisi di compatibilità ambientale era già stata fatta nella progettazione preliminare del 2004 ovvero più di vent'anni or sono quando la sensibilità e

l'attenzione sull'uso e la cementificazione del territorio erano ben diverse da quelle attuali, anche in termini di normative a tutela dell'ambiente e della sicurezza.

Se a questo aggiungiamo che l'intervento ricade in una fascia costiera ancora sana e di pregio così come aveva scritto l'ufficio Urbanistica del Comune di Imperia nel 2012:

"Tratto 1 (Prino Imperia Ovest)
*Il tratto interessato dal nuovo tracciato si estende dalla foce del Torrente Prino (Ponte sull'Aurelia) fino all'attuale svincolo autostradale di Imperia Ovest**. L'area in oggetto, ed in particolare quella localizzata sulla sponda destra del suddetto torrente, è inserita in un contesto di particolare pregio paesaggistico ambientale attesa la vicinanza al mare e proprio per questo vocata ad uno sviluppo prettamente turistico-ricettivo (peraltro contenuto anche nelle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e futuri).*

Analizzando la progettazione della nuova viabilità emerge che il tratto di strada previsto in sponda destra del torrente, la realizzazione di un ponte sul Prino di grande impatto visivo e la realizzazione di una rotatoria fronte mare impatta notevolmente nel contesto mentre si potrebbe utilizzare la viabilità esistente (via Littardi) per il collegamento con la vecchia Aurelia."

Il nuovo progetto di ANAS mantiene la rotatoria fronte mare (stravolgendo l'intera viabilità del sito già molto complessa soprattutto in direzione monte verso Poggi) e aggiunge una nuova rotatoria (denominata "Prino") su un rilevato rispetto all'orografia pianeggiante del suolo, un tempo area golenale.

Quindi la viabilità oggi proposta non riduce affatto l'impatto nel contesto, definito dallo stesso ufficio Urbanistica del Comune "***di particolare pregio paesaggistico ambientale attesa la vicinanza al mare e proprio per questo vocata ad uno sviluppo prettamente turistico-ricettivo",*** ma perde anche la sua essenza e funzione nel momento in cui ANAS sostiene che, per la natura del sito e i collegamenti con le arterie laterali, debba essere declassificata a strada di tipo E, urbana di quartiere, anziché extraurbana di tipo C come era invece nella progettazione preliminare del 2004 e come era stato proposto nel progetto del 2012.

Viene quindi dimostrato che i benefici di questo Tratto 1 su via Ballestra sono pressoché assenti ma con pesanti conseguenze sul territorio non compatibili e non accettabili proprio perché di pregio paesaggistico e ambientale oltre che per la presenza di attività commerciali, turistiche - ricettive che verrebbero definitivamente compromesse.

L'evidenza è tale che la stessa ANAS precisa in più passaggi che tale scelta derivi piuttosto dalle interlocuzioni con gli Enti Locali per garantire la prosecuzione futura dell'Aurelia verso ponente. Tesi anche questa poco sostenibile perché, nell'auspicata ipotesi che la viabilità segua via Littardi (e non via Ballestra) e giunga all'attuale rotatoria autostradale Imperia – Ovest, nulla vieta che l'Aurelia possa poi proseguire un domani verso ponente. Allo scopo servirà solo con un nuovo viadotto, esattamente come negli altri tratti scoperti del progetto in questione, ed imboccare una galleria sul versante in sponda orografica destra del Prino,.

Ma senza compromettere un territorio, una fascia costiera ancora sana e da preservare.

In conclusione dobbiamo prendere atto che le integrazioni di ANAS del 27/11/2024 disattendono quelle richieste dell'Ufficio VIA della Regione Liguria che recepivano a loro volta le istanze del Comitato.

L'auspicio profondo e sincero è che le ns osservazioni ed istanze vengano considerate in termini positivi e non ostativi all'opera nel suo complesso. E' evidente che questo progetto rappresenta una grande opportunità per la Città di Imperia ma è anche giusto che la delicata fase progettuale venga svolta in modo oggettivo e con la massima serenità sentendo, sì, gli enti Locali e le Amministrazioni comunali ma anche e soprattutto il territorio e le persone che lo vivono ogni giorno e continueranno a farlo pur nell'alternarsi degli indirizzi politici prevalenti.

Questa nuova Aurelia Bis per la città di Imperia rappresenta una importante opportunità di sviluppo e come tale dovrebbe porsi alla ricerca del minor danno e della cura nel preservare le parti di pregio del territorio. Può essere anche, come detto in precedenza, l'occasione per rimuovere contesti pericolosi per l'incolumità pubblica riqualificando ad esempio incrocio tra la SS1 e via Littardi che, per la sua configurazione di vecchia concezione, è causa di continui incidenti stradali.

A titolo puramente indicativo, dati i limitati mezzi informatici e il tempo a disposizione, si propone il tracciato dell'alternativa su via Littardi con e senza la possibile prosecuzione verso ponente.

ALTERNATIVA LITTARDI proposta per il nuovo progetto 2024 (ALLEGATO 1)



La soluzione proposta avrebbe i seguenti vantaggi:

- Due rotatorie in meno (quella sulla Aurelia al bivio di Poggi e quella sul Prino. La nuova rotatoria all'intersezione con via Littardi sostituirebbe un incrocio attualmente già in essere e con varie problematiche per la sicurezza stradale;

- Costi nettamente inferiori, necessari solo per la realizzazione della rotatoria sull'Aurelia in collegamento con via Littardi, in sostituzione dell'attuale incrocio;

- Costi per espropri trascurabili, legati ai soli e modesti allargamenti del sedime stradale in alcuni tratti;

  Via Littardi e la rotonda sono in area esterna all'area esondabile con Tempo di ritorno di 500anni, quindi in area con maggiore sicurezza in termini di rischio all'esondazione del torrente Prino rispetto alla sponda destra;

- L'alternativa proposta NON necessita di ulteriori interventi per la regimazione delle acque meteoriche mantenendo il sistema attuale di captazione e smaltimento al recettore naturale, evitando la realizzazione di una stazione di sollevamento come in via Ballestra, assolutamente indispensabile per lo smaltimento forzato delle acque ed evitare allagamenti;

- L'impatto ambientale e paesaggistico viene ridotto al minimo possibile. La rotatoria sull'Aurelia in connessione con via Littardi si inserisce in modo naturale e senza impatti in sostituzione dell'attuale incrocio.

- Via Littardi si sviluppa senza significative variazioni planimetriche a differenza di via Ballestra che dalla rotatoria Aurelia scende con pendenza del 8.5% per 60mt c.a., prosegue circa in piano (0,7%) per 300mt e risale negli ultimi 150mt alla rotatoria Prino con pendenza del 8%, attraversa il ponte Prino e ridiscende verso la rotatoria Imperia Ovest. In breve

- Non si stravolge anzi si migliora nettamente la viabilità ordinaria compresa quella collegata al nuovo tracciato.

Per maggiore chiarezza si inseriscono alcune riprese fotografiche del sito con riferimento all'ingombro minimo della nuova rotatoria qui proposta



L'alternativa andrebbe in sostituzione dell'attuale incrocio di vecchia concezione responsabile in qualche modo di numerosi incidenti stradali





L’incrocio oggi presenta un doppio STOP tra chi proviene da ponente e da chi arriva da via Littardi e dall’uscita autostradale Imperia Ovest.
.



I due stop si posizionano indicativamente alla stessa altezza nell’intersezione con direttrice principale verso ponente. Questa situazione genera costantemente situazioni di pericolo e conseguenti incidenti più o meno gravi date anche le velocità sostenute del traffico veicolare in direzione ponente.



Si notino gli ampi spazi a disposizione per il posizionamento di una adeguata rotatoria che andrebbe a rimuore definitivamente le inefficienze dell’attuale incrocio rendendo la viabilità nettamente più sicura e regolare.

Gli ampi spazi poi permettono un inserimento molto più armonioso con eventuale posizionamento nel centro della rotatoria di elementi architettonici di pregio e distintivi dell’immagine della città di Imperia votata al turismo e al mare.
Nessuna interferenza viene a crearsi con il sottostante campo di atletica.



ALTERNATIVA LITTARDI proposta per il nuovo progetto 2024 NON PRECLUDE LA PROSECUZIONE VERSO PONENTE. (ALLEGATO 2)



La soluzione proposta nell'ipotesi di una prosecuzione verso ponente offre inoltre i seguenti vantaggi:

- Il futuro ponte sul torrente Prino si inserirebbe in modo perfettamente ortogonale;
- L'inserimento ambientale e paesaggistico potrà essere più armonioso e lineare
- Si eviteranno le intersezioni con la viabilità ordinaria su via Ballestra;
- Si andrà a preservare la pista ciclabile su via Ballestra lasciandola affiancata ad una strada come quella attuale con traffico veicolare modesto e più compatibile con i ciclisti e i pedoni;
- Si andrà a preservare il nuovo parcheggio con 42 stalli realizzato di recente dal Comune di imperia insieme alla pista ciclabile e completato nel 2021;



CONCLUSIONI

Il Comitato si adopera perché prevalga una nuova sensibilità e che il nuovo progetto sul Tratto 1 preservi un ambito di territorio costiero ancora poco edificato, naturale, verde e silenzioso e, come detto dall'Ufficio Urbanistica del Comune di Imperia, di particolare pregio paesaggistico-ambientale.

Con questo intento si chiede che, prima di alterare in via definitiva e permanente questo ambiente, in sede di VIA e Conferenza dei Servizi venga richiesto quanto segue:

-. **si richieda ad ANAS uno studio comparativo e attuale tra le varie possibili alternative, in particolare la soluzione proposta dal Comitato su via Littardi, per minimizzare gli impatti ambientali e paesaggistici e nel rispetto del principio del DNSH**;

-. **si consideri che la P.A., nell'assumere le decisioni di propria competenza, è tenuta ad assicurare il rispetto del principio di economicità di cui all'Art.1 comma 1 legge 241/1990 "L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla Legge ed e ad assicurare il rispetto del principio di economicità (v. l'art. 1, comma 1, legge n. 241/1990: "l'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di imparzialità, di pubblicità e di trasparenza").**

Tale principio costituisce estrinsecazione del canone di buon andamento dell'amministrazione (art. 97 Cost.) e impone all'Amministrazione di procedere al "conseguimento dei propri fini con il minor dispendio di mezzi e risorse" (T.A.R. Liguria, Sez. II, 14/10/2020, n. 694; v. anche Corte Conti, Sez. Giurisdizionale Sicilia, 25/6/2013, n. 2489, ove si sottolinea che l'art. 1 della legge n. 241/1990 ha carattere di "norma imperativa" e costituisce "una regola di legittimità dell'azione amministrativa").

-. **si consideri, in estrema ratio, l'applicazione del comma 1 lettera a) dell'art 120 del Codice dei contratti pubblici, D.Lgs 36/2023, ponendo nei documenti di gara anche una soluzione progettuale alternativa al Tratto 1.**

Imperia lì 12
dicembre 2024

Il Presidente del Comitato "Aurelia Bis Garbella-Prino"
Ing. Alessandro Barla



ALLEGATO 1

ALTERNATIVA LITTARDI

proposta per il nuovo progetto

AURELIA BIS 2024

per il TRATTO 1


221 m

ALLEGATO 2

ALTERNATIVA LITTARDI

proposta per il nuovo progetto

AURELIA BIS 2024

per il TRATTO 1

con il tracciato della possibile

PROSECUZIONE verso PONENTE


221 m