Sanas
GRUPPO FS ITALIANE

Direzione Tecnica

S.S. n°1 AURELIA
VARIANTE ALL'ABITATO DI IMPERIA
LOTTO 1
DA SVINCOLO TORRENTE PRINO A SVINCOLO IMPERO

PROGETTO DEFINITIVO

COD. GE271

PROGETTAZIONE:
RAGGRUPPAMENTO
TEMPORANEO PROGETTISTI

MANDATARIA:
PRO ITER Progetto Infrastrutture Territorio s.r.l.

MANDANTI:
delta ingegneria
VIA INGEGNERIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:
Ing. Riccardo Formichi – Società Pro Iter Srl
Ordine Ingegneri Provincia di Milano n. 18045

IL GEOLOGO:
Geol. Massimo Mezzanzanica – Società Pro Iter Srl
Ordine Geologi Regione Lombardia n. A762

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:
Ing. Matteo Di Girolamo – Società VIA Ingegneria Srl
Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. n° 15138

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO:
Ing. Fabrizio Cardone

PROTOCOLLO:

DATA:

IL PROGETTISTA:
Ing. Riccardo Formichi – Società Pro Iter Srl
Ordine Ingegneri Provincia di Milano n. 18045

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MILANO
DOTT.ING. FORMICHI RICCARDO
Sez.A Settori:
a) civile e ambientale
b) industriale
c) dell'informazione
n°A 18045

01 - PARTE GENERALE
01.03 - PROCEDURA VIA

Ottemperanza VIA - condizioni ambientali di fase pre-autorizzativa

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA
PROGETTO: DPGE2710	LIV. PROG.: D 23	T00EG00GENRE09A		
		CODICE ELAB.: T00EG00GENRE09	A	–

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
E					
D					
C					
A	EMISSIONE	Settembre 2025	Meroni	Babini	Formichi

I N D I C E

1 PREMESSA 3

2 SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA 5

2.1 CONDIZIONE AMBIENTALE A: PONTE SUL PRINO 5

2.2 CONDIZIONE AMBIENTALE B: ROTATORIA PRINO 9

3 AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE 11

3.1 CONDIZIONE AMBIENTALE C: CONDIZIONI DELLE AREE DI DISSESTO 11

4 SETTORE ECOSISTEMA COSTIERO E ACQUE E SETTORE POLITICHE DELLA NATURA E DELLE AREE INTERNE, PROTETTE E MARINE, PARCHI E BIODIVERSITÀ 13

4.1 CONDIZIONE AMBIENTALE D: GESTIONE SVERSAMENTI ACCIDENTALI E FATTI INATTESI IN FASE DI CANTIERE 13

1 PREMESSA

La Regione Liguria, nell'ambito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del 1° lotto finzionale della variante della SS n°1-Aurelia all'abitato di Imperia, con atto n°4404-2025 del 13/06/2025, allegato alla presente relazione, ha decretato:

1. di dare atto dell'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni ambientali, dalla n. 17 alla n. 29, di cui alla Delibera CIPE n. 93/2004 nell'ambito del progetto definitivo in esame, come specificato nella relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;
2. di dare atto della rilevata esaustività del PUT, come specificato nella relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;
3. di esprimere, sulla base dalla relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale, la pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale positiva, comprensiva del parere di VINCA, relativamente al progetto denominato "Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM)", presentato dal Commissario Straordinario S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021), purché vengano eseguite tutte le mitigazioni previste all'interno del progetto presentato e vengano rispettate le seguenti condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006.

Nel merito delle condizioni ambientali richiamate nel parere di compatibilità ambientale, i termini per l'ottemperanza sono come di seguito articolati.

ENTE	CONDIZIONE AMBIENTALE	TERMINE AVVIO VERIFICA OTTEMPERANZA
Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Imperia e Savona	A – B	Fase pre-autorizzativa
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	C	Fase pre-autorizzativa
Settore Ecosistema Costiero e Acque e Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	D	Fase pre-autorizzativa
ARPAL	E	Fase ante operam

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	F	Fase ante operam
ARPAL	G	Fase corso operam
Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	H	Fase corso operam
ARPAL	I	Fase post operam

La presente relazione illustra le modalità con cui il proponente ha provveduto ad ottemperare alle condizioni ambientali che hanno un termine di verifica entro la fase autorizzativa, e nel merito le condizioni ambientali A-B-C-D.

2 SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

2.1 CONDIZIONE AMBIENTALE A: PONTE SUL PRINO

PRESCRIZIONE

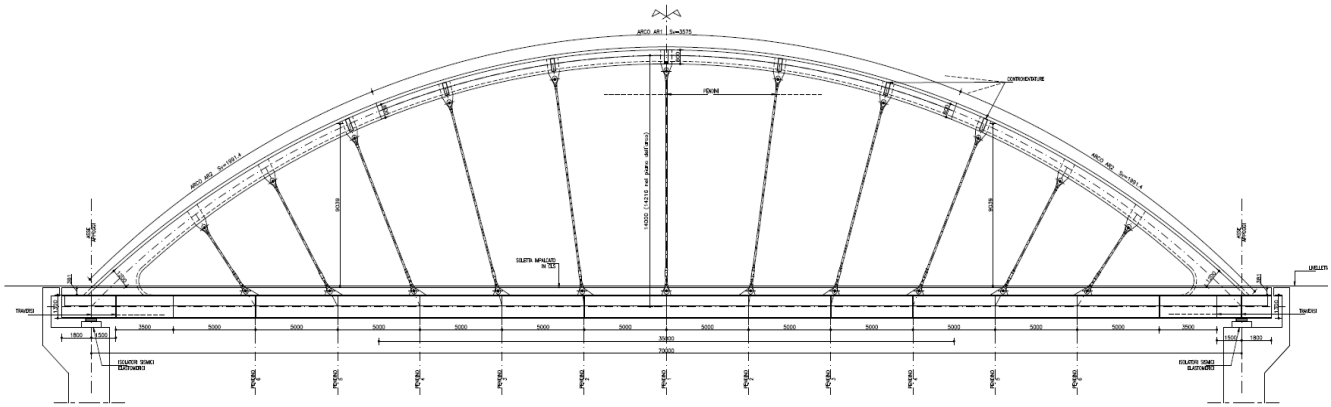
La qualità architettonica della nuova opera di attraversamento del Torrente Prino dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.

RISCONTRO

L'area situata in sponda idraulica destra al Torrente Prino rappresenta un contesto territoriale molto delicato, in quanto su di esso sussistevano diverse istanze di modifica del progetto preliminare tra le quali:

- 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);
- Nel corso delle interlocuzioni con gli EE.LL. è emersa la volontà di garantire la possibilità che la variante dell'Aurelia possa, in futuro, essere prolungata in direzione ovest, al fine di migliorare la qualità della vita degli abitati posti a ponente rispetto ad Imperia.
- Detta istanza, già peraltro esposta dalla Regione Liguria nel proprio parere di compatibilità ambientale sul PD2012 il cui Iter approvativo non si è concluso, mal si coniuga con il tracciato precedentemente proposto dal PP 2004.

Pertanto, al fine di addivenire ad uno schema di progetto in grado di compendiare le esigenze del territorio, è stato sviluppato il tracciato di progetto attuale. 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 una 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.



Prospetto ponte sul Torrente Prino

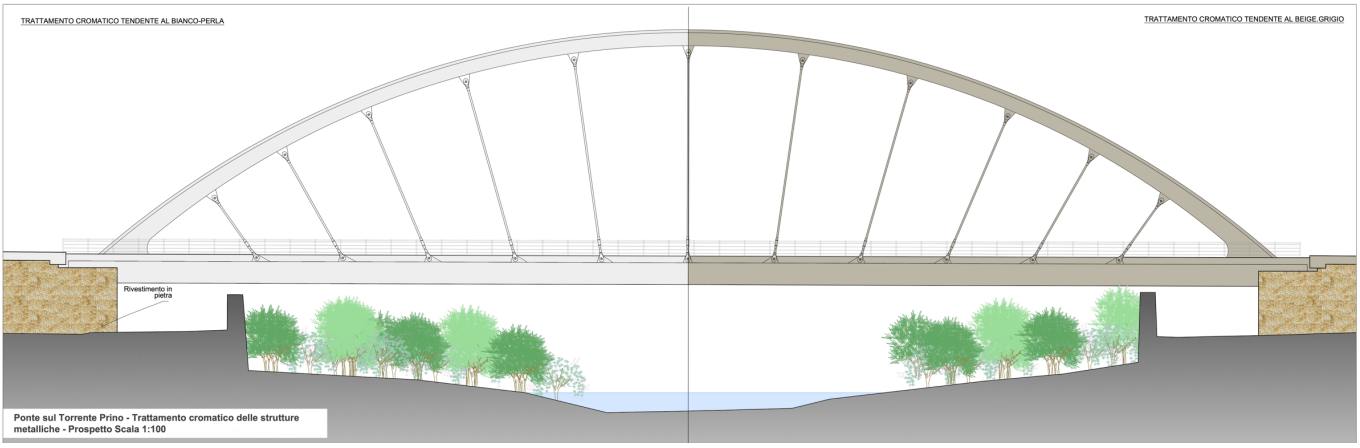
Lo schema architettonico dell'opera risponde anche alla specifica prescrizione di carattere tecnico nr. 1 del parere CIPE (delibera n. 93 del 20 dicembre 2004) che richiedeva che "[…] *le soluzioni progettuali dovranno essere sviluppate prevedendo la massima pulizia formale delle opere* […]", oltre alla "[…] *uniformità delle opere d'arte necessarie ed in particolare dei viadotti, evidenziando quindi l'unicità dell'intervento che dovrà essere espressa con la pulizia formale delle strutture* […]".

L'obiettivo degli interventi paesaggistici è stato quello di integrare l'infrastruttura all'interno del contesto paesaggistico attraverso la realizzazione di una tipologia di ponte in metallo reticolare di elevata qualità architettonica e inserimento di opere a verde di tipo ornamentale nelle aree intercluse circostanti e l'utilizzo di rivestimenti in pietra delle opere murarie (le spalle dei ponti).

Sono inoltre previsti interventi di ripristino della vegetazione igrofila finalizzata alla ricostituzione della copertura vegetale delle sponde interferite in fase di cantiere e la ricucitura con la vegetazione preesistente in corrispondenza delle aree tecniche dei viadotti. Il ponte sul torrente Prino, quindi, è stato sviluppato tenendo in conto tale prescrizione, alla quale si è aggiunta la valutazione cromatica relativa alla colorazione delle strutture metalliche che lo compongono.

Per quanto riguarda gli aspetti cromatici, è stato effettuato lo studio dei cromatismi prevalenti preso a riferimento per la verniciatura delle parti metalliche dell'opera. Infatti, per quanto concerne l'impalcato dei ponti Prino e Impero la colorazione chiara concorre a valorizzare la qualità architettonica dei ponti stessi.

Nel caso specifico del torrente Prino, infatti, sono state scelte due colorazioni chiare (bianco perla e beige-grigio) finalizzate ad accentuare gli elementi e le qualità architettoniche del ponte, così come avviene nell'edificato dove i colori chiari, quali il bianco o il grigio, sono utilizzati per accentuare i marcapiani, le balconate e i cornicioni piuttosto frequenti sulle facciate degli edifici.



Stralcio vista prospettica dei ponte sul Torrente Prino con la doppia colorazione possibile

La colorazione finale potrà essere meglio definita nella successiva fase progettuale. Al fine di meglio inquadrare l'opera rispetto al contesto territoriale, oltre al fotoinserimento già realizzato con vista dell'opera verso mare è stato predisposto un secondo fotoinserimento con vista verso monte. Di seguito si riportano entrambe le viste con le due nuove colorazioni previste, bianco perla e beige-grigio.



Stato di fatto via Ballestra in destra idraulica del torrente Prino – Vista verso mare



Foto simulazione con inserimento dell'opera con colorazione bianco perla



Foto simulazione con inserimento dell'opera con colorazione beige-grigia



Stato di fatto via Ballestra in destra idraulica del torrente Prino – Vista verso monte



Foto simulazione con inserimento dell'opera con colorazione bianco perla



Foto simulazione con inserimento dell'opera con colorazione beige-grigia

ELABORATI DI RIFERIMENTO

T00IA00AMBRE01C - Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale – Relazione descrittiva

T00IA02AMBRE01C – Relazione paesaggistica

T00IA02AMBFO01C – Relazione paesaggistica - Fotosimulazioni

2.2 CONDIZIONE AMBIENTALE B: ROTATORIA PRINO

PRESCRIZIONE

Relativamente alla rotatoria denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotatoria, 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 richiesti. Pertanto, dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l'impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.

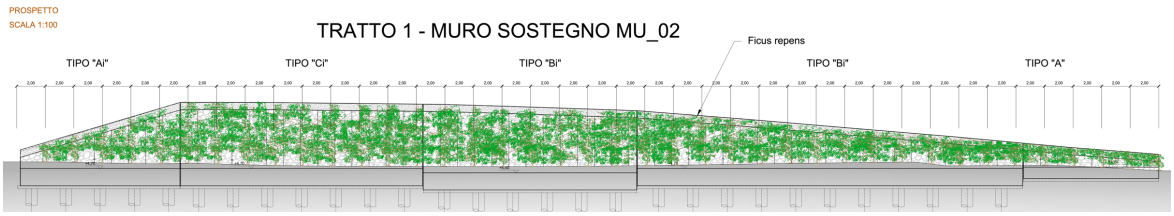
RISCONTRO

E' stato predisposto un nuovo elaborato grafico (cfr. elaborato T00IA00AMBDT03A "Interventi di mitigazione ed inserimento ambientale del muro sulla rotatoria del Prino") con la messa a dimora di piante rampicanti a mascherare parzialmente il paramento del muro, che è con matrice pietra a vista.



Stralcio planimetrico dell'intervento di mitigazione ed inserimento ambientale

La strategia progettuale è volta a realizzare un intervento specifico di inserimento ambientale con posa in opera di piante rampicanti che andranno a "rivestire" nel tempo il muro, già di per sé rivestito in pietrame (cfr. figura successiva).



L'intervento prevede la messa a dimora ad un interasse di 2,00 metri di piante di Ficus repens (Ficus rampicante) come riportato nella figura successiva.

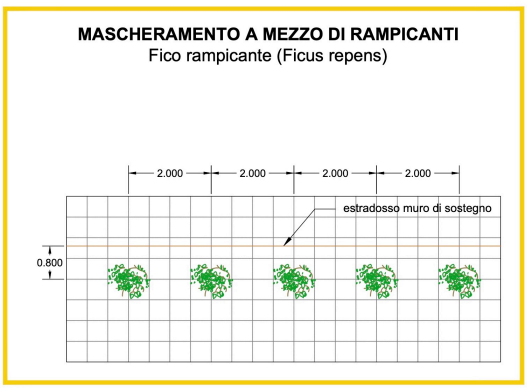


FIGURA 2-1 - SESTO DI IMPIANTO RAMPICANTI MITIGAZIONE MURO

ELABORATI DI RIFERIMENTO

T00IA00AMBRE01C - Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale – Relazione descrittiva

T00IA00AMBDT03A - Interventi di mitigazione ed inserimento ambientale del muro sulla rotatoria del Prino

3 AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE

3.1 CONDIZIONE AMBIENTALE C: CONDIZIONI DELLE AREE DI DISSESTO

PRESCRIZIONE

Per i dissesti che dai rilievi e dai relativi approfondimenti risultino in condizioni instabili o metastabili (allo stato attuale o in condizioni transitorie) dovrà essere opportunamente aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Assetto del Territorio, curando la piena integrazione dei risultati provenienti dai diversi sistemi di monitoraggio strutturale e geotecnico previsto per le opere in variante.

RISCONTRO

Nella carta geomorfologica allegata al progetto definitivo sono stati rappresentati i dissesti geomorfologici presenti nel vigente "PAI dissesti" dell'Autorità di Bacino dell'Appennino Settentrionale. Inoltre, come richiesto nell'ambito della procedura di VIA, gli elaborati di progetto sono stati integrati con la carta del grado di pericolosità dei dissesti a *pericolosità molto elevata P4* e dei dissesti a *pericolosità elevata P3a e P3b* (cfr. elaborati T00GE01GEOCG15÷18 - 4 tavv., scala 1:2000), la cui sovrapposizione con la planimetria di progetto non evidenzia alcuna interferenza con le opere del tracciato in esame. Non sono stati previsti, pertanto, monitoraggi di tali dissesti nell'ambito del PMA.

Il rilievo geologico e geomorfologico di dettaglio, eseguito per la progettazione definitiva dell'infrastruttura, non ha poi evidenziato la presenza di ulteriori dissesti, rispetto a quelli segnalati dal PAI, interferenti con il tracciato.

Ai fini della definizione di un quadro ulteriormente esaustivo, in questa fase le carte di pericolosità state integrate con le "Aree speciali di tipo B_2" previste dal PAI che identificano zone corrispondenti a riporti antropici, come nel caso specifico, oppure a discariche dismesse. Per tali aree si segnala in particolare una parziale interferenza con il tracciato nelle zone seguenti:

- svincolo di Imperia Ovest
- svincolo di Baité
- imbocco sud Galleria Monte Calvario e Galleria Meriello
- tratto in artificiale Galleria Costa Murata

Si sottolinea infine che, nell'ambito del progetto definitivo, in tutte queste aree sono state previste ed eseguite specifiche indagini geognostiche e geofisiche per la valutazione dello stato di addensamento e/o di consistenza dei depositi e per la loro caratterizzazione geotecnica finalizzata al dimensionamento delle opere di sostegno provvisionali e definitive in modo da garantirne la stabilità in fase di cantiere e di esercizio.

Per quanto sopra quindi, non si evidenziano dissesti in condizioni instabili o metastabili che richiedano uno specifico monitoraggio nell'ambito del PMA in relazione alla componente ambientale di Assetto del Territorio.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

- T00GE01GEORE01C – Relazione geologica
- T00GE01GEOCG11÷14A – Carta geomorfologica (nr. 4 tavv.)
- T00GE01GEOCG15÷18B -Carta del Grado di pericolosità - PAI Dissesti (nr. 4 tavv.)

4 SETTORE ECOSISTEMA COSTIERO E ACQUE E SETTORE POLITICHE DELLA NATURA E DELLE AREE INTERNE, PROTETTE E MARINE, PARCHI E BIODIVERSITÀ

4.1 CONDIZIONE AMBIENTALE D: GESTIONE SVERSAMENTI ACCIDENTALI E FATTI INATTESI IN FASE DI CANTIERE

PRESCRIZIONE

Il proponente dovrà produrre idonea documentazione attestante le modalità di intervento in caso di sversamenti accidentali o fatti inattesi durante le lavorazioni, per garantire il perdurare della qualità dei corsi d'acqua interessati e la salvaguardia della fauna acquatica.

RISCONTRO

Si è proceduto all'aggiornamento dell'elaborato T00CA00CANRE03B "Piano Ambientale della Cantierizzazione" inserendo una specifica procedura per la gestione ambientale di eventuali sversamenti accidentali su suolo o in acqua.

La procedura potrà essere ulteriormente dettagliata nelle successive fasi progettuali e dovrà essere definitivamente sviluppata dall'Appaltatore nel Sistema di Gestione Ambientale del cantiere che dovrà essere implementato prima dell'avvio dei lavori.

Area di Possibile Origine	Possibili conseguenze	Impatto ambientale
Serbatoio di gasolio Perdita carburante automezzi Circuiti macchine operatrici Tracimazione vasca di contenimento Incendio di imballaggi plastici a terra Travaso errato e Sversamento di altre sostanze pericolose (es. vernici)	Formazione di uno sversamento in caso di liquidi Rilascio di vapori/gas Presenza di materiale solido a terra in caso di innesco: sviluppo di incendio /esplosione	Possibile inquinamento di suolo ed acque superficiali Inquinamento suolo e acque di falda Peggioramento qualità del l'aria

MODALITÀ DI INTERVENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA
1. Evacuazione della zona interessata dallo sversamento / rilascio
2. Delimitazione della zona interessata dallo sversamento / rilascio;
3. Le maestranze ed il personale di intervento dovrà Indossare i Dispositivi di Protezione Individuali (D.P.I.);
4. Attivazione dei KIT anti-sversamento (sepiolite sfusa, panni assorbenti, sabbia ecc.) ed una pala;
5. Togliere tensione all'impianto elettrico nella zona interessata;
6. Eliminare possibili sorgenti di ignizione;
7. Intercettare le possibili perdite di liquidi o di gas da tubazioni;
8. In caso si evidenzi un pericolo per corpo idrici superficiali (fiume/torrente) o sistema idropotabile, chiamare il numero di servizio di emergenza ed avvisare tempestivamente la Direzione lavori/Committenza.

Esempi di protezione di suolo e di tombin









Utilizzo KIT

Smaltimento KIT usato

1. Bonificare e mettere in sicurezza i rifiuti di contenimento degli sversamenti

2. Procedere alla gestione della sostanza sversata e dell'eventuale materiale assorbente, seguendo le indicazioni della SCHEDA DI SICUREZZA del prodotto sversato

Terminati gli interventi di emergenza e comunque entro i termini stabiliti dalla vigente normativa, per gli sversamenti che abbiano provocato un impatto ambientale che non sia stato completamente rimosso, dovrà essere inoltrata, dal Responsabile di competenza, una comunicazione al Comune, alla Provincia e alla Regione nonché all'organo di controllo ambientale (ARPA) e sanitario (AUSL) territorialmente competenti, contenente tutte le informazioni necessarie ed esaurienti sull'accaduto.

Entro i termini stabiliti dalla vigente normativa dovranno essere comunicati, inoltre, al Comune, alla Provincia e alla Regione territorialmente competenti, gli interventi di messa in sicurezza d'emergenza adottati e/o in fase di esecuzione.

Comunicare l'eventuale sversamento in rete fognaria al gestore della rete.

Intervento in caso di fuoriuscita carburante da automezzo:

Allontanarsi immediatamente dal luogo dove si è verificato l'incidente e segnalare immediatamente l'accaduto alle autorità competenti: VVF, POLIZIA MUNICIPALE, e nel caso ci siano feriti avvertire immediatamente i SERVIZI DI PRONTO INTERVENTO.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

T00CA00CANRE03B - Piano Ambientale della Cantierizzazione

Numero atto 4404 - 2025
Sottoscritto il 13/06/2025
Protocollo Prot-2025-295187

Regione Liguria – Giunta Regionale

Oggetto	Aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto 'S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia in Comune di Imperia (IM)' Proponente: COMMISSARIO STRAORDINARIO S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021).
Tipo Atto	Decreto del Dirigente
Struttura Proponente	Settore Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile
Dipartimento Competente	Direzione generale Ambiente
Soggetto Emanante	Fernando DELLA PINA
Responsabile Procedimento	Natalia GRIFOGLIO
Soggetto Responsabile	Fernando DELLA PINA

Atto rientrante nei provvedimenti di cui alla lett.E punto 20 sub -- dell'allegato alla Delibera di Giunta Regionale n. 1166/2023

Elementi di corredo all'Atto:

- Allegati, che ne sono parte integrante e necessaria

IL DIRIGENTE

VISTI:

- Il D.Lgs. n. 36/2023, recante “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici come integrato e modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209” ed in particolare l’articolo 225, c. 11 che prevede che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;
- Il D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, recante “Norme in materia ambientale” ed in particolare, gli articoli 23 e 24;
- Il D.L. 32/2019, recante “Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici”, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55, ed, in particolare, l’articolo 4, c. 2, che prevede che per gli interventi ricompresi negli allegati II e II-bis alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il Commissario straordinario, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, può richiedere al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di individuare la regione quale autorità competente allo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) o alla verifica di assoggettabilità a VIA. Entro e non oltre i successivi quindici giorni, il competente ufficio del Ministero comunica al Commissario straordinario e alla regione la determinazione in merito all'autorità competente;
- Il DPR 120/2017, recante il “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;
- La L.R. 28 dicembre 2017 n. 29 recante “Disposizioni collegate alla legge di stabilità per l’anno 2018” ed in particolare, l’art. 17, che detta disposizioni di adeguamento della disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale alla sopravvenuta normativa statale di riordino in materia, approvata dal D. Lgs. n. 104/2017;
- La L.R. n. 28/2009, recante “Disposizioni in materia di tutela e valorizzazione della biodiversità” ed in particolare l’art. 9 c. 1 lett. b), che demanda alla Regione la competenza ad effettuare la valutazione di incidenza nel caso di progetti e interventi soggetti a valutazione di impatto ambientale (VIA) di cui alla Parte II, Titolo III, del d.lgs. 152/2006;
- La L.R. n. 33/2013 – ‘Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale’ ed in particolare gli articoli 29 bis, 29 ter e 29 quater

RICHIAMATI:

- La delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 “Aurelia” – Variante all’abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM) ad oggetto il 1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001).
- Il Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT), comprensiva del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica, del Documento di sintesi e della Verifica di ottemperanza di cui all'articolo 10 della legge regionale 8 agosto 2012, n. 32, approvato con DCR n. 10 del 1° agosto 2023,
- la DGR n. 7/2024, ad oggetto “L.R. n. 29/2017 art. 17, c. 4 bis. Approvazione modalità e termini per l’espressione della VIA da parte della Regione in qualità di Autorità competente nell’ambito di procedimenti approvativi in capo ad altre amministrazioni”;
- i Criteri e gli indirizzi procedurali per la valutazione di incidenza di piani, progetti ed interventi. approvati con la D.G.R. n. 30 del 18 gennaio 2013, come modificata con la D.G.R. del 7 aprile 2021, n. 211, che stabilisce le modalità per l’espletamento della valutazione

d’incidenza con specifico riferimento a progetti sottoposti a VIA;

PREMESSO che:

- in data 30/05/2024 è stata acquisita al protocollo regionale Prot-0705607 la nota COMM_SS1BIS-IM-16 del 30/05/2024, con la quale il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali lungo la SS 1 “Aurelia” - Variante all’abitato di Imperia (DPCM 05/08/2021) ha chiesto alla Regione, ai sensi dei commi 10 e 11dell’art. 225 del D.Lgs. n. 36/2023 e dei commi 4 e 5 dell’art. 185 del DLgs 163/2006, l’avvio della procedura volta:
    a) alla verifica di ottemperanza del Progetto Definitivo alle condizioni /prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 93 del 20/12/2004 e segnatamente alle condizioni /prescrizioni di carattere ambientale, di tutela del patrimonio storico-artistico ed architettonico e archeologico (dalla n° 17 alla n° 29);
    b) all’aggiornamento della Valutazione di impatto Ambientale del tratto compreso tra lo svincolo “Artallo” e lo svincolo con la SS 28 “Colle di Nava”, per la quale il recepimento delle condizioni/prescrizioni ha determinato le modifiche al corridoio infrastrutturale integrata, ai sensi del comma 3 - art. 10 D.Lgs. 152/2006, con la procedura di Screening di Incidenza (Livello I della VInCA)
    c) alla verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell’art. 9 DPR 120/2017;
- il progetto denominato “Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 “Aurelia” – Variante all’abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM)” è riconducibile alla tipologia progettuale di cui al punto c) ‘strade extraurbane secondarie di interesse nazionale’ dell’Allegato II-bis alla parte II del D.Lgs. 152/2006;
- ancorché si tratti di opera di competenza statale ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 il MASE con nota dell’11/04/2024, ha accolto l’istanza presentata dal Commissario congiuntamente alla Regione ai sensi dell’art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019 convertito in legge con modificazioni dalla legge 55/2019, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 140 del 17 giugno 2019, indicando la Regione Liguria quale autorità competente per lo svolgimento della verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 e della VIA sulle parti variate in ottemperanza alle dette condizioni ambientali.
- oggetto dell’istanza commissariale è il progetto definitivo del “1° lotto funzionale della Variante della SS. n°1 Aurelia all’abitato di Imperia”, dallo svincolo ad ovest sulla S.S. n° 1 denominato “Svincolo Aurelia” allo Svincolo Impero, il cui attraversamento dell’omonimo corso d’acqua è posto a valle del collegamento tra la variante dell’Aurelia e la Strada Statale n°28 del “Col di Nava (‘Svincolo SS n°28’)”, come in dettaglio specificato nella Relazione istruttoria V289b allegata al presente decreto quale sua parte integrante e sostanziale;
- In particolare, il progetto prevede modifiche sostanziali a quello preliminare, sia per ottemperare a precise prescrizioni tecniche e ambientali previste dalla Del. CIPE 93/2004 (che aveva peraltro recepito le prescrizioni ambientali del parere di VIA regionale di cui al DGR 869/2003), sia per adeguare la struttura in progetto alle normative tecniche vigenti;
- Il proponente ha presentato a corredo dell’istanza il format Screening di Incidenza relativa all’ambiente marino e costiero, sostenendo che non vi siano interferenze dirette con i siti Natura 2000 marini presenti nell’intorno dell’area di intervento ma che sono tuttavia presenti, nel buffer di circa 5 Km i seguenti Siti Natura 2000: IT1315971 ZSC Fondali Porto Maurizio – San Lorenzo al Mare - Torre dei Marmi (distanza del Sito dal tracciato: circa 125 mt); IT1315670 ZSC Fondali Capo Berta – Diano Marina - Capo Mimosa (distanza del Sito dal tracciato: circa 2,30 Km); IT1316001 ZSC Capo Berta (distanza del Sito dal tracciato: circa 3,00 km); IT1315602 ZSC Pizzo d'Evigno (distanza del Sito dal tracciato: poco inferiore ai 5,00 Km); area protetta marina SIC IT1312392 - Tutela del Tursiope Mar Ligure (distanza di circa 1140 mt dal tracciato in progetto).

DATO ATTO CHE:

- L’opera in oggetto fa parte delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale

di cui alla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) e con l'Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture (Marzo 2002) è stato riconosciuto il carattere di 'preminente interesse nazionale' alle opere ed infrastrutture interessanti il territorio ligure;

- Con D.P.C.M. 5 agosto 2021 è stata inserita nell'elenco degli 'interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari';
- l'opera definita 'Aurelia bis' si inquadra nella serie di interventi volti a modernizzare la viabilità costiera ligure lungo la direttrice est-ovest, decongestionando gli assi viari urbani con lo spostamento del flusso veicolare di transito alle spalle dei centri abitati. La conformazione del territorio implica lo sviluppo di lunghi tratti in galleria;
- Nel 2012 il Progetto Definitivo è stato sottoposto a procedimento di VIA regionale, conclusosi con DDG n° 329 del 27/07/2012: nell'ambito di tale procedimento è stata verificata la parziale ottemperanza alle prescrizioni ambientali previste dalla Delibera CIPE 93/2004 e indicate le necessarie integrazioni per l'espressione del parere di compatibilità ambientale;
- l'iter approvativo del procedimento ministeriale non si è mai concluso, ancorché l'opera in progetto sia rimasta, nella programmazione ministeriale, tra quelle prioritarie e strategiche: nel luglio 2021 l'intervento "Variante alla SS1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia" viene inserito nell'elenco delle nuove opere commissariate, e con DPCM del 5 agosto 2021 il dirigente di ANAS S.p.A., viene nominato Commissario straordinario dell'intervento.

DATO ATTO CHE:

- in data 19/06/2024 con nota Prot-2024-0879266 è stata attivata la fase di verifica completezza ed adeguatezza documentale ed è stata comunicata agli enti potenzialmente interessati (ARPAL, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona, Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, Comune di Imperia, Provincia di Imperia, Settori interni di Regione Liguria) l'avvenuta pubblicazione della documentazione in formato digitale, sul sito web regionale alla sezione Ambiente;
- durante la fase di verifica completezza e adeguatezza documentale si è reso necessario chiedere integrazioni con nota Prot-2024-1069106 del 11/07/24;
- La documentazione integrativa è pervenuta in data 25/07/2024 con nota Prot-2024-1161476 ed è stata pubblicata sul sito regionale in data 26/07/2024;
- La Fase pubblica ha avuto termine in data 25/08/2024; all'esito della pubblicazione sono state trasmesse le osservazioni di:
  - WWF (155 ep del 17/08/24), acquisite con Prot-1302048 del 19/08/24
  - In riferimento allo Svincolo PRINO:
  - RANISE Franca, acquisite con Prot-1319225 del 23ago/08/2024
  - POGGI Giovanni Battista, acquisite con Prot-1319227 del 23/08/24
  - COMITATO GARBELLA-PRINO, acquisite con Prot-1326082 del 26/08/2024
  - In riferimento allo Svincolo CARAMAGNA:
  - GRE.CO. srl, acquisite con Prot-1306354 del 20/08/2024
  - DLF Trasporti Sas, acquisite con Prot-1310742 del 21/08/2024
  - COLAGIOVANNI Roberto, acquisite con Prot-1314388 del 22/08/2024
  - MARGITTAI Maya, acquisite con Prot-1314393 del 22/08/2024
  - Feel Green Srl, acquisite con Prot-1314709 del 22/08/2024
  - SAVIANO Armando, acquisite con Prot-2024-1319783 del 23/08/2024
  - MICHELIS-PIERINO e PAOLO Snc acquisite con Prot-1326270 del 26/08/2024
  - LOYANICH Kateryna acquisite con Prot-2024-1326728 del 26/08/2024
- Alle osservazioni ANAS ha trasmesso le controdeduzioni, acquisite con Prot-2024-1428965 del 17/09/2024, di cui è stato preso atto e che, stanti i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria, possono essere condivise per quanto riguarda gli aspetti ambientali delle stesse, tenuto

conto delle puntuali valutazioni svolte e degli elementi emersi in fase istruttoria;

- A seguito dell'espressione dei pareri da parte degli Enti e delle Amministrazioni competenti, ai sensi del punto 7 della DGR n. 7/2024 si è ravvisata la necessità di procedere con una nuova richiesta di integrazioni, inviata al proponente in data 27/09/2024 con nota Prot-2024-1476575.
- il proponente, COMMISSARIO STRAORDINARIO S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021), in data 04/10/2024 ha fatto pervenire, con nota Prot-2024-1514273, la richiesta di sospensione dei termini per la ricezione dei contributi, motivando tale richiesta, in particolare, con la complessità delle integrazioni richieste che comportavano la necessità di ulteriori sopralluoghi e la predisposizione di nuova documentazione,
- Il Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile, con nota Prot-2024-1527465 del 08/10/2024, ha accordato la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni per un periodo pari a 120 giorni.
- Le integrazioni sono pervenute in data 27/11/2024 con nota Prot-2024-1752010. La documentazione integrativa è stata pubblicata sul sito regionale in data 28/11/2024.
- All'esito della pubblicazione sono pervenute le osservazioni di:
  - COMITATO GARBELLA-PRINO
- A queste ulteriori osservazioni ANAS ha trasmesso le controdeduzioni acquisite con Prot-2025-0135853 del 07/03/2025, di cui è stato preso atto e che, stanti i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria, possono essere condivise per quanto riguarda gli aspetti ambientali delle stesse, tenuto conto delle puntuali valutazioni svolte e degli elementi emersi in fase istruttoria;
- Recepite le integrazioni, sono state attivate in data 28/11/2024 con nota Prot-2024-1765751 le collaborazioni conclusive degli Enti e delle Amministrazioni, che si sono già espressi nelle precedenti fasi del procedimento;
- In data 07/03/2025 con nota Prot-2025-0135812, sono pervenute da parte del Proponente ulteriori integrazioni volontarie, atte a recepire e superare le problematiche riscontrate in fase di istruttoria.
- A seguito delle integrazioni volontarie trasmesse da ANAS con Prot-2025-0135812 del 07/03/2025 e pubblicate sul sito web regionale, sono pervenute le seguenti osservazioni fuori termine:
  - COMITATO GARBELLA PRINO,

  I cui contenuti sono stati valutati nell'ambito del contributo del Settore Regionale Infrastrutture pervenuto in data 30/04/2025 al Prot-226213.

CONSIDERATO CHE all'esito delle valutazioni istruttorie svolte e dei contributi acquisiti sotto i diversi profili esaminati, meglio specificati nella relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto, quale sua parte integrante e sostanziale, è emerso che:

- il progetto definivo proposto dal COMMISSARIO STRAORDINARIO S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021) ha ottemperato le prescrizioni contenute della Delibera CIPE 93/2004;
- Il PUT presentato è ritenuto esaustivo rispetto a quanto previsto dall'art. 9 del DPR n. 120/2017;
- sussistono i presupposti per esprimere una pronuncia positiva di compatibilità ambientale sul progetto in esame, fermo restando il rispetto delle condizioni ambientali sotto riportate;

RITENUTO, pertanto, che si possa dare atto dell'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni ambientali, dalla n. 17 alla n. 29, di cui alla Delibera CIPE n. 93/2004 nell'ambito del progetto definitivo in esame e della rilevata esaustività del PUT, come specificato nella relazione istruttoria allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale, nonché, conseguentemente, di esprimere, sulla base dalla relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale,

la pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale positiva, comprensiva del parere di VINCA, sul progetto denominato “Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 “Aurelia” – Variante all’abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM)”, presentato dal Commissario Straordinario S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021), purché vengano eseguite tutte le mitigazioni previste all’interno del progetto presentato e vengano rispettate le seguenti condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell’art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006:

A. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	la qualità architettonica della nuova opera di attraversamento del Torrente Prino dovrà essere tale da garantirne l’ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

B. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	Relativamente alla rotatoria denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotatoria, 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 richiesti. Pertanto, dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l’impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

C. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Settentrionale	Per i dissesti che dai rilievi e dai relativi approfondimenti risultino in condizioni instabili o metastabili (allo stato attuale o in condizioni transitorie) dovrà essere opportunamente aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Assetto del Territorio, curando la piena integrazione dei risultati provenienti dai diversi sistemi di monitoraggio strutturale e geotecnico previsto per le opere

	in variante.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

D. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Settore Ecosistema Costiero e Acque e Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Il proponente dovrà produrre idonea documentazione attestante le modalità di intervento in caso di sversamenti accidentali o fatti inattesi durante le lavorazioni, per garantire il perdurare della qualità dei corsi d'acqua interessati e la salvaguardia della fauna acquatica.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore Ecosistema Costiero e Acque e il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

E. Condizione ambientale in fase *ante operam*	
ARPAL	Con riferimento al Piano di monitoraggio ambientale si ritiene che i valori soglia di allerta e allarme per la componente rumore dovranno essere definiti, almeno prima dell'avvio dei lavori, come valori ottenuti dalla differenza fra i valori limite e una predeterminata quantità (che potrà essere stabilita anche in funzione dei valori misurati *ante operam*) al fine di individuare le situazioni per le quali è opportuno intraprendere azioni mitigative e/o gestionali atte a minimizzare il rischio di supero dei limiti. Si precisa che i valori soglia possono essere di due tipi (attenzione e allerta), corrispondenti a quantità numeriche progressivamente più vicine al valore limite e il cui superamento comporta rispettivamente azioni differenti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

F. Condizione ambientale in fase *ante operam*	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Il Proponente deve fornire un quadro di dettaglio dei dissesti di natura geomorfologica effettivamente rilevabili nell'area interessata dalla variante secondo i requisiti dell'Allegato 3 del PAI dissesti, valutando attentamente in particolare le vigenti aree a pericolosità del PAI e tenendo conto dei possibili cedimenti legati allo scavo della galleria in particolare nei tratti a bassa copertura, da attuarsi nelle successive fasi del procedimento autorizzativo e comunque prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

G. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
ARPAL	Poiché nello scenario mitigato vi saranno comunque situazioni con un netto supero dei valori limite, l'eventuale autorizzazione in deroga, laddove non siano possibili ulteriori ed efficaci interventi mitigativi oltre a quelli già previsti, limiti per quanto possibile le lavorazioni più rumorose alle fasce orarie meno critiche per il riposo delle persone.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

H. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Dovrà essere prevista la rimozione delle specie vegetali aliene invasive (con particolare riferimento ad *Ailanthus altissima*) eventualmente rilevate con il monitoraggio delle specie alloctone.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

I. Condizione ambientale in fase post operam

ARPAL	il Proponente dovrà, a suo onere e cura, porre in essere i necessari interventi mitigativi qualora l'edificio identificato come casa cantoniera (recettore codice 1.24), in futuro venisse destinato a fini abitativi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase post operam
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

DECRETA

per i motivi di cui in premessa:

1. di dare atto dell'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni ambientali, dalla n. 17 alla n. 29, di cui alla Delibera CIPE n. 93/2004 nell'ambito del progetto definitivo in esame, come specificato nella relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;
2. di dare atto della rilevata esaustività del PUT, come specificato nella relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;
3. di esprimere, sulla base dalla relazione istruttoria V289b, allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale, la pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale positiva, comprensiva del parere di VINCA, relativamente al progetto denominato "Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM)", presentato dal Commissario Straordinario S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021), purché vengano eseguite tutte le mitigazioni previste all'interno del progetto presentato e vengano rispettate le seguenti condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006:

A. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	la qualità architettonica della nuova opera di attraversamento del Torrente Prino dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

B. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	Relativamente alla rotatoria denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotatoria, 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 richiesti. Pertanto, dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l'impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

C. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Per i dissesti che dai rilievi e dai relativi approfondimenti risultino in condizioni instabili o metastabili (allo stato attuale o in condizioni transitorie) dovrà essere opportunamente aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Assetto del Territorio, curando la piena integrazione dei risultati provenienti dai diversi sistemi di monitoraggio strutturale e geotecnico previsto per le opere in variante.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

D. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Settore Ecosistema Costiero e Acque e Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Il proponente dovrà produrre idonea documentazione attestante le modalità di intervento in caso di sversamenti accidentali o fatti inattesi durante le lavorazioni, per garantire il perdurare della qualità dei corsi d'acqua interessati e la salvaguardia della fauna acquatica.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore Ecosistema Costiero e Acque e il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

E. Condizione ambientale in fase *ante operam*	
ARPAL	Con riferimento al Piano di monitoraggio ambientale si ritiene che i valori soglia di allerta e allarme per la componente rumore dovranno essere definiti, almeno prima dell'avvio dei lavori, come valori ottenuti dalla differenza fra i valori limite e una predeterminata

	quantità (che potrà essere stabilita anche in funzione dei valori misurati *ante operam*) al fine di individuare le situazioni per le quali è opportuno intraprendere azioni mitigative e/o gestionali atte a minimizzare il rischio di supero dei limiti. Si precisa che i valori soglia possono essere di due tipi (attenzione e allerta), corrispondenti a quantità numeriche progressivamente più vicine al valore limite e il cui superamento comporta rispettivamente azioni differenti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

F. Condizione ambientale in fase *ante operam*	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	il proponente deve fornire un quadro di dettaglio dei dissesti di natura geomorfologica effettivamente rilevabili nell'area interessata dalla variante secondo i requisiti dell'Allegato 3 del PAI dissesti, valutando attentamente in particolare le vigenti aree a pericolosità del PAI e tenendo conto dei possibili cedimenti legati allo scavo della galleria in particolare nei tratti a bassa copertura, da attuarsi nelle successive fasi del procedimento autorizzativo e comunque prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

G. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
ARPAL	Poiché nello scenario mitigato vi saranno comunque situazioni con un netto supero dei valori limite, l'eventuale autorizzazione in deroga, laddove non siano possibili ulteriori ed efficaci interventi mitigativi oltre a quelli già previsti, limiti per quanto possibile le lavorazioni più rumorose alle fasce orarie meno critiche per il riposo delle persone.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

H. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Dovrà essere prevista la rimozione delle specie vegetali aliene invasive (con particolare riferimento ad *Ailanthus altissima*) eventualmente rilevate con il monitoraggio delle specie alloctone.

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

I. Condizione ambientale in fase post operam	
ARPAL	il Proponente dovrà, a suo onere e cura, porre in essere i necessari interventi mitigativi qualora l'edificio identificato come casa cantoniera (recettore codice 1.24), in futuro venisse destinato a fini abitativi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase post operam
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

4. di disporre che il presente provvedimento abbia efficacia temporale di dieci anni nell'arco dei quali il progetto deve essere realizzato;
5. di dare atto che, qualora il progetto non sia stato realizzato nel termine di efficacia, il procedimento di VIA deve essere reiterato. È fatta salva la concessione di proroga, su istanza motivata del proponente da inoltrare all'Autorità competente prima della scadenza del termine di efficacia.
6. di stabilire che il proponente dovrà inviare a Regione Liguria – Settore VIA e Sviluppo Sostenibile la documentazione atta a dimostrare l'ottemperanza alle condizioni ambientali riportate nel provvedimento ex art. 28 del D. lags 152/2006;
7. di dare atto che il presente provvedimento sarà pubblicato integralmente sul sito web della Regione.

Avverso il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

Allegato numero 1

RELAZIONE ISTRUTTORIA n. V289b

Procedura di VIA regionale

OGGETTO: **Aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 della Variante al Progetto S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia. Comune di Imperia (IM)**

Proponente: **COMMISSARIO STRAORDINARIO S.S. 1-Bis-IMPERIA (DPCM 05/08/2021).**

TIPOLOGIA PROGETTUALE: l'opera in progetto è compresa al punto c) *'strade extraurbane secondarie di interesse nazionale'* dell'Allegato II-bis alla parte II del D.Lgs. 152/2006.

Il progetto non ricade, neppure parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394, ovvero all'interno di siti della rete Natura 2000, il tracciato in progetto non interferisce con aree protette; sono tuttavia presenti, nel buffer di circa 5 Km i seguenti Siti Natura 2000: IT1315971 ZSC Fondali Porto Maurizio – San Lorenzo al Mare - Torre dei Marmi (distanza del Sito dal tracciato: circa 125 mt); IT1315670 ZSC Fondali Capo Berta – Diano Marina - Capo Mimosa (distanza del Sito dal tracciato: circa 2,30 Km); IT1316001 ZSC Capo Berta (distanza del Sito dal tracciato: circa 3,00 km); IT1315602 ZSC Pizzo d'Evigno (distanza del Sito dal tracciato: poco inferiore ai 5,00 Km); area protetta marina SIC IT1312392 - Tutela del Tursiope Mar Ligure (distanza di circa 1140 mt dal tracciato in progetto).

In applicazione del comma 2 art. 4 D.L. 32/2019 (convertito in L. 55/2019) i termini del procedimento **di cui all'Allegato 1 della DGR 7/2024** sono dimezzati.

SINTESI DEL PROCEDIMENTO VIA:

Tipologia procedimento:	Valutazione di Impatto Ambientale
Istanza di attivazione	Prot-2024-0705607 del 30/05/24
Oneri istruttori:	Pagati: 0,05% del valore delle opere variate
Soggetti coinvolti nel procedimento	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona, ARPAL, PROVINCIA DI IMPERIA, COMUNE DI IMPERIA e le Strutture regionali: Infrastrutture, Ecologia, Difesa del suolo di Imperia, Politiche della natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità, Ecosistema Costiero e Acque, Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo, Urbanistica, al fine di acquisirne il contributo istruttorio di competenza;
Richiesta integrazioni documentali (ex punto 4 All. 1 DGR 7/2024)	Prot-2024-1069106 del 11/07/24
Trasmissione delle Integrazioni - fase di completezza (punto 4)	Prot-2024-1161476 del 25/07/24
Fase Pubblica:	Inizio pubblicazione: **26 LUGLIO 2024** sul sito web www.regione.liguria.it
Osservazioni pervenute:	WWF (155 ep del 17/08/24), acquisite con Prot-1302048 del 19/08/24 In riferimento allo Svincolo PRINO: RANISE Franca, acquisite con Prot-1319225 del 23ago/08/2024 POGGI Giovanni Battista, acquisite con Prot-1319227 del 23/08/24 COMITATO GARBELLA-PRINO, acquisite con Prot-1326082 del 26/08/2024 In riferimento allo Svincolo CARAMAGNA: GRE.CO. srl, acquisite con Prot-1306354 del 20/08/2024 DLF Trasporti Sas, acquisite con Prot-1310742 del 21/08/2024

	COLAGIOVANNI Roberto, acquisite con Prot-1314388 del 22/08/2024 MARGITTAI Maya, acquisite con Prot-1314393 del 22/08/2024 Feel Green Srl, acquisite con Prot-1314709 del 22/08/2024 SAVIANO Armando, acquisite con Prot-2024-1319783 del 23/08/2024 MICHELIS-PIERINO e PAOLO Snc acquisite con Prot-1326270 del 26/08/2024 LOYANICH Kateryna acquisite con Prot-2024-1326728 del 26/08/2024
Trasmissione controdeduzioni alle Osservazioni	Prot-2024-1428965 del 17/09/2024
Richiesta integrazioni (punto7)	Prot-2024-1476575 del 27/09/2024
Richiesta sospensione termini presentazione integrazioni	Prot-2024-1514273 del 04/10/2024 (COMM_SS1BIS-53 del 04/10/2024)
Concessione sospensione termini per presentazione integrazioni	Prot-2024-1527465 del 08/10/2024
Trasmissione integrazioni (punto 7)	Prot-2024-1752010 del 27/11/2024
Pubblicazione integrazioni	Prot-2024-1765751 del 28/11/2024
Osservazioni pervenute:	COMITATO GARBELLA-PRINO acquisite con Prot-1944912 del 12/12/202
Trasmissione INTEGRAZIONI VOLONTARIE	Prot-2025-0135812 del 07/03/2025
Responsabile del procedimento:	Dott.a Natalia Grifoglio

Collaborazioni attivate con nota Prot-2024-1171240 del 26/07/2024 e riscontri pervenuti:

Ente/Struttura	**Riscontro**
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Prot-1326191 del 26/08/2024
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	Prot-40024 del 27/01/2025
PROVINCIA DI IMPERIA	Prot-0157024 del 20/03/2025
COMUNE DI IMPERIA	--
ARPAL	Prot-1993763 del 16/12/2024
STRUTTURE REGIONALI:	
Settore Infrastrutture	Prot-226213 del 30/04/2025
Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Prot-2024-1962481 del 13/12/2024
Settore Tutela del Paesaggio e Demanio costiero Settore Urbanistica (congiunto)	Prot-256640 del 20/05/2025
Settore Ecologia	Prot-2068216 del 31/12/2024
Settore Ecosistema Costiero e Acque	Prot-8818 del 09/01/2025
Settore Difesa del Suolo di Imperia	Prot-160298 del 21/03/2025

PREMESSA

L'opera in oggetto fa parte delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) e con l'Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture (Marzo 2002) è stato riconosciuto il carattere di 'preminente interesse nazionale' alle opere ed infrastrutture interessanti il territorio ligure.

Con D.P.C.M. 5 agosto 2021 è stata inserita nell'elenco degli 'interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari'.

Il progetto in esame è relativo al progetto definitivo del "*1° lotto funzionale della Variante della SS. n°1 Aurelia all'abitato di Imperia"*, dallo svincolo ad ovest sulla S.S. n° 1 denominato "svincoli Aurelia" allo Svincolo Impero, il cui attraversamento dell'omonimo corso d'acqua è posto a valle del collegamento tra la variante dell'Aurelia e la Strada Statale n°28 del "Col di Nava ('Svincolo SS n°28')".

Con DGR n° 869 del 25/07/2003 è stato espresso, ex art 3 c. 4 del DLgs 190/2002, parere favorevole con prescrizioni sul Progetto Preliminare, successivamente approvato con Delibera CIPE n. 93/2004.

Nel 2012 il Progetto Definitivo è stato sottoposto a procedimento di VIA regionale, conclusosi con DGR n° 329 del 27/07/2012: nell'ambito di tale procedimento è stata verificata la parziale ottemperanza alle prescrizioni ambientali previste dalla Delibera CIPE 93/2004 e indicate le necessarie integrazioni per l'espressione del parere di compatibilità ambientale. Inoltre, l'iter approvativo del procedimento ministeriale non si è mai concluso, ancorché l'opera in progetto sia rimasta, nella programmazione ministeriale, tra quelle prioritarie e strategiche: nel luglio 2021 l'intervento "Variante alla SS1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia" viene inserito nell'elenco delle nuove opere commissariate, e con DPCM del 5 agosto 2021 l'Ing. Matteo Castiglioni, dirigente di ANAS SpA, viene nominato Commissario straordinario dell'intervento.

Il Proponente nella nota COMM_SS1BIS-IM-16 del 30/05/2024, con la quale ha attivato il presente procedimento, informa che con nota prot. SS1BIS.U.000036 DEL 23/10/2023, ha comunicato gli esiti della riunione tenutasi con la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale e ANAS in data 06/10/2023, che concordavano sulla necessità di avviare, ai sensi del comma 11, art. 225 del DLgs 36/2023, la procedura di Verifica di Ottemperanza e la Valutazione di Impatto Ambientale per le parti variate, in recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE n. 93/2004.

Con nota Regione Liguria – Prot-385953 del 12/04/2024, Il Commissario Straordinario ex DPCM 05/08/2021 e il Presidente della Regione Liguria hanno chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che la Regione Liguria fosse individuata quale autorità competente per lo svolgimento della procedura di Verifica di ottemperanza del progetto definivo e di Valutazione di impatto Ambientale dei soli tratti variati, in recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE 93/2004, dell'opera in oggetto.

Con nota dell'11/04/2024 il MASE ha accolto tale istanza indicando la Regione Liguria competente per lo svolgimento delle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 e della VIA sulle parti variate in conseguenza dell'ottemperanza alle dette condizioni ambientali.

Pertanto, in data 30/05/2024 è stata acquisita al protocollo regionale Prot-0705607 la nota COMM_SS1BIS-IM-16 del 30/05/2024 con la quale il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali lungo la SS 1 "Aurelia" - Variante all'abitato di Imperia (DPCM 05/08/2021) ha chiesto, ai sensi dei commi 10 e 11, art. 225 del DLgs 36/2023 e dei commi 4 e 5 dell'art. 185 del DLgs 163/2006, l'avvio della procedura volta a:

a) la verifica di ottemperanza del Progetto Definitivo alle condizioni /prescrizioni contenute nella Del. CIPE n. 93 del 20/12/2004;
b) l'aggiornamento della Valutazione di impatto Ambientale del tratto compreso tra lo svincolo "Artallo" e lo svincolo con la SS 28 "Colle di Nava", per la quale il recepimento delle condizioni/prescrizioni ha determinato le modifiche al corridoio infrastrutturale, integrata, ai sensi del comma 3 - art. 10 DLgs. 152/2006, con la procedura di Screening di Incidenza (Livello I della VInCA)
c) la verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 DPR 120/2017;

In riferimento alla nota Prot-0705607 del 30/05/2024 si osserva che rispetto al progetto preliminare approvato dalla Delibera CIPE n. 93/2004, il Progetto attualmente in valutazione presenta anche una modifica in corrispondenza dello svincolo "Prino", prevedendo la realizzazione di una nuova rotonda in sponda destra del Torrente Prino.

Tutti gli atti e i contributi istruttori pervenuti nel corso del procedimento, comprese le osservazioni del Pubblico sono state regolarmente pubblicate sul sito web regionale.

OSSERVAZIONI

Nel corso della fase di pubblicazione sono state ricevute le seguenti osservazioni:

WWF-Italia-Delegato Liguria (Prot-1302048 del 19/08/24).
Il WWF, solleva osservazioni in relazione al consumo di suolo, in quanto la proposta progettuale andrebbe ad interessare zone ad oggi libere (boscate e prativo-arbustate- agricole ed ex agricole in aree urbanizzate), comportando consumo di suolo e impermeabilizzazione del medesimo, ritenendo che non sia stato condotto un approfondimento delle cosiddette azioni compensative per tutte le funzioni del suolo di futura certa perdita per l'area oggetto d'intervento.
Rileva che tale intervento modificherebbe sia lo stato dei luoghi, sia il cambiamento di destinazione d'uso delle aree interessate, essendo palese il cambio della destinazione urbanistico-edilizia sia di livello comunale la proposta progettuale andrebbe ad interessare zone ad oggi libere: boscate (sottoposte ai vincoli di cui D.lgs 42/04 art. 142) e prativo-arbustate- agricole ed ex agricole in aree urbanizzate, sia regionale (P.T.C.P.): alcune delle aree interessate dal progetto, ricadono in regime IS-MA-CPA - Insediamenti Sparsi – Regime di MANTENIMENTO finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico-ambientali, rispetto al quale l'opera in progetto non è conforme.
Aspetti idrologici, idraulici, suscettività al dissesto, vengono richiamati l'art. 96 del Regio decreto 25 luglio 1904, n. 523 e il vigente R.R. 14 luglio 2011, n. 3. Regolamento recante disposizioni in materia di tutela delle aree di pertinenza dei corsi d'acqua, per evidenziale il permanere di criticità dal punto di vista idrogeologico, geomorfologico ed idraulico riguardo la realizzazione di opere infrastrutturali nelle aree in oggetto.
Aspetti di inserimento ambientale paesaggistico e di compensazione forestale**.** Considerato che il progetto prevede una eliminazione o trasformazione di aree boscate per un totale di 0.63 ettari, si rileva, nel progetto, la relazione finalizzata alla valutazione degli interventi compensativi relativi al mutamento di destinazione e trasformazione d'uso dei boschi in altra destinazione d'uso con l'art. 47 bis della legge regionale 22 gennaio 1999 nr. 4: nel documento si evince che viene dato per scontato che le opere di compensazione volte al mutamento di destinazione e trasformazione dell'uso di boschi in altra destinazione d'uso debbano prevedere una adeguata compensazione monetaria. Si contesta tale previsione in quanto non vengono previse opere di compensazione forestale di cui al comma 3 e 4 dell'art. 8 "Disciplina della trasformazione del bosco e opere compensative" del D.lgs. 3 aprile 2018, n. 34 "Testo unico in materia di foreste e filiere forestali". Si propone in alternativa l'utilizzo con miglioramento e/o adeguamento di tratti di viabilità esistente.

Sono poi pervenute osservazioni da parte di comitati o singoli Cittadini allo scopo di evidenziare criticità in corrispondenza di singoli tratti del progetto:

In riferimento al primo tratto a ovest del progetto (Innesto da rotatoria Aurelia - rotatoria Prino - ponte sul T.Prino - rotatoria Imperia Ovest):

COMITATO AURELIA BIS GARBELLA-PRINO (Studio Legale GASTINI)
In riferimento alla soluzione progettuale di realizzare la rotatoria Aurelia, l'utilizzo di Via Ballestra, la Rotatoria Prino, il ponte sul T. Prino per il raccordo con la rotatoria Imperia Ovest, esprime ferma contrarietà, in quanto tale soluzione presenterebbe gravi e innumerevoli criticità, che erano state rappresentate già dalla fase di verifica del progetto preliminare e reiterate nel corso della valutazione ambientale condotta sul progetto definitivo del 2012, quando avevano trovato riscontro anche nel parere del Comitato Tecnico Regionale (cnfr. DDG 329/2012), ogni volta con la richiesta di modifica del percorso del tratto 1 della cd. Aurelia bis, realizzando la nuova infrastruttura sulla sponda sinistra del torrente Prino mediante potenziamento di via Littardi, già oggi utilizzata quale viabilità di collegamento con il casello autostradale, ritenendo tale soluzione vantaggiosa anche in termini di economicità e buon andamento dell'azione amministrativa, anche in riferimento a un possibile danno erariale, connesso alla previsione dell'integrale rifacimento di un tratto di pista ciclabile realizzato nel 2022 in prossimità delle difese spondali di via Ballestra. e si lamenta la mancata analisi comparativa circa la soluzione prospettata quale possibile (e naturale) alternativa.

Viene rilevato che la nuova rotatoria in quota, che verrebbe realizzata tra via Ballestra ed il ponte sul Prino, è di nuova progettazione (era assente nel progetto del 2012) e nella documentazione progettuale trasmessa ANAS non fornisce sezioni specifiche dell'opera, né la riporta nel rendering in cui, invece, figura solo il ponte sul T. Prino. l'intervento, che si ritiene stravolgente, non prevede neppure l'esproprio dell'abitazione civile interferita.
Alle osservazioni così sintetizzate, il Comitato ha allegato una relazione articolata che ha puntualmente argomentato sulle criticità dei diversi aspetti del tratto a ponente del lotto 1 in oggetto, facendo preciso riferimento anche agli aspetti acustici, viabilistici e paesaggistici del progetto.

BARLA ALESSANDRO:
Oggetto delle osservazioni: le osservazioni riguardano: Aspetti di carattere generale, Aspetti programmatici, Aspetti progettuali Aspetti ambientali (Rumore, vibrazioni, radiazioni - Salute pubblica).
Le osservazioni fanno riferimento all'immobile censito catastalmente al foglio 3 mappale 558 che secondo l'attuale Progetto verrebbe a trovarsi a meno di 10 mt dalla rotatoria PRINO.
Considerato che la rotatoria si colloca in quota su un rilevato a 5 metri (e oltre con le sovrastrutture) rispetto al piano campagna e quindi al fabbricato sopra citato si è ritenuto necessario predisporre una relazione tecnica volta a rilevare i danni prodotti congiuntamente al fatto che verrebbe deviata una strada locale direttamente davanti all'abitazione. Nella relazione vengono ribadite le indicazioni della VIA approvata dalla DDG 329/2012 e del Comitato Aurelia Bis Garbella Prino. In ultima analisi viene fatta una proposta migliorativa sotto vari aspetti viabilistici, paesaggistici ed economici. Si aggiunge inoltre una relazione di Impatto Acustico, redatta da Tecnico abilitato iscritto ENTCA, per rilevare le incongruenze contenute nella Relazione Acustica T00IA32AMBRE01B, ad ulteriore danno della proprietà dell'immobile. Viene accompagnata una misurazione fonometrica h24 attestante il reale clima acustico del sito.

RANISE FRANCA.
Oggetto delle osservazioni: Aspetti di carattere generale - Aspetti programmatici
La realizzazione della rotatoria PRINO va ad insistere su terreni i cui proprietari hanno sottoscritto, in data 30/03/2024, un accordo per la realizzazione di una **Residenza Turistica Ricettiva**, tenuto conto che il lotto insiste integralmente in zona TN1A del PRG vigente, che ha già ottenuto parere favorevole ex art 35 comma 3 LR 16/08 (nota prot. n. 29431 del 15/04/2024) dall'Ufficio Urbanistica del Comune di Imperia. Si intende quindi porre in evidenza che, nel caso si approvasse il progetto come ad oggi proposto e non si trovassero soluzioni alternative, come indicato nella precedente VIA approvata con DGR n. 329/2012, verrebbero a mancare i presupposti per la riqualificazione del sito e la realizzazione di una attività turistica-ricettiva con relativo indotto occupazionale. Si fa inoltre notare che al momento l'area in questione è una delle ultime zone disponibili a destinazione turistico ricettiva sul territorio comunale in prossimità del litorale con significative potenzialità di riqualificazione.

GIOVAN BATTISTA POGGI.
Oggetto delle osservazioni: Aspetti progettuali, Aspetti ambientali, Assetto territoriale.
Pur convenendo sull'opportunità della realizzazione dell'opera, per risolvere o problemi storici della viabilità della città e de suo hinterland, osserva i caratteri critici della sua progettazione che, nonostante le osservazioni costantemente reiterate nel corso delle diverse fasi di valutazione, non sono mai state prese in considerazione, continuando a proporre, nonostante il lungo tempo trascorso, un progetto che immotivatamente non ha dato riscontro ad alcuna di esse. In particolare, viene fatto riferimento al tratto terminale di ponente, dove è previsto l'attraversamento del Torrente Prino, per interessare la sponda destra con lo svincolo dalla SS Aurelia, che non è ritenuto necessario, essendo lo svincolo autostradale di Imperia Ovest già posizionato in sponda sinistra.

In riferimento all'attraversamento del T. Caramagna:

Società GRE.CO. SRL. - Società DLF TRASPORTI di Masento R. sas. - Roberto COLAGIOVANNI – Maya MARGITTAI – FEEL GREEN Srl unipersonale -

Oggetto delle osservazioni: Aspetti di carattere generale, Aspetti programmatici, Aspetti progettuali, Aspetti ambientali (Ambiente idrico), Aspetti relativi a sostenibilità delle ricadute sul territorio e sulla collettività regolamentati da Legge Regione Liguria 39/2007 (P.R.I.S.)
Le osservazioni elaborate, in riferimento al progetto definitivo (specifiche per lo svincolo nella valle del torrente Caramagna), riguardano aspetti ambientali relativi al posizionamento di una rotatoria in prossimità di un'arginatura del torrente, posta tra due anse sulla sponda destra, già soggette ad erosione. Tale sponda destra non è costituita da strutture di contenimento adatte per arginare e sorreggere ulteriori elevazioni previste per la realizzazione della rotonda di intersezione (sopraelevata di circa 5,63 metri rispetto alla quota del terreno e della strada attuale). Oltre agli aspetti ambientali, nella relazione allegata si esplicitano anche ulteriori osservazioni riguardanti aspetti generali che coinvolgono diverse attività produttive e commerciali che attualmente creano un indotto ed impiego per circa 40 famiglie e che in base al progetto definitivo elaborato da A.N.A.S. dovranno essere espropriate e delocalizzate in altra zona, poiché la nuova infrastruttura occuperà proprio le aree in cui sono stabilite. Per altre attività la vicinanza dei piloni di sostegno e del nuovo viadotto in progetto rispetto ai capannoni esistenti comprometterà notevolmente la situazione lavorativa attuale.
Alle osservazioni sono stati allegati due documenti tecnici (Allegato 3 - Relazione tecnica e Allegato 4 - Elaborato Grafico -Tav.U) a supporto delle osservazioni sviluppate in riferimento al progetto definitivo proposto da A.N.A.S.

ARMANDO SAVIANO. In quanto proprietario di beni immobili ubicati in Imperia e interessati dai piani di esproprio e di demolizione.

MICHELIS PIERINO E PAOLO Snc.
Oggetto delle osservazioni: Aspetti progettuali, Aspetti ambientali (Ambiente idrico, Biodiversità, salute pubblica, Beni culturali e paesaggio), Aspetti socio-economici.
Viene espressa la preoccupazione per l'impatto sull'ambiente, l'abitato e il tessuto socioeconomico cittadino dell'opera così come progettata, ritenendo inutili gli attraversamenti del Torrente Prino e del Torrente Caramagna, in particolare in riferimento all'attraversamento dell'opera nell'ambito del T. Caramagna si teme il definitivo affossamento dell'unica zona industriale presente nella zona di Porto Maurizio, con impatto negativo sulle attività imprenditoriali esistenti, comportando tra, l'altro, l'abbattimento di un capannone industriale in sito in Via Marte, dove insistono storiche attività produttive che coinvolgono circa 40 famiglie con relativo indotto. Viene pertanto sollecitata l'approvazione di varianti al progetto per quanto riguarda via Marte

KATERYNA LOYANICH
Oggetto delle osservazioni: Aspetti di carattere generale, Aspetti progettuali, Aspetti ambientali (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Beni culturali e paesaggio), Aspetti relativi all'art. 142 e 135 del D.lgs 42/04, art. 79 e 32 del PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESAGGISTICO

Sono espresse osservazioni in riferimento alla realizzazione al completamento della viabilità della sponda destra del torrente Caramagna e Via Marte e il relativo viadotto nonché della rotatoria di elevato raggio di deflessione, che si ritiene spropositata rispetto al traffico leggero e spostamenti turistici che dovrà defluire. Di fatto il tracciato stradale in progetto si inserisce in uno stretto corridoio delimitato a nord da un viadotto autostradale e a sud dalla zona fortemente antropizzata a carattere residenziale e commerciale con alcune attività produttive per le quale sarà necessaria l'acquisizione nell'ambito della procedura espropriativa. Tali caratteristiche sono ovviamente incompatibili con una corretta interazione terreno-struttura acqua-ambiente. Entrando nel merito del caso in esame, sulla base delle caratteristiche geotecniche e dei fabbisogni in progetto, si propone di effettuare il ponte di scavalco del torrente Caramagna a monte del tracciato autostradale, punto nel quale il torrente è rettilineo ed ottimizzando l'impatto dell'opera con il paesaggio: la realizzazione della rotatoria in prossimità di Via G. Airenti e strada Massabovi interesserebbe di fatto la strada principale (SP 41) più pianeggiante e di migliore intersezione per il flusso veicolare, potendo prevedere l'eventuale demolizione di stabile dismesso ormai da 20 anni in totale stato di abbandono e inserendo la rotatoria, di dimissioni ridotte ma comunque sufficienti per garantire la funzionalità trasportistica richiesta, sul sedime dell'edificio abbattuto, minimizzando l'impatto sul suolo. Traslando l'opera e

confinandola tra viadotto autostradale e il viadotto ferroviario si ritiene possa migliorare e mitigare la percezione a favore del paesaggio.

Alle osservazioni ANAS ha trasmesso le controdeduzioni, acquisite con Prot-2024-1428965 del 17/09/2024, di cui è stato preso atto e che, stanti i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria, possono essere condivise per quanto riguarda gli aspetti ambientali delle stesse, tenuto conto delle puntuali valutazioni svolte e degli elementi emersi in fase istruttoria.

A seguito delle integrazioni richieste all'esito della prima pubblicazione e trasmesse da ANAS con Prot-2024-1752010 del 27/11/2024 è stata effettuata una seconda fase di pubblicazione all'esito della quale sono pervenute le osservazioni di seguito riportate.

COMITATO GARBELLA-PRINO
ha trasmesso ulteriori osservazioni, consistenti in una articolata relazione tecnica dove viene contestato ad ANAS il fatto di non entrare nel merito sul quesito posto nella richiesta di integrazioni [Prot-2024-1476575 del 27/09/2024, dove si chiedeva un approfondimento delle motivazioni che hanno portato alla scelta del posizionamento dello svincolo "Prino" in sponda destra del Torrente omonimo. Ndr], in considerazione delle normative oggi vigenti e il contesto del sito significativamente modificato e migliorato dal 2002 ad oggi, notando altresì 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 Soprintendenza.

- Vengono sollevate osservazioni sull'opportunità della realizzazione della Rotatoria Prino, che verrebbe realizzata in quota su rilevato, in corrispondenza di un immobile e della strada secondaria di accesso alle case verso ovest in versante, sostenuta da un muro che interrompe il rilevato e conseguentemente tutti quei possibili interventi di mitigazione paesaggistica e ambientale; si nota che Via Ballestra resta strada di tipo E urbano di quartiere e che vengono mantenuti tutti gli inserimenti secondari e gli accessi privati, in contrasto con l'asserzione, negli elaborati di progetto, della realizzazione di una strada con maggior grado di flessibilità nella geometrizzazione dell'asse stradale e un miglior inserimento della stessa nel contesto, urbano attraversato, viste anche 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.
- In riferimento alla nuova pista ciclabile, terminata nel 2021, e alla messa in sicurezza degli argini del T. Prino, che negli anni hanno contribuito alla riqualificazione dell'area, viene ribadito che:
    - l'attuale progetto comprometterebbe sia l'utilizzo della pista, che verrà affiancata con una viabilità con un forte flusso veicolare e incanalata tra il muro d'argine e le barriere acustiche previste a tutela delle abitazioni, ritenendo inoltre non accettabile l'aumento di rumore e inquinamento che il nuovo flusso veicolare introduce in una area depressa come è via Ballestra chiusa dal muro d'argine,
    - pur dando atto che il torrente Prino sia stato posto in condizioni di sicurezza da eventi esondativi, viene notato che via Ballestra insiste 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: nel 2004 è stata predisposta dalla Provincia una stazione di pompaggio che nel tempo ha dimostrato avere dei 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; il progetto di ANAS ha previsto un impianto di sollevamento per lo scarico delle acque sul T. Prino, che dovrebbe porsi nelle adiacenze della rotatoria Prino e si rileva come sia implicitamente indicato nella documentazione la previsione di ricorrere a

procedure di Protezione Civile per la messa in sicurezza del sito; si pone altresì il dubbio sul 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.

Viene inoltre fatto riferimento alla relazione trasportistica eseguita da ANAS, e osservato che i due scenari a confronto tra lo stato di non intervento (SDR) e lo stato di fatto (SDF) per l'intera opera non riportano l'analisi per il Tratto 1 tra via Ballestra e via Littardi. Sono altresì osservate alcune incongruità relative a tabelle dei valori del Traffico Giornaliero Medio (aggiornamento della TABELLA 46 della relazione Trasportistica), corrette nella documentazione integrativa trasmessa dal Proponente a seguito di precedenti osservazioni, dove in relazione al Tratto 1 tra la versione iniziale (T00EG00GENRE02A) e quella revisionata (T00EG00GENRE02B del 27/11/2024), il valore del TGM risulta dimezzato (da 12.677 della prima versione a 6338 nella seconda).

A queste ulteriori osservazioni ANAS ha trasmesso le controdeduzioni acquisite con Prot-2025-0135853 del 07/03/2025 di cui è stato preso atto e che, stanti i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria, possono essere condivise per quanto riguarda gli aspetti ambientali delle stesse, tenuto conto delle puntuali valutazioni svolte e degli elementi emersi in fase istruttoria**.**

Ulteriori elementi di riscontro, anche in riferimento alle osservazioni riguardanti la sicurezza degli attraversamenti dei corsi d'acqua, sono stati dati nell'ambito dell'istruttoria.

A seguito delle integrazioni volontarie trasmesse da ANAS con Prot-2025-0135812 del 07/03/2025 e pubblicate sul sito web regionale, sono pervenute le seguenti osservazioni fuori termine:

COMITATO GARBELLA PRINO, che ritiene che ANAS non abbia dato riscontro alle osservazioni del Comitato e disatteso la richiesta di approfondire le motivazioni della scelta progettuale:

- Viene rilevato che il Proponente stesso (paragrafo 4.4.2 della Relazione Generale T00EG00GENRE01B alle pagine 98 e 99) ammetta che l'area situata in sponda destra sul torrente Prino rappresenti "un contesto molto delicato" e che la soluzione su via Ballestra a raso seguendo le attuali quote ma come strada di tipo E (urbana di quartiere) sia scaturita dalle interlocuzioni con gli EE.LL., e soprattutto dal Comune di Imperia (su richiesta via PEC) "*la volontà di garantire la possibilità che la variante dell'Aurelia possa in un futuro essere prolungata in direzione Ovest*": al riguardo si nota che il Comitato non ha potuto acquisire né verbali né evidenze oggettive di tali interlocuzioni. Viene osservato che la scelta su via Ballestra, che sarebbe indotta dal fatto che "*il sistema via Littardi – Aurelia è già oggi pesantemente saturo in quanto direttrice alla autostrada sia per il traffico proveniente da ponente che dal centro cittadino",* non è sostenuta da alcun monitoraggio in sito o da uno studio trasportistico strutturato sulla base di elementi oggettivi e misurati *("sono stati utilizzati dati provenienti da fonti terze (in particolare i dati dei limitrofi caselli A10) e i dati FCD (Floating Car Data) in possesso della scrivente società, di fonte Infoblu, che fanno riferimento ad una flotta consistente di veicoli (circa 4 milioni a totale Italia) che vengono continuativamente monitorati tramite una black box montata a bordo mezzo, principalmente a scopi assicurativi"* – cnfr. Relazione Trasportistica (T00EG00GENRE02A.pdf) pag. 2 di 51), lacuna chiaramente indicata nell'introduzione della e già evidenziata nelle osservazioni del 26 agosto 2024 2024 e ribadita nelle ultime del 12 dicembre 2024 in cui si precisava che la viabilità su via Littardi non è mai risultata congestionata ma sempre fluida e scorrevole. Viene altresì osservato che tale scelta disattende le condizioni poste dalla Sovrintendenza, ribadite anche nella nota del 27 gennaio 2025, in relazione al fatto che "*la scelta del tratto 1 in sponda destra debba porsi quando non sussistano alternative nella viabilità ordinaria in sponda sinistra"*. E questo non è dimostrato.

In riferimento alle osservazioni precedentemente sollevate riguardo la stazione di pompaggio presso il T. Prino, in merito alle quali ANAS ha contro-dedotto che verrà predisposto un impianto di sollevamento

dimensionato per un Tr = 50 anni, viene rilevato che sono drasticamente ridotte le condizioni di sicurezza passando da un tempo di ritorno di 200 anni a un Tr di 50 anni, notando altresì come sia un sistema pesantemente condizionato da numerosi fattori che possono, soprattutto in concomitanza con eventi emergenziali, determinare pericolosissimi malfunzionamenti.

- Viene inoltre osservato il forte impatto paesaggistico prodotto dalla previsione del posizionamento delle barriere poste a mitigazione del rumore, vista la prossimità della nuova arteria con alcuni fabbricati in corrispondenza della rotatoria Aurelia, lungo via Ballestra e per alcune abitazioni subito dopo il ponte in sponda sinistra.
- Viene infine osservato che la scelta progettuale sul Tratto 1 in via Ballestra andrà a determinare un esteso piano particellare di esproprio per la demolizione di numerosi fabbricati (comprese 2 attività commerciali), per l'acquisizione di terreni alcuni dei quali adibiti ad attività turistiche-ricettive e per gli indennizzi per altri fabbricati che si troveranno nelle immediate vicinanze del nuovo tracciato o di sue rotatorie. A tali oneri si dovranno aggiungere gli extracosti per la realizzazione del nuovo Tratto 1 (due rotatorie, allargamento stradale, un ponte e il rifacimento della pista ciclabile di recente realizzazione).

I contenuti di tali osservazioni sono stati valutati nell'ambito del contributo del Settore Regionale Infrastrutture pervuto in data 30/04/2025 al Prot-226213.

Lo Studio di Impatto Ambientale contiene i dati e le indicazioni riportate nel seguito.

QUADRO PROGRAMMATICO

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP). Le opere ricadono all'interno dell'Ambito territoriale n.20 – Imperia e i diversi tratti di realizzazione interferiscono con aree caratterizzate da varie disposizioni dell'assetto insediativo quali: fasce individuate come ID (Insediamento diffuso), IS (Insediamento sparso), TU (tessuti urbani) e ANI (Aree non insediate). Nei casi in cui sono vigenti dei vincoli, l'intervento non comporterà la compromissione delle condizioni esistenti, visto anche che si sviluppa in gran parte in galleria, senza quindi interferire con le valenze paesaggistiche del territorio.

In particolare dalle tavole dello Studio di Impatto Ambientale e da quelle progettuali si desume che la Galleria Monte Calvario (462 m) attraversa una zona ID-MO-A; le Gallerie Costa Murata (665,5 m) e Meriello (611 m) attraversano zone IS-MA e IS-MO-B; la Galleria Bardellini (1934 m) attraversa zone IS-MO-B, IS-MA-CPA,IS-MA- ID-MA, ID-MO, ID-CO.

Piano Territoriale Regionale. (approvazione del Documento preliminare del progetto di Piano territoriale regionale (Ptr) e il relativo Rapporto ambientale preliminare con la DGR n. 110 del 18 febbraio 2020). Nell'area interessata dal tracciato, il PTR introduce come progetti regionali di sistema a grande scala la realizzazione e valorizzazione paesistico-culturale della via Aurelia; la dismissione del vecchio tracciato ferroviario nel ponente ligure; la progettazione di un percorso ciclo-pedonale esteso su tutto l'arco costiero e infine la creazione di un grande sistema del verde a scala regionale, individuando i corridoi ecologici tra la costa e l'entroterra tenendo in considerazione possibili trasformazioni urbanistiche future come ad esempio le aree d'influenza delle future stazioni ferroviarie. Dalla consultazione del sistema territoriale "Ripensare alla città" il progetto in esame si inserisce come azione strategica "Aurelia bis - Variante dell'abitato di Imperia".

Piano della Costa. Approvato con DCR n.64 del 29/12/2000, costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati. In riferimento all'ambito di progetto di Imperia, il piano riafferma gli obiettivi di scala regionale per l'intero ambito: opere a mare e riempimenti ricondotti ad un armonico disegno complessivo per la valorizzazione delle potenzialità turistiche di Porto Maurizio e Oneglia. La realizzazione del porto turistico per differenziati livelli d'utenza; la progettazione di qualità della fascia costiera tra i due bacini per l'arricchimento di servizi e verde, come luogo di aggregazione; la riconsiderazione del ruolo commerciale del porto che non dovrà essere interessato da pesanti opere viarie e ferroviarie. Il progetto proposto, proponendosi di decongestionare l'asse storico dell'Aurelia di attraversamento dei centri urbani lungo la costa, si pone sicuramente in armonia con gli obiettivi di valorizzazione e fruibilità della costa proposti del piano

Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Imperia. (Approvato con deliberazione Consiglio Provinciale n°79 del 25/11/2009). In riferimento agli "*Obiettivi per il territorio urbano*", il progetto in esame

attraversa le fasce di "Zone di tutela idrica" riconducibili a una zona di rispetto di 200 mt dai punti di captazione dei prelievi idrici per le acque destinate al consumo umano. Ai sensi dell'art. 28 delle NTA si dispone che: *1. In sede di formazione degli strumenti urbanistici o di revisione degli stessi il Comune, al fine di coordinare le previsioni dei nuovi insediamenti sia residenziali che produttivi e particolarmente nelle zone ad alto carico turistico, dovrà quantificare il prevedibile fabbisogno idrico ed indicare le modalità per il soddisfacimento in relazione con le risorse a disposizione e verificandone la compatibilità con le previsioni dei Piani e Programmi di settore, anche considerando le carenze storicamente manifestate.*

In riferimento agli "*Obiettivi per la mobilità*", il progetto in esame è in linea con il sistema della mobilita previsto dal piano riconducibile al tracciato "B- Asse orizz. costiero di collegamento funzionale (progetto). Preserva i tracciati viari della mobilita dolce, quali piste ciclabili, ecc.

In relazione agli "*Obiettivi per lo sviluppo produttivo*", l'indagine conoscitiva dello stato di fatto ha evidenziato l'esigenza di una razionalizzazione delle scelte localizzative di insediamenti produttivi di maggior rilievo in scala provinciale, in relazione alla scarsità di risorse territoriali idonee e alle conflittualità in atto. Vi è inoltre l'indispensabilità della risposta di congruita delle scelte localizzative in particolare rispetto alla pluralità di indirizzi e prescrizioni normative di tutela ambientale, paesistica ed idraulica e alle previsioni del sistema infrastrutturale: per l'area in esame è individuato il Sistema Valle Impero, che sarà servito da uno degli svincoli previsti dal progetto.

Pianificazione di Bacino. L'area attraversata dal tracciato dell'infrastruttura in progetto ricade nell'ambito dei seguenti piani di bacino:

- Piano di Bacino dei torrenti Prino, Caramagna, Inferno e Baite, approvato con DGP n.244 del 21.04.2004 (ultima variante approvata: DGR n.1156 del 12/12/2016)
- Piano di bacino del Fiume Impero, approvato con DCP n. 88 del 15/10/2002 (ultima variante approvata: DSG n. 143 del 15/12/2022, entrata in vigore il 18/01/2023)

Variante Integrale al Piano Regolatore Generale (Versione con aggiornamenti di cui al voto n. 99 del 03.12.2002) – SUG del Comune di Imperia. (Norme Tecniche di Attuazione approvate il 27/10/1998).

L'infrastruttura entra nel territorio comunale attraversando una "Zona classificata **BS** residenziale satura" (Art.23, N.T.A.), procede su territorio classificato "Zona **TC** per aziende ricettive all'aria aperta e villaggi albergo" (Art.42, N.T.A.), tocca un'area classificata "Zona **IT2A** per attrezzature tecnologiche" (Art.67, N.T.A.) e, prima di attraversare il Torrente Prino, attraversa una area classificata "Zona **TN1A** per insediamenti ricettivi di nuovo impianto" (Art.41, N.T.A.).

Il tracciato procede superando il Torrente Prino, attraversando una fascia classificata "**FV5A** per verde attrezzato" (Art.60, N.T.A.) e un'area classificata "**TN2A** per insediamenti ricettivi di nuovo impianto" (Art.41, N.T.A.). Il percorso si snoda poi attraverso una "Zona **ES** per agricoltura tradizionale" (Art.47, N.T.A.) ed entra in galleria per superare lo svincolo autostradale dell'A10 dei Fiori presso Imperia Ovest.

Il tracciato tocca poi una "Zona **SUA** strumenti urbanistici attuativi" ed affianca da Sud l'autostrada A10, insistendo sulla "Fascia di rispetto autostradale" e attraversando la zona ZRL -di ristrutturazione edilizia su impianto lineare fino ad entrare parallelamente ad essa in galleria, attraversando in sotterranea un territorio classificato "**BC4B** residenziale di completamento" (Art.24, N.T.A.).

Il percorso procede in galleria e parallelamente all'autostrada A10 per tutto il territorio di Costa Murata classificato "Zona **S** agricola di salvaguardia" (Art.49, N.T.A.) fino a superare l'incrocio della viabilità esistente Via Acquarone/Via Verdi sempre in territorio classificato "Zona **S**".

Il tracciato procede piegando verso Sud e rientrando in galleria appena prima di intersecare la fascia di rispetto del cimitero, classificata "Zona **FCI** aree cimiteriali" (Art.69, N.T.A.).

In galleria percorre un territorio "**ES** per agricoltura tradizionale" (Art.47, N.T.A.) ed emerge sotto al viadotto dell'A10 per piegare verso Nord attraversando un territorio "**S** zona agricola di salvaguardia" (Art.49, N.T.A.) lasciando a destra il monte Bardellino.

L'infrastruttura procede nel suo percorso in sotterraneo attraverso un territorio classificato "**FVS2B** verde attrezzato per attività sportive" (Art. 61 N.T.A.); inoltre sempre in galleria attraversa aree classificate come

"**TN2B** insediamenti ricettivi di nuovo impianto" (Art. 41, N.T.A.)" e "Zone **S** aree agricole di salvaguardia" (Art.69, N.T.A.).

Sempre in galleria il tracciato procede il suo percorso attraverso un territorio classificato "**BC3D** residenziale di completamento" (Art. 24, N.T.A.), per tornare in superficie presso Barchetto ed attraversare il Torrente Impero per poi proseguire attraverso un'area classificata come "**DM2D** aree destinate ad attività miste produttive, terziarie e commerciali" (Art. 39, N.T.A.), e poi tornare subito in galleria.

Piano di zonizzazione acustica comunale. Per quanto riguarda il rumore di origine stradale, questo è regolamentato dal DPR 142/2004 in accordo a quanto previsto dalla Legge 447/95. Tale DPR stabilisce in funzione della tipologia e categoria di strada i relativi limiti acustici diurni e notturni e le fasce di pertinenza acustica. Nel caso in studio, l'opera in progetto e assimilabile ad una strada extraurbana secondaria di tipo "C1" lettera c). I limiti acustici e le relative ampiezze delle fasce di pertinenza per il caso in esame sono pertanto individuati dalla Tabella 1 dell'Allegato 1 di detto DPR; al di fuori di tali fasce di pertinenza, valgono i limiti acustici territoriali definiti dai Comuni interessati nell'ambito del proprio territorio.
All'interno dell'ambito di studio risulta presente un'infrastruttura di trasporto concorsuale, l'Autostrada A1 Genova-Ventimiglia: pertanto, è stato necessario provvedere all'individuazione delle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza acustica e all'individuazione di valori limite differenti secondo i criteri del DM 29/11/2000.

Sulla base delle planimetrie di progetto si evince l'intercettazione di zonizzazioni acustiche ricadenti nelle classi II, III, IV.

Vincolo Paesaggistico.

(art. 136 D.Lgs. 42/2004): il progetto ricade per buona parte in aree caratterizzate da bellezze d'insieme:

- lo Svincolo Caramagna, il Viadotto Caramagna e gli Imbocchi GN01-GN02, interferiscono col "*Complesso collinare a monte della città di Imperia*" (D.M. 11/06/1963 – 'Zona ricca di vegetazione da cui si gode la visione del promontorio di Porto Maurizio e Capo Berta')
- La Rotatoria SS1 interferisce con la "*Fascia Costiera*" (D.M. 16/11/1962 – 'Valore estetico e tradizionale con viste panoramiche da tutelare') e con "*Sede stradale della via Aurelia nella provincia di Imperia*" (D.M. 31/01/1953 – 'Zone di belvedere accessibili al pubblico dalle quali si godono visioni panoramiche').
- Lo Svincolo Prino, il Viadotto Prino, la Rotatoria Svincolo Imperia Ovest, l'Imbocco GN01, interferiscono con la "*Zona Porto Maurizio a ponente del Torrente Caramagna*'(D.M. 25/01/1963 – 'Comprende complessi caratteristici di bellezze naturali')
- Lo Svincolo Prino, il Viadotto Prino, la Rotatoria Svincolo Imperia Ovest, gli Imbocchi GN01-GN02, lo Svincolo Artallo, l'Imbocco GN03, lo Svincolo Baité, l'Imbocco GN04, interferiscono con "*Integrazione vincoli delle zone nei comuni di Riva L., S. Stefano al M., Costarainera, S. Lorenzo al M., Imperia, Diano Marina, S. Bartolomeo e Cerco (Complesso paesistico Parasio"'* (D.M. 24/04/1985 –'Eccezionale valore estetico e tradizionale con viste panoramiche da tutelare')
- le aree di cantiere:
  - AT01, DEP01, PO02, CO-GN01, DEO02, CB01, CO-GN01b, AT-PO03: 070338 - Zona Porto Maurizio a ponente del Torrente Caramagna;
  - CO-GN02, CO-GN02b, CO-GN03, DEP03, C0-GN03, CO-GN04b: 070311 - Complesso collinare a monte della città di Imperia;
  - AT01, DEP01, PO02, CO-GN01, DEO02, CB01, CO-GN01b, AT-PO03, CO-GN02, CO-GN02b, CO-GN03, DEP03, C0-GN03, CO-GN04b: con 070348- Integrazione vincoli delle zone nei comuni di Riva L., S. Stefano al M., Costarainera, S. Lorenzo al M., Imperia, Diano Marina, S. Bartolomeo e Cerco (Complesso paesistico Parasio)

(art. 142 D.Lgs. 42/2004):

lo Svincolo SS1 Aurelia ricade nell'ambito della "*Fascia Costiera"* - lett. a) Territori costieri – fascia 300 mt.

- La Rotatoria SS1 – Aurelia, il Viadotto VI01 – Prino, lo Svincolo Prino, lo Svincolo Imperia Ovest, ricadono nell'ambito del "*Torrente Prino"* - lett. c) corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna
- Il Viadotto VI02 -Caramagna, lo Svincolo Caramagna, l'Imbocco galleria GN02, ricadono nell'ambito del "*Torrente Caramagna*" - lett. c) corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna

- Il Viadotto VI03 – Impero, lo Svincolo Impero, lo Svincolo SS n.28, l'Imbocco galleria GN02b, lo Svincolo Artallo, ricadono nell'ambito del "*Torrente Impero"* - lett. c) corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna e lett.g) territori coperti da boschi e foreste;

le aree di cantiere:

- AT01, DEP01, PO02: lett. c) Corsi d'acqua – Torrente Prino
- CO-GN01b, AT-PO03, CO-GN02: lett. c) Corsi d'acqua - Torrente Caramagna
- CO-GN04, AT02, PO04, DEP04, DEP05: lett. c) Corsi d'acqua - Torrente Impero
- CO-GN02b: lett. g) – Foreste e boschi

Dall'analisi cartografica emerge che per le opere in progetto non sussiste interferenza diretta con manufatti storici; tuttavia, in prossimità delle aree di intervento, per una fascia di circa 150 mt, si rilevano i seguenti beni architettonici:

Svincolo Aurelia:

- Sito archeologico di età romana (Dist. 124 mt - Art.13 D.lsg42/04;
- Torre Bonazza o dei Roncalli (Dist. 135 mt - Art.10 D.lsg42/04)
- Ex Fabbricato viaggiatori (linea ferroviaria storica) (Dist. 120 mt Art.10 D.lsg 42/04)

Svincolo Artallo:

- Cimitero di Porto Maurizio (Dist. 156 mt - Art.10 D.lsg42/04)

Svincolo SS n.28 – Ponte Torrente Impero:

- Ponte Medioevale (Dist. 120 mt - Art.12 D.lsg42/04)
- Castello di Castelvecchio (Dist. 122 mt - Art.10 D.lsg42/04)
- Complesso del Santuario Santa Maria Maggiore (Dist. 186 mt - Art.10 D.lsg42/04).

Vincolo Idrogeologico. Non si rilevano interferenze con il vincolo idrogeologico.

Vincolo sismico. Secondo la classificazione sismica aggiornata al 31/03/2023, i territori interessati dal progetto ricadono in classe 2 del Comune di Imperia.

Aree soggette a regimi di tutela di tipo naturalistico

Rete Natura 2000: il tracciato in progetto non interferisce con aree protette; sono tuttavia presenti, nel buffer di circa 5 Km i seguenti Siti Natura 2000: IT1315971 ZSC Fondali Porto Maurizio – San Lorenzo al Mare - Torre dei Marmi (distanza del Sito dal tracciato: circa 125 mt); IT1315670 ZSC Fondali Capo Berta – Diano Marina - Capo Mimosa (distanza del Sito dal tracciato: circa 2,30 Km); IT1316001 ZSC Capo Berta (distanza del Sito dal tracciato: circa 3,00 km); IT1315602 ZSC Pizzo d'Evigno (distanza del Sito dal tracciato: poco inferiore ai 5,00 Km); area protetta marina SIC IT1312392 - Tutela del Tursiope Mar Ligure (distanza di circa 1140 mt dal tracciato in progetto).

QUADRO PROGETTUALE

L'opera definita 'Aurelia bis' si inquadra nella serie di interventi volti a modernizzare la viabilità costiera ligure lungo la direttrice est-ovest, decongestionando gli assi viari urbani con lo spostamento del flusso veicolare di transito alle spalle dei centri abitati. La conformazione del territorio implica lo sviluppo di lunghi tratti in galleria.

Il progetto in esame è il progetto definitivo, redatto con l'introduzione di modifiche sostanziali a quello preliminare, sia per ottemperare a precise prescrizioni tecniche e ambientali previste dalla Del. CIPE 93/2004 (che aveva recepito le prescrizioni ambientali del parere di VIA di cui alla DDG 392/2003), sia per adeguare la struttura in progetto alle normative tecniche vigenti.

Rispetto al progetto preliminare del 2004 il presente progetto definitivo rappresenta il Primo Lotto funzionale, compreso fra il T. Prino e il T. Impero, risultando stralciato, rispetto al P.P., il tratto tra il T. impero e Diano Marina. Il tracciato della *variante all'abitato di Imperia* (*S.S. 1 bis* o *Aurelia Bis*) presenta giacitura prevalente ovest-est e si sviluppa complessivamente per circa 5 km. Esso si propone di realizzare un

itinerario in variante classificato come strada extraurbana secondaria di tipo C1 secondo il D.M. 5/11/2001 (Vp=60÷100 km/h) ad una corsia per senso di marcia.

L'intero tracciato parte da Ovest collegandosi, in Comune di Imperia, all'esistente S.S. n. 1 'Aurelia' in prossimità della foce del Torrente Prino e, aggirando a nord l'abitato imperiese, termina in corrispondenza del Torrente Impero, collegandosi alla S.S. n. 28 'Col di Nava' in prossimità del KM 138.

Il Progetto stradale è stato suddiviso nei seguenti tratti planimetrici a ciascuno dei quali e stata assegnata un proprio sistema di progressive che partono e terminano in corrispondenza del centro delle rotatorie di inizio e fine tratto:
• Tratto 1 (L=690 m circa): tratto che si estende dalla foce del Torrente Prino fino alla connessione con il casello "Imperia Ovest" dell'Autostrada A10 "dei Fiori";
• Tratto 2 (L=690 m circa): si estende a partire dal tratto precedente fino al Torrente Caramagna;
• Tratto 3 (L=1120 m circa): ha origine dal Torrente Caramagna fino alla località Artallo;
• Tratto 4 (L=800 m circa): si estende dal tratto precedente e termina in prossimità della località Baite;
• Tratto 5 (L=2280 m circa): ha origine dalla località Baité e termina in corrispondenza della viabilità esistente S.S. 28 *"del Colle di Nava"* in sinistra orografica del Torrente Impero a tergo del concentrico cittadino;

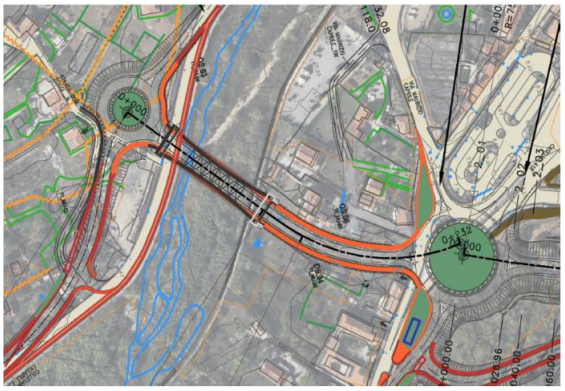
Lo sviluppo complessivo dell'asse principale del 1°Lotto funzionale risulta pari a 5082.06 m e comprende principalmente quattro gallerie naturali (GN Monte Calvario, Costa Murata, Meriello e Bardellini), per uno sviluppo complessivo di circa 3,62 km. e tre ponti/viadotti principali (Prino, Caramagna e Impero), per una lunghezza complessiva di circa 460 metri.

È prevista la realizzazione di otto nuove rotatorie per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente:
1. Rotatoria Aurelia;
2. Rotatoria Prino;
3. Rotatoria Imperia Ovest;
4. Rotatoria Caramagna;
5. Rotatoria Artallo;
6. Rotatoria Baité;
7. Rotatoria Impero;
8. Rotatoria Col di Nava.

L'opera in progetto si inserisce in un territorio con peculiari caratteristiche insediative, infrastrutturali, ambientali e paesaggistiche, nel cui contesto l'elemento fluviale e l'elemento marino rappresentano delle vere e proprie infrastrutture naturali lungo le quali si svolgono, tutt'oggi le principali dinamiche ambientali e territoriali.

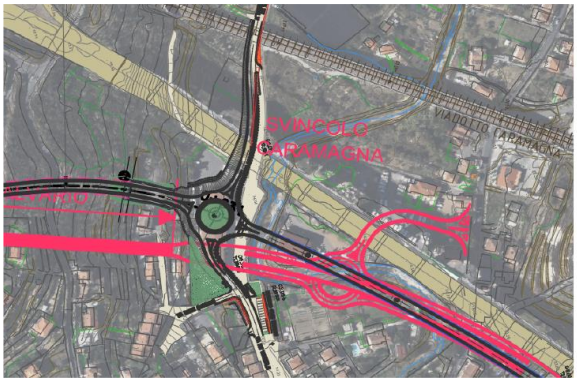
La progettazione ex-novo delle intersezioni è stata condotta nel pieno rispetto del Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 'Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali', il quale ha introdotto i criteri di dimensionamento degli svincoli in funzione della tipologia di intersezione, della categoria stradale degli assi intersecanti e di altri parametri geometrici tipici della geometria stradale (raggi di curvatura, velocità di progetto, ecc.). Lungo tutto lo sviluppo dell'asse principale sono state riviste e riqualificate sia le eventuali intersezioni con le viabilità esistenti interferite, sia gli eventuali accessi privati alle civili abitazioni che via via si incontrano lungo il tracciato stesso.

Tratto 1: questa tratta dell'asse principale collega, in prossimità della foce del Torrente Prino, l'esistente S.S. n. 1 Aurelia con il casello "Imperia Ovest" dell'Autostrada A10 *"dei Fiori"*: lo sviluppo di questo tratto è la somma di due rami distinti inframezzati dalla rotatoria "Prino" per complessivi 698.89 m.



Planimetria tratto di attraversamento al torrente prino

Tratto 2: La tratta, di lunghezza L=690 m circa, collega lo svincolo "Imperia Ovest" dell'Autostrada A10 "*dei Fiori"*, con la località Caramagna (località che prende il nome dal torrente omonimo) posta nell'entroterra dell'abitato imperiese (Borgo San Maurizio).

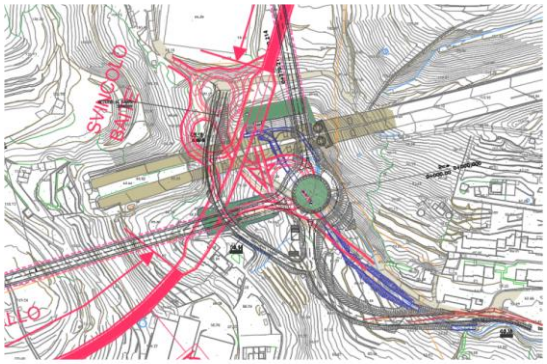


Planimetria di confronto svincolo Caramagna PP2004 e PD 2024

Tratto 3: in questa porzione del tracciato principale si collega la localita Artallo, posta a tergo dell'abitato imperiese (a nord del B.go San Maurizio), con il tratto precedente (loc. Caramagna) e con lo svincolo "Imperia Ovest" dell'Autostrada A10 "*dei Fiori*". Esso è ubicato in posizione parallela al tracciato esistente dell'A.d.F. ed ha uno sviluppo complessivo di 1170.63 m. Il tracciato riparte dalla rotatoria "Caramagna" ubicata in destra idrografica del Torrente omonimo, con una curva di grande raggio (1590 m) direttamente in soluzione di viadotto (L=290.00 m), quindi dopo una breve trincea prosegue dapprima con un lungo tratto (265 m) in galleria artificiale (onde minimizzare gli impatti visivi a mezza costa) prima del tratto di galleria naturale (360 m), per complessivi 625 m della galleria Costa Murata) che si sviluppa in rettifilo e fuoriesce all'aperto in prossimità del tratto terminale, ovvero in prossimità dell'intersezione in rotatoria "Artallo".

Il Tratto 4*: q*uesta sezione del tracciato rappresenta il collegamento est-ovest tra la località Baité e la località Artallo; permette altresì di collegare in modo veloce e diretto gran parte dell'entroterra imperiese di ponente con lo svincolo dell'Autostrada A10 "Imperia Ovest". È ubicato, come il tratto precedente, in posizione parallela al tracciato esistente dell'A.d.F. ed ha uno sviluppo complessivo di 798.91 m; percorrendo il tracciato secondo l'ordine crescente delle progressive, questi presenta una successione di due rettifili con interposta una curva sinistrorsa di grande raggio (R=800 m) e i relativi raccordi a raggio variabile (clotoidi). Esso attraversa per quasi tutto il suo sviluppo longitudinale l'ammasso roccioso esistente mediante la realizzazione di una galleria di lunghezza pari a 627.50 m (Galleria Meriello).

La zona della rotatoria 'Baité' è stata oggetto di una consistente revisione a seguito dei commenti e prescrizioni. L'adozione, come spiegato in premessa, di soluzioni di intersezione a raso ha consentito una notevole semplificazione del tracciato e della intersezione;



Planimetria di confronto svincolo baitè pp2004 e pd 2024

Il Tratto 5: l'ultima parte dell'intervento consente di collegare in direzione sud/nord/nord-est la località Artallo con la viabilità esistente S.S. 28 *"del Colle di Nava"* ubicata in sinistra orografica del Torrente Impero a tergo del concentrico cittadino; va altresì ad implementare il futuro collegamento diretto tra l'entroterra imperiese e lo svincolo autostradale di "Imperia Ovest", dirottando così, al di fuori del concentrico cittadino in direzione di ponente, il traffico proveniente dall'entroterra imperiese e dalla Valle Tanaro (nel caso specifico il traffico e legato agli spostamenti turistici tra il Piemonte e la Liguria che si intensificano soprattutto nei periodi estivi).

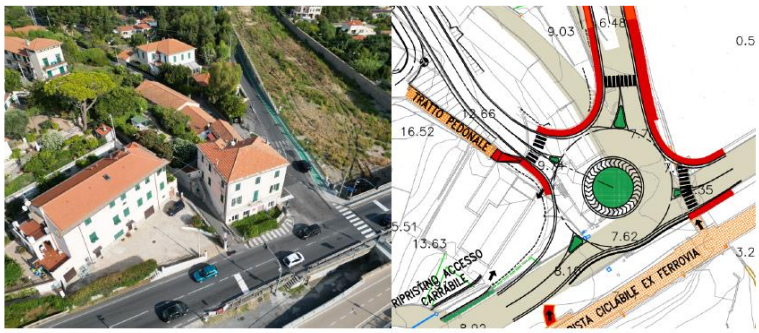
L'asse principale in progetto attraversa in sotterraneo per quasi tutto il suo sviluppo longitudinale l'ammasso roccioso del Monte Bardellini mediante una galleria di lunghezza pari a 1934.00 m (Galleria Monte Bardellini). Nel tratto finale in rettilineo esso scavalca il Torrente Impero mediante un ponte ad arco di luce pari a circa 100 m.

Per quanto riguarda lo svincolo sul Torrente Impero, in perfetta osservanza alla prescrizione Cipe, il tracciato è stato spostato più a nord di circa 250 m e la connessione con le strade lungo argine del T. Impero (prima del tutto assente) è stata resa completa per tutte le direzioni. Un sistema di due rotatorie (rotatoria Impero e rotatoria Col di Nava) consente le connessioni tra la SS.28, la nuova variante, via Pontevecchio verso il centro cittadino, e il casello autostradale "Imperia est". La configurazione permette inoltre il proseguimento dell'itinerario di variante verso la riviera di Levante.

Gli svincoli

ROTATORIA AURELIA

La rotatoria Aurelia consente la riconnessione della variante con la S.S.1 Aurelia ed è collocata in corrispondenza dell'attuale intersezione tra Via Poggi, Via Giovanni Ballestra e la S.S.1 Aurelia, dove il torrente Prino sfocia nel mare. Il valore del diametro della rotatoria e la sua configurazione plano-altimetrica sono fortemente legati ai vincoli territoriali esistenti. Piu precisamente l'area e limitata a sud dalla pista ciclabile dei Fiori (ex ferrovia); ad est dal muro arginale del Prino e dal fiume stesso, il quale non consente la realizzazione di opere ricadenti nell'alveo; a nord-ovest dalla presenza di edifici, accessi esistenti ed una struttura ricettiva (Camping De Wijnstok). Inoltre, sono presenti una serie di attraversamenti pedonali e una fermata bus. Il progetto prevede la riconnessione dei percorsi e degli accessi pedonali presenti nella zona.
Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: Via Giovanni Ballestra Sud, Via Poggi e la S.S.1 Aurelia.



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

ROTATORIA PRINO

La rotatoria Prino e collocata all'inizio della variante di tracciato sulla sponda destra idraulica del torrente Prino. In essa convergono Via Ballestra Sud, Via Ballestra Nord e l'AP01. La rotatoria, che è sopraelevata in quanto la sua elevazione è vincolata dalla quota di scavalco del torrente Prino, e stata posta in una posizione tale da consentire un eventuale prolungamento della Variante alla SS1 Aurelia verso la riviera di Ponente. Per tale motivo si è individuata una zona libera da caseggiati in direzione Ovest rispetto alla rotatoria.



Rotatoria Prino.

ROTATORIA IMPERIA OVEST

La rotatoria Imperia Ovest e situata sulla sponda sinistra idraulica del torrente Prino, in corrispondenza dell'attuale rotatoria tra Via Maurizio Caprile e Via Tommaso Littardi, e consente il collegamento con l'Autostrada A10 tramite il casello di Imperia Ovest. Gli accessi esistenti, gli edifici nella zona sud-ovest e l'area di parcheggio in uscita dal casello, costituiscono dei vincoli all'inserimento della rotatoria che dovrà quindi svilupparsi verso il quadrante est.

Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: AP01, AP02, casello A10, Via Littardi, Via Caprile.



Rotatoria Imperia Ovest: vista della zona di svincolo e planimetria di progetto

ROTATORIA CARAMAGNA

La rotatoria Caramagna si colloca sulla Strada dei Terzieri e permette la connessione tra la variante di progetto e l'abitato di Imperia, nella zona in cui l'Autostrada A10 interseca l'omonimo corso d'acqua. La presenza del fiume, di edifici e di diversi accessi limita fortemente la posizione e la geometria dell'intersezione.

Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: Via Marte, Via Terzieri, AP02 ed AP03.

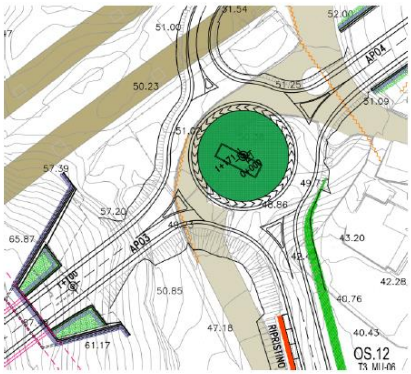


Rotatoria Caramagna.

ROTATORIA ARTALLO

La rotatoria Artallo e situata in corrispondenza dell'attuale rotatoria tra Via Artallo e Via Lorenzo Acquarone. Essa consente di collegare la variante di progetto con la zona del porto di Imperia.

Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: Via Artallo Ovest, Via Lorenzo Acquarone, AP03 ed AP04.

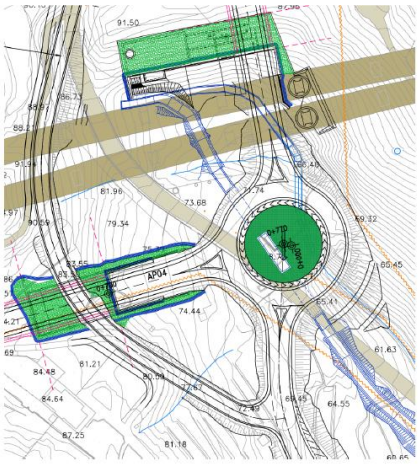


Rotatoria Artallo.

ROTATORIA BAITÉ

La rotatoria Baité e posta su Via Giovanni Strato, poco prima del campo da rugby comunale "Pino Valle". Come per la rotatoria di Artallo, anche essa consente di collegare la variante di progetto con la zona del porto di Imperia.

Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: Via Giovanni Strato, AP04 ed AP05.

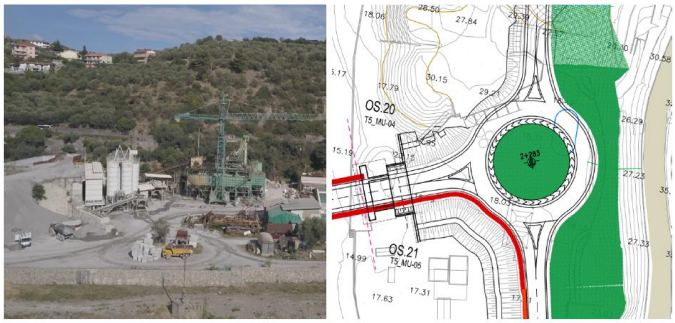


Rotatoria Baitè.

ROTATORIE IMPERO e COL DI NAVA

Le due rotatorie costituiscono, operando sinergicamente, un unico sistema di svincolo che consente le connessioni tra la SS.28, la nuova variante, via Pontevecchio verso il centro cittadino, e il casello autostradale "Imperia est". La configurazione permette inoltre il proseguimento dell'itinerario di variante verso la riviera di Levante. La rotatoria Impero e situata al termine della variante di progetto, nella zona della cementeria ICEMS s.r.l., sulla sponda sinistra idraulica del fiume Impero.

Le viabilità che confluiscono nella rotatoria sono: Via Ponte Vecchio Sud, Via Ponte Vecchio Nord ed AP05.



Rotatoria Impero: vista della zona di svincolo e planimetria di progetto

QUADRO AMBIENTALE

Infrastrutture (Prot-2025-0226213 del 30/04/25)

La Variante all'abitato di Imperia fa parte dell'insieme degli interventi che costituiscono lo scenario di assetto del sistema della mobilità regionale prefigurato all'interno del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti (PRIIMT), la cui disciplina è definita dagli articoli 29 bis, 29 ter e 29 quater della L.R. n 33/2013 Il Piano, approvato con DCR n. 10 del 1° agosto 2023, costituisce lo strumento strategico di indirizzo e coordinamento per la politica regionale, avente ad oggetto l'assetto delle infrastrutture, lo sviluppo sostenibile della mobilità e l'efficientamento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale. All'interno del PRIIMT, l'infrastruttura in questione è inserita nell'elenco delle opere "Invarianti di Piano", ossia interventi in possesso delle seguenti caratteristiche:

- opere già oggetto di finanziamento;
- opere previste nel PNRR;
- opere commissariate per le quali sono stati nominati i Commissari straordinari, ai sensi del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici) convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

Le previsioni del Piano relative agli interventi in possesso di almeno una delle caratteristiche sopraelencate, prevalgono sulle previsioni contenute negli strumenti urbanistici comunali e vincolano la pianificazione territoriale di livello comunale con effetto di integrazione della stessa e, in caso di contrasto, di prevalenza su di essa. Inoltre, tali opere sono dichiarate urgenti, indifferibili e di pubblica utilità e, ove occorra, costituiscono variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti.

L'intervento in oggetto, dal punto di vista infrastrutturale assolve al compito di variante alla città di Imperia e di bypass dell'Aurelia storica, decongestionando tutta la percorrenza litoranea fortemente compromessa da un'urbanizzazione intensa e non più in grado di assolvere lo spostamento di mezzi e persone nella media/lunga distanza in condizioni di fluidità. Lo sviluppo ad arco della Variante intercetta inoltre, a monte dell'abitato, tutte le viabilità delle vallate convergenti verso la costa - la valle dell'Impero, dove inizia la statale S.S 28 "del Colle di Nava", la valle del Baité, la valle dell'Artallo, la valle del Caramagna e la Valle del Prino - e assolve inoltre al compito di collegamento della mobilità confluenti verso gli svincoli dell'Autostrada Imperia Ovest e Imperia Est senza interferire con la viabilità locale.

Tutte le intersezioni con le viabilità di rango inferiore sono regolamentate da rotatorie che distribuiscono uniformemente i flussi di traffico su strade comunali e provinciali permettendo un rapido deflusso degli accodamenti,

I capisaldi della Variante si ricollegano ad est con la statale S.S. 28 del Colle di Nava, importante asse vallivo che unisce il capoluogo con l'entroterra produttivo e turistico, e a ovest con la S.S. 1 Aurelia storica alleggerita nella parte ovest della viabilità urbana della città.

La parte conclusiva di ponente della Variante è stata progettata per un futuro e successivo prolungamento verso S. Lorenzo al Mare e oltre, collegandosi all'Aurelia attraverso la sistemazione della viabilità comunale perpendicolare alla costa e fiancheggiante l'asta terminale lungo la sponda dx del Torrente Prino.

L’intervento, dal punto di vista trasportistico, sviluppandosi a monte dell’abitato, intercetta flussi di traffico provenienti radialmente da tutte le vallate e dagli svincoli autostradali e li distribuisce attraverso le rotatorie in modo uniforme su tutta la città, alleggerendo tutti gli assi di penetrazione al centro città e al litorale, ad oggi sovraccarichi di percorrenze sulla breve e media distanza.

Al fine della Valutazione di Impatto Ambientale, l’intero impianto dell’infrastruttura risponde alle esigenze di fluidità della circolazione, consente un flusso di traffico per le medie/lunghe percorrenze in condizioni di mobilità ordinaria non congestionata, lasciando alle strade comunali la breve percorrenza urbana, distribuisce i movimenti dei veicoli in maniera radiale sul territorio senza interferire pesantemente sulla viabilità comunale, e infine facilita gli ingressi/uscite in autostrada e la loro mobilità sull’intero comprensorio imperiese.

Nulla osta, pertanto, dal punto di vista infrastrutturale, alla sua approvazione.

MATRICE PAESAGGIO

Settore Tutela del Paesaggio Settore Tutela del Paesaggio e Demanio costiero (Prot-2025-0256640 del 20/05/25)

Le attuali valutazioni sotto il profilo ambientale riguardano le ulteriori modifiche progettuali introdotte a seguito dell’esigenza di ottemperare alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento CIPE n. 93/2004 in particolare riguardanti le modifiche tra lo svincolo di Artallo e lo svincolo con la SS 28 “Colle di Nava”.

La soluzione progettuale in oggi proposta consegue a complessi ed articolati procedimenti tecnico-amministrativi, già valutati favorevolmente a scala territoriale relativamente alla componente paesaggistica e di cui le presenti varianti costituiscono ulteriore affinamento e dettaglio. […]

Pertanto, per quanto di competenza del Settore Tutele del Paesaggio e Urbanistica, non sono state rilevati per il comparto paesaggio ulteriori elementi da evidenziare rispetto a quanto già favorevolmente valutato.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (Prot-2025-0040024 del 27/01/25)

Il tracciato si sviluppa per lunghi tratti in galleria (n.4 manufatti), per evitare interferenze con aree edificate, ne consegue che nei tratti a cielo aperto sono stati inseriti gli svincoli, a raso secondo schema a rotatoria anziché a livelli sfalsati come previsto nel progetto preliminare, prevalentemente in corrispondenza di viadotti autostradali. Tali scelte progettuali, di fatto, consentono una notevole attenuazione dell'incidenza paesaggistica degli interventi.

Nella delibera CIPE n. 93/2004, erano state ricomprese le valutazioni sostanzialmente positive relativamente al progetto preliminare dell'opera in oggetto, espresse dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio che aveva inoltre indicato una serie di approfondimenti necessari riguardanti la tutela del patrimonio culturale e dei valori paesaggistici.

I profili di tutela di cui al punto precedente, in linea generale, sono stati presi in considerazione ai fini dell’elaborazione, in ottemperanza alle condizioni ambientali esplicitate nella delibera, del progetto definitivo che risulta quindi, in linea di massima, compatibile con lo stato attuale dei luoghi e le esigenze di tutela paesaggistica delle aree oggetto di intervento.

In particolare, risultano di fatto recepite le considerazioni di cui al punto relativo allo svincolo Caramagna, per cui si richiedeva di abbassare la quota del percorso in attraversamento per attenuare l’altezza del rilevato. Nella soluzione elaborata lo schema di svincolo è stato rivisto prevedendo una rotatoria a raso, di minor ingombro sul territorio e di contenuto impatto paesaggistico.

Per quanto riguarda l’attraversamento del Torrente Impero, previsto nel progetto preliminare del 2004 con un viadotto collocato in prossimità del Ponte medioevale esistente, così come per la galleria attraverso la collina di Castelvecchio su cui sorgono i ruderi dell’antico Castello medioevale, il Cimitero antico, l’Oratorio dell’Immacolata e il Santuario di Santa Maria Maggiore, si ritengono recepite le indicazioni fornite ai fini della salvaguardia dei manufatti storici, con il previsto spostamento, sia dello svincolo sul Torrente che del tracciato

stradale, più a Nord di circa 250 m onde garantire una congrua fascia di rispetto al ponte medioevale mentre, conseguentemente, la galleria naturale non interesserà più la collina di Castelvecchio annullando così le interferenze con i complessi monumentali storici sopra citati.

In merito alle prescrizioni impartite per lo svincolo Imperia Est e per il tratto della variante corrispondente all'abitato di Diano Marina si evidenzia che tali indicazioni sono di fatto superate dallo stralcio, in fase di progettazione definitiva del 1° Lotto Funzionale di intervento, di tali porzioni di tracciato.

Si ribadisce comunque, che nella futura progettazione dello svincolo Imperia Est dovranno essere presi tutti gli accorgimenti necessari al fine di tutelare la zona di cornice del Cimitero Monumentale di Oneglia.

Per quanto riguarda l'attraversamento del Torrente Prino, nel tratto compreso tra lo svincolo Aurelia e lo svincolo Prino percorrendo via Ballestra sull'argine destro, nel 2004 la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio richiedeva la possibilità di evitare il viadotto diagonale sul torrente, realizzando quindi la viabilità sull'argine sinistro. In sede di stesura della delibera CIPE, di fatto, si è valutato che la soluzione preliminare proposta e oggetto di approvazione era finalizzata alla salvaguardia dell'area in sponda sinistra del torrente, con prescrizione di adottare, in fase di progettazione definitiva, soluzioni finalizzate ad ottimizzare, pertanto, l'impatto del ponte di attraversamento sul Torrente Prino con il paesaggio della valle. La prima progettazione definitiva, il cui iter non si è concluso, è stata intrapresa nel 2012 e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ha ribadito l'istanza espressa nel 2004 e qualora non fosse stato possibile ottemperare richiedeva, vista l'alta valenza paesaggistica dell'area (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 avesse elevata qualità architettonica, in analogia a quello previsto sul Torrente Impero. La proposta progettuale oggetto dell'attuale valutazione prevede, in analogia al progetto del 2012, lo sviluppo del tracciato in argine destro, con l'inserimento però di un'ulteriore rotatoria prima dell'attraversamento del torrente con un ponte di luce pari a 70 m, ad andamento sub ortogonale e non più diagonale, dalle caratteristiche architettoniche analoghe a quelle del manufatto previsto per l'attraversamento del torrente Impero, come effettivamente già richiesto nel 2012 e in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera CIPE del 2004. Si ribadisce, pertanto, che se, dagli approfondimenti progettuali svolti, non risulta effettivamente possibile creare ex novo o utilizzare un'altra viabilità esistente in sponda orografica sinistra del torrente, che consenta pertanto di evitarne l'attraversamento con un manufatto, si ribadisce quindi che dovranno essere attuate le seguenti prescrizioni:

1. la qualità architettonica della nuova opera di attraversamento del Torrente Prino dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.
2. Relativamente alla rotatoria denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotatoria, 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 richiesti. Pertanto, dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l'impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.

Per quanto riguarda la rotatoria denominata Aurelia, già prevista anche nel progetto definitivo del 2012, la nuova soluzione proposta consente di ottemperare parzialmente alla prescrizione contenuta nella delibera CIPE del 2004 volta ad evitare trasformazioni della strada per Poggi, in quanto si prevede la riorganizzazione della suddetta strada limitatamente al tratto iniziale di circa 75 m per l'innesto della stessa sull'Aurelia.

Sotto il profilo archeologico, si segnala che la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, con nota prot. n. 12029 del 27/11/2024, ha richiesto l'attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'Allegato I.8, art. 1, c. 7 del D. Lgs. 36/2023 per alcune aree oggetto di intervento caratterizzate a rischio medio e alto ed è in attesa di ricevere il progetto delle indagini archeologiche per la

relativa approvazione ai sensi del punto 6 del D.P.C.M. 14 febbraio 2022 e del decreto ministeriale n. 154 del 2017.

Esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale e la Relazione paesaggistica, che risulta conforme al D.P.C.M. 12/12/2005 concernente le finalità, i criteri di redazione e i contenuti della "relazione paesaggistica", verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali e aggiornamento della valutazione di impatto ambientale in oggetto, si ritiene che, in linea generale, le opere siano compatibili con le aree oggetto di intervento.

Si precisa che si rimanda l'esame degli aspetti progettuali di dettaglio alle valutazioni in sede di istruttoria, in ambito di Conferenza dei Servizi o mediante procedura ordinaria ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004, per il rilascio del parere paesaggistico di competenza in cui potranno essere richieste modifiche ai fini paesaggistici e/o impartite specifiche prescrizioni relative a materiali e finiture di ponti e viadotti, paramenti murari, opere di ingegneria naturalistica e sistemazioni a verde.

MATRICE BIODIVERISTA'

Settore Politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità (Prot-2024-1962481 del13/12/24)

L'intervento in oggetto ricade all'esterno dei siti Rete natura 2000 terrestri ma interessa una tappa di attraversamento per specie di ambienti acquatici per le specie *Alcedo atthis* e *Austropotamobius pallipes* e un corridoio ecologico per specie di ambienti acquatici *Barbus plebajus, Leuciscus souffia e Speleomantes strinatii*.

Tenuto conto del grado di protezione dell'area interessata dall'intervento, considerato che il proponente ha comunicato che integrerà il Piano di Monitoraggio Ambientale relativo alla componente faunistica con particolare riferimento all'ittiofauna e al monitoraggio delle specie alloctone, atteso che saranno evitate le lavorazioni più critiche in corrispondenza dei periodi sensibili delle specie presenti, non si rilevano particolari problematiche che esigano attenzione, fatte salve le seguenti raccomandazioni:

3. al fine di salvaguardare la fauna acquatica e i relativi *habitat* presenti, dovranno essere messe in atto le opportune soluzioni per garantire, in caso di sversamenti accidentali o fatti inattesi durante le lavorazioni, il perdurare della qualità dei corsi d'acqua interessati;
4. dovrà essere prevista la rimozione delle specie vegetali aliene invasive (con particolare riferimento ad *Ailanthus altissima*) eventualmente rilevate con il monitoraggio delle specie alloctone.

MATRICE ACQUE

Settore Ecosistema Costiero e Acque (Prot-2025-0008818 del 09/01/25)

Acque sotterranee

Dal punto di vista del Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA) di cui alla DCR n. 11/2016, i corpi idrici sotterranei interessati sono il corpo idrico "Impero" e il corpo idrico "Prino" i cui relativi acquiferi sotterranei sono individuati e caratterizzati ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e in particolare il corpo idrico Impero – IT07GWAVIM05 rientra nel Registro delle Aree Protette del Piano fra le "Aree designate per l'estrazione di acqua destinata al consumo umano".

Entrambi i corpi idrici sono classificati (classificazione relativa al sessennio di monitoraggi 2013-2019) in stato chimico buono ed in stato quantitativo buono.

In queste due aree sono previsti scavi, consolidamenti e opere fondazionali che, sebbene siano localizzate al di fuori dei 10 m di raggio previsti per la designazione della zona di tutela assoluta, tuttavia saranno da effettuarsi entro le aree di rispetto ex art. 94 del d.lgs 152/2006 e art. 21 delle Norme di Attuazione del PTA sopra citato. Non si tratta di attività espressamente vietate dalla norma, purtuttavia sono facilmente prevedibili interferenze e rischi per la risorsa idrica, non soltanto in fase di cantiere.

Già nel corso del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del 2012 era stato chiesto di approfondire meglio l'impatto delle opere sulle acque sotterranee, evidenziando la necessità di alcune integrazioni che sono

state richieste nuovamente con lettera prot. 2024-1568278 del 18.10.2024 in cui venivano richiesti i seguenti approfondimenti:

- vengano meglio indicate le conseguenze sui corsi d'acqua e sui pozzi per effetto di un'eventuale modifica della piezometrica nell'acquifero fratturato;
- risultino caratterizzate da monografie idrogeologiche di dettaglio le opere di presa che potranno essere affette dagli scavi all'interno dell'acquifero fratturato e nella piana del T Impero;
- si indichino le compensazioni che verrebbero proposte nel momento in cui fossero effettivamente impattate le opere di presa o i corsi d'acqua

La risposta del proponente, riportata qui di seguito, evidenzia la carenza di informazioni sulle derivazioni in atto e pertanto rimanda alla fase di realizzazione la gestione di eventuali interferenze, in accordo con l'Ente gestore:

"Punto a) Sono presenti 2 pozzi in asse alla Galleria Monte Bardellini intestati alla "Tenuta Agricola Colle dei Bardellini S.rl. I pozzi sono ad uso irriguo, risultano in esercizio e hanno una portata media piuttosto ridotta, pari a rispettivamente 0.02 e 0.03 l/s. Non sono risultate disponibili informazioni relative alle loro stratigrafie o alla profondità del livello piezometrico. Tali informazioni sono state richieste alla proprietà e attualmente si è in attesa di una loro risposta. In ogni caso, dalla stratigrafia del sondaggio SN06 recentemente realizzato a fini geognostici (settembre 2023), è possibile ipotizzare una loro profondità pari a circa 8-10 m (somma dello spessore dei terreni di copertura e della porzione alterata delle arenarie del substrato litoide) e un contesto idrogeologico caratterizzato da una piccola falda sospesa al contatto tra i terreni superficiali, più permeabili, e il substrato impermeabile. Pertanto, si escludono effetti sugli stessi pozzi a seguito di eventuali modifiche della piezometrica dell'acquifero fratturato.

Punto b) A seguito di richiesta agli Enti Gestori, è stata recuperata la documentazione disponibile nella quale, tuttavia, non sono contenute le informazioni utili per la caratterizzazione idrogeologica dei pozzi

Punto c) Come da punto precedente, le informazioni ricevute dagli Enti Gestori non permettono una caratterizzazione più specifica dei pozzi potenzialmente interferiti. Eventuali compensazioni saranno valutate in corso lavori al verificarsi di malfunzionamenti degli stessi."

Preso atto di quanto sopra rappresentato dal Proponente, si richiede che il Piano di Monitoraggio Ambientale contenga specifiche tecniche che consentano al Gestore di valutare eventuali impatti e conseguenti compensazioni.

Ambiente marino e costiero

In merito alla **VINCA** relativa all'ambiente marino e costiero, nel format Proponente per Screening di Incidenza, i proponenti ritengono che non vi siano interferenze dirette con i siti Natura 2000 marini presenti nell'intorno dell'area di intervento e riportano, tra l'altro, le distanze di detti siti dall'area oggetto dei lavori più prossimi a costa:

- distanza minima di circa 125 m dalla ZSC Fondali Porto Maurizio – San Lorenzo al Mare – Torre dei Marmi;
- distanza minima di circa 2.300 m dalla ZSC con codice IT1315670 "Fondali Capo Berta - Diano Marina- Capo Mimosa";
- distanza minima di circa 1.140 m dal pSIC con codice IT1312392 – "Tutela del Tursiope Mar Ligure".

In considerazione del fatto che i lavori saranno svolti a terra, senza interessare l'ambiente marino e delle distanze sopra menzionate, le ZSC e il pSIC in questione sono localizzati al di fuori dell'area di influenza dell'intervento; pertanto, si esprime parere favorevole in merito alla Valutazione di Incidenza –fase di Screening per le Zone Speciali di Conservazione con codice IT1315971 "Fondali Porto Maurizio –San Lorenzo al Mare – Torre dei Marmi", con codice IT1315670 "Fondali Capo Berta - Diano Marina - CapoMimosa" e per il pSIC con codice IT1312392 – "Tutela del Tursiope Mar Ligure".

Settore Difesa suolo di Imperia (Prot-2025-0160298 del 21/03/25)
Profili idraulici

Dall'esame della documentazione integrativa prodotta, per gli aspetti di compatibilità ambientale, si rileva quanto segue:

A. interventi sul T. Caramagna: la realizzazione del viadotto è stata idoneamente giustificata e risulta nel complesso compatibile dal punto di vista ambientale.

B. interventi sul Rio Artallo:

È stato previsto l'adeguamento del Rio Artallo nel tratto interessato dallo svincolo in progetto mediante la realizzazione di uno stralcio del lotto 3 del progetto relativo all'adeguamento della tombinatura del Rio Artallo redatto a cura del Comune di Imperia. Le modalità di attuazione saranno definite nella procedura autorizzativa in accordo con il Comune di Imperia. Tale soluzione consente il superamento di quanto rilevato nel precedente contributo istruttorio Prot-2024-2065520 del 30/12/2024.

Alla luce di quanto sopra la progettazione relativa alla Variante al Progetto S.S. 1 "Aurelia" – Variante all'abitato di Imperia risulta nel complesso compatibile dal punto di vista ambientale per i profili idraulici e geomorfologici secondo la normativa di riferimento.

Nella successiva fase autorizzativa dovranno essere svolti i necessari approfondimenti progettuali ed eventuali adeguamenti sotto il profilo idraulico e geomorfologico.

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (AdiBDAS) (Prot-2025-0159148 del 21/03/25)
Profili idraulici

Per gli aspetti idraulici e facendo riferimento al PGRA, per le opere interferenti con aree a pericolosità da alluvione elevata "P3" e media "P2" le disposizioni normative di PGRA prevedono che gli interventi siano realizzati nel rispetto delle condizioni di gestione del rischio da alluvione individuate dalla disciplina regionale.

Inoltre, verificato che le opere previste determinano aggiornamento del quadro conoscitivo idraulico con conseguente riesame delle mappe di pericolosità, si ricorda che l' Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale dovrà rilasciare il parere di competenza ai sensi degli artt. 7, 9, 11 e 24 della disciplina di piano; a tal riguardo si sottolinea che dovranno essere attivate le procedure previste dall'art. 14 della disciplina di PGRA, e si richiamano i contenuti dell'Allegato 3 e dell'accordo recentemente firmato dal Segretario Generale di questa Autorità e dall'Assessore all'ambiente della Regione Liguria per la revisione delle mappe di PGRA sul reticolo secondario del distretto (cfr.

https://www.appenninosettentrionale.it/rep/distretto/pgra/Accordomodifica%20mappePGRA_AdB-Liguria__signed_ass_giamp-signed.pdf

Infine, preso atto che viene proposta una modifica delle fasce di riassetto fluviale del Torrente Caramagna individuate ai sensi del relativo PAI regionale, si rimanda alle successive determinazioni che saranno assunte dalla Regione Liguria.

Per gli aspetti geomorfologici e con riferimento al PAI Dissesti, si conferma la necessità che il proponente fornisca un quadro di dettaglio dei dissesti di natura geomorfologica effettivamente rilevabili nell'area interessata dalla variante secondo i requisiti dell'Allegato 3 del PAI dissesti, valutando attentamente in particolare le vigenti aree a pericolosità del PAI e tenendo conto dei possibili cedimenti legati allo scavo della galleria in particolare nei tratti a bassa copertura, con le modalità individuate nella ns. nota prot. 9134/2024. In tale sede AdiBDAS pur non rilevando interferenze del progetto con aree perimetrate e classificate a pericolosità molto elevata P4 o elevata P3a/P3b, in ragione della particolare valenza dell'opera e dei suoi potenziali impatti sulla stabilità dei versanti, ha ritenuto opportuno formulare la suddetta prescrizione, da attuarsi nelle successive fasi del procedimento autorizzativo e comunque prima dell'inizio dei lavori.

Si ricorda che per i dissesti che dai rilievi e dai relativi approfondimenti risultino in condizioni instabili o metastabili (allo stato attuale o in condizioni transitorie) dovrà essere opportunamente aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Assetto del Territorio, curando la piena integrazione dei risultati provenienti dai diversi sistemi di monitoraggio strutturale e geotecnico previsto per le opere in variante.

MATRICE RUMORE

Settore Ecologia (Prot-2025-0170953 del 27/03/25)

Per quanto riguarda la componente rumore in fase di cantiere, dall'esame della documentazione prodotta, valutato che possano essere rilevati frequentemente livelli di rumorosità superiore ai limiti normativi in corrispondenza degli edifici più prossimi alle aree di cantiere, lo SIA prevede il ricorso a specifiche misure di

mitigazione (barriere antirumore). Lo studio evidenzia tuttavia che permangono superamenti residui in facciata in corrispondenza di diversi recettori, nonostante l'utilizzo delle barriere di cui sopra; pertanto, è previsto il ricorso allo strumento di derogabilità alle emissioni rumorose temporanee.

Con riferimento alla componente rumore in fase di esercizio, il proponente ha effettuato le simulazioni avvalendosi del modello previsionale SoundPlan 8.2: attraverso i dati cartografici territoriali è stata costruita una modellazione digitale del terreno e, per la fase *post operam*, si è provveduto ad inserire le caratteristiche geometriche ed emissive della nuova infrastruttura, con i

relativi flussi di traffico. I flussi di traffico veicolare derivano dallo studio trasportistico allegato al progetto.

Per verificare l'attendibilità della modellazione acustica è stato effettuato il confronto tra i valori misurati in corrispondenza della postazione fonometrica con quelli calcolati dal modello replicando la stessa posizione del microfono. I livelli di rumore rappresentativi dello scenario attuale (Appendice 3 del documento T00IA32AMBRE02D) evidenziano localmente dei superamenti dei limiti normativi, in particolare all'imbocco sull'Aurelia (ricettori 1.2, 1.3, 1.4), lungo via Ballestra (ricettori 1.68, 1.57, 1.58, 1.59, 1.60, 1.24, 1.33, 1.34), in corrispondenza dell'attuale rotonda subito prima del casello di Imperia Ovest (recettori 1.50, 1.52, 1.63) e in corrispondenza delle future rotonde Caramagna e Artallo (ricettori 3.42, 3.43, 3.44, 3.37, 3.38, 3.39, 4.5, 4.8).

Attraverso il modello sopra descritto sono stati stimati i livelli acustici in facciata *post operam*, distinguendo tra scenario non mitigato e scenario mitigato (riportati nelle Appendici 4 e 5 del documento T00IA32AMBRE02D). Nel primo scenario sono emerse situazioni di potenziale criticità non conformi ai limiti di legge, che hanno comportato la definizione interventi di mitigazione specifici. Gli interventi mitigativi individuati per la fase di *post operam* sono indicati nelle planimetrie T00IA00AMBPL03B e T00IA00AMBPL04B e consistono in:

- barriere acustiche di altezza compresa tra 3 e 5 metri, nei tratti indicati nelle planimetrie sopra citate; si rileva che due tratti di tali barriere, denominate BA.01 (L = 21 metri, h = 5 metri) e BA.02 (L = 101.40 metri, h = 3 metri) sono ubicate nella parte sud di Via Ballestra, come richiesto dalla condizione ambientale n. 17;
- pavimentazioni speciali con caratteristiche di fono assorbenza, per i casi dove non risulta perseguibile l'intervento di cui al punto precedente.

Il dettaglio progettuale e la relazione di calcolo delle barriere antirumore sono stati sviluppati negli elaborati del progetto definitivo dedicati alle "Opere d'arte minori – Opere di mitigazione acustica".

Con riferimento all'impatto in esercizio, si dà atto di come gran parte del tracciato sia ubicata in galleria e che gli impatti siano circoscritti solo lungo l'asse di Via Ballestra e in corrispondenza delle rotonde di collegamento tra la nuova infrastruttura e la viabilità ordinaria.

Le simulazioni evidenziano comunque che gli interventi di mitigazione previsti consentono il generale abbattimento degli impatti, con livelli di rumore inferiori ai limiti normativi. Lo studio acustico conclude, infatti, attraverso la modellazione nello scenario *post operam* "mitigato" che tutti i superamenti sono stati mitigati o con l'installazione di barriere acustiche o la posa di tappetini fonoassorbenti. Il superamento residuo presso il solo ricettore 1.24 è giustificato dal fatto che trattasi di un edificio destinato a casa cantoniera al momento in stato di abbandono sul quale non sono stati pianificati interventi.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si può concludere che risulta verificata l'ottemperanza alle prescrizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 esaminate (n. 17 e n. 18) e che dall'aggiornamento del progetto presentato dal proponente non emergono impatti ambientali significativi rispetto alle componenti di competenza del settore, tenuto conto delle misure di mitigazione previste.

ARPAL (Prot-2025-0159174 del 21/03/2025)

Prendendo a riferimento i proposti scenari di post mitigazione, dovranno essere realizzate tutte le mitigazioni che si riveleranno necessarie e in particolare:
Fase di corso d'opera:

5. Si ritiene che, nell'eventuale provvedimento autorizzativo, sia opportuno prescrivere la messa in opera delle misure mitigative già previste dal Proponente.

6. Si prende atto dell'intenzione del Proponente di chiedere il provvedimento di autorizzazione in deroga: relativamente a questo aspetto si rimanda alle valutazioni del Comune, competente in materia autorizzativa ai sensi della L.R. Liguria 12/1998.
7. Nei documenti sopra citati viene riportato che nello scenario mitigato vi saranno comunque situazioni con un netto supero dei valori limite; pertanto, si ritiene di proporre che l'eventuale autorizzazione in deroga, laddove non siano possibili ulteriori ed efficaci interventi mitigativi oltre a quelli già previsti, limiti per quanto possibile le lavorazioni più rumorose alle fasce orarie meno critiche per il riposo delle persone.

Fase di post opera:

8. Si ritiene che, nell'eventuale provvedimento autorizzativo, sia opportuno prescrivere la messa in opera delle misure mitigative già previste dal Proponente.
9. Il recettore codice 1.24, come identificato nella documentazione di parte Proponente, risulterebbe, in base a quanto riportato nella documentazione in parola, caratterizzato da livelli sonori superiori ai valori limite anche a mitigazioni realizzate. Si prende atto che si tratta di una casa cantoniera attualmente in abbandono e si propone di valutare l'opportunità di prescrivere che il Proponente, a suo onere e cura, ponga in essere i necessari interventi mitigativi qualora l'edificio in questione, in futuro, venisse abitato.

Piano di monitoraggio ambientale:

10. Si ritiene che i valori soglia di allerta e allarme dovranno essere definiti, almeno prima dell'avvio dei lavori, come valori ottenuti dalla differenza fra i valori limite e una predeterminata quantità (che potrà essere stabilita anche in funzione dei valori misurati ante opera) al fine di individuare le situazioni per le quali è opportuno intraprendere azioni mitigative e/o gestionali atte a minimizzare il rischio di supero dei limiti. Si precisa che i valori soglia possono essere di due tipi (attenzione e allerta), corrispondenti a quantità numeriche progressivamente più vicine al valore limite e il cui superamento comporta rispettivamente azioni differenti.

Si rammenta, infine, che in assenza di provvedimenti comunali di autorizzazioni in deroga (con la contestuale definizione di valori limite provvisori per le fasi di cantiere), i valori limite da rispettare comprendono tutti i limiti ordinari in materia acustica (assoluti in ambiente esterno e differenziali in ambiente abitativo).

MATRICE ARIA

ARPAL

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, dall'esame delle integrazioni volontarie trasmesse dal Proponente in data 07/03/2025 ed in particolare della revisione del Piano di Monitoraggio Ambientale (file T00MO00MOARE01D.pdf), si osserva che le indicazioni espresse con la nota prot. n. 37290 del 16/12/2024 sono state recepite.

11. Con riferimento alle rilevazioni in corso d'opera, si sottolinea la necessità di utilizzare, per la misurazione di PM10 e PM2.5, strumentazione automatica certificata equivalente al metodo di riferimento, in modo da poter disporre dei dati con tempistiche congrue all'attivazione, in caso di superamento dei valori soglia, delle opportune verifiche ed azioni per il superamento delle anomalie.

GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (Piano di Utilizzo TRS)

ARPAL (Prot-2025-0159174 del 21/03/25)

Secondo quanto previsto dall'art. 9 del DPR 120/2017, ANAS ha redatto un Piano di Utilizzo, in conformità alle disposizioni di cui all'Allegato 5, per la gestione delle terre derivanti dalla realizzazione del 1° lotto funzionale della variante della SS. n°1 Aurelia.

Il progetto prevede un importante movimentazione di materiale derivante dagli scavi, il cui volume complessivo risulta pari a 944.309 mc (in banco). I materiali di scavo riutilizzati nell'ambito della realizzazione dell'opera in progetto sono pari ad un totale di 223.679 mc (in banco) mentre il quantitativo di materiali di scavo in esubero dai possibili riutilizzi nell'ambito del progetto, risulta pari a 720.985 mc (in banco). Di tale

quantitativo, 683.756 mc verranno gestiti in regime di sottoprodotto (art. 184-bis D. Lgs. 152/2006 e Titolo II del D.P.R. 120/2017) in impianti di cave soggette a progetti di recupero ambientale, mentre 36.869 mc verranno gestiti come rifiuti (CER 170504). Il progetto prevede cinque aree di deposito temporaneo delle terre (DEP 01, DEP 03a, DEP 04 e DEP05) per le quali ANAS dichiara di non poter, in questa fase di progettazione definitiva, definirne con precisione le caratteristiche della campagna di caratterizzazione.

ANAS prevede di ricorrere alla normale pratica industriale della riduzione volumetrica mediante macinazione. In particolare, nell'ambito del cantiere sarà prevista l'installazione di idonei impianti mobili di frantumazione e vagliatura, necessari a consentire un riutilizzo della porzione lapidea delle terre e rocce da scavo di natura arenacea e calcarea come materiale inerte per la realizzazione dei rilevati in progetto.

Inoltre, è altresì stimato l'acquisto da fonti esterne di 138581 mc di terra per esigenze del cronoprogramma dei lavori che necessitano di terreno prima della messa a disposizione in cantiere di ulteriore terra proveniente dagli scavi in sito.

ANAS ha puntualmente risposto alle considerazioni elaborate dall'ARPAL, come di seguito riscontrato:

1. ARPAL: il riutilizzo delle terre come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184 bis del Dlgs 152/06 deve essere certo: nel caso in esame il progettista riferisce la destinazione della maggior parte dei quantitativi in due cave, la cava Pennavaire nel Comune di Castelbianco (SV) e nella Cava Torri nel Comune di Toirano (SV). È necessario che prima dell'approvazione del PUT sia accertato lo stato autorizzativo delle cave suddette, la loro capacità di invaso e sia formalizzata l'accettazione di un impegno da parte dei gestori alla ricezione di quanto pattuito.

ANAS: Il quantitativo di materiale di scavo in esubero dai possibili riutilizzi nell'ambito del progetto, ai sensi del D.P.R. 120/2017 e delle linee guida S.N.P.A. (delibera 54/2019), verrà gestito in regime di sottoprodotto (art. 184- bis D.lgs. 152/2006 e Titolo II del D.P.R. 120/2017) in operazioni di recupero ambientale del sito di deposito Cava "Torri" in Comune di Toirano (SV). In aggiunta, è stato ulteriormente segnalato il sito Cava "Pennavaire" in Comune di Castelbianco (SV) come impianto di cava attualmente in fase di ampliamento e, specificatamente, in fase di valutazione da parte della Regione Liguria l'iter autorizzativo per il conferimento delle terre e rocce da scavo in regime di sottoprodotto nelle attività di recupero ambientale della cava stessa. Pertanto, l'impianto risulterebbe eventualmente disponibile, una volta approvata la procedura, a ricevere le terre e rocce da scavo in esubero dalle attività di cantiere, così come riportato nella lettera di disponibilità allegata al Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo

2. ARPAL: Inoltre, per i siti esterni individuati nel Piano, si ritiene necessario che venga fornito dal proponente evidenza della capacità di invaso delle cave e dell'impegno di accettazione dei volumi individuati da parte dei gestori delle stesse.

ANAS: A seguito di ulteriori richieste alle ditte proprietarie, sono state aggiornate nel Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo le documentazioni inerenti alle autorizzazioni di cave e impianti in cui, oltre ai quantitativi approvvigionabili e/o disponibili, sono state fornite anche le Dichiarazioni di Prestazione dei materiali prodotti. Inoltre, in testa alle autorizzazioni stesse sono state allegate le dichiarazioni di accettazione dei volumi individuati da parte dei gestori.

3. ARPAL: nel documento non viene indicato dal progettista l'eventuale uso di additivi in fase di scavo e la loro conseguente indagine nelle matrici ambientali.

ANAS: La relazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo è stata integrata indicando che, per gli scavi di progetto, sia all'aperto e sia in sotterraneo, non si ricorrerà all'eventuale uso di additivi.

4. ARPAL: Per la determinazione dello stato di qualità dei terreni e delle acque del sito di produzione dei materiali di scavo sono stati previsti, nelle diverse fasi di progettazione (ante opera, corso opera, post opera), prelievi di campioni di terreno e di acqua sotterranea in corrispondenza di alcune verticali di indagine, sia sondaggi che pozzetti esplorativi; ci si riserva di verificare l'idoneità per numero e ubicazione degli stessi con un tempo di esame documentale congruo.

È stata verificata l'idoneità del piano di indagine già eseguito ritenendo lo stesso idoneo.

Quanto riscontrato da ANAS si ritiene possa essere esaustivo in riscontro alle richieste di integrazioni avanzate per la Gestione delle Terre e Rocce da Scavo.

In relazione a quanto riportato da ANAS per l'esecuzione della campagna di indagine prevista per le aree di deposito, la stessa intende eseguirla in fase di progettazione esecutiva, prevedendo il prelievo di campioni ambientali di terreno in conformità a quanto previsto dalla Tabella 2.1 dell'Allegato 2 al DPR 120/17 e sottoponendo gli stessi ad analisi chimiche per la verifica delle conformità alle CSC ai sensi del D.lgs. 152/06, Tabella 1 Allegato 5 Titolo V Parte. Si prende atto di quanto riportato, fermo restando che eventuali ulteriori valutazioni saranno rese in relazione a quanto disposto dell'art. 15 del DPR 120/2017, qualora ne ricorrano i presupposti.

CONCLUSIONI

All'esito delle valutazioni istruttorie svolte e dei contributi acquisiti sotto i diversi profili esaminati, aventi ad oggetto l'ottemperanza alle condizioni ambientali (VO) poste con riferimento al Progetto Preliminare e suo tempo formulate nella delibera CIPE n. 93/2004, la verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 DPR 120/2017, nonchè la compatibilità ambientale del Progetto Definitivo in esame, è emerso che:

A. Risultano ottemperate le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni di carattere Ambientale

Prescrizioni Deliberazione CIPE 93/2004	**VO**	**Esito**
17 - In prossimità dell'innesto nella SS1 e allo svincolo Aurelia Ovest, in merito all'adiacenza della sede stradale alla zona residenziale BS e alla struttura ricettiva all'aria aperta, si dovranno elaborare adeguate soluzioni circa le opere di mitigazione, vista la vicinanza della sede stradale con detti volumi	Poiché l'aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale presentata dal proponente ha permesso di verificare come non emergano impatti ambientali significativi rispetto alla matrice ambientale considerata, risulta verificata l'ottemperanza alle prescrizioni ambientali della Delibera CIPE n. 93/2004 esaminate (n. 17 e n. 18), tenuto conto delle misure di mitigazione previste.	Ottemperato
18 - Dovranno essere effettuati degli approfondimenti sul comparto rumore per meglio definire tutti i recettori effettivamente impattati e gli interventi mitigativi da allestire presso di essi		Ottemperato
19 - Si dovrà rielaborare un programma di riuso degli inerti sulla base dei litotipi estratti, al fine di verificare la percentuale recuperabile e riutilizzabile in altro sito e la percentuale oggetto di discarica, indicando altresì se a tal fine vengano riutilizzati siti preferenziali, quali aree di cava, aree che richiedono recupero ambientale o riqualificazione si vecchi siti di discariche. Alla luce delle risultanze di tale programma dovrà: - essere previsto il recupero della maggior quantità possibile dei materiali di	Sulla base di quanto riscontrato in istruttoria, a cui si rimanda integralmente, in merito al Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, le prescrizioni risultano ottemperate.	Ottemperato

risulta costituiti da terre e rocce da scavo e da inerti di sbancamento - essere prevista e garantita la destinazione finale dei rifiuti inerti prodotti che superano la quantità di 50000 mc, come previsto sai sensi dell'art. 36, comma 6 lr. 18/99, da definire attraverso un'apposita intesa con Regione e Comuni		
20 - 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 Bacino 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 sul Torrente Prino;	Dal complesso degli interventi previsti nell'areale del T. Prino, non emergono elementi di criticità. (cnfr. nota Prot-2024-2065520 del 30/12/24)	Ottemperata
21 - Dovranno essere previsti tutti gli opportuni e indispensabili monitoraggi nelle aree direttamente interessate dal progetto di che trattasi, nonché in un 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);	Il progetto definitivo è stato corredato di Piano di Monitoraggio Ambientale per le fasi *Ante-operam*, Corso d'opera e *Post-operam* per tutte le componenti ambientali interessate dall'opera. In relazione alle specifiche tematiche geologiche, idrogeologiche ed idrauliche sono stati previsti punti di rilievo e controllo sia per il suolo (per la verifica delle aree interessate dai cantieri), sia per le acque sotterranee (per il controllo delle acque di falda soprattutto in presenza di pozzi e delle eventuali acque in galleria), sia per le acque superficiali in corrispondenza dei corsi d'acqua attraversati.	Ottemperata
22 - In merito all'elevato numero di attraversamenti dei corsi d'acqua proposti, che rappresentano sempre un'interferenza in termini idraulico-ambientali con il corso d'acqua e il suo deflusso naturale, si dovrà verificare che tali opere non aumentino le situazioni di rischio;	L'esame della documentazione e delle integrazioni prodotte ha evidenziato che, per gli aspetti di compatibilità ambientale: 1) interventi sul T. Prino: dal complesso degli interventi previsti nell'areale del T. Prino, non emergono elementi di criticità; 2) interventi sul T. Caramagna: la realizzazione del viadotto è stata idoneamente giustificata e risulta nel complesso compatibile. 3) interventi sul Rio Artallo: è stato previsto l'adeguamento del Rio Artallo nel tratto interessato dallo svincolo in	Ottemperata per tutti i corsi d'acqua attraversati dall'opera eccettuati il Rio Artallo e il Rio Baité rispetto ai quali l'ottemperanza è subordinata all'esito della procedura autorizzatoria.

	progetto mediante la realizzazione di uno stralcio del lotto 3 del progetto relativo all'adeguamento della tombinatura del Rio Artallo redatto a cura del Comune di Imperia. Le modalità di attuazione saranno definite nella procedura autorizzativa in accordo con il Comune di Imperia. 4) Interventi sul Rio Baité: permangono criticità legate alla dimostrazione del non aumento delle condizioni di rischio a valle dell'intervento pur ritenendo compatibile dal punto di vista ambientale l'intervento proposto. Tali aspetti possano venire risolti con i dovuti approfondimenti progettuali ed eventuali adeguamenti della successiva fase autorizzatoria. 5) Interventi sul Rio Campirossi: dal complesso degli interventi previsti, come adeguati e modificati, non emergono elementi di criticità. 6) Intervento sul T. Impero: dal complesso degli interventi previsti non emergono criticità. (cnfr. Note Prot-2024-2065520 del 30/12/24 e Prot-2025-0160298 del 21/03/25)	
23 - 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. Si dovrà altresì verificare la coerenza delle previsioni progettuali della viabilità con interventi di tipo idraulico prioritari del Piano di Bacino del torrente Prino	Dal complesso degli interventi previsti nell'areale del T. Prino, non emergono elementi di criticità (Cnfr. Prot-2024-2065520 del 30/12/24)	Ottemperata.
24 - Qualora nel corso dei lavori di scavo nelle gallerie si verificassero intercettazioni di falde, dovranno essere adottati gli accorgimenti atti a garantire la sicurezza e il mantenimento delle condizioni naturali dell'acquifero. Inoltre, tali soluzioni dovranno prevedere l'impermeabilizzazione dello scavo delle gallerie e il drenaggio, il convogliamento delle acque verso	il Progetto prevede adeguati accorgimenti atti a corrispondere alla prescrizione.	Ottemperata

l'esterno per la ridistribuzione delle stesse a quanti ne hanno subito danno, oppure per la destinazione futura a nuovi utenti;		

Prescrizioni di carattere Archeologico e di tutela del patrimonio storico-artistico ed architettonico

Del CIPE 93/2004	VO	Esito
25 - Si dovrà eseguire una ricognizione archeologica preventiva che dovrà comportare dapprima lo spoglio bibliografico sotto l'aspetto archeologico del territorio preso in esame, integrato da ricerche d'archivio relative a documentazione e/o ritrovamenti, nonché dall'esame della cartografia storica e tematica moderna e dall'acquisizione ed interpretazione delle foto aeree. Dovrà seguire poi una seconda parte di indagine diretta sul campo mediante " field wolking" di tipo intensivo su tutto il territorio soggetto ad interventi, compresa una fascia di rispetto da determinarsi secondo circostanze, con particolare attenzione alle aree già note archeologicamente o maggiormente indiziate per il convergere di dati desunti dalla toponomastica, dalla geomorfologia e dalla cartografia storica. Si dovranno comprendere tra le aree da sottoporre a questa verifica anche quelle di deposito per il conferimento degli inerti di risulta dallo scavo delle gallerie. Al termine di questa fase si dovrà procedere all'individuazione delle diverse gradualità di rischio archeologico e all'elaborazione di carte tematiche con una georeferenziazione puntuale dei dati archeologici	I profili di tutela, in linea generale sono stati presi in considerazione ai fini dell'elaborazione, in ottemperanza alle condizioni ambientali esplicitate nella delibera, del progetto definitivo che risulta quindi compatibile con lo stato attuale dei luoghi e le esigenze di tutela paesaggistica delle aree oggetto di intervento.	Ottemperata
26 - Si dovrà valutare l'eventuale esecuzione di prospezioni archeologiche "non distruttive" di tipo geofisico con impiego del combinato del metodo magnetometrico di quello geoelettrico e del georadar con particolare attenzione a quelle zone individuate come a rischio geologico, eventualmente da integrarsi con analisi micromorfologiche suscettibilità magnetica e datazioni radiometriche."	La prescrizione potrà essere ottemperata in fase autorizzativa con l'invio da parte del Proponente alla Soprintendenza delle indagini archeologiche per la relativa approvazione ai sensi del punto 6 del D.P.C.M. 14 febbraio 2022 e del decreto ministeriale n. 154 del 2017	La prescrizione è da ottemperarsi in fase di autorizzazione.

27 - Si dovrà valutare l'eventuale esecuzione di verifiche di controllo archeologico tramite sondaggi e saggi di scavo , comprensivi della documentazione grafica e cartografica dello studio di tutti i reperti e delle strutture eventualmente rinvenute, di analisi paleobotaniche e micromorfologiche da attuarsi particolarmente in quelle zone che a seguito delle attività di ricognizione archeologica e di prospezioni archeologiche "non distruttive", abbiano restituito tracce di strutture o stratigrafiche archeologiche, oppure risultino essere particolarmente indiziate come aree di possibile reperimento delle stesse;		La prescrizione è da ottemperarsi in fase di autorizzazione.
28 - Nel corso della realizzazione della galleria che attraversa la collina di Castelvecchio relativa al tratto stradale a levante del torrente Impero, si dovranno adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di tutelare i complessi monumentali storici del Castello Medioevale il cimitero antico, l'Oratorio dell'Immacolata e il Santuario di Santa Maria Maggiore. Tali accorgimenti dovranno essere concordati con le Soprintendenze di competenza	Per quanto riguarda l'attraversamento del Torrente Impero, previsto nel progetto preliminare del 2004 con un viadotto collocato in prossimità del Ponte medioevale esistente, così come per la galleria attraverso la collina di Castelvecchio su cui sorgono i ruderi dell'antico Castello medioevale, il Cimitero antico, l'Oratorio dell'Immacolata e il Santuario di Santa Maria Maggiore, si ritengono recepite le indicazioni fornite ai fini della salvaguardia dei manufatti storici, con il previsto spostamento, sia dello svincolo sul Torrente che del tracciato stradale, più a Nord di circa 250 m onde garantire una congrua fascia di rispetto al ponte medioevale mentre, conseguentemente, la galleria naturale non interesserà più la collina di Castelvecchio annullando così le interferenze con i complessi monumentali storici sopra citati.	Ottemperata
29 - Relativamente all'area di cantierizzazione 1, prevista in prossimità del casello autostradale di Imperia Ovest, compresa tra lo stesso ed il tornante dello svincolo autostradale, si dovrà valutare la possibilità di un utilizzo maggiore della porzione di area più a monte (zona di P.R.G.) riducendo l'estensione della parte più a valle.	L'area di cantiere è stata modificata andando ad interessare le aree intercluse tra il ramo di svincolo e l'asse autostradale, mentre l'utilizzo delle aree a più a valle è limitato alle necessità operative per l'esecuzione dei lavori.	Ottemperata

B. Risulta verificata l'esaustività del PUT;

C. Sussistono i presupposti per esprimere la pronuncia positiva **di Valutazione di Impatto Ambientale** sul progetto di aggiornamento della valutazione di impatto ambientale ex art. 225 D.Lgs. 36/2023 e artt.166, 185 D.Lgs. 163/2006 e comprensivo della valutazione di incidenza, purché vengano eseguite tutte le mitigazioni previste all'interno del progetto presentato e contenute nei documenti progettuali e vengano rispettate le seguenti condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006, di seguito riportate:

A. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	la qualità architettonica della nuova opera di attraversamento del Torrente Prino dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

B. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona	Relativamente alla rotatoria denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotatoria, 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 richiesti. Pertanto, dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l'impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona

C. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Per i dissesti che dai rilievi e dai relativi approfondimenti risultino in condizioni instabili o metastabili (allo stato attuale o in condizioni transitorie) dovrà essere opportunamente aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Assetto del Territorio, curando la piena integrazione dei risultati provenienti dai diversi sistemi di monitoraggio strutturale e geotecnico previsto per le opere in variante.

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

D. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
Settore Ecosistema Costiero e Acque e Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Il proponente dovrà produrre idonea documentazione attestante le modalità di intervento in caso di sversamenti accidentali o fatti inattesi durante le lavorazioni, per garantire il perdurare della qualità dei corsi d'acqua interessati e la salvaguardia della fauna acquatica.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore Ecosistema Costiero e Acque e il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

E. Condizione ambientale in fase ante operam	
ARPAL	Con riferimento al Piano di monitoraggio ambientale si ritiene che i valori soglia di allerta e allarme per la componente rumore dovranno essere definiti, almeno prima dell'avvio dei lavori, come valori ottenuti dalla differenza fra i valori limite e una predeterminata quantità (che potrà essere stabilita anche in funzione dei valori misurati *ante operam*) al fine di individuare le situazioni per le quali è opportuno intraprendere azioni mitigative e/o gestionali atte a minimizzare il rischio di supero dei limiti. Si precisa che i valori soglia possono essere di due tipi (attenzione e allerta), corrispondenti a quantità numeriche progressivamente più vicine al valore limite e il cui superamento comporta rispettivamente azioni differenti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

F. Condizione ambientale in fase *ante operam*	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	il proponente deve fornire un quadro di dettaglio dei dissesti di natura geomorfologica effettivamente rilevabili nell'area interessata dalla variante secondo i requisiti dell'Allegato 3 del PAI dissesti, valutando attentamente in particolare le vigenti aree a pericolosità del PAI e tenendo conto dei

	possibili cedimenti legati allo scavo della galleria in particolare nei tratti a bassa copertura, da attuarsi nelle successive fasi del procedimento autorizzativo e comunque prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase *ante operam*
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

G. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
ARPAL	Poiché nello scenario mitigato vi saranno comunque situazioni con un netto supero dei valori limite, l'eventuale autorizzazione in deroga, laddove non siano possibili ulteriori ed efficaci interventi mitigativi oltre a quelli già previsti, limiti per quanto possibile le lavorazioni più rumorose alle fasce orarie meno critiche per il riposo delle persone.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

H. Condizione ambientale in fase di corso d'opera	
Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità	Dovrà essere prevista la rimozione delle specie vegetali aliene invasive (con particolare riferimento ad *Ailanthus altissima*) eventualmente rilevate con il monitoraggio delle specie alloctone.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase corso d'opera
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Settore politiche della Natura e delle Aree interne, protette e marine, Parchi e Biodiversità

I. Condizione ambientale in fase post operam	
ARPAL	il Proponente dovrà, a suo onere e cura, porre in essere i necessari interventi mitigativi qualora l'edificio identificato come casa cantoniera (recettore codice 1.24), in futuro venisse destinato a fini abitativi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase post operam
Soggetto preposto alla Verifica	Regione Liguria – Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ARPAL

Identificativo atto: 2025-AM-4690

Area tematica: Territorio e Ambiente > Infrastrutture e Porti ,

Iter di approvazione del decreto

Compito	Assegnatario	Note	In sostituzione di	Data di completamento
*Approvazione soggetto emanante (regolarità amministrativa, tecnica)	Fernando DELLA PINA Dirigente Responsabile di Giunta		-	12-06-2025 15:30
*Approvazione Dirigente (regolarità amministrativa, tecnica e contabile)	Fernando DELLA PINA Dirigente Responsabile di Giunta		-	12-06-2025 15:30
Approvazione legittimità	Daniele CASANOVA		-	12-06-2025 15:23
*Validazione Responsabile procedimento (Istruttoria)	Natalia GRIFOGLIO		-	11-06-2025 09:48

L’apposizione dei precedenti visti attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile dell’atto sotto il profilo della legittimità nell’ambito delle rispettive competenze

Trasmissione provvedimento:

Sito web della Regione Liguria

Firmato digitalmente, ai sensi del D.lgs. 82/2005