aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2026-0280731
del 11/06/2026

REGIONE LIGURIA

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile

Allegato: -

n. rif. 202

Oggetto**:** **(VAS n° 202)** Modifica non sostanziale al PRIIMT, Sistema Urbano Policentrico Val di Magra – Val di Vara nella Provincia della Spezia. Procedura VAS - fase di scoping ex art.8 LR 32/2012 smi
Contributo Direzione Ambiente

Al servizio Pianificazione Territoriale e VS

In relazione alla procedura in oggetto, il cui avvio è stato comunicato con Vostra nota prot-2026-0218761 del 06/05/2026, si forniscono le seguenti osservazioni elaborate con il contributo di:

- RL Settore Ecologia
- RL Settore Ecosistema costiero e acque
- RL Settore Gestione integrata dei rifiuti

Il rapporto ambientale riporta che sulla base di tali sovrapposizioni verranno definite le indicazioni per la progettazione, al fine di mitigare i potenziali impatti che potranno avvenire in seguito alla realizzazione delle opere.

1. Aspetti generali

La modifica del PRIIMT, definita non sostanziale, riguarda la realizzazione di infrastrutture prioritarie (la superstrada del golfo, la variante della Cisa e il bypass dell'abitato di S.S. Magra), per una lunghezza di circa 17 km di rete viaria di nuova costruzione e di adeguamento di viabilità esistente, comprensive di gallerie e viadotti. I lavori avranno una durata di quattro anni. Tali opere rispondono principalmente all'esigenza di rafforzare la resilienza della rete viaria provinciale e di garantire un'alternativa efficace in caso di interruzione, anche parziale, del raccordo La Spezia – Santo Stefano di Magra, infrastruttura che riveste un ruolo essenziale per i collegamenti tra il capoluogo, il porto, la Val di Magra, la Val di Vara e il sistema autostradale. La finalità prioritaria della modifica appare pertanto riconducibile alla necessità di evitare o ridurre le rilevanti conseguenze economiche, sociali e funzionali che potrebbero derivare dalla indisponibilità del suddetto raccordo, assicurando una maggiore ridondanza e continuità del sistema infrastrutturale.
In linea generale, si osserva che la documentazione non fornisce informazioni relative allo scenario ipotizzato di interruzione del raccordo stradale né alla probabilità del suo verificarsi.
Tali elementi, tuttavia, sono presupposti centrali delle scelte poste alla base della modifica del PRIIMT e andrebbero opportunamente riportati nella documentazione di piano e nel rapporto ambientale.

Altrettanto significativo è il tema delle alternative prese in considerazione per la risoluzione delle criticità individuate.

2. Qualità dell'aria

Per quanto riguarda il tema della qualità dell'aria, si segnala che è in fase avanzata di approvazione l'aggiornamento del Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria (PRRTQA), avendo già superato la fase di Valutazione Ambientale Strategica (parere motivato del 1° luglio 2025) ed essendo stato attivato l'iter di approvazione in Consiglio Regionale (maggio 2026).
Il Rapporto Ambientale, pertanto, dovrà fare riferimento alla "Proposta di aggiornamento del piano regionale per la qualità dell'aria" (PRTQA), la cui versione in corso di approvazione è consultabile al link https://www. https://www.regione.liguria.it/homepage-ambiente/servizi-canale/piani-programmi/ambiente-piani-programmi-3qualitaaria.html .
Ciò al fine di analizzare compitamente il rapporto di coerenza esterna del PRIIMT con la pianificazione di settore pertinente e, nello specifico, rispetto agli obiettivi operativi, indirizzi, scenari e misure per diversi ambiti, ed in particolare quello dei trasporti e della mobilità. La tematica assume particolare rilievo considerata la prevista entrata in vigore, entro il 2030, di limiti normativi più stringenti per la qualità dell'aria rispetto a quelli attualmente vigenti.
La realizzazione o l'adeguamento di nuove infrastrutture stradali non rientra tra le misure specificamente individuate dal PRRTQA come strumenti diretti di risanamento della qualità dell'aria. Tali interventi possono tuttavia produrre effetti indiretti sulla componente atmosferica, in particolare laddove consentano una riduzione della congestione, dei tempi di percorrenza e dei fenomeni di marcia stop-and-go lungo le direttrici più critiche. Al tempo stesso, gli effetti complessivi sulle emissioni atmosferiche non possono essere assunti in via automatica, in quanto la redistribuzione dei flussi su nuove infrastrutture può determinare esiti differenziati sulla rete interessata e, nel medio-lungo periodo, l'aumento della capacità stradale può contribuire a fenomeni di domanda indotta o attratta di trasporto su gomma.
In fase di VAS, laddove non fossero disponibili dati trasportistici di dettaglio, appare possibile sviluppare una valutazione qualitativa degli effetti attesi sulle emissioni in atmosfera, anche in relazione all'alternativa zero, corrispondente al mantenimento di quanto già previsto dal PRIIMT. Tale valutazione dovrebbe evidenziare sia i potenziali benefici connessi alla riduzione della congestione e alla migliore distribuzione dei flussi di traffico, sia i possibili effetti non univoci derivanti dall'aumento della capacità stradale. Resta fermo che, nelle successive fasi progettuali e valutative e/o autorizzative, dovranno essere acquisiti dati di traffico adeguati, al fine di verificare il saldo emissivo complessivo e la coerenza degli interventi con gli obiettivi ambientali del PRIIMT, nonché con gli obiettivi e gli scenari individuati nell'aggiornamento del PRRTQA. A tal fine, il Rapporto Ambientale conterà una specifica valutazione qualitativa degli effetti attesi sulla componente atmosfera, riferita all'assetto complessivo della rete interessata, dando evidenza dei presupposti assunti, delle principali incertezze valutative e delle informazioni di traffico che dovranno essere acquisite nelle successive fasi per la quantificazione degli effetti emissivi.
Per quanto riguarda la fase di cantiere, considerata la natura e l'estensione degli interventi previsti, si suggerisce di valutare l'opportunità di inserire nel Rapporto Ambientale indirizzi e criteri generali per il contenimento delle emissioni di polveri diffuse e delle emissioni prodotte dai mezzi d'opera e dal trasporto di materiali, da demandare poi ai successivi livelli progettuali per la relativa puntuale definizione. Tali criteri potrebbero riguardare, a titolo esemplificativo, la gestione dei percorsi dei mezzi pesanti,

la bagnatura delle piste e delle aree di lavorazione, la copertura dei carichi, l'adozione di mezzi e attrezzature a minore impatto emissivo e l'individuazione delle aree sensibili da sottoporre ad attenzione e approfondire in fase realizzativa.

Si ritiene infine opportuno che il sistema di monitoraggio del PRIIMT sia coordinato con il monitoraggio del PRRTQA, con particolare riferimento alla quantificazione delle emissioni derivanti dal trasporto stradale, nonché con le attività conoscitive svolte da ARPAL in materia di qualità dell'aria. A tal fine, gli indicatori di traffico del monitoraggio del PRIIMT, associati a valori di riferimento e modalità di aggiornamento, costituiscono la base per una verifica effettiva degli effetti ambientali della modifica del PRIIMT e per il reperimento delle informazioni necessarie ad alimentare l'inventario regionale delle emissioni e gli scenari emissivi per il PRRTQA.

3. Inquinamento acustico

Con riferimento al clima acustico, si ritiene utile che il Rapporto Ambientale integri il quadro ambientale con una rappresentazione, anche sintetica, della classificazione acustica dei Comuni interessati finalizzata ad una prima individuazione dei principali ricettori sensibili potenzialmente esposti, quali aree residenziali, scuole, strutture sanitarie o altri ricettori meritevoli di attenzione. Tale approfondimento appare opportuno sia per valutare i possibili effetti delle nuove infrastrutture in fase di esercizio, sia per considerare gli effetti temporanei connessi alla cantierizzazione, fermo restando che le valutazioni acustiche puntuali e l'individuazione delle eventuali mitigazioni localizzate dovranno essere sviluppate nelle successive fasi progettuali e autorizzative.

4. Inquinamento da Campi Elettromagnetici

Quanto all'inquinamento elettromagnetico, considerato che gli interventi riguardano prevalentemente infrastrutture stradali, il tema non appare assumere rilievo primario in questa fase pianificatoria. Si ritiene comunque utile che il Rapporto Ambientale verifichi, ove pertinente, l'eventuale presenza di interferenze con elettrodotti, cabine elettriche, impianti tecnologici o altre infrastrutture suscettibili di generare campi elettromagnetici, rinviando gli eventuali approfondimenti puntuali alle successive fasi progettuali e autorizzative.

5. Siti contaminati

Sempre in un'ottica di completezza del quadro ambientale, si suggerisce di valutare l'opportunità di inserire una verifica preliminare delle eventuali interferenze tra i tracciati indicativi, le principali aree di cantiere e i siti contaminati o potenzialmente contaminati presenti nei territori interessati, anche mediante sovrapposizione cartografica con le banche dati e gli strumenti conoscitivi disponibili a livello regionale. Tale verifica consentirebbe di individuare tempestivamente eventuali rapporti con procedimenti di bonifica, caratterizzazione, messa in sicurezza operativa o permanente disciplinati dal Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006, nonché di indirizzare correttamente le successive valutazioni relative a scavi, terre e rocce da scavo, riporti, acque sotterranee e gestione dei materiali.

6. Gestione materie

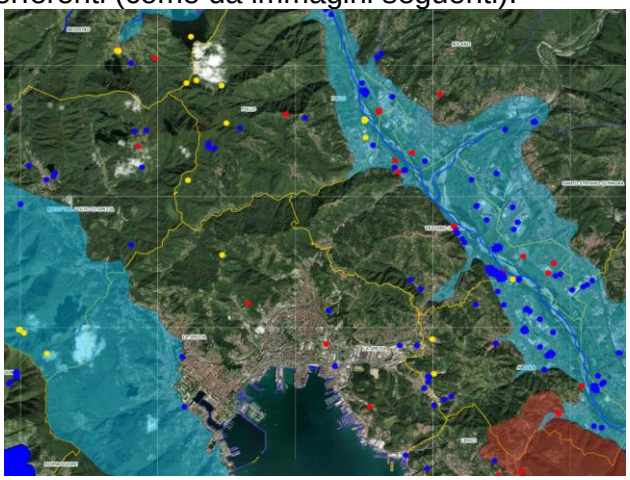
Nel rapporto ambientale presentato non sono presenti informazioni circa le quantità di rifiuti che i cantieri genereranno e neppure le modalità di gestione previste; inoltre è prevista la realizzazione di due gallerie per la Superstrada del Golfo, per le quali si

ipotizza una produzione di terre e rocce da scavo ingente e non vi è alcuna informazione al riguardo.
Si chiede di aggiornare il rapporto ambientale indicando l'impatto presunto riguardante il comparto rifiuti e una stima del volume di scavo delle gallerie e una possibile destinazione delle terre e rocce da scavo.

7. Tutela delle acque

Riguardo gli aspetti di stretta competenza del Settore scrivente e con particolare riferimento agli obiettivi e Norme di Attuazione del vigente Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA), si evidenzia che le modifiche prospettate ricadono, almeno in parte, su acquifero poroso, e nelle aree oggetto degli interventi è presumibile la presenza di derivazioni idriche, anche ad uso potabile, potenzialmente interferenti (come da immagini seguenti).





Si ribadiscono pertanto le considerazioni di ordine generale riguardanti tali aspetti, riportate nei contributi istruttori forniti dalla Direzione Ambiente nell'ambito della VAS del PRIMT.
Cordiali saluti.

(Il Dirigente ad interim- Il Direttore Generale)
Ing. Fernando Della Pina

Firmato digitalmente da:
FERNANDO DELLA PINA
Regione Liguria
Firmato il: 11-06-2026 11:22:31
Certificato valido dal 13-05-2025 al 13-05-2028

Resp. procedimento: Marta Ballerini
EQ VIA nazionale/VAS: Bruno Orsini