



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria

(Sezione Seconda)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1231 del 2025, integrato da motivi aggiunti,
proposto da

Cementi Centro Sud s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*,
rappresentata e difesa dagli avvocati Luigi Cocchi, Alessandro Ghibellini e prof.
Carlo Lenzetti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Comune di Imperia, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso
dagli avvocati Paolo Gaggero ed Elena Avolio, con domicilio digitale come da PEC
da Registri di Giustizia;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*,
rappresentato e difeso dall'Avvocatura dello Stato, domiciliataria *ex lege* in
Genova, viale Brigate Partigiane, 2;

Regione Liguria e Consiglio superiore dei lavori pubblici, non costituiti in giudizio;

nei confronti

Riva Mare s.r.l., non costituita in giudizio;

per l'annullamento

A - per quanto riguarda il ricorso introduttivo:

- della deliberazione del Consiglio comunale n. 60 del 29.7.2025, avente ad oggetto la proposta alla Regione Liguria di adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore portuale del porto di Imperia;
- del decreto del Direttore Generale della Regione Liguria n. 6026 del 12.8.2025, recante l'adozione dell'adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore portuale del porto di Imperia;
- del documento unico di programmazione 2026/2028 approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 59 del 29.7.2025;
- di ogni altro atto presupposto, conseguente e connesso;

B - per quanto riguarda il ricorso per motivi aggiunti:

- della deliberazione della Giunta regionale n. 518 del 16.10.2025, recante l'approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore portuale del porto di Imperia;
- di ogni altro atto presupposto, conseguente e connesso, ivi incluse la nota del Consiglio superiore dei lavori pubblici prot. n. 10151 del 18.8.2025, la nota del settore regionale Blue Economy prot. n. 427777 del 9.9.2025 e la relazione tecnica istruttoria del settore regionale Politiche Abitative, Territorio e Demanio Costiero n. 41 del 13.10.2025;

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune di Imperia e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore, nell'udienza pubblica del giorno 29 aprile 2026, la dott.ssa Liliana Felletti e uditi per le parti i difensori, come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con ricorso introduttivo notificato il 21 ottobre 2025 e depositato il 27 ottobre 2025 Cementi Centro Sud s.p.a. (d'ora innanzi, anche CCS) ha impugnato la deliberazione del Consiglio comunale di Imperia n. 60 del 29 luglio 2025 ed il decreto del Direttore Generale della Regione Liguria n. 6026 del 12 agosto 2025, aventi ad oggetto, rispettivamente, la proposta e l'adozione dell'adeguamento tecnico-funzionale (ATF) del piano regolatore portuale (PRP) del porto di Imperia, nonché il documento unico di programmazione 2026/2028 approvato con delibera consiliare n. 59 del 29 luglio 2025.

La ricorrente ha articolato i seguenti motivi:

I) *Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 3-bis e 4 della L.R. n. 9/2003, in relazione all'art. 5 della legge n. 84/1994. Difetto di presupposto.* Gli atti gravati sarebbero affetti da vizi procedimentali, perché mancherebbe il propedeutico accordo tra Regione e Comune, richiesto dall'art. 3-bis della L.R. n. 9/2003, né sarebbe stato acquisito il previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prescritto dall'art. 4 della medesima L.R. n. 9/2003 e dall'art. 5 della legge n. 84/1994.

II) *Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 2, 3-bis e 4 della L.R. n. 9/2003, nonché dell'art. 5, comma 3-ter, della legge n. 84/1994, in relazione agli artt. 6 e 12 del d.lgs. n. 152/2006, nonché dell'art. 3 della L.R. n. 32/2012. Illegittimità costituzionale dell'art. 3 della L.R. n. 32/2012 per violazione dell'art. 117, commi 1 e 2, lett. s), Cost., in relazione alla direttiva UE n. 42/2001.* L'adeguamento tecnico-funzionale, comportando una modifica del PRP, avrebbe dovuto essere assoggettato alla procedura di VAS. Né potrebbe invocarsi l'esonero disposto dall'art. 3, comma 5, lett. f), della L.R. n. 32/2012, che violerebbe l'art. 117, commi 1 e 2, lett. s), Cost., con conseguente necessità di sollevare la relativa questione di legittimità costituzionale davanti al Giudice delle leggi.

III) *Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 4 della legge n. 84/1994. Difetto di*

presupposto. Illogicità. Sviamento di potere. La trasformazione dello scalo di Oneglia verso una vocazione essenzialmente diportistica, in ragione della quale sarebbe stato elaborato l'ATF, si porrebbe in contrasto con l'attuale classificazione commerciale del porto e, in ogni caso, competerebbe al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IV) Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 4 della L.R. n. 9/2023 e dell'art. 5 della legge n. 84/1994, nonché eccesso di potere per falsità del presupposto e/o travisamento, manifesta illogicità e/o sviamento di potere. L'obiettivo perseguito dal Comune con l'eliminazione di qualsiasi volumetria per il deposito delle merci consisterebbe nella soppressione dei traffici di rinfuse secche nel bacino di Oneglia, i quali non sarebbero gestibili in assenza delle strutture di stoccaggio. Pertanto, l'adeguamento tecnico-funzionale inciderebbe sull'impostazione fondante del PRP, in quanto altererebbe le finalità del piano vigente e le connesse caratterizzazioni funzionali delle aree portuali, essendo dichiaratamente preordinato alla futura approvazione di un nuovo piano regolatore portuale diretto alla riconversione dello scalo alla nautica da diporto: sicché la novella delle N.T.A. introdotta con gli atti oppugnati integrerebbe in realtà una modifica sostanziale al piano regolatore portuale e, quindi, esorbiterebbe dai limiti dell'ATF, eludendo la procedura ordinaria di variante.

V) Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 97 Cost. Eccesso di potere per falsità dei presupposti e/o travisamento, difetto di istruttoria e/o di motivazione. Manifesta illogicità e violazione del principio di proporzionalità, sviamento di potere. L'adeguamento tecnico-funzionale sarebbe stato proposto ed adottato senza istruttoria e valutazione adeguate in ordine agli effetti derivanti dall'esclusione delle strutture fisse, le quali risulterebbero indispensabili per le operazioni portuali relative alle rinfuse secche. In tal modo le Amministrazioni avrebbero abdicato all'obbligo di compiere il bilanciamento dei contrapposti interessi pubblici e privati, trascurando una merceologia di traffici storicamente presenti nel porto di

Oneglia e tutt'oggi di rilevante consistenza.

Con successivo ricorso in aggiunzione, notificato il 3 dicembre 2025 e depositato il 9 dicembre 2025, CCS ha gravato la delibera della Giunta regionale n. 518 del 16 ottobre 2025, recante l'approvazione dell'adeguamento tecnico - funzionale del PRP, deducendo i seguenti motivi:

I) *Illegittimità propria e/o illegittimità derivata per i motivi già dedotti nei confronti degli atti impugnati nel ricorso introduttivo.* Il provvedimento avverso risulterebbe illegittimo per i medesimi vizi inficianti gli atti oppugnati con il ricorso introduttivo.

II.1) *Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 4 della L.R. n. 9/2003. Illegittimità della nota del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 18 agosto 2025. Illegittimità conseguente della D.G.R. n. 518/2025. Difetto di istruttoria e/o di motivazione.* La dequotazione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici da obbligatorio a facoltativo violerebbe l'art. 4 della L.R. n. 9/2003, che non sarebbe mai stato abrogato.

II.2) *Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 4 della L.R. n. 9/2003. Eccesso di potere per falsità dei presupposti e/o travisamento dei fatti. Difetto di istruttoria e/o di motivazione. Manifesta illogicità. Sviamento di potere.* L'Amministrazione comunale non avrebbe sviluppato l'analisi costi-benefici richiesta dagli uffici regionali ai fini della riprova del carattere non sostanziale dell'esclusione di strutture fisse, limitandosi ad asserire che i traffici potrebbero continuare anche senza manufatti adibiti a depositi: sicché il settore regionale Territorio avrebbe fondato il proprio parere favorevole su tale apodittico ed erroneo assunto. L'approvazione dell'ATF, quindi, sarebbe inficiata da un'istruttoria carente e da presupposti fattuali e tecnici erronei, nonché da sviamento di potere, realizzando una modifica sostanziale vanificante la funzione del porto delineata dal PRP.

II.3) *Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 5 della legge n. 84/1994, nonché dell'art. 4 della L.R. n. 9/2003. Eccesso di potere per falsità del presupposto. Travisamento. Sviamento di potere.* La rimozione dei silos precluderebbe alla

ricorrente la prosecuzione della propria attività, per la quale è necessario il deposito temporaneo del cemento all'interno di costruzioni dotate di appositi impianti, in ragione delle cautele occorrenti per la manipolazione e conservazione della merce.

II.4) *Violazione dell'art. 4 della legge n. 84/1994. Difetto di presupposto e sviamento di potere.* L'avviamento della riconversione del porto di Oneglia da commerciale a turistico sotteso all'ATF si rivelerebbe viziato sia per incompetenza, spettando al Ministero dei Trasporti la classificazione dei porti anche sotto il profilo funzionale, sia per sviamento di potere, sacrificando l'organizzazione dei traffici marittimi e delle operazioni portuali a favore di interessi di natura prettamente urbanistica, legati alla trasformazione economico-sociale del tessuto urbano.

Il Comune di Imperia ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono costituiti in resistenza, instando per la reiezione del gravame. Non si è, invece, costituita la Regione Liguria.

In seguito, le parti hanno depositato memorie ai sensi dell'art. 73 c.p.a. L'Amministrazione civica ha eccepito l'inammissibilità dell'impugnazione del documento unico di programmazione per difetto di lesività e, per il resto, ha opposto l'infondatezza nel merito delle doglianze attoree.

Alla pubblica udienza del 29 aprile 2026 la causa è stata assunta in decisione.

DIRITTO

1. Cementi Centro Sud s.p.a. è concessionaria dal 2004 di un compendio demaniale marittimo nel porto di Imperia - bacino di Oneglia, per mantenere sulla banchina Aicardi tre silos con gli impianti annessi per lo stoccaggio del cemento, aventi capacità complessiva di 4.100 tonnellate (v. doc. 8 ricorrente). La società commercializza cemento di propria produzione, proveniente dal cementificio di Grave de Peille, nell'entroterra nizzardo, che viene scaricato dalle navi ed immagazzinato nei silos eretti sulla banchina, in attesa di essere smistato e distribuito alle imprese acquirenti del comparto edile. Dal 2020 i volumi di cemento

giunto via mare nello scalo di Oneglia ammontano a circa 35.000-40.000 tonnellate annue (v. relazione tecnica del consulente di CCS in data 2.12.2025, sub doc. 15 ricorrente).

L'ultimo titolo demaniale assentito alla ricorrente, risalente al 2016, risulta scaduto, ma CCS – che ne ha più volte chiesto il rinnovo (v. docc. 10-12-13 ricorrente) – continua ad esercitare la sua attività in regime di proroga di fatto, versando i canoni concessori con il benestare del Comune (v. doc. 11 ricorrente), il quale non ha dato corso al procedimento di sgombero avviato il 17 ottobre 2023 (doc. 16 resistente).

La deducente contesta la legittimità dell'impugnato adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore portuale, il quale, novellando l'art. 2-*bis* delle norme tecniche di attuazione del PRP, ha stabilito che, nelle banchine per i traffici marittimi (qual è la banchina Aicardi), le attività funzionali allo svolgimento dei traffici commerciali sono ammesse per la movimentazione delle merci e per il deposito temporaneo, ma senza strutture fisse. Pertanto, CCS lamenta che, per effetto di tale modifica, dovrà cessare la propria attività nello scalo onegliese, non essendo più consentito l'utilizzo di opere non amovibili sulle banchine portuali e, quindi, dei silos per lo stoccaggio del cemento.

2. Preliminarmente, occorre scrutinare l'eccezione pregiudiziale sollevata dalla difesa civica in relazione all'impugnazione del documento unico di programmazione 2026/2028.

Il rilievo processuale è fondato.

Il documento in questione è un atto programmatico che definisce gli indirizzi e gli obiettivi strategici dell'ente per il triennio successivo, ai sensi dell'art. 170 del d.lgs. n. 267/2000, ma non ha portata lesiva delle posizioni giuridiche soggettive degli amministrati. Peraltro, per l'area portuale di Oneglia sono prefigurate linee di azione riguardanti una zona abbandonata, che il Comune mira a recuperare in chiave turistica e commerciale, ma nulla si prevede per le banchine destinate ai traffici marittimi (doc. 3 ricorrente).

3. Nel merito, i mezzi IV) e V) del ricorso introduttivo, reiterati con il I) motivo

aggiunto, ed i mezzi II.2) e II.3) del gravame *ex art. 43 c.p.a.*, esaminabili congiuntamente per la loro affinità tematica e parziale coincidenza contenutistica, sono fondati ed assorbenti.

Occorre premettere che, secondo l'art. 5, comma 5, della legge n. 84/1994 e l'art. 4, comma 2, della L.R. n. 9/2003, con l'adeguamento tecnico-funzionale, soggetto ad una procedura semplificata, possono essere apportate al piano regolatore portuale esclusivamente *“modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo”*. Dunque, l'ATF è consentito per le modifiche c.d. non sostanziali, ossia che non stravolgano le scelte fondanti del piano e, in particolare, che non trasformino l'assetto infrastrutturale del porto e/o le funzioni ammesse: ad esempio, tale strumento può essere impiegato per l'inserimento di una nuova destinazione d'uso compatibile con la caratterizzazione funzionale esistente, per lo scambio di funzioni tra aree portuali o per la ricalibrazione del contorno interno del porto senza alterare l'assetto generale (v. pagg. 66 e ss. delle linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sub doc. 24 ricorrente).

Poiché il porto di Imperia è classificato di categoria II, classe III, ossia con rilevanza economica regionale, l'approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale spetta alla Giunta della Regione Liguria, ai sensi dell'art. 3-bis della L.R. n. 9/2003, non ricadendo lo scalo nella circoscrizione di un'Autorità di sistema portuale.

Nel caso in esame, con l'avversato adeguamento tecnico-funzionale la Regione, su proposta dell'Amministrazione civica, ha adottato e, poi, approvato una modifica dell'art. 2-bis delle N.T.A. del PRP in forza della quale, nelle banchine deputate ai traffici marittimi, è ammesso il solo deposito temporaneo delle merci, senza stoccaggio in strutture fisse (*“Banchine traffici marittimi: sono ammesse tutte le attività funzionali allo svolgimento dei traffici marittimi, di tipo: - commerciale per*

la movimentazione delle merci e il deposito temporaneo, senza strutture fisse”). Pertanto, viene preclusa l’installazione di manufatti stabilmente ancorati al suolo, quali silos e capannoni, allo scopo – esplicitato dal Comune nella delibera consiliare n. 60 del 2025 – di preservare le banchine libere “*in vista di eventuali differenti scelte pianificatorie*” (doc. 1 ricorrente).

Come documentato dalla ricorrente mediante relazione tecnica, la commercializzazione del cemento sfuso trasportato via mare abbisogna di stoccaggio in strutture *ad hoc* fisse ed ermetiche, quali silos verticali o capannoni orizzontali dotati di impianti di filtraggio e depolverazione, in modo da mantenere la materia prima in perfette condizioni e prevenire la dispersione di polveri. In difetto di tali opere, non essendo sufficienti eventuali stazioni mobili di deposito su ruote (per la limitata capacità di stoccaggio), il cemento dovrebbe essere scaricato direttamente sugli automezzi che lo trasportano via terra, oppure inserito provvisoriamente in sacconi giganti: ma una simile gestione, oltre ad apparire difficilmente realizzabile, si rivelerebbe antieconomica, perché il carico utile effettivo di cemento verrebbe ridotto a causa dell’inevitabile spargimento di polveri e della parziale solidificazione per effetto dell’aria umida del porto; inoltre, i rischi di inquinamento sarebbero elevati, per l’assenza di sistemi di depolverazione al chiuso (v. relazione tecnica del consulente di CCS in data 2.12.2025). Oltretutto, lo sbarco dell’intero carico di una nave su autocisterne che partono immediatamente per le consegne congestionerebbe la viabilità urbana.

Contrariamente a quanto ventilato dalla difesa civica, l’esclusione delle costruzioni inamovibili arreca a CCS un pregiudizio concreto e attuale, in quanto, come si è detto, il suo titolo concessorio è allo stato scaduto e in attesa di rinnovo, né, nonostante la richiesta formulata alla Regione con apposita osservazione, è stata approvata una disposizione transitoria atta a consentire il mantenimento dei silos esistenti. Inoltre, la generica indicazione contenuta nella delibera comunale n. 60/2025, secondo cui le strutture fisse saranno inibite “*per quanto possibile*”, non è sufficiente a salvaguardare la posizione dell’esponente, poiché tale inciso non

risulta riprodotto nel testo novellato dell'art. 2-*bis* delle N.T.A.: sicché il divieto di opere infisse al suolo, posto con la riformulata norma di piano, non appare suscettibile di deroga.

3.1. Ciò posto, la variazione avversata sortisce indubbiamente un notevole impatto sulla situazione attuale, perché produce l'effetto di impedire i traffici commerciali di rinfuse secche per i quali le strutture fisse in banchina risultano necessarie, come nel caso del cemento.

È vero che, come obiettato dalla resistente, l'ATF mantiene la destinazione commerciale dello scalo di Oneglia, stabilita con il piano regolatore portuale del 2002, il quale ha separato le funzioni commerciale e diportistica, localizzando la prima, appunto, nel bacino onegliese e la seconda in quello di Porto Maurizio (v. docc. 1-2 resistente). Tuttavia, la funzione commerciale, pur rimanendo astrattamente ammessa, risulta di fatto svuotata o, perlomeno, fortemente compressa, venendo circoscritta alle sole attività che possono svolgersi senza stoccare le merci nei depositi.

Pertanto, un simile mutamento incide indiscutibilmente sulla caratterizzazione del porto di Oneglia, snaturando la sua funzione commerciale, e tocca in ultima analisi le scelte strategiche del piano regolatore portuale, al punto che la stessa Amministrazione civica ha preconizzato – sia pure per un momento futuro non ancora definito – un differente utilizzo delle banchine attualmente destinate ai traffici marittimi. Dunque, la modifica in contestazione riveste natura sostanziale e, come tale, non poteva essere introdotta con un semplice adeguamento tecnico-funzionale, necessitando di un procedimento ordinario di variante al piano regolatore portuale, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della L.R. n. 9/2003.

3.2. Il provvedimento regionale di approvazione dell'ATF si rivela, altresì, viziato per difetto istruttorio e travisamento fattuale, giacché si fonda sui pareri positivi pronunciati dagli uffici interni sull'erroneo presupposto che la novella dell'art. 2-*bis* delle N.T.A. non spieghi un effetto significativo sui traffici commerciali in

oggi praticati.

Infatti, con nota del 9 settembre 2025 il settore Blue Economy si è espresso in senso favorevole alla modifica dell'art. 2-bis, ma con la raccomandazione che, *“ai fini della riprova della non sostanzialità rispetto all'esclusione di strutture fisse, sia predisposta una Analisi Costi-Benefici comprensiva delle risorse-uomo impiegate attualmente e dell'indotto correlato”* (doc. 4 ricorrente). Senonché la prescritta relazione di analisi non è stata elaborata prima della deliberazione giuntale approvativa dell'ATF, avendo il Comune assunto la determina di affidamento del relativo incarico ad un professionista soltanto il 29 dicembre 2025 (doc. 27 ricorrente). Peraltro, è intuitivo che l'eliminazione dei silos di stoccaggio del cemento non solo porterebbe alla scomparsa di CCS dal porto di Oneglia, ma metterebbe a serio rischio la sopravvivenza dei due operatori Impresa Portuale Lodovico Maresca s.r.l. e Compagnia Lavoratori Portuali Maresca s.c.a.r.l., i quali svolgono in favore della ricorrente la maggior parte delle loro prestazioni di movimentazione merci e di fornitura di lavoro portuale temporaneo (v. docc. 16-16bis-17 ricorrente). Inoltre, verrebbero inevitabilmente meno le commesse per le imprese manutentrici degli impianti per il pompaggio e la conservazione del cemento nei silos (v. relazione tecnica del consulente di CCS in data 2.12.2025).

Con relazione istruttoria del 13 ottobre 2025 il settore Politiche Abitative, Territorio e Demanio Costiero ha parimenti formulato parere favorevole, basandosi sulla sola delibera del Consiglio comunale n. 60 del 29 luglio 2025, nellaquale viene indicato che *“le attività di mera movimentazione e deposito di materiali...per loro natura possono essere svolte senza l'ausilio di edifici in loco, consentendosi l'utilizzo delle aree senza strutture fisse”* (doc. 1 ricorrente). Il settore regionale Territorio ha, quindi, ritenuto che *“Il Comune ha pertanto accertato che le attività attualmente consentite nelle banchine traffici marittimi possano svolgersi...anche senza l'ausilio di strutture fisse, con il che implicitamente conferma che le modifiche proposte...non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione*

funzionale delle aree portuali” (doc. 4 ricorrente).

È, dunque, lampante il fallo nel quale è incorsa la Regione, la quale – appiattendosi sull’errata affermazione dell’Amministrazione municipale – non si è avveduta che la modifica richiesta dall’ente locale, lungi dal lasciare immutate le attività commerciali nel porto di Oneglia, incide pesantemente sui traffici di rinfuse secche e, in particolare, sopprime quelli di cemento ivi praticati da oltre vent’anni da CCS, con ripercussioni negative anche sulle imprese dell’indotto.

3.3. Per completezza, si osserva che la presenza di strutture fisse (anche qualora divengano demaniali per incameramento) non implica ineluttabilmente che le concessioni ad uso produttivo debbano essere di lunga durata; evenienza, questa, che il Comune vuole evitare, per non compromettere l’ambita riconversione dello scalo commerciale di Oneglia in un porto connotato da multivocazionalità e, quindi, adibito a nautica da diporto ed usi urbani, in connessione con l’intrapresa riqualificazione del *waterfront* cittadino. Del resto, la riclassificazione del bacino onegliese, con attribuzione di funzioni turistiche in luogo di quelle commerciali, potrebbe inverarsi solo all’esito di un procedimento condotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere regionale, ai sensi dell’art. 4 della legge n. 84/1994.

4. In relazione a quanto precede, l’impugnazione dev’essere dichiarata inammissibile con riguardo al documento unico di programmazione, mentre, per il resto, si appalesa fondata e va, quindi, accolta, con conseguente annullamento dei gravati atti di adozione e approvazione dell’adeguamento tecnico-funzionale del PRP.

5. In considerazione della complessità delle questioni trattate, le spese di lite possono essere compensate tra le parti, fatta eccezione per i contributi unificati che, stante l’esito favorevole del giudizio, dovranno essere rimborsati alla ricorrente vittoriosa dal Comune e dalla Regione soccombenti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria (Sezione Seconda),

definitivamente pronunciando sul ricorso introduttivo e sul ricorso per motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, così dispone:

- dichiara inammissibile l'impugnazione del documento unico di programmazione;
- per il resto, accoglie il ricorso introduttivo ed i motivi aggiunti e, per l'effetto, annulla gli atti impugnati di adozione e approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale del PRP.

Spese compensate; refusione dei contributi unificati a carico del Comune di Imperia e della Regione Liguria, in solido tra loro.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Genova nella camera di consiglio del giorno 29 aprile 2026 con l'intervento dei magistrati:

Luca Morbelli, Presidente

Angelo Vitali, Consigliere

Liliana Felletti, Primo Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Liliana Felletti

IL PRESIDENTE
Luca Morbelli

IL SEGRETARIO