

# COMUNE DI SANREMO

## Provincia di Imperia

### COMMITTENTE



**Portosole C.N.I.S. S.r.l. a socio unico**  
Via del Castillo, 17 - 18038 Sanremo (IM)  
P.IVA 00136750080

### PROGETTO

**PROCEDIMENTO UNICO N. 81/2021-SUAP - PERMESSO DI COSTRUIRE  
CONVENZIONATO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICO/EDILIZIA  
DELL'AMBITO L1-LOTTO 2,3,4 E 5 PARTE CON DEMOLIZIONE E  
RICOSTRUZIONE DELLA STRUTTURA ALBERGHIERA IN COMUNE DI  
SANREMO (IM)**

### ELABORATO

**VERIFICA OTTEMPERANZA ALLE CONDIZIONI AMBIENTALI  
CONTENUTE NEL PARERE N. 543 DEL 5 AGOSTO 2022 - PROCEDIMENTO UNICO N.  
81/2021-SUAP - ID\_VIP: 8370, PROPONENTE: PORTOSOLE C.N.I.S. S.R.L.**

**CONDIZIONE AMBIENTALE N.1  
CONDIZIONE AMBIENTALE N.2  
CONDIZIONE AMBIENTALE N.3  
CONDIZIONE AMBIENTALE N.4  
CONDIZIONE AMBIENTALE N.5**

**FASE: ANTE OPERAM**

### CODICE ELABORATO

REL/24/VIA/0399

### PRATICA

PR/24/0329

### CLIENTE

C/0352

### DATA

17/05/2024

### REVISIONE

00

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE
0	17/05/2024	Prima emissione
1	-	-
2	-	-

### PROGETTISTI



#### DETERMINA STP SRL

Sede Legale: Via G. Garibaldi, 14 - 24122 Bergamo (BG)  
Sedi Operative: Via Guglielmo Marconi, 107 - 24020 Ranica BG  
C.F. P.I. e n. iscrizione reg. Imprese: 04515810168 | N. REA: BG-468851  
Cell. 328.5339272 | Mail. [info@determinasrl.com](mailto:info@determinasrl.com) | PEC. [determina@pec.it](mailto:determina@pec.it) | [www.determinasrl.com](http://www.determinasrl.com)



### IL PROFESSIONISTA

Dott. Ing. Alberto Bonaldi

### IL COMMITTENTE

Portosole C.N.I.S. S.r.l. a socio unico



---

## INDICE

<b>0</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
0.1	Condizioni ambientali .....	2
<b>1</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE N.1 .....</b>	<b>5</b>
1.1	Documenti di riferimento .....	24
<b>2</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE N.2 .....</b>	<b>25</b>
<b>3</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE N.3 .....</b>	<b>35</b>
3.1	Documenti di riferimento .....	36
<b>4</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE N.4 .....</b>	<b>37</b>
4.1	Documenti di riferimento .....	40
<b>5</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE N.5 .....</b>	<b>41</b>
5.1	Documenti di riferimento .....	47
<b>6</b>	<b>SINTESI ASSOLVIMENTO CONDIZIONI AMBIENTALI ANTE OPERAM.....</b>	<b>48</b>

## ALLEGATI

<b>Allegato 1</b>	<b>- Verifica di assoggettabilità alla VIA .....</b>	<b>49</b>
<b>Allegato 2</b>	<b>- Parere ARPAL biocenosi .....</b>	<b>50</b>
<b>Allegato 3</b>	<b>- Parere ARPAL polveri-atmosfera .....</b>	<b>51</b>
<b>Allegato 4</b>	<b>- Comunicazione avvio monitoraggio polveri Ante Operam.....</b>	<b>52</b>
<b>Allegato 5</b>	<b>- Deroga acustica cantiere.....</b>	<b>53</b>

## 0 PREMESSA

La presente relazione è stata redatta a supporto della verifica di ottemperanza alle condizioni Ambientali contenute nel parere CTVIA n. 543 del 05/08/2022, allegato al “*Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo*”, ID\_VIP: 8370, Proponente: Portosole C.N.I.S. S.r.l. (**Allegato n.1**).

Il decreto del MITE determinava l'esclusione dalla Procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale del progetto in esame subordinandolo al rispetto delle condizioni ambientali in esso riportate.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

### 0.1 Condizioni ambientali

Di seguito si riportano integralmente le **Condizioni Ambientali** sopra richiamate:

Condizione ambientale n. 1	
<b>Macrofase</b>	Ante operam, corso d'opera
<b>Fase</b>	Fase di cantiere
<b>Ambito di applicazione</b>	Biodiversità e ambiente marino
<b>Oggetto della prescrizione</b>	Il Proponente dovrà: <ol style="list-style-type: none"> <li>valutare con immagini video HD e apposito monitoraggio ante operam lo stato di salute delle biocenosi del SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), in un raggio di 500 m dall'area di cantiere.</li> <li>predisporre, unitamente al piano di monitoraggio, un piano di mitigazione degli impatti anche residui o accidentali dell'opera.</li> <li>porre in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche temporanei dell'ambiente marino.</li> </ol>
<b>Termine avvio Verifica Ottemperanza</b>	Al termine della fase di cantiere
<b>Ente vigilante</b>	MiTE
<b>Enti coinvolti</b>	ARPA Liguria per il punto a)

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Fase</b>	Progettazione esecutiva
<b>Ambito di applicazione</b>	Cantierizzazione
<b>Oggetto della prescrizione</b>	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere porre particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere;</li> <li>b) prevedere un'efficace organizzazione logistica delle attività nonché la scansione temporale delle stesse per contenere i disturbi derivanti dalla movimentazione dei mezzi nelle aree a terra dell'ambito portuale per le operazioni di imbarco e sbarco (auto e camion) e per le manovre di carico e scarico merci;</li> <li>c) effettuare il deposito temporaneo in condizioni di sicurezza per gli operatori e adottando gli accorgimenti necessari a evitare eventuali impatti sull'ambiente;</li> <li>d) al fine di limitare gli impatti derivanti dalle lavorazioni utilizzare macchinari rispondenti alle prescrizioni della normativa di settore in materia di emissioni sonore e inquinanti, nonché adottare strategie per ridurre il disturbo ambientale;</li> <li>e) provvedere al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza;</li> <li>f) effettuare la manutenzione continua ai mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti);</li> </ul>
<b>Termine avvio Verifica Ottemperanza</b>	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
<b>Ente vigilante</b>	MiTE
<b>Enti coinvolti</b>	

<b>Condizione ambientale n. 3</b>	
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Fase</b>	Progettazione esecutiva
<b>Ambito di applicazione</b>	Aspetti progettuali e ambientali
<b>Oggetto della prescrizione</b>	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) quantificare esattamente la presenza di amianto e di altro materiale tossico o pericoloso e caratterizzarne qualità e modalità di bonifica o trattamento;</li> <li>b) precisare le modalità del ripristino a fine lavori del suolo occupato temporaneamente a uso cantiere e identificare in dettaglio le aree di deposito temporaneo in termini di ubicazione, avuto riguardo alla movimentazione dei materiali, sia per l'area di intervento sia per le aree interessate al trasporto del materiale, ottimizzando per questo ultimo i percorsi e le modalità.</li> </ul>
<b>Termine avvio Verifica Ottemperanza</b>	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
<b>Ente vigilante</b>	MiTE
<b>Enti coinvolti</b>	Regione Liguria

<b>Condizione ambientale n. 4</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni e compensazioni
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio ed esposte nel presente parere;</li> <li>b. predisporre un apposito <i>report</i> di sintesi delle attività di mitigazione svolte e della verifica della loro efficacia;</li> <li>c. predisporre un piano di minimizzazione dell'impatto acustico durante i lavori di cantiere; tale piano dovrà anche prevedere tutte le mitigazioni del caso e l'eventuale piano di contenimento acustico;</li> </ol>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

<b>Condizione ambientale n. 5</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Ante operam, in corso d'opera e post operam
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>a) Qualità dell'aria e rumore: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. individuare e confermare in accordo con ARPA Liguria la posizione delle stazioni di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria e puntuale definizione dei parametri in essi monitorati;</li> <li>2. condividere con ARPAL, a conclusione del monitoraggio ante operam e prima dell'avvio del cantiere: i dettagli del monitoraggio in continuo del PM<sub>10</sub> nella fase iniziale del cantiere; il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche,</li> </ol> <p>b) Biocenosi marine: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. verificare lo stato di salute delle biocenosi del SIC e confermare in accordo con ARPA Liguria la mancanza di ogni forma di impatto sulle stesse;</li> <li>4. in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, dovrà predisporre un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS.</li> </ol>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	All'inizio dei lavori e prima del termine del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

## 1 CONDIZIONE AMBIENTALE N.1

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Biodiversità e ambiente marino
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: a) valutare con immagini video HD e apposito monitoraggio ante operam lo stato di salute delle biocenosi del SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), in un raggio di 500 m dall'area di cantiere. b) predisporre, unitamente al piano di monitoraggio, un piano di mitigazione degli impatti anche residui o accidentali dell'opera. c) porre in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche temporanei dell'ambiente marino.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della fase di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria per il punto a)

***Punto a): valutare con immagini video HD e apposito monitoraggio ante operam lo stato di salute delle biocenosi del SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), in un raggio di 500 m dall'area di cantiere.***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a)** è stato predisposto apposito elaborato *“Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere prima delle attività di demolizione presso l'area di cantiere del porto di Portosole (Sanremo)”* redatto dalla Società Ubica Srl in data 29/03/2024, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si evidenzia che tale elaborato è già stato valutato favorevolmente da ARPA LIGURIA prot. arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE.U.0013645.10-05-2024 (**Allegato n.2**) in cui si evince *“[...] I colleghi esperti nella tematica hanno letto la relazione sulle biocenosi marine, [...] ritengono sia ben impostata; inoltre lo stato di qualità della prateria di posidonia delineato è in linea con i dati in nostro possesso nelle vicinanze.”*.

Si riportano di seguito le conclusioni dell'elaborato in oggetto:

*L'area d'indagine è costituita da due diverse zone: la zona portuale, maggiormente interessata dai lavori di demolizione, e quella esterna al porto, dove insistono due SIC (Sito di Importanza Comunitaria) marini: quello a levante è il SIC denominato “Fondali Arma di Taggia - Punta San*

*Martino” (IT1315973), mentre quello a ponente è il SIC denominato “Fondali di San Remo-Arziglia (IT 1316274). Per quanto riguarda l’area interna al porto, quella maggiormente coinvolta dalle lavorazioni, le indagini hanno mostrato un fondale prevalentemente sabbioso, con la presenza di massi sparsi di diverse dimensioni nella zona prossima alla riva. Interessante la presenza nell’area di *Cladocora caespitosa*, specie inserita nell’allegato II del Protocollo SPA/BIO della Convenzione di Barcellona (lista rossa IUCN 2014, stato di conservazione: Least Concern). L’area risulta anche caratterizzata da numerosi rifiuti, alcuni talvolta di discrete dimensioni.*

*Per quanto riguarda l’area esterna al bacino portuale, dallo studio del posizionamento del limite superiore attuale della prateria di *P. oceanica* emerge una generale congruenza con quanto riportato dai dati cartografici relativi all’area di studio già disponibili in letteratura (Atlante degli habitat marini della Liguria, 2020), nonostante il limite stesso si presenti estremamente articolato e caratterizzato da numerose rientranze e/o corridoi, chiazze di sabbia e zone a matte che hanno reso oggettivamente difficile seguirne l’andamento in immersione.*

*Per quanto riguarda i caratteri distintivi della prateria, i valori di ricoprimento percentuale medio si attestano su valori di circa il 75%. Differente è invece la situazione riguardante la densità dei fasci fogliari di *P. oceanica* per unità di superficie.*

*In corrispondenza della stazione ST1, quella più a ponente a una profondità di 15 m, la densità media è pari a 232,50 fasci/m<sup>2</sup>; nella stazione ST2, quella centrale e la più profonda (-18m), la densità media è pari a 281,25 fasci/m<sup>2</sup>; infine, nella stazione ST3, quella più a levante a una profondità di 15 m, la densità media è pari a 337,50 fasci/m<sup>2</sup>, valore più alto tra quelli misurati. Tutte le stazioni sono riconducibili alla categoria delle praterie molto rade (Classe IV), ma con uno stato di conservazione soddisfacente secondo la classificazione di Giraud.*

*Considerando i risultati emersi che mostrano le condizioni non sempre ottimali della prateria e vista anche la sua ridotta distanza dall’area di intervento, si suggerisce di effettuare ulteriori analisi, prestando particolare attenzione alla prateria di *Posidonia oceanica* contigua all’area di intervento.*

*In particolare, si suggerisce di pianificare il monitoraggio della porzione di prateria costiera e lungo il limite superiore, subito al termine degli interventi, analizzando anche le zone emerse dall’analisi del fotomosaico per valutarne l’estensione verso il largo e caratterizzarne la tipologia, essendo quest’ultimo un efficiente indicatore della variazione delle condizioni ambientali. Questo consentirà di individuare tempestivamente le eventuali fonti di stress e/o impatto che potrebbero innescare fenomeni di regressione delle formazioni a *P. oceanica* o comunque un peggioramento delle*

*condizioni nelle aree adiacenti gli interventi programmati, e mettere così in atto eventuali misure di mitigazione del rischio di degradazione dell'habitat.*

*Per quanto riguarda possibili segni di impatto e le osservazioni su flora e fauna associata alla prateria, in linea generale si conferma l'assenza di alghe alloctone del genere *Caulerpa taxifolia*, la presenza di alcune specie di pregio quali *Cladocora caespitosa* e la presenza di numerosi rifiuti, alcuni anche di discrete dimensioni. Per questo si suggerisce la realizzazione di interventi attivi quali eventi di pulizia dei fondali e/o messa in posa di cartelli informativi sulle valenze naturalistiche della zona e sulle norme comportamentali da seguire per ridurre le fonti di inquinamento, soprattutto da rifiuti di materiale plastico, così da informare e sensibilizzare i fruitori sull'importanza della conservazione del patrimonio marino locale.*

***Punto b): predisporre, unitamente al piano di monitoraggio, un piano di mitigazione degli impatti anche residui o accidentali dell'opera.***

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

Per quanto riguarda il **Piano di Monitoraggio** si rimanda a quanto riportato nel §5-Condizione ambientale n.5 del presente elaborato.

Per quanto riguarda alle **Opere di Mitigazione** è stato predisposto apposito elaborato “*Piano di Gestione Ambientale*” redatto dalla Società Despe Spa in data 06/05/2024, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

A tal riguardo, si intende innanzitutto precisare che un'attività di progettazione applicata ad una demolizione, sia essa totale o parziale, indifferenziata o selettiva, è un atto pianificatorio che ha come scopo finale quello di arrivare alla scelta di una tecnica di demolizione, che parta da un insieme di vincoli progettuali di vario tipo, mirando alla minimizzazione dell'impatto economico e ambientale sul contesto circostante. Risulta evidente come l'edificio, a causa della sua vecchia destinazione d'uso e dell'epoca stessa in cui è stato realizzato richieda un tipo di demolizione selettiva, che dia

---

l'occasione di attuare preventivamente una selezione tra i vari componenti edilizi, allontanando quelli pericolosi prima di eseguire l'abbattimento vero e proprio dell'ossatura.

Gli obiettivi generali del progetto di demolizione sono:

- limitare possibili danni per inquinamento;
- limitare possibili danni dovuti ad azioni meccaniche relative alle fasi della demolizione;
- limitare fastidi arrecati alle aree limitrofe per la presenza del cantiere stesso.

In generale, il danneggiamento ambientale causato da un processo di demolizione sono:

- inquinamento acustico;
- inquinamento dovuto a polveri generiche, limitabile attraverso l'affiancamento di getti di acqua ad ampio raggio;
- inquinamento a carattere tossico, possibile a causa di alcuni materiali fortemente inquinanti, che dovranno essere rimossi nella fase preliminare alla demolizione vera e propria.

Tenendo conto di tali obiettivi è stato formulato il progetto di demolizione del complesso strutturale "Albergo ed Autorimessa" presso il porto turistico di Portosole a Sanremo.

Nello specifico la scelta di modificare la tecnica di demolizione a favore dell'utilizzo di escavatori con pinze idrauliche, descritta nel dettaglio nei successivi paragrafi, consente di ottenere i seguenti miglioramenti:

- Incremento della protezione contro la dispersione di materiali di risulta nell'ambiente mediante:
  - realizzazione, lungo tutto lo sviluppo del perimetro dell'edificio oggetto di demolizione, di ponteggio con doppia rete di protezione disposta su entrambe le facce dell'opera provvisoria;
  - ottimizzazione dei processi di frantumazione delle macerie eseguita a terra, direttamente all'interno del perimetro protetto dell'area di demolizione eliminando, pertanto, le operazioni di movimentazione e taglio all'interno dei rack precedentemente previsti nell'area di cantiere.
- Riduzione e minimizzazione dell'impatto del cantiere sul contesto circostante attraverso:
  - un'attenta pianificazione delle lavorazioni tale da permettere una notevole diminuzione della durata delle fasi lavorative;
  - l'ottimizzazione dei viaggi necessari al conferimento dei materiali di risulta nei centri di smaltimento autorizzati in relazione alla presenza di macerie di granulometria inferiore

tale da garantire un miglior costipamento del materiale all'interno dei cassoni degli autocarri in partenza.

- Accrescimento della sicurezza dei lavoratori ottenuta tramite:
  - l'esecuzione delle operazioni di demolizione con mezzi di cantiere, quali escavatori, tali da consentire ai singoli operatori di mantenere un'adeguata distanza di sicurezza delle zone di demolizione;
  - l'eliminazione delle operazioni di sollevamento mediante autogrù che comportava la presenza di carichi sospesi, di grosse dimensioni, al di sopra dell'area di cantiere.

Pertanto, in funzione dei miglioramenti descritti, la demolizione del complesso verrà effettuata tramite una demolizione selettiva controllata del manufatto sfruttando la tipologia costruttiva (struttura intelaiata semi-prefabbricata) e i giunti strutturali esistenti. La tecnica di demolizione vedrà l'utilizzo di escavatori dotati di pinze idrauliche coadiuvato da appositi sistemi di abbattimento e contenimento delle polveri mediante irrorazione d'acqua nebulizzata puntuale nella zona di demolizione denominato "DustBuster".

### **Fase preliminare alla demolizione**

Ogni attività di demolizione, in via generale, deve essere sempre preceduta da un'attività di Strip-out, ovvero di asportazione totale di tutte le componenti non murarie né strutturali in modo da permettere l'eventuale riuso e/o la corretta destinazione di riciclo.

Tale attività preliminare di disassemblaggio dei materiali rimovibili e non strettamente definibili come "macerie edili murarie" consente di:

- aumentare il livello di riciclabilità delle componenti non murarie, secondo un approccio che privilegia l'aspetto della qualità del materiale ottenibile dal riciclaggio ovvero il suo eventuale riuso;
- ottenere partite di rifiuti omogenei, in modo da agevolare le operazioni di smaltimento finale avente precisa catalogazione C.E.E.R. diversa da quelli strettamente murari.

L'insieme dei lavori di asportazione/rimozione dei rifiuti e di smantellamento deve restituire lo stabile pronto alla demolizione, spogliato da tutti i materiali contenuti e dai rivestimenti della struttura che costituiscono rifiuto diverso dai "rifiuti misti di demolizione composti da cemento, laterizi, mattonelle e ceramiche". Eventualmente potranno essere lasciate in opera anche le parti che costituiscono rifiuto puramente metallico.

In funzione degli esiti dei test di cessione da eseguirsi, il calcestruzzo potrà essere trattato e lavorato (processi di frantumazione in loco, o in siti specializzati) per poter poi essere riutilizzato in altre opere di importanza strutturale minore (sottofondi stradali, elementi di fondazione, etc.), mentre l'acciaio potrà essere fuso completamente e riutilizzato per qualsiasi applicazione. In sintesi, è possibile elencare le seguenti fasi, preliminari alla demolizione vera e propria:

- sgombero dell'edificio;
- smontaggio e separazione degli impianti;
- separazione degli elementi non strutturali.

Nel caso in oggetto la fase di sgombero dell'edificio, pur essendo la prima operazione necessaria da effettuarsi, essa risulta molto limitata, in termini di volume di materiale di risulta presente nello stabile e nella sua localizzazione (solo a piano terra – corpo A).

### **Le fasi della demolizione: caratteri generali**

La scelta della tecnologia da utilizzare in un intervento di demolizione rappresenta l'obiettivo finale di un processo progettuale il quale, per fornire dei risultati convenienti sotto vari punti di vista, dovrà prendere in considerazione tutti quei fattori che possono influenzare tale iter progettuale.

In sintesi è possibile elencare le seguenti fasi:

- creazione dell'area di cantiere e dei depositi temporanei per alloggiamento degli elementi strutturali;
- realizzazione delle opere di protezione necessarie;
- demolizione per fasi della struttura in c.a., partendo dalla corte centrale compresa tra l'edificio C e l'edificio A;
- disassemblaggio a terra delle macerie e suddivisione dei materiali in funzione dei singoli codici E.E.R.;
- carico e trasporto dei materiali suddivisi agli impianti di trattamento e smaltimento.

Le tipologie di rischio che un intervento di demolizione comporta sono associate a:

- sicurezza statica;
- sicurezza relativa all'impiantistica;
- sicurezza relativa al procedimento stesso di abbattimento.



Figura 1 - Tabella illustrativa interrelazioni tra i fattori di rischio.

Per quanto riguarda il fattore “Umano”, il progetto si pone l’obiettivo di minimizzare il rischio di caduta di grossi elementi strutturali definendo fasi operative in modo che la demolizione possa avvenire con pochi operatori in loco e un preminente uso di mezzi meccanici.

Lo stesso fattore valutato, in riferimento al contesto circostante, ha portato a adottare modalità di demolizione atte ad eliminare il rischio di dispersione di materiali nell’atmosfera al fine di non modificare il naturale aerosol marino. Inoltre, la gestione della movimentazione dei materiali di risulta di tale demolizione sarà gestita tramite camion di dimensione limitata al fine di garantire un trasporto nell’area di smaltimento in periodi giornalieri tali da non impattare con il traffico cittadino.

Per quanto riguarda il rischio strutturale, come in parte già evidenziato, il progetto tiene conto dei giunti strutturali presenti al fine di contingentare le diverse lavorazioni per lotti funzionali, che sono tuttavia caratterizzati dalle stesse modalità operative. Il rischio prevalente, nel caso specifico, è tuttavia rappresentato dall’ambiente in cui il complesso sorge. Nel caso del manufatto, seppur si tratti di una demolizione totale, si è deciso, in accordo al progetto di ricostruzione del nuovo Hotel – Marina di Portosole di salvaguardare tutti quegli elementi strutturali che possono essere riutilizzati (eventualmente declassandoli nella loro funzione); in particolare, proprio per minimizzare la creazione di rifiuto da demolizione si è optato di mantenere in sito l’attuale sistema di fondazione sul quale verrà impostata la nuova platea. La tutela dell’ambiente (con particolare riferimento

all'ambiente marino) rappresenta, infatti, il focus principale del progetto di demolizione, che porterà alla minimizzazione di dispersione nell'ambiente circostante di qualsiasi residuo solido o liquido.

### **Fasi di demolizione del complesso alberghiero esistente**

Nel seguito si riporta la sequenza delle fasi operative dell'intervento di demolizione eseguito mediante la tecnica di demolizione controllata con frantumazione degli elementi strutturali con pinza idraulica.

Le modalità sono da applicarsi nella sequenza indicata per ogni blocco che è stato individuato in funzione dei giunti strutturali esistenti.

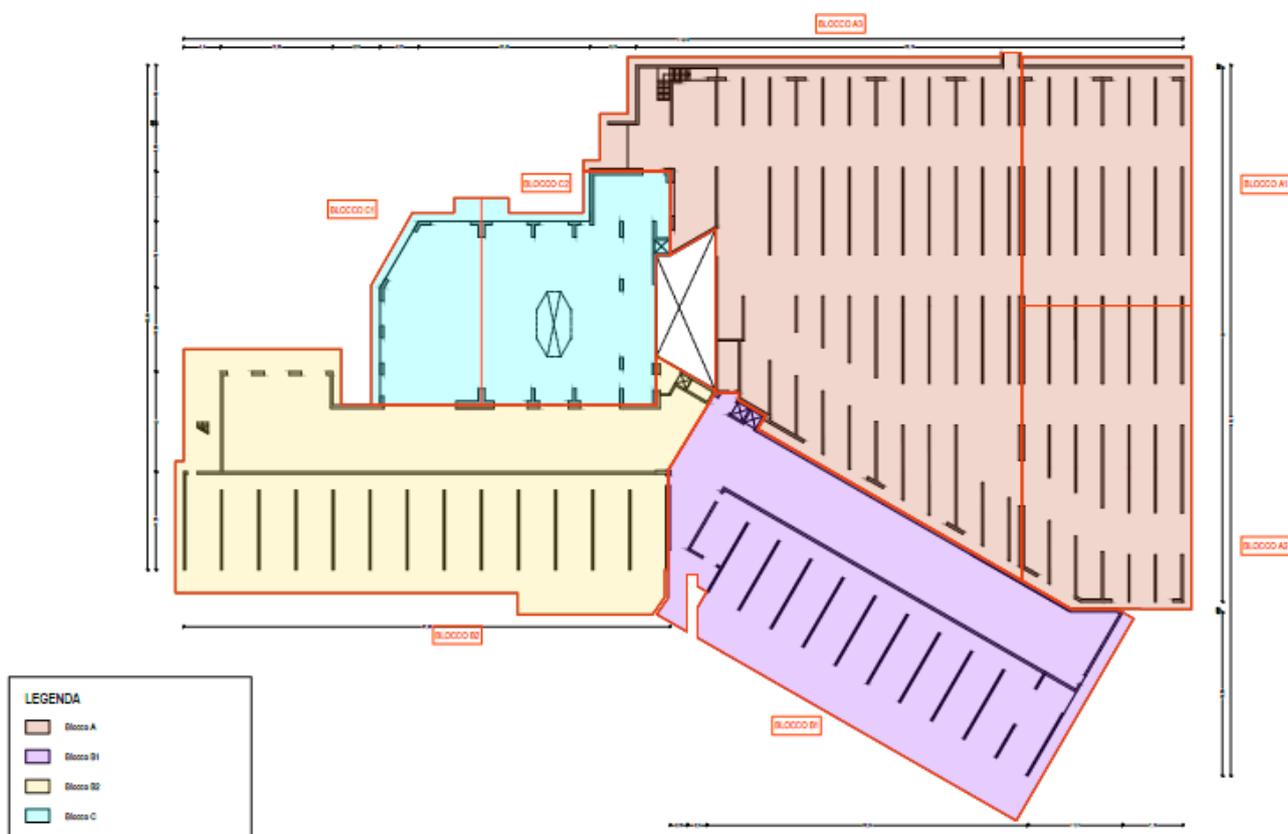


Figura 2 - Individuazione dei blocchi strutturali.

### **Fase 0 - Cantierizzazione**

La prima fase sarà propedeutica alla realizzazione dell'area di cantiere e della viabilità connessa. Per tali aspetti si rimanda alle modalità di cantierizzazione contenute all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento redatto ai sensi del D.Lgs. n. 81 del 2008.

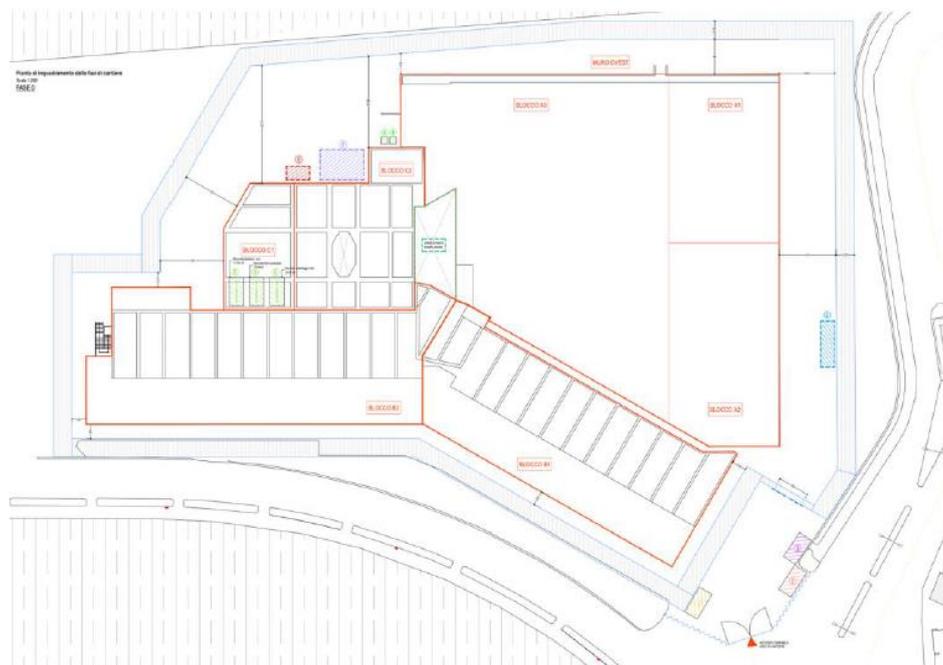


Figura 3 - Inquadramento dell'area di cantiere.

### **Fase 1 – Opere provvisorie per il contenimento di polveri e polistirolo**

Completate le operazioni di allestimento dell'area cantiere sarà necessario provvedere alla realizzazione della prima misura di protezione atta al contenimento delle polveri e del polistirolo durante le fasi esecutive di demolizione del manufatto. A tal proposito sarà realizzato un ponteggio perimetrale di altezza pari a 9 m su cui verranno installati, in corrispondenza di ciascuna faccia, teli antipolvere. Al fine di garantire un'adeguata stabilità nei confronti delle azioni orizzontali, tale opera provvisoria sarà affiancata da un'ulteriore opera in telai prefabbricati e tubo-giunto, di altezza inferiore, opportunamente connessa alla struttura principale. A tal proposito, in funzione della specifica area su cui dovrà essere installata l'opera, sono state definite due modalità distinte di ancoraggio:

- fissaggio dei montanti a terra con tasselli inghisati nelle strutture di fondazioni non oggetto di demolizione;
- zavorramento mediante predisposizione di cassoni d'acqua, di dimensioni pari a 1 mc, che potranno essere posizionati esternamente al ponteggio (come indicato in Figura 27) o direttamente all'interno ponteggio inferiore con funzione stabilizzante).

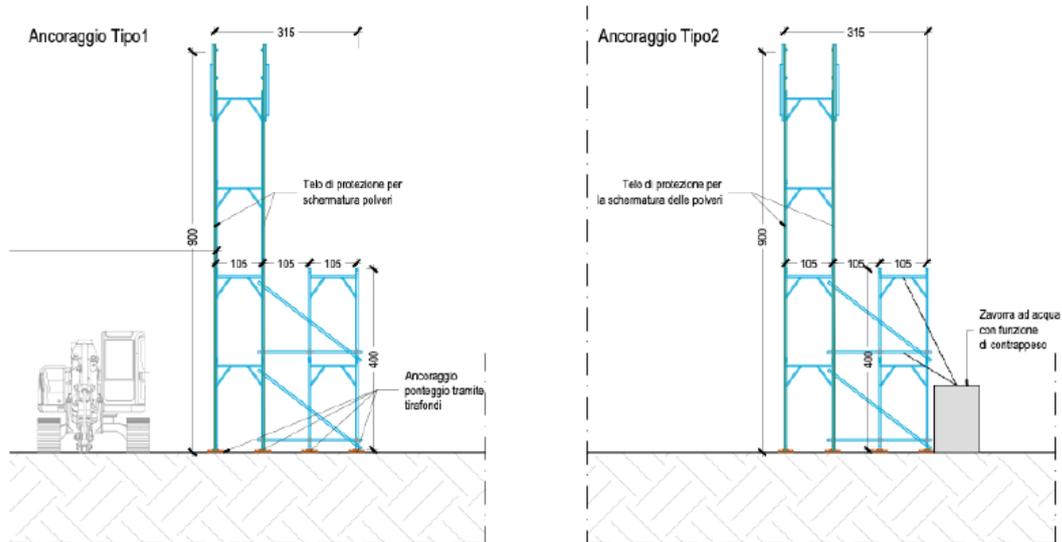


Figura 4 - Tipologie di ancoraggio e zavorramento del ponteggio di protezione.

Le ulteriori misure di contenimento delle polveri e del polistirolo, che dovranno essere attuate durante le fasi esecutive della demolizione riguardano l'utilizzo di:

- sistemi di irrorazione puntuale della zona in demolizione denominati "DustBuster";
- sistemi di aspirazione puntuale del polistirolo a terra e successivo insacchettamento dello stesso all'interno di big bags.



Figura 5 - Sistema di abbattimento delle polveri "DustBuster" (sx), Operazione di aspirazione puntuale del polistirolo a terra (dx).

Particolare attenzione sarà profusa anche per quanto riguarda la dispersione del materiale liquido. I tombini dell'area di tutto il piazzale saranno, infatti, preventivamente alle operazioni di demolizioni,

occlusi tramite il posizionamento di un doppio strato di tessuto non tessuto, in grado di filtrare il materiale solido ma permettere lo smaltimento dell'acqua utilizzata per il sistema di abbattimento delle polveri durante la demolizione. Il tessuto non tessuto a protezione della tombinatura sarà oggetto di sostituzione ogni 3 settimane di lavorazioni ed in ogni caso dopo ogni evento meteorico significativo. Tutto il perimetro interno dell'opera provvisoria sarà, infine, confinata al piede con tavole rivestite da tessuto non tessuto, in modo da evitare la dispersione d'acqua di lavorazione all'esterno dell'area.

Si prevedrà, inoltre, la presenza in cantiere di almeno due pompe ad immersione e 10 cisterne in PVC (tipo IBC dal 1000 litri cadauna) per raccogliere eventuale acqua in eccesso (causata da eventi meteorologici) nelle zone depresse dell'area di cantiere (cortile interno – prossimità del Blocco C1).

#### **Fase 4 – Smontaggio controllato del Muro Ovest**

Ultimata la demolizione del blocco A si potrà provvedere allo smontaggio controllato del Muro Ovest localizzato in prossimità del ponteggio di protezione perimetrale. Particolare cura dovrà essere posta nella demolizione di tale setto, mantenuto in opera con l'obiettivo di aver un'ulteriore barriera di protezione per il contenimento delle polveri verso il mare durante le operazioni di smantellamento del blocco A. Infatti, in funzione della sua vicinanza al mare la demolizione del setto in c.a. in esame dovrà avvenire secondo una modalità di smontaggio controllato attraverso la suddivisione in elementi di minore dimensione mediante la realizzazione di una serie di tagli verticali eseguiti con filo diamantato. Tale operazione consentirà, così, di allontanare le singole porzioni di elemento dal perimetro e trasportarle fino all'area dedicata alla frantumazione e cernita dei materiali di risulta dove saranno successivamente triturate e suddivise per tipologia di materiale di risulta.

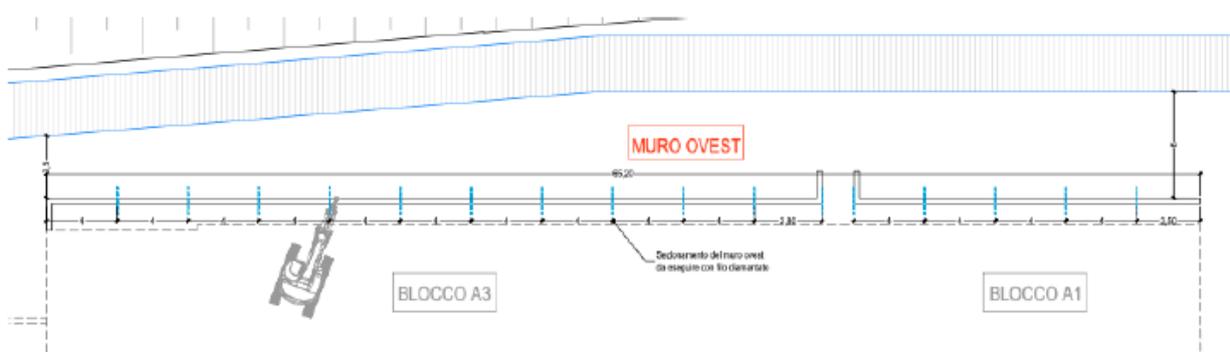


Figura 6 - Individuazione dei tagli verticali del setto in c.a..

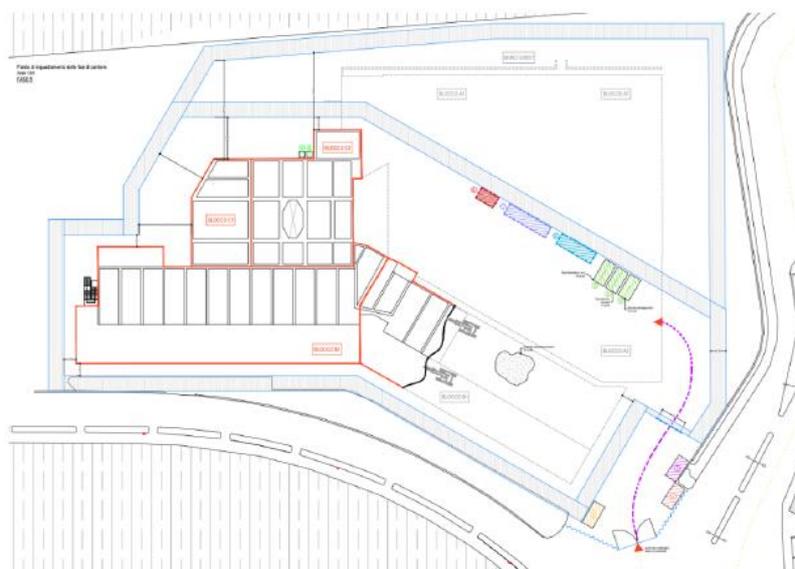
## **Fase 5 – Riperimetrazione delle opere provvisionali per il contenimento di polveri e di polistirolo e demolizione del Blocco B1**

Con l'obiettivo di ridurre ai minimi termini la possibilità di dispersione nell'ambiente circostante di materiali di risulta, prima di procedere alla demolizione dei successivi blocchi, si rende necessaria la riperimetrazione del ponteggio di protezione. Infatti, il completamento delle operazioni di demolizione dell'intero blocco A e del muro ovest consentirà di ridurre l'estensione dell'area oggetto di demolizione traslando l'opera provvisoria di contenimento delle polveri e del polistirolo in prossimità del blocco B1.

Tale operazione consentirà di ottenere un duplice aspetto migliorativo, da un lato correlato ad un miglior confinamento dell'area di cantiere con conseguente riduzione della possibilità di dispersione nell'ambiente di materiali derivanti dalle operazioni di demolizione degli altri blocchi, dall'altro connesso alla riduzione dell'impatto visivo del cantiere sulla città, aspetto fondamentale nella comunicazione alla cittadinanza dell'avanzamento del cantiere.

Si sottolinea che, prima della rimozione del ponteggio perimetrale, tutta la zona che sarà estromessa dall'area di cantiere sarà oggetto di un ulteriore processo di pulizia e lavaggio al fine di eliminare ogni eventuale presenza di materiale inerte che possa modificare il naturale aerosol marino.

Terminate le operazioni di revisione delle opere provvisionali potranno essere riprese le operazioni di demolizione del Blocco B1. L'avanzamento della demolizione avverrà con direzione Nord-Sud, partendo dal solaio di copertura in prossimità del prospetto Nord e dovrà seguire la sequenza delle modalità operative descritte in relazione alla demolizione del Blocco A.



*Figura 7 - Riperimetrazione del ponteggio di protezione e avanzamento della demolizione del Blocco B1.*

## **Fase 6 e Fase 7 – Demolizione della prima porzione del Blocco C2 e dell'intero Blocco B2**

Analogamente a quanto previsto per il Blocco B1, le successive operazioni vedranno la demolizione rispettivamente della prima porzione di Blocco C2 e del Blocco B2 sempre secondo la sequenza delle modalità operative descritte in relazione alla demolizione del Blocco A. La demolizione dovrà essere eseguita, agendo in direzione Nord-Sud, iniziando dalla demolizione del Blocco C2 per proseguire successivamente con lo smantellamento del Blocco B2.



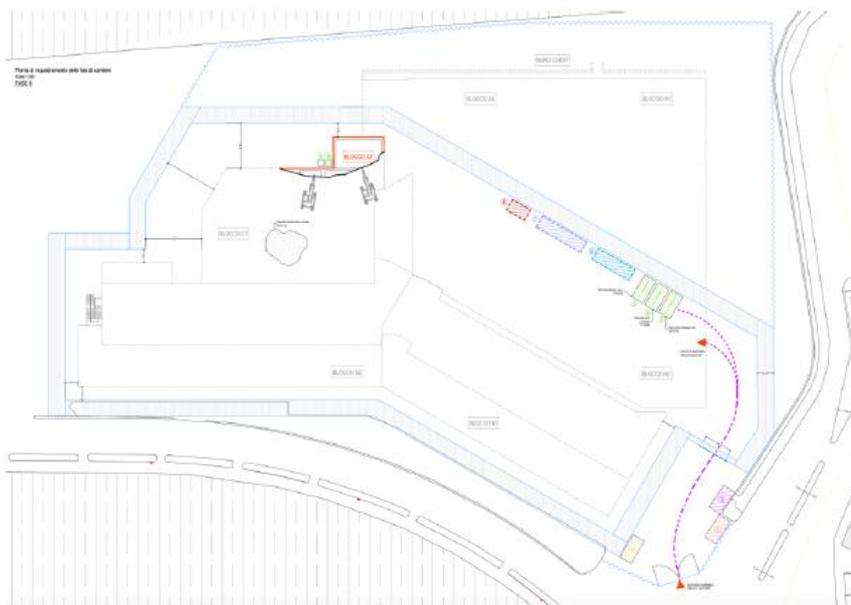
*Figura 8 - Fase 6: demolizione della prima porzione del Blocco B2 e del Blocco C2.*



*Figura 9 - Fase 7: completamento della demolizione del Blocco B2.*

## **Fase 8 – Demolizione del Blocco C1 e completamento del Blocco C2**

L'attività di demolizione terminerà la demolizione del Blocco C1 e con il successivo completamento della demolizione del Blocco C2. La sequenza delle operazioni di demolizione precedentemente descritta dovrà avvenire anche in questo caso partendo dal solaio di copertura in prossimità del prospetto Est della porzione di fabbricato rimanente per poi procedere verso Ovest.



*Figura 10 - Fase 8: completamento della demolizione del Blocco C.*

## **Emissioni in atmosfera**

Le emissioni in atmosfera risultano essere un impatto significativo per le lavorazioni di demolizione e frantumazione primaria macerie. Le emissioni in atmosfera sono riferibili prevalentemente agli scarichi dei motori a scoppio a combustione interna delle macchine operatrici di cantiere e ai camion utilizzati per l'allontanamento delle macerie. Questi mezzi sono generalmente alimentati a gasolio per autotrazione a basso contenuto di zolfo. A fronte di ciò si può ritenere che vi siano emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> polveri tipiche dei motori a scoppio. L'elenco delle macchine operatrici utilizzate in cantiere con le caratteristiche emissive sarà tenuto a disposizione presso il cantiere.

L'afflusso di automezzi e i percorsi da essi intrapresi da e verso il cantiere saranno gestiti in modo da minimizzare le interferenze con il traffico cittadino, coordinando i vari vettori ed evitando incolonnamenti al di fuori del cantiere, durante l'attesa del carico. A contenimento dell'impatto viene effettuata una adeguata e sistematica manutenzione alle macchine operatrici di cantiere e si richiederà ai vettori di utilizzare mezzi almeno Euro 5.

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli giornalieri sull'esecuzione della manutenzione delle macchine operatrici di cantiere; a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali".

### **Polveri**

L'emissione di polveri risulta essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Soft strip out edifici e pulizia aree esterne
- Demolizione e frantumazione primaria macerie

Al fine di contenere l'impatto dell'emissione di polveri durante la fase di demolizione, frantumazione primaria e carico su automezzi, lungo tutto lo sviluppo del perimetro dell'edificio oggetto di demolizione, verrà realizzato un doppio ponteggio, dotato di rete di contenimento polveri disposta su entrambe le facce dell'opera provvisoria.

La frantumazione primaria delle macerie (deferrizzazione con attrezzatura montata su escavatore cingolato) sarà eseguita a terra, direttamente all'interno del perimetro protetto dal ponteggio perimetrale dell'area di demolizione limitando la movimentazione interna dei detriti. Tale attività permetterà la separazione della componente ferrosa da quella cementizia, ottenendo pezzature di macerie tali da ottimizzare al massimo, in termini di volume, il carico dei rifiuti sui mezzi di trasporto verso i centri di recupero/smaltimento. Il fine ultimo è quello di ridurre il numero di viaggi su strada, necessari all'allontanamento dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione.

L'eventuale presenza di piccole parti di polistirene (polistirolo) verrà limitata con l'ausilio di aspiratori portatili dotati di apposito sacco di contenimento, che all'uopo verranno utilizzati per insaccare tali particelle.

I rifiuti derivanti da strip out saranno gestiti con cassoni scarrabili, all'occorrenza dotati di chiusura, che verranno cambiati all'occorrenza, mentre i camion dediti all'allontanamento delle macerie verranno caricati all'interno del ponteggio perimetrale e dovranno uscire dal cantiere con il telo di copertura chiuso.

Tutte le attività di demolizione e frantumazione primaria verranno supportate da attività di abbattimento polveri costante con l'utilizzo di getti acqua

- nebulizzata (abbattimento polveri dal basso verso l'alto)
- acqua diretti (abbattimento polveri dall'alto verso il basso).

---

### Contenimento polveri: abbattimento dal basso verso l'alto

La prima metodologia di abbattimento delle polveri proposta consiste nell'indirizzare getti d'acqua nebulizzata dal basso verso l'alto.

L'abbattimento dal basso verso l'alto può essere eseguito tramite l'impiego di apparecchiature tipo "Fog Cannon", macchinari che realizzano un lancio a distanza considerevole di acqua nebulizzata, o con lancia supportata da piedistallo o con operatore a terra che la direziona secondo esigenza.

Questa tecnica di abbattimento polveri permette l'abbattimento significativo (fino al 90%) delle polveri libere e volatili.

### Contenimento polveri: abbattimento dall'alto verso il basso

La seconda metodologia di abbattimento delle polveri consiste nell'utilizzare una speciale macchina dotata di braccio telescopico che permette di diffondere acqua nebulizzata ad una certa altezza.

L'abbattimento dall'alto verso il basso può essere eseguito tramite l'impiego di apparecchiatura tipo "Dust Buster", macchinario che realizza un lancio di acqua nebulizzata direttamente nel punto di frantumazione.

Questa tecnica di abbattimento rispetto al precedente garantisce:

- un abbattimento delle polveri direttamente nella zona di produzione (vicinanza del getto alla pinza), contenendo così la diffusione delle polveri nell'ambiente circostante;
- la diffusione della nube di acqua al di sopra della zona di lavoro (e quindi di produzione della polvere), che limita la diffusione della polvere e ne favorisce un abbattimento nella zona sottostante all'area di lavoro.

Il contenimento dell'impatto viene garantito anche dal rispetto della Politica Ambientale dell'Impresa (Despe Spa) e dalla formazione ambientale effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli giornalieri sul sistematico utilizzo di getti d'acqua e dell'abbattimento polveri, nonché dell'integrità della chiusura del ponteggio e integrità della doppia rete e della chiusura dei cassoni scarrabili che contengono rifiuti volatili (es. polistirene); a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali" (evidenza supportata da report fotografico da eseguirsi a spot durante le attività).

Nel parere del MiTE alla Verifica di Assoggettabilità a VIA è stato prescritto un monitoraggio del PM10 per il quale è attualmente in corso il monitoraggio ante operam. In progress verranno gestiti i monitoraggi concordati con gli enti preposti.



### **Rifiuti**

La produzione di rifiuti risulta essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Soft strip out edifici e pulizia aree esterne
- Demolizione e frantumazione primaria macerie
- Manutenzione macchine e attrezzature

Le miglior pratiche di gestione dell'impatto e i relativi contenimenti sono gestite come indicato nel Piano di Gestione Rifiuti.

Il contenimento dell'impatto viene garantito anche dal rispetto della Politica Ambientale dell'Impresa in appalto Despe Spa e dalla formazione ambientale effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà ispezioni settimanali come indicato nel documento apponendo la propria firma sul PCA per la conformità dei depositi temporanei e comunicherà mensilmente al Committente il riepilogo dei FIR e i relativi quantitativi smaltiti.

### **Rumore**

Il rumore esterno risulta essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Demolizione e frantumazione primaria macerie

Per le attività di demolizione è stata fatta richiesta di deroga al limite di immissione diurni e previsto un piano di monitoraggio in accordo con gli Enti, a cui si rimanda per i dettagli.

Verranno comunque utilizzate macchine operatrici marcate CE e conformi, per quanto attiene le emissioni sonore, ai disposti del D.Lgs. 4 settembre 2002, n. 262. Alla data di emissione del presente documento non sono previste attività di cantiere durante il periodo notturno. Si rimanda alla valutazione acustica presentata per la deroga al rumore.

La presenza di un doppio ponteggio perimetrale è ulteriore garanzia di contenimento dell'impatto rumoroso delle attività sui recettori sensibili.

In generale si transiterà con velocità ridotta nelle aree di cantiere.

Evidenza oggettiva dell'attuazione delle azioni poste in essere per il contenimento dell'impatto, è data dalla sigla posta dal Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere, sul documento "PCA-Piano dei Controlli ambientali".

### **Suolo e sottosuolo**

L'impatto risulta essere significativo, per le lavorazioni di:

- Soft strip out edifici e pulizia aree esterne
- Demolizione e frantumazione primaria macerie
- Manutenzione macchine e attrezzature

Il contenimento dell'impatto viene garantito dal rispetto della Politica Ambientale Despe e dalla formazione ambientale relativa alla gestione delle emergenze effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Responsabile di Cantiere effettuerà controlli giornalieri atti limitare l'insorgere di emergenze (sversì); a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali".

### **Scarichi idrici interni al cantiere**

Gli scarichi idrici risultano essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Demolizione e frantumazione primaria macerie

Per uffici e spogliatoi di cantiere si utilizzeranno wc chimici, mantenuti settimanalmente. Non sono previsti scarichi industriali di cantiere verso acque superficiali o in fognatura.

Le strade di cantiere interessate prevalentemente da viabilità ordinaria, verranno mantenute pulite e all'occorrenza si procederà alla pulitura a mezzo moto spazzatrice.

Durante le attività di cui sopra, i pozzetti e i grigliati di raccolta delle meteoriche, verranno cecati per impedire lo sverso di acque meteoriche dilavanti.



In prossimità di depressioni preventivamente individuate, verranno posizionate delle pompe di aggotamento e cisterne per il deposito temporaneo delle acque in eccesso eventualmente aspirate e all'occorrenza smaltite.



Perimetralmente al cantiere, potrà essere posizionato un cordolo realizzato con un “salsicciotto” di TNT e sabbia, al fine di evitare la fuoriuscita dal perimetro di cantiere di acque derivanti dall'abbattimento polveri e di acque meteoriche dilavanti.

Il contenimento dell'impatto viene garantito anche dal rispetto della Politica Ambientale Despe e dalla formazione ambientale effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli settimanali sull'utilizzo dell'acqua e della pulizia della strada di cantiere; a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento “PCA-Piano dei Controlli Ambientali”.

### **Sostanze e prodotti pericolosi**

L'utilizzo di sostanze e prodotti risulta essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Manutenzione macchine e attrezzature

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere allegherà a cadenza mensile al documento “PCA- Piano dei Controlli Ambientali” l’elenco delle sostanze e dei prodotti pericolosi, il quantitativo utilizzato e le relative schede di sicurezza.

### **Flora e fauna**

Non si ritiene che le attività di demolizione impattino sulla biocenosi presente nel SIC marino IT1315973 – Fondali Arma di Taggia – Punta San Martino. Il MiTE ha richiesto un’indagine sullo stato di salute della biocenosi e confermare in accordo con ARPA Liguria l’assenza di qualsiasi impatto delle attività su di essa. Tale attività è in gestione e supervisione alla Committente.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d’Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto c): porre in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche temporanei dell’ambiente marino.***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto b)** precedente, in cui vengono analizzati e mitigati altresì gli impatti potenziali, anche temporanei, dell’ambiente marino.

Si sottolinea, come già indicato, che il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli circa l’attuazione e l’efficienza delle opere di mitigazione previste da progetto; a evidenza oggettiva dell’avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento “PCA- Piano dei Controlli Ambientali”.

## **1.1 Documenti di riferimento**

<b>PUNTO</b>	<b>ID DOCUMENTO</b>	<b>TITOLO</b>
a)	01_ BIOCENOSI-signed e Allegato n.2	Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere prima delle attività di demolizione presso l’area di cantiere del porto di Portosole (Sanremo)
b)	06_PGA	Piano di Gestione Ambientale

## 2 CONDIZIONE AMBIENTALE N.2

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <p>a) nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere porre particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere;</p> <p>b) prevedere un'efficace organizzazione logistica delle attività nonché la scansione temporale delle stesse per contenere i disturbi derivanti dalla movimentazione dei mezzi nelle aree a terra dell'ambito portuale per le operazioni di imbarco e sbarco (auto e camion) e per le manovre di carico e scarico merci;</p> <p>c) effettuare il deposito temporaneo in condizioni di sicurezza per gli operatori e adottando gli accorgimenti necessari a evitare eventuali impatti sull'ambiente;</p> <p>d) al fine di limitare gli impatti derivanti dalle lavorazioni utilizzare macchinari rispondenti alle prescrizioni della normativa di settore in materia di emissioni sonore e inquinanti, nonché adottare strategie per ridurre il disturbo ambientale;</p> <p>e) provvedere al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza;</p> <p>f) effettuare la manutenzione continua ai mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti);</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

***Punto a): nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere porre particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a)**, il traffico veicolare risulta essere un impatto significativo per le lavorazioni:

- Soft strip out edifici e pulizia aree esterne;
- Demolizione e frantumazione primaria macerie.

I siti di conferimento saranno individuati ponendo attenzione alla loro dislocazione logistica (Liguria), compatibilmente con i quantitativi e le tipologie di rifiuti ad essi autorizzati. L'afflusso di automezzi e i percorsi da essi intrapresi da e verso il cantiere saranno gestiti in modo da minimizzare le interferenze con il traffico cittadino, coordinando i vari vettori ed evitando incolonnamenti al di

fuori del cantiere, durante l'attesa del carico. In particolar modo, i rifiuti derivanti da strip out saranno gestiti con cassoni scarrabili, eventualmente dotati di chiusura, che verranno cambiati all'occorrenza. Sarà istituita viabilità interna dedicata, realizzando idonea segnaletica temporanea. Saranno definiti i passaggi veicolari, separati da quelli pedonali. Si prediligeranno trasporti in orari non di punta. Si eseguirà programmazione settimanale di massima e quotidiana, per il giorno successivo dei mezzi, strettamente necessari all'allontanamento dei materiali di risulta

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere allegherà a cadenza mensile al documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali" il numero dei viaggi effettuati per il trasporto rifiuti (dati supportati dai FIR).

Interferenza tra la viabilità esterna ed il cantiere si risconterà nelle operazioni di movimentazione di mezzi ed attrezzature e nelle fasi di immissione da e per il cantiere stesso. Dovrà quindi essere sempre presente un moviere che controlli le operazioni d'ingresso ed uscita dei mezzi e l'immissione degli stessi sulla viabilità pubblica.

Le viabilità esterne di accesso al cantiere dovranno essere periodicamente soggette a pulizia. Si dovrà porre particolare attenzione all'immissione dei mezzi sulla viabilità esterna, dovranno essere adeguatamente segnalati gli accessi al cantiere e su di essi sarà disposta l'idonea segnaletica, secondo quanto previsto dal codice della strada. Per quanto concerne gli impatti sulla viabilità esterna, il trasferimento dei materiali dagli stoccaggi temporanei fino alle destinazioni finali avverrà attraverso le pubbliche vie fino all'impianto di smaltimento.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto b): prevedere un'efficace organizzazione logistica delle attività nonché la scansione temporale delle stesse per contenere i disturbi derivanti dalla movimentazione dei mezzi nelle aree a terra dell'ambito portuale per le operazioni di imbarco e sbarco (auto e camion) e per le manovre di carico e scarico merci;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto b)**, l'afflusso di automezzi e i percorsi da essi intrapresi da e verso il cantiere saranno gestiti in modo da minimizzare le interferenze con il traffico cittadino, coordinando i vari vettori ed evitando incolonnamenti al di fuori del cantiere, durante

l'attesa del carico. In particolar modo, i rifiuti derivanti da strip out saranno gestiti con cassoni scarrabili, che verranno cambiati all'occorrenza. Sarà istituita viabilità interna dedicata, realizzando idonea segnaletica temporanea. Saranno definiti i passaggi veicolari, separati da quelli pedonali. Si prediligeranno trasporti in orari non di punta e si eviteranno incolonnamenti di mezzi in attesa di accedere al cantiere. Si eseguirà programmazione settimanale di massima e quotidiana, per il giorno successivo dei mezzi, strettamente necessari all'allontanamento dei materiali di risulta.

Interferenza tra la viabilità esterna ed il cantiere si risconterà nelle operazioni di movimentazione di mezzi ed attrezzature e nelle fasi di immissione da e per il cantiere stesso. Dovrà quindi essere sempre presente un moviere che controlli le operazioni d'ingresso ed uscita dei mezzi e l'immissione degli stessi sulla viabilità pubblica.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto c): effettuare il deposito temporaneo in condizioni di sicurezza per gli operatori e adottando gli accorgimenti necessari a evitare eventuali impatti sull'ambiente;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto c)**, si specifica che i materiali (cls, C.A., laterizi, mattoni) provenienti dalle demolizioni, saranno caricati per mezzo di pale ed escavatori muniti di benna su autocarri autorizzati al trasporto di rifiuti derivanti dalle attività di demolizione e conferiti in centri autorizzati al ritiro.

Durante le fasi di carico del materiale, il preposto in cantiere interromperà tutte le attività di demolizione, delimitando la zona di stazionamento dei camion ben separata dall'area operativa delle demolizioni. Verrà fornita una pianta del cantiere con l'indicazione del percorso per raggiungere la zona di carico, per ogni fase della demolizione. In ogni caso un addetto sarà sempre presente durante le operazioni di ingresso dei mezzi, al fine di gestire la circolazione.

I rifiuti di lavorazione dovranno quindi essere raccolti ed ordinati considerando i residui che possono essere reimpiegati (terra, macerie) e i rifiuti speciali (imballaggi, legname, contenitori). I rifiuti che oggettivamente e normativamente non necessiteranno di analisi chimica di caratterizzazione (es: carta, imballaggi misti, rifiuti ingombranti, legno, apparecchiature elettriche, plastiche, batterie al

---

piombo, vetro, ecc.) potranno non essere analizzati chimicamente. Si specifica che relativamente alla fase di demolizioni sono già state eseguite e trasmesse specifiche analisi di caratterizzazione del rifiuto come previsto dalla normativa di settore.

Il Responsabile di Cantiere, in funzione del rifiuto, programmerà il campionamento, che verrà eseguito secondo norma di riferimento (norma UNI 10802:2013), ad opera di personale formato interno o esterno e per partite omogenee di rifiuto. Il campione di rifiuto verrà imballato in contenitore idoneo ed inviato a laboratorio certificato, preliminarmente identificato, accompagnato da apposita scheda descrittiva accompagnatoria. Al ricevimento del certificato analitico, si confermerà o meno il codice EER proposto al laboratorio in qualità di produttore e si identificheranno i potenziali destini del rifiuto.

In attesa di essere conferiti ad imprese trasportatrici abilitate per il loro conferimento in discarica o per smaltimento, verranno temporaneamente depositati in modo ordinato in un apposito spazio, adeguatamente attrezzato e perimetrato, individuato all'interno dell'area di cantiere. In particolare, la persona incaricata dal Responsabile di Cantiere provvederà a raccogliere i rifiuti prodotti e a depositarli nelle aree appositamente destinate al deposito temporaneo conformemente al D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.. Sarà cura del Responsabile di Cantiere predisporre e aggiornare mensilmente una planimetria con l'identificazione delle aree di deposito temporaneo, che potranno variare in corso d'opera secondo le necessità di cantiere. In relazione ai tempi (< 3 mesi sia per rifiuti pericolosi che non) di deposito temporaneo, il Responsabile di Cantiere programmerà il conferimento dei rifiuti a terzi, coordinandosi con i relativi uffici di sede. Al raggiungimento dei quantitativi sufficienti all'organizzazione dello smaltimento, i rifiuti in deposito temporaneo verranno prontamente caricati ed allontanati secondo normativa.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto d): al fine di limitare gli impatti derivanti dalle lavorazioni utilizzare macchinari rispondenti alle prescrizioni della normativa di settore in materia di emissioni sonore e inquinanti, nonché adottare strategie per ridurre il disturbo ambientale;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto d)**, si specifica che, tutti i macchinari e/o attrezzature, fisse o manuali, saranno conformi alla legislazione vigente, attestata da Dichiarazione di conformità CE per le macchine messe in commercio dopo il settembre 1996 o da analoga Dichiarazione per quelle antecedenti; inoltre, le macchine e le attrezzature saranno munite di:

- libretto di uso e manutenzione rilasciato dal Costruttore, con tutte le istruzioni per l'esercizio e le eventuali manutenzioni di carattere ordinario e straordinario;
- per i casi previsti dalla normativa (es. apparecchi di sollevamento), libretto rilasciato dall'Ente di controllo competente da cui risulterà l'avvenuta omologazione a seguito di prova ufficiale.

La riduzione e minimizzazione dell'impatto del cantiere sul contesto circostante è garantita da:

- un'attenta pianificazione delle lavorazioni tale da permettere una notevole diminuzione della durata delle fasi lavorative;
- l'ottimizzazione dei viaggi necessari al conferimento dei materiali di risulta nei centri di smaltimento autorizzati in relazione alla presenza di macerie di granulometria inferiore tale da garantire un miglior costipamento del materiale all'interno dei cassoni degli autocarri in partenza.

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto d)**, si specifica che, per quanto concerne le emissioni sonore, verranno utilizzate macchine operatrici marcate CE e conformi, ai disposti del D.Lgs. 4 settembre 2002, n. 262. La presenza di un doppio ponteggio perimetrale è ulteriore garanzia di contenimento dell'impatto rumoroso delle attività sui recettori sensibili. In generale si transiterà con velocità ridotta nelle aree di cantiere.

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto d)**, si specifica che, per quanto concerne le emissioni in atmosfera, esse sono riferibili prevalentemente agli scarichi dei motori a scoppio a combustione interna delle macchine operatrici di cantiere e ai camion utilizzati per l'allontanamento delle macerie. Questi mezzi sono generalmente alimentati a gasolio per autotrazione a basso contenuto di zolfo. A fronte di ciò si può ritenere che vi siano emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> polveri tipiche dei motori a scoppio. L'elenco delle macchine operatrici utilizzate in cantiere con le caratteristiche emissive sarà tenuto a disposizione presso il cantiere.

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto d)**, si specifica che, per quanto concerne le polveri, Al fine di contenerne l'impatto durante la fase di demolizione, frantumazione primaria e carico su automezzi, lungo tutto lo sviluppo del perimetro dell'edificio oggetto di demolizione, verrà realizzato un doppio ponteggio, dotato di rete di contenimento polveri disposta su entrambe le facce dell'opera provvisoria. La frantumazione primaria delle macerie (deferrizzazione con attrezzatura montata su escavatore cingolato) sarà eseguita a terra, direttamente all'interno del perimetro protetto dal ponteggio perimetrale dell'area di demolizione limitando la movimentazione interna dei detriti. L'eventuale presenza di piccole parti di polistirene (polistirolo) verrà limitata con l'ausilio di aspiratori portatili dotati di apposito sacco di contenimento, che all'uopo verranno utilizzati per insaccare tali particelle.

I rifiuti derivanti da strip out saranno gestiti con cassoni scarrabili, all'occorrenza dotati di chiusura, che verranno cambiati all'occorrenza, mentre i camion dediti all'allontanamento delle macerie verranno caricati all'interno del ponteggio perimetrale e dovranno uscire dal cantiere con il telo di copertura chiuso.

Si sottolinea inoltre che tutte le attività di demolizione e frantumazione primaria verranno supportate da attività di abbattimento polveri costante con l'utilizzo di getti acqua:

- nebulizzata (abbattimento polveri dal basso verso l'alto). L'abbattimento dal basso verso l'alto può essere eseguito tramite l'impiego di apparecchiature tipo "Fog Cannon", macchinari che realizzano un lancio a distanza considerevole di acqua nebulizzata, o con lancia supportata da piedistallo o con operatore a terra che la direziona secondo esigenza. Questa tecnica di abbattimento polveri permette l'abbattimento significativo (fino al 90%) delle polveri libere e volatili.
- diretti (abbattimento polveri dall'alto verso il basso). L'abbattimento dall'alto verso il basso può essere eseguito tramite l'impiego di apparecchiatura tipo "Dust Buster", macchinario che realizza un lancio di acqua nebulizzata direttamente nel punto di frantumazione.

Questa tecnica di abbattimento garantisce:

- un abbattimento delle polveri direttamente nella zona di produzione (vicinanza del getto alla pinza), contenendo così la diffusione delle polveri nell'ambiente circostante;
- la diffusione della nube di acqua al di sopra della zona di lavoro (e quindi di produzione della polvere), che limita la diffusione della polvere e ne favorisce un abbattimento nella zona sottostante all'area di lavoro.

Si specifica infine che il contenimento dell'impatto viene garantito anche dal rispetto della Politica Ambientale Despe e dalla formazione ambientale effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli giornalieri sul sistematico utilizzo di getti d'acqua e dell'abbattimento polveri, nonché dell'integrità della chiusura del ponteggio e integrità della doppia rete e della chiusura dei cassoni scarrabili che contengono rifiuti volatili (es. polistirene); a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali" (evidenza supportata da report fotografico da eseguirsi a spot durante le attività).

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **Costruzione** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto e): provvedere al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto e)**, si specifica che il personale non strettamente necessario alle lavorazioni dovrà allontanarsi dalla zona interessata e gli addetti dovranno adottare, se del caso, i dispositivi di protezione individuale idonei alle attività.

All'interno dell'area di cantiere si dispone di circolare con i mezzi a velocità "passo d'uomo", tutto il personale a terra dovrà essere munito di appositi indumenti ad alta visibilità (D.P.I), e gli autisti degli autocarri devono essere in comunicazione con il direttore operativo di cantiere e con il preposto dell'impresa affidataria o tramite radio o tramite cellulare.

Le prese a spina saranno del tipo ad interblocco e protette da interruttori differenziali di dimensione opportune. I comandi di messa in moto delle macchine fisse saranno collocati in modo da evitare avviamenti accidentali o provvisti di dispositivi idonei a conseguire lo stesso scopo.

L'accrescimento della sicurezza dei lavoratori è ottenuto mediante:

- l'esecuzione delle operazioni di demolizione con mezzi di cantiere, quali escavatori, tali da consentire ai singoli operatori di mantenere un'adeguata distanza di sicurezza delle zone di demolizione;

- l'eliminazione delle operazioni di sollevamento mediante autogrù che comportava la presenza di carichi sospesi, di grosse dimensioni, al di sopra dell'area di cantiere.

È fatto divieto di compiere su organi in movimento qualsiasi operazione di riparazione o registrazione. Di tale divieto sono stati resi edotti i lavoratori.

Si specifica inoltre che si provvederà al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale e che il personale stesso sarà sufficientemente qualificato, opererà in condizioni di sicurezza.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto f): effettuare la manutenzione continua ai mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti);***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto f)**, si specifica che tutti i macchinari e/o attrezzature, fisse o manuali, saranno conformi alla legislazione vigente, attestata da Dichiarazione di conformità CE per le macchine messe in commercio dopo il settembre 1996 o da analoga Dichiarazione per quelle antecedenti; inoltre, le macchine e le attrezzature saranno munite di:

- libretto di uso e manutenzione rilasciato dal Costruttore, con tutte le istruzioni per l'esercizio e le eventuali manutenzioni di carattere ordinario e straordinario;
- per i casi previsti dalla normativa (es. apparecchi di sollevamento), libretto rilasciato dall'Ente di controllo competente da cui risulterà l'avvenuta omologazione a seguito di prova ufficiale.

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli giornalieri sull'esecuzione della manutenzione delle macchine operatrici di cantiere; a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali".

Le operazioni di manutenzione specifica, con particolare riguardo alle misure di sicurezza, sono eseguite da personale tecnico specializzato e dagli stessi conduttori per quanto di loro competenza.

Tali interventi sono opportunamente documentati su moduli presenti a bordo macchina i quali riportano le tipologie di intervento eseguita e le varie anomalie riscontrate. A tal scopo, a bordo macchina è presente una Istruzione di Lavoro.

Come già indicato in precedenza, le strade di cantiere interessate prevalentemente da viabilità ordinaria, verranno mantenute pulite e all'occorrenza si procederà alla pulitura a mezzo moto spazzatrice.

Durante le attività di cui sopra, i pozzetti e i grigliati di raccolta delle meteoriche, verranno cecati per impedire lo sverso di acque meteoriche dilavanti.



In prossimità di depressioni preventivamente individuate, verranno posizionate delle pompe di aggotamento e cisterne per il deposito temporaneo delle acque in eccesso eventualmente aspirate e all'occorrenza smaltite.



Perimetralmente al cantiere, potrà essere posizionato un cordolo realizzato con un "salsicciotto" di TNT e sabbia, al fine di evitare la fuoriuscita dal perimetro di cantiere di acque derivanti dall'abbattimento polveri e di acque meteoriche dilavanti.

---

Il contenimento dell'impatto viene garantito anche dal rispetto della Politica Ambientale dell'Impresa appaltatrice e dalla formazione ambientale effettuata a tutti gli operatori di cantiere (Despe e subappaltatori).

Il Supervisore dei Controlli Ambientali di Cantiere effettuerà controlli settimanali sull'utilizzo dell'acqua e della pulizia della strada di cantiere; a evidenza oggettiva dell'avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza mensile sul documento "PCA-Piano dei Controlli Ambientali".

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

### 3 CONDIZIONE AMBIENTALE N.3

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e ambientali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: a) quantificare esattamente la presenza di amianto e di altro materiale tossico o pericoloso e caratterizzarne qualità e modalità di bonifica o trattamento; b) precisare le modalità del ripristino a fine lavori del suolo occupato temporaneamente a uso cantiere e identificare in dettaglio le aree di deposito temporaneo in termini di ubicazione, avuto riguardo alla movimentazione dei materiali, sia per l'area di intervento sia per le aree interessate al trasporto del materiale, ottimizzando per questo ultimo i percorsi e le modalità.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

***Punto a): quantificare esattamente la presenza di amianto e di altro materiale tossico o pericoloso e caratterizzarne qualità e modalità di bonifica o trattamento;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a)** è stato predisposto apposito elaborato “*Report ambientale per l'individuazione di materiali a potenziale contenuto di amianto*” redatto dalla Società Despe SpA in data 10/04/2024, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si riportano di seguito le conclusioni dell'elaborato in oggetto:

*“[...] In base ai risultati ottenuti sia dalle indagini Tecno Piemonte SpA, sia dall'ulteriore approfondimento di Despe Spa, non è emersa presenza di amianto in nessuna delle matrici individuate. Considerato l'anno di costruzione e i risultati sopra esposti, si ritiene che non ci siano dati oggettivi che rendano necessari interventi di bonifica amianto.”.*

***Punto b): precisare le modalità del ripristino a fine lavori del suolo occupato temporaneamente a uso cantiere e identificare in dettaglio le aree di deposito temporaneo in termini di ubicazione, avuto riguardo alla movimentazione dei materiali, sia per l'area di intervento sia per le aree interessate al trasporto del materiale, ottimizzando per questo ultimo i percorsi e le modalità.;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto b)** si specifica che il suolo occupato temporaneamente ad uso cantiere è interamente di proprietà/competenza della Società Portosole C.N.I.S. S.r.l. Inoltre, come già precisato più volte, le attività oggetto di verifica di ottemperanza si riferiscono unicamente alle attività di **DEMOLIZIONE**, che non prevede operazioni di scavo. Si rimandano le analisi di cantiere per la successiva attività **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto di nuova verifica.

Si precisa che l'afflusso di automezzi e i percorsi da essi intrapresi da e verso il cantiere saranno gestiti in modo da minimizzare le interferenze con il traffico cittadino, coordinando i vari vettori ed evitando incolonnamenti al di fuori del cantiere, durante l'attesa del carico.

Per quanto concerne le aree di deposito temporaneo, sono state predisposte apposite tavole di cantiere suddivise per fasi, le quali ottemperano alle richieste degli Enti.

Si rimanda alla documentazione di riferimento allegata per ulteriori dettagli ed approfondimenti.

### 3.1 Documenti di riferimento

PUNTO	ID DOCUMENTO	TITOLO
a)	03_ AMIANTO-signed	Report ambientale per l'individuazione di materiali a potenziale contenuto di amianto
b)	05_TAVOLE-CANTIERE	Layout di cantiere attività di demolizione

## 4 CONDIZIONE AMBIENTALE N.4

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni e compensazioni
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio ed esposte nel presente parere;</li> <li>b. predisporre un apposito <i>report</i> di sintesi delle attività di mitigazione svolte e della verifica della loro efficacia;</li> <li>c. predisporre un piano di minimizzazione dell'impatto acustico durante i lavori di cantiere; tale piano dovrà anche prevedere tutte le mitigazioni del caso e l'eventuale piano di contenimento acustico;</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

***Punto a): attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio ed esposte nel presente parere;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a)** si precisa è stato predisposto apposito elaborato “*Piano di Gestione Ambientale*” redatto dalla Società Despe Spa in data 06/05/2024, il quale ottempera alle richieste degli Enti, con lo scopo di raccogliere le evidenze dei controlli effettuati al fine di garantire il corretto contenimento e controllo degli impatti ambientali generati dalle lavorazioni relative alle attività di demolizione.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d’Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto b): predisporre un apposito report di sintesi delle attività di mitigazione svolte e della verifica della loro efficacia;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto b)** è stato predisposto apposito elaborato “*Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito*

11-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria)” redatto dalla Società Determina STP SRL in data 12/04/2024, con ubicazione dei punti di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell’aria con puntuale definizione dei parametri in essi monitorati, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si evidenzia che tale elaborato è già stato valutato favorevolmente da ARPA LIGURIA prot. arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013224.07-05-2024 (**Allegato n.3**) in cui si evince “[...] L’agenzia ha formulato le osservazioni tecniche sulle tematiche ambientali Rumore e Atmosfera che sono state riportate coerentemente sul documento “Progetto Monitoraggio Ambientale”, nome elaborato “REL24MON0355 DESPE Piano di Monitoraggio Ambientale PMA Portosole REV.01” del 12/04/2024. [...].”

Inoltre, come già anticipato, l’Impresa Appaltatrice all’interno del suo Piano di Controlli Ambientali, presenta una check-list con controlli giornalieri dove il Responsabile di Cantiere effettuerà controlli atti limitare l’insorgere di emergenze; a evidenza oggettiva dell’avvenuto controllo apporrà la propria firma a cadenza prestabilita sul documento “PCA-Piano dei Controlli Ambientali”.

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d’Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

***Punto c) predisporre un piano di minimizzazione dell’impatto acustico durante i lavori di cantiere; tale piano dovrà anche prevedere tutte le mitigazioni del caso e l’eventuale piano di contenimento acustico;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto c)**, come già indicato precedentemente, sarà realizzato un ponteggio perimetrale di altezza pari a 9 m su cui verranno installati, in corrispondenza di ciascuna faccia, teli antipolvere. Al fine di garantire un’adeguata stabilità nei confronti delle azioni orizzontali, tale opera provvisoria sarà affiancata da un’ulteriore opera in telai prefabbricati e tubogiunto, di altezza inferiore, opportunamente connessa alla struttura principale. Tale opera, oltre alle importanti protezioni contro la movimentazione di polveri nell’intorno, mitigherà il disturbo dei recettori presenti nell’intorno.

Come riportato nel PMA approvato da ARPA LIGURIA, sono previste apposite campagne di controllo per la verifica del rispetto dei limiti acustici.

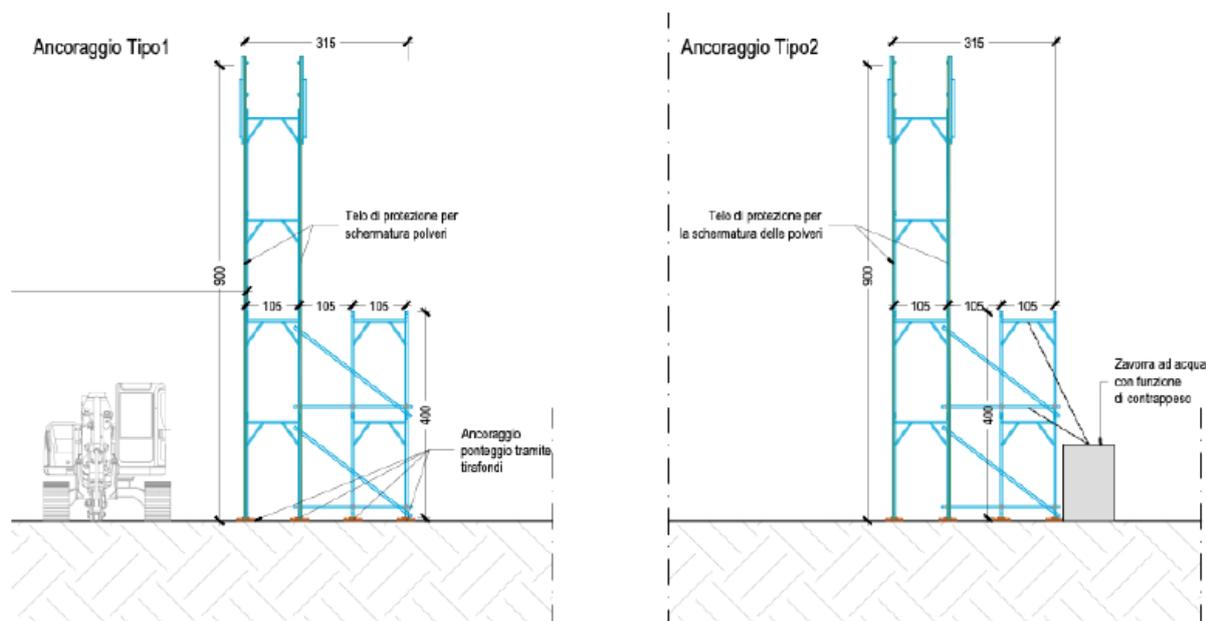


Figura 11 - Tipologie di ancoraggio e zavorramento del ponteggio di protezione.

A tal proposito si evidenzia inoltre che l'Impresa ha ottenuto dal Comune di Sanremo (IM) specifica deroga acustica per i lavori in oggetto (**Allegato n.5**) in cui nell'Istanza di richiesta sono stati indicate appositi accorgimenti al fine di contenere l'impatto acustico delle attività di demolizione, in particolare:

*Al fine di ridurre il disagio alla popolazione residente limitrofa, la committenza adopererà tutti gli accorgimenti tecnici possibili per ridurre il disagio dovuto al rumore di cantiere, in particolare:*

- Realizzazione di un doppio ponteggio caratterizzato da un'altezza di 9 mt nella parte più vicina all'edificio e un'altezza pari a 4 mt lungo la parte più esterna; il tutto integrato da un telo di protezione per la schermatura delle polveri. Esso permetterà quindi di limitare di limitare la diffusione del rumore nell'ambiente circostante.
- *Utilizzo di macchinari recanti marcatura CE e conformi. per quanto attiene le emissioni sonore. ai disposti del D. Lgs. 4 settembre 2002 n° 262 (Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto).*

- *Eventuale volantaggio informativo delle fasi più critiche alla popolazione dei lavori previsti contenenti precise indicazioni sulla durata complessiva delle singole fasi di lavorazione acusticamente impattanti.*
- *Qualora necessario dovranno essere poste in opera ulteriori barriere fonoisolanti e/o assorbenti mirate a far rispettare i limiti imposti dal provvedimento di deroga.*
- *Le macchine e le attrezzature rumorose saranno accese solo per il tempo strettamente necessario all'utilizzo delle stesse.*
- *Le macchine e le attrezzature rumorose saranno orientate, ove tecnicamente possibile, in modo tale che l'onda sonora non sia diretta verso i ricettori maggiormente esposti.*
- *Saranno limitati i rumori non strettamente connessi all'attività lavorativa del cantiere.*

Si precisa che parte delle presenti ottemperanze di cantiere (relative alla fase di Corso d'Opera) sono state redatte considerando unicamente le attività di **DEMOLIZIONE** degli edifici attualmente presenti. Si rimandano le analisi di cantiere per le attività di **COSTRUZIONE** una volta noti tutti i punti richiesti oggetto di ottemperanza e oggetto quindi di nuova verifica.

#### 4.1 Documenti di riferimento

PUNTO	ID DOCUMENTO	TITOLO
a)	06_PGA	Piano di Gestione Ambientale
b)	02_PMA-signed e Allegato n.3	Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria.
c)	Allegato n.5	Deroga acustica Comune di Sanremo

## 5 CONDIZIONE AMBIENTALE N.5

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Ante operam, in corso d'opera e post operam
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>a) Qualità dell'aria e rumore: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. individuare e confermare in accordo con ARPA Liguria la posizione delle stazioni di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria e puntuale definizione dei parametri in essi monitorati;</li> <li>2. condividere con ARPAL, a conclusione del monitoraggio ante operam e prima dell'avvio del cantiere: i dettagli del monitoraggio in continuo del PM10 nella fase iniziale del cantiere; il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche,</li> </ol> <p>b) Biocenosi marine: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. verificare lo stato di salute delle biocenosi del SIC e confermare in accordo con ARPA Liguria la mancanza di ogni forma di impatto sulle stesse;</li> <li>4. in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, dovrà predisporre un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS.</li> </ol>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	All'inizio dei lavori e prima del termine del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

***Punto a1): qualità dell'aria e rumore: il Proponente dovrà: individuare e confermare in accordo con ARPA Liguria la posizione delle stazioni di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria e puntuale definizione dei parametri in essi monitorati;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a1)** è stato predisposto apposito elaborato “*Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito 11-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria*” redatto dalla Società Determina STP SRL in data 12/04/2024, con ubicazione dei punti di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria con puntuale definizione dei parametri in essi monitorati, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si evidenzia che tale elaborato è già stato valutato favorevolmente da ARPA LIGURIA prot. arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013224.07-05-2024 (**Allegato n.3**) in cui si evince “[...] L'agenzia ha formulato le osservazioni tecniche sulle tematiche ambientali Rumore e Atmosfera che

---

*sono state riportate coerentemente sul documento “Progetto Monitoraggio Ambientale”, nome elaborato “REL24MON0355\_DESPE\_Piano di Monitoraggio Ambientale\_PMA Portosole\_REV.01” del 12/04/2024. [...].”*

***Punto a2): condividere con ARPAL, a conclusione del monitoraggio ante operam e prima dell’avvio del cantiere: i dettagli del monitoraggio in continuo del PM10 nella fase iniziale del cantiere; il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche;***

In ottemperanza alla condizione ambientale **Punto a2)** è stato predisposto apposito elaborato “Risultati del piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell’ambito 11-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: aria e polveri - ANTE OPERAM” redatto dalla Società Determina STP SRL in data 13/05/2024 il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si riportano di seguito le conclusioni dell’elaborato in oggetto:

*In conclusione, per quanto sopra descritto e misurato, si può affermare che:*

*- Per la componente POLVERI: durante il monitoraggio in oggetto non si sono registrati superamenti del limite del PM10 rispetto ai limiti della normativa vigente. Si rileva inoltre che i dati registrati risultano confrontabili e nel range di discostamento tollerato con quelli rilevati presso la stazione ARPA di Piazza Battisti in Sanremo (IM), posizionata più a ridosso della strada.*

*- Per la componente RUMORE: sulla base dei dati fonometrici rilevati si evidenzia che il rumore di fondo dell’area d’indagine (senza quindi considerare le nuove sorgenti sonore riferite all’attività di cantiere) risulta essere principalmente caratterizzato dal rumore generato dal traffico stradale continuo e sostenuto. Si osserva che la differenza tra LAeq rilevato e L90 risulta abbastanza marcata, sinonimo che gli eventi sonori registrati sono caratterizzati da eventi ridotti nel tempo ma con pressione sonora importante, tipica del traffico stradale. Ad ogni modo, sebbene le misure fonometriche abbiano avuto lo scopo di verificare i livelli equivalenti della zona, si precisa che le misure effettuate non possono essere rappresentative per l’analisi del rispetto del rumore stradale (misure da eseguirsi secondo l’allegato C, Punto 2 del DM 16/03/1998) in quanto esulano dagli scopi della presente relazione.*

*I rilievi previsti dal PMA approvato relativi alla fase in CORSO D’OPERA riprenderanno una volta ottenute tutte le autorizzazioni dagli Enti di controllo e previa comunicazione di nuovo avvio.*

*Si rimanda al PMA approvato per quanto riguarda il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche in fase di CORSO D’OPERA.*

Viene allegata altresì PEC di comunicazione avvio delle indagini Ante Operam per il monitoraggio delle polveri richieste prima dell'avvio dei lavori (**Allegato n.4**).

Per quanto concerne il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche, si indica che tali aspetti erano già contenuti all'interno del "Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito 11-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria" redatto dalla Società Determina STP SRL in data 12/04/2024 e, come già indicato, si evidenzia che tale elaborato è già stato valutato favorevolmente da ARPA LIGURIA prot. arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013224.07-05-2024 (**Allegato n.3**) in cui si evince "[...] L'agenzia ha formulato le osservazioni tecniche sulle tematiche ambientali Rumore e Atmosfera che sono state riportate coerentemente sul documento "Progetto Monitoraggio Ambientale", nome elaborato "REL24MON0355 DESPE Piano di Monitoraggio Ambientale PMA Portosole REV.01" del 12/04/2024. [...]."

A tal proposito si riporta stralcio relativo al punto in oggetto:

*Si seguito viene indicato il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche.*

**Portale Allerte Meteo Protezione Civile**

*Con frequenza giornaliera dovrà essere verificato e tenuto sotto osservazione il portale della Protezione Civile (<https://allertaliguria.regione.liguria.it/>) per la verifica della presenza allerte meteo che prevedessero venti forti che potrebbero trasportare l'eventuale polvere prodotta dalle attività di demolizione con venti verso NORD ed EST-OVEST.*

The screenshot shows the 'ALLERTA LIGURIA' website interface. At the top, it features the logos of the Regione Liguria and ARPAL (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente Liguria). Below the logos is a navigation menu with items: HOME PAGE, MESSAGGI, DATI IN TEMPO REALE, GUIDA ALL'ALLERTA, MISURE DI AUTOPROTEZIONE, LINK UTILI, and CONTATTI. A green banner indicates the message date and time: 'Messaggio del 03/02/2024 ore 09:56' and 'Nessuna Allerta'. The main content area is divided into two sections: 'LIVELLI DI ALLERTA MASSIMI PER ZONA' and 'FENOMENI METEO SIGNIFICATIVI PREVISTI'. The first section shows a map of Liguria with five zones labeled A, B, C, D, and E, all marked as 'VERDE'. The second section is a table with columns for weather phenomena: PIOGGE DIFFUSE, TEMPORALI, NEVE, VENTO, MARE, and DISAGIO FISIOLOG. The rows are labeled A through E, and all cells in the table are currently empty.

**LEGENDA LIVELLI ALLERTA**  
Livelli allerta idrogeologica, idraulica e nivologica

TEMPORALI espandi •

PIOGGE DIFFUSE nascondi •

**VERDE** Assenza o bassa probabilità a livello locale di fenomeni significativi prevedibili.

**GIALLA** Occasionale pericolo: fenomeni ed effetti locali.

**ARANCIONE** Pericolo: fenomeni ed effetti diffusi.

**ROSSA** Grave pericolo: fenomeni ed effetti ingenti ed estesi.

NEVE espandi •

[VAI ALLA GUIDA](#)

**COMUNICAZIONI PROT. CIVILE della Regione Liguria**



Non sono attive fasi operative regionali

**ARPAL PREVISIONI METEO**



Data emissione: 03 febbraio 2024 ore 09:56  
Consulta il Bollettino di Vigilanza/Avviso Meteorologico regionale per i dettagli previsionali.

[Scarica il PDF \(0,26 MB\)](#)

classificazione fenomeno meteo	significativo	intenso	molto intenso
vento medio dai quadranti settentrionali	 Forte (con raffiche di burrasca)	 Burrasca (con raffiche di burrasca forte)	 Burrasca forte (con raffiche di tempesta)
vento medio dai quadranti meridionali	 Forte 50<X<60 km/h	 Burrasca 60<X<75 km/h	 Burrasca forte X≥75 km/h

Figura 12 - Verifica allerte Protezione Civile (<https://allertaliguria.regione.liguria.it>).

**Allerta automatica stazione meteo locale**

*Durante tutta l'attività di demolizione dovrà essere presente apposita stazione meteo-climatica con rilevazione dei parametri di velocità e direzione del vento locale.*

*In caso di superamento di una soglia di guardia (5 m/s) dovrà essere inviata una notifica automatica al capocantiere per sospendere le attività producenti polveri e provvedere alla copertura cumuli, indipendente dalla concentrazione degli inquinanti.*

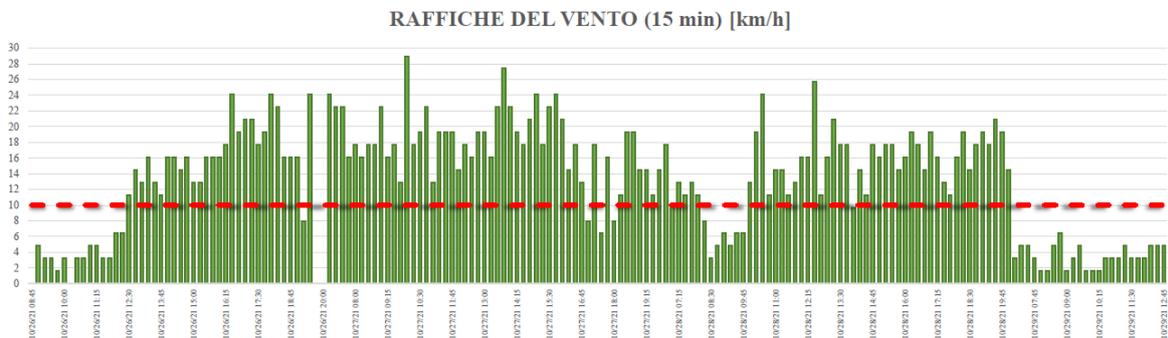


Figura 13 - Esempio allerte stazione meteo-climatica raffiche oltre i 10 km/h.

**Attivazione Cannon-fog / Sospensione attività**

- *per concentrazioni medie giornaliere superiori a 20 µg/m<sup>3</sup> per PM10 e sopra 10 µg/m<sup>3</sup> per PM2.5: attivazione cannon-fog.*
- *Per concentrazioni sopra 45 µg/m<sup>3</sup> e per PM2.5 sopra 20 µg/m<sup>3</sup>: sospensione attività.*

***Punto b3): biocenosi marine: il Proponente dovrà: verificare lo stato di salute delle biocenosi del SIC e confermare in accordo con ARPA Liguria la mancanza di ogni forma di impatto sulle stesse;***

Come già indicato all'interno della Condizione Ambientale n.1 è stato predisposto apposito elaborato "Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere prima delle attività di demolizione presso l'area di cantiere del porto di Portosole (Sanremo)" redatto dalla Società Ubica Srl in data 29/03/2024, il quale ottempera alle richieste degli Enti.

Si evidenzia che tale elaborato è già stato valutato favorevolmente da ARPA LIGURIA prot. arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE.U.0013645.10-05-2024 ([Allegato n.2](#)) in cui si evince "[...] I colleghi esperti nella tematica hanno letto la relazione sulle biocenosi marine, file "SUAP81 2021\_All.1\_Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere" e ritengono sia ben impostata; inoltre lo stato di qualità della prateria di posidonia delineato è in linea con i dati in nostro possesso nelle vicinanze.".

Si riportano di seguito le conclusioni dell'elaborato in oggetto:

*L'area d'indagine è costituita da due diverse zone: la zona portuale, maggiormente interessata dai lavori di demolizione, e quella esterna al porto, dove insistono due SIC (Sito di Importanza Comunitaria) marini: quello a levante è il SIC denominato "Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino" (IT1315973), mentre quello a ponente è il SIC denominato "Fondali di San Remo-Arziglia (IT 1316274). Per quanto riguarda l'area interna al porto, quella maggiormente coinvolta dalle lavorazioni, le indagini hanno mostrato un fondale prevalentemente sabbioso, con la presenza di massi sparsi di diverse dimensioni nella zona prossima alla riva. Interessante la presenza nell'area di Cladocora caespitosa, specie inserita nell'allegato II del Protocollo SPA/BIO della Convenzione di Barcellona (lista rossa IUCN 2014, stato di conservazione: Least Concern). L'area risulta anche caratterizzata da numerosi rifiuti, alcuni talvolta di discrete dimensioni.*

*Per quanto riguarda l'area esterna al bacino portuale, dallo studio del posizionamento del limite superiore attuale della prateria di *P. oceanica* emerge una generale congruenza con quanto riportato dai dati cartografici relativi all'area di studio già disponibili in letteratura (Atlante degli habitat marini della Liguria, 2020), nonostante il limite stesso si presenti estremamente articolato e caratterizzato da numerose rientranze e/o corridoi, chiazze di sabbia e zone a matte che hanno reso oggettivamente difficile seguirne l'andamento in immersione.*

*Per quanto riguarda i caratteri distintivi della prateria, i valori di ricoprimento percentuale medio si attestano su valori di circa il 75%. Differente è invece la situazione riguardante la densità dei fasci fogliari di *P. oceanica* per unità di superficie.*

*In corrispondenza della stazione ST1, quella più a ponente a una profondità di 15 m, la densità media è pari a 232,50 fasci/m<sup>2</sup>; nella stazione ST2, quella centrale e la più profonda (-18m), la densità media è pari a 281,25 fasci/m<sup>2</sup>; infine, nella stazione ST3, quella più a levante a una profondità di 15 m, la densità media è pari a 337,50 fasci/m<sup>2</sup>, valore più alto tra quelli misurati. Tutte le stazioni sono riconducibili alla categoria delle praterie molto rade (Classe IV), ma con uno stato di conservazione soddisfacente secondo la classificazione di Giraud.*

*Considerando i risultati emersi che mostrano le condizioni non sempre ottimali della prateria e vista anche la sua ridotta distanza dall'area di intervento, si suggerisce di effettuare ulteriori analisi, prestando particolare attenzione alla prateria di *Posidonia oceanica* contigua all'area di intervento.*

*In particolare, si suggerisce di pianificare il monitoraggio della porzione di prateria costiera e lungo il limite superiore, subito al termine degli interventi, analizzando anche le zone emerse dall'analisi del fotomosaico per valutarne l'estensione verso il largo e caratterizzarne la tipologia, essendo quest'ultimo un efficiente indicatore della variazione delle condizioni ambientali. Questo consentirà di individuare tempestivamente le eventuali fonti di stress e/o impatto che potrebbero innescare fenomeni di regressione delle formazioni a *P. oceanica* o comunque un peggioramento delle condizioni nelle aree adiacenti gli interventi programmati, e mettere così in atto eventuali misure di mitigazione del rischio di degradazione dell'habitat.*

*Per quanto riguarda possibili segni di impatto e le osservazioni su flora e fauna associata alla prateria, in linea generale si conferma l'assenza di alghe alloctone del genere *Caulerpa taxifolia*, la presenza di alcune specie di pregio quali *Cladocora ceaspitosa* e la presenza di numerosi rifiuti, alcuni anche di discrete dimensioni. Per questo si suggerisce la realizzazione di interventi attivi quali eventi di pulizia dei fondali e/o messa in posa di cartelli informativi sulle valenze naturalistiche della zona e sulle norme comportamentali da seguire per ridurre le fonti di inquinamento, soprattutto da*

rifiuti di materiale plastico, così da informare e sensibilizzare i fruitori sull'importanza della conservazione del patrimonio marino locale.

**Punto b4): biocenosi marine: il Proponente dovrà: in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, dovrà predisporre un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS.**

Sebbene le attività in oggetto abbiamo già valutato gli eventuali impatti accidentali che potrebbero manifestarsi, si conferma che in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, trasmetterà un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS.

### 5.1 Documenti di riferimento

PUNTO	ID DOCUMENTO	TITOLO
a1)	02_PMA-signed e Allegato n.3	Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria.
a2)	02_PMA-signed e Allegato n.3 04_PMA_AO-signed e Allegato n.4	Piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: rumore e aria.  Risultati del piano di monitoraggio ambientale a supporto dei lavori di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito 11-lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera in comune di Sanremo (IM) componenti ambientali: aria e polveri - ANTE OPERAM.
b3)	01_BIOCENOSI-signed e Allegato n.2	Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere prima delle attività di demolizione presso l'area di cantiere del porto di Portosole (Sanremo)

## 6 SINTESI ASSOLVIMENTO CONDIZIONI AMBIENTALI ANTE OPERAM

Di seguito viene riportata tabella di sintesi dell'assolvimento circa le condizioni ambientali relative alla fase di ANTE OPERAM:

CONDIZIONE AMBIENTALE	SOTTO CONDIZIONI	OTTEMPERATA
1	a)	Sì
	b)	Sì (parziale) *
	c)	Sì (parziale) *
2	a)	Sì (parziale) *
	b)	Sì (parziale) *
	c)	Sì (parziale) *
	d)	Sì (parziale) *
	e)	Sì (parziale) *
	f)	Sì (parziale) *
3	a)	Sì
	b)	Sì (parziale) *
4	a)	Sì (parziale) *
	b)	Sì (parziale) *
	c)	Sì (parziale) *
5	a1)	Sì
	a2)	Sì per A.O. **
	b3)	Sì
	b4)	Sì

\* solo relativamente alle attività di demolizione (esclusa la realizzazione del complesso in progetto).

\*\* Dovranno essere inoltrati i report del PMA in C.O. una volta avviati i lavori sia per le attività di demolizione che per le attività di realizzazione del complesso in progetto.

## **Allegato 1 - Verifica di assoggettabilità alla VIA**





# Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**Parere n. 543 del 5 agosto 2022**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>“Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo”.</b></p> <p><b>ID_VIP: 8370</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Portosole C.N.I.S. S.p.A</b></p>

## La Sottocommissione VIA

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS), e ss.mm.ii. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006);

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

- il Decreto n. 6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la dott.ssa Cecilia Brescianini, Vice Direttore Generale Ambiente della Regione Liguria;

**RICORDATA** la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” *m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’ autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’ Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei*

ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità

*progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;*

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;*
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *“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”;*
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)”* e in generale le Linee guida della Commissione Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”;*

**DATO ATTO** che:

- con nota del 29/04/2022, acquisita al prot. 54251/MiTE del 3/05/2022, successivamente perfezionata con nota del 24/05/2022, acquisita al prot. 67258/MiTE del 30/05/2022, la società PORTOSOLE CNIS SRL, ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, per il *“progetto di riqualificazione urbanistico/edilizia dell’ambito L1 – Lotto 2, 3, 4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera nel Comune di Sanremo (IM)”*; lo stesso progetto era stato sottoposto a procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D. Lgs. n. 152/2006, conclusasi con provvedimento prot. n. 120134/Mattm del 4/11/2021 - procedimento [ID: 7483], con il quale la Divisione V – Procedure di valutazione VIA e Vas (d’ora innanzi Divisione) ha ritenuto che il progetto dovesse essere sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. con nota prot. n. 75411/MiTE del 16/06/2022, acquisita al prot. n. 3992/CTVA del 16/06/2022;
- con nota acquisita al prot. n. 3624/CTVA del 3/06/2022, la Divisione ha avviato la procedibilità dell’istruttoria, precisando che decorrono i 30 giorni entro cui, ai sensi dell’art. 19, comma 4, del D. Lgs. 152/2006, le Amministrazioni e gli Enti territoriali in indirizzo, nonché chiunque abbia interesse, può presentare le proprie osservazioni;
- conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 è stato pubblicato sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina a <https://va.mite.gov.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/8602/12680>, lo Studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso;
- con la stessa nota la Divisione ha chiesto alla regione Liguria se intende evidenziare il concorrente interesse regionale, finalizzato all’integrazione in sede istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS;

**DATO ATTO** che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell’Allegato II bis, parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto F - *Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio acqueo è inferiore o uguale a 10 ettari, le cui aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri;*

**CONSIDERATO** che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell’art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

**CONSIDERATO** che

*ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità*

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
  - Studio Preliminare Ambientale
  - Progetto architettonico - piante albergo
  - Integrazioni del 28/06/2022 - PSVIR0101
  - Progetto architettonico - prospetti e sezioni albergo
  - Progetto architettonico - Relazione tecnica illustrativa
  - Progetto architettonico - Documentazione fotografica
  - Progetto architettonico - Simulazione dettagliata dello stato dei luoghi mediante modellazione fotorealistica
  - Progetto demolizione - Relazione tecnica
  - Progetto demolizione - Relazione di cantierizzazione
  - Progetto demolizione - Cronoprogramma dei lavori
  - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
  - Progetto demolizione - Inserimento puntelli
  - Progetto demolizione - Inserimento puntelli
  - Progetto demolizione - Tagli dei tegoli
  - Progetto demolizione - Tagli dei tegoli
  - Progetto demolizione - Taglio travi
  - Progetto demolizione - Taglio travi
  - Progetto demolizione - Schema fasi operative
  - Progetto demolizione - Dettagli costruttivi
  - Relazione tecnica consumo energetico
  - Progetto sistemazione vegetale albergo
  - Relazione sistemazione vegetale albergo
  - Raffronto - piante albergo
  - Raffronto - prospetti albergo
  - Stato di fatto albergo
  - Edificio a servizi Elaborati di Progetto
  - Inquadramento cartografico
  - Planimetria generale stato di fatto
  - Planimetria generale di progetto
  - Planimetria generale di raffronto
  - Planimetria particolareggiata stato di fatto
  - Planimetria particolareggiata di progetto
  - Planimetria particolareggiata di raffronto
  - Progetto verde pubblico, parcheggio pubblico e viabilità pubblica
  - Verifica di coerenza con la pianificazione territoriale
  - Piano gestione rifiuti
  - Valutazione effetti Ambiente
  - Valutazione incidenza

Il Proponente ha provveduto a trasmettere anche relazione integrativa inerente alla Relazione idraulica di compatibilità (Verifica di coerenza con la Pianificazione di Bacino);

**EVIDENZIATO** inoltre che:

- 1) la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili:

**PREMESSO** che:

Sono stati acquisiti i seguenti pareri e documenti:

- Osservazioni della Regione Liguria con nota prot. n 434556 del 29/06/2022, acquisita al prot. n CTVA/4383 del 30/06/2022;
- Osservazioni della Regione Liguria con nota prot. n. 733089 del 04/08/2022;

### **Descrizione del Progetto**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione dell'area attraverso la demolizione e la ricostruzione con ampliamento dell'edificio a destinazione turistico – alberghiera attualmente presente all'interno di Portosole, alla sistemazione dell'area limitrofa attraverso la realizzazione di una nuova viabilità pubblica esterna all'area portuale, oltre alla realizzazione di un parcheggio pubblico con annesse aree attrezzate ed una rampa pedonale di collegamento tra la via Gavagnin e il soprastante Corso Salvo d'Acquisto. Completano gli interventi la realizzazione di un fabbricato a destinazione servizi, da concedere in uso al Comune a seguito degli impegni derivanti dalla Concessione Demaniale Marittima del 1975 e la realizzazione del collegamento veicolare tra la via Gavagnin e la via Vesco.

### **in ordine alla localizzazione del progetto e allo stato attuale**

L'intervento interessa la zona a levante del centro urbano di Sanremo (IM); si colloca entro lo spazio circoscritto di Portosole all'interno dell'impianto portuale esistente realizzato a partire dal 1976 e gestito dalla Portosole C.N.I.S. Marina di Sanremo srl, immediatamente a Levante rispetto al rio San Lazzaro.

In ragione della vicinanza al rio San Lazzaro, dal punto di vista vincolistico, gli interventi ricadono in un'area tutelata ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera c) "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna". Sull'area in oggetto è presente, come da Piano di Bacino – Ambito n.3 San Francesco – Carta delle Fasce Fluviali, la fascia di insondabilità "Fascia B – Aree inondabili per T=200 anni" mentre, sul lato nord ovest, il lotto confina con la "Fascia A - Aree inondabili per T=50 anni". Inoltre il territorio del comune di Sanremo è classificato come Zona sismica 2, anche se senza significative criticità.

L'area interessata dal progetto, definitivamente occupata in fase di esercizio, è del tutto situata all'interno dell'ambito portuale di Portosole sulla zona già interessata dallo scheletro dell'edificio esistente in totale stato di degrado e abbandono. L'intervento, in accordo con le previsioni dello strumento urbanistico vigente, comporta una occupazione di sedime maggiore rispetto all'attuale ma nell'ottica di ridurre le interferenze con le aree sensibili, si pone ad una distanza superiore rispetto al confine di ponente sul quale si attesta il Rio San Lazzaro (comunque esterno all'area).

### **in ordine al Quadro programmatico**

**Strumenti di pianificazione a livello comunale e settoriale**

Il progetto in analisi ricade all'interno del lotto 3p dell'ambito FC\_03 – Sottoambito Portosole FC\_03d2 come individuato dal Piano Urbanistico Comunale della Città di Sanremo approvato in adeguamento alla DGR n.347 del 30 aprile 2019 con Determinazione Dirigenziale n. 3580 del 29 ottobre 2019, rettifica con Determinazione Dirigenziale n. 4043 del 2 dicembre 2019 e procedimento relativo al programma delle alienazioni e valorizzazioni Riviera Trasporti S.p.A. con approvazione della variante al P.U.C. a norma della l.r. 37/2011, art. 29, con Determinazione Dirigenziale n. 3903 del 21 novembre 2019. Per questo ambito è stato approvato lo Schema di Assetto Urbanistico (SAU) con Delibera di Giunta Comunale n.193 del 03/08/2021. L'ambito prevede il potenziamento quantitativo e qualitativo dei servizi pubblici e privati connessi al sistema turistico-balneare, ovvero la riqualificazione integrale della struttura in cemento armato esistente già realizzata; una struttura a destinazione turistico – alberghiera in abbandono e in condizioni di degrado i cui lavori ebbero inizio in data 30 luglio 1999 e successivamente sospesi a causa di difformità con il titolo edilizio e mai del tutto completati.

### **in ordine agli obiettivi del progetto**

Gli obiettivi generali del progetto di demolizione sono di limitare l'inquinamento acustico, l'inquinamento dovuto a polveri generiche, limitabile attraverso l'affiancamento di getti di acqua ad ampio raggio e l'inquinamento a carattere tossico (eventualmente cancerogeno), possibile a causa di alcuni materiali fortemente inquinanti, che dovranno essere rimossi nella fase preliminare alla demolizione vera e propria. La demolizione ha determinato l'esigenza di eliminare il rischio di dispersione di materiali nell'atmosfera per non modificare il naturale ambiente marino.

Sulla base della documentazione esistente, la presenza di eventuale materiale contenente sostanze pericolose (i.e.: amianto) risultava associata principalmente agli elementi in c.a. per l'utilizzo di casseri che avessero potuto contenere fibre di amianto o altre sostanze pericolose. Durante i sopralluoghi effettuati non sono stati riscontrati ulteriori elementi in materiale contenente amianto. Sono stati elaborati i seguenti documenti:

- la puntuale valutazione e quantificazione (censimento) di eventuali materiali pericolosi presenti all'interno dell'edificio tramite campionamento e successiva analisi di laboratorio e nel caso positivo la definizione delle modalità operative di bonifica e monitoraggio ambientale;
- un piano di rimozione rifiuti comprendente la localizzazione, classificazione con relativo Codice EER e la quantificazione stimata dei rifiuti.

Gli elaborati redatti evidenziano come non siano presenti materiali pericolosi ad esclusione della guaina a livello della platea di fondazione esistente: anche per tale ragione, tale elemento strutturale non verrà rimosso ma integrato nella nuova fondazione del futuro complesso alberghiero. Il tutto previa adeguata autorizzazione,

L'attività preliminare di disassemblaggio dei materiali rimovibili e non strettamente definibili come "macerie edili murarie" consente di aumentare il livello di riciclabilità delle componenti non murarie e ottenere partite di rifiuti omogenei, in modo da agevolare le operazioni di smaltimento finale avente precisa catalogazione CER diversa da quelli strettamente murari.

In sintesi è possibile elencare le seguenti fasi:

- creazione dell'area di cantiere e dei depositi temporanei (rack) per alloggiamento degli elementi strutturali;
- realizzazione delle opere provvisorie necessarie;
- demolizione elementi strutturali, partendo dall'alto fino al piano di campagna;
- stoccaggio e trattamento degli elementi strutturali;
- invio degli elementi strutturali agli impianti di trattamento;
- smaltimento dei rifiuti non recuperabili in discarica.

Per un'esauriva descrizione del progetto di demolizione, si rimanda agli Elaborati di Progetto: Relazione Tecnica (PS.AL.DM.R.03.00.pdf), Relazione di Cantierizzazione (PS.AL.DM.R.04.00.pdf) e Progetto di Demolizione (da PS.AL.DM.T.15.00.pdf a PS.AL.DM.T.30.00.pdf). Detti elaborati non sono però disponibili nella documentazione allegata alla istanza.

La particolare localizzazione dell'immobile, isolato rispetto ad altre strutture, facilita il processo di demolizione e ricostruzione che risulta non interessato da particolari interferenze strutturali o logistiche. Per accedere all'area di cantiere si ipotizza la realizzazione di una viabilità interna al porto turistico che sarà collegata alla viabilità esterna mediante l'accesso al porto prospiciente su Corso Trento Trieste.

Il progetto è stato pensato al fine evitare qualsiasi sollecitazione statica o dinamica alle strutture limitrofe. Gli edifici più vicini distano infatti oltre 30 m e la scelta in particolare del sistema di smontaggio controllato per la demolizione permette di evitare impatti o urti sul piano di calpestio di parti in caduta. Il rischio prevalente è tuttavia rappresentato dall'ambiente in cui il complesso sorge. Sono state predilette soluzioni che garantiscono una ecocompatibilità già in funzione della scelta dei materiali, optando per due tipologie strutturali differenti che sono da un lato un sistema costruttivo di nuova generazione che si basa sull'utilizzo di elementi a base di legno post-tesi (Pres-Lam), dall'altro su un sistema "tradizionale" di struttura in conglomerato cementizio armato prefabbricato per i corpi che sono soggetti ai carichi gravitazionali più gravosi per le aree aperte al pubblico che caratterizzano i solai di copertura.

Riguardo la Verifica di coerenza con la Pianificazione di Bacino, le attività edilizie in argomento si pongono in relazione con il regime vincolistico proprio delle aree inondabili e delle fasce di inondabilità in quanto costituiscono elementi di trasformazione del territorio posti all'interno di fascia B del Torrente San Lazzaro (viabilità pubblica), al margine esterno della stessa fascia (attività edilizia) e interni alla fascia A del Rio Rubino (viabilità pubblica). È stata valutata la possibile variazione del rischio idraulico generata dalle trasformazioni proposte, attestando il non incremento di tale grandezza di riferimento a fronte di interventi che non aumentando la pericolosità idraulica costituiscono invece decremento della vulnerabilità, comportando interventi infrastrutturali in fascia che conducono ad una più razionale gestione del traffico veicolare.

Gli elementi di confinamento idraulico del territorio, inoltre, non sono alterati dalla trasformazione edilizia, in un contesto nel quale è stato dimostrato come l'intervento sia compatibile con le indicazioni del Piano di Protezione Civile Comunale. A fronte dell'analisi condotta il Proponente ritiene che i previsti pareri dell'Ente preposto, da emettere ai sensi dell'articolo 15 comma 3 lettera c) e dell'articolo 15 comma 6 delle NTA del Piano di Bacino vigente, possano tenere in positiva considerazione gli elementi di trasformazione del territorio proposti.

#### **in ordine al confronto fra le alternative**

Non sono state considerate alternative

#### **in ordine al Quadro progettuale**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione dell'area attraverso la demolizione e la ricostruzione con ampliamento dell'edificio a destinazione turistico - alberghiera attualmente presente all'interno di Portosole, alla sistemazione dell'area limitrofa attraverso la realizzazione di una nuova viabilità pubblica esterna all'area portuale, oltre alla realizzazione di un parcheggio pubblico con annesso aree attrezzate ed una rampa pedonale di collegamento tra la via Gavagnin e il soprastante Corso Salvo d'Acquisto. Completano gli interventi la realizzazione di un fabbricato a destinazione servizi, da concedere in uso al Comune a seguito degli impegni derivanti dalla Concessione Demaniale Marittima del 1975 e la realizzazione del collegamento veicolare tra la via Gavagnin e la via Vesco. La volumetria totale dell'albergo è di 45115.77 m<sup>3</sup>. L'autorimessa, con 73 posti auto, insieme a tutti i vani tecnici indispensabili al funzionamento della struttura, per un totale di 12.101.10 m<sup>3</sup>, è stata collocata nella zona più a nord del lotto, su un unico piano fuori terra, in prossimità dell'accesso al porto da Corso Trento Trieste, la cui copertura è interamente destinata all'accessibilità per tutti i cittadini di Sanremo e i turisti ospiti e non dell'albergo. Il progetto si imposta ad una quota di +0.60 metri rispetto alla banchina. Questa scelta è dovuta alla condizione della struttura esistente e alla volontà di rialzarsi rispetto alla banchina per porsi in una posizione di più elevata sicurezza da eventuali mareggiate.

Al progetto della struttura alberghiera si aggiungono una serie di opere connesse a questa che derivano sia da aspetti discendenti dalla Concessione Demaniale Marittima, sia da obblighi convenzionali pregressi con il

Comune di Sanremo, sia dalla volontà dell'Amministrazione Comunale, sia dalle valutazioni sulle necessità e sulle sensibilità del sito. Più precisamente:

- nuova viabilità pedonale e carrabile di accesso al porto, con annesse aree verdi, per un totale di circa 1600 metri quadri, completata dalla realizzazione di una rotatoria che permetta di regolare il traffico verso le seguenti direttrici: Portosole, via Gavagnin, via Del Castillo, C.so Trento Trieste;
- realizzazione di un parcheggio pubblico, parallelo alla via Gavagnin, con annesse aree verdi attrezzate di circa 1300 metri quadri;
- realizzazione di una passerella pedonale di accesso al Corso Salvo D'Acquisto dalla sottostante via Gavagnin;
- realizzazione di un fabbricato a servizi di 300 m2, in sostituzione dell'ingresso al porto e della relativa guardiola, ubicata al centro dello stesso e mai utilizzata;
- realizzazione del collegamento pedonale e carraio di via Gavagnin con via Vesco.

Le opere accessorie sono tutte realizzate "a raso", ossia senza sviluppo di scavi e/o particolari lavorazioni, se non modeste modifiche superficiali e anche la passerella pedonale, leggera e con modesta luce di sviluppo, non necessita di particolari opere di fondazione per la realizzazione.

Il Proponente evidenzia inoltre che la configurazione dell'edificio principale è peraltro notevolmente ridotta in termini di utilizzo complessivamente sfruttabile e consentita dal PUC stesso, proprio al fine di limitare quanto più possibile l'impatto dell'edificato, migliorando quanto già presente e adattando la nuova costruzione agli attuali standard e livelli costruttivi.

#### **in ordine al cronoprogramma e all'importo dei lavori**

Il Cronoprogramma della demolizione assomma a 191 giorni naturali e consecutivi.

#### **in ordine alle relazioni geologica e sismica**

L'attuale sistemazione dell'area è stata in gran parte ricavata artificialmente mediante riempimenti protetti dalle banchine e dalla struttura portuale e si adagia sulla Falda dei Flysch ad Elmintoidi delle Alpi Liguri Occidentali e in sottordine all'unità tettonica del Flysch di Sanremo-Monte Saccarello. Il sedime di fondazione è interamente costituito da riporti antropici, posti al di sopra di un corpo sedimentario, suddiviso in alluvioni grossolane di paleodelta a rimaneggiamento marino e sedimenti marini prevalentemente sabbiosi. Da un punto di vista idrogeologico le prove penetrometriche dimostrano l'assenza di falda stabile alla corrispondente quota dello zero marino. Ciò è verosimilmente dovuto al fatto che la falda si approfondisce all'interno del corpo di colmata in ragione della perdita di carico imposta dal "lavoro" speso nel moto di filtrazione. Tenendo conto che il livello medio marino è soggetto a rilevanti variazioni (moti di marea, agitazione ondososa nell'area portuale, situazioni di particolare set-up marino per condizioni barometriche particolari ecc..), deve comunque sussistere una soggiacenza pari a circa 1.0 m dal piano campagna della colmata, con variabile livello di saturazione della porzione "insatura" della colmata stessa, in rapporto appunto al variabile livello del medio mare. Il bed-rock sismogenico si trova a quote via via più profonde verso il largo, a partire da una soggiacenza di circa -5.0 m sottocosta fino a 14-20 m verso il largo.

#### **in ordine all'inquadramento geologico e geotecnico**

L'attuale sistemazione dell'area è stata in gran parte ricavata artificialmente e si adagia sulla Falda dei Flysch ad Elmintoidi delle Alpi Liguri Occidentali e in sottordine all'unità tettonica del Flysch di Sanremo-Monte Saccarello., al cui interno si distinguono dal basso:

- un "complesso di base" pelitico (Formazione di S. Bartolomeo, indicata con la sigla "ps" nella Carta Geologica Italiana del Franchi, mentre gli Autori francesi parlano di "sèriè du complexe de base";
- un corpo arenaceo (Arenarie di Bordighera, identificate dalla sigla "Ha" del Franchi, corrispondono alla "sèriè à dominante grèseuse" degli autori francesi, che costituisce una grossa lente arenaceo-conglomeratica; che affiora decisamente a W dell'area di interesse;

• il Flysch di Sanremo, costituito prevalentemente da torbiditi marnoso-arenacee, generalmente in strati spessi. Il Franchi, seguendo gli autori francesi, distingue una litozona "H2" (corrispondente alla "série à dominante merneuse" e al "complesso a, flysch arenaceo-marnoso-argilloso" di Boni & Vanossi), sormontante i tipi litologici indicati con la sigla "H1" ("série à dominante calcaire").

L'area di interesse risulta appoggiata alla Flysch di Sanremo, nella sua litofacies a componente arenaceo marnosa (H2). Il sedime di fondazione è interamente costituito da riporti antropici, posti al di sopra di un corpo sedimentario, suddiviso come da ricostruzione sopra descritta.

Da un punto di vista idrogeologico le prove penetrometriche dimostrano l'assenza di falda stabile alla corrispondente quota dello zero marino. Ciò è verosimilmente dovuto al fatto che la falda si approfondisce all'interno del corpo di colmata in ragione della perdita di carico imposta dal "lavoro" speso nel moto di filtrazione. Tenendo conto che il livello medio marino è soggetto a rilevanti variazioni (moti di marea, agitazione ondososa nell'area portuale, situazioni di particolare set-up marino per condizioni barometriche particolari ecc.), deve comunque supporre una soggiacenza pari a circa 1.0 m dal piano campagna della colmata, con variabile livello di saturazione della porzione "insatura" della colmata stessa, in rapporto appunto al variabile livello del medio mare.

I rilievi eseguiti in sito permettono la ricostruzione della sezione geologica allegata a fondo testo, al di sotto del sedime d'intervento. Come nella figura seguente si vede la posizione del bedrock cambi sensibilmente al di sotto dell'impronta dell'edificio esistente.

Sulla base dei dati osservati sia in bibliografia sia raccolti in sito è stato possibile ricostruire la stratigrafia locale del terreno (modello geologico), che presenta evidentemente aspetti assai diversi procedendo dalla diga foranea verso terra. Il sedime di appoggio è costituito da riporti antropici, che presentano, come al solito, notevoli problemi di caratterizzazione geotecnica, in ragione del fatto che sono costituiti da livelli estremamente eterogenei (scapolame e tout venant per la parte preponderante), "pareggiati", livellati e "intasati con una matrice più fine e soggetti a lunghissimo tempo di assestamento e aging. Evidentemente non è possibile campionare porzioni minute di tale livello per sottoporlo a prove di laboratorio rappresentative e le usuali prove in sito riescono ad interessare generalmente le sole porzioni corticali di tale livello, o volumi troppo piccoli per rappresentare univocamente le eterogeneità presenti.

A dimostrazione di ciò di osservino le prove di piastra, che restituiscono valori estremamente diversificati da punto a punto, proprio perché influenzate dal volume significativo interessato dalla prova. Analogo discorso, sia pure in scala minore, è possibile fare per le alluvioni, caratterizzate da eterogeneità notevole, anche se con range di variazione inferiore a quanto riscontrabile nei rilevati marini e di riempimento, con eteropie generate da fenomeni per lo più naturali e quindi con distribuzioni spaziali conseguenti prevedibili. In tal senso di vedano le "lobature" degli apparati deltizi del torrente S. Lazzaro e S. Francesco, la maggiore granulometria media ivi presente rispetto alla sedimentazione Olocenica più recente, la cui distribuzione è comunque determinata da effetti della "deriva litoranea" propria delle acque calme presenti fra i due porti. Tutto ciò premesso, il Proponente ritiene di caratterizzare i livelli dei riporti antropici, delle alluvioni marine Oloceniche e del "paleodelta" in funzione della sola resistenza al taglio generata dalla componente attrattiva, ossia considerando nulla la resistenza di coesione, e identificando come prevalente il comportamento "granulare" dei terreni. Tale scelta, obbligata nel caso dei sedimenti marini, non è così univoca per il rilevato antropico, che presenta notevoli porzioni a comportamento pseudocoesivo, come pure per parti del "paleodelta" e rappresenta quindi una necessaria schematizzazione adottata in questa sede. Sono quindi adottati i parametri geotecnici principali (vedesi apposita figura), che riguardando porzioni estese di terreno, e i risultati mediati delle prove eseguite, sono da intendersi come parametri caratteristici del volume significativo di progetto.

Dal punto di vista prettamente geologico/geotecnico non si ritiene necessaria l'adozione di particolari accorgimenti o prescrizioni per la fase esecutiva in quanto la demolizione dell'edificio esistente "Albergo e Autorimessa annessa" non comporterà movimenti di terra o apertura di fronti di scavo e interesserà il solo abbattimento della struttura in elevazione (attraverso uno smontaggio controllato) senza la rimozione della platea esistente.

#### **in ordine alle relazioni idrologica e idraulica**

Per quanto concerne l'acquifero sotterraneo, il punto non è applicabile, in quanto il progetto non comporta opere di scavi o fondazioni.

In riferimento alla presenza della Fascia di inondabilità esistente nell'area di Portosole, oltre al rispetto del vincolo di inedificabilità, il progetto della nuova viabilità di ingresso alla zona portuale e alla struttura alberghiera prevede la costruzione di una barriera che accompagna il percorso pedonale e funge da argine. Il progetto mantiene inoltre l'unico punto di accesso per mezzi meccanici all'alveo del torrente S. Lazzaro in sinistra orografica alla foce, per eventuali lavori di manutenzione ordinaria o straordinaria della tombinatura.

L'interferenza, nell'ambito del compartimento acqua, è generata dalla presenza di un'area esondabile con tempo di ritorno duecentennale del torrente S. Lazzaro, posto al di fuori dell'area portuale ma in fregio al lato di Ponente della stessa. Sempre secondo il Proponente, tale componente è di tipo "passivo", laddove la realizzazione dell'opera non incide minimamente sul regime dei deflussi, né interferisce in alcun modo con l'alveo proprio del torrente e con le sue fasce di rispetto o di inedificabilità assoluta, subendo passivamente, appunto, la presenza di area esondabile generata da insufficienza della sezione di imbocco del tratto tombinato del torrente S. Lazzaro - che scorre sotto l'abitato sino allo sbocco a mare e che dista oltre 650 m dal sedime d'intervento. L'interferenza con l'area esondabile dunque è stata valutata esclusivamente nei termini di "valutazioni sulla sicurezza" delle nuove opere rispetto a una situazione di pericolosità idraulica preesistente e in nessun modo condizionata dalla realizzazione delle opere in progetto, segnalata, secondo il Proponente, per coerenza e non in quanto rilevante sotto il profilo ambientale. L'interferenza con le aree esondabili e il comparto acqua è valutata attraverso lo studio di compatibilità idraulica redatto ai sensi dell'art. 15 comma 3 e 6 delle Norme di Piano di Bacino, che regolamentano gli interventi in zone esondabili duecentennali con basso tirante idrico e bassa velocità di scorrimento delle acque.

Lo studio di compatibilità idraulico, come disciplinato dall'art. Compatibilità art. 15 comma 3 e 6 dei vigenti Piani di Bacino d'Ambito, sottolinea come lo studio idraulico sia già presente nel Piano di Bacino e, nello specifico, tale studio, ancorché non finalizzato alla determinazione degli ambiti normativi delle aree inondabili, abbia posto genericamente una fascia di inondabilità di tipo B, prescindendo da specifiche indicazioni sul livello di pericolosità idraulico associato.

Tuttavia il livello di pericolosità della fascia B, valutabile sulla base della determinazione delle coppie tirante/velocità per ogni cella dell'areale di indagine, risulta in questa fase di studio non essenziale, dal momento che la trasformazione infrastrutturale non pone variazioni altimetriche della geometria stradale bensì fornisce soluzioni viabilistiche migliorative in termini di gestione dei flussi stradali, allargando le carreggiate localmente per inserire intersezioni a rotatoria.

In questo contesto, le coppie di tirante e velocità, verosimilmente sottostanti ai valori di soglia di 30 cm di altezza e 2 m/s di modulo, restano invariate (o addirittura diminuiscono), non aggiungendo comunque condizioni di incremento di rischio idraulico per incremento delle condizioni di pericolosità.

L'intervento edilizio quindi non comporta variazione sostanziale del volume di inondazione stimato nel Piano di Bacino, lasciando inalterati i percorsi di deflusso superficiale, l'estensione ed i gradienti topografici degli stessi. Inoltre le attuali barriere fisiche all'espansione laterale della corrente di inondazione, costituite dai parapetti impermeabili, sono mantenute nella soluzione progettuale mediante l'adozione di aiuole sopraelevate in fregio alla viabilità in ingresso a Portosole, con la funzione di confinare l'eventuale esondazione totalmente all'interno del sedime stradale e, successivamente, direttamente al mare.

Non sono previsti interventi di trasformazione morfologica né all'interno né all'esterno delle fasce di inondabilità.

Nelle valutazioni in merito alle misure di coordinamento con il Piano di Protezione Civile previste dal Piano di Bacino, l'elemento attenzionato, costituito dal sottopasso di via Castillo beneficia di un migliore disimpegno e quindi riduce i tempi di stazionamento teorico in area di rischio, costituendo pertanto condizione migliorativa rispetto all'esistente.

*ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità*

L'obbligo di mantenere ed attrezzare una via di accesso al tratto tombinato (per forza di cose dall'imbocco lato mare del tombino) è ulteriore opera di miglioramento, consentendo l'accesso al tombino con mezzi meccanici atti alle operazioni di manutenzione programmata o comandata, da concertare con l'ente preposto al rilascio del titolo autorizzativo necessario, ma già sin d'ora prevista dal progetto nell'ampio spazio carrabile a tergo e intorno all'albergo.

Per maggiori approfondimenti il Proponente rimanda alla relazione "Aspetti idraulici di compatibilità" (PS.VI.R.01.00.pdf), peraltro non allegato nella documentazione pubblicata a supporto dell'istanza.

### **in ordine alla verifica di coerenza con la Pianificazione di Bacino**

L'intervento edilizio è posto in relazione idraulica con il Torrente San Lazzaro, appartenente all'Ambito n° 3 – San Francesco - del Piano di Bacino con un bacino imbrifero della superficie pari a 2.11 km<sup>2</sup>. Il corso d'acqua appartiene al primo livello della gerarchia delle aste idriche di cui al Regolamento Regionale n° 1/2016 e parte delle opere infrastrutturali risulta altresì ricadente nell'intorno della foce tombata del Torrente Rubino. L'areale di intervento si colloca all'esterno del bacino imbrifero del Torrente San Lazzaro, in quanto le superfici drenanti afferenti scolano direttamente in mare, ma risulta interessato marginalmente dalla perimetrazione delle fasce di inondabilità generate dalla stessa asta idrica, che nella parte terminale in sponda sinistra trova sbocco diretto in banchina in posizione adiacente al perimetro di intervento edilizio.

Le attività edilizie in argomento si pongono in relazione con il regime vincolistico proprio delle aree inondabili e delle fasce di inondabilità in quanto costituiscono elementi di trasformazione del territorio posti all'interno di fascia B del Torrente San Lazzaro (viabilità pubblica), al margine esterno della stessa fascia (attività edilizia) e interni alla fascia A del Rio Rubino (viabilità pubblica). È stata valutata la possibile variazione del rischio idraulico generata dalle trasformazioni proposte, attestando il non incremento di tale grandezza di riferimento a fronte di interventi che non aumentando la pericolosità idraulica costituiscono invece decremento della vulnerabilità, comportando interventi infrastrutturali in fascia che conducono a una più razionale gestione del traffico veicolare.

Gli elementi di confinamento idraulico del territorio, inoltre, non sono alterati dalla trasformazione edilizia, in un contesto nel quale è stato dimostrato come l'intervento sia compatibile con le indicazioni del Piano di Protezione Civile Comunale. A fronte dell'analisi condotta il Proponente ritiene che i previsti pareri dell'Ente preposto, da emettere ai sensi dell'articolo 15 comma 3 lettera c) e dell'articolo 15 comma 6 delle NTA del Piano di Bacino vigente, possano tenere in positiva considerazione gli elementi di trasformazione del territorio proposti.

### **in ordine alle sistemazioni a verde**

Per la sistemazione delle aree verdi dell'intervento, sono prese in considerazione azioni che facilitano la successiva gestione e manutenzione delle stesse quali la selezione di specie autoctone con una bassa necessità di irrigazione o la riduzione di specie caducifoglie. Inoltre è previsto che durante la manutenzione delle opere siano adottate tecniche di manutenzione del patrimonio verde esistente con interventi di controllo precedenti al periodo di fioritura al fine di evitare la diffusione del polline. Infine nella scelta delle piante sono state utilizzate specie autoctone come la *Ceratonia Siliqua* di cui non è stata riscontrata l'evidenza che il polline di tale specie possa provocare una sensibilizzazione allergica o l'*Arecastrum Romanzoffianum*. Nel caso di specie con polline allergenico elevato, quale l'*Olea Europaea*, si favorisce un esemplare in fase di senescenza, con funzione ornamentale e sono state evitate specie urticanti o spinose e specie note per la fragilità dell'apparato radicale che potrebbero causare danni in caso di eventi meteorici intensi.

### **in ordine al regime vincolistico**

L'area, nel Piano Urbanistico Comunale, è classificata come FC\_03d2 Ambito di riqualificazione della Fascia Costiera - Sotto ambito litoraneo. Si specifica che l'area in questione è una banchina di natura antropica e che l'intervento non è soggetto a variante degli strumenti urbanistici. Come già illustrato, nell'area di intervento è presente, come da Piano di Bacino – Ambito n.3 San Francesco – Carta delle Fasce Fluviali, la fascia di

inondabilità “Fascia B – Aree inondabili per T=200 anni” mentre, sul lato nord ovest, il lotto confina con la “Fascia A - Aree inondabili per T=50 anni”. In relazione alla fascia “A”, l’area di progetto, collocata pienamente nel demanio marittimo e non interferente con la foce e il demanio fluviale, dista più di 10 m dalla foce del rio ed è previsto il confinamento di eventuali esondazioni tramite un piccolo argine, in sinistra orografica, dotato di accesso removibile all’alveo, laddove è presente l’unico punto di ingresso diretto all’alveo per operazioni di manutenzione/pulizia, da mantenere fruibile come da prescrizioni comunali. La fascia “B” duecentennale, passante a Nord ovest dell’area di progetto, presenta bassi tiranti idrici e modeste velocità di scorrimento della lama d’acqua, facilmente contenibili nell’ambito del sedime di scorrimento proprio, mediante percorsi protetti con opportuni accorgimenti tecnici (dossi di rimonta, rialzo delle aiuole ecc..). Il parametro è verificato in quanto si tratta di intervento su un’area completamente urbanizzata. Di conseguenza l’intervento non interferisce con la conservazione degli habitat presenti nell’area in oggetto quali torrenti e fossi e la relativa vegetazione ripariale, boschetti, arbusteti, cespuglieti e prati in evoluzione, siepi, filari arborei, muri a secco, vegetazione ruderale, impianti arborei artificiali legati all’agroecosistema (noci, pini, tigli, gelso, etc.), seminativi arborati.

### **in ordine all’utilizzazione delle risorse naturali**

Dal punto di vista generale il progetto non presenta consumo delle risorse naturali in quanto – quale progetto di demolizione e ricostruzione –, secondo il Proponente, non “consuma”, ma bensì “riqualifica” spazi e volumi preesistenti, tenendo ben presente che tali spazi sono interamente di origine antropica e non naturale, laddove trattasi di riempimento a mare realizzato nell’ambito della preesistente costruzione del porto. Gli effetti rilevanti sull’ambiente sono senz’altro più contenuti rispetto ad una creazione ex novo e possono riassumersi, non in termini di “consumo”, bensì di inevitabili “interferenze”.

### **in ordine ai rifiuti**

Il Proponente cita e dichiara di allegare il Piano Gestione Rifiuti elaborato per il progetto di demolizione (STPRAMB000.ALL001.pdf), non però disponibile nella documentazione a supporto dell’istanza

La demolizione, selettiva e controllata, della struttura esistente (escluse le fondazioni, mantenute e inglobate nel nuovo progetto) avverrà a valle di un processo di analisi dei materiali, facilitato dall’esposizione a giorno della struttura, in assenza delle finiture in grado di celare eventuali sostanze pericolose. Il trasporto è studiato per incidere minimamente sul traffico, ivi compresa la scelta degli orari.

La suddivisione per categorie merceologiche e la caratterizzazione preventiva con adeguato Codice CER per materiali non pericolosi, permette di avviare a centri di recupero l’intero volume di demolizione, consentendo di limitare massimamente il conferimento a discariche d’inerti (con conseguente consumo di suolo non rinnovabile) alle piccole porzioni di materiale misto che non dovessero presentarsi adeguatamente separabili per categorie merceologiche distinte.

Per un’esaustiva descrizione del progetto di demolizione, si rimanda agli Elaborati di Progetto: Relazione Tecnica (PS.AL.DM.R.03.00.pdf), Relazione di Cantierizzazione (PS.AL.DM.R.04.00.pdf) e Progetto di Demolizione (da PS.AL.DM.T.15.00.pdf a PS.AL.DM.T.30.00.pdf), sempre non disponibili nella documentazione a supporto dell’istanza.

### **in ordine alla viabilità**

Il progetto di riconfigurazione del nodo prevede la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell’intersezione via Gavagnin – via Trento Trieste e la realizzazione di un raccordo stradale di circa 35 di sviluppo complessivo per mettere in connessione diretta le due viabilità ora a fondo cieco, tra via Gavagnin e via Vesco. La realizzazione della rotatoria permetterebbe di ottenere i seguenti benefici: moderazione del traffico a favore della sicurezza stradale, miglioramento delle condizioni di sicurezza nell’intersezione, grazie alla riduzione del numero di punti di conflitto e alle ridotte velocità di transito, semplificazione delle manovre di svolta e riduzione dei tempi di approccio ai rami viari rispetto ad altre tipologie di intersezioni (semaforizzate o regolamentate a precedenza), inversioni di marcia in assoluta sicurezza, senza dover compiere pericolose

svolte a sinistra o impegnare non correttamente l'incrocio, riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi, a parità di traffico, rispetto ad intersezioni semaforizzate, la semplificazione della segnaletica verticale, che risulta poco ingombrante e di facile comprensibilità, l'economicità in termini di gestione e manutenzione, soprattutto rispetto ad intersezioni caratterizzate da una gestione semaforica "intelligente" attraverso sistemi che richiedono articolate apparecchiature. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tronco stradale di connessione tra via Gavagnin e via Vesco caratterizzato da uno sviluppo lineare di circa 35 metri e una pendenza longitudinale dell'8% necessaria per raccordare le due viabilità esistenti collocate a quote altimetriche differenti.

### **in ordine alla gestione della risorsa idrica e alla gestione delle acque reflue**

Il progetto prevede una connessione all'acquedotto per il solo utilizzo igienico sanitario dell'attività alberghiera ed accessorie. Prevede, inoltre, la realizzazione di una vasca di raccolta di acqua piovana che sarà utilizzata per l'irrigazione delle aree a verde di pertinenza all'edificio dell'albergo, sia a tetto sia a livello banchina.

Essendo presente la pubblica fognatura ad una distanza inferiore a 300 mt lineari e un dislivello inferiore a 10 m rispetto al confine di proprietà è previsto l'allacciamento all'infrastruttura pubblica in quanto le acque reflue derivanti dall'edificio sono assimilabili a quelle domestiche. Il punto preciso di allaccio sarà determinato dall'ente gestore e si prevede di adeguare il presente progetto a seguito di tale indicazione sulla parte terminale a valle del pozzetto di ispezione.

### **in ordine alle misure mitigative e preventive**

#### **Mezzi di cantiere**

Per tutte le attività di cantiere e trasporto dei materiali saranno utilizzati mezzi che rientrano almeno nella categoria EEV (veicolo ecologico migliorato), ovvero rispondenti al Decreto 29 gennaio 2007 "Recepimento della direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 settembre 2005".

#### **Gestione dei rifiuti di cantiere**

Le demolizioni e le rimozioni dei materiali devono essere eseguite in modo da favorire il trattamento e recupero delle varie frazioni di materiali e, preliminarmente all'avvio del cantiere, l'appaltatore dovrà redigere un proprio "Piano di demolizione e recupero" secondo quanto puntualmente descritto dal "Progetto di Demolizione". In sintesi è possibile elencare le seguenti fasi:

- creazione dell'area di cantiere e dei depositi temporanei (rack) per alloggiamento degli elementi strutturali;
- realizzazione delle opere provvisorie necessarie;
- demolizione elementi strutturali, partendo dall'alto fino al piano di campagna;
- stoccaggio e trattamento degli elementi strutturali;
- invio degli elementi strutturali agli impianti di trattamento di recupero e riciclaggio;
- smaltimento dei rifiuti non recuperabili in discarica.

Al fine di determinare ciò che può essere riutilizzato, riciclato o recuperato e la presenza di materiali pericolosi è stata condotta un'attenta fase di conoscenza. Come metodo di prova, oltre alla verifica pre-demolizione, l'appaltatore dovrà allegare il piano di demolizione e recupero e la - sottoscrizione di impegno a trattare i rifiuti da demolizione e conferirli ad un impianto autorizzato al recupero dei rifiuti.

#### **Demolizioni**

I principali rifiuti previsti rientrano nel sottocapitolo CER "17 01 - Cemento, mattoni, mattonelle e ceramiche" e derivano dalle demolizioni di pavimentazioni, rivestimenti, battiscopa, intonaci, tramezzi e sanitari. Questi materiali saranno conferiti a centri di recupero dove saranno sottoposti a macinazione per il loro futuro riutilizzo come sottofondi stradali, vespai, strati di drenaggio, etc. Il Proponente evidenzia che l'alta incidenza degli inerti condurrà a un'elevata percentuale di rifiuti conducibili a riciclo presso i vicini centri di raccolta e trattamento disponibili.

### Costruzioni

In fase di costruzione i rifiuti sono legati agli sfridi, alla quota parte di forniture difettose, agli imballaggi. L'adozione di sistemi a secco per alcune lavorazioni riduce la produzione di rifiuti in sito. Se le forniture avvengono tramite l'uso di pallet, questi dovranno essere restituiti o riutilizzati con altri scopi e non destinati a bruciatura o discarica.

### Raccolta differenziata nel cantiere, demolizione selettiva e riciclaggio

All'interno del cantiere si dovrà designare una zona ove collocare i cassoni da rifiuti per la raccolta differenziata; su ogni cassone dovrà essere esposto il codice CER (Catalogo Europeo dei Rifiuti) che identifica il materiale contenuto.

La fase di demolizione del fabbricato mediante smontaggio controllato prevede il deposito provvisorio dei tegoli rimossi all'interno di *rack* in acciaio al fine di garantire le successive operazioni di taglio in totale sicurezza. Non saranno impegnate le diverse sedi viarie con mezzi di grandi dimensioni. Il trasporto dei tegoli al centro di riciclaggio, una volta alloggiati all'interno dei *rack* in acciaio e suddivisi in due, sarà effettuata tramite camion a tre assi con braccio meccanico di sollevamento di lunghezza totale pari a 5.20.

### **Efficienza nell'uso dell'energia nel cantiere**

Per aumentare l'efficienza nell'uso dell'energia nel cantiere e minimizzare le emissioni di gas climalteranti, si prevede il ricorso a tecnologie a basso impatto ambientale (lampade a basso consumo energetico o a led, generatori di corrente eco-diesel con silenziatore).

### **Abbattimento del rumore e delle vibrazioni**

Oltre alle misure tecniche ed organizzative previste dal progetto di demolizione e nel PSC per ridurre al minimo le emissioni sonore durante le attività lavorative, saranno adottate alcune misure e istruzioni quali:

- a parità di prestazioni, scegliere gli attrezzi meccanici meno rumorosi;
- adottare strumentazione elettrica invece che a motore;
- impiegare gruppi elettrogeni super silenziati e compressori a ridotta emissione acustica;
- evitarne l'azionamento a vuoto;
- spegnere il motore quando il mezzo a motore sosta per pause apprezzabili;
- tenere bloccati i carter, ripari o elementi di lamiera;
- limitare la propagazione dei rumori di cantiere verso l'esterno chiudendo le finestre quando possibile;
- sfasare nel tempo le lavorazioni rumorose, al fine di evitare picchi sonori;
- adottare limitazioni di orario per i lavori particolarmente rumorosi.

### **Risparmio idrico e la gestione delle acque reflue nel cantiere**

Le acque reflue del cantiere, quando non possono essere reimpiegate, devono essere convenientemente depurate prima di essere immesse nell'ambiente. In particolare, l'impresa dovrà avere cura di non scaricare acque con residui di polveri durante le attività di cantiere o cemento nella rete idrica urbana, per evitare intasamenti e riduzioni di portata. A questo scopo, il lavaggio degli attrezzi e delle macchine non potrà avvenire in cantiere, oppure le acque dovranno essere smaltite altrove.

### **Abbattimento delle polveri e dei fumi**

La demolizione del complesso verrà effettuata tramite uno smontaggio controllato del manufatto sfruttando la tipologia costruttiva (struttura a telaio semi-prefabbricata) e i giunti strutturali esistenti, riducendo così al minimo la produzione di polveri. Tuttavia per le porzioni in cui è prevista una demolizione con metodo classico per limitare la formazione di polveri, l'appaltatore dovrà provvedere a inumidire le aree di lavorazione e delimitare le aree interessate. Le macchine per praticare fori e tagli nelle murature dovranno essere dotate di aspiratori o ad essi collegate. Come previsto da progetto e all'interno del PSC in funzione dei vari blocchi da

ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità

demolire dovrà essere prevista la predisposizione di una barriera al fine di contenere la diffusione delle polveri prodotte.

Il trasferimento dei materiali di risulta quali il cemento e le barre d'armatura, dovrà avvenire tramite cassoni debitamente coperti e protetti al fine di evitare la diffusione di polveri, mentre il trasferimento dei materiali leggeri quali il polistirolo dovrà avvenire in appositi "big-bag": si tratta di sacchi da 1 m<sup>3</sup> di capienza e fino a 1500 kg dotati di una bocca di carico con chiusura "a caramella", così da evitare lo spargimento durante viaggio verso il centro di raccolta.

Nessun residuo di lavorazione o imballaggio dovrà essere bruciato in cantiere. Avendo a disposizione l'alimentazione elettrica da rete, non sarà necessario avviare generatori di corrente a combustione.2.7

### **Impatto visivo del cantiere**

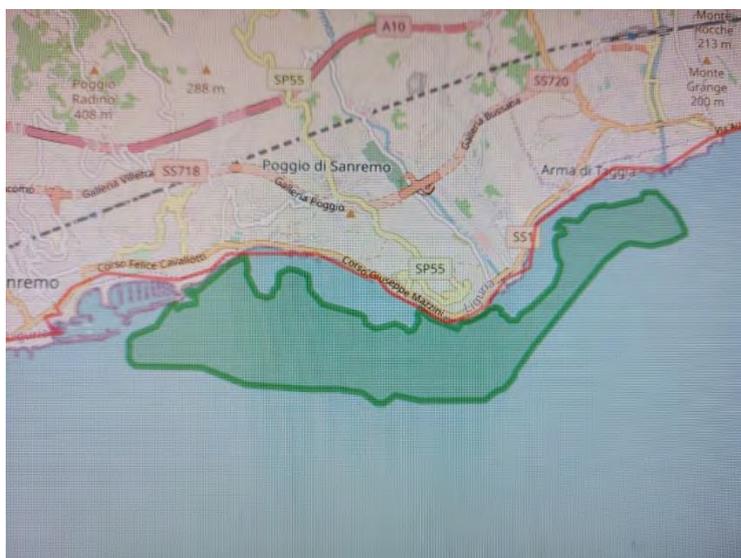
Sarà limitato l'impatto visivo del cantiere con apposite pannellature con la duplice funzione di schermatura e di contenimento delle polveri, opportunamente integrate nel contesto mediante applicazione di teli decorativi prestampati, con altezza non superiore a 2,50 metri rispetto alla quota di Corso Trento Trieste.

### **in ordine al Monitoraggio Ambientale (PAM)**

Non risulta proposto un Piano di monitoraggio.

### **in ordine alla VInCA**

Il Proponente ha predisposto la scheda di *Screening* per il SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), a 390 metri di distanza.



**CONSIDERATE** le osservazioni, espresse ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006, della Regione Liguria, Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, con nota prot. n. 434556 del 29/06/2022, acquisita al prot. n. CTVA/4383 del 30/06/2022, nelle cui conclusioni si afferma di ritenere che "Nell'ambito dell'attività svolta per la redazione del presente contributo è emersa:

- l'assoluta carenza di documentazione progettuale (stralci cartografici, planimetrie negli assetti attuale, progetto e raffronto, documentazione fotografica, ecc.) che consenta di inquadrare gli interventi in termini plano-volumetrici o rispetto all'ambito territoriale di riferimento;
- l'assenza di elaborati citati nello studio preliminare ambientale ma non disponibili tra quelli pubblicati sul sito del MiTE (ad esempio "Aspetti idraulici di compatibilità", PS.VI.R.01.00; Relazione tecnica R03, ecc.), evincendo l'esistenza di una più ampia progettazione non trasmessa ai fini della verifica di assoggettabilità alla VIA;

ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità

- l'assenza, per tutte le matrici ambientali esaminate, di un quadro di riferimento ambientale esaustivo (stato attuale, fase di cantierizzazione, fase di esercizio) che consenta la valutazione dei possibili impatti ambientali derivanti dal progetto in esame.”;

Con successiva nota prot. n. 733089 del 04/08/2022, la Regione ha comunicato che: “*Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo, in considerazione della tipologia di intervento, entità dell'ampliamento e localizzazione della progettazione, si ritiene che non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali valutate.*

*In particolare si rileva la compatibilità ambientale dell'intervento con il Piano di Bacino con la condizione che vengano spostate le nuove opere (passerella) previste all'interno della fascia di riassetto in quanto non compatibili con l'art. 14 delle NTA del vigente Piano di Bacino.*

*Si puntualizza inoltre che la fascia di riassetto, individuata nella tavola delle fasce fluviali del Piano di bacino, risulta di ampiezza non inferiore a 3 m su entrambe le sponde; sarà necessario nelle successive fasi autorizzative definire l'ampiezza necessaria idraulicamente e se in contrasto aggiornare la progettazione eliminando le interferenze con la stessa.”;*

**Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:**

#### Obiettivi, localizzazione, descrizione e cronoprogramma del progetto

Il progetto illustra chiaramente le opere proposte e il contesto in cui sono previste.

#### Strumenti di pianificazione esistenti e vincoli ambientali, paesaggistici, architettonici e archeologici

Sulla base di quanto dichiarato dal Proponente, la Commissione prende atto delle dichiarazioni di conformità del progetto alla pianificazione esistente.

#### Confronto fra le alternative

Il Proponente non fornisce lo studio delle alternative peraltro di dubbia utilità trattandosi di opera di demolizione e ricostruzione dello stesso stabile sullo stesso sito.

#### Componenti ambientali

Non sono descritte le componenti ambientali interessate ma si fa specifico riferimento alle attività cantieristiche tipiche di lavori di demolizione e ricostruzione.

#### Eventuali opere di bonifica

Rispetto alla presenza di materiali tossici o cancerogeni (amianto) il proponente presenta indicazioni molto generiche, prive del necessario approfondimento in termini di quantificazione dell'amianto presente, caratteristiche dello stesso (friabilità etc.) e insufficiente descrizione delle relative procedure per la bonifica che vengono rimandate ad appositi sondaggi e verifiche successive.

#### Ecosistema costiero

Con riferimento al SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), a 390 metri di distanza, il Proponente ha predisposto la scheda di *Screening* della VIncA. Trattandosi di lavori a terra, sopra la banchina ed essendo le opere accessorie tutte realizzate “a raso”, ossia senza sviluppo di scavi e/o particolari

*ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità*

lavorazioni, sembra ragionevole supporre che non vi siano effetti sul suddetto SIC, peraltro esterno all'area portuale.

### Altre componenti ambientali

Particolare attenzione è data all'emissione di polveri e fumo e all'impatto del rumore.

### Torrente San lazzaro

L'interferenza, nell'ambito del compartimento acqua, è generata dalla presenza di un'area esondabile con tempo di ritorno duecentennale del torrente S. Lazzaro, posto al di fuori dell'area portuale ma in fregio al lato di Ponente della stessa. Si può concordare con il Proponente sul fatto che la realizzazione dell'opera non incida minimamente sul regime dei deflussi, né interferisca con l'alveo proprio del torrente e con le sue fasce di rispetto o di inedificabilità assoluta, tenuto conto anche dell'insufficienza della sezione di imbocco del tratto tombinato del torrente S. Lazzaro - che scorre sotto l'abitato sino allo sbocco a mare e che dista oltre 650 m dal sedime d'intervento.

### Gestione dei materiali

Il Proponente non specifica i quantitativi di materiali per la costruzione né fornisce un quadro riepilogativo dei volumi di rifiuti attesi.

### Misure di mitigazione e prevenzione

Le misure di mitigazione e di prevenzione riguardano i possibili effetti sulle componenti (Aria, rumore, Acqua; ecc) propri delle attività di demolizione e ricostruzione di edificio civile a uso commerciale.

### *Impatti cumulativi*

I possibili effetti cumulativi con altri progetti, prima e durante la realizzazione dei lavori, non sono stati analizzati e valutati.

### Piano di monitoraggio

Non è stato predisposto uno specifico piano di monitoraggio.

**Ribadito** che il Proponente dovrà riscontrare, nelle fasi successive, le prescrizioni richieste dalla Regione Liguria, qualora non già ricomprese nel presente parere;

### **DATO ATTO** che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1), 2) 3) e 4) e mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 5) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

**la Sottocommissione VIA**

**ACCERTA**

**per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,**

che il progetto riguardante la "Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito LI-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo" **non determina potenziali impatti ambientali e non deve essere sottoposto al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni ambientali;

relativamente alla VInCA, alla luce degli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 IT1315973 Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino (marino), della individuazione e valutazione degli impatti del progetto rispetto agli obiettivi di conservazione dello stesso sito e degli effetti cumulativi con altri piani e progetti si accerta che il progetto non inciderà negativamente sull'integrità dei siti interessati e quindi il progetto può essere approvato.

<b>Condizione ambientale n. 1</b>	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Biodiversità e ambiente marino
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà:  a) valutare con immagini video HD e apposito monitoraggio ante operam lo stato di salute delle biocenosi del SIC marino IT1315973 (Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino), in un raggio di 500 m dall'area di cantiere.  b) predisporre, unitamente al piano di monitoraggio, un piano di mitigazione degli impatti anche residui o accidentali dell'opera.  c) porre in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche temporanei dell'ambiente marino.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della fase di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria per il punto a)

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà:  a) nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere porre particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>b) prevedere un'efficace organizzazione logistica delle attività nonché la scansione temporale delle stesse per contenere i disturbi derivanti dalla movimentazione dei mezzi nelle aree a terra dell'ambito portuale per le operazioni di imbarco e sbarco (auto e camion) e per le manovre di carico e scarico merci;</li> <li>c) effettuare il deposito temporaneo in condizioni di sicurezza per gli operatori e adottando gli accorgimenti necessari a evitare eventuali impatti sull'ambiente;</li> <li>d) al fine di limitare gli impatti derivanti dalle lavorazioni utilizzare macchinari rispondenti alle prescrizioni della normativa di settore in materia di emissioni sonore e inquinanti, nonché adottare strategie per ridurre il disturbo ambientale;</li> <li>e) provvedere al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza;</li> <li>f) effettuare la manutenzione continua ai mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti);</li> </ul>
<b>Termine avvio Verifica Ottemperanza</b>	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
<b>Ente vigilante</b>	MiTE
<b>Enti coinvolti</b>	

<b>Condizione ambientale n. 3</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e ambientali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) quantificare esattamente la presenza di amianto e di altro materiale tossico o pericoloso e caratterizzarne qualità e modalità di bonifica o trattamento;</li> <li>b) precisare le modalità del ripristino a fine lavori del suolo occupato temporaneamente a uso cantiere e identificare in dettaglio le aree di deposito temporaneo in termini di ubicazione, avuto riguardo alla movimentazione dei materiali, sia per l'area di intervento sia per le aree interessate al trasporto del materiale, ottimizzando per questo ultimo i percorsi e le modalità.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

<b>Condizione ambientale n. 4</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva

Ambito di applicazione	Mitigazioni e compensazioni
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio ed esposte nel presente parere;</li> <li>b. predisporre un apposito <i>report</i> di sintesi delle attività di mitigazione svolte e della verifica della loro efficacia;</li> <li>c. predisporre un piano di minimizzazione dell'impatto acustico durante i lavori di cantiere; tale piano dovrà anche prevedere tutte le mitigazioni del caso e l'eventuale piano di contenimento acustico;</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

<b>Condizione ambientale n. 5</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Ante operam, in corso d'opera e post operam
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>a) Qualità dell'aria e rumore: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. individuare e confermare in accordo con ARPA Liguria la posizione delle stazioni di misura per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria e puntuale definizione dei parametri in essi monitorati;</li> <li>2. condividere con ARPAL, a conclusione del monitoraggio ante operam e prima dell'avvio del cantiere: i dettagli del monitoraggio in continuo del PM<sub>10</sub> nella fase iniziale del cantiere; il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche,</li> </ol> <p>b) Biocenosi marine: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. verificare lo stato di salute delle biocenosi del SIC e confermare in accordo con ARPA Liguria la mancanza di ogni forma di impatto sulle stesse;</li> <li>4. in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, dovrà predisporre un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS.</li> </ol>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	All'inizio dei lavori e prima del termine del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

*ID\_VIP 8370 - Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo- Verifica di assoggettabilità*

**Avv. Paola Brambilla**



# REGIONE LIGURIA

## DIPARTIMENTO AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

Oggetto:

**[ID: 8370]** Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA Nazionale ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 del progetto **"Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo"**

Proponente: Portosole C.N.I.S. S.p.A

Trasmissione osservazioni Regione Liguria

A

Ministero della Transizione Ecologica  
Divisione V – Procedure di valutazione  
VIA e VAS della Direzione Generale  
Valutazioni Ambientali  
([va5@mite.gov.it](mailto:va5@mite.gov.it));

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

In riferimento alla documentazione integrativa volontaria presentata dal proponente si riportano le seguenti osservazioni che sostituiscono quelle trasmesse da Regione Liguria con nota prot. 0434556 del 29/06/2022.

Dalla lettura dello Studio Preliminare ambientale risulta che l'intervento è finalizzato alla riqualificazione dell'area di Portosole, all'interno del complesso portuale di Sanremo (IM), attraverso la demolizione e ricostruzione del manufatto attualmente esistente, che presenta una destinazione turistico – alberghiera.

In estrema sintesi l'intervento prevede:

- la demolizione e la ricostruzione con ampliamento dell'edificio a destinazione turistico – alberghiera attualmente presente all'interno di Portosole, (tot. volumetria 45.000mc);
- la sistemazione dell'area limitrofa attraverso la realizzazione di una nuova viabilità pubblica esterna all'area portuale;
- la realizzazione di un parcheggio pubblico (73 posti auto) con annesso aree attrezzate ed una rampa pedonale di collegamento tra la via Gavagnin e il soprastante Corso Salvo d'Acquisto;
- la realizzazione di un fabbricato a destinazione servizi, da concedere in uso al Comune a seguito degli impegni derivanti dalla Concessione Demaniale Marittima del 1975 e la realizzazione del collegamento veicolare tra la via Gavagnin e la via Vesco.

Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo, in considerazione della tipologia di intervento, entità dell'ampliamento e localizzazione della progettazione, si ritiene che non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali valutate.

In particolare si rileva la compatibilità ambientale dell'intervento con il Piano di Bacino con la condizione che vengano spostate le nuove opere (passerella) previste all'interno della fascia di riassetto in quanto non compatibili con l'art. 14 delle NTA del vigente Piano di Bacino.

Si puntualizza inoltre che la fascia di riassetto, individuata nella tavola delle fasce fluviali del Piano di bacino, risulta di ampiezza non inferiore a 3 m su entrambe le sponde; sarà necessario nelle successive fasi autorizzative definire l'ampiezza necessaria idraulicamente e se in contrasto aggiornare la progettazione eliminando le interferenze con la stessa.

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti.

Il DIRETTORE GENERALE  
(dott.ssa Cecilia Brescianini)



A G E N Z I A D E L D E M A N I O

Direzione Regionale Liguria  
Area Governo del Patrimonio  
Unità Servizi Territoriali Genova – 2

Genova, data del protocollo

E, p.c.

A  
**Comune di Sanremo**  
**Settore Servizi alle Imprese, al Territorio e**  
**Sviluppo Sostenibile**  
**S.U.A.P.**

*rif. prot. 40124 del 06.05.2021*

[suap.comune.sanremo@legalmail.it](mailto:suap.comune.sanremo@legalmail.it)  
[s.frare@comunedisanremo.it](mailto:s.frare@comunedisanremo.it)

**Oggetto:** Portosole Sanremo – Demolizione e ricostruzione di edificio a destinazione turistico ricettiva di tipo albergo e pertinenze connesse in via del Castillo n.17.

Per quanto di stretta competenza della scrivente si esprime parere favorevole all'intervento prospettato rappresentando, sotto altro profilo, che la nuova edificazione debba essere ultimata e collaudata entro la fine della concessione vigente, allo spirare della quale l'opera verrà incamerata dalla preposta Commissione.

In via del tutto generale si invita, come di consueto, codesta municipalità alla verifica dell'adempimento degli obblighi contrattuali previsti dal titolo rilasciato in capo Concessionario.

Restando a disposizione per qualsiasi chiarimento l'occasione è gradita per porgere distinti saluti

Il Responsabile di Unità  
(avv. Stefania Pagano)



Sistema Sanitario Regione Liguria

DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE  
Struttura Complessa Igiene e Sanità Pubblica

Direttore: Dott. Marco Mela  
Responsabile procedimento: Dr. M.Mela  
Referente istruttore: D. Scaramozzino  
e-mail: d.scaramozzino@asl1.liguria.it  
Tel.: 0184 536878 – Fax 0184 536837

AL COMUNE DI SANREMO  
SETTORE SERVIZI ALLE IMPRESE  
AL TERRITORIO E SVILUPPO SOSTENIBILE  
S.U.A.P.

**OGGETTO:** Permesso di costruire n. 81/2021-SUAP – Opere: Demolizione e Ricostruzione di edificio a destinazione turistico ricettiva di tipo albergo e pertinenze connesse in via del Castillo n. 17 – Conferenza di Servizi ex artt. 14 c.1 legge n. 241/1990 – Forma simultanea modalità sincrona  
Richiedente: Ditta Portosole Club Nautico Internazionale Sanremo srl

In riferimento all'oggetto, sono stati visionati gli elaborati grafici e la relazione allegata.

Non si rilevano problematiche igienico-sanitarie e pertanto

**si esprime parere favorevole**

per quanto di competenza.

Distinti saluti.

Il Direttore della Struttura Complessa  
Igiene e Sanità Pubblica  
- dr Marco MELA -



## *Ministero dello Sviluppo Economico*

DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI  
Divisione XV - Ispettorato Territoriale Liguria  
**Ufficio Interferenze Elettriche**

Spett.li

Comune di Sanremo  
Settore Servizi alle Imprese, al Territorio  
e Sviluppo Sostenibile SUAP  
Rif. **SUAP n. 81/2021**

**suap.comune.sanremo@legalmail.it**

PORTOSOLE CLUB NAUTICO  
INTERNAZIONALE SANREMO SRL

**portosolecnis@pec.it**

Prot. ISP-GE/III/4/

**Oggetto: Permesso di Costruire n. 81/2021-SUAP - Opere: Demolizione e Ricostruzione di edificio a destinazione turistico ricettiva di tipo albergo e pertinenze connesse in Via del Castillo n. 17. - Conferenza di servizi ex artt. 14 c. 1 della legge n. 241/1990 – Forma simultanea in modalità sincrona - convocazione.**

Con riferimento alla realizzazione delle opere in oggetto, di cui alla Conferenza dei Servizi del 20/09/2022, vista la documentazione pervenuta e considerata la tipologia dell'intervento, si presume che verranno costruiti impianti da autorizzarsi ai sensi dell'ex art. 56 del D.lgs 259/2003 ss.mm.ii.

Pertanto sarà necessario che il richiedente, relativamente a quanto previsto dal progetto, inoltri la sotto elencata documentazione a questo Ufficio, che provvederà al rilascio del parere di competenza.

### **Linee elettriche:**

- atto di sottomissione e dichiarazione d'impegno (vedi allegati);
- versamento di euro 83.97, da effettuarsi con bonifico bancario **IBAN IT92E076011450000071935720**, intestato alla Tesoreria di Viterbo, con la seguente causale:

**Min. Svil. Econ. – Dip. Com. Capo XVIII– Cap. 2569/03 Prestazione conto terzi Isp. Liguria**

Nel caso in cui gli elettrodotti siano interamente progettati e realizzati con conduttori in cavo cordato ad elica e rientrano quindi nella disciplina di cui al comma 3 dell'art. 56 del D.Lgs. n. 259/2003 ss.mm.ii., in alternativa a quanto sopra, sarà sufficiente produrre l'attestazione di conformità allegata.



### **Tubazioni metalliche interrato**

- versamento di euro 83.97, da effettuarsi con bonifico bancario **IBAN IT92E076011450000071935720**, intestato alla Tesoreria di Viterbo, con la seguente causale:  
**Min. Svil. Econ. – Dip. Com. Capo XVIII– Cap. 2569/03 Prestazione conto terzi Isp. Liguria**

### **Stazioni ricarica veicoli elettrici**

- dichiarazione come da decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 – art.57 - comma 11 (vedi allegato).

Distinti saluti.

**IL DIRIGENTE**  
**Ing. Michelangelo Nicolosi**  
*(o suo delegato)*

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 82/2005.

Marca da bollo

# ATTO DI SOTTOMISSIONE<sup>(1)</sup>

art.120 del R.D. 1775/1933

Il/La sottoscritto/a \_\_\_\_\_ C. F. \_\_\_\_\_

in qualità di <sup>(2)</sup> \_\_\_\_\_

in nome e per conto del/la \_\_\_\_\_ P. I. \_\_\_\_\_

con sede/residenza nel Comune di \_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_ ) CAP \_\_\_\_\_

in \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_

in osservanza a quanto stabilito:

- dal T.U. delle disposizioni di Legge sulle Acque e sugli Impianti Elettrici, approvato con R.D. 11 dicembre 1933 n. 1775;
- dal Titolo II Capo IV del Codice delle Comunicazioni Elettroniche approvato con decreto legislativo 01 agosto 2003 n. 259;
- dalle norme contenute nella Legge 28.6.1986 n. 339 e dai D.M. LL.PP. 21.3.1988 e 16.1.1991;
- dalle norme CEI ed. 11-17 del 2006 fascicolo 8402;
- dalle norme CEI ed. 103-6 del 1991 fascicolo 1484;

si obbliga con il presente atto, per sé e per i suoi successori negli impianti elettrici di cui è e potrà essere in futuro concessionario/a, secondo le disposizioni normative e in conformità a quanto concordato con il Ministero dello Sviluppo Economico, ad eseguire a regola d'arte e mantenere sempre in buono stato le opere di protezione meccaniche ed elettriche, con particolare riguardo ai dispositivi di protezione contro eventuali sovracorrenti dell'elettrodotto, a difesa delle linee di telecomunicazioni statali, sociali e private dalle proprie condotte elettriche.

Si obbliga ad accertarsi, preventivamente alla loro messa in esercizio, che i propri impianti elettrici non pregiudichino il regolare funzionamento delle linee di telecomunicazioni interessate dagli stessi.

Si obbliga, nel caso, a provvedere a sue spese, mediante adeguati preventivi interventi, a quanto il Ministero dello Sviluppo Economico potrà stabilire per migliorare e garantire il proseguimento del regolare funzionamento delle linee di telecomunicazioni qualora le stesse possano essere disturbate da eventuali induzioni elettromagnetiche o in ogni modo danneggiate dai propri elettrodotti.

Si obbliga, qualora dall'esercizio dei propri impianti dovessero derivare gravi difficoltà al regolare funzionamento delle suddette linee di telecomunicazione, a prendere tutti i necessari provvedimenti idonei ad eliminare detti inconvenienti, non esclusa, in caso di necessità, la sospensione dell'esercizio degli stessi impianti.

Dichiara inoltre di sollevare il Ministero dello Sviluppo Economico e gli Organismi di telecomunicazioni da ogni responsabilità per danni o disturbi che possano derivare alle linee di telecomunicazioni, a persone o a cose per cause dipendenti dai propri elettrodotti.

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

1. Da redigere in bollo, registrare presso il competente Ufficio dell'Agenzia delle Entrate e trasmettere all'Ispettorato competente per territorio in originale cartaceo.  
Questo atto deve essere prodotto nel caso in cui il richiedente si configuri quale soggetto giuridico costruttore e/o proprietario e/o gestore di linee elettriche (ad es. linee di utenza e/o di rete per la connessione di impianti di produzione di energia elettrica; linee di distribuzione o di trasmissione; ecc.).  
Va prodotto una tantum ed ha validità per tutti gli impianti elettrici presenti e futuri gestiti o realizzati dal richiedente su tutto il territorio nazionale; pertanto ove già prodotto dal medesimo soggetto giuridico in precedenti occasioni presso altri Ispettorati non è nuovamente dovuto e sarà sufficiente indicarne gli estremi e l'Ufficio del MISE presso il quale è stato depositato.
  
2. Se il dichiarante è una persona fisica, dovrà indicare a che titolo rende la dichiarazione (proprietario, gestore, altro), se invece opera per conto di un ente o società dovrà indicare a che titolo (Sindaco, r.u.p., amministratore, procuratore, titolare, rappresentante legale, altro)."

Carta intestata
-----------------

Al  
 Ministero dello Sviluppo Economico  
 Ispettorato Territoriale Liguria  
 Via Saporiti, 7  
 16134 GENOVA

### **DICHIARAZIONE D'IMPEGNO**

Oggetto: Realizzazione di un ( elettrodotto/cabina etc. ) con tensione pari a .....in località .. .....  
 nel comune di .....

La {Società Richiedente} per l'elettrodotto in oggetto, di cui si presenta istanza per il rilascio del nulla osta previsto dalla vigente normativa, **dichiara**, con la presente, che il medesimo elettrodotto sarà progettato e costruito nel rispetto delle prescrizioni contenute nelle norme in materia di seguito elencate o vigenti al momento della presentazione dell'istanza per la loro realizzazione:

R.D. 11.12.1933 n. 1775 "Testo Unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici" (impianti elettrici aerei e interrati);

Legge 28.6.1986 n. 339 "Nuove norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio delle linee elettriche esterne"; (impianti elettrici aerei)

D.M. LL.PP. 21.3.1988 n. 449 "Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche esterne", pubblicato nel Supplemento Ordinario alla G.U. n. 79 del 5 aprile 1988; (impianti elettrici aerei)

D.M. LL.PP. 16.1.1991 n. 1260 "Aggiornamento delle norme tecniche per la disciplina della costruzione e dell'esercizio delle linee elettriche aeree esterne"; (impianti elettrici aerei)

D.M. LL.PP. 5.8.1988 "Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, esecuzione ed esercizio delle linee elettriche aeree esterne"; (impianti elettrici aerei)

Artt. 95 e 97 del D.Lgs del 01.08.2003 n. 259; (impianti elettrici aerei e interrati)

Circolare LCI/67842/Fa del 25/05/1972 del Ministero Poste e Telecomunicazioni; (impianti elettrici aerei e interrati)

Norme CEI 11-17 Luglio 2006 Edizione Terza Fascicolo 8402; (impianti elettrici interrati)

Norme CEI 103-6 ed. dicembre 1997. (impianti elettrici aerei ed interrati)

La {Società Richiedente} inoltre si impegna ad informare tempestivamente codesto Ministero con ogni eventuale dato integrativo utile riguardante gli impianti oggetto della presente dichiarazione, al fine di fornire un corretto aggiornamento tecnico - amministrativo degli impianti medesimi.

La {Società Richiedente} si obbliga altresì, secondo le vigenti disposizioni normative, a mantenere sempre in buono stato i dispositivi di protezione contro le sovracorrenti dell'elettrodotto, a difesa anche delle linee di R.P.C. dalle proprie condotte elettriche impegnandosi altresì a concordare con gli Operatori R.P.C. interessati, le modalità di intervento necessarie per contenere entro i limiti prescritti dalla norma CEI vigente le eventuali interferenze elettromagnetiche.

La {Società Richiedente} si assume la responsabilità di eventuali danni arrecati a codesto Ministero dello Sviluppo Economico, a dipendenti di questo od a terzi derivanti dalla negligente manutenzione dell'impianto di sua proprietà e dei relativi dispositivi di protezione.

La {Società Richiedente} dichiara infine di essere a conoscenza che in caso di mancata rispondenza fra quanto dichiarato e quanto verificato in sede di un eventuale controllo disposto da codesto Ministero che il nulla osta rilasciato sulla base del presente atto potrà essere revocato.

(Luogo e data)

Timbro e Firma

# ATTESTAZIONE DI CONFORMITÀ

(Art. 56, comma 3, D.lgs. 01.08.2003 n. 259 e s.m.i.)

Il/la sottoscritto/a \_\_\_\_\_ nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_

residente a \_\_\_\_\_ Prov. \_\_\_\_\_ C.A.P. \_\_\_\_\_ Via/Piazza \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante del/della (Società o Ente) \_\_\_\_\_

con sede legale a \_\_\_\_\_ Prov. \_\_\_\_\_ C.A.P. \_\_\_\_\_ Via/Piazza \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_

C.F. \_\_\_\_\_ tel. \_\_\_\_\_ PEC \_\_\_\_\_

a titolo di (1) \_\_\_\_\_

relativamente a (2)  costruzione  modifica  spostamento dell'elettrodotto in cavo  interrato  aereo

per linea in  bassa tensione (BT) di \_\_\_\_\_ V  media tensione (MT) di \_\_\_\_\_ kV

per la connessione alla rete elettrica nazionale di un impianto di produzione di energia elettrica da fonte (solare, eolica, idraulica, biomassa, ecc.) \_\_\_\_\_ con potenza nominale di \_\_\_\_\_ kW,

denominato: \_\_\_\_\_

rif. PRATICA (facoltativa): \_\_\_\_\_

per (pubblica illuminazione, impianto semaforico, altro): \_\_\_\_\_

in via \_\_\_\_\_ località \_\_\_\_\_

frazione \_\_\_\_\_ nel comune di \_\_\_\_\_ provincia di \_\_\_\_\_

## ATTESTA

1. che l'elettrodotto è stato progettato in **cavo cordato ad elica** e quindi rientra nella disciplina di cui all'art. 56, comma 3, D.lgs 01.08.2003, n. 259 e s.m.i.;
2. che l'elettrodotto è stato progettato secondo il tracciato riportato nella planimetria e/o piano tecnico allegato su cui sono indicate anche le linee di comunicazione elettronica rilevate;
3. che le strutture e le relative fondazioni dei sostegni riguardanti gli attraversamenti di linee di comunicazione elettronica sono stati progettati in modo da garantire la loro idoneità alle prestazioni meccaniche richieste dalle condizioni ambientali, dalle ipotesi di carico e dal tipo di terreno del sito, previste dalla normativa vigente: Legge 28.06.1986, n. 339; D.M. 21.03.1988, n. 449; D.M. 16.01.1991, n. 1260; D.M. 05.08.1998;
4. che nei tratti in avvicinamento per incroci e/o parallelismi con linee di comunicazione elettronica sia aeree che interrate, la sezione costruttiva è stata progettata in modo da assicurare il rispetto delle prescrizioni contenute nella Legge 28.06.1986, n. 339, Capitolo II, comma 2.1.06, ove applicabile, e il rispetto delle prescrizioni contenute nella norma CEI 11-17, capitolo 6 (coesistenza tra cavi di energia e altri servizi tecnologici interrati), ove applicabile, in materia di distanze di rispetto e protezioni reciproche tra i conduttori delle linee stesse;
5. che le caratteristiche tecniche proprie della tecnologia dei componenti (cavo cordato ad elica) ed il rispetto della normativa tecnica sopracitata, relativa alla geometria costruttiva nei tratti in avvicinamento per incroci e/o parallelismi con linee di comunicazione elettronica, di cui al punto precedente, escludono che possano manifestarsi fenomeni induttivi e/o altri fenomeni di interferenza tra le linee elettriche e le linee di comunicazione elettronica eventualmente presenti in prossimità del tracciato dell'elettrodotto in progetto, in qualsiasi condizione di esercizio e guasto;

6. che la progettazione, la costruzione e la messa in esercizio dell'elettrodotto sono eseguiti nel rispetto delle norme tecniche:
- R.D. 11.12.1933, n. 1775 "Testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici";
  - Legge 28.06.1986, n. 339 "Nuove norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio delle linee elettriche esterne";
  - D.M. 21.03.1988, n. 449 "Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche esterne";
  - D.M. 16.01.1991, n. 1260 "Aggiornamento delle norme tecniche per la disciplina della costruzione e dell'esercizio delle linee elettriche esterne";
  - D.M. 05.08.1998 "Aggiornamento delle norme tecniche per la disciplina della costruzione e dell'esercizio delle linee elettriche esterne";
  - D.lgs 01.08.2003, n. 259 e s.m.i. "Codice delle comunicazioni elettroniche";
  - Norma CEI 11-17 ed. luglio 2006, fascicolo 8402;
  - Norme CEI 103-6 ed. dicembre 1997, fascicolo 1091.

## ALLEGA

- originale (o copia conforme all'originale) e n. 1 fotocopia dell'atto di sottomissione (3);
- n. 1 copia in formato cartaceo e n. 1 copia in formato elettronico (4) delle planimetrie relative ai tracciati dell'impianto (5);
- n. 1 copia in formato cartaceo e n. 1 copia in formato elettronico (4) della relazione tecnica dell'impianto (5);
- dichiarazione/i della/e società di gestione dei servizi di telecomunicazione presente/i sul territorio (7);
- altro: \_\_\_\_\_ (8) ;

Il/la sottoscritto/a, consapevole che l'attività di vigilanza e controllo nei confronti degli impianti e condutture di energia elettrica è oggetto di rivalsa delle spese sostenute in conto terzi ai sensi e per gli effetti del decreto interministeriale 15 febbraio 2006, **si impegna a comunicare** tempestivamente l'avvio e la conclusione dei lavori concernenti la realizzazione della linea di energia elettrica in argomento.

\_\_\_\_\_,  
lì, \_\_\_\_\_

(luogo e data)

(Firma e timbro del richiedente)

\_\_\_\_\_

## NOTE INFORMATIVE

L'attestazione di conformità deve essere presentata dai titolari dell'impianto, non dai professionisti o dagli studi tecnici incaricati a seguire il progetto.

- (1) Indicare a che titolo si presenta l'attestazione di conformità (es. proprietario, usufruttuario, conduttore ecc. del fondo cui si riferisce l'impianto).
- (2) Compilare barrando con una X le caselle corrispondenti alle opzioni di interesse.
- (3) L'atto di sottomissione deve essere in regola con l'imposta di bollo e registrato presso l'Agenzia delle Entrate. L'eventuale copia conforme all'originale deve essere autenticata nei modi indicati dall'art. 18 del DPR 28.12.2000, n. 445. Nel caso in cui il richiedente abbia già presentato l'atto di sottomissione in occasione di una precedente richiesta di nulla osta o attestazione di conformità per la costruzione/spostamento/modifica di un impianto realizzato sul territorio nazionale, è sufficiente allegare la sola fotocopia di quell'atto.
- (4) I file devono essere in formato PDF e possono essere salvati su CD, su memoria USB o spediti all'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) dell'Ispettorato territoriale del Ministero dello sviluppo economico competente per la regione in cui viene realizzato l'impianto;
- (5) Le planimetrie devono riportare i tracciati delle linee elettriche in scala 1:25000 e in scala 1:2000 (o 1:5000), nonché evidenziare chiaramente il punto di consegna alla rete elettrica nazionale (modalità di allaccio) e gli eventuali attraversamenti di strade pubbliche, corsi d'acqua, ferrovie, gasdotti, acquedotti, o altro tipo di tubatura metallica;
- (6) Nella relazione tecnica si evidenzino le caratteristiche salienti di costruzione ed esercizio dell'impianto, quali lunghezza, modalità di posa delle linee (aerea o sotterranea), tipo di cavi utilizzati, sezione e materiale dei conduttori, tensioni e frequenza di esercizio, calcolo della tensione indotta verso terra rispetto ai valori ammissibili ovvero i valori di corrente di guasto e fattore di riduzione secondo quanto applicabile in base alla norma CEI 103-6. Nel caso di cavi interrati si indichino le dimensioni e la tipologia delle tubazioni/canalizzazioni di contenimento, tipo e dimensione dei pozzetti di ispezione, ubicazione degli eventuali giunti (entro i pozzetti di ispezione o interrati), quote, distanze, sezione di scavo quotata. Nel caso di linee aeree si indichino le dimensioni e la tipologia dei sostegni unificati, il tipo di attacco (in amarro, in sospensione, a mensola, semplice o doppio), gli organi di manovra, gli accessori, il tipo degli eventuali giunti, le lunghezze delle campate, profilo altimetrico e il valore del tiro. In presenza di linee di comunicazione elettronica desumibili dalla documentazione di cui ai punti (7) o (8), si evidenzino gli interventi adottati per la risoluzione delle eventuali interferenze e le distanze di rispetto sia per cavi interrati che per cavi aerei. Nel caso di incroci tra linee elettriche aeree e linee di comunicazione elettronica aeree, si riportino anche i valori della freccia e del franco sui punti di attraversamento, della freccia massima della campata di attraversamento, la quota della linea di telecomunicazione e la sua distanza dai sostegni della campata di attraversamento.
- (7) Alla relazione tecnica deve essere allegata la documentazione relativa al tracciato e all'esatta ubicazione di eventuali linee di comunicazione elettronica presenti nella zona di interesse. A titolo informativo, per l'operatore di rete pubblica di comunicazione Telecom Italia Spa, la documentazione tecnica necessaria per richiedere una attestazione di presenza di linee di comunicazione elettronica, può essere inviata a mezzo posta elettronica certificata al seguente indirizzo: [aoa.ce.focalpoint@pec.telecomitalia.it](mailto:aoa.ce.focalpoint@pec.telecomitalia.it) ;
- (8) In sostituzione della dichiarazione dell'operatore della rete pubblica di comunicazione competente, il richiedente può rilasciare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorio (con allegata fotocopia di un documento di identità in corso di validità) nella quale si attesti che *"nell'area interessata alla costruzione dell'impianto ubicato in* (indicare via, località, Comune, Provincia e l'eventuale denominazione dell'impianto) *e delle opere connesse, le cui planimetrie progettuali sono depositate presso codesto Ministero, non sono presenti linee di comunicazione elettronica"* oppure, in caso contrario, *"sono presenti nr..* (indicare il numero di linee di telecomunicazione presenti) *linee di comunicazione elettronica. Le planimetrie progettuali depositate a firma del sottoscritto ne documentano i tracciati ed i relativi punti di incrocio/parallelismo con la linea elettrica di nuova costruzione"*. Si ricorda tuttavia, ai sensi dell'art. 71 del D.P.R. 28.12.2000 n. 445, che il contenuto di una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà è soggetto a **verifica** e che ai sensi dell'art. 76 del predetto decreto, **in caso di falsità o dichiarazione mendace, il soggetto dichiarante è perseguibile penalmente.**

Carta intestata

**Dichiarazione del procuratore responsabile ai sensi dell'articolo 57 comma 11  
del Decreto Legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con Legge 11/09/2020, n. 120  
Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale**

Oggetto: Costruzione ed esercizio di infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici e ibridi  
plug-in situata in .....  
nel Comune di .....

Il sottoscritto .....nato a .....(.....)  
il / / C. F. ....domiciliato per la carica in  
..... Via ..... nella sua qualità di  
.....della società ..... relativamente alle strutture,  
opere ed impianti di cui in oggetto, sotto la propria responsabilità

**DICHIARA**

il rispetto delle norme che regolano la materia della trasmissione e distribuzione di energia  
elettrica impianti elettrici, in base alle leggi vigenti;

- assenza di interferenze con linee di telecomunicazione;
- presenza di interferenze con linee di telecomunicazione;

Per qualsiasi comunicazione il referente della pratica autorizzativa è il Sig. ....

(nome, cognome, telefono, email, ufficio)

Luogo e data

Firma

---

(Allegare copia documento identità del firmatario)



# Ministero dell'Interno

Imperia, data del protocollo

COMANDO DEI VIGILI DEL FUOCO DI IMPERIA

*Subest animo vigil ignis qui ignem extinguat*

PEC: [com.imperia@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.imperia@cert.vigilfuoco.it)

*Ufficio Prevenzione Incendi*

Al Comune di Sanremo

SUAP

PEC: [suap.comune.sanremo@legalmail.it](mailto:suap.comune.sanremo@legalmail.it)

**OGGETTO:** Permesso di Costruire n. 81/2021-SUAP - Opere: Demolizione e Ricostruzione di edificio a destinazione turistico ricettiva di tipo albergo e pertinenze connesse in Via del Castello n. 17. - Conferenza di servizi ex artt. 14 c. 1 della legge n. 241/1990 – Forma simultanea in modalità sincrona

In riscontro alla nota di codesto ufficio - inerente l'oggetto - prot. n. 77871 del 02/09/2022 si comunica che, per gli aspetti di competenza, questo Comando conferma il parere favorevole espresso con la nota allegata.

AG

**PER IL COMANDANTE**

(Dott. Ing. Amedeo PAPPALARDO)

IL VICARIO

(dott. Ing. Alessandro GIRIBALDI)





*Ministero dell'Interno*

**COMANDO PROVINCIALE VIGILI FUOCO IMPERIA**

*Ufficio Prevenzione Incendi*

Dipartimento dei VV.F. del Soccorso  
Pubblico e della Difesa Civile  
COM-IM Comando Provinciale Imperia  
REGISTRO UFFICIALE - USCITA

Prot. N. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_

**Pratica Nr. 24482**

A PORTOSOLE C.N.I.S. S.R.L.

PEC: [portosolecnis@pec.it](mailto:portosolecnis@pec.it)

Radazzo Giulia

PEC: [esa-engineering.ufficiotecnico@pec.it](mailto:esa-engineering.ufficiotecnico@pec.it)

e p.c. Sig. Sindaco del comune di Sanremo

**Oggetto:** Ditta: PORTOSOLE C.N.I.S. S.P.A.  
"Albergo con oltre 25 posti letto", individuata al punto n. 66 categoria C dell'elenco di cui all'Allegato I al D.P.R. 01/08/2011 n.151, comprendente anche le attività di cui ai punti n. 75 cat.B e 49 cat. C, sita nel Comune di Sanremo, via del Castillo.

In ottemperanza al disposto del comma 3 dell'art. 3 del D.P.R. n.151 del 01.08.2011, si informa codesta Ditta di aver **valutato positivamente**, per quanto di propria competenza e fatti salvi i diritti di terzi, il progetto di cui all'oggetto, assunto al prot. n. 5485 in data 13/05/2021 a firma del tecnico ing. Gian Pietro CENDERELLO a condizione che siano rispettati integralmente gli impegni di progetto, le norme ed i criteri di prevenzione incendi attualmente in vigore, anche per quanto non esplicitamente rilevabile e/o documentato, tenendo conto delle seguenti ulteriori indicazioni:

1. Al fine di dare evidenza del rispetto del punto S.8 della c.d. "RTO" in sede di SCIA dovrà essere prodotta apposita documentazione di dettaglio dalla quale si evinca sia la superficie lorda dei locali, dei singoli compartimenti, l'ubicazione e la dimensione netta delle superfici di aerazione nonché la verifica dei raggi di offset. Si evidenzia inoltre la necessità di realizzare una porzione delle aperture di aerazione dell'autorimessa a filo soffitto qualora non fosse esclusa la sosta di autoveicoli alimentati a gas piu' leggeri dell'aria ovvero a gas metano. Parimenti dovrà essere data evidenza dell'aerazione del locale gruppo elettrogeno
2. Dovrà essere valutata la necessità di separare i locali tecnici e/o depositi dell'attività alberghiera con porte della tipologia di tenuta ai fumi freddi "S<sub>a</sub>"

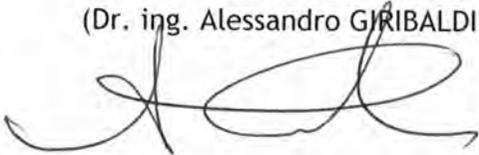
A lavori ultimati e prima dell'inizio dell'esercizio dell'attività, il titolare dovrà presentare la SCIA (Segnalazione Certificata di Inizio Attività - art.19 Legge 241/90) con apposito modello PIN disponibile presso questo Comando o sul sito Internet <http://www.vigilfuoco.it>, allegando la seguente documentazione:

1. Copia del presente parere.
2. Asseverazione, sottoscritta da un professionista, attestante la conformità dell'attività alle prescrizioni vigenti in materia di sicurezza antincendio nonché al progetto approvato con la presente nota;
3. Documentazione prevista dall'Allegato II al D.M. 07/08/2012, utilizzando la modulistica ministeriale prelevabile anche on line;
4. Attestazione del versamento effettuato a mezzo di bollettino postale sul conto corrente n. 6189 a favore della Tesoreria provinciale dello Stato di Imperia. Per quantificare l'importo del versamento secondo le tariffe aggiornate, si rimanda al sito del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco all'indirizzo [www.vigilfuoco.it](http://www.vigilfuoco.it).

Si evidenzia che qualora intervengano modifiche al progetto approvato e riguardanti la sicurezza antincendio che comportino un aggravio del preesistente livello di rischio, dovrà essere presentata un'ulteriore istanza di valutazione del progetto, ai sensi del comma 1 dell'art. 3 del D.P.R. n.151 del 01.08.2011, corredata dalla necessaria documentazione di variante.

La presente comunicazione viene inviata per conoscenza al Sig. Sindaco del comune di Sanremo, per l'attuazione dei provvedimenti ritenuti necessari.

Il Funzionario Responsabile del  
Procedimento Tecnico  
(Dr. ing. Alessandro GRIBALDI)



IL COMANDANTE PROVINCIALE  
(Dr. ing. Corrado ROMANO)



Settore PNRR -Fondi Europei, Lavori Pubblici ed Espropri

*Servizio Viabilità e Sottosuolo*

Tel. 0184.580.306 – Fax. 0184.501783 Centralino 0184.5801

Corso Cavallotti n. 59, - 18038 Sanremo (IM)

e-mail a.ricci@comunedisanmarco.it

pec comune.sanmarco@legalmail.it

al  
SETTORE SERVIZI ALLE IMPRESE  
AL TERRITORIO E SVILUPPO  
SOSTENIBILE  
**Servizio Urbanistica**  
SEDE

**Oggetto:** Permesso di Costruire n. **81/2021-SUAP** - Opere: Demolizione e Ricostruzione di edificio a destinazione turistico ricettiva di tipo albergo e pertinenze connesse in Via del Castillo n. 17. - *Conferenza di servizi ex artt. 14 c. 1 della legge n. 241/1990 – Forma simultanea in modalità sincrona* – **OSSERVAZIONI E PRESCRIZIONI**

Con riferimento alla pratica in oggetto, visti gli elaborati redatti dall'ing. Stefano Podestà, in particolare la relazione tecnica, la relazione di cantierizzazione nonché il piano di sicurezza e coordinamento *per le opere di demolizione* -di cui segue stralcio- , richiamato quanto da questi esposto circa le fasi di trasporto dei materiali di risulta attraverso la viabilità urbana

#### Adiacenza di viabilità in esercizio

L'area d'intervento è posizionata all'ingresso del porto turistico "Portosole" in cui è presente una viabilità secondaria a doppio senso di marcia. L'operazione di allestimento del cantiere e delle relative recinzioni richiederà la presenza di un preposto che regolamenti il traffico, segnalando la presenza di uomini lungo la viabilità. Interferenza tra la viabilità esterna ed il cantiere si risconterà nelle operazioni di movimentazione di mezzi ed attrezzature e nelle fasi di immissione da e per il cantiere stesso. Dovrà quindi essere sempre presente un moviere che controlli le operazioni d'ingresso ed uscita dei mezzi e l'immissione degli stessi sulla viabilità pubblica.

Le viabilità esterne di accesso al cantiere dovranno essere periodicamente soggette a pulizia. Si dovrà porre particolare attenzione all'immissione dei mezzi sulla viabilità esterna, dovranno essere adeguatamente segnalati gli accessi al cantiere e su di essi sarà disposta l'ideale segnaletica, secondo quanto previsto dal codice della strada.

Per quanto concerne gli impatti sulla viabilità esterna, il trasferimento dei materiali dagli stoccaggi temporanei fino alle destinazioni finali avverrà attraverso le pubbliche vie fino all'impianto di smaltimento. Nelle condizioni di progetto, operando con camion a 3 assi (lunghezza cassone 5,40 m) in grado di trasportare 4 tegoli a viaggio, il numero di trasferimenti dal cantiere alla destinazione finale risulta pari a circa 800. Pertanto, al fine di avere un accumulo di risulti inerti molto limitato si stima una media di 2 viaggi per 4 camion al giorno. L'impatto di 4 camion al giorno si ritiene accettabile per la viabilità ordinaria della città di Sanremo senza particolari impedimenti. I camion per il conferimento del materiale dovranno avere telo di copertura e ogni mezzo dovrà obbligatoriamente essere pesato con pesa tarata e copia di tutti i cedolini di pesata dovranno essere consegnati alla D.L., unitamente alla copia della quarta copia dei formulari di trasporto.

si prescrive quanto segue.

Percorso autorizzato: Uscita Arelia bis San Martino – Corso Cavallotti – Via Fiume – Via Salvo D'Acquisto ingresso Portosole.



I mezzi non potranno transitare il sabato, la domenica, i giorni festivi e i periodi di festività. Inoltre in caso di particolari necessità legate allo svolgimento di manifestazioni o a adempimenti per l'attuazione delle misure di sicurezza potranno essere variati gli orari o sospesi i transiti temporaneamente.

L'autorizzazione dovrà essere utilizzata unicamente per i transiti e i veicoli indicati nella richiesta e per il tempo strettamente necessario a svolgerli.

Gli eventuali danni che, in dipendenza dell'utilizzo dell'autorizzazione, potranno essere arrecati alla strada dovranno essere sistemati entro 24 h in seguito all'ordine che lo scrivente servizio disporrà a suo insindacabile giudizio al fine di garantire la sicurezza della circolazione veicolare e il regolare svolgimento di manifestazioni.

A fronte dell'elevato numero di transiti di mezzi pesanti, si chiede la riasfaltatura (tappeto da 3 mm. con scarifica), a fine lavori, di Via Fiume – Via Salvo D'Acquisto (parte) ingresso Portosole, che hanno una portata max di 3,5 t e per le quali occorre deroga al transito.

L'ammontare della cauzione è determinato nella somma pari a € 140.000,00.

La cauzione rimarrà a disposizione dell'Amministrazione Comunale per tutta la durata della validità dell'autorizzazione e sarà svincolata entro sei mesi dalla fine lavori.

Per l'ottenimento di autorizzazione definitiva si dovrà presentare formale richiesta corredata anche dal pagamento della cauzione al Servizio Viabilità e Sottosuolo.

Sanremo, 20 settembre 2022

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
VIABILITA' E SOTTOSUOLO  
**arch. Anna Ricci**

IL DIRIGENTE DEL SETTORE PNRR  
FONDI EUROPEI, LAVORI PUBBLICI ED ESPROPRI  
**ing. Danilo BURASTERO**



NOTA 3

13)

*Assessorato all'Urbanistica*

Prot. Gen.le: 44606/11 / 56207 03 OTT. 2012

Spettabile  
Ministero Infrastrutture e Trasporti  
Ufficio Circondariale Marittimo  
Corso Nazario Sauro, 22  
SANREMO

Oggetto: Portosole. Nuovi locali da destinare ad uso dell'Autorità Marittima.

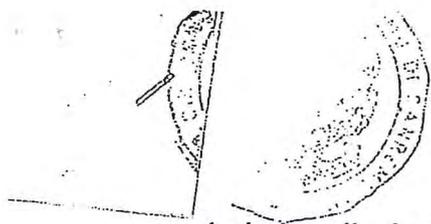
Prosecuzione nota prot.n.43987/44606 del 02/08/2011

Facendo seguito alla nota in prosecuzione, si conferma la disponibilità a soddisfare le manifestate esigenze di spazi da destinare a fini istituzionali dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sanremo con riferimento al progetto riguardante il completamento delle opere a terra dell'approdo turistico di Portosole e specificamente all'immobile di circa 250 mq da realizzare allo stato attuale presso l'area demaniale marittima posta all'ingresso del porto da destinare ad usi pubblici.

Distinti saluti.

Sanremo, 03/09/2012

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
Alessandro DOLZAN



## ACCORDO DI PROGRAMMA

(relativo alla ricollocazione della sede della Sezione Operativa Territoriale di Sanremo, dipendente dall'Ufficio delle Dogane di Imperia, ed alla contestuale cessione dei locali da quest'ultima occupati all'Ufficio Circondariale marittimo di Sanremo)

La Capitaneria di Porto di Imperia, nella persona del Comandante, C.F. (CP) Armando Ruffini;

La Direzione Regionale delle Dogane per la Liguria, nella persona del Dott. Andrea M. Zucchini;

Il Comune di Sanremo, nella persona dell'Assessore all'Urbanistica Alessandro Dolzan;

La Società Portosole C.N.I.S. S.p.a., di seguito "Società Portosole", nella persona della Dott.ssa Beatrice Cozzi Parodi;

### PREMESSO CHE:

- attualmente la SOT di Sanremo occupa, per i propri fini istituzionali, i locali posti al piano terra dell'edificio demaniale marittimo ubicato in Sanremo al Corso Nazario Sauro n°10, utilizzato anche in regime di "uso diretto" dall'Ufficio Circondariale marittimo di Sanremo;
- a fronte delle necessità dell'Amministrazione Marittima di ridestinare all'uso diretto la porzione di immobile occupata dall'Agenzia delle Dogane si esprimeva con dispaccio n°6132 del 20/07/1998 il Ministero delle Finanze – Dipartimento delle Dogane e delle Imposte indirette, individuando quale unica soluzione possibile, tra quelle esaminate, di assegnare alla Dogana sufficienti locali ed annesse zone di sosta per la verifica presso il "Portosole" di Sanremo, ovvero presso gli edifici di completamento dello stesso Porto in corso di avanzata realizzazione;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – DG Porti ha espresso il proprio nulla osta per l'accordo in parola tramite fg. n°M\_TRA\_PORTI/16430 datato 7 dicembre 2011;
- la Società Portosole ha assicurato la propria disponibilità a destinare agli usi dell'Autorità Marittima un immobile di circa 250 metri quadrati, presso l'area demaniale posta all'ingresso del porto, per la realizzazione del quale ha presentato il relativo progetto in Comune;
- il Comune con nota n°43987/44606 in data 02/08/2011 ha confermato la propria disponibilità, per quanto di competenza, a soddisfare le manifestate esigenze di spazi da destinare ai fini istituzionali dell'Ufficio Circondariale marittimo di Sanremo nell'ambito delle iniziative intraprese dalla Società Portosole tese alla revisione della soluzione progettuale riguardante il completamento delle opere a terra dell'approdo turistico;
- il Comune con la predetta nota ha manifestato la propria disponibilità ad attivare le procedure ritenute più opportune per una migliore definizione del completamento delle opere a terra dell'approdo di Portosole anche attraverso il ricorso all'istituto della variante urbanistica;
- il Comune da ultimo con nota n°44606/11/56207 in data 03/10/2012 ha confermato la propria disponibilità a soddisfare le manifestate esigenze di spazi da destinare a fini istituzionali dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sanremo con riferimento al progetto riguardante il completamento delle opere a terra dell'approdo turistico di Portosole e specificamente all'immobile di circa 250 mq da realizzare allo stato attuale presso l'area demaniale marittima posta all'ingresso del porto da destinare ad usi pubblici;

- per una più efficiente, efficace e razionale utilizzazione degli spazi a disposizione è opportuno che tutte le funzioni (operative ed amministrative) svolte dall'Ufficio Circondariale marittimo siano concentrate in un unico/a edificio/sede;
- considerato che il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha iscritto nel piano triennale 2011-2013 le risorse finanziarie sufficienti per ristrutturare la sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sanremo al fine di assicurare il minuto mantenimento e l'osservanza della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro di cui alla Legge 81/08, nonché di predisporre adeguate sistemazioni logistiche per assicurare il pronto intervento operativo degli equipaggi di guardia SAR h 24 e l'alloggiamento al personale per il quale sussiste l'obbligo di alloggiamento a carico dell'Amministrazione;
- l'Ufficio delle Dogane di Imperia con nota n.753 del 19/01/2012 ha ritenuto che l'edificio in fase di realizzazione da parte della Società Portosole per gli usi dell'Ufficio Circondariale marittimo di Sanremo, in linea di massima, per ubicazione e volumetria, potrebbe essere idoneo alla operazione di ricollocazione della sede della dipendente SOT di Sanremo;
- lo stesso edificio può essere opportunamente frazionato internamente secondo le esigenze dell'Agenzia delle Dogane;
- la Società Portosole C.N.I.S. S.p.a. si è resa disponibile ad apportare le varianti interne all'unità immobiliare in modo da soddisfare le esigenze dell'Agenzia delle Dogane;

#### VISTI:

- gli artt.11 e 15 della L. 241/90, l'art. 27 della L. 142/1990, l'art. 34 del D.Lgs. 267/2000, nonché il Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942 n.32,
- l'atto di concessione stipulato in data 27/09/1975 n°494 di rep. dalla Società C.N.I.S. Portosole con l'Amministrazione Marittima;

#### ACCERTATO CHE:

- è possibile contemperare le esigenze dell'Amministrazione Marittima e dell'Agenzia delle Dogane addivenendo ad una più logica e razionale utilizzazione degli spazi e strutture a disposizione;
- che l'Amministrazione Marittima ha la necessità, al fine di non disperdere le risorse a disposizione, di programmare gli interventi sopra descritti avviando il relativo procedimento amministrativo,

#### SI CONVIENE:

1. la Società Portosole, in ottemperanza a obblighi di urbanizzazione, si impegna a realizzare a propria cura e spese il fabbricato riportato in allegato n° 1 secondo le indicazioni che verranno fornite dall'Agenzia delle Dogane entro 60 giorni dalla sottoscrizione del presente provvedimento; nonché a consegnare i locali stessi, ex art.34 Reg. Cod.Nav., una volta realizzati collaudati ed accatastati, all'Amministrazione Marittima per il tramite del Comune di Sanremo;
2. l'Agenzia delle Dogane si impegna a consegnare alla Amministrazione Marittima, entro 60 giorni dall'avvenuta consegna di cui al punto n°4, i locali occupati ubicati al piano terra

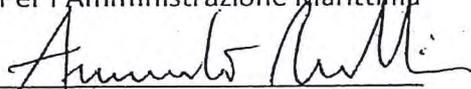
dell'edificio sede del medesimo Ufficio Circondariale, attualmente destinati a sede della SOT di Sanremo,

3. l'Agenzia delle Dogane, si impegna altresì a consentire l'accesso del personale tecnico per i rilievi della infrastruttura attualmente occupata al fine di consentire la progettazione degli interventi;
4. la Capitaneria di Porto di Imperia, in rappresentanza dell'Amministrazione Marittima, si impegna a "consegnare" all'Ufficio delle Dogane di Imperia, per gli usi della SOT di Sanremo, l'unità immobiliare in fase di realizzazione ubicata nel porto turistico di Sanremo Portosole, nelle premesse meglio identificata e rappresentata nello stralcio planimetrico in allegato n° 1. Quanto precede mediante formale atto di consegna ex. art. 34 Cod. Nav. e successiva attivazione del previsto iter amministrativo inteso all'esclusione del bene stesso da quelli previsti transitare nella proprietà degli Enti locali ex art. 5 D.L.vo 85/2010.

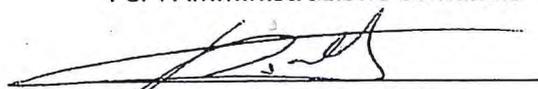
Letto, approvato e sottoscritto.

\_\_\_\_\_ , li \_\_\_\_\_

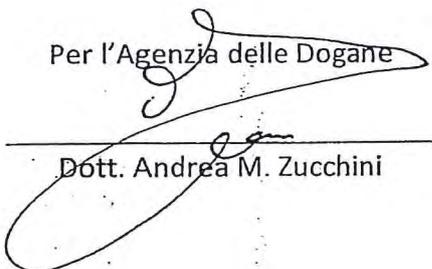
Per l'Amministrazione Marittima

  
C.F. (CP) Armando Ruffini

Per l'Amministrazione Comunale

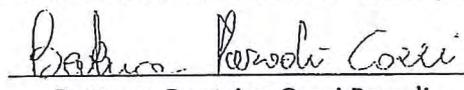
  
Dott. Alessandro Dolzan

Per l'Agenzia delle Dogane

  
Dott. Andrea M. Zucchini



Per la Società Portosole C.N.I.S. S.p.a.

  
Dott.ssa Beatrice Cozzi Parodi

**Allegato 2 - Parere ARPAL biocenosi**

*Protocollo ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013645.10-05-2024*



Alla

- Società Portosole CNIS Srl  
[portosolecnis@pec.it](mailto:portosolecnis@pec.it)
- Società DETERMINA SRL, Ingegneria e Ambiente  
[determina@pec.it](mailto:determina@pec.it)  
CA Ing. A.Bonaldi

e p.c. Preg.mi

- Comune sanremo"  
PEC: [comune.sanremo@legalmail.it](mailto:comune.sanremo@legalmail.it)
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS  
e-mail: [va-5@mase.gov.it](mailto:va-5@mase.gov.it)  
PEC: [va@PEC.mite.gov.it](mailto:va@PEC.mite.gov.it)
- Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)
- Regione Liguria  
PEC [protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)
- Settore valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile  
PEC: [via.certificata@cert.regione.liguria.it](mailto:via.certificata@cert.regione.liguria.it)  
CA Dott. B. Orsini

**OGGETTO: Riscontro Arpal VIA ID-VIP 8370 ADEMPIMENTO PMA condizione 5) lett. b) punto3.**  
 Opera "Suap 81/2021 - Portosole CNIS Srl Sanremo" - **PROPONENTE: Portosole CNIS Srl**

In riferimento alla Vostra nota del 11 Apr 2024 - Subject Suap 81/2021 - Portosole CNIS Srl Sanremo, assunta in Arpal con nr Prot 11090 del 16/04/2024, alla Vostra comunicazione assunta al protocollo Arpal nr 12098 del 26/04/2024, alla trasmissione per le vie brevi della "Relazione Biocenosi" e ad integrazione del riscontro ARPAL nr 0013224 del 2024, con la presente si riscontra quanto di seguito.

Preso atto dell'esito del Procedimento di "Verifica di assoggettabilità alla **VIA – ID\_VIP 8370, visto il Parere n.543 del 5 agosto 2022 del CTVIA per l' Opera: Porto turistico "Portosole" di Sanremo (IM) Progetto: Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo. PROPONENTE: Portosole CNIS Srl"**

I colleghi esperti nella tematica hanno letto la relazione sulle biocenosi marine, file "SUAP81 2021\_All.1\_Valutazione dello stato di salute delle biocenosi marine costiere" e ritengono sia ben impostata; inoltre lo stato di qualità della prateria di posidonia delineato è in linea con i dati in nostro possesso nelle vicinanze.

Si resta disponibili ad ogni eventuali richieste e confronti, ed in attesa del proseguo dell'iter di approvazione dell'opera.

Cordiali saluti.

Il Dirigente Responsabile  
 U.O. Pianificazione Strategica  
 (Ing. Marco Barbieri)

Allegati: /

Estensore Provvedimento: Ing. M Montalbano, con il contributo di S.Albanese, D.Arena, V.Parodi, A.Dagnino, G.Durante.

Direzione Scientifica UO PST

Indirizzo Via Bombrini 8 – 16149 Genova

Tel. +39 0106437220

[arpal@pec.arpal.liguria.it](mailto:arpal@pec.arpal.liguria.it) : [pst@arpal.liguria.it](mailto:pst@arpal.liguria.it)

[www.arpal.liguria.it](http://www.arpal.liguria.it)

C.F. e P.IVA 01305930107

**Allegato 3 - Parere ARPAL polveri-atmosfera**

*Protocollo ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013224.07-05-2024*

Alla

- Società Portosole CNIS Srl  
[portosolecnis@pec.it](mailto:portosolecnis@pec.it)

e p.c. Preg.mi

- Comune sanremo"  
 PEC: [comune.sanremo@legalmail.it](mailto:comune.sanremo@legalmail.it)
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
 Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS  
 e-mail: [va-5@mase.gov.it](mailto:va-5@mase.gov.it)  
 PEC: [va@PEC.mite.gov.it](mailto:va@PEC.mite.gov.it)
- Commissione Tecnica di Verifica  
 dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)
- Regione Liguria  
 PEC [protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)
- Settore valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile  
 PEC: [via.certificata@cert.regione.liguria.it](mailto:via.certificata@cert.regione.liguria.it)  
 CA Dott. B. Orsini

**OGGETTO: Riscontro Arpal VIA ID-VIP 8370 ADEMPIMENTO PMA condizione 5) lett. a) punto1.**  
 Opera "Suap 81/2021 - Portosole CNIS Srl Sanremo" - **PROPONENTE: Portosole CNIS Srl**

In riferimento alla Vostra nota del 11 Apr 2024 - Subject Suap 81/2021 - Portosole CNIS Srl Sanremo, assunta in Arpal con nr Prot 11090 del 16/04/2024, con la presente si riscontra quanto di seguito.

Preso atto dell'esito del Procedimento di "Verifica di assoggettabilità alla **VIA – ID\_VIP 8370, visto il Parere n.543 del 5agosto 2022 del CTVIA per l' Opera: Porto turistico "Portosole" di Sanremo (IM) Progetto: Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo. PROPONENTE: Portosole CNIS Srl"**

L'agenzia ha formulato le osservazioni tecniche sulle tematiche ambientali Rumore e Atmosfera che sono state riportate coerentemente sul documento "Progetto Monitoraggio Ambientale", nome elaborato "REL24MON0355\_DESPE\_Piano di Monitoraggio Ambientale\_PMA Portosole\_REV.01" del 12/04/2024 .

Inoltre, si rappresenta a codesta società che non è stata presa in considerazione nella attuale valutazione la Vostra comunicazione assunta al protocollo Arpal nr 12098 del 26/04/2024, stesso oggetto della presente nota e con la documentazione reperibile al link wetransfer - oggi non più attivo. Infatti, tali Relazioni Tecniche saranno oggetto di Valutazione di Ottemperanza in futuro, e cioè dopo l'avvio della procedura da parte dell'Autorità Competente.

Si resta disponibili ad ogni eventuali richieste e confronti, ed in attesa del proseguo dell'iter di approvazione dell'opera.

Cordiali saluti.

Il Dirigente Responsabile  
 U.O. Pianificazione Strategica  
 (Ing. Marco Barbieri)

Allegati: /

**Estensore Provvedimento:** Ing. M Montalbano, con il contributo di A. Conte, M.Beggiato, M.Pescetto, F.Debarbieri

**Direzione Scientifica UO PST**

Indirizzo Via Bombrini 8 – 16149 Genova

Tel. +39 0106437220

[arpal@pec.arpal.liguria.it](mailto:arpal@pec.arpal.liguria.it) : [pst@arpal.liguria.it](mailto:pst@arpal.liguria.it)

[www.arpal.liguria.it](http://www.arpal.liguria.it)

C.F. e P.IVA 01305930107

**Allegato 4 - Comunicazione avvio monitoraggio polveri Ante Operam**

*Protocollo ARPAL.REGISTRO UFFICIALE. U.0013224.07-05-2024*



Spett.le  
**ARPA LIGURIA**  
**Sede provinciale di IMPERIA**  
Via Nizza, 6, Piano 3 - 18100 Imperia (IM)  
PEC: [arpal@pec.arpal.liguria.it](mailto:arpal@pec.arpal.liguria.it)  
MAIL: [massimiliano.pescetto@arpal.liguria.it](mailto:massimiliano.pescetto@arpal.liguria.it)  
*C.A. ing. Massimiliano Pescetto*

e, p.c.

Spett.le  
**Ministero della Transizione Ecologica**  
**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS - Divisione V**  
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma (RM)  
PEC: [va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it); [va5@mite.gov.it](mailto:va5@mite.gov.it)

Spett.le  
**REGIONE LIGURIA**  
**Dipartimento Ambiente e Protezione Civile**  
Via D'Annunzio, 111 - 16121 Genova (GE)  
PEC: [protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

Spett.le  
**COMUNE DI SANREMO**  
**Ufficio Tecnico**  
Corso Cavallotti, 59 - 18038 Sanremo (IM)  
PEC: [comune.sanremo@legalmail.it](mailto:comune.sanremo@legalmail.it)

ns. rif. PT/24/0385\_PR/24/0329\_C/0340  
Bergamo (BG), 20/04/2024

**OGGETTO: Portosole C.N.I.S. S.p.A. Via del Castillo, 17 - 18038 Sanremo (IM) - "Procedimento Unico n. 81/2021-SUAP - Permesso di costruire convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1-Lotto 2,3,4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera - Comune di Sanremo".**  
**ID\_VIP: 8370 - Avvio monitoraggio aria ANTE OPERAM -**

In qualità di tecnici incaricati, in riferimento alla pratica di cui all'oggetto e tenuto conto delle indicazioni tenute per le vie brevi con ARPAL, si comunica che in data **venerdì 19/04/2024** ore **12:00** si è dato avvio al monitoraggio dell'aria ANTE OPERAM così come previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale redatto dagli scriventi e trasmesso agli Enti di controllo (ns. rif. REL/24/MON/0355\_PR/24/0329\_REV.01 del 12/04/2024). Si allega ubicazione e documentazione fotografica della centralina.

A disposizione per chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

*Ing. Alberto Bonaldi*





## **Allegato 5 - Deroga acustica cantiere**





## **Settore Tecnico Ambiente**

### **Servizio Ambiente**

**Tel. 0184.580.271-289-464-287 – Fax. 0184.501783**

**Corso Cavallotti n. 59, - 18038 Sanremo (IM)**

**PEC [comune.sanremo@legalmail.it](mailto:comune.sanremo@legalmail.it)**

**Prot. Gen.le:**

Spettabile

**Despe Spa Società Unipersonale.**

[cantieri@pec.despespa.com](mailto:cantieri@pec.despespa.com)

e p.c.

**Al Comando Polizia Municipale**

**SEDE**

### **IL DIRIGENTE**

- Vista l'istanza di deroga ai limiti acustici presentata dal signor PANSERI STEFANO in qualità di LEGALE RAPPRESENTANTE della ditta DESPE SPA SOCIETÀ UNIPERSONALE., P.I. 00478770167, con sede in Torre De Roveri (BG) – Via Leonardo Da Vinci 12/14, istanza presentata a PG 34054 del 08/04/2024 al fine di eseguire dei lavori di demolizione Edificio in Corso Trento Trieste 28 presso Porto Sole;
- Visto il Regolamento Comunale per la concessione di autorizzazione in deroga al Piano di Zonizzazione Acustica in materia di attività temporanee, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 9 agosto 2005 e modificato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 del 2 agosto 2012.
- Visto l'art. 45, commi 1 e 2, del Regolamento edilizio del Comune di Sanremo – Aggiornamento Luglio 2021 - approvato con D.C.C. n. 57 del 30/07/2021
- Dato atto che:
  - per tipologia di lavorazioni, caratteristiche degli impianti, delle apparecchiature e delle macchine, sono previsti livelli sonori superiori ai limiti fissati dal Piano Comunale di Zonizzazione Acustica;
  - che i lavori per i quali è stata chiesta la deroga avranno una durata stimata dal 10/04/2024 al 05/10/2024;
- Vista la classificazione acustica del territorio comunale adottata con deliberazione del C.C. n° 123 in data 21 dicembre 1998: “classe IV - Aree di intensa attività umana”: dB(A) 65-55
- Vista la Legge n. 447 del 26 ottobre 1995 e ss. mm. e ii.;
- Vista la Legge Regionale 12/98;
- Visto l'Art. 51 della Legge 142/90 così come modificata dall'Art. 6 della Legge 127/97;
- Visto l'art. 107 del D.Lgs. 267/2000 e ss. mm. e ii.;

### **A U T O R I Z Z A**

la deroga ai limiti di emissione sonora, prevista dal piano di classificazione acustica comunale, alle seguenti condizioni:

- ✚ l'attività in deroga è autorizzata entro i seguenti limiti: le attività di cantiere possono essere svolte da lunedì

a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 12:00 e dalle ore 13:00 alle ore 17:00 con divieto di svolgimento delle attività rumorose dalle 13:00 alle 14:30, in particolare entro i seguenti limiti di immissione misurati in facciata dell'edificio più esposto:

- dalle 8:00 alle 9:00: 75 dB(A)
- dalle 9:00 alle 12:00: 80 dB(A)
- dalle 12:00 alle 13:00: nessuna attività di cantiere
- dalle 13:00 alle 14:30: nessuna attività rumorosa
- dalle 14:30 alle 15:00: 75 dB(A)
- dalle 15:00 alle 17:00: 80 dB(A)

- ✚ l'attività di che trattasi è autorizzata nel periodo di cantiere suindicato e precisamente fino al 05/10/2024;
- ✚ dovranno comunque essere utilizzati, per quanto possibile, appositi sistemi di cantiere che garantiscano adeguato fonoisolamento e fonoassorbimento (per ridurre i fenomeni di riflessione verso ricettori prospicienti le barriere), almeno in prossimità dei recettori sensibili individuati;
- ✚ i macchinari utilizzati dovranno essere rispondenti a quanto previsto dalla normativa relativa alla certificazione CE dei macchinari stessi, che dovranno sempre essere in perfetto stato di manutenzione al fine di evitare il superamento dei livelli sonori previsti in sede di omologazione;
- ✚ dovranno essere eliminate tutte le operazioni rumorose non strettamente necessarie all'attività di cantiere ed adottate tutte le cautele atte a ridurre al minimo l'impatto acustico per le attività necessarie alla conduzione, con l'espresso divieto di usare contemporaneamente macchinari particolarmente rumorosi;
- ✚ gli orari di lavoro dovranno essere resi noti alla popolazione, mediante appositi e ben visibili avvisi da apporsi, a cura del soggetto autorizzato, all'ingresso del cantiere ed in prossimità delle abitazioni limitrofe;
- ✚ dovranno essere rispettate le eventuali ulteriori prescrizioni emanate in via preliminare e di urgenza, anche verbale, da parte degli organi di controllo;
- ✚ le emissioni sonore e le lavorazioni dovranno essere sospese, a semplice richiesta verbale, ogni qual volta i soggetti incaricati di effettuare rilevamenti acustici da parte di Enti Pubblici lo ritengano necessario;
- ✚ i lavoratori del cantiere devono essere informati circa il contenuto dell'Autorizzazione e delle prescrizioni impartite con la presente;
- ✚ è fatto salvo quanto più restrittivamente previsto dal Piano di Sicurezza e Coordinamento del cantiere.

Il presente provvedimento è rilasciato fatti salvi ed impregiudicati i diritti di Terzi.

La presente Autorizzazione riguarda esclusivamente la deroga ai limiti di emissione acustica, come previsto dal Regolamento per la concessione di autorizzazione in deroga al piano di zonizzazione acustica in materia di attività all'aperto e di attività temporanee, e non costituisce Titolo ai fini della esecuzione delle opere che sono disciplinati dal D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia.

Copia della presente viene trasmessa al Comando Polizia Municipale per quanto di competenza.

*Contro il presente provvedimento è ammesso ricorso in sede giurisdizionale entro il termine di 60 gg., dall'avvenuta comunicazione dello stesso, al Tribunale Amministrativo Regionale ai sensi del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104, entrato in vigore il 16 settembre 2010 ovvero è ammesso, in via alternativa e preclusiva al primo procedimento, Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica entro 120gg. dalla data di ricezione della presente, ai sensi del D.P.R. n. 1199 del 24/11/1971.*

Sanremo, 10/04/2024

Il Dirigente Settore Tecnico Ambiente  
Arch. Linda Peruggi