

# PORTOSOLE

Comune di Sanremo  
Provincia di Imperia

PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICO/  
EDILIZIA DELL'AMBITO L1 – LOTTI 2, 3, 4 E 5 PARTE CON DEMOLIZIONE E  
RICOSTRUZIONE DELLA STRUTTURA ALBERGHIERA

Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto
Progetto di riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1 - lotto 3parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera (Ambito FC_03 - sottoambito Portosole FC_03d2) soggetto a Permesso di Costruire Convenzionato.

2. Tipologia progettuale	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2/ lettera f	"Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri".
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale
<p>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.</p> <p>Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera non possono che essere positivi con notevoli benefici economici a livello cittadino e anche dal punto di vista paesaggistico il progetto è migliorativo dell'assetto attuale dell'area.</p> <p>Inoltre sia la realizzazione dell'albergo che gli interventi ad esso connessi rispettano pienamente le caratteristiche del luogo. In particolar modo le caratteristiche formali dell'edificio con destinazione ricettiva non comportano alcuna limitazione alle visuali verso il porto e il mare, e l'ampia presenza di copertura a giardino offre da molteplici punti di vista importanti porzioni di verde. Le opere di contorno all'edificio alberghiero ed ancor più le opere pubbliche, in particolare, le ampie aree a verde attrezzate, oltre ad integrarsi nella fascia litoranea mantengono un rapporto tra l'osservatore e il territorio con una significativa fruizione visiva per panoramicità e per qualità del quadro paesistico percepito.</p>

#### 4. Localizzazione del progetto

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.

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. Gli interventi ricadono nell'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". Inoltre l'area non ricade in alcun vincolo né in aree di alcun interesse pubblico.

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.

L'area relativa al lotto 3p oggetto dell'intervento è destinata ad una struttura turistico-recettiva.

L'attuale sistemazione dell'area è stata in gran parte ricavata artificialmente mediante riempimenti protetti dalle barchine e dalla struttura portuale.

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 ondosa 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. 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.

Infine attualmente, sull'area di progetto, è presente una struttura in cemento armato a destinazione turistico – alberghiera in abbandono e in condizioni di degrado i cui lavori ebbero inizio in data 30 luglio 1999; successivamente furono sospesi a causa di difformità con il titolo edilizio e mai del tutto completati.

vedi

Allegato PS.AP.01.00 – INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

Allegato PS.AP.02.00 – PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO

Allegato PS.AP.05.00 – STATO DI FATTO ALBERGO

Allegato PS.AP.R.02.00 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICO-DESCRITTIVA DELLO STATO DEI LUOGHI

## 5. Caratteristiche del progetto

### Caratteristiche tipologiche e funzionali del progetto

Alla base dell'intervento c'è l'esigenza di riqualificare l'area di Portosole attraverso la demolizione e ricostruzione del manufatto esistente rispettando tre macro funzioni essenziali: l'autorimessa, l'albergo e la piazza pubblica. Questa necessità ha fortemente indirizzato lo sviluppo funzionale di tutto il progetto.

L'autorimessa, insieme a tutti i vani tecnici indispensabili al funzionamento della struttura, è stata collocata nella zona più a nord del lotto, in prossimità dell'accesso al porto. Quest'area risulta la più nascosta allo sguardo dai principali punti di vista della città e non gode di particolari sbocchi visivi; questo, combinato con la vicinanza all'ingresso all'area di Portosole per una più agevole fruizione e manutenzione della stessa, l'ha resa perfettamente idonea.

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.

Le camere dell'albergo, nella distribuzione generale degli spazi, occupano la posizione di maggior rilievo. I fronti est ed ovest sono a destinazione esclusiva delle stanze ospiti, così come la testata sud dell'edificio al primo piano, in quanto beneficiano della vista privilegiata verso il mare aperto. Nella collocazione di questi ambienti si è posta una particolare attenzione anche ad evitare eventuali interferenze con altre funzioni e a garantire un alto grado di privacy attraverso la realizzazione di un piano rialzato, ad una quota di +1.20 metri rispetto all'imposta generale dell'intera costruzione.

Il nucleo centrale dell'edificio, abbracciato dai corpi camere sui lati di maggior estensione del lotto ad est ed ovest, ospita tutte le funzioni comuni della struttura turistico-recettiva che si sviluppano a partire dall'ingresso alla hall sul fronte nord-est. Quest'ultima si configura come uno spazio molto ampio e libero da partizioni che ne consente una fluida fruizione. L'ambiente protende poi verso due direzioni: ad ovest, con un'ampia vista verso Porto Vecchio, e a sud, con il bar, la piscina ed un solarium esterno che aprono la vista verso il mare aperto.

In adiacenza alla hall si sviluppano gli ambienti della sala conferenze e delle sale riunioni. Quest'area centrale prende luce da due grandi patii di forma ovale che forniscono ampio respiro anche attraverso degli elementi di vegetazione.

All'area del ristorante, dedicata al servizio colazioni dell'hotel e aperto per la ristorazione anche alla clientela esterna, è stata riservata una zona con vista privilegiata sul mare verso Porto Vecchio sulla banchina di ponente, in diretto contatto con la zona di servizio delle cucine e di deposito retrostante.

Il piano primo ospita esclusivamente le camere, ad eccezione del volume di connessione tra i due corpi longitudinali che è stato adibito a lounge. Quest'ambiente, interamente vetrato sul lato sud, è posto in continuità con la terrazza comune ad uso dell'albergo che affaccia sui patii sottostanti e a sud sul mare.

La necessità di avere un luogo all'aperto, accessibile anche dalla quota della città, aperto a tutti i cittadini di Sanremo e ai turisti ospiti e non dell'albergo, ha fatto sì che la copertura dell'autorimessa sia stata interamente destinata a questa funzione.

Accessibile tramite una passerella pedonale da Corso Trento Trieste, la piazza, parzialmente a verde, occupa tutta la superficie di copertura dell'autorimessa e tramite due percorsi si proietta verso il mare con un suggestivo belvedere a sbalzo.

L'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015.

### Fase di cantiere

Risulta evidente come l'edificio esistente, a causa della sua vecchia destinazione d'uso e dell'epoca stessa in cui è stato realizzato, presenti al suo interno alcune porzioni di componenti in ipotesi dannosi per l'ambiente e la salute, che richiedono, quindi, 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 riguarda:

- 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.

Il rischio ambientale di una demolizione di tale tipo ha determinato l'esigenza di eliminare il rischio di dispersione di materiali nell'atmosfera al fine di non modificare il naturale ambiente marino. La tutela dell'ambiente rappresenta, infatti, il focus principale del progetto di demolizione, che porterà alla minimizzazione di dispersione nell'ambiente circostante di qualsiasi residuo solido o liquido.

Tenendo conto di tali obiettivi è stato formulato il progetto di demolizione del complesso che verrà effettuata tramite uno smontaggio controllato del manufatto sfruttando la tipologia costruttiva (struttura intelaiata semi-prefabbricata) e i giunti strutturali esistenti.

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.

Si rimanda agli allegati PS.AL.DM.R.02.00\_RELAZIONE GENERALE e PS.AL.DM.R.03.00\_RELAZIONE TECNICA per un'esauriva descrizione del progetto di demolizione.

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. Per questo, seppur si tratti di una demolizione totale, si è deciso di salvaguardare tutti quegli elementi che possono essere riutilizzati, in particolare, proprio per minimizzare la creazione di rifiuti, si è optato di mantenere in sito l'attuale sistema di fondazione sul quale verrà impostata la nuova platea, e gli elementi di nuova costruzione perlopiù saranno prefabbricati.

La diversa funzione architettonica che caratterizza i corpi in cui l'edificio è stato suddiviso ha portato allo studio di un sistema strutturale, che poi si riflette anche sugli aspetti architettonici, ad hoc per ogni corpo, prediligendo soluzioni che garantiscono una ecocompatibilità già in funzione della scelta dei materiali. Si è, pertanto, optato per due tipologie strutturali differenti che sono tuttavia accomunate dalla possibilità di gestire tutto il processo di costruzione attraverso i vantaggi che la prefabbricazione e l'industrializzazione dell'edilizia offrono; il tutto per minimizzare la durata del cantiere e l'impatto dello stesso sull'area del porto turistico di Portosole e della città di Sanremo.

Le due tipologie strutturali adottate 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. In entrambi i casi la scelta è stata studiata per ridurre al minimo tutte quelle fasi di intervento che necessitano di getti in opera a cui sono imputabili tempi lunghi di realizzazione e interferenze con il contesto in cui sorge il cantiere.

### **Fase di esercizio**

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 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.

Ulteriore miglioria conseguente al progetto è la realizzazione della sopracitata nuova viabilità di accesso. Attraverso la creazione di una rotatoria per il collegamento con Via Gavagnin, per il sottopasso di Via del Castillo e per l'entrata al porto, il riposizionamento della guardiola ed un'ulteriore rotatoria per lo smistamento della viabilità relativa all'albergo e ai servizi a sud della banchina, il sistema di circolazione interno è reso più agevole in modo tale da non interferire con la viabilità comunale.

6.lter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	
<input type="checkbox"/> VIA	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PIANO PARTICOLAREGGIATO  In data 30 agosto 1990, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 1064, fu approvato dalla Regione Liguria il Piano Particolareggiato della zona L1-Portosole di iniziativa del Comune di Sanremo. La Società Portosole sottoscrisse, con atto Notaio Gianni Donetti in data 30 novembre 1991 repertorio n.8594 raccolta n.3301, la convenzione per l'attuazione del Piano Particolareggiato limitatamente alla zona contraddistinta con la sigla PL – Portuale, a condizione dell'osservanza delle prescrizioni, nonché con le raccomandazioni e precisazioni indicate nel voto n. 439/1990, compresa l'autorizzazione di massima di cui all'art. 7 della L.r. n. 24/1987, accettata dal Consiglio Comunale con la D.C.C. n. 84 del 2 agosto 1991 e con la D.C.C. n. 85 in pari data.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> CONCESSIONE EDILIZIA  In data 8 marzo 1993, il Comune di Sanremo rilasciò la Concessione Edilizia per l'esecuzione dei lavori di costruzione del Comparto Portuale Lotto 3P della zona L1 - fabbricato adibito ad albergo ed autorimessa, previo parere favorevole della Commissione Edilizia integrata. In data 13 agosto 1993, il Ministero ne decretò l'annullamento "nella parte in cui ha valore di autorizzazione ex art. 7 legge 1497/1939 ad eseguire le opere di copertura dell'edificio nel comparto portuale lotto n. 3P in corso Trento Trieste, passeggiata Salvo D'acquisto, su richiesta della SOC. PORTOSOLE CNIS s.p.a. nel comune medesimo." (D.M. 13/08/93).  In data 25 agosto 1994, il Comune di Sanremo rilasciò nuova concessione, previo parere favorevole della Commissione Edilizia integrata in data 4 agosto 1994.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> CONDONO  - Titolo edilizio n.3/113 del 20/06/2008, Tipologia di condono 6</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Regione Liguria</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Sanremo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Sanremo</p>

<p>Descrizione difformità: diverso posizionamento del fabbricato</p> <p>- Titolo edilizio n.3/114 del 20/06/2008, Tipologia di condono 2</p> <p>Descrizione difformità: opere demolite - loggia in corrispondenza ingresso sud e ampliamento balcone; superficie complessiva mq 34,32</p> <p>- Titolo edilizio n.3/115 del 20/06/2008, Tipologia di condono 2</p> <p>Descrizione difformità: opere demolite - loggia nella parte sud ovest; superficie complessiva mq 26,83</p> <p>- Titolo edilizio n.3/116 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2</p> <p>Descrizione difformità: Aumento di mq 16 dell'albergo</p> <p>- Titolo edilizio n.3/117 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2</p> <p>Descrizione difformità: Maggiore larghezza intercapedine autorimessa di m 0,60, superficie complessiva mq 68,75</p> <p>- Titolo edilizio n.3/118 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2</p> <p>Descrizione difformità: Ampliamento autorimessa spigolo sud ovest, superficie complessiva mq 15,87</p> <p>- Titolo edilizio n.3/119 del 20/06/2008, Tipologia di condono 6</p> <p>Descrizione difformità: Realizzazione di un corpo scale a servizio dell'albergo nella porzione di fabbricato destinato ad autorimessa</p> <p>- Titolo edilizio n.3/120 del 23/06/2008, Tipologia di condono 6</p> <p>Descrizione difformità: Formazione cavedio sul lato sud dell'autorimessa</p> <p>- Titolo edilizio n.3/1354 del 23/06/2008, Tipologia di condono 6</p> <p>Descrizione difformità: Travi estradossate in copertura, abbassamento quota di imposta del fabbricato, diversa distribuzione e tipologia strutture portanti</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <b>PERMESSO DI COSTRUIRE</b></p> <p>In data 15 maggio 2009 venne rilasciato il permesso di costruire n.67 per il "completamento della struttura turistico - ricettiva (Lotto 3P) del P.P. della zona L1 Portosole ubicato in Sanremo,..."</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <b>PIANO URBANISTICO COMUNALE</b></p> <p>Il periodo di validità decennale del Piano Particolareggiato è spirato ma le sue previsioni</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Sanremo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Sanremo</p>
---	---

fanno ora parte delle Norme di Conformità del 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.	
---	--

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto (Permesso di Costruire Convenzionato) nell'ambito della relativa Conferenza dei Servizi, a seguito dei pareri e autorizzazioni da acquisire.	Comune di Sanremo/Regione Liguria Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per le Province di Imperia e Savona Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Reticolo Idrografico Regionale approvato con DGR 507/2019 e ultima variante approvata con DDG n.960 del 8/02/2021, evidenzia la presenza, all'interno dell'area oggetto del Permesso di Costruire, del corso d'acqua Rio Rubino (Acque superficiali) distante però dall'edificio a destinazione alberghiera in progetto e del Rio San Lazzaro, al di fuori del lotto ma confinante con quest'ultimo. L'area di progetto non è quindi interessata da vincoli specificatamente riferibili a zone umide e zone riparie.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti, nell'area di progetto, zone di questa tipologia
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti, a distanze d'interesse, aree protette a terra. In posizione antistante il porto è invece presente il SIC MARINO 1315973 a distanza, ma questo non verrà in alcun modo interferito dall'intervento. Per quanto riguarda il Santuario dei cetacei, che interessa l'intera costa ligure, l'assenza di interventi in mare non comporterà interazioni.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano allo stato situazioni di mancato rispetto degli standard di qualità ambientale nelle aree di progetto.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto interessa una zona "a forte densità demografica" così come definite al punto 4.3.7 dell'Allegato al DM 52 del 30/03/2015, dato che il Comune di Sanremo con i suoi circa 975 ab/kmq e la sua popolazione residente di circa 54000 abitanti supera entrambe le soglie indicate da tale decreto.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento in progetto non interagisce con beni storici, culturali o archeologici, neppure dal punto di vista paesaggistico, considerato che i vincoli e le evidenze cartografate non riguardano le aree d'intervento. Si osserva comunque che su questi punti si esprimerà la locale Soprintendenza, competente su questi temi, oltre a quello del paesaggio.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Data l'ubicazione dell'intervento non esiste alcuna interazione con eventuali territori di tale tipologia presenti nelle vicinanze dell'area, che peraltro non risultano.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In base all'Anagrafe della Regione Liguria, aggiornata Con decreto dirigenziale n.1085 del 14 febbraio 2020, l'intervento non è localizzato in siti contaminato, né gli stessi sono presenti nel raggio di 15 km.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In base all'elaborato del P.U.C.- E.2.02 VINCOLO IDROGEOLOGICO la più vicina area sottoposta a vincolo idrogeologico è distante 2 km.

<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>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". Per la fascia "A" l'area di progetto, collocata pienamente nel demanio marittimo e non interferente dunque con la foce e il demanio fluviale, dista comunque a 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.</p> <p>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..)</p>
<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)<sup>3</sup></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il territorio del comune di Sanremo è classificato come Zona sismica 2 (Pga 0.25 g) come da allegato 3 della recente DGR 216 del 17/03/2017 "Aggiornamento classificazione sismica del territorio della Regione Liguria", ai sensi della OPCM 3519/2006.</p>
<p>13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Sull'area in oggetto 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". Per la fascia di pertinenza dell'area di progetto ne è previsto il pieno rispetto e il confinamento di eventuali esondazioni tramite percorsi protetti con opere di regimentazione.</p> <p>Non sono invece presenti fasce di pertinenza stradali e/o ferroviarie.</p>

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Trattandosi di una banchina portuale di natura antropica già urbanizzata, non viene prodotta alcuna alterazione fisica dell'ambiente.		Per i motivi indicati a lato il progetto non comporta alcuna alterazione del tipo indicato e, di conseguenza, nessun impatto significativo o meno.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Il progetto non comporta alcun ulteriore consumo di suolo e/o delle altre risorse citate nella domanda in misura tale da generare effetti di depauperamento, ma, in senso stretto, la risposta è affermativa in quanto l'intervento comporterà uso di energia e materiali necessari alla costruzione. Per contro al fine di individuare soluzioni progettuali, prodotti e servizi migliori nei riguardi del ciclo di vita dell'opera verranno adottati i Criteri Ambientali Minimi.		L'utilizzo dei materiali da costruzione è di tipologia e in quantità tali da non generare alcun effetto significativo in termini di depauperamento di risorse.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Come già descritto nella Tabella 5, l'edificio esistente presenta al suo interno componenti critici per l'ambiente, che richiedono un tipo di demolizione selettiva. Per questo il progetto di demolizione del		Stante l'assenza di significativi fattori impattanti anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti.	

	<p>complesso verrà effettuato tramite uno smontaggio controllato senza conseguenze dal punto di vista ambientale e della salute.</p> <p>Né in fase di cantiere né in fase di esercizio è previsto l'impiego di materiali nocivi per la salute o l'ambiente, se non quanto eventualmente presente per i mezzi di cantiere, in qualunque altra attività assimilabile (oliminerali, carburanti, ecc.) e comunque in quantità e nei modi previsti dalle norme.</p>			
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p>Nella fase di demolizione del manufatto esistente saranno prodotti inevitabilmente dei rifiuti, che saranno stoccati e smaltiti nei modi previsti dalle norme e con particolare attenzione all'ambiente come già descritto nella Tabella 5 e nella 9.3.</p>		<p>Per le misure adottate non si prevede alcun impatto significativo.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p>In fase di cantiere le emissioni saranno quelle dei mezzi d'opera e di quelli destinati al trasporto, mentre in fase di esercizio le emissioni riguarderanno il funzionamento delle destinazioni d'uso previste nel rispetto delle vigenti normative verificate in sede di progetto per la destinazione d'uso cui è indirizzata la struttura. Ciò giustifica la risposta affermativa in senso stretto alla presente domanda.</p>		<p>Gli effetti ambientali sono comunque da non considerarsi significativi.</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p>In fase di cantiere i rumori e le vibrazioni prodotte saranno quelle dei mezzi d'opera e di quelli destinati al trasporto, mentre in fase di esercizio i rumori saranno relativi ai flussi di traffico attinenti all'area portuale e alla struttura alberghiera. Per entrambe le casistiche sono state studiate delle distribuzioni che vadano a minimizzare il disturbo dei flussi attuali.</p> <p>La rumorosità prodotta del progetto nella fase di esercizio è stata valutata con specifico documento di "Valutazione previsionale di impatto acustico" verificando il rispetto delle leggi in materia. Per quanto riguarda le fasi di cantiere non si ravvisano particolari recettori critici vista la conformazione dell'area. Eventuali lavorazioni critiche dal punto di vista acustico saranno verificate e gestite con specifica richiesta di deroga. Le aree esterne saranno dotate di una normale illuminazione funzionale alla sicurezza ed adeguata alla fruibilità degli spazi, nel rispetto della legge regionale n.22 del 29 maggio 2007 e successivo regolamento regionale di attuazione n.5 del 15 settembre 2009. Le emissioni termiche sono limitate all'impianto di produzione dei fluidi termofrigoriferi mediante pompe di calore ad alta efficienza nel rispetto della vigente normativa di risparmio energetico. L'impianto consente di non</p>		<p>Gli effetti ambientali sono comunque da non considerarsi significativi.</p>	

	avere prodotti di combustione in loco. Le macchine sono collocate nella zona più di servizio del lotto di fronte all'autorimessa.			
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non vi sarà alcun contatto né con l'ambiente marino né con quello terrestre e dunque nessun tipo di contaminazione.		Stante quanto indicato, i potenziali impatti in oggetto sono da ritenersi del tutto trascurabili o assenti.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Il livello di rischio di incidenti potenzialmente dannosi per la salute umana o l'ambiente è analogo, in fase di cantiere, a quello di qualunque altro intervento assimilabile.		È possibile verificare che non esistono interazioni di alcun genere con le aree di interesse ambientale e/o vincolate, e dunque neppure possibili impatti negativi significativi.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Come indicato nella domanda stessa, le eventuali interazioni con gli elementi e le aree in questione sono quelle già riportate nella Tabella 8. Si ribadisce quindi che non esistono possibili interazioni con la realizzazione del progetto.		Dalla Tabella 8 si può verificare che non esistono interazioni di alcun genere con le aree e i vincoli ivi indicati, e dunque neppure possibili impatti negativi significativi.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non risultano zone del tipo indicato. In particolare, la Posidonia Oceanica e le altre fanerogame marine presenti nei SIC limitrofi al porto non sono in alcun modo interessate dall'intervento.		Per quanto detto a lato e nelle schede precedenti non sono ipotizzabili impatti significativi dovuti ai fattori qui considerati, mancando gli elementi stessi di interazione.	

<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>Nel Piano di Tutela delle Acque del 2018, trattandosi di un'area portuale, è presente il Corpo Idrico Superficiale Mare (Tipo ACA3). Inoltre il Reticolo Idrografico Regionale approvato con DPC n.6 del 30/01/2003 e ultima variante approvata con DDG n.960 del 8/02/2021, evidenzia la presenza di un corso d'acqua Rio Rubino (Acque superficiali) che risulta però distante dall'edificio a destinazione alberghiera in progetto. Entrambi gli elementi non sono interferiti dal progetto.</p>	<p>Come da risposta a lato, non ci sono potenziali impatti significativi.</p>			
<p>L'area di collocazione della nuova struttura è una viabilità interna all'area portuale delimitata da sbarra di accesso e Ordinanza della Competente Capitaneria di Porto regolante le modalità d'ingresso. In fase di esercizio i flussi di traffico variati saranno dunque interni all'area portuale di Portosole e da considerarsi migliorativi rispetto allo stato attuale. Le aree limitrofe sono interessate da una nuova viabilità a doppio senso di marcia su area di proprietà comunale, limitrofa al porto stesso. Per quanto riguarda i trasporti in fase di cantiere, gli stessi saranno regolati da</p>	<p>Gli impatti aggiuntivi associati all'interferenza con la viabilità urbana di Sanremo sono da ritenersi non significativi.</p>			

	un opportuno piano di cantiere che andrà a limitare gli impatti sulla viabilità comunale esistente.			
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata interscambio e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Il progetto, localizzato sulla banchina portuale, è visibile dalla città e quindi da zone ad elevata fruizione pubblica. Proprio in relazione a questo aspetto è stata prestata particolare attenzione nella progettazione dei volumi che non eccedono in altezza rispetto al manufatto esistente e, al contrario, l'impatto è ridotto lasciando completamente libera la visuale dalla passeggiata pedonale Corso Trento Trieste verso il mare. Resta da sottolineare come i volumi in progetto siano decisamente inferiori rispetto a quanto consentito dal recente PUC approvato dal Comune di Sanremo per tale ambito urbanistico.		Il progetto comporta un impatto in termini di inserimento visivo ma è ad ogni modo migliorativo rispetto alla condizione attuale dell'area	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Trattandosi di una banchina portuale di natura antropica già urbanizzata, non vi sarà alcuna perdita di suolo non antropizzato.		Non vi sono impatti di alcun tipo legati a questo tema.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non vi sono piani/programmi del tipo indicato che possano essere interessati dal progetto.		Non vi sono impatti di alcun tipo legati a questo tema.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Per quanto il progetto si collochi in un'area densamente abitata sulla scorta dei dettami del DM 52/2015, la puntuale		Per quanto già detto, gli impatti sulle aree densamente abitate sono di entità non significativa oltre che transitori e reversibili.	

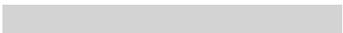
essere interessate dalla realizzazione del progetto?	collocazione dell'edificio in progetto e relative pertinenze è posta in un ambito portuale con un basso indice di edificazione realizzata.			
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non risultano ricettori del tipo indicato che possano essere specificatamente impattati in modo negativo dal progetto.		Non vi sono impatti di alcun tipo legati a questo tema.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non risultano situazioni del tipo indicato, sia in sé che per quanto riguarda gli impatti che potrebbero derivare dal progetto.		Stante l'assenza di risorse oggetto di potenziali impatti, non vi sono effetti dovuti al progetto in relazione a questo tema.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Non risultano situazioni di mancato rispetto degli standard di qualità ambientale su cui il progetto possa incidere.		L'intervento non determina alcun elemento significativo di impatto a carico di aree già eventualmente soggette a inquinamento o danno ambientale.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	Come indicato nella Tabella 8, il territorio del comune di Sanremo è classificato come Zona sismica 2, anche se senza significative criticità.		Non si prevedono impatti ambientali di alcun tipo legati a questo tema.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO

presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	Non risultano altri progetti o attività in corso/approvati in grado di produrre effetti rispetto ai quali l'intervento in esame risulti cumulativo.		Per quanto detto a lato l'intervento non determina effetti cumulativi con altri progetti o attività, in corso di esecuzione o approvati.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	I potenziali effetti dell'intervento si esauriscono in prossimità dell'area portuale di Portosole e delle strade urbane circostanti. Non sussistono pertanto interferenze transfrontaliere di alcun tipo, atteso anche che il confine con la Francia dista oltre 20 km in linea d'aria dal sito del progetto.		Per quanto detto a lato il progetto non produrrà alcun impatto transfrontaliero.	

10. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO		ALL1_ PS.AP.01.00_ INQUADRAMENTO
2	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICO-DESCRITTIVA DELLO STATO DEI LUOGHI		ALL2_ PS.AP.R.02.00_ FOTO
3	PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO		ALL3_ PS.AP.02.00_ PLAN STATO DI FATTO
4	PLANIMETRIA PARTICOLAREGGIATA DI PROGETTO		ALL4_ PS.AP.03.00_ PLAN PROGETTO
5	STATO DI FATTO ALBERGO		ALL5_ PS.AP.05.00_ STATO DI FATTO ALBERGO

6	PROGETTO ARCHITETTONICO NUOVO ALBERGO - PIANTE		ALL6_ PS.AP.06.00_PIANTE ALBERGO
7	PROGETTO ARCHITETTONICO NUOVO ALBERGO – PROSPETTI E SEZIONI		ALL7_ PS.AP.07.00_PROSPETTI SEZAIONI ALBERGO
8	RELAZIONE GENERALE PROGETTO DEMOLIZIONE		ALL8_ PS.AL.DM.R.02.00_RELAZIONE GENERALE DEMOLIZIONI
9	RELAZIONE TECNICA PROGETTO DEMOLIZIONE		ALL9_ PS.AL.DM.R.03.00_RELAZIONE TECNICA DEMOLIZIONI
10	VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO		ALL10_PS.AL.AC.00_ACUSTICA
11	RENDER PROGETTUALI		ALL11_ PS.AP.R.04.00_RENDER

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.