



Comune di Sanremo
Provincia di Imperia

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

**Allegato all'istanza di Verifica di assoggettabilità alla VIA (art. 19 D.Lgs. 152/2006)
Checklist per l'esame della procedibilità dell'istanza**

**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**

Committente

PORTOSOLE C.N.I.S. S.r.l.

Via del Castillo 17 - 18038 Sanremo (IM) - Italia

Sede legale: via dell'Orso 9 - 20121 Milano (MI) - Italia

Data

20 Maggio 2022

Studio preliminare ambientale predisposto secondo le indicazioni ed i contenuti di cui all'allegato IV bis alla Parte II del D.lgs. 152/2006 e che evidenzia gli aspetti di cui all'allegato V alla Parte II dello stesso D.lgs.

Elaborato
STPRAMB000

Data emissione
Maggio 2022

Documentazione progettuale e amministrativa presentata a corredo dell'istanza.

1. Studio preliminare ambientale predisposto secondo le indicazioni ed i contenuti di cui all'allegato IV bis parte II del D.Lgs. 152/2006 e che evidenzia gli aspetti di cui all'allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006

1.1. Descrizione del progetto

1.1.a. Descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e, ove pertinente, dei lavori di demolizione e di ripristino

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.

Alla base dell'intervento c'è l'esigenza di riqualificare l'intera 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, con 73 posti auto, insieme a tutti i vani tecnici indispensabili al funzionamento della struttura, per un totale di 12101.10 metri cubi, 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. 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 da eventuali mareggiate.

Le camere dell'albergo, per un totale di 72, 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, di circa 1000 metri quadri, 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, con capacità massima di 96 posti, e due sale riunioni, di 56 metri quadri ciascuna, modulabili tra loro. Quest'area centrale prende luce da due grandi patii di forma ovale che forniscono ampio respiro anche attraverso degli elementi di vegetazione autoctona.

All'area del ristorante, di circa 330 metri quadri, dedicata al servizio colazioni dell'hotel e aperta 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, di circa 320 metri quadri, 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 volumetria totale dell'albergo è di 45115.77 metri cubi.

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 1500 metri quadri di copertura dell'autorimessa e tramite due percorsi si proietta verso il mare con un suggestivo belvedere a sbalzo.

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.

Quanto sopra ha indotto il progetto verso le seguenti azioni:

- nuova viabilità pedonale e carrabile di accesso al porto, con annesso verde, 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. Queste avranno le caratteristiche richieste dalla normativa del Codice Stradale e dall'uso di materiali derivanti da tipologie costruttive affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime caratteristiche funzionali;

- realizzazione di un parcheggio pubblico, parallelo alla via Gavagnin, con annesse aree verdi attrezzate di circa 1300 metri quadri. Le caratteristiche di quest'opera deriveranno da tipologie costruttive affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime caratteristiche funzionali oltre al rispetto del Codice della Strada;
- realizzazione di una passerella pedonale di accesso al Corso Salvo D'Acquisto dalla sottostante via Gavagnin. Le caratteristiche di questo intervento si compongono dell'utilizzo di una struttura in ferro con una pavimentazione costituita da doghe in legno ricostruito millerighe;
- realizzazione di un fabbricato a servizi di 300 metri quadri, in sostituzione dell'ingresso al porto e della relativa guardiola, ubicata al centro dello stesso e mai utilizzata. Le caratteristiche di questo fabbricato sono costituite da un corpo a pianta semplice con una smaterializzazione della facciata attraverso l'utilizzo di un filtro in legno che forma una membrana organica. Oltre a fornire una protezione isolante svolge due ruoli: consente l'ingresso dell'occhio pubblico nell'edificio, creando un gioco visivo di interconnessione tra l'occhio pubblico e privato e consente una certa privacy;
- realizzazione del collegamento pedonale e carraio di via Gavagnin con via Vesco. Le caratteristiche di quest'opera deriveranno da tipologie costruttive affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime caratteristiche funzionali oltre al rispetto del Codice della Strada.

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.

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. Lo stato di abbandono "controllato" in cui versa la struttura rende, infatti, evidente la parte strutturale che non risulta essere mai stata completata. La mancanza di finiture di qualsiasi genere evidenzia in modo affidabile i materiali presenti senza celare situazioni potenzialmente critiche. Nonostante il particolare stato dei luoghi, al fine di individuare correttamente e puntualmente eventuali sostanze pericolose o speciali da smaltire nell'ambito della demolizione dell'edificio, oltre ad una prima ricognizione eseguita nell'ambito dei sopralluoghi e ad una ricerca della documentazione storica di censimento, è stato affidato incarico specifico alla ditta Sosperit srl di Arma di Taggia che ha elaborato i seguenti documenti, parte integrante del progetto:

- 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 dalla ditta Sosperit srl 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.

L'attività di demolizione è preceduta da un'attività di Strip-out, ovvero di asportazione totale di tutte le componenti non murarie né strutturali, quali quelle impiantistiche, di arredo, gli infissi, i controsoffitti, i pavimenti non ceramici o non in pietra naturale, ascensori, porte tagliafuoco, ecc. in modo da permettere la valorizzazione di tali materiali, l'eventuale riuso e 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 CER 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;
- rimozione di componenti inquinanti dal punto di vista ambientale e tecnico;
- 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. Tale operazione, tuttavia, dovrà interessare sia i locali interni al manufatto al fine di liberare i locali dal materiale depositato e/o abbandonato all'interno del fabbricato sia l'area circostante del manufatto. Con particolare riferimento al distacco con l'accesso principale al porto turistico, si rileva come siano presenti alcune automobili in stato di abbandono che dovranno essere rimosse, prima dell'inizio dell'attività.

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.

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).

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.

1.1.b. Descrizione della localizzazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate

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.

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.

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 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.

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. 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.

Ulteriore miglioria conseguente al progetto è la realizzazione della 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. Infine, 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.

1.2. Descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante

L'intervento è dunque finalizzato alla riqualificazione dell'area portuale, principalmente attraverso la demolizione e la ricostruzione con ampliamento dell'edificio a destinazione turistico – alberghiera attualmente presente all'interno di Portosole, sull'ampio molo di sottoflutto, lato di Ponente della struttura portuale.

Completano l'intervento la sistemazione delle aree limitrofe all'albergo con realizzazione di una nuova viabilità pubblica esterna all'area portuale, la 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, nonché 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. Tali opere accessorie sono tutte realizzate "a raso", ossia senza sviluppo di scavi e/o particolari lavorazioni, se non modeste modifiche superficiali. Anche la passerella pedonale, leggera e con modesta luce di sviluppo, non necessita di particolari opere di fondazione per la realizzazione.

Identificate le demolizioni della vecchia struttura alberghiera, quale lavorazione a maggior impatto del progetto, le problematiche ambientali eventualmente derivanti sono:

- Possibile inquinamento acustico;
- Possibile inquinamento dovuto a produzioni di polveri;
- Possibile inquinamento per rilascio o dispersioni, durante la demolizione, di sostanze a carattere tossico, laddove in presenza di materiali fortemente inquinanti nelle porzioni oggetto di demolizioni;
- Possibile consumo di suolo per smaltimento e messa a dimora dei materiali di demolizione prodotti.

Le componenti ambientali sensibili sono dunque *aria* e *suolo*:

- La prima per il potenziale rilascio di polveri e sostanze inquinanti derivanti dalla fase di demolizione;
- La seconda per il consumo di risorse di suolo non rinnovabili per messa a dimora in discariche d'inerti dei prodotti di demolizione.

L'illustrazione della non incidenza su tali tematiche viene definita al punto 1.4 della presente relazione, laddove viene dimostrato che il progetto ha puntualmente verificato l'aspetto ambientale sotteso alle modalità realizzative.

Per quanto attiene alla componente *acqua*, il progetto non influisce sul regime e sulla qualità della falda sotterranea, laddove essendo realizzato lo stesso sul sedime del preesistente riempimento a mare del molo di sottoflutto di Portosole senza realizzazione di scavi, insiste su "falda" costituita da acqua marina (presente al livello del medio mare o zero topografico) senza che lo stesso sia interessato da:

- Percolazioni di liquidi inquinanti;
- Disturbi ingenerati da scavi sottofalda;
- Inserimento di strutture impermeabili/fondazioni profonde/strutture sepolte interferenti con la falda.

Si rileva altresì una interferenza, nell'ambito del compartimento *acqua*, 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. Ovviamente 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 deve essere valutata esclusivamente nei termini di "valutazioni sulla sicurezza" delle nuove opere rispetto ad una situazione di pericolosità idraulica preesistente e in nessun modo condizionata dalla realizzazione delle opere in progetto, che viene segnalata per coerenza e non in quanto rilevante sotto il profilo ambientale.

L'interferenza con le aree esondabili e il comparto *acqua* viene 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.

1.3. Approfondimenti su acquiferi sotterranei, ove vi siano opere, scavi o fondazioni

Il punto non è applicabile, in quanto il progetto non comporta opere di scavi o fondazioni.

1.4. Descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da:

1.4.a. I residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti

1.4.b. L'uso delle risorse naturali, in particolari, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità

Identificate le componenti ambientali sensibili e le modalità attraverso cui il progetto potrebbe avere influenza sulle stesse, si analizzano tali effetti, sulla base di quanto sopra richiamato.

Dal punto di vista generale il progetto non presenta consumo delle risorse naturali in quanto – quale progetto di demolizione e ricostruzione – 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”, risolvibili mediante l'adozione delle seguenti procedure.

1.4.a. I residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti

In risposta al seguente punto, si allega il Piano Gestione Rifiuti elaborato per il progetto di demolizione (STPRAMB000.ALL001.pdf).

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 piano di rimozione dei rifiuti comprende la localizzazione e la precisa classificazione mediante codice CER di ogni tipologia merceologica individuata, potendo quindi escludere la presenza di sostanze pericolose, primo fra tutti l'amianto.

In tal senso ad una prima fase di strip-out, finalizzata alla rimozione selettiva dei materiali presenti all'interno dell'immobile e di tutte le suppellettili e superfetazioni della struttura portante, seguirà la fase di demolizione vera e propria, realizzata mediante tagli con sega diamantata di grande diametro raffreddata ad acqua, per limitare l'emissione di polvere.

I singoli tegoli verranno quindi rimossi in sicurezza mediante opportune opere di imbracatura, con stoccaggio in rack e ulteriore fase di taglio a terra per ridurre l'ingombro e consentirne l'allontanamento su mezzi meccanici ordinari.

Il trasporto è studiato per incidere minimamente sul traffico, ivi compresa la scelta degli orari di movimentazione.

Nell'ultima fase della demolizione si interverrà sui setti verticali con pinza idraulica, riduzione volumetrica e deferrizzazione del calcestruzzo armato per avvio allo smaltimento.

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).

1.4.b. L'uso delle risorse naturali, in particolari, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità

Le interferenze con il comparto *acqua*, ancorché come sopra delineato solo in via indiretta, sono essenzialmente due.

Interferenze con le aree esondabili: 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 idraulica 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.

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 si veda la relazione "Aspetti idraulici di compatibilità" (PS.VI.R.01.00.pdf).

In conclusione va ricordato come l'intervento proposto consistente nella mera demolizione e ricostruzione del fabbricato esistente, sia previsto e inserito nel Piano Urbanistico Comunale di Sanremo approvato ad ogni fine di legge dagli Enti territorialmente competenti.

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.

1.5. Predisposizione delle informazioni e dei dati di cui punti precedenti tenuto conto, se del caso dei risultati disponibili di altre pertinenti valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base alle normative europee, nazionali e regionali e può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi

In risposta al seguente punto, si allega il documento "Valutazione degli effetti del progetto sull'ambiente" (STPRAMB000.ALLO02.pdf).

1.6. Elenco dei nominativi dei professionisti che hanno contribuito alla redazione dello studio, dotati di competenza in base alle pertinenti normative professionali, in relazione ai diversi aspetti progettuali ed ambientali trattati nell'ambito dello studio

Architetto Francesco Maria Delogu

Ordine degli Architetti PPC di Roma e provincia - n. 9430

Studio in Roma, viale Giuseppe Mazzini n. 11 – mail: info@deloguarchitecture.com

PEC: f.delogu@pec.archrm.it

Incarico di progettazione architettonica della struttura alberghiera e aree pertinenziali

Architetto Andrea Borro

Ordine Architetti PPC di Imperia - n. 280

Studio in Sanremo (IM), via Francia n. 17 – mail: a.borro@awn.it

PEC: andrea.borro@archiworldpec.it

Incarico di progettazione architettonico/urbanistica delle sistemazioni interne/esterne a Portosole

Ingegnere Stefano Podestà

Ordine degli Ingegneri di Genova - n. 7403A

Studio in Genova, via Luccoli n. 21/2 – mail: stefano.podesta@yellowroom.it

PEC: stefano.podesta@pec.it

Incarico di progettazione strutturale

Ingegnere Leonardo Cefaratti

Ordine degli Ingegneri di Firenze - n. 4066

Direttore tecnico di ESAengineering

Studio in Firenze, via Mercalli n. 10/6

PEC: esa-engineering.ufficiotecnico@pec.it

Incarico di progettazione impianti, progettazione antincendio, progettazione acustica

Geol. Marco Abbo

Ordine Regionale dei Geologi della Liguria - n. 289

Studio in Sanremo (IM), via G. Pascoli n. 259 – mail: marcoabbo4@gmail.com

PEC: abbomarco@epap.sicurezzapostale.it

Incarico di progettazione geologica

Ingegnere Riccardo Marangoni

Ordine degli Ingegneri di La Spezia - n. A892

Studio in La Spezia, via Vittorio Veneto n. 270 – mail: progis.studio@gmail.com

PEC: progis.studio@pec.it

Incarico di progettazione idraulica

1.7. Indicazione circa l'applicazione al progetto dei criteri ambientali minimi di cui all'art. 34 del D. Lgs 50/2016

Il progetto, in quanto appalto privato, non è soggetto all'art. 34 del D. Lgs 50/2016.

Firma

Arch. Francesco Maria Delogu

Arch. Andrea Borro

Ing. Stefano Podestà

Ing. Leonardo Cefaratti

Geol. Marco Abbo

Ing. Riccardo Marangoni