



Ministero della Transizione Ecologica

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

Parere n. 543 del 5 agosto 2022

| | |
|--------------------|--|
| Progetto: | <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“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”.</p> <p>ID_VIP: 8370</p> |
| Proponente: | <p>Portosole C.N.I.S. S.p.A</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 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 L1-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 - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - Progetto demolizione - Inquadramento fasi di cantiere
 - 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.

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

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 m³. L'autorimessa, con 73 posti auto, insieme a tutti i vani tecnici indispensabili al funzionamento della struttura, per un totale di 12.101.10 m³, 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 oncosa 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 km². 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 Siliquia* di cui non è stata riscontrata l'evidenza che il polline di tale specie possa provocare una sensibilizzazione allergica o l'*Arcastrum 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 L1-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 m³ 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

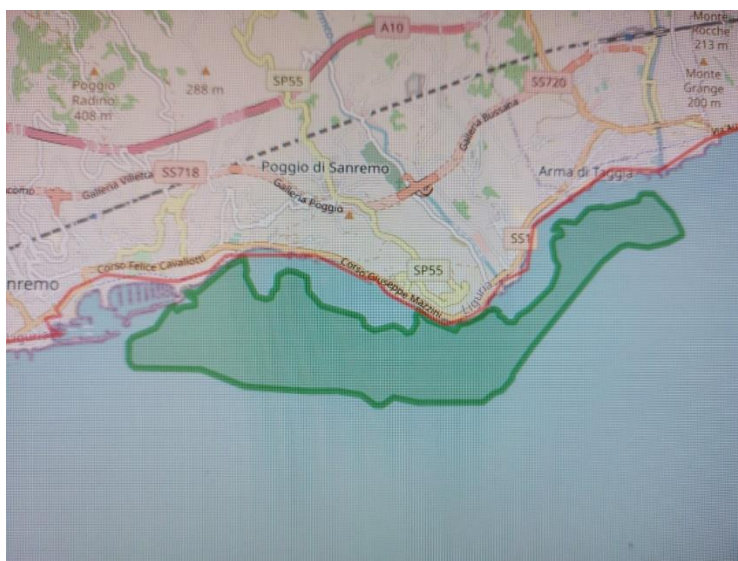
Sarà limitato l'impatto visivo del cantiere con apposite pannellature con la duplice funzione di schermatura e di contenimento delle polveri, opportunamente integrate nel contesto mediante applicazione di teli decorativi prestampati, con altezza non superiore a 2,50 metri rispetto alla quota di Corso 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 L1-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 L1-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 L1-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.

| 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) |

| Condizione ambientale n. 2 | |
|-----------------------------------|--|
| 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"> 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; c) effettuare il deposito temporaneo in condizioni di sicurezza per gli operatori e adottando gli accorgimenti necessari a evitare eventuali impatti sull'ambiente; 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; e) provvedere al corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza; f) effettuare la manutenzione continua ai mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti); |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere |
| Ente vigilante | MiTE |
| Enti coinvolti | |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Condizione ambientale n. 3 | |
| 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"> 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 |

| | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| Condizione ambientale n. 4 | |
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Progettazione esecutiva |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Ambito di applicazione | Mitigazioni e compensazioni |
| Oggetto della prescrizione | Il Proponente dovrà: <ol style="list-style-type: none"> a. attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio ed espone nel presente parere; b. predisporre un apposito <i>report</i> di sintesi delle attività di mitigazione svolte e della verifica della loro efficacia; 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; |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere |
| Ente vigilante | MiTE |
| Enti coinvolti | Regione Liguria |

| | |
|-------------------------------------|---|
| 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"> 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; 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, <p>b) Biocenosi marine: il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 4. in caso di eventuali impatti accidentali non previsti, dovrà predisporre un piano di interventi compensativi da presentare alla Commissione VIA – VAS. |
| 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