COMUNE DI VENTIMIGLIA (IM)

RICONVERSIONE URBANISTICO-FUNZIONALE DEL PARCO ROJA ED AREE CONNESSE

Aree ferroviarie inserite nell'Accordo di programma da sottoscrivere tra Regione Liguria, Provincia di Imperia, Comune di Ventimiglia, Agenzia del Demanio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l.

Rapporto preliminare per lo svolgimento della Verifica di Assoggettabilità a VAS
- ai sensi della L.R. 32/2012 –



Progetto:

LDA Studio
vico delle vele 7/2 - 16128 Genova
tel. 010.8567161 fax 010.42031123
www.LDA-Studio.com

Arch. Luca **Dolmetta**
Ordine Architetti, PPC – Prov. GE n°2794

Febbraio 2014

ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI GENOVA
ARCHITETTO
LUCA DOLMETTA
N° 2794

INDICE

1. - Introduzione

1.1 Introduzione pag. 3
1.2 Quadro normativo di riferimento pag. 4

2. – Le Varianti urbanistiche

2.1 Obiettivi generali delle Varianti pag. 8
2.2 Contenuti urbanistici della Variante pag. 10
2.3 Sintesi delle quantità e funzioni proposte dalla Variante pag. 18
2.4 Relazioni con Piani e Programmi pag. 18
2.5 Il processo partecipativo e la definizione do obiettivi e strategie pag. 26
2.6 Indicazione della sussistenza di SGA e rapporto del piano con i contenuti del sistema gestionale pag. 26

3. – Caratteristiche degli impatti

3.1 Aria e fattori climatici, mobilità pag. 27
3.2 Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato pag. 35
3.3 Suolo sottosuolo pag. 42
3.4 Biodiversità e Aree Protette pag. 44
3.5 Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico ed archeologico pag. 44
3.6 Inquinamento acustico pag. 45
3.7 Inquinamento elettromagnetico pag. 45
3.8 Energia pag. 45
3.9 Rifiuti pag. 46
3.10 Salute e qualità della vita pag. 47

4. – Valutazione degli impatti pag. 48

5. –Piano di monitoraggio pag. 58

6. –Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale pag. 61

7. – Elenco allegati al Rapporto preliminare pag. 63

Tavola nr. 1 – CARTA DEI VINCOLI
Tavola nr. 2 – CARTA DELLE CAUTELE ED OPPORTUNITA'
Relazione d'Incidenza (in riferimento al SIC fluviale IT1315720 "Fiume Roja")
Stima del traffico indotto dalle attività da insediarsi previste nell'Accordo di Programma per la riconversione del Parco Ferroviario del Roja ed aree connesse
Relazione e tavole geologiche
Relazione illustrativa, elaborati grafici e normativi della Variante Urbanistica

1. – INTRODUZIONE

1.1 – Introduzione

Il presente documento costituisce il Rapporto Preliminare redatto ai fini della Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAVAS) delle Varianti Urbanistiche al PUC vigente del Comune di Ventimiglia (IM).

In particolare le Varianti Urbanistiche riguardano prevalentemente Aree Ferroviarie, non più utilizzate, sottoutilizzate o in via di dismissione che si intende riqualificare e bonificare.

La principale tra queste ed anche la più ampia, è meglio nota come **Parco Roja** la cui rifunzionalizzazione e riqualificazione ambientale e paesaggistica appaiono evidenti.

Occorre infatti evidenziare come tra gli anni '80 e '90 nel territorio di Ventimiglia, in sponda destra del Fiume Roja è stato realizzato, quale area frontaliera da e per la Francia, un grande parco ferroviario con una dotazione di binari legata al controllo, deposito e alla formazione dei convogli ferroviari.

Pochi anni dopo, appena entrato in funzione, furono approvati i trattati di Schengen e Maastricht con conseguente abolizione delle dogane e di conseguenza l'opera rimase inutilizzata.

Nel 2008 è stato quindi siglato Accordo Quadro tra Regione Liguria, Ferrovie dello Stato, Provincia di Imperia e Comune di Ventimiglia per la "Riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie ed il riassetto degli impianti ferroviari di Ventimiglia", concernente la riorganizzazione urbanistica delle aree ferroviarie non strumentali, compresa la riconversione del Parco Roja, con forti potenzialità occupazionali e di sviluppo socio-economico per la città di Ventimiglia, da definirsi in dettaglio con successivo strumento.

A seguito di tale Accordo, nel 2009 a seguito dei lavori della Commissione mista italo-monegasca, è stato manifestato specifico interesse da parte del Principato di Monaco alla ricerca di spazi per de localizzare ed espandere le proprie attività produttive nella zona limitrofa di Imperia ed in particolare nelle aree in continuità con la rete autostradale.

L'obiettivo pertanto della trasformazione e riqualificazione delle aree ferroviarie oggetto delle Varianti Urbanistiche per cui si rende necessario il presente Rapporto Preliminare, è quello di **rilanciare il settore occupazionale del Bacino Imperiese/Ventimigliese**, prevedendo una rifunzionalizzazione produttiva e commerciale delle aree oggetto di Variante, con elevata dotazione di servizi pubblici per la città di Ventimiglia.

Le aree oggetto di Variante sono disciplinate urbanisticamente dal PUC vigente che è stato aggiornato nella cartografia e nelle Norme di Attuazione con Deliberazione di C.C. nr. 7 del 02.02.2012, recepita con voto CTUP n. 1855 del 10.04.2012 e con deliberazione del Commissario Straordinario Nr. 4 del 13.03.2013.

Le **Varianti urbanistiche**, di livello cartografico e normativo, per cui si è reso necessario sviluppare il presente Rapporto Preliminare per attivare la Verifica di Assoggettabilità a VAS, sono individuate nello **stato di fatto** e nella **versione di variante** (assetto urbanistico e normativa di riferimento) negli elaborati grafici e descrittivi allegati al presente Rapporto Preliminare redatti dall'AC di Ventimiglia.

Si rimanda pertanto alla lettura degli elaborati grafici e descrittivi per la conoscenza puntuale e specifica dei contenuti quantitativi e funzionali delle singole Varianti proposte con l'Accordo di Programma.

Le **Varianti urbanistiche** fanno parte dell'**Accordo di Programma** tra Regione Liguria, Provincia di Imperia, Comune di Ventimiglia, Agenzia del Demanio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana

S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la "Riconversione urbanistico-funzionale del Parco Roja ed aree connesse" promosso dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia.

Le Varianti urbanistiche comportano anche limitate **Varianti Paesistiche** con conseguente modifica all'Assetto Insediativo del PTCP per la porzione di aree comprese nel Parco del Roja e per le aree limitrofe alla Stazione Ferroviaria.

Le Varianti paesistiche vengono sempre proposte all'interno dell'Accordo di Programma tra Regione Liguria, Provincia di Imperia, Comune di Ventimiglia, Agenzia del Demanio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la "Riconversione urbanistico-funzionale del Parco Roja ed aree connesse" promosso dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia.

La procedura di verifica di assoggettabilità a VAS è stata avviata il 30/09/2013 con assegnazione di incarico all'Arch. Luca Dolmetta dello studio di Architettura ed Urbanistica **LDA Studio** di Genova da parte di FS Sistemi Urbani.

1.2 - Quadro normativo di riferimento

La valutazione ambientale (VAS) di piani e programmi è stata introdotta a livello europeo con la direttiva 2001/42/CE, che sancisce la necessità di integrare i principi della salvaguardia e tutela ambientale nella pianificazione e programmazione.

Essa completa una lunga stagione normativa che ha visto l'Unione europea e gli Stati membri impegnati nell'applicazione di procedure, metodologie e tecniche per integrare la valutazione ambientale preventiva nei progetti, nei programmi e nei piani e che ha portato alla promulgazione della Direttiva 85/337/CEE relativa alla valutazione degli effetti di determinati progetti sull'ambiente (VIA) e della Direttiva 92/43/CEE sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), finalizzata alla tutela della biodiversità sui Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

A livello nazionale il decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative in campo ambientale, entrato in vigore il 31 luglio 2007, ha recepito anche la Direttiva 2001/42/CE. Per quanto riguarda la VAS, il D.Lgs. n. 152/2006 recepisce la Direttiva 2001/42/CE e ne detta le disposizioni specifiche nel Titolo II della Parte II.

Tale dispositivo è stato successivamente modificato prima con il decreto legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Dlgs 3 aprile 2006, n. 152" e successivamente con il decreto legislativo n. 128 del 29 giugno 2010 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152", recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

La VAS interessa piani e programmi settoriali, territoriali e urbanistici e implica l'attivazione di un processo che, accompagnando le fasi di ideazione e costruzione di uno strumento di pianificazione, obbliga a tener conto delle conseguenze ambientali delle previsioni di trasformazione.

Ai sensi dell'art. 6 comma 2 del Decreto Legislativo n. 4/2008, sono sottoposti alla disciplina della VAS tutti i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, che definiscono

il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV dello stesso decreto (cioè per i progetti soggetti a VIA);

- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sui SIC e ZPS, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del DPR n. 357/97.

Se tali piani o programmi determinano l'uso di piccole aree a livello locale o per le loro modifiche minori, gli stessi piani possono essere preceduti da una Verifica di Assoggettabilità (cd. "VAVAS") per valutare se possano avere impatti significativi sull'ambiente tali da necessitare l'attivazione della procedura di valutazione ambientale vera e propria.

Nelle more dell'emanazione di una legge regionale che regolamentasse, in maniera organica, la procedura di valutazione ambientale strategica coordinando le indicazioni a livello nazionale con le norme regionali, la Regione Liguria aveva disposto le prime indicazioni a livello regionale per l'effettuazione della Procedura di VAS, che riguardano essenzialmente la gestione del periodo transitorio e l'individuazione dell'autorità competente nella Regione Liguria con la Legge Regionale 28 Aprile 2008 n. 10 "Disposizioni collegate alla legge finanziaria 2008" ed esattamente con l'articolo 46 "Disposizioni in materia di Valutazione Ambientale Strategica". Ulteriori indicazioni per la semplificazione procedimentale sono state disposte con la nota del 2 febbraio 2010 (Prot. PG|2010|17080) del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria, a firma del suo Presidente.

Successivamente è stata emanata la L.R. 10 agosto 2012, n. 32 "Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, nt. 38 (Disciplina della valutazione di impatto ambientale) che definisce attraverso l'ALLEGATO A (Art. 3) i "Piani e programmi e modifiche di piani e programmi soggetti a procedura di verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 13" e l'ALLEGATO B (Art. 8) i "Contenuti del Rapporto Preliminare".

Di seguito si riportano quindi i criteri esplicitati dal Settore Ambiente della Regione Liguria per l'applicazione della verifica di assoggettabilità a VAS:

Criteri per l'applicazione della verifica di assoggettabilità

Di seguito si riportano i criteri e le condizioni sulla cui base si possono attendere effetti ambientali da uno strumento di piano che non rientra direttamente nel campo di applicazione della VAS (art. 3, comma 1); si può supporre per contro, qualora tali condizioni non sussistano, che non sia necessaria la valutazione caso per caso (verifica di assoggettabilità).

Devono essere sottoposti a valutazione caso per caso (verifica di assoggettabilità):

- i piani/varianti che interessino aree inondabili (anche con tempo di ritorno cinquecentennale) comportandovi incremento di carico insediativo, o vi prevedano interventi di trasformazione tali da modificare le condizioni di deflusso delle portate di piena (es. edificazioni, alterazioni morfologiche, etc.).
- i piani/varianti che interessino aree con suscettività al dissesto alta e molto alta, anche per contiguità qualora la previsione possa modificare le condizioni di equilibrio del versante (es. edificazione a monte di un'area instabile) ovvero introdurre elementi a rischio (es. edificazione al piede di un'area instabile)
- i piani/varianti che interessino:
  - siti areali e puntuali di zone umide (fonte: www.ambienteinliguria – sezione "Natura"; Biodiversità - Specie ed Altri Elementi Rilevanti);
  - aree carsiche (fonte: www.cartografia.regione.liguria.it – sezione Pianificazione del territorio – PTCP assetto insediativo e aree carsiche);

  - elementi di connessione ecologica della Rete Ecologica Ligure, il cui interessamento sia tale ridurne la funzionalità ecologica (fonte: www.ambienteinliguria – sezione "Natura"; Rete Ecologica Regionale);
  - zona di tutela assoluta (10 m) e zona di rispetto (200 m) dei punti di captazione delle acque superficiali e sotterranee ad uso idropotabile (ex Art.94 c.3, 4 e 5 del Dlgs 152/06 e sommi);
  - acquiferi individuati nel Piano Tutela delle Acque, qualora comportino cambiamento di destinazione da agricola/presidio/territorio non insediato ad altri usi o prevedano attività artigianali/produttive (fonte: www.ambienteinliguria.it sezione "Acque", Piano Tutela delle Acque);
  - sito UNESCO delle 5 Terre, aree protette nazionali e regionali (fonte: www.ambienteinliguria – sezione "Natura"; Rete Ecologica Regionale), e aree a rischio archeologico (fonte http://www.liguriavincoli.it/);
- i piani/varianti che producano consumo di suolo in quanto sottendono varianti al PTCP relative ai regimi di conservazione ed ai regimi ANI-MA, IS-MA satura, IS-MA CPA e IS-MA. Sono fatte salve le rettifiche di perimetro ovvero le correzioni di errori materiali.
- i piani/varianti che comportino incremento del carico insediativo in condizioni di carenza di dotazione idropotabile e/o di potenzialità depurativa, attestata dal competente gestore del servizio. Nel dettaglio, con ciò si intende:
  - incremento di carico insediativo in situazioni di conclamata crisi idrica (situazioni in cui i sistemi di captazione della risorsa sono gestiti in deroga e/o mediante trasferimento della risorsa da bacini idrografici diversi);
  - incremento di carico in situazioni di crisi idrica (carenze di approvvigionamento e distribuzione) in condizioni di carico di punta (ad es. in condizioni di carico estivo in comuni costieri a vocazione turistica);
  - incremento di carico nei comuni di cui alla l.r. n. 4/2012 (Misure urgenti per la tutela delle acque), nei casi in cui non è possibile acquisire da parte delle strutture regionali competenti un parere relativo alla corrispondenza tra la capacità di trattamento dell'impianto e le esigenze delle aree asservite, ovvero all'idoneità di eventuali sistemi di depurazione individuale e dei sistemi di collettamento. Ai fini dell'esclusione dalla valutazione il parere deve essere allegato alla documentazione dell'istanza.
  - incremento di carico nei comuni che, pur non essendo elencati negli allegati alla l.r. n. 4/2012, sono già allo stato attuale al limite della capacità depurativa disponibile. Anche in questo caso l'esclusione dalla valutazione può essere ottenuta solo producendo da parte delle strutture regionali competenti un parere relativo alla corrispondenza tra la capacità di trattamento dell'impianto e le esigenze delle aree asservite, ovvero all'idoneità di eventuali sistemi di depurazione individuale e dei sistemi di collettamento. La fattibilità tecnica deve essere altresì attestata dall'ente gestore del servizio idrico integrato. Ai fini dell'esclusione dalla valutazione i pareri devono essere allegati alla documentazione dell'istanza.
- I piani/varianti che comportino localizzazioni residenziali e/o acusticamente sensibili all'interno delle fasce di pertinenza acustica A (100m) per le infrastrutture ferroviarie (D.P.R. 459/98) e autostradali (D.P.R. 142/2004), ovvero peggioramento della qualità acustica in aree limitrofe a zone in classe III e inferiori.
- I piani/varianti che comportino l'introduzione di nuove fonti di inquinamento atmosferico, da intendersi per emissione diretta (individuabili dalla necessità di autorizzazione) ovvero per emissione da traffico indotto (grandi attrattori quali concentrazioni di spazi commerciali o di terziario avanzato, ospedali, grandi strutture sportive, etc.).

Qualora sussista anche solo una delle situazioni sopra descritte (*come sembra essere evidente per la Variante proposta per alcune aree ferroviarie di Ventimiglia*), il piano/variante deve essere assoggettato a verifica ex art. 13 della l.r. n. 32/2012 ai fini della valutazione caso per caso della significatività degli impatti.

Ai fini dell'esclusione dalle procedure di valutazione ambientale, è necessario che la **documentazione di piano/variante** sia corredata di una breve relazione che argomenti la non sussistenza delle criticità sopra esposte, per singoli punti, allegando le necessarie attestazioni e pareri.

2. – LE VARIANTI URBANISTICHE

2.1 – Obiettivi generali delle Varianti

Le Varianti proposte con l'**Accordo di Programma** tra Regione Liguria, Provincia di Imperia, Comune di Ventimiglia, Agenzia del Demanio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la "Riconversione urbanistico-funzionale del Parco Roja ed aree connesse" promosso dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia, come già evidenziato, sono strettamente connesse:

1) alla trasformazione, riqualificazione, valorizzazione urbanistica, paesaggistica, ambientale, economica e produttiva dell'ex Parco Merci lungo il fiume Roja che rappresenta area strategica di trasformazione della città di Ventimiglia ed occasione unica per attrarre investitori stranieri interessati anche al mercato transfrontaliero;
2) alla riqualificazione e valorizzazione urbanistico/architettonica di aree centrali per la città di Ventimiglia perseguendo l'obiettivo prioritario di contenere il consumo di suolo all'esterno della città ed, al contrario, di sfruttare l'occasione unica di riconvertire aree e centrali della città;
3) al reperimento di cospicue dotazioni di servizi pubblici sia in prossimità del Parco Roja, sia in aree centrali per la città, indispensabili per aumentare la qualità urbana di Ventimiglia e del contesto locale;
4) alla riqualificazione ambientale dell'attuale Parco Roja, dismesso da anni, che si colloca sopra il bacino imbrifero del Roja e la cui presenza allo stato attuale risulta poco compatibile.

In base all'Accordo di Programma, il Parco Roja viene identificato da 2 Distretti di Trasformazione (DT7A – commercio -, DT7B – produttivo -), la cui riqualificazione, anche al fine del reperimento delle necessarie aree a standard, **è strettamente connessa alle trasformazioni urbanistiche delle aree a standard S25 (2 nel Parco Roja, altre diffuse sul territorio di Ventimiglia)**.

La trasformazione dell'intero DT7 del Parco Roja, è pertanto connessa alla realizzazione dei servizi nelle seguenti aree:

1) Aree del Parco Roja (area centrale e settentrionale);
2) Area Nord – Zona Stazione Bevera;
3) Area a monte della Stazione di Ventimiglia;
4) Area a est (area Campasso).
5) Area ex Lavaggio.

All'interno dell'Accordo di Programma vengono quindi individuate 2 aree a servizi con le sigle S26 (zone a est ed ovest della Stazione ferroviaria) in quanto dismettibili e rifunzionalizzabili a servizi pubblici per la città. L'attuazione di tali aree è indipendente dalla trasformazione del Parco Roja.

L'insieme delle singole Varianti cartografiche e normative proposte sono finalizzate quindi singolarmente, come indicato nella relazione delle Varianti allegata al presente Rapporto, al perseguimento dei seguenti obiettivi specifici.

1. **VARIANTE Nr. 1 relativa all'eliminazione del vincolo di assoggettamento ad accordo di Programma** per le aree ferroviarie presenti sul territorio comunale e non comprese nell'Accordo di Programma che si andrà a stipulare nel 2014.

Sul territorio di Ventimiglia, relativamente al PUC vigente, si trovano infatti aree interessate da questo tipo di vincolo per complessivi 57.533,00 mq..
Fra di esse vengono ricomprese anche parte delle aree soggette alle varianti oggetto dell'Accordo di Programma del 2014.
L'obiettivo della Variante è quindi di:

- eliminare il vincolo specifico, di assoggettamento ad Accordo di Programma, per le aree che resteranno escluse dal prossimo Accordo di Programma liberandole di fatto alle prescrizioni urbanistiche previste dal PUC;
- modificare la cartografia (eliminazione del retino "quadrettato") mantenendo di fatto le destinazioni d'uso e la normativa già prevista dal PUC vigente.

2. VARIANTE Nr. 2 che riguarda complessivamente:

- **Trasformazione del Parco Roja – DT7A e DT7B**, ovvero le aree ferroviarie dismesse del Parco Ferroviario in sponda destra idraulica del fiume Roja per il riutilizzo delle stesse con nuove destinazioni commerciali e produttive.
  Si tratta di area urbanizzata ed edificata.
  Il Parco Ferroviario interessa una superficie complessiva di circa 289.000 mq. attualmente occupata dalle infrastrutture ferroviarie con edifici di servizio, fasci di binari e relativi deviatoi, nonché impianti di segnalazione. Questa vasta area rappresenta uno degli spazi pianeggianti più estesi di Ventimiglia ed è situata tra il corso d'acqua e le aree pedecollinari caratterizzate da abitazioni sparse frammiste a terrazzi coltivati e a serre. Al di sotto di questa si colloca l'autoparco con accesso diretto al nastro autostradale.
  La variante sottesa all'Accordo di Programma in argomento concernente la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse del Parco Roja è uno sviluppo di quanto previsto nell'**Accordo Quadro** siglato nel 2008 tra Regione Liguria, Ferrovie dello Stato, Provincia di Imperia e Comune di Ventimiglia concernente la "Riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie ed il riassetto degli impianti ferroviari di Ventimiglia".
  La motivazione della variante è pertanto da ricercarsi nel sottoutilizzo del Parco ferroviario e delle aree ferroviarie esistenti nella città di Ventimiglia conseguente all'entrata in vigore dei Trattati di Schengen e Maastricht che hanno fatto venire meno la funzione di città di Confine e quindi tutta quella dotazione di binari legata al controllo, deposito e alla formazione dei mezzi ferroviari.
  La riconversione di queste vaste aree inutilizzate o sottoutilizzate costituirebbero per la Liguria un patrimonio unico e particolarmente prezioso data la cronica carenza di spazi pianeggianti e ben infrastrutturati nella Regione. Inoltre per la città di Ventimiglia rappresenta anche l'occasione di ripristinare la discontinuità del tessuto urbano di una vasta area, fino ad ora interclusa da muri e cancelli.
  Ultimo, ma non per questo meno importante, **il beneficio socio-economico** per la città di Ventimiglia dato dalla presenza di nuove attività produttivo-commerciali che permetteranno un considerevole incremento occupazionale, limitando in tal modo i movimenti dei lavoratori italiani transfrontalieri.
  Al fine di inserire le nuove attività nel tessuto commerciale dell'estremo ponente ligure, accrescendone le potenzialità senza creare ripercussioni negative sul commercio al dettaglio del centro storico cittadino, la variante urbanistica sottesa all'Accordo di

Programma è stata costruita per favorire l'insediamento di grandi marchi monomarca internazionali **non alimentari** che possono costituire una forte attrattiva per la clientela della vicina Costa Azzurra, della Riviera e del vicino Piemonte.

- **Realizzazione dei poli a servizi S25 così identificati:**

  a) **Zona nord, Bevera**: riclassificazione urbanistica di area ferroviaria a Parcheggio Pubblico confermandone l'attuale utilizzo.
  b) **Zona a nord del Parco Roja:** variante cartografica e normativa per realizzare il nuovo deposito dei mezzi RSU.
  c) **Zona centrale del Parco Roja:** variante cartografica e normativa per realizzare parcheggi e verde pubblici, pista ciclabile, pala salute, servizi sportivi.
  d) **Zona a nord della Stazione centrale:** variante cartografica e normativa per realizzare parcheggi e verde pubblici.
  e) **Area ex lavaggio:** variante cartografica e normativa per realizzare area per mercato comunale (coperto e scoperto), parcheggi pubblici e parco archeologico (a nord di C.so Genova).
  f) **Zona est:** variante cartografica e normativa per modificare la destinazione d'uso di un'area ferroviaria in parcheggio pubblico (area a nord del DT6 Campasso di Nervia previsto dal PUC).

3. **VARIANTE Nr. 3 che riguarda:**

- il **polo a Servzi S26** (area 1 posta a ovest, area 2 posta a est), per cui si rendono necessarie varianti cartografica e normative per realizzare prevalentemente servizi pubblici.

- Modifica dell'art. 33 delle NdA del PUC per consentire la rifunzionalizzazione di alcune porzioni inutilizzate della Stazione ferroviaria centrale.

Vengono quindi proposte la **Variante nr. 4**, per la realizzazione di una pista ciclabile nel DT6 dell'area ferroviaria di Nervia esistente e la **Variante nr. 5**, per la rimozione del disegno del vecchio tracciato dell'Aurelia bis non più attuale (in quanto superato da nuove ipotesi prefigurate nel PTR regionale).

2.2 – Contenuti urbanistici delle Varianti

Di seguito vengono riportati, sinteticamente, i contenuti funzionali e quantitativi delle Varianti.

1. **Variante nr. 1 - eliminazione di vincolo di assoggettamento ad accordo di Programma.**

Prevedere l'eliminazione del vincolo complessivo di assoggettamento ad Accordo di Programma in quanto superato dal nuovo Accordo che individua precisamente le aree ferroviarie strettamente connesse alla trasformazione del Parco Roja.
La Variante è quindi:

- cartografica (eliminazione del retino quadrettato sovrapposto alle altre classificazioni di PUC per le aree ferroviarie);

- Normativa relativamente all'art. 33 delle NdA del PUC vigente, come di seguito evidenziata (la parte sottolineata è quella di nuovo inserimento).

Art. 33 - Infrastrutture
Il territorio del comune, in quanto città di confine, è occupato per grande parte da infrastrutture nate proprio per esigenze legate alle funzioni doganali, di difesa armata del territorio, di intermodalità tra le aziende statali ferroviarie che oggi non trovano quasi più ragione di essere.
Il PUC tenta un riequilibrio prevedendo la riconversione di alcuni settori di esse ad altri usi e suddivide le infrastrutture a seconda dei diversi livelli degli enti proprietari o società cui è demandata la gestione e programmazione dello sviluppo.
Infatti l'inserimento previsto dalla LUR del livello pianificatorio provinciale pone il problema della differenziazione tra strutture di livello territoriale che non partecipano al soddisfacimento dei bisogni comunali e strutture di livello locale.
Si precisa che - le indicazioni del tracciato ferroviario di nuova previsione così come l' ipotesi di tracciato indicato per l' Aurelia bis hanno in oggi carattere indicativo.
~~In particolare la disciplina dell'uso del suolo delle aree ferroviarie indicate cartograficamente da un asterisco, (Parco Roja, area Stazione, Area lavaggio treni, Campasso) dovrà essere definita da apposito Accordo di Programma tra Regione Liguria, cui compete l'approvazione dello stesso, Ferrovie, Comune ed altri Enti eventualmente convocati, facente seguito all'Accordo Quadro approvato dall'Amministrazione Comunale con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 89/2007, precisando che i progetti relativi a tali aree sono pure soggetti ad approvazione regionale ai sensi dell'art. 69 comma 5 della LR n° 36/97 e ss.mm. e ii.~~
Nell'area della stazione ferroviaria di Ventimiglia sono ammesse riconversioni degli spazi al fine di realizzare spazi commerciali costituiti da esercizi di vicinato e servizi. Il progetto di riconversione dovrà prevedere la realizzazione del raccordo pedonale con l'area a parcheggio che verrà realizzata a monte della stazione ferroviaria (zona S25 connessa alla trasformazione del DT7).

2. **Variante nr. 2 - Aree del Parco Roja – Distretto di Trasformazione DT7A e DT7B**

Riconversione delle aree ferroviarie dismesse del Parco Ferroviario in sponda destra idraulica del fiume Roja per il riutilizzo delle stesse con nuove destinazioni a:

- attività commerciali;
- produttive.

Il Parco ferroviario viene identificato con 2 Distretti di Trasformazione disciplinati da nuova normativa ed individuati attraverso adeguata cartografia.
Per ogni Distretto di Trasformazione, propedeutica è la redazione di SAU unitario per definire l'assetto urbanistico di progetto.
In particolare per ciascun settore di intervento di prevedono le seguenti quantità e funzioni:

DISTRETTO 7A (settore sud) – **DESTINATO AD ATTIVITA' COMMERCIALI NON ALIMENTARI**

Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di attività Commerciali non alimentari.
Riclassificazione aree ferroviarie disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente con **nuovo art. 31.a - contenuto delle schede prescrittive dei Distretti, delle NTA del PUC Vigente".**

Superficie territoriale: 145.000 mq.
L.R. 38/1998: i singoli interventi possono essere soggetti a procedura di VIA a seconda delle loro caratteristiche.
Superficie di Progetto: SA 144.852 mq. circa, Superficie netta di vendita max .75.000 mq, superfici a servizio dell'attività commerciale : max .72.000 mq
Destinazione d'uso prevista: Commercio al fine di insediare grandi superfici di vendita non alimentare relative a lotti minimi di 12.000 mq. E' possibile tuttavia procedere a interventi unitari che ricomprendano più lotti, anche al fine di insediare centri commerciali non alimentari.
Funzioni complementari:

- La commercializzazione di generi alimentari è consentita come funzione accessoria delle grandi superfici di vendita ovvero all'interno di pubblici esercizi con superfici equivalenti a esercizi di vicinato;
- commercio all'ingrosso;
- depositi ed esposizione all'aria aperta di prodotti legati all'attività commerciale;
- uffici strettamente connessi all'attività insediata nella misura massima di 200 mq di SA;
- residenza da destinare esclusivamente a alloggi per il personale addetto alla custodia nella misura massima di 100 mq di SA per ogni lotto minimo;
- ristorazione, servizi alla persona, sportelli bancari, parafarmacie.
- stazioni di servizio per l'erogazione di carburanti;
- parcheggi pertinenziali.
- servizi ed infrastrutture pubbliche (verde pubblico attrezzato, parcheggi, ecc.);

Modalità di attuazione: **Progetti edilizi convenzionati corredati da un SAU esteso all'intero DT7A, DT7B e S25 limitrofi/interni al DT**. Il primo intervento attivato si farà carico della redazione del SAU al fine di definire il disegno complessivo dell'intera area e dell'urbanizzazione primaria, comprensiva del segmento viario necessario per completare in maniera ottimale la rete viaria della zona, attraverso il collegamento dell'estremità sud del parco ferroviario con lo svincolo autostradale in fregio all'autoporto.
Dovrà essere redatto a cura del (o dei) soggetti attuatori che per primi avvieranno la attuazione dell'intervento e che si faranno carico pro quota del progetto e della costruzione delle infrastrutture sopradette e dei sottoservizi necessari ad urbanizzare l'intero distretto, (rete fognaria principale, allaccio all'acquedotto, rete elettrica e gas, telecomunicazioni ecc.).
Ciascun operatore che intervenga successivamente al primo, si farà carico pro quota dei costi sostenuti per urbanizzare l'intera area ripartiti in ragione della SA e della bonifica del materiale ferroviario nel polo a servizi S 25 area e) (zona lavaggio).
Densità territoriale massima di progetto: 1 mq/mq (pari a 147.000 di SA circa). Superficie netta di vendita max .75.000 mq.. Superfici a servizio dell'attività commerciale : max .72.000 mq

Rapporto di copertura: 40% (escluse le ombreggiature dei parcheggi se realizzate con pannello fotovoltaico).
Prescrizioni particolari: i lotti e gli edifici esistenti in essi compresi, portano in dote complessivamente il l'70% della capacità insediativa mentre il restante indice dovrà essere reperito tramite il ricorso ad indice perequato da aree comunali esterne al comparto.
Gli edifici esistenti possono essere demoliti e ricostruiti o accorpati e rifunzionalizzati con la possibilità di incrementare la loro SA nella misura massima del 10% di quella esistente purché non eccedenti la superficie massima del Settore. Il corso d'acqua tombinato che costeggia il margine ovest del DT 7B e interessa il polo S25 e il DT 7A nonché le relative opere per la sua messa in sicurezza come definite dallo studio idraulico, costituiscono un vincolo permanente e prodromico all'attuazione del polo a servizi e dei DT interessati.
L'area del Pozzo di captazione AMAIE dovrà essere esclusa dall'intervento e permarrà allo stato attuale con la relativa pertinenza fatte salve esigenze migliorative espresse dal gestore.
Standard previsti: 100% della SLP. Il soddisfacimento dei parcheggi pertinenziali necessari alle attività dovrà essere garantito all'interno del Distretto stesso (anche sulle coperture) e dovrà soddisfare quanto prescritto nel paragrafo 15 art.24 della L.R. 1/2007 così come modificato dalla D.C.R. 31 del 17/12/2012.(standard per attività commerciali).

DISTRETTO 7B (settore nord) – **DESTINATO AD ATTIVITA' PRODUTTIVE**

Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di attività produttive e artigianali.
Riclassificazione aree ferroviarie disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente con **nuovo art. 31.a - contenuto delle schede prescrittive dei Distretti, delle NTA del PUC Vigente".**

Superficie territoriale: 107.881 mq.
L.R. 38/1998: i singoli interventi possono essere soggetti a procedura di VIA a seconda delle loro caratteristiche.
Superficie di Progetto: SA 81.000 mq.
Destinazione d'uso prevista: Caratterizzante è quella produttiva al fine di insediare imprese artigianali e industriali relative a lotti minimi pari a 7000 mq (anche accorpabili fra loro) , fatta eccezione per il lotto a nord di circa 20.800 mq destinato a piccole attività provenienti dal centro urbano da ricollocarsi con pezzature tra i 50 e i 400 mq sempreché compatibili sotto il profilo ambientale.
Funzioni complementari:

- commercio strettamente legato all'attività produttiva con superficie di vendita massima non superiore a 50 mq per ciascuna attività insediata;
- depositi e commercio all'ingrosso;
- uffici strettamente connessi all'attività insediata nella misura massima di 200 mq di SA;
- depositi ed esposizione all'aria aperta di prodotti;
- residenza da destinare esclusivamente a alloggi per il personale addetto alla custodia nella misura massima di 100 mq di SA per ogni lotto minimo;
- stazioni di servizio per l'erogazione di carburanti;

- servizi pubblici e privati ed infrastrutture (parcheggi per veicoli pesanti, autorimesse TPL, aree dedicate al ciclo di raccolta dei RSU, ecc.);
- parcheggi pertinenziali.

Modalità di attuazione: **Progetti edilizi convenzionati corredati da un SAU esteso all'intero DT7A, DT7B e S25 limitrofi/interni al DT**. Il primo intervento attivato si farà carico della redazione del SAU al fine di definire il disegno complessivo dell'intera area e dell'urbanizzazione primaria, comprensiva del segmento viario necessario per completare in maniera ottimale la rete viaria della zona, attraverso il collegamento dell'estremità sud del parco ferroviario con lo svincolo autostradale in fregio all'autoporto. Dovrà essere redatto a cura del (o dei) soggetti attuatori che per primi avvieranno la attuazione dell'intervento e che si faranno carico pro quota del progetto e della costruzione delle infrastrutture sopradette e dei sottoservizi necessari ad urbanizzare l'intero distretto, (rete fognaria principale, allaccio all'acquedotto, rete elettrica e gas, telecomunicazioni ecc.). Ciascun operatore che intervenga successivamente al primo, si farà carico pro quota dei costi sostenuti per urbanizzare l'intera area ripartiti in ragione della SA e della bonifica del materiale ferroviario nel polo a servizi S 25.
Densità territoriale massima di progetto: 0,75 mq/mq (pari a 81.000 mq di SA circa).
Rapporto di copertura: 60% (escluse le ombreggiature dei parcheggi se realizzate con pannello fotovoltaico).
Prescrizioni particolari: i lotti e gli edifici esistenti in essi compresi, portano in dote complessivamente il l'80% della capacità insediativa mentre il restante indice dovrà essere reperito tramite il ricorso ad indice perequato da aree comunali esterne al comparto. I parcheggi e i magazzini a servizio delle attività potranno essere realizzati nei piani interrati degli edifici. Il corso d'acqua tombinato che costeggia il margine ovest del DT 7B e interessa il polo S25 e il DT 7A nonché le relative opere per la sua messa in sicurezza come definite dallo studio idraulico, costituiscono un vincolo permanente e prodromico all'attuazione del polo a servizi e dei DT interessati.
Standard previsti: Le quote minime di standard per servizi indotte dall'intervento, pari al 10% della superficie del Settore, devono essere reperite nelle zone S25 limitrofe/interne al Distretto DT7. Il soddisfacimento dei parcheggi pertinenziali necessari alle attività dovrà essere garantito all'interno del Distretto stesso (anche sulle coperture).

2. **Variante, sempre nr. 2, Poli a servizi S25**

- **S25 a) - Parcheggio stazione di Bevera**
  Riclassificazione ambito A.RI.rds.32 del PUC vigente in zona a Servizi (di livello locale) disciplinata dall'art. 34 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente per la conferma del parcheggio di utilizzo pubblico esistente (mappali 1500 e 1162 del F. 22).
  Non si prevedono quantità edificatorie.
  Destinazione d'uso prevista: Parcheggio Pubblico.
  Superficie: 1.319 mq.

- **S25 b) e S25 c) - Zone rispettivamente a nord e centrale del Parco Roja**
  Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di un Polo a servizi

Riclassificazione aree ferroviarie disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente a zona a Servizi disciplinate dall'art. 34 delle NdA.
Superficie territoriale: **34.054 mq situata fra i due DT / e 21.366 mq nell'area a nord del DT 7B**.
Superficie di Progetto: da definire nel S.A.U.
Destinazione d'uso prevista: Servizi Pubblici
Funzioni complementari:

- uffici depositi parcheggi e attrezzature per le attività di servizio (es. Società di trasporto pubblico)
- il pala-salute per una superficie massima pari a 3000 mq.;
- stazioni di servizio per l'erogazione di carburanti;
- parcheggi a raso e in struttura multipiano e interrati
- ristorazione, servizi alla persona, sportelli bancari, parafarmacie strettamente connesse agli edifici a servizi
- piscine, spa e servizi annessi
- cinema e teatro e sale auditorium
- sale divertimento (es.: bowling)
- skate park o simili
- area deposito mezzi per raccolta differenziata RSU e cantiere raccolta (nella zona a nord del polo 7B)

Modalità di attuazione: Gli interventi di questo Settore dovranno avere carattere unitario con quelli di tutto il Distretto ed essere attuati tramite un **SAU unico esteso all'intero DT7A, DT7B e S25 limitrofi/interni al DT**, di approvazione comunale.
Densità territoriale massima di progetto: 0,8 mq.
Rapporto di copertura: 0,5 mq./mq..

- **S25 d) - Zona nord stazione ferroviaria**

Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di servizi pubblici.
Riclassificazione aree ferroviarie disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente a zona a Servizi disciplinate dall'art. 34 delle NdA.
Superficie territoriale: 15.045 mq.
Superficie di Progetto: da definire con S.A.U. unitario con il DT7
Destinazione d'uso prevista: Servizi Pubblici
Funzioni complementari: servizi ed infrastrutture pubbliche (verde pubblico attrezzato, parcheggi Pubblici a raso, interrati o in struttura, nuova viabilità, ecc.); parcheggi pertinenziali, (15.045 mq c.a.) ;
Modalità di attuazione: SAU unitario con DT7 e permesso di costruire convenzionato.
Densità territoriale massima di progetto: non è prevista nuova edificazione eccettuati interventi di realizzazione di parcheggi in struttura o interrati.
Rapporto di copertura: incremento massimo del 10% di quello esistente.

- **S25 e) - Area lavaggio**

Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di un Polo a servizi, trasferimento del mercato coperto e realizzazione di area per mercato all'aperto dotata di servizi e riqualificazione e prosecuzione del polo archeologico di Nervia con inserimento di attività e servizi complementari
Riclassificazione aree ferroviari disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente a zona a Servizi disciplinate dall'art. 34 delle NdA.
Superficie territoriale: 33.964 mq.
Superficie di Progetto: 15.000 mq di SA o SLV con massimo 10 % di commercio in sede fissa.
Destinazione d'uso prevista: Servizi Pubblici
Funzioni complementari:

- Mercato all'aperto, mercato coperto, commercializzazione di generi alimentari e non alimentari nella tipologia equivalente a esercizi di vicinato, Uffici depositi parcheggi e attrezzature per le attività di servizio, spazi a servizio dell'Antiquarium con recupero della via Julia Augusta e della necropoli, uffici e studi professionali, esercizi pubblici (sportelli bancari, bar, ristoranti, parafarmacie, ecc.), servizi alla persona (centri estetici, saune, centri diagnostici, ecc.), parcheggi pertinenziali e \ o parcheggi a raso e in struttura multipiano e interrati.

Modalità di attuazione: SAU unico.
Densità territoriale massima di progetto: 0,5 mq./mq..
Rapporto di copertura: 0,25 mq./mq. escluso interrato.

- **S25 f) - Zona est**

Migliorare puntualmente il livello della viabilità locale veicolare e ciclopedonale e la dotazione di parcheggi pubblici a servizio della città e del litorale.
La variante riguarda la normativa del DT6 "DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DELL'EX PARCO FERROVIARIO DISMESSO DELLA ZONA DI NERVIA CAMPASSO".
Non si prevedono quantità edificatorie.
Destinazione d'uso prevista: Parcheggio Pubblico e viabilità veicolare e ciclopedonale.
Superficie: 1.488 mq. (solo ambito parcheggio pubblico in comodato al Comune).

3. **Variante nr. 3 - Polo servizi S26**

- Zona a est ed ovest della Stazione Ferroviaria - Polo servizi S26

Trasformazione di aree ferroviarie dismesse ad usi urbani mediante riconversione e valorizzazione degli spazi esistenti con inserimento di un Polo a servizi.
Riclassificazione aree ferroviarie disciplinate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUC vigente a zona a Servizi disciplinate dall'art. 34 delle NdA.
Superficie territoriale: 15.122 mq.
Superficie di Progetto: da definire con S.A.U.

Destinazione d'uso prevista: Servizi Pubblici
Funzioni complementari:

- **Area 1** (ovest stazione): servizi ed infrastrutture pubbliche (verde pubblico, parcheggi, viabilità) attività ludiche e ricreative (cinema, ecc.), attività museali o paramuseali, impianti sportivi, servizi di interesse generale, (5.421 mq c.a.);
- **Area 2** : (est stazione): servizi ed infrastrutture pubbliche (verde pubblico attrezzato, parcheggi Pubblici a raso, interrati o in struttura, nuova viabilità, ecc.); area a servizio delle attività legate all'ex chiostro di S. Agostino; parcheggi pertinenziali depositi a uso attività mercatali; palazzo della salute; residenza nella misura massima del 20% della S.A. o S.P. realizzabile (con 50% da destinarsi a ERS).

Modalità di attuazione: SUA anche separati per le 2 sottozone.
Densità territoriale massima di progetto: Non è prevista nuova edificazione eccettuati interventi di realizzazione di parcheggi in struttura o interrati.
Rapporto di copertura: incremento massimo del 10% di quello esistente.
Standard previsti: 25 mq\ ab nel caso di realizzazione di albergo o edifici di ERS

- Normativa relativamente all'art. 33 delle NdA del PUC vigente, come di seguito evidenziata (la parte sottolineata è quella di nuovo inserimento).

Art. 33 - Infrastrutture
Il territorio del comune, in quanto città di confine, è occupato per grande parte da infrastrutture nate proprio per esigenze legate alle funzioni doganali, di difesa armata del territorio, di intermodalità tra le aziende statali ferroviarie che oggi non trovano quasi più ragione di essere.
Il PUC tenta un riequilibrio prevedendo la riconversione di alcuni settori di esse ad altri usi e suddivide le infrastrutture a seconda dei diversi livelli degli enti proprietari o società cui è demandata la gestione e programmazione dello sviluppo.
Infatti l'inserimento previsto dalla LUR del livello pianificatorio provinciale pone il problema della differenziazione tra strutture di livello territoriale che non partecipano al soddisfacimento dei bisogni comunali e strutture di livello locale.
Si precisa che - le indicazioni del tracciato ferroviario di nuova previsione così come l' ipotesi di tracciato indicato per l' Aurelia bis hanno in oggi carattere indicativo.
~~In particolare la disciplina dell'uso del suolo delle aree ferroviarie indicate cartograficamente da un asterisco, (Parco Roja, area Stazione, Area lavaggio treni, Campasso) dovrà essere definita da apposito Accordo di Programma tra Regione Liguria, cui compete l'approvazione dello stesso, Ferrovie, Comune ed altri Enti eventualmente convocati, facente seguito all'Accordo Quadro approvato dall'Amministrazione Comunale con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 89/2007, precisando che i progetti relativi a tali aree sono pure soggetti ad approvazione regionale ai sensi dell'art. 69 comma 5 della LR n° 36/97 e ss.mm. e ii.~~
Nell'area della stazione ferroviaria di Ventimiglia sono ammesse riconversioni degli spazi al fine di realizzare spazi commerciali costituiti da esercizi di vicinato e servizi. Il progetto di riconversione dovrà prevedere la realizzazione del raccordo pedonale con l'area a parcheggio che verrà realizzata a monte della stazione ferroviaria (zona S25 connessa alla trasformazione del DT7).

Come già accennato, vengono quindi proposte **la Variante nr. 4**, per la realizzazione di una pista ciclabile nel DT6 dell'area ferroviaria di Nervia esistente e **la Variante nr. 5**, per la rimozione del disegno del vecchio tracciato dell'Aurelia bis non più attuale (in quanto superato da nuove ipotesi prefigurate nel PTR regionale).

2.3 – Sintesi delle quantità e funzioni proposte dalla Variante

Dall'analisi delle Varianti si possono sinteticamente quantificare i seguenti dati:

Area (in ordine di collocazione territoriale)	S.T. in mq.	S.A. prevista	Stima sommaria abitanti teorici	Stima sommaria possibili addetti	Servizi previsti nel lotto specifico	Servizi da prevedere in Totale
1 – Zona a Nord	1.319	0	0	0	1.319	0
2 – Parco Roja DT7A	145.000	144.852	36	298	29.400	144.852
3 – Parco Roja DT7B	107.881	81.000	36	298	1.080	10.800
4 – Parco Roja S25	56.400	Da prevedere con SAU	Da prevedere con SAU	50 (per servizi)	56.400	0
5 – Polo servizi S25 stazione	15.045	0	0	0	15.045	0
6 – Polo servizi S25 ex lavaggio	33.964	15.000 SA o SLV	Da prevedere con SAU	Da prevedere con SAU	90.000 (possibili da realizzare)	33.964
7 – Zona est - Campasso	1.488	0	0	0	0	1.488
8 – Polo servizi S26 stazione	15.122	Da prevedere con SUA	Da prevedere con SUA	Da prevedere con SUA	Da prevedere con SUA	Da prevedere con SUA
9 – Eliminazione vincolo Accordo Programma	Si tratta esclusivamente di liberare aree per futuri servizi pubblici dal Vincolo non più necessario di futuri Accordi di Programma, come indicato nelle cartografie della Variante e nell'art. 33 delle NdA del PUC modificato					

Occorre quindi sottolineare come le Varianti proposte dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia riguardino complessivamente l'insieme di aree ferroviarie strettamente connesse alla trasformazione principale dell'ex Parco Marci lungo il fiume Roja e, conseguentemente, al reperimento di servizi pubblici in forma diffusa nella città di Ventimiglia congiuntamente alla trasformazione del Distretto Urbanistico principale.

2.4 – Relazioni con Piani e Programmi

L'insieme delle Varianti è coerente con gli indirizzi del Documento preliminare del PTR approvato dalla Giunta Regionale con DGR 1579 del 22 dicembre 2011. Per quanto attiene agli ulteriori approfondimenti della pianificazione territoriale regionale (PTR) l'area del Parco Roja è stata individuata come "Area

Complessa" corredata di una specifica scheda normativa i cui contenuti sono coerenti con la variante in argomento.

La scheda unitamente agli altri elaborati del PTR è stata presentata alla Giunta Regionale con comunicazione del 21.12.2012 in vista della prossima adozione.

In particolare la sua coerenza è da verificarsi principalmente con le aree di trasformazione complessa del Parco Roja che rappresentano l'ambito di trasformazione principale.

L'insieme delle Varianti proposte dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia (in particolare da nr. 1 a nr. 7) si rapporta con i seguenti Piani Territoriali ed Urbanistici:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
- il Piano di Coordinamento Territoriale della Provincia di Imperia
- il Piano del Commercio (approvato con DCR 31 del 2012)
- il Piano Urbanistico Comunale (approvato con DGR n.179 del 2008)

La compatibilità delle Varianti proposte con tali Piani è sintetizzata nella tabella riportata di seguito che analizza le Varianti relativi al DT7 ed alle aree a Servizi S25, in quanto la Variante nr. 1 riguarda esclusivamente l'eliminazione di vincolo di assoggettamento ad Accordo di Programma per alcune aree e la conseguente modifica dell'art. 33 delle NdA del PUC vigente come indicato. Non comporta nuove previsioni edificatorie.

La descrizione delle Varianti è quindi fatta per ambito di collocazione delle Varianti, partendo da quella più a nord.

Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
Zona Nord BEVERA S25 a)	PTCP Ass. Insediativo	NI-CO	Compatibile	-
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-
	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito non è specificatamente trattato dal quadro strutturale in quanto viene confermato il suo attuale utilizzo come parcheggio pubblico	Compatibile	-
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	Non è richiesta compatibilità	-
	PUC vigente (DGR 179/2008)	Attualmente si tratta di Aree Ferroviarie disciplinate dall'art. 33 "Infrastrutture" delle NdA vigenti	Non compatibile Viene proposta Variante Cartografica e normativa.	Modifica TAV 48 del PUC

Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
	PTCP Ass. Insediativo	IS TR-AI, ANI-MA, ID-MA	Non compatibile	Modifica Assetto Insediativo PTCP: 1) diventa IS TR-TU
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-

PARCO ROJA **DT7A** **DT7B** **S25 b) e c)**	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito è indicato negli elaborati nr. 47 (Ambiente naturale-Ambiente urbano), 48 (Mobilità), 49 (Attività dell'Agricoltura, Industria, Artigianato e Commercio, I servizi alla Comunità), del Quadro strutturale	L'intervento risulta essere indicato nei Sistemi di insediamenti produttivi di rilievo sovra comunale, interessato da centro logistico per le merci, dalla localizzazione di pista ciclabile per la penetrazione valliva, da due porzioni di tutela delle risorse idriche e confinare con l'area a parco attrezzate, aree fluviali (sistema del verde provinciale) del Fiume Roja. L'intervento risulta compatibile previa tutela delle risorse indicate nelle tavole del quadro strutturale.	Le Norme di Attuazione della Variante, prescrivono: 1) lo sviluppo di SAU unico per il il DT7; 2) la tutela e valorizzazione del Fiume Roja interessato da SIC; 3) la tutela del pozzo AMAIE lungo il Roja. 4) La tutela dell'acquifero del Roja con previsione di parametri coerenti di permeabilità dei suoli, limitazione interrati e trattamento delle acque superficiali. 5) La creazione di un sistema locale autosufficiente di depurazione. 6) La predisposizione di un sistema di raccolta differenziata dei rifiuti derivanti dalle attività commerciali ed artigianali del comparto. 7) La realizzazione di sistema locale di monitoraggio della qualità dell'aria. 8) Il rispetto della distanza dagli elettrodotti presenti nell'area per l'osservanza delle distanze prescritte dal DPCM 8.7.2003 dagli elettrodotti esistenti e l'eventuale spostamento degli elettrodotti che interessano il DT7. 9) La creazione di una linea autonoma dell'acquedotto AIGA. 10) Sui siti ex ferroviari è prevista la bonifica del materiale ferroviario non prelevato da RFI da parte dei soggetti attuatori.
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	La compatibilità è da ricercare nell'inserimento di norma specifica nel Piano del Commercio.	Riguardo al piano del commercio, con riferimento alla normativa regionale vigente, non sono ammissibili varianti preliminari all'adozione del piano di settore specifico, fatto salvo il caso di accordi di programma. La variante al PDC è pertanto contestuale all'adozione dell'accordo.
	PUC vigente (DGR	Attualmente si tratta	Attualmente il	Modifica TAV 48 del PUC e NdA.

	179/2008)	di Aree Ferroviarie soggette ad Accordo di Programma disciplinate dall'art. 33 "Infrastrutture" delle NdA vigenti	PUC non è compatibile con la trasformazione e per questo viene proposta Variante.	

Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
Zona a nord della stazione ferroviaria **S25 d)**	PTCP Ass. Insediativo	AI-MA	Parzialmente compatibile	Modifica Assetto Insediativo PTCP: ID-MA
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-
	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito non è specificatamente trattato dal quadro strutturale in quanto fa parte dell'ambito di Stazione di Ventimiglia	Compatibile	-
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	Non è richiesta compatibilità.	-
	PUC vigente (DGR 179/2008)	Attualmente si tratta di Aree Ferroviarie soggette ad Accordo di Programma disciplinate dall'art. 33 "Infrastrutture" delle NdA vigenti	Attualmente il PUC non è compatibile con la trasformazione. Viene proposta Variante Cartografica e normativa.	Modifica TAV 48 del PUC e NdA.

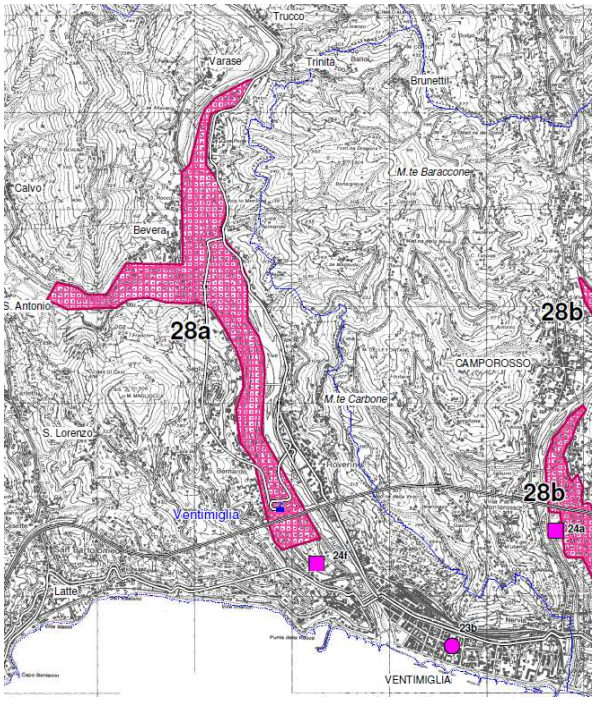
Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
Area ex lavaggio **S25 e)**	PTCP Ass. Insediativo	ME e AI-MA	Compatibile con cautela	Nelle NdA si prevede norma specifica di tutela della zona ME di PTCP e la necessità di indagine archeologica prima di ogni intervento
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-
	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito non è specificatamente trattato dal quadro strutturale in quanto fa parte dell'ambito connesso all'ambito di Stazione di Ventimiglia	Compatibile	1) Nelle norme di attuazione viene comunque prevista la a realizzazione di sistema locale di monitoraggio della qualità dell'aria come presente fino al 2013.
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	La compatibilità è da ricercare nell'inserimento di norma specifica nel PDC.	Vale quanto descritto alla Variante nr. 1 per il PDC.
	PUC vigente (DGR 179/2008)	Attualmente si tratta di Aree Ferroviarie soggette ad Accordo di	Non compatibilità con il PUC. Proposta	Modifica TAV 48 del PUC e NdA.

		Programma disciplinate dall'art. 33 delle NdA vigenti	Variante Cartografica e normativa.	

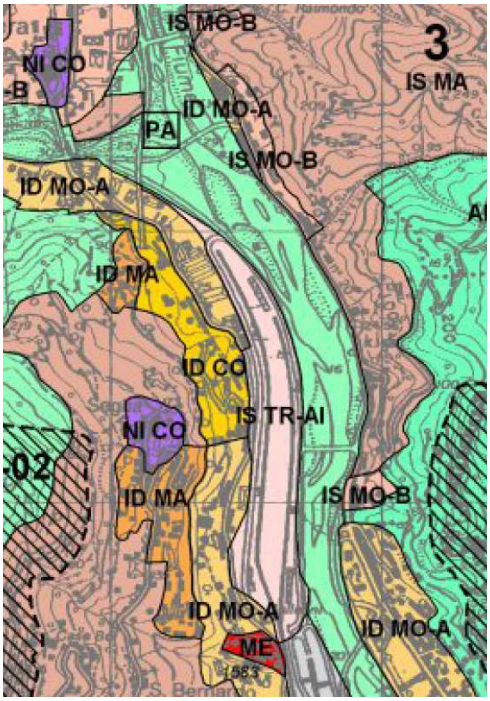
Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
Zona Est S25 f)	PTCP Ass. Insediativo	ID-MA e AI-MA	Compatibile	-
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-
	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito non è specificatamente trattato dal quadro strutturale in quanto fa parte dell'ambito connesso all'ambito di Stazione di Ventimiglia	Compatibile	-
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	Non è richiesta compatibilità.	-
	PUC vigente (DGR 179/2008)	Attualmente si tratta di Aree Ferroviarie soggette ad Accordo di Programma disciplinate dall'art. 33 "Infrastrutture" delle NdA vigenti	Attualmente il PUC non è compatibile con la trasformazione e per questo viene proposta Variante Cartografica e normativa.	Modifica TAV 48 del PUC

Variante	Piano di riferimento	Norma vigente	Compatibilità	Indicazioni progettuali
S26	PTCP Ass. Insediativo	AI-MA	Parzialmente compatibile	Modifica Assetto Insediativo PTCP: TU
	PTCP Ass. Geomof.	MO-B	Compatibile	-
	PTCP Ass. Vegetaz.	COL IDS-CO	Compatibile	-
	Piano di Coordinamento Territoriale della Prov. di Imperia	L'ambito non è specificatamente trattato dal quadro strutturale in quanto fa parte dell'ambito di Stazione di Ventimiglia	Compatibile	-
	Piano del Commercio DCR 31/2012	La zona non è contemplata nel Piano del Commercio.	Non è richiesta compatibilità.	Vale quanto descritto alla Variante nr. 1 per il PDC. Si propone quindi modifica all'art. 33 delle NdA del PUC.
	PUC vigente (DGR 179/2008)	Attualmente si tratta di Aree Ferroviarie soggette ad Accordo di Programma disciplinate dall'art. 33 "Infrastrutture" delle NdA vigenti	Attualmente il PUC non è compatibile con la trasformazione. Viene proposta Variante Cartografica e normativa.	Modifica TAV 48 del PUC e NdA.

PTC Provinciale
Individuazione sistemi produttivi
di livello sovracomunale



PTCP
Assetto insediativo
Ambito del Parco Roja



L'insieme delle Varianti proposte dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia si rapporta quindi con i seguenti Piani e Programmi di gestione e tutela delle risorse ambientali:

- Atmosfera: **Piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria** approvato da Regione Liguria con DCR 4 del 21.02.2006.
- Risorse idriche: **Piano di tutela delle acque**.
- Biodiversità: **Attuazione delle Direttive Uccelli e Habitat**.
- Gestione dei rifiuti: **Piano Provinciale di gestione integrata dei rifiuti**.
- Rumore ambientale: **Piano di classificazione acustica**.
- Contenimento dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici.
- Difesa del suolo: **Piano di Bacino del Torrente Roja**.
- Prevenzione del rischio sismico: **Classificazione sismica regionale**.

La compatibilità delle Varianti proposte con i Piani e i Programmi di Gestione e tutela delle risorse ambientali è sintetizzata nella tabella di seguito riportata.

Si sottolinea come la compatibilità è stata esclusivamente verificata per **le Varianti nr. 2 (DT7+S25)** dove sono previste nuove possibilità edificatorie oltre l'esistente con conseguenti ripercussioni sul sistema ambientale a seguito delle nuove trasformazioni.

Per le altre Varianti, verificate rispetto alla DGR 311/2013, le nuove previsioni si riferiscono infatti a situazioni esistenti da mantenere ed eventualmente riqualificare con previsioni di nuovi servizi urbani.

Atmosfera			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria approvato con DCR 4 del 21.02.2006	Non è presente norma specifica per entrambi gli ambiti sottoposti a Variante	L'impatto è solo da verificare per il futuro distretto D7 (ex Parco Roja). È stata prevista indicazione specifica di tutela nelle Norme di Attuazione del PUC per il DT7.	Non necessarie

Risorse idriche			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Piano di tutela delle acque approvato con DCR 32 del 24.11.2009	La zona DT7A, S25, DT7B e parzialmente la zona S26 ricadono **nell'acquifero del Roja**. Nel Distretto DT7A risulta quindi essere presente un **pozzo per grandi derivazioni idriche potabili dell'AMAIE**.	Si persegue attraverso l'inserimento di "cautele prescrittive" nella NdA della variante propedeutiche ad ogni intervento.	Non necessarie

Biodiversità			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Attuazione delle Direttive comunitarie Uccelli e Habitat recepite dalla R.L. con lr.28/2009 e con DGR 1793 del 2009	Il DT7 non ricade nel SIC IT1315720 (Fiume Roja) istituito nel 2006. E' corridoio per le specie acquatiche della Rete Ecologica Regionale (D.G.R. n.1793 del 18 dicembre 2009).	La compatibilità della variante con le componenti costituenti la biodiversità è argomento dello studio di Incidenza allegato a cui si rimanda. Occorre segnalare che oggi la destinazione attuale dell'ambito della trasformazione è quella di scalo ferroviario. Ogni sua trasformazione è sicuramente migliorativa rispetto alla situazione esistente. Riguardo alle misure previste per maggior cautela circa il rispetto della direttiva habitat, **si precisa la previsione della disciplina urbanistica in adozione, di realizzare un corridoio verde lungo l'argine con una pista ciclopedonale.**	NO

Gestione dei rifiuti			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Piano provinciale di gestione integrata dei rifiuti approvato con DGP il 29febbraio 2000 e il D.P. del 23.12.2004 che istituisce l'Ambito Territoriale ottimale Imperiese.	Non presente norma specifica	La gestione dei rifiuti si persegue attraverso l'inserimento di "cautele prescrittive" nella NdA della variante propedeutiche ad ogni intervento a cui si rimanda.	NO

Rumore ambientale			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Piano di classificazione acustica di cui alla lr 12 del 20/03/1998 Adottato dal Comune di Ventimiglia il e approvato dalla Provincia di IMPERIA con DGP 115 del 12.05.2011.	La DT7 ricade in area in classe IV. La S26 ricade in area in classe III.	La loro trasformazione è compatibile e richiede solo l'aggiornamento del Piano conseguente alle nuove previsioni insediative.	NO

Elettromagnetismo			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
Contenimento dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici lr.16/08	La DT7 è caratterizzata dalla presenza di 2 linee elettriche da 132.000 v.	La compatibilità si persegue con l'inserimento di "cautele" nella NdA per l'osservanza delle distanze prescritte dal DPCM 8.7.2003 dagli elettrodotti esistenti.	NO

Difesa del suolo			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
La DT 7 ricade nel Piano di Bacino del Torrente Roja.	Zona di tipo A : Aree a bassa propensione al dissesto con suscettibilità d'uso non condizionata.	L'area non è inondabile in base al Piano di Bacino approvato con D.G.P. 54/2005 e non è soggetta a frane. L'area dal punto di vista idraulico è stata anche indagata con studio di RFI a firma dell'ing. Tarantino nel 2013. Si segnala quindi che con D.G.R. nr. 1704 del 20.12.2013, si è stabilito che all'interno dell'Accordo di Programma, ove stipulato, a garanzia della realizzazione delle opere di messa in sicurezza	NO

		idraulica, venga inserita una clausola espressamente finalizzata a vincolare chiunque si aggiudichi il bene dopo la sdemanializzazione, a progettare ed eseguire tali opere nell'ambito dell'intervento di riconversione, prestando idonea fidejussione.	

Prevenzione del rischio sismico			
Documento	**Norma vigente**	**Compatibilità**	**Variante/Azioni**
La DT 7 e la S26 hanno classificazione sismica regionale stabilita con DGR 1308 del 24/10/2008	Zona 3S (BASSA PERICOLOSITA') ag max=0,180g	SI	NO

2.5 – Il processo partecipativo e la definizione do obiettivi e strategie

La procedura di Accordo di Programma ai sensi degli artt. 58, 60, 84, comma 1, della l.r. 36/1997 e s. m. e art. 34 D.Lgs 267/2000 che sarà adottata per approvare la variante in argomento prevede momenti di pubblicità e di partecipazione, ai sensi dell'art. 58, comma 7, lett. a).

La variante proposta si pone in diretta attuazione di quanto stabilito nell'Accordo Quadro del 15 novembre 2008 "per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie e il riassetto degli impianti ferroviari di Ventimiglia". **Gli Enti preposti al governo e alla tutela del territorio hanno ritenuto che l'area in argomento fosse una risorsa importante da mettere in campo per lo sviluppo economico e occupazionale della Liguria**.

Per cui i macro-obiettivi perseguiti dagli Enti con questa variante sono i seguenti:

- **sviluppo economico-sociale**: necessità di potenziamento del sistema produttivo e commerciale quale risposta al crescente livello di disoccupazione della zona senza creare conflitto con il tessuto commerciale esistente;
- **miglioramento della qualità urbana**: necessità di riqualificazione di aree abbandonate.

2.6 – Indicazione della sussistenza di SGA e rapporto del piano con i contenuti del sistema gestionale.

Il Comune di Ventimiglia (IM) ha voluto implementare all'interno della propria Organizzazione un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001 ed ha approvato un documento denominato "Relazione sull'analisi ambientale iniziale" aggiornato in data 17/09/2007.

In relazione a quanto esplicitato in tale rapporto, la variante sottesa all'Accordo di Programma in argomento è pienamente compatibile.

3. – CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

3.1 – Aria e fattori climatici, mobilità

Con le deliberazioni della Giunta regionale di seguito indicate e successivamente prese a riferimento nell'ambito del Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra, adottato dal Consiglio regionale con delibera N. 4 del 21/2/06, è a suo tempo stata attuata la zonizzazione del territorio regionale. In particolare:

- con d.G.R. 1144 del 15/10/04 la Liguria è stata zonizzata (vedi Figura 1) in funzione dei livelli di inquinamento misurati o stimati per i seguenti inquinanti normati dal DM 60/02: ossidi di azoto, biossido di zolfo, monossido di carbonio, benzene e PM10.
- con d.G.R. 1175 del 7/10/05, la Regione Liguria è stata zonizzata (vedi Figura 2) con riferimento all'Ozono, secondo quanto disposto dal d.Lgs 183/04.

In base ai risultati delle analisi effettuate per il 2006 si è reso necessario rivedere la classificazione del territorio a suo tempo attuata in relazione agli inquinanti del DM 60/02.

Di seguito si riportano le due figure in cui si può vedere come il **Comune di Ventimiglia si trovi in Zona 5 rispetto alla zonizzazione degli inquinanti DM 60/02 con la presenza di maglie urbanizzate nella zona centrale della città, ed in zona B per l'ozono**.

Figura 1 Zonizzazione per gli inquinanti del DM 60/02 ai sensi della d.G.R. 1144 del 15/10/04

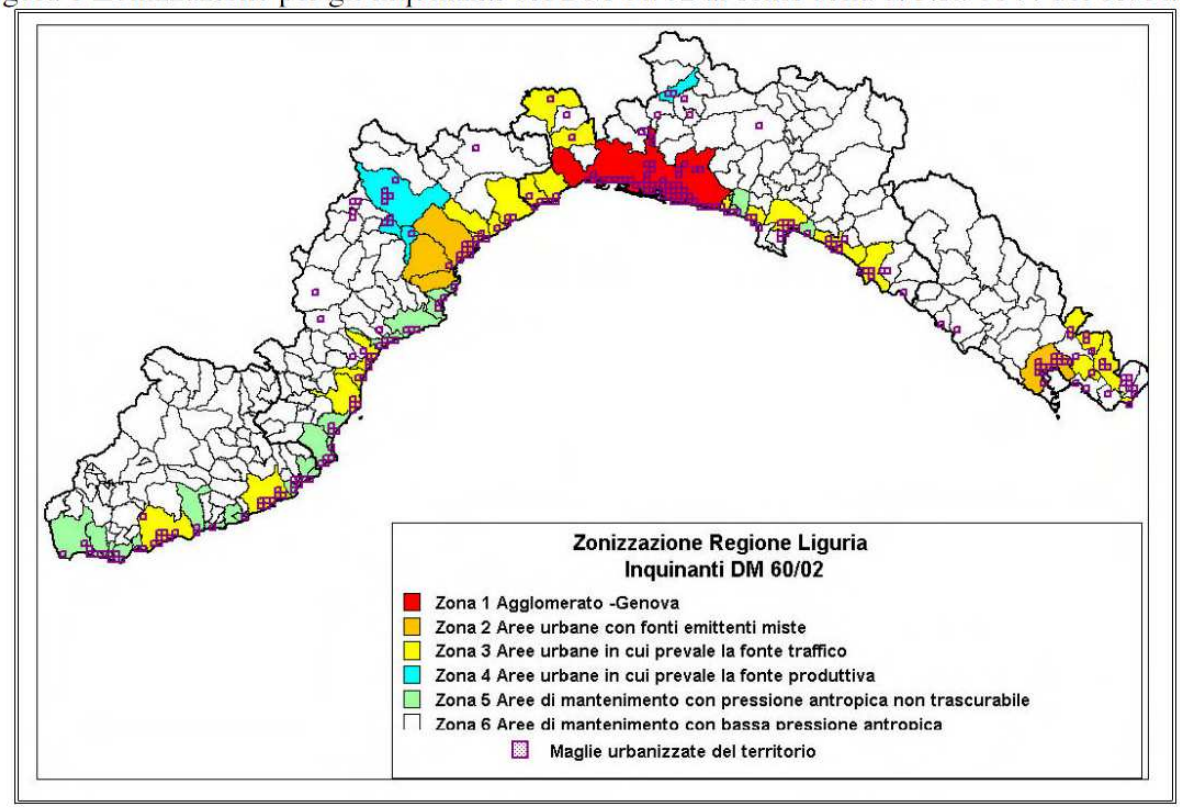


Figura 2 Zonizzazione Ozono ai sensi della d.G.R. 1175 del 7/10/05

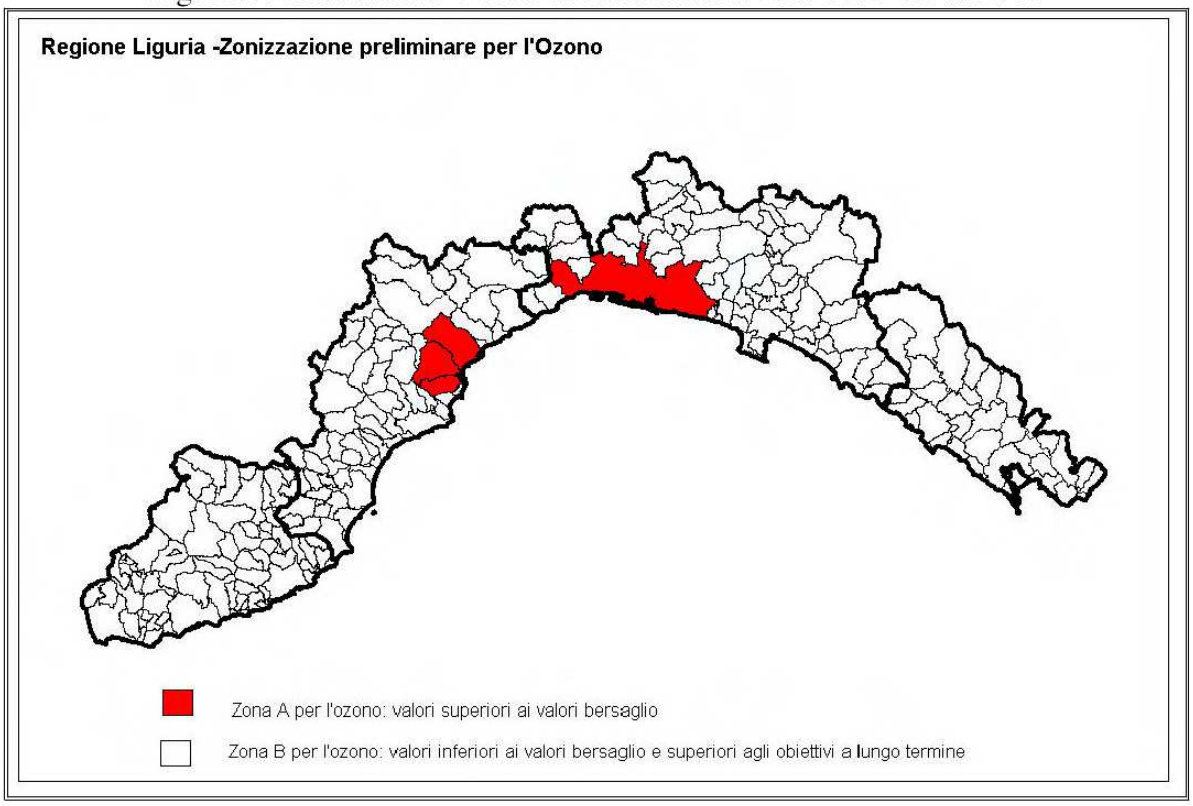
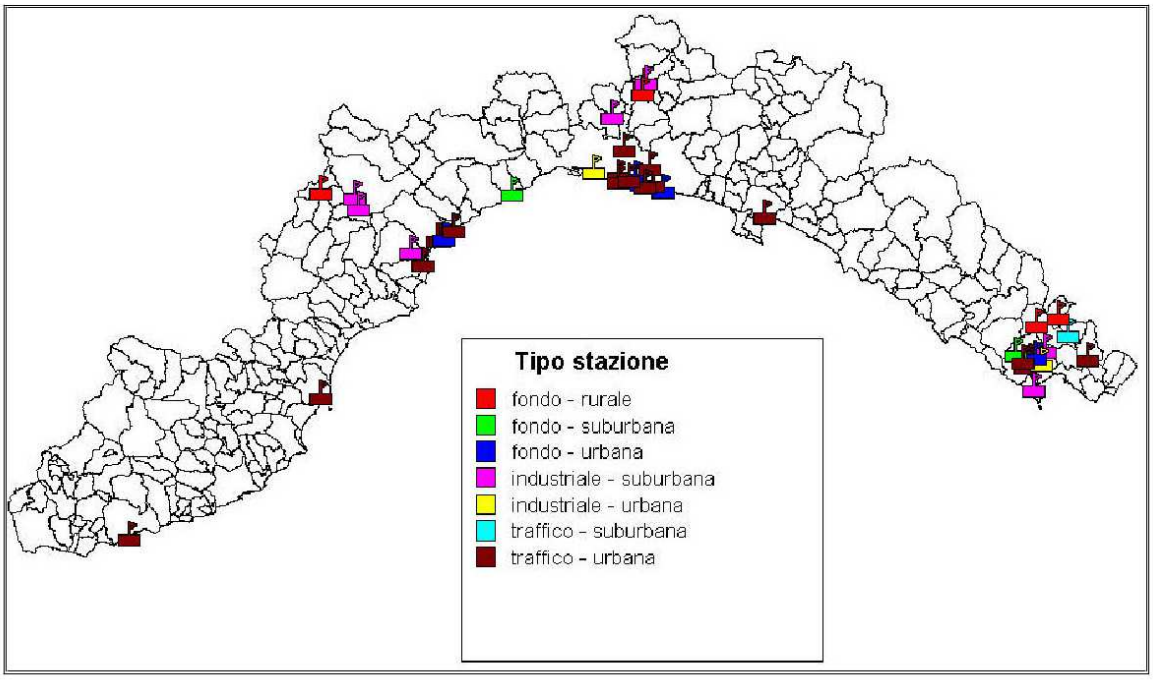


Figura 3 Postazioni selezionate per la valutazione 2011



Come evidenziato in figura 3 non risultano presenti a Ventimiglia punti di monitoraggio della qualità dell'aria.

Occorre tuttavia segnalare che **esisteva** una stazione di controllo e rilevamento della qualità dell'aria a Ventimiglia in Corso Genova in capo alla Provincia di Imperia - posta quindi in area densamente abitata e influenzata dal traffico veicolare in entrata ed uscita a levante della città -. Oggi tale stazione non è più presente.

Il territorio è stato oggetto di un monitoraggio prolungato a seguito degli studi effettuati in occasione della nuova redazione del "Piano Regionale di Risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione di gas serra"(Del. di Consiglio n. 4 del 21.02.06), predisposto dalla Regione Liguria, sulla base del censimento effettuato sul territorio regionale delle fonti di emissione in atmosfera, sia puntuali che diffuse.

Da tale documento emerge che il comune di Ventimiglia non è inserito in zone con carico inquinante medio-alto e ad alta priorità di intervento per eventuali azioni di risanamento.

La superficie comunale di Ventimiglia è stata individuata come zona di mantenimento a tutela particolare (art. 9 del D. Lgs n. 351 /99), comprendenti realtà che:

- presentano entro i propri limiti amministrativi aree urbanizzate (ossia maglie di 1 kmq con urbanizzazione maggiore del 25%) per le quali non sono stati misurati né dalle postazioni di misura fisse, né sono stati stimati dai dati delle campagne, né sono stati valutati dalla modellistica superamenti dei valori limite per la protezione della salute;
- sono poco urbanizzati ossia sono formati da maglie di 1 kmq ciascuna con urbanizzazione minore del 25%;
- caratterizzate dalla bassa densità abitativa e dai bassi livelli di pressione antropica e di conseguenza, lo stato della qualità dell'aria è considerato buono.

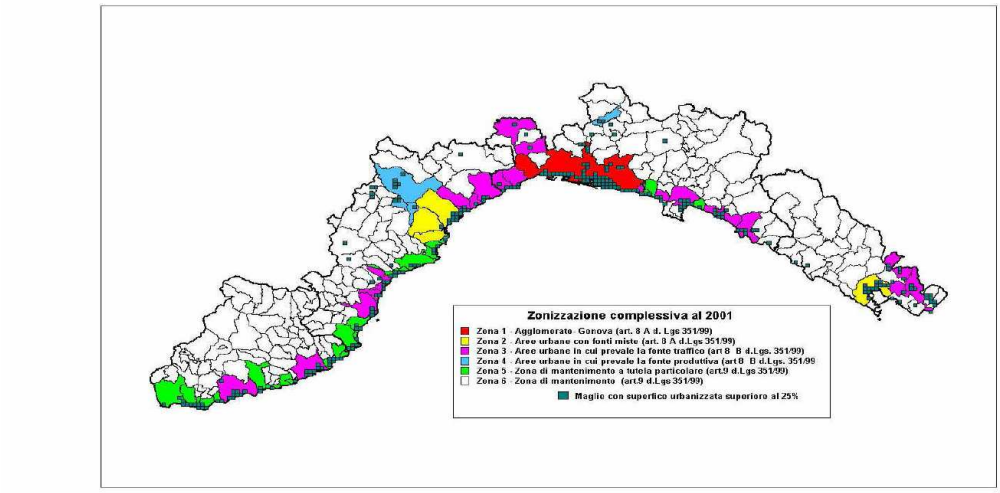


Figura 2.3.1 Zonizzazione complessiva della Regione Liguria, secondo il Piano di Risanamento della Qualità Aria

Il "Piano regionale di risanamento della qualità dell'aria" porta come eventuale integrazione l'indagine di BIODIVERSITÀ LICHENICA (BL) effettuata sul territorio regionale dall'ARPAL (anno 2000).

Come è noto i licheni, data la loro stretta dipendenza dall'atmosfera per l'apporto idrico, la nutrizione minerale e l'apporto di anidride carbonica per la fotosintesi sono estremamente esposti e reattivi alla presenza di sostanze che alterino la composizione dell'atmosfera. Le loro peculiarità fisiologiche fanno sì che i licheni siano degli ottimi biomonitors degli effetti dell'inquinamento atmosferico.

Maggiore è l'indice BL, maggiore è la naturalità del sito indagato, minore è l'inquinamento atmosferico.

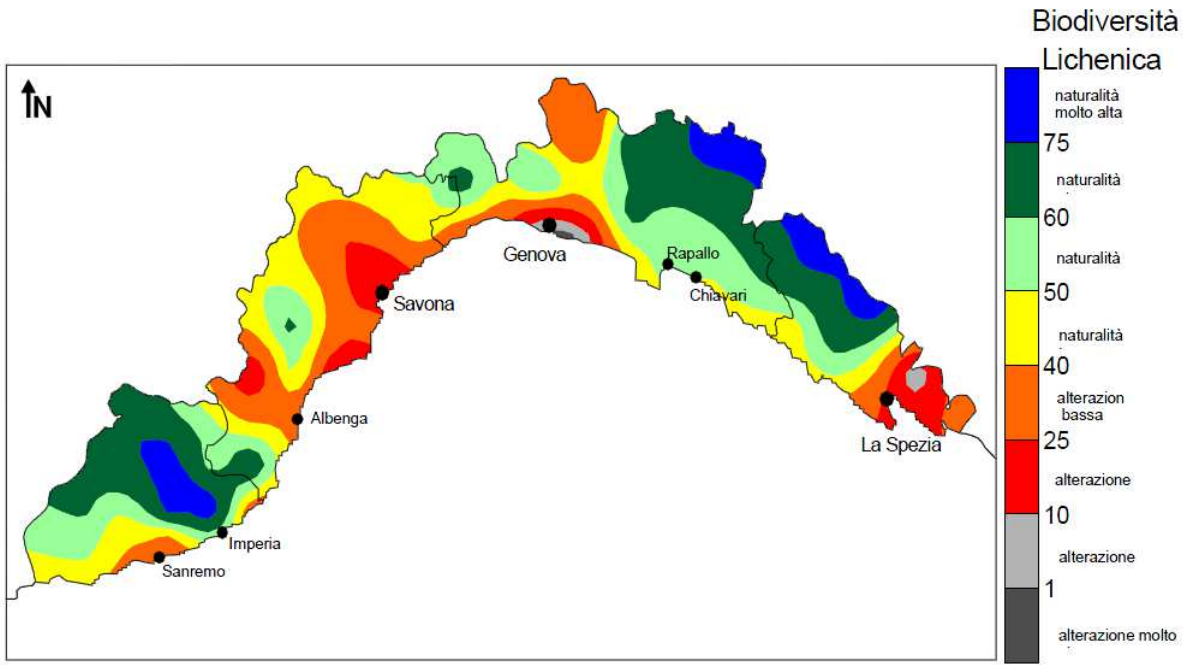


Figura n. 2.3.2 - Biomonitoraggio degli effetti dell'inquinamento atmosferico mediante licheni epifiti (metodo B.L.).

In particolare viene attribuito al territorio di Ventimiglia un indice di naturalità compreso fra il valore di naturalità e naturalità medio, quindi il livello di qualità dell'aria è da considerarsi buono, tenuto conto anche della presenza limitata di attività industriali o comunque impattanti sul territorio.

Negli allegati al "Piano di risanamento della qualità dell'aria" predisposto dalla Regione Liguria sono state identificate le principali attività antropiche responsabili dell'emissione di CO2 in atmosfera ed è stata effettuata una stima grossolana dei vari contributi individuati sul territorio, rispettivamente:

- combustibili da riscaldamento degli utenti privati;
- combustibili da riscaldamento degli edifici comunali;
- combustibili utilizzati in agricoltura.

La quota delle emissioni dovute al settore trasporti non è stata determinata, poiché non sono citate nei documenti attinenti, (zonizzazione acustica), informazioni utili e attendibili (stime solo grossolane), quali il flusso medio annuale di veicoli transitati sulla provinciale, necessarie per determinare il valore indagato.

Di seguito, attraverso reperimento dal sito regionale delle emissioni in atmosfera, si riportano i dati riferiti al Comune di Ventimiglia per l'anno 2005 di ciascun elemento inquinante rilevato.

Valori di emissione di PARTICELLE SOSPESE < 2,5 MICRON nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	3.19	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0.39	t/anno
Processi senza combustione	0.58	t/anno
Trasporti	19.51	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	2.78	t/anno
Agricoltura	0.00	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	3.51	t/anno
Totale emissioni	29.95	t/anno

Valori di emissione di PARTICELLE SOSPESE < 10 MICRON nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	3.75	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0.65	t/anno
Processi senza combustione	1.91	t/anno
Trasporti	21.03	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	2.78	t/anno
Agricoltura	0.02	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	3.90	t/anno
Totale emissioni	34.03	t/anno

Valori di emissione di OSSIDI DI AZOTO nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	25.85	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	3.30	t/anno
Trasporti	232.06	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	42.70	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	0.03	t/anno
Totale emissioni	303.95	t/anno

Valori di emissione di ANIDRIDE CARBONICA nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	24469.06	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	1410.25	t/anno
Processi senza combustione	2.68	t/anno
Trasporti	49846.34	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	2618.79	t/anno
Totale emissioni	78347.12	t/anno

Valori di emissione di PROTOSSIDO DI AZOTO nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	4.77	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0.85	t/anno
Trasporti	6.37	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	0.58	t/anno
Agricoltura	0.57	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	0.07	t/anno
Totale emissioni	13.21	t/anno

Valori di emissione di MONOSSIDO DI CARBONIO nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	20.47	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0.28	t/anno
Trasporti	1039.39	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	29.27	t/anno
Agricoltura	0.00	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	65.94	t/anno
Totale emissioni	1155.35	t/anno

Valori di emissione di METANO nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	1.23	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0.05	t/anno
Trasporti	7.10	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	0.25	t/anno
Agricoltura	1.40	t/anno
Altre sorgenti/assorbenti in natura	4.52	t/anno
Totale emissioni	14.55	t/anno

Valori di emissione di OSSIDI DI ZOLFO nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	19.91	t/anno
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	8.72	t/anno
Trasporti	3.10	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	1.61	t/anno
Totale emissioni	33.33	t/anno

Valori di emissione di AMMONIACA nel comune di Ventimiglia nel 2005		
MacroSettore	Emissioni	Unita' di misura
Impianti di combustione non industriali	0.01	t/anno
Trasporti	7.27	t/anno
Altre sorgenti mobili e macchine	0.00	t/anno
Agricoltura	0.82	t/anno
Totale emissioni	8.10	t/anno

Il territorio comunale è attraversato da infrastrutture viarie significative quali la A 10 Autostrada dei Fiori, la strada statale SS1 Aurelia (Genova - Nizza) e la strada statale SS 20 del Col di Tenda che collega la Provincia di Cuneo attraverso il passo dell'omonimo colle.

La viabilità comunale è fortemente condizionata dall'attraversamento del tessuto urbano costiero dalla rete viaria statale e provinciale.

I flussi di traffico sono stati oggetto di studio specifico in occasione della redazione del PUT Piano Urbano del Traffico (PUT - marzo 2005). Le direttrici che assorbono il maggior volume di traffico sono quelle di Corso Genova nei pressi del confine comunale con il Comune di Camporosso – Comune di Vallecrosia (oltre il 28% del traffico totale rilevato) e la n. 1 "SS 20 ingresso Rotonda Largo Torino (oltre il 25%).

Tra i dati raccolti nel corso dell'elaborazione del PUT vi sono quelli descrittivi della mobilità dei residenti, quelli relativi alle motivazioni all'origine del fabbisogno di spostamento e a quelli relativi all'incidentalità 3.

Il PUT fornisce alcuni criteri per la definizione dei progetti per la sicurezza stradale e contribuisce sia alla redazione e adozione di progetti finalizzati a determinare in modo specifico e puntuale gli interventi per migliorare i livelli di sicurezza stradale sia alla realizzazione di interventi infrastrutturali specifici sul sistema.

Non esiste un Piano Urbano della Mobilità per l'intera città. Ventimiglia è esclusivamente dotata di **PROGRAMMA INTEGRATO PER LA MOBILITA'** per il centro città (L.R. 25/2008) approvato con D.C.C. n. 85 del 23/10/2008.

Relativamente al **trasporto pubblico locale**, attualmente l'area del Parco del Roja non è servita da mezzi pubblici ma vi è un preciso impegno dell'Amministrazione Comunale nell'Accordo di programma a prevederlo quando l'area sarà utilizzata.

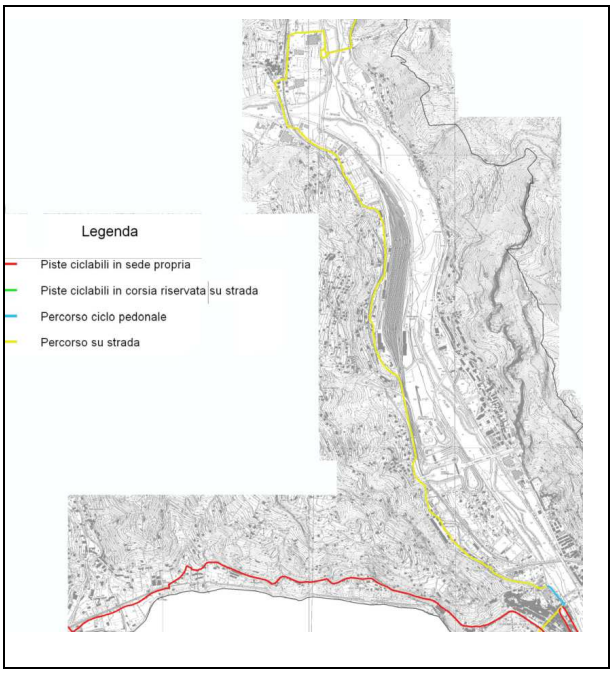
Le aree della Stazione Ferroviaria, della zona dell'ex Lavaggio (S25) e di Nervia (Campasso) sono già ad oggi opportunamente servite dai mezzi pubblici sia su ruote, sia su ferro.

L'ipotesi dell'Accordo prevede tra l'altro di consentire all'azienda del Trasporto Pubblico Locale di poter costruire un deposito per i mezzi proprio nella **zona S25 situata tra i due nuovi settori DT7A e DT7B**, così da garantire un servizio pubblico di trasporto adeguato per la nuova area di trasformazione senza maggiori aggravi sui costi per l'azienda.

Riguardo ai **percorsi ciclopedonali**, allo stato attuale il Comune di Ventimiglia non è dotato di percorsi ciclabili ma lo scorso anno è stato sottoscritto un Protocollo di Intenti per la progettazione di un itinerario ciclabile che unisca i Comuni di Bordighera, Vallecrosia, Camporosso, Dolceacqua e Ventimiglia lungo la costa e nella penetrazione valliva del Nervia finalizzata ad estendere i percorsi prioritari della rete ciclabile regionale.

Anche il percorso Ventimiglia-Airole rientra nella rete ciclabile ligure ma sono necessari ulteriori approfondimenti al fine di trovare la soluzione progettuale ottimale, come precisato relativamente agli aspetti progettuali da definire nell'ambito del citato Protocollo di Intenti.

L'idea preferibile per quanto riguarda il traffico ciclabile è quella di privilegiare la percorrenza lungo l'argine del Fiume Roja. Tale percorso in molti tratti è pericoloso e poco attraente per cui l'alternativa che si sta esaminando è quella di procedere lungo corso Francia fino ad incontrare via Gallardi che porta direttamente a ovest del Parco ferroviario Roja. Attualmente via Gallardi è un'arteria di basso traffico, perlopiù percorsa da residenti e, sia nelle condizioni attuali che nell'ipotesi di riorganizzazione della viabilità conseguente all'intervento di riconversione del Parco Roja, potrebbe agevolmente ospitare anche il traffico ciclabile.



Rete piste ciclabili

Per l'ambito del DT7, a seguito dell'Accordo di Programma, si prevede di far transitare la nuova ciclabile lungo l'argine all'interno del nuovo distretto.
La rete delle piste ciclabili a Ventimiglia, rispetto al vecchio progetto sotto riportato, attraverserà l'area del Campasso per connettersi a Camporosso al Mare.



Sulla base del nuovo peso insediativo previsto dalle Varianti inserite nell'Accordo di Programma per la riconversione del Parco ferroviario Roja è stato predisposto uno studio allegato al presente Rapporto Preliminare (*Stima del traffico indotto dalle attività da insediarsi previste nell'Accordo di Programma per la*

riconversione del Parco Ferroviario del Roja ed aree connesse) al fine di stimare il numero di veicoli potenziali generati e attratti dal nuovo insediamento commerciale/artigianale.

Con riferimento al DT7, lo studio sintetizza come l'attuale situazione infrastrutturale possa sopportare il nuovo carico veicolare ma si renda necessario razionalizzare l'organizzazione della già efficiente mobilità offerta dalle infrastrutture presenti nell'intorno dell'area ipotizzando i seguenti miglioramenti:

- la strada a scorrimento veloce S.S. 20, per la sua conformazione attuale, può sopportare senza alcun pregiudizio il carico di traffico aggiuntivo stimato ma, al fine di garantire una viabilità veloce e sicura è possibile razionalizzare l'organizzazione della già efficiente mobilità offerta dalle infrastrutture presenti nell'intorno dell'area creando due nuovi collegamenti (frecce blu della già citata TAV. 1);
- accesso diretto e riservato al casello autostradale mediante un raccordo, in parte già realizzato, a sud dell'area, lungo il fiume Roja;
- collegamento tra la nuova arteria di via Garian con via Maneira.

Con l'aggiunta di queste nuove intersezioni veicolari è possibile riorganizzare e separare i flussi di traffico, secondo le tipologie, garantendo efficienza e sicurezza e riducendo notevolmente l'impatto sul traffico dei veicoli attratti dal nuovo insediamento commerciale e produttivo del Parco Roja:

- mezzi pesanti: raccordo autostradale;
- automobili provenienti da fuori comune: raccordo autostradale, via Garian-via Maneira;
- automobili da Ventimiglia centro: S.S. 20;
- ciclabile : via Gallardi ed all'interno del Distretto 7.

Per le altre aree destinate a Servizi Pubblici e l'area della Stazione Ferroviaria di Ventimiglia, nonché per l'area in località Nervia, il maggior incremento del traffico viene compensato da una maggiore offerta della sosta per le autovetture che comporta pertanto un aumento della fluidità del traffico stesso e quindi minori tempi di percorrenza per l'attraversamento del centro urbano cittadino.

Potrebbe inoltre essere creata in Corso Genova (Aurelia) una corsia preferenziale per i mezzi pubblici incentivando conseguentemente l'utilizzo di detti mezzi, eliminando una serie di parcheggi ad oggi presenti sul lato verso monte di detta strada.

Conseguentemente al quadro conoscitivo delineato ed al percorso partecipativo sviluppato in questi anni, l'Accordo di Programma finalizzato alla riqualificazione del Parco Roja ed alla realizzazione di servizi diffusi nella città, propone di compensare con il maggior carico insediativo e conseguente modificazione del sistema della qualità dell'aria attraverso le seguenti misure:

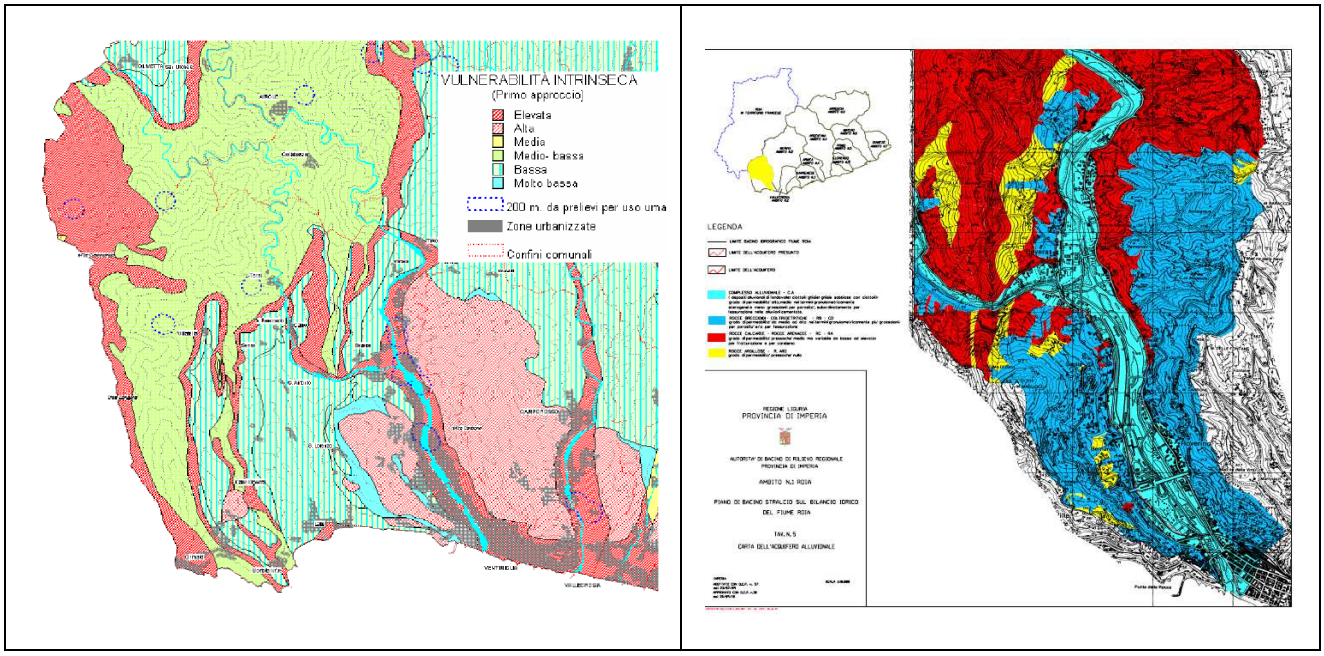
- Riguardo alla quantità di aree alberate, verdi ed all'impermeabilizzazione il progetto della Variante ipotizza:
    - che vengano realizzate aree verdi nelle zone S26 e S25 per almeno 2.500 mq.;
    - lungo il margine est del DT7 almeno 10.000 mq. di aree a verde (lungo il Roja).
    - Coerentemente a quanto indicato dal PUC prevedere l'impermeabilizzazione dei suoli limitata (Art. 18.b4.3 Norme di salvaguardia idrogeologica Impermeabilizzazioni dei suoli - In tutto il territorio comunale, nei casi di nuove edificazioni o nuove sistemazioni di spazi pubblici e privati o ad essi assimilabili, è necessario individuare gli interventi atti a limitare

l'impermeabilizzazione superficiale dei suoli e controllarne gli effetti. Qualora venga impermeabilizzata una superficie maggiore di 200 mq. dovrà essere salvaguardata la permeabilità di una porzione pari ad almeno il 25 % della superficie del lotto relativamente ai soli terreni posti in adiacenza a quello ove sarà realizzata l'opera. In tal senso sono consentiti la realizzazione di parcheggi e viabilità con tecniche che consentano l'infiltrazione delle acque nel terreno sottostante e la creazione di spazi verdi (aiuole, tetti pensili) con spessori del terreno non inferiori ad 80 cm (drenaggio di fondo incluso)).

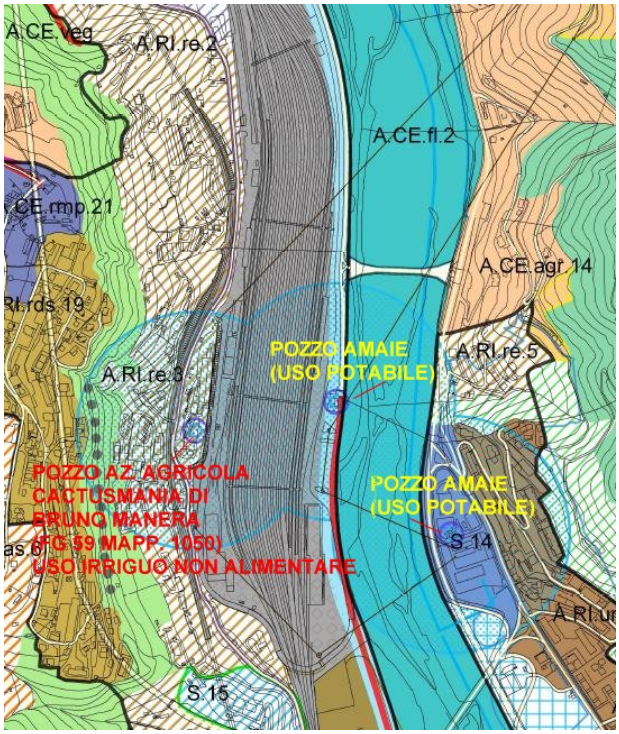
- Limitazione del transito di auto nella zona centrale della Stazione attraverso la creazione di nuovi parcheggi pubblici da collocare nelle zone S25 (nord della stazione ed ex lavaggio) oltre che nella zona del Campasso anche per poter accedere alle spiagge ed utilizzare la pista ciclabile che arriverà in prossimità del Roja.
- Collocazione di una ulteriore stazioni fisse di controllo dell'aria in prossimità del nuovo DT7.
- Creazione di 2 parcheggi di sosta per mezzi elettrici nella zona dell'ex Lavaggio e nel DT7.

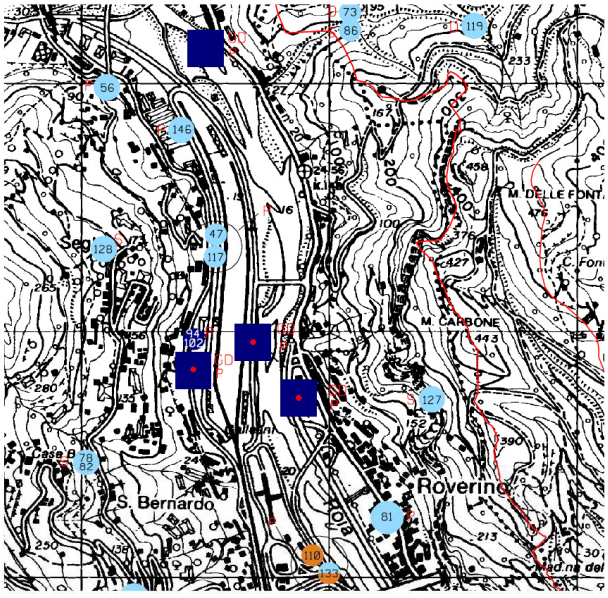
3.2 – Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato

Le caratteristiche del bacino acquifero ventimigliese presentano caratteri di estrema eterogeneità, così come meglio descritti nella cartografia tematica successiva predisposta dalla Provincia di Imperia nel corso della redazione del PTCP nell'anno 2000 e nel Piano di Bacino del Roja.



In particolar modo, nell'area del Parco Roja ed in zone limitrofe sono presenti due pozzi di acqua potabile appartenenti alle grandi derivazioni n.1 e n. 2 (evidenziati nella Tav 29 del PUC), due altri pozzi di acqua potabile (n. 94 e n.102) e altri tre pozzi di acqua per uso irriguo (nn. 47,117 e 146) la cui localizzazione è indicata nelle illustrazioni n. 21 e 24.





SIMBOLO	derivazioni	sorgenti	pozzi	RILASCI	USO
	D	S	P		IRRIGUO
	D	S	P		CONSUMO UMANO

GRANDI DERIVAZIONI A.M.A.I.E.

Nr.Pratica	47	94	102	117	146
Ditta	Scarfone Giuseppe ora Scarfone Antonio	Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo al Mare	Comune di Andora	Bongi Mario ora Zoccali Maria Carmela	Bestagno Angelo e Luciana
Comune	Ventimiglia	Ventimiglia	Ventimiglia	Ventimiglia	Ventimiglia
Data Domanda	10/09/1963 14/06/1994	30/10/1978	20/08/1982	27/02/1989	28/12/2000
Uso dell'acqua	Irriguo	Potabile	Potabile	Irriguo	Irriguo
Portata l/s	0.09	97	60	0.024	0.4116
Mq	6000	-	-	1592	27708
Provv. di concessione	DP 5925-6117-4 -02/05/66	DPGR 1294-14/11/1984 PD 758 - 17/09/03	DPGR 493-11/05/1983 DPGR 945-29/07/1983	PD 126-11/02/2000	PD 666-19/7/2004
Scadenza	1/4/2034	13/11/2014	10/5/2013	8/5/2018	27/12/2035
Note	Disciplinare n.21591	Disciplinare n.519	Disciplinare n.453	Disciplinare 18246 ex40	Disciplinare n.22615
Stato concessione	esistente (concessione in vigore)	esistente (concessione in vigore)	esistente (concessione in vigore)	esistente (concessione in vigore)	esistente (concessione in vigore
Tipo di presa	Pozzo	Pozzo	Pozzo	Pozzo	Pozzo

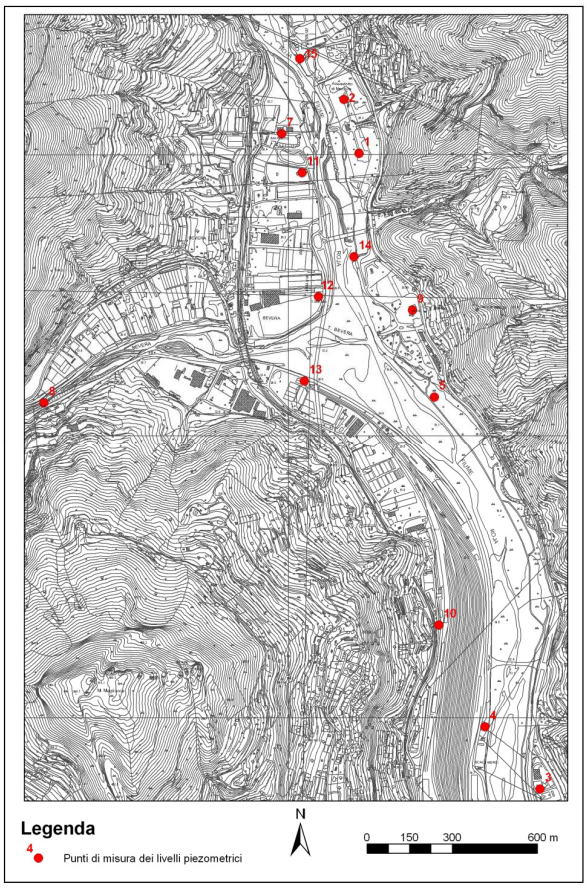
Fonte: http://pianidibacino.provincia.imperia.it/site/11032/default.aspx

Riguardo ai pozzi, come risulta dalla cartografia allegata sono tutti attivi ad oggi.

Due concessioni per uso potabile in capo ad AMAIE. In sponda destra e sinistra del fiume Roja.

L'ultima concessione, più verso ovest, risulta in capo ad una azienda agricola (Cactusmania di Bruno Manera) insistente sul mappale 1050 del Fg. 59. Pozzo nr. 10 della cartografia di seguito riportata.

Quest'ultima non ha captazione per scopi alimentari (va dunque verificato se il vincolo debba effettivamente essere mantenuto. Tale pozzo è comunque fuori dall'area di intervento).



Riguardo alle grandi derivazioni l'A.M.A.I.E ha in gestione i pozzi n.4 e n.3 della figura a lato.

Il pozzo n. 4, più prossimo al fiume, ha il fondo a quota -8,17 m.s.m. e la sommità a quota 16,13 m.s.m. e, quindi la sua profondità complessiva è di poco più di 24 m, mentre il suo diametro è di 3230 mm.

Il livello statico della falda considerato a progetto è 13,49 m.s.m.

La portata ricavata da tale pozzo è quantificabile in circa 7 milioni di m3 di acqua all'anno.

Il Pozzo n. 10, più prossimo a via Gallardi (ma ad uso irriguo).

Per il pozzo ricadente nell'area di progetto sarà necessario quindi osservare le distanze previste dalla legge (Dlgs 152/2006 e ssmm.) che sono, per quanto attiene le zone di tutela assoluta, 10 metri di raggio e per le zone di rispetto 200 metri di raggio dal punto di captazione o di derivazione (in quanto non si è provveduto a individuarle in maniera differente ai sensi dell'art. 94 comma 6 del Dlgs 152/2006).

Il medesimo decreto legislativo definisce le caratteristiche e le funzioni non ammissibili nella zona di rispetto che devono essere rigorosamente osservate anche nell'area del Parco Roja:

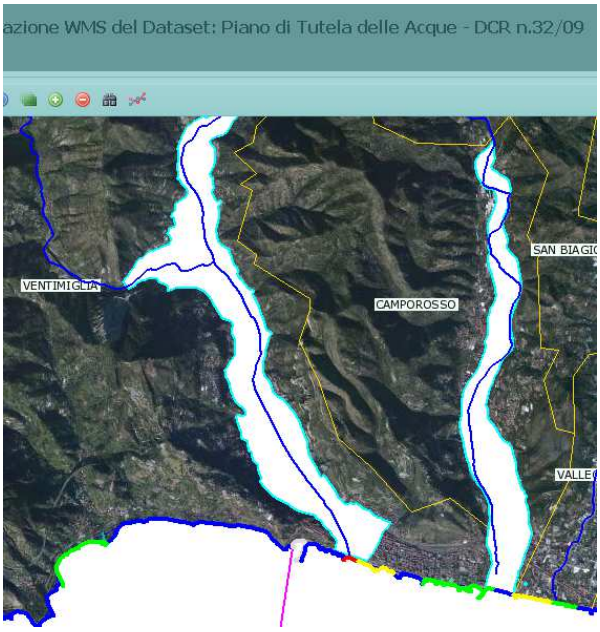
"La zona di rispetto è costituita dalla porzione di territorio circostante la zona di tutela assoluta da sottoporre a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica captata e può essere suddivisa in zona di rispetto ristretta e zona di rispetto allargata, in relazione alla tipologia dell'opera di presa o captazione e alla situazione locale di vulnerabilità e rischio della risorsa. In particolare, nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:

- dispersione di fanghi e acque reflue, anche se depurati;
- accumulo di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi;
- spandimento di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi, salvo che l'impiego di tali sostanze sia effettuato sulla base delle indicazioni di uno specifico piano di utilizzazione che tenga conto della natura dei suoli, delle colture compatibili, delle tecniche agronomiche impiegate e della vulnerabilità delle risorse idriche;
- dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade.
- aree cimiteriali;
- apertura di cave che possono essere in connessione con la falda;
- apertura di pozzi ad eccezione di quelli che estraggono acque destinate al consumo umano e
- di quelli finalizzati alla variazione dell'estrazione ed alla protezione delle caratteristiche quali-quantitative della risorsa idrica;
- gestione di rifiuti;

- stoccaggio di prodotti ovvero, sostanze chimiche pericolose e sostanze radioattive;
- centri di raccolta, demolizione e rottamazione di autoveicoli;
- pozzi perdenti;
- pascolo e stabulazione di bestiame che ecceda i 170 chilogrammi per ettaro di azoto presente negli effluenti, al netto delle perdite di stoccaggio e distribuzione. É comunque vietata la stabulazione di bestiame nella zona di rispetto ristretta.

Gli ambiti del D7 e la porzione ovest della zona a servizi S26 della Stazione, ricadono, in base al Piano di Tutela delle acque (DGR 32/09) nel bacino acquifero del fiume Roja. La seconda area è esclusivamente interessata da interventi sugli edifici esistenti. Il DT7 invece da interventi di trasformazione urbanistica consistente.

Sia la DT7, sia le aree della S26 e S25 sono attraversate da una rete minore del reticolo idrografico come si evince dalle immagini di seguito riportate. Alcuni rii sono tombinati.



Piano di Tutela della Acque – DCR nr. 32/09
Bacino imbrifero del Roja.



Piano di Tutela della Acque – DCR nr. 32/09
Reticolo idrografico minore.

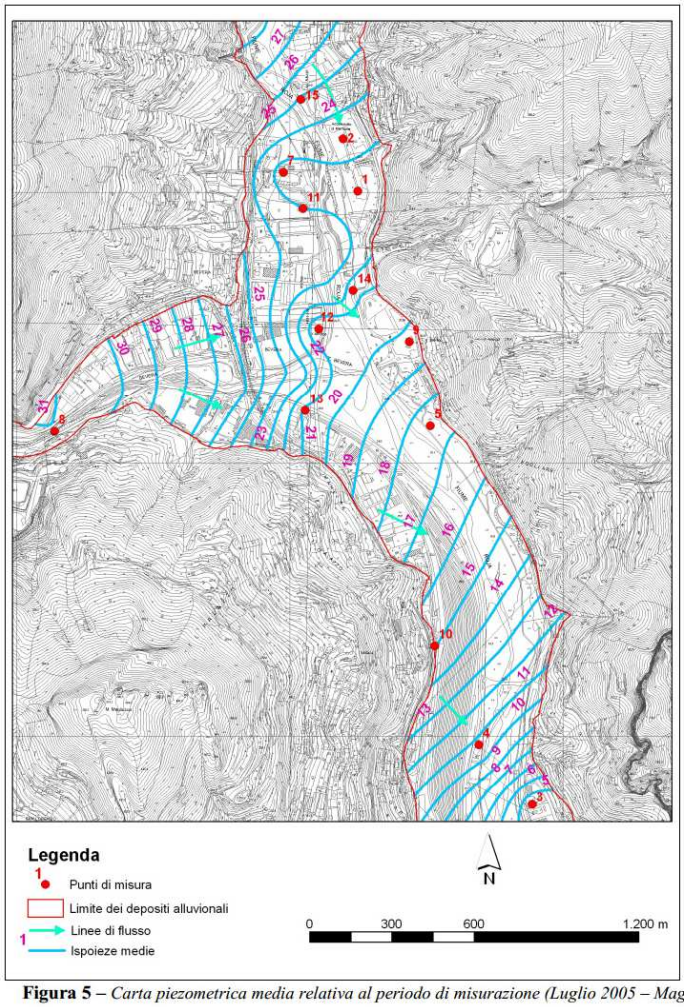


Figura 5 – *Carta piezometrica media relativa al periodo di misurazione (Luglio 2005 – Mag*

Carta piezometrica media 2005-2006

Riguardo alla caratteristica dell'area che risulta essere un acquifero si raccomanda una particolare attenzione, nella futura progettazione a scala edilizia complessiva al fine di individuare l'opportuna copertura del suolo per le aree scoperte che salvaguardi l'acquifero stesso.

Si raccomanda inoltre di posizionare i parcheggi necessari per le nuove funzioni commerciali e produttive a raso o sulla copertura degli edifici, anziché interrati, salvo maggiori approfondimenti da eseguirsi in fase di attuazione

Consumo d'acqua

Il gestore della rete idraulica ed antincendio nel Comune di Ventimiglia è la Società AIGA Spa che provvede alla distribuzione dell'acqua su tutto il territorio comunale.

Il Comune di Ventimiglia ha richiesto con nota del 04/03/2013 specifico parere ad AIGA Spa in relazione all'intervento proposto sull'area del Parco Roja.

La richiesta riguardava esclusivamente la zona del Parco Roja e non le trasformazioni previste per le altre aree a servizio, in particolare per la zona S25 dell'attuale lavaggio ferroviario.

Alla richiesta la Società AIGA Spa ha risposto con nota Prot. Nr. 279/13 del 13/03/2013 facendo esclusivamente riferimento alle previsioni della zona del Parco Roja.

Nella nota della Società AIGA Spa viene stimato il dimensionamento dell'acquedotto basandosi su parametri desunti dalla letteratura tecnica e più precisamente dal "Manuale dell'ingegnere – Nuovo Colombo ed 83° del 2003".

Per le aree commerciali e per i servizi, sulla base di una stima di 2.000 posti di lavoro e di 1.000 persone affluenti nell'area attratti dalle funzioni commerciali il carico degli abitanti equivalenti risulta pari a 3.000 a.e..

Computati un fabbisogno di 200 l/ab., tenendo conto dell'utilizzazione lavorativa o saltuaria per un orario approssimativo di 10 ore, se ne deduce una portata di 16 l/s, per cui un picco di utilizzo pari a 25 l/s (coefficiente pari a 1,5) distribuibile in 7 l/s per i servizi e 18 l/s per il commerciale.

Per le aree produttive la stima è più complessa in quanto l'entità del fabbisogno idrico dipende dalla tipologia di industria che si vorrà insediare.

Assumendo un fattore moltiplicativo per ettaro di 1 o 2 l/s si ottengono valori vicini a 12 l/s .

Ne deriva quindi un fabbisogno totale per l'intera area del parco Roja pari a 40 l/s per approssimazione.

Con la formula di Colebrook se ne deduce un trasporto ideale attraverso una tubazione in acciaio DN 200.

Lo stato attuale della rete idrica esistente nel Comune di Ventimiglia però non è in grado di dedicare una simile tubazione sullo stacco DN 300 a Bevera per cui sarà necessario un potenziamento della rete.

La Società AIGA Spa propone quindi di procedere alla realizzazione di un impianto dedicato al nuovo insediamento del DT7 prima di realizzare qualunque intervento.

In considerazione anche dei necessari sistemi antincendio da prevedere per i nuovi usi commerciali e artigianali, è' comunque necessario perseguire l'obiettivo di riduzione dei consumi idrici differenziando gli approvvigionamenti in funzione degli usi, attraverso l'adozione di sistemi per il recupero e riutilizzo di acqua per usi non potabili (per le aree produttive, antincendio o per alimentare una rete irrigua interna al nuovo insediamento) per l'acqua in eccedenza, data la delicatezza ambientale del Fiume Roja, le acque bianche potranno essere scolmate nel fiume Roja, solo dopo aver effettuato i preventivi trattamenti .

Sistema fognario depurativo

Il gestore del sistema fognario e depurativo è sempre la Società AIGA Spa.

Sempre con esclusivo riferimento alla zona del DT7, sulla base delle superfici previste dalla variante sottesa all'Accordo di Programma per la riconversione del Parco ferroviario Roja è stimabile in via approssimativa il carico di acque reflue generate e quindi la compatibilità con l'attuale sistema fognario depurativo.

Il Comune di Ventimiglia ha richiesto con nota del 04/03/2013 specifico parere ad AIGA Spa in relazione all'intervento proposto sull'area del Parco Roja.

La richiesta riguardava esclusivamente la zona del Parco Roja e non le trasformazioni previste per le altre aree a servizio, in particolare per la zona S25 dell'attuale lavaggio ferroviario.

Alla richiesta la Società AIGA Spa ha risposto con nota Prot. Nr. 279/13 del 13/03/2013 facendo esclusivamente riferimento alle previsioni della zona del Parco Roja.

La Società AIGA Spa ha stimato i valori di dimensionamento basandosi su parametri desunti dalla letteratura tecnica e più precisamente dal "Manuale dell'ingegnere – Nuovo Colombo ed 83a del 2003". Per le aree commerciali e per i servizi, sulla base di una stima di 2.000 posti di lavoro e di 1.000 persone affluenti nell'area attratti dalle funzioni commerciali il carico degli abitanti equivalenti risulta pari a 3.000 a.e..

Dai calcoli effettuati il carico al depuratore aumenterebbe di circa 4.500 mc al giorno rendendo la situazione non sostenibile se non attraverso potenziamento dell'impianto comunale.

Attualmente la situazione depurativa di Ventimiglia è appropriata, il livello depurativo (secondario biologico) è conforme a quanto previsto dalla legge (cioè il dlgs 152/2006) la condotta ha una lunghezza

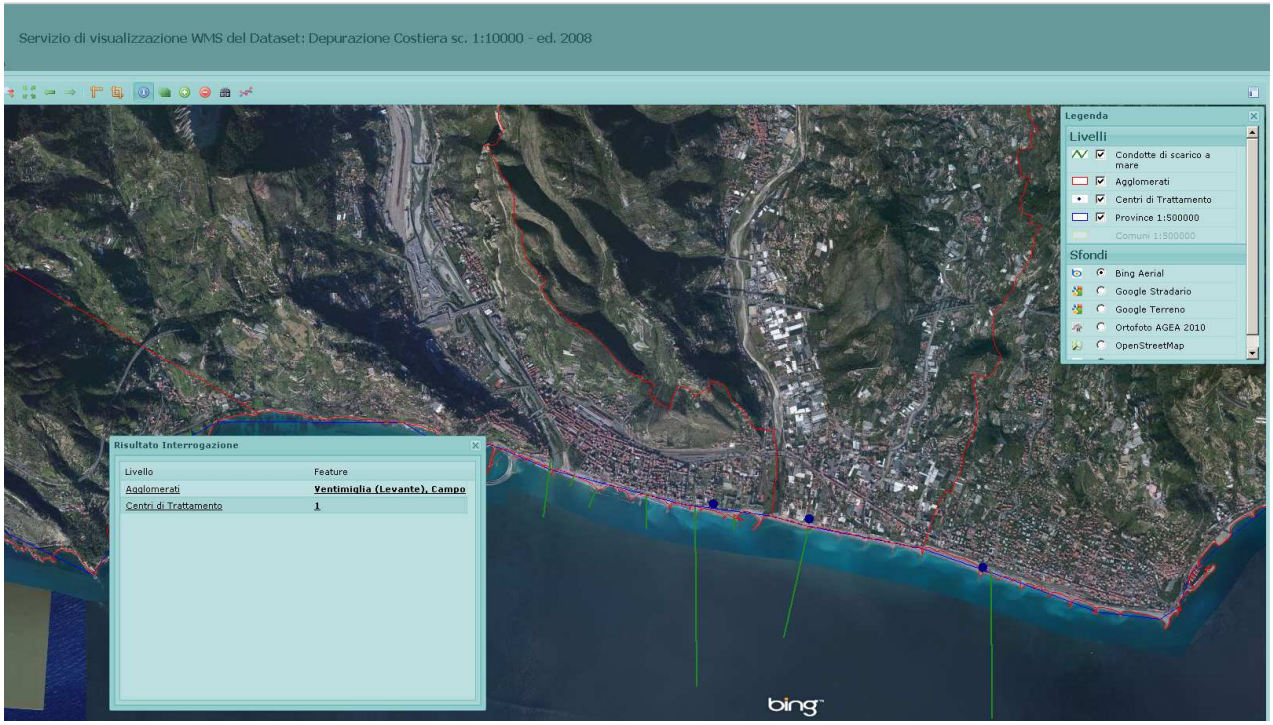
adeguata alla normativa regionale (lr 43/1995). Dalla relazione Arpal 2011 i controlli effettuati risultano conformi ai limiti delle tab. 1 e 3 dell'all. 5 del dlgs 152/2006.

Occorre quindi segnalare che il Comune di Ventimiglia ha approvato un piano di manutenzione ed interventi straordinari con DGC nr. 115 del 2012 sulla base del progetto presentato da AIGA S.p.A. per gli interventi di manutenzione straordinaria del depuratore comunale di Ventimiglia in data 26.10.2012, prot. 27861/2012, a firma dell'Ing. Osvaldo Strafella della ITAC Engineering di Genova, comportante una spesa stimata in complessivi € 970.157,58 per i quali è già stato affidato un primo lotto di interventi.

Si ritiene però le migliorie del depuratore esistente possano essere utilizzate per lo sviluppo dell'area S25 (che prevede tra l'altro la rilocalizzazione del mercato comunale all'aperto e molti servizi pubblici).

Per le trasformazioni del distretto DT7, il Comune, come indicato nelle Norme di Attuazione della Variante, prevede la realizzazione di un sistema depurativo locale innovativo ed ecologico.

Relativamente al sistema di raccolta delle acque bianche il gestore suggerisce la realizzazione di trattamento delle acque di prima pioggia con uno scarico in corpo idrico recettore o, meglio ancora, il riciclo delle acque depurate in serbatoi di accumulo nell'area servizi. Tali serbatoi potrebbero essere sfruttati per l'irrigazione e/o l'impiantistica antincendio e/o lavaggio strade.



3.3 – Suolo sottosuolo

Consumo di suolo ed attività agricole

a) Allo stato attuale le aree oggetto di Variante sono principalmente occupate da binari ferroviari, scambi ed edifici di servizio di notevoli dimensioni. La funzione caratterizzante è infatti quella dell'infrastruttura ferroviaria di cui si chiede la riqualificazione.
b) Morfologicamente si tratta di aree pianeggianti.
   La più ampia, la DT7 è collocata in sponda destra del Fiume Roja in prossimità di altre aree artigianali, quelle destinate a servizi S26 e S25 rispettivamente la prima in zona urbanizzata di Ventimiglia la seconda in prossimità dell'Aurelia, dell'anfiteatro romano e del tessuto di espansione della città di Ventimiglia.
c) Si tratta quindi di aree già antropizzate e caratterizzate dalla presenza di manufatti.
d) Con la variante in argomento non si prevede un incremento del consumo di suolo a discapito di usi agricoli o naturali, le aree infatti rientrano nella categoria delle aree abbandonate o in condizioni di degrado da riqualificare e riconvertire per il loro attuale inutilizzo.
e) In particolare per l'area del DT7 è prevista la realizzazione di una zona verde lungo il Fiume Roja per mitigare gli impatti della nuova edificazione rispetto al SIC del Fiume Roja.

Contaminazione dei suoli e bonifiche

a) L'area del Parco Roja e le altre aree oggetto di variante urbanistica non sono inserite nell'anagrafe dei siti contaminati della Regione, né presenta indicazioni tali da pensare di dover procedere ad una bonifica.
   La funzione ferroviaria non può escludere eventuali fonti di inquinamento ma, per ciò che riguarda il Parco Roja, il suo uso è stato molto limitato poiché, una volta terminata la realizzazione del parco ferroviario, sono intervenuti i trattati di Schengen e Maastricht e quindi l'opera ha subito perso la funzione per cui era stata costruita.

Cave e discariche

a) Nelle aree oggetto di Variante non sono presenti cave e discariche né attive né dismesse.
   Nel Comune di Ventimiglia è presente soltanto una discarica di rifiuti inerti in località Rio Ciapagni, nella frazione di Trucco (impresa Liguria Cave srl) a monte del Parco Roja.

Aspetti Geologici, Geomorfologici e Idraulici

La variante urbanistica proposta per l'area del Parco Roja (ovvero quella che ha rapporti con il Piano di Bacino del Roja) risulta coerente con la pianificazione di Bacino, la normativa settoriale ed il quadro conoscitivo esistente, come evidenziato negli elaborati grafici allegati alla presente relazione redatti dalla Società Indago s.r.l. (a cui si rimanda) e dal Piano di Bacino del Roja della Provincia di Imperia:

Elaborati grafici	***NORMA***	***COMPATIBILITA'***
RISCHIO IDRAULICO (**tav 13 sud**)	inesistente	SI
RISCHIO GEOMORFOLOGICO (**tav 15 sud**)	Rg0 –rischio geomorfologico lieve o trascurabile	SI
PERICOLOSITA' E SUSCETTIVITA' AL DISSESTO (**tav 14 sud**)	Pg0 Area a pericolosità molto bassa	SI
FASCE FLUVIALI E DI RIASSETTO	inesistente	SI
Aree carsiche, catasto grotte, geositi	Non interessata	SI
Sismica Classificazione sismica regionale stabilita con DGR 1308 del 24/10/2008	Zona classificata 3S ag max=0,180g	SI *****
Studi di micro zonazione sismica di Livello I	Rea instabile per liquefazione	SI ******

***** Dovranno essere rigorosamente osservate le norme di legge per le costruzioni in zona sismica. Nella successiva fase di progettazione dovrà inoltre essere osservato quanto prescritto dalla DGR 714/2011.

****** Dovranno essere verificate le condizioni della possibile liquefazione attraverso studi di maggior dettaglio e indagini in situ.

Reticolo Idrografico Acque interne

Il reticolo idrografico individuato dal Piano di Bacino con D.G.P. 33472004 è attualmente in fase di revisione da parte della Regione Liguria (Regolamento regionale 14/07/2011 n. 3 "Regolamento recante disposizioni in materia di tutela delle aree di pertinenza dei corsi d'acqua).

Nelle aree oggetto di Variante (sia DT7, sia aree S26 e S25), sono presenti rii tombinati.

La relazione allegata al Piano di Bacino del Roja relativa alle Fasce Fluviali specifica le distanze da mantenere relativamente ai tratti di corsi d'acqua che non hanno formato oggetto di studi idraulici finalizzati alla individuazione delle fasce di inondabilità di cui alla TAV 11 per i quali è stabilita una fascia di rispetto precisata nell'art. 8 delle Norme (10 metri per i corsi d'acqua del reticolo significativo definiti come minori):

"comma 3: Nella fascia di rispetto di cui al comma 2 sono consentiti interventi urbanistico-edilizio, a condizione che la Provincia esprima parere favorevole, sulla base di uno studio idraulico, che individui le fasce di inondabilità delle aree secondo i criteri di cui all'allegato 3. Le risultanze dei suddetti studi idraulici sono recepite nelle fasi di aggiornamento del Piano secondo la procedura di cui al comma 5 dell'art. 10 della l.r. 58/2009.

comma 4: La disciplina della fascia di rispetto di cui al comma 2 è da applicarsi in modo integrato e coordinato con quello relativo alle fasce di inedificabilità assoluta di cui al regolamento regionale n. 3/2011. In particolare, l'espressione del parere di cui al comma 3 va coordinato con il rilascio dell'autorizzazione provinciale ex R.D. 523/1904 prevista all'art. 4 del suddetto regolamento, laddo-ve necessaria ai fini della riduzione della fascia di inedificabilità." ….omissis

"Art. 9 Tombinature e coperture In materia di tombinature e coperture si fa rinvio alla disciplina di cui all'art. 8 del Regola-mento regionale n. 3/2011.

Riguardo alla caratteristica dell'area che risulta essere un acquifero del Roja si raccomanda una particolare attenzione, nella futura progettazione a scala edilizia complessiva al fine di individuare l'opportuna copertura del suolo per le aree scoperte che salvaguardi l'acquifero stesso.

Si raccomanda inoltre di posizionare i parcheggi necessari per le nuove funzioni commerciali e produttive a raso o sulla copertura degli edifici, anziché interrati, salvo maggiori approfondimenti da eseguirsi in fase di attuazione.

3.4 - Biodiversità e Aree Protette

Il territorio del Comune di Ventimiglia rappresenta con i suoi 7 S.I.C., uno delle parti naturalisticamente più interessanti della Liguria, ma, come in numerose aree della Regione, lo stato qualitativo e soprattutto la possibilità di tutela e conservazione di questi siti appare problematica.

E' sufficiente esaminare le Tavole P.U.C. relative alle aree percorse dal fuoco, per rendersi conto come negli ultimi 15 anni più di un centinaio di incendi abbiano interessato questo territorio, talvolta con episodi che hanno interessato superfici piuttosto ampie.

Tra i S.I.C. terrestri rientrano quelli riparei dei "Fiume Roia" e "Torrente Nervia".

L'area del Parco Roja è confinante proprio con il SIC IT 1315720 (si rimanda alle considerazioni espresse nella Valutazione di Incidenza allegata). Gli altri ambiti non sono interessati né direttamente, né incidentalmente da zone SIC.

Il primo interamente nel comune di Ventimiglia, il secondo solo con una piccola porzione della sua foce. Mentre quest'ultimo torrente ha conservato negli anni, soprattutto nella parte fociva, uno stato qualitativo piuttosto buono, per quanto riguarda il Roia le sue condizioni ambientali si sono rapidamente deteriorate, tanto da far oggi apparire l'attribuzione dello status di Sito di Importanza Comunitaria più un riconoscimento alla memoria che un reale tentativo di preservare caratteristiche naturali, oggi non più presenti.

Le numerose opere di arginatura in cemento armato (tra cui proprio all'altezza dell'area del DT7 destinata a parco ferroviario) a parete verticale che si estendono dalla foce fino alla confluenza del T. Bevera, le successive opere di indiscriminata riprofilatura dell'alveo e la costruzione delle opere accessorie alla viabilità autostradale hanno avuto come risultato il quasi completo denudamento delle aree ben oltre quello che avevano avuto i ripetuti episodi alluvionali che si sono succeduti nel tempo.

Il risultato più evidente, oltre la visibile rarefazione di formazioni vegetazionali riparee di una certa consistenza presso la foce che solo da poco stanno riapparendo, è il depauperamento delle colonie avifaunistiche un tempo massicciamente presenti e che ora preferiscono ammassarsi a quelle presenti alle foci del Nervia.

3.5 - Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico

Nell'area oggetto di Variante al PUC non sono presenti immobili tutelati, sotto qualsiasi forma, non sono inoltre presenti strade e percorsi storici, manufatti rurali tradizionali, sistemi insediativi storicizzati, terrazzamenti, zone agricole di pregio, manufatti di archeologia industriale, né per l'area è in itinere la dichiarazione di notevole interesse pubblico.

Solo l'area S25 (ex lavaggio) è confinante con la zona archeologica dell'Anfiteatro Romano.

La norma urbanistica ne prevede peraltro la valorizzazione.

3.6 - Inquinamento Acustico

Il Comune di Ventimiglia è dotato di zonizzazione acustica e l'area del Parco ferroviario Roja è classificata in zona classe 4 (aree di intensa attività umana) per cui del tutto compatibile con le funzioni proposte dalla variante in oggetto.

La zona S26 e S25 (ex lavaggio) sono classificate in zona classe 3 compatibile con la trasformazione.

Il "Piano di zonizzazione acustica del territorio", come previsto dalle specifiche norme di legge (L.R. 31/94), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 12 del 02.02.2011 definitivamente approvata dalla Provincia di Imperia con D.G.P. nr. 116 del12.05.2011.

Tale strumento si pone l'obiettivo di prevenire il deterioramento di zone non inquinate ed il risanamento di specifici ambiti critici (tra cui proprio il DT7 e l'S25 - ex lavaggio -), individuati dalle indagini svolte.

Nel caso di Ventimiglia vi sono fattori che non potranno essere modificati nel medio periodo e che presentano perciò una notevole rigidità: si tratta delle infrastrutture di trasporto. Le informazioni riportate nel Piano, raccolte per i parametri dei quali tener conto nella zonizzazione acustica, hanno infatti permesso di evidenziare il peso preponderante dei flussi di traffico tra tutte le possibili sorgenti sonore esistenti.

Vi sono grandi arterie di traffico che attraversano il comune: S. S. Aurelia, Ferrovia, Autostrada dei Fiori con casello di uscita Ventimiglia.

Vi è poi una viabilità di distribuzione che sopporta flussi consistenti ed altamente rumorosi: Corso Genova nei pressi del confine comunale con il Comune di Camporosso – Comune di Vallecrosia (oltre il 28% del traffico totale rilevato) e la n. 1 "SS 20 20 ingresso Rotonda Largo Torino (oltre il 25%).

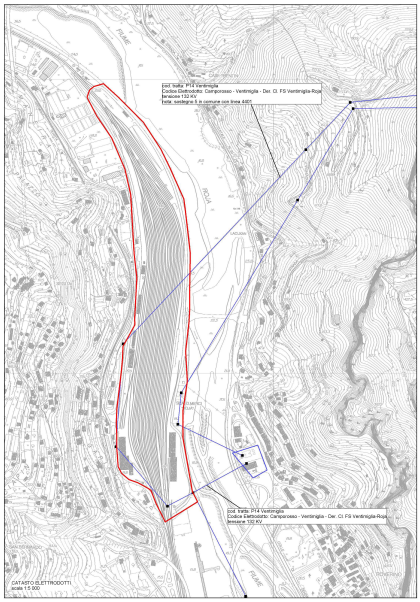
La viabilità locale è infine differenziata, anche riguardo ai periodi dell'anno, in modo particolare nella zona del centro, dove prevale, nel periodo estivo, il traffico legato alle attività turistiche ed al mercato all'aperto del venerdì che rappresenta una vera problematicità per il centro della città.

Per ognuna di queste infrastrutture è stato condotto uno studio specifico sui possibili impatti che l'inquinamento acustico produce e, dati i livelli di rumore rilevati, il Piano ha predisposto strumenti e misure mitigatrici atti a contenere tali livelli e a farli diminuire in una prospettiva a medio e lungo termine, a seconda che le bonifiche siano possibili e rientrino nell'ambito delle competenze comunali

3.7 - Inquinamento elettromagnetico

Le aree oggetto di variante non risultano interessate dalla presenza di ripetitori radiotelevisivi o di stazioni per la telefonia cellulare.

Nel DT7 sono presenti due elettrodotti da 132 chilovolt e sono disposti come rappresentato dalla tavola seguente e riportato nella carta dei Vincoli.



Per quanto attiene le fasce di prima approssimazione, riportate dal PUC vigente, queste sono indicate in 10 m. in coerenza con la normativa vigente.

Sarà quindi necessario che la distanza tra elettrodotti ed edifici (che saranno progettati in attuazione della variante urbanistica) in cui è probabile soggiornare per più di 6 ore continuative, rispetti quanto previsto dalla normativa vigente. Tale cautela è comunque indicata nella Norme della Variante.

Da segnalare quindi che lungo i binari ferroviari che diramano al parco da sud, è presente un elettrodotto interrato ben visibile e che nella progettazione specifica del settore 2 andrà tenuto presente.

3.8 - Energia

Il Piano energetico ambientale regionale (PEAR) è lo strumento di attuazione della politica energetica regionale che definisce gli obiettivi regionali di settore e le azioni necessarie per raggiungerli. Il Piano è stato approvato dal Consiglio regionale con la deliberazione n. 43 del 2 dicembre 2003. La L.R. n. 22/2007 in materia di energia stabilisce che il Piano energetico debba essere aggiornato ogni 5 anni.

Nelle aree oggetto di variante non sono presenti impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili ma sono previsti dalla variante al PUC in argomento sollecitazioni per l'uso di fonti rinnovabili con l'obiettivo di ridurre i consumi di energia primaria per riscaldamento e/o raffrescamento e anche per l'illuminazione.

Riguardo ai contenuti della DGR 31/2012 (prestazioni energetiche degli insediamenti commerciali) ed in particolare ai requisiti qualitativi e di prestazione specifici obbligatori (paragrafo 5 comma 2) questi trovano completa applicazione nel testo della variante urbanistica proposta (scheda settore 7A) e che analogamente si possono estendere anche all'area produttiva e di servizi S25.

3.9 - Rifiuti

Per quanto riguarda il tema dei rifiuti, al fine di realizzare quanto previsto dal d.lgs. n.22/97, la Regione Liguria ha provveduto a suddividere il territorio in quattro ambiti territoriali ottimali che corrispondono ai limiti amministrativi delle province liguri. Lo scopo è quello di evitare la frammentazione delle gestioni a favore di un sistema unitario che porti beneficio non solo al fattore "ambiente", ma anche a quello economico e tecnico. All'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale di appartenenza viene quindi organizzata la gestione unitaria dei rifiuti solidi urbani.

I 67 Comuni della Provincia di Imperia, per attuare quanto previsto dalla legislazione nazionale in materia e dalla pianificazione regionale e provinciale, hanno sottoscritto in data 09.12.2004 una Convenzione di cooperazione regolante i rapporti tra gli Enti ricompresi nell'ambito territoriale ottimale per l'organizzazione della gestione dei rifiuti solidi urbani.

Con Decreto Presidenziale del 23.12.2004 è stato istituito formalmente l'Ambito Territoriale Ottimale Imperiese, ai sensi e per gli effetti del d.lgs. 22/97 e della l.r.18/99. Ai fini della razionalizzazione della gestione dei rifiuti urbani ed in sintonia con la pianificazione regionale, all'interno dell'Ambito Ottimale Imperiese sono stati individuati tre Comprensori:

A) il Comprensorio Ventimigliese;

B) il Comprensorio Sanremese, all'interno del quale ricade il Comune di Taggia;

C) il Comprensorio Imperiese.

L'A.T.O. Rifiuti Imperiese costituisce quindi l'Autorità d'ambito incaricata di svolgere funzioni di organizzazione, coordinamento e controllo delle attività e delle iniziative che gli Enti convenzionati decidono di intraprendere per la corretta gestione dei rifiuti urbani, secondo le indicazioni fornite dal Piano **Provinciale della Gestione integrata dei rifiuti solidi urbani**.

Il Piano è stato approvato dal consiglio provinciale con deliberazione n. 43 del 30.06.03 ed è consultabile sul sito della provincia di Imperia. All'interno delle modifiche ed integrazioni al Piano Provinciale della Gestione integrata dei rifiuti urbani (anno 2008, fonte: A.T.O. Rifiuti Imperiese) sono riportate le analisi pro-capite della produzione di rifiuti urbani nella provincia di Imperia:

Produzione rifiuti urbani nella Provincia di Imperia							
Anno	Ab.	R.U. indiff.		R.D.		R.U. totale	
		Tot. [ton/anno]	Pro-cap. [kg/anno]	Tot. [ton/anno]	Pro-cap. [kg/anno]	Tot. [ton/anno]	Pro-cap. [kg/anno]
1996	217.039	116.282,00	535,77	3.815,00	17,58	120,097	553,34
2004	215.591	122.072,77	566,22	24.179,79	112,02	146.122,56	678,24
2006	216.743	129.952,80	599,57	24.256,85	111.90	154.209,65	711,49

Si osserva una produzione annua piuttosto elevata rispetto alle medie regionali (596 kg/anno per il 2002) giustificata dalla vocazione turistica dei comuni della provincia nella quale in particolari periodi si ha un significativo incremento della popolazione.

Nel caso di Ventimiglia, il Comune dispone dei dati storici a partire dal 2000, dai quali risulta una sostanziale crescita nel tempo della produzione di rifiuti solidi urbani totali. Per il territorio comunale il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani è svolto dalla Società Docks Lanterna SpA di Genova.

In relazione agli obiettivi posti dalla normativa nazionale, il d. lgs. n. 152/2006, si segnala il non raggiungimento della percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti urbani che avrebbe dovuto arrivare almeno al 45% entro il 31 dicembre 2008. Purtroppo infatti secondo quanto deliberato dalla Regione Liguria a riguardo, i risultati raggiunti dai Comuni liguri in termini di percentuale della raccolta differenziata nell'anno 2008 sono ben al di sotto degli obiettivi di legge per la totalità dei comuni appartenenti alla Provincia di Imperia. Nella Conferenza dei Sindaci A.T.O. rifiuti imperiese del 19.12.08 è stato perciò approvato il Progetto operativo sulla raccolta differenziata, documento predisposto dallo Studio Life di Rimini, in risposta ai contenuti della D.G.R. n°43/08 per poter raggiungere l'obiettivo di raccolta differenziata (RD) del 65% entro l'anno 2012. Si è preso inoltre atto che detto elaborato fissa linee di indirizzo, dando facoltà ai Comuni di proporre soluzioni complementari comunque compatibili con il Piano Provinciale e gli obiettivi fissati per normativa di settore.

In tale senso l'attenzione crescente dell'Amministrazione Comunale di Ventimiglia ha partecipato all'accordo che verrà ripreso non appena verranno eletti i nuovi rappresentanti politici della città.

3.10 - Salute e qualità della vita

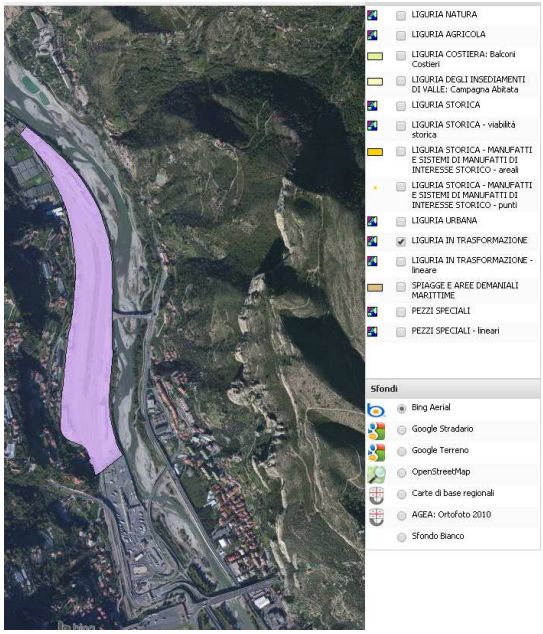
Nel Comune di Ventimiglia non sono presenti impianti a rischio di incidente rilevante e anche le varianti al PUC in argomento, per quanto attiene il futuro Settore B artigianale/industriale del DT7 non ne consente la presenza.

4. – Valutazione degli impatti

Analisi di coerenza con gli strumenti pianificatori sovraordinati

Il PUC di Ventimiglia, essendo entrato definitivamente in vigore il 21.01.2009 non è stato sottoposto a Verifica di Assoggettamento alla VAS. Tra i documenti del PUC, in particolar modo nel "Quadro Conoscitivo", non sono stati sviluppati approfondimenti specifici che forniscano una rappresentazione ed una valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi tipici di una Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale dell'insieme delle trasformazioni urbanistiche previste nel Piano.

Per questo motivo, ai fini del presente lavoro, sono stati analizzati principalmente documenti disponibili alla scala territoriale (PTC Provinciale, Piano di Bacino, PTCP, PTR Regionale) e le Relazioni del **PUC** (quadro conoscitivo e documento degli obiettivi) in quanto contribuiscono tutti insieme alla definizione del quadro pianificatorio e programmatico che interessa le porzioni di territorio esaminate, anche in considerazione degli obiettivi delle Varianti stesse e della tipologia delle azioni previste.



È stato quindi consultata, a scopo conoscitivo e meramente macro-programmatorio, la "Relazione sull'analisi ambientale iniziale", sviluppata nel 2007 e disponibile online. In particolare si tratta del **"PROGETTO COMUNITARIO OBIETTIVO 2 2000/2006 MISURA 2.6. CERTIFICAZIONE AMBIENTALE. APPROVAZIONE DOCUMENTAZIONE DEFINITIVA CERTIFICAZIONE CERTIQUALITY".**

Tale documento è stato approvato con verbale della Giunta Comunale nr. 307 in data 20/09/2007.

Purtroppo, successivamente all'adozione, il Comune di Ventimiglia non avendo raggiunto i parametri di legge per la raccolta differenziata, ha perso la certificazione vanificando il lavoro svolto.

Nell'ottica di un continuo e documentato miglioramento delle proprie performance ambientali, il Comune di Ventimiglia (IM) aveva voluto implementare all'interno della propria Organizzazione un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001.

Il Sistema avrebbe dovuto coordinare tutte le attività e i servizi di propria competenza e avrebbe dovuto avere funzione di indirizzo (nel limite del potere di controllo e influenza legittimo dell'Ente) per terze parti coinvolte nella gestione ambientale diretta e indiretta del territorio.

L'analisi ambientale preliminare era stata condotta per poter verificare l'applicazione del complesso normativo cogente in materia ambientale, stabilire in fase di implementazione del SGA la politica ambientale, obiettivi, traguardi e programmi ambientali per il miglioramento delle prestazioni dell'Ente intende raggiungere e attuare.

Tale documento è redatto in accordo a quanto indicato dalla norma UNI EN ISO 14004 : 2004.

Sulla base dei documenti consultati si è cercato di individuare, per i componenti di seguito indicati, dei macro obiettivi generali a cui le Varianti si devono rapportare.

Componente	Nr.	Obiettivo generale strumenti pianificazione
Aria	1	Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico, migliorando la qualità dell'aria.
	2	Riduzione progressiva delle emissioni atmosferiche di SO2, NOx, COV, PM10, O3
Rumore	3	Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico.
Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	4	Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico da alte frequenze.
Risorse idriche	5	Riduzione del rischio idraulico nel territorio.
	6	Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche.
	7	Ridurre il consumo o eliminare il sovra sfruttamento o gli usi impropri.
Suolo e Sottosuolo	8	Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio.
	9	Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione, consumo.
Paesaggio	10	Valorizzazione e gestione delle risorse storiche – paesaggistiche ed archeologiche.
	11	Valorizzazione e gestione delle risorse naturali.
Sistema agricolo	12	Sostenere le attività agricole.
	13	Perseguire il recupero del patrimonio edilizio esistente e il contenimento della nuova edificazione.
Sistema insediativo	14	Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato con relativo miglioramento della qualità sociale.
	15	Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente, della vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica) e ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale.
	16	Previsione di un sistema insediativo, di lungo periodo, equilibrato e ecologicamente sostenibile.
Attività produttive	17	Promuovere il ruolo sovracomunale della Riconversione del Parco Roja prevedendo un settore produttivo e mantenendo un adeguato livello di sostenibilità ambientale.
	18	Adeguare o innovare le politiche pubbliche legate alla tutela del sistema ambientale.
Mobilità	19	Perseguire il raggiungimento di una mobilità sostenibile.
	20	Miglioramento dell'accessibilità del territorio.
Turismo	21	Promuovere la funzione di tutela ambientale del turismo.

L'analisi di coerenza con gli strumenti pianificatori individuati si configura come valutazione qualitativa ed ha lo scopo di verificare la congruenza delle scelte e delle azioni di Piano con gli obiettivi degli strumenti vigenti o in fase di sviluppo.

Tale valutazione fornisce una prima indicazione delle potenziali criticità derivanti dall'attuazione di Piano, evidenziando gli eventuali effetti negativi o presumibilmente tali indotti sulle singole componenti ambientali.

Le Varianti risultano ***coerenti*** in quanto:

Componente	Nr. obiettivo	Obiettivi della Variante
Aria	**1-2**	In particolare l'obiettivo riguarda l'Ambito S25 in quanto prevede la rilocalizzazione in ambito marginale e fuori dal centro densamente abitato di Ventimiglia del futuro Mercato all'aperto con beneficio per le aree centrali della città.
Rumore	**3**	La ridestinazione funzionale della S25 verso servizi urbani e comprensoriali, comporterà la riduzione del rumore attualmente provocato principalmente dalle aree ferroviarie in funzione. Per la DT7, la collocazione di nuove funzioni artigianali e commerciali in ambito extraurbano, comporterà fisiologicamente la ricollocazione nell'ambito specifico di funzioni analoghe già presenti in città con conseguente beneficio indotto alla città esistente.
Suolo e sottosuolo	**8-9**	Si tratta di rifunzionalizzare e riqualificare ambiti ferroviari, quindi anche parzialmente inquinati, con nuove funzioni a servizi urbani e con limitazione del consumo di suolo agricolo per eventualmente collocare le stesse, strategiche, funzioni.
Paesaggio	**10-11**	Entrambi gli interventi prevedono di valorizzare le risorse paesistiche, ambientali ed archeologiche limitrofe agli ambiti di trasformazione.
Sistema agricolo	**13**	La riqualificazione di aree ferroviarie dismesse è coerente con l'obiettivo di consumo di suolo agricolo.
Sistema insediativo	**14-15-16**	Le trasformazioni mirano in ambito urbano a fornire servizi pubblici di notevoli dimensioni e qualità. Quindi a ricollocare funzioni a servizio già presenti in altre parti della città e sicuramente cariche di problematicità. Per l'ambito DT7 cerca di costruire una prospettiva economica strategica per la città, incidendo necessariamente sul comparto produttivo, anche attraverso lo sviluppo di un progetto urbano di qualità ed attento alla limitazione del consumo delle risorse energetiche disponibili.
Attività produttive	**17**	La riconversione delle aree ferroviarie per ridestinarle a servizi pubblici o attività produttive e commerciali è strategica per il rilancio dell'economia locale e sovra comunale.
Mobilità	**20**	La ricollocazione del mercato all'aperto ed al coperto

		nella zona S25, anche attraverso la realizzazione della futura Aurelia bis, contribuirà sensibilmente al miglioramento della mobilità, anche pedonale e ciclabile, nella zona centrale della città.
Turismo	**21**	La riqualificazione del comparto S25 e la conseguente valorizzazione del limitrofo parco archeologico, potrà contribuire a valorizzare l'economia turistica locale e sovra comunale.

Eventuali alternative considerate e loro giustificazioni/motivi

Per entrambi gli ambiti di trasformazione, valutando l'attuale stato di utilizzo e quindi che la **riconversione di area ferroviaria ad usi urbani o produttivo/commerciali è strategia contemporanea** utilizzata da tutte quelle municipalità che intendono valorizzare complessivamente il proprio territorio, non è stata valutata opportunità alla collocazione delle funzioni previste negli ambiti S25 (ex lavaggio) e DT7 in altre parti della città che, al contrario, per tipologia e dimensione, avrebbero necessariamente richiesto il consumo di suolo agricolo o naturale.

Al contrario, per evitare che le funzioni previste nel distretto DT7 vedano la collocazione al di fuori dell'Italia, ovvero nella vicina Francia, si è ritenuto che la rifunzionalizzazione dei due ambiti in sinergia con le Ferrovie dello Stato, fosse occasione unica ed irripetibile.

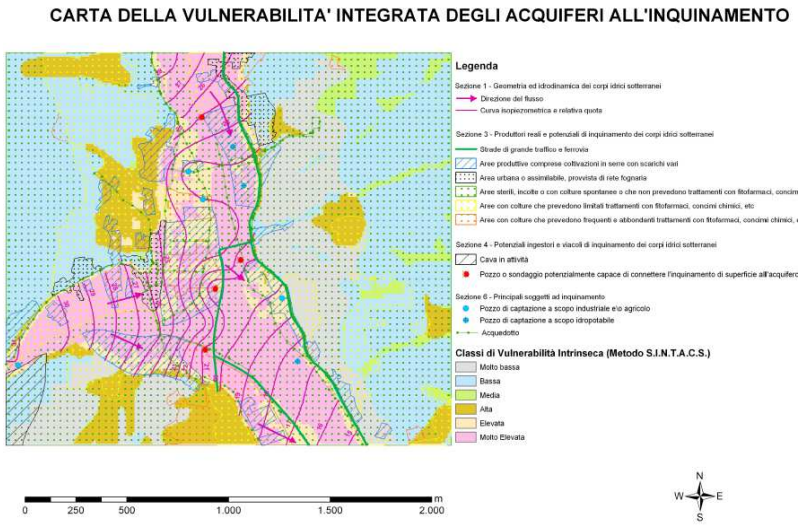
Valutazione degli effetti delle Varianti

L'analisi dei contesti di riferimento ha messo in evidenza le criticità presenti sul territorio comunale nei 2 ambiti principali di intervento delle Varianti, DT7 e S25 (ex lavaggio), oggetto del presente Rapporto.

Allo scopo di rilevare e caratterizzare quali sono i possibili impatti sulle componenti territoriali e ambientali considerate, tali criticità sono state messe in relazione con le attività previste dall'attuazione della Trasformazione del Parco Roja che è sempre centrale in tutti gli strumenti di Pianificazione sovraordinati (PTC Provinciale e PTR Regionale).

L'analisi del quadro ambientale a livello comunale e in particolar modo nell'intorno delle aree principalmente in esame (DT7 e S25), ha evidenziato i seguenti elementi di criticità:

- la qualità dell'aria risulta penalizzata dal traffico veicolare lungo la viabilità principale di Corso Genova, soprattutto nel tratto di attraversamento cittadino proprio in prossimità dell'S25;
- l'area DT7 è situata nel settore di ricarica indiretta della falda. In questo ambito la vulnerabilità degli acquiferi è alta.



igura 12 – *Carta della vulnerabilità integrata*

Gli effetti delle azioni della Variante per le zona D7 e S25, possono essere qualitativamente descritti nel modo seguente:

- **+** "effetti genericamente positivi"
- **+?** "effetti incerti, presumibilmente positivi"
- **?** "possibile interazione, effetti incerti"
- **-** "effetti negativi, in contrasto con l'obiettivo di piano"
- **-?** "effetti incerti, presumibilmente negativi"
- "nessuna interazione" (cella vuota)

È importante sottolineare che entrambe le aree non ricadono all'interno di aree naturali protette né all'interno di siti appartenenti a Rete Natura 2000. Il SIC del Roja è limitrofo all'area di intervento DT7.

Per ogni valutazione è quindi importante sottolineare come la stessa sia riferita evidentemente alla situazione esistente di abbandono dello scalo merci del Parco Roja e di dismissione della zona dell'ex lavaggio.

Ogni valutazione non può però discendere anche dalla considerazione che le nuove funzioni proposte sono decisamente migliorative rispetto alla eventuale situazione di ciò che sarebbero le due aree se fossero ancor oggi funzionanti ad uso ferroviario e, soprattutto il Parco Roja, quale elemento anche inquinante rappresenterebbe per il contesto locale di riferimento.

1 - ANTROPIZZAZIONE	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
14. Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato con relativo miglioramento della qualità sociale. 15. Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente, della vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica) e ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale.	+
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La realizzazione degli interventi riguarda la riqualificazione di ambiti territoriali già antropizzati e trasformati. In particolare il livello di degrado ed abbandono è evidente e dequalificante gli ambiti specifici. Le Varianti rappresentano quindi sia occasioni di ricucitura e riqualificazione dell'ambito urbano (S25), sia occasione di sviluppo urbano qualificante per la città di Ventimiglia ed il contesto del Parco Roja (DT7).	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
La qualità della pianificazione urbanistica discenderà dallo SAU esteso ai diversi comparti di intervento che prefigureranno gli ambiti di collocazione degli edifici, le aree verdi, gli spazi per servizi, le superfici permeabili, le alberature, i percorsi pedonali e ciclabili.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

2 - PAESAGGIO	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
10. Valorizzazione e gestione delle risorse storiche – paesaggistiche ed archeologiche. 11. Valorizzazione e gestione delle risorse naturali. 15. Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente, della vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica) e ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale.	+?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
Le trasformazioni riguardano ambiti ferroviari degradati e non qualificanti il paesaggio di Ventimiglia. Le trasformazioni proposte cercano al contrario di coinvolgere attivamente le risorse ambientali, paesistiche, archeologhe ed architettoniche presenti o limitrofe alle zone di trasformazione.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Previsioni di ampie aree a standard, di cospicue zone verdi, permeabili ed alberate, di percorsi pedonali e ciclabili protetti costituiranno l'ossatura per la costruzione dei nuovi contesti paesaggistici.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

3 - BENI CULTURALI ED AMBIENTALI	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
10. Valorizzazione e gestione delle risorse storiche – paesaggistiche ed archeologiche. 11. Valorizzazione e gestione delle risorse naturali.	
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
Non si segnalano nelle aree di intervento beni culturali ed ambientali.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

4 - SUOLO E SOTTOSUOLO	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
8. Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio. 9. Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione, consumo.	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La realizzazione degli interventi comporterà indubbiamente consumo di suolo, però già antropizzato, trasformato e costruito. Entrambi gli interventi riguarderanno quindi ambiti dismessi o dismettendi, utilizzati già oggi in sicurezza per le funzioni ospitate nel tempo. Parte dei parcheggi verranno realizzati sulle coperture degli edifici per limitare il consumo di suolo. I parametri inerenti la permeabilità dei suoli, peraltro già previsti dal PUC vigente, limiteranno al massimo l'impermeabilizzazione degli ambiti di intervento.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Le aree si trovano in zone a bassa sismicità. Sulla base degli approfondimenti effettuati, l'area è idonea dal	

punto di vista geologico alla realizzazione delle destinazioni d'uso previste. In fase di progettazione dovranno essere approfonditi gli aspetti geotecnici per operare una corretta scelta delle fondazioni.

Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

5 - ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
5. Riduzione del rischio idraulico nel territorio. 6. Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche. 7. Ridurre il consumo o eliminare il sovra sfruttamento o gli usi impropri.	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La realizzazione degli interventi comporterà un incremento dell'utilizzo delle risorse idriche, degli scarichi nella fognatura. Per ciò che concerne la falda, la riconversione dell'attuale parco ferroviario sarà sicuramente migliorativa della situazione esistente.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
La progettazione e la costruzione delle condotte fognarie, in conformità a quanto previsto dal DMLLPP del 12/12/1985 (p.ti 1,2,3,4), nonché della circolare del MLLPP nr. 27291 del 30/03/1986, dovrà garantire l'affidabilità delle opere in relazione al grado di sicurezza statica, di resistenza alla corrosione, di integrità della tenuta nel tempo, tenendo conto della caratterizzazione geologica e geotecnica dei terreni interessati dal tracciato delle tubazioni. Sarà prevista la realizzazione delle reti distinti di acque bianche, nere e grigie. Per il DT7 verrà previsto specifico ed autonomo impianto di depurazione. Per l'S25 i lavori attuali di ammodernamento del depuratore sono adeguati alle nuove quantità previste nel comparto specifico. Per il D7 sarà previsto nuovo collettore autonomo di AMAIE per la fornitura dell'acqua. Quindi progettazione adeguata per il recupero delle acque meteoriche da convogliare in vasche locali anche per il loro utilizzo ai fini dei sistemi dell'antincendio.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

6 - ARIA	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
1. Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico, migliorando la qualità dell'aria. 2. Riduzione progressiva delle emissioni atmosferiche di SO2, NOx, COV, PM10, O3	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La realizzazione degli interventi, per l'ambito DT7, potrebbe comportare un peggioramento locale della qualità dell'aria dovuta soprattutto alla quantità di veicoli che convergeranno nel futuro parco commerciale ed artigianale. L'area risulta infatti già dotata perifericamente di grandi arterie di traffico collocate in ambiti non residenziali. Per la S25, il problema dell'inquinamento atmosferico non subirà invece particolari modifiche in quanto si tratta di ricollocazione di funzioni oggi presenti al centro della città che al contrario potrà beneficiare delle nuove scelte urbanistiche.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	

Si prevede di collocare cospicue quantità di alberature lungo le arterie di accesso alla nuova zona commerciale ed artigianale da realizzare all'interno del comparto DT7. Quindi il rispetto della normativa vigente in termini di risparmio energetico consentiranno di limitare le emissioni di gas inquinanti dovute al riscaldamento/raffrescamento degli edifici.
Giudizio di sintesi di sostenibilità — **Sostenibile**

7 - ENERGIA	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
- Contenimento consumi energetici edifici. - Miglioramento del rendimento energetico degli impianti di climatizzazione degli ambienti. - Bioarchitettura e domotica. - Promuovere l'efficienza energetica dell'illuminazione pubblica, compresa la diffusione di sistemi di tele gestione.	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
Le attività all'interno delle nuove strutture previste comporteranno evidentemente un aumento dei consumi energetici, correlati principalmente agli impianti di riscaldamento, condizionamento e di illuminazione.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Verranno rispettate le normative regionale in termini di limitazione dei consumi, di risparmio energetico e di previsione di sistemi alternativi per la creazione di energia elettrica e termica a livello locale (pannelli fotovoltaici e solare termico).	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

8 – MOBILITA'	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
19. Perseguire il raggiungimento di una mobilità sostenibile. 20. Miglioramento dell'accessibilità del territorio.	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La trasformazione del DT7 comporterà necessariamente un carico superiore lungo le arterie di traffico che conducono alla nuova zona di trasformazione. Si tratta comunque di tratti stradali già adeguatamente dimensionati ed adatti a sostenere la nuova previsione. La previsione dell'S25 invece, prevedendo la ricollocazione di funzioni attualmente presenti al centro della città, non comporterà grosse differenze rispetto alla situazione esistente. Sicuramente la realizzazione della viabilità alternativa (Aurelia bis) potrà essere soluzione concreta atta a risolvere i problemi di attraversamento urbano della città di Ventimiglia e di alleggerimento del traffico nelle vie centrali.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
La previsione di trasformazione del DT7 prevede all'interno del comparto il disegno di viabilità autonoma rispetto alla viabilità esistente ai lati del comparto trasformativo. La realizzazione dell'Aurelia bis, confermata dal PTR Regionale, potrà costituire grande occasione sia per scaricare il centro di Ventimiglia	

dal traffico di transito, sia per raggiungere il DT7 da levante bay passando il centro di Ventimiglia.

Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

9 – RUMORE	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
3. Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico.	-?
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La previsione di trasformazione del DT7 sicuramente, rispetto alla situazione esistente di abbandono dello scalo ferroviario sarà peggiorativa. Occorre però considerare che, rispetto allo situazione "teorica oggi" dello scalo funzionante, la situazione proposta dalle Varianti è decisamente più qualificante e migliorativa.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Saranno previste alberature lungo le principali vie di accesso alle aree di intervento. In fase progettuale verranno previste misure di protezione dal rumore eventualmente prodotto dalle attività artigianali verso le zone abitate lungo la via Gallardi.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

10 – RIFIUTI	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
A dicembre 2013, la raccolta differenziata del Comune di Ventimiglia si attestava all'incirca sul 22,7% rispetto alla RSU complessiva. Si presume che nel 2014 il dato incrementerà dell'1-2%.	-
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
La realizzazione della Variante comporterà un aumento della quantità dei rifiuti prodotti soprattutto per il comparto DT7, in quanto per il comparto S25 si tratterà di ricollocare alcune funzioni già presenti al centro della città. In compenso si potranno realizzare nuove aree ecologiche attrezzate per la raccolta differenziata.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Verranno individuate ed indicate per i due comparti di trasformazione le modalità di raccolta e smaltimento da attuarsi nell'area anche in fase di realizzazione delle opere. Per limitare al massimo il possibile conferimento di rifiuti indifferenziati occorrerà localmente prevedere in fase esecutiva la realizzazione di sistemi adeguati di raccolta differenziata dei rifiuti da effettuarsi in aree locali. Verranno quindi previsti adeguati spazi per l'uso specifico.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

11 – RADIAZIONI	
Obiettivo di riferimento	**Potenziale effetto atteso**
4. Ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico da alte frequenze	
Descrizione dell'effetto atteso dalla componente	
Nel DT7 sono presenti due elettrodotti da 132 chilovolt disposti come rappresentato nella carta dei Vincoli. La loro ricollocazione o eventuale interramento diventa strategica per la valorizzazione dell'area e per la realizzazione dei servizi pubblici.	
Azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale	
Si prevede la progettazione della ricollocazione degli elettrodotti in fase di sviluppo dei progetti esecutivi delle opere.	
Giudizio di sintesi di sostenibilità	**Sostenibile**

5. – Piano di Monitoraggio

Il processo di valutazione ambientale prosegue nella fase di attuazione e gestione con il monitoraggio, che ha il compito di:

- fornire informazioni necessarie per valutare gli effetti ambientali delle azioni di piano consentendo di verificare se esse sono effettivamente in grado di conseguire i traguardi di qualità ambientale che il piano si è posto;
- permettere l'individuazione tempestiva di misure correttive qualora si rendessero necessarie.

E' opportuno fare una distinzione tra monitoraggio dello stato dell'ambiente e monitoraggio degli effetti di piano. Gli indicatori per il primo tipo di monitoraggio vengono definiti indicatori descrittivi mentre quelli necessari per il secondo tipo vengono definiti come prestazionali o di controllo.

Il monitoraggio degli indicatori descrittivi in genere è di competenza di attività di tipo istituzionale in quanto utili anche per altri tipi di procedure. Esso quindi viene comunemente svolto da enti sovraordinati quali Arpal, Regione e/o Provincia. La responsabilità del monitoraggio degli indicatori prestazionali può essere affidata all'Amministrazione responsabile del piano.

I risultati dell'attività di monitoraggio sono affidati a rapporti che rappresentano i documenti di pubblica consultazione che l'amministrazione responsabile deve emanare con una periodicità fissata in fase di definizione del sistema di monitoraggio.

La struttura di tali rapporti deve essere organizzata al fine di rendere conto in modo chiaro:

- degli indicatori selezionati nel nucleo con relativa periodicità di aggiornamento;
- dell'area di monitoraggio associata a ciascun indicatore;
- dello schema di monitoraggio adottato (disposizione dei punti, fonti dei dati, metodologie prescelte, riferimenti legislativi, ecc.) e della periodicità di acquisizione dei dati;
- delle difficoltà/problematiche incontrate durante l'esecuzione del monitoraggio;
- delle variazioni avvenute nei valori degli indicatori, con un'analisi accurata dei dati e l'interpretazione delle cause che hanno dato origine a un determinato fenomeno;
- dei possibili interventi di modificazione del piano per limitarne gli eventuali effetti negativi;
- delle procedure per il controllo di qualità adottate.

La descrizione degli elementi sopra elencati deve consentire un'agevole comprensione di tutte le fasi del lavoro svolto; è inoltre essenziale che la parte relativa alle condizioni causa effetto risulti opportunamente documentata in modo da consentire l'analisi e la discussione sui risultati raggiunti.

Occorre quindi tenere conto della natura del piano oggetto di monitoraggio, **nel nostro caso una Variante al Piano Urbanistico assunto con uno scenario di attuazione almeno ventennale** e la cui attuazione avverrà attraverso Progetti edilizi convenzionati corredati da SAU estesi all'intero Settore.

L'attività reportistica dovrà essere effettuata con una ricorrenza in grado di intercettare tale attuazione e quindi con una cadenza in generale tri-quinquennale. Per il monitoraggio del piano dovrà quindi essere previsto:

- il soggetto responsabile delle diverse fasi del Piano di Monitoraggio e definizione degli obiettivi specifici;
- verifica (calcolo), con cadenza periodica degli indicatori prescelti (da definire prima dell'avvio delle trasformazioni);
- verifica della rispondenza dei valori alle previsioni di piano;
- definizione ed attuazione di interventi correttivi nel caso di mancata corrispondenza con gli obiettivi fissati.

In base alle criticità presenti allo stato di fatto sull'area ed ai potenziali effetti negativi dovuti all'attuazione delle trasformazioni (DT7 e S25 - ex lavaggio -), si è scelto per il monitoraggio, di fare riferimento al seguente set di indicatori:

PIANO DI MONITORAGGIO					
N.P.	**Componente ambientale**	**Problematica**	**Indicatore**	**Frequenza**	**Responsabile**
1	**Suolo e sottosuolo**	Utilizzo di inerti (anche pregiati) per la realizzazione di edifici, parcheggi e viabilità	Percentuale di inerti utilizzati recuperati da demolizioni	In fase di progettazione esecutiva	Amministrazione Comunale
		Quantità degli scavi e movimentazione terra	Limitazione materiali da movimentare e trasportare fuori area	In fase di progettazione esecutiva	Amministrazione Comunale
2	**Acque superficiali e sotterranee**	Aumento delle superfici impermeabilizzate	Impermeabilizzazione di suolo (mq)	In fase di redazione del progetto urbanistico ed in fase di cantiere ed a fine lavori	Progettisti ed Amministrazione Comunale
		Incremento dei consumi di acqua	Stima della quantità di acqua utilizzata nel comparto	Annuale	AMAIE / Amministrazione Comunale
		Produzione di reflui che devono essere adeguatamente raccolti e trattati anche in relazione alla tutela del bacino imbrifero del Roja (DT7)	Allaccio delle nuova area alla rete fognaria di nuovo impianto	In fase di progettazione esecutiva e a fine lavori	AMAIE / Amministrazione Comunale
			Concentrazione e percentuale di riduzione per i parametri BOD5, COD, solidi sospesi, fosforo totale e azoto totale	Annuale	Arpal / Amministrazione Comunale
3	**Aria**	Potenziale aumento delle emissioni in atmosfera a livello locale e lungo le vie di accesso in corrispondenza di via Gallardi .	Stima della quantità di emissioni annuali di inquinanti atmosferici	Annuale	Amministrazione Comunale
			Utilizzo del metano come combustibile per i sistemi di riscaldamento/condizionamento (% sul totale)	Annuale	Amministrazione Comunale

4	**Energia ed effetto serra**	Incremento dei consumi di energia elettrica nella fase di esercizio dell"attività commerciale ed artigianale	Consumo di energia (TEP)	Annuale	Amministrazione Comunale
			Consumo di energia rinnovabile sul totale (%TEP)	Annuale	Amministrazione Comunale
5	**Sistema infrastrutturale**	Incremento del traffico veicolare indotto dalle strutture commerciale ed artigianale (utenti e addetti)	Numero di veicoli in transito nell'ora di punta della sera nelle vie di accesso all'ambito	Annuale	Amministrazione Comunale
			Numero giornaliero di mezzi di trasporto merci in entrata	Annuale	Amministrazione Comunale
6	**Rumore**	Il clima acustico già allo stato attuale presenta criticità lungo Corso Genova. La presenza del traffico indotto dalla trasformazione urbanistica potrebbe acuire tale criticità. Per il DT7 invece risulta già collegato al sistema autostradale.	Rumore ambientale in corrispondenza dei ricettori situati nei pressi del nuovo ambito.	In fase di progettazione esecutiva, a fine lavori e, successivamente ogni 2 anni.	Amministrazione Comunale / ARPAL
7	**Consumi e rifiuti**	Incremento di produzione di rifiuti	Produzione di rifiuti urbani nell'ambito	Annuale	Amministrazione Comunale
			Percentuale di raccolta differenziata sul totale e per frazione nell'ambito	Annuale	Amministrazione Comunale
			Quantità prodotta di rifiuti speciali per tipologia nell'ambito	Annuale	Amministrazione Comunale

6 – Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

Le considerazioni illustrate precedentemente permettono di evidenziare le potenzialità e le criticità presenti sulle diverse aree oggetto della Variante.

Se si escludono quindi le Varianti nr. 1, 3, 5, 6 e 7 che non modificano sostanzialmente la situazione esistente o riguardano modifiche alla normativa del PUC, per la Varianti nr. 2 (Parco Roja) e nr. 4 (Zona S25 – ex lavaggio -) si possono fare le seguenti considerazioni.

In particolare la qualità dell'aria, soprattutto per la zona S25, potrebbe risultare nel contesto specifico penalizzata per il concentramento del traffico indotto dalla futura collocazione del Marcato Comunale che ora gravita in centro. Si tratta in realtà di uno spostamento del problema "mercato" nel settore est della città che oggi paralizza la città il venerdì nelle zone centrali.

Sicuramente la previsione di consistenti funzioni commerciali ed artigianali nel distretto D7 potrebbe apparire critico. In realtà, rispetto ai bacini circostanti l'area di intervento è connessa con sistemi infrastrutturali già oggi sovradimensionati. La sua collocazione suburbana non dovrebbe quindi comportare un incremento dei traffici in città se non di attraversamento nelle ore di punta, peraltro già oggi fortemente presenti e congestionanti il centro di Ventimiglia.

Con riferimento al D7, la possibile vulnerabilità degli acquiferi è alta: l'area sorge sull'acquifero finale del Roja ed è caratterizzata dalla presenza di un pozzo dell'AMAIE. Si trova quindi a ridosso di un SIC.

L'attuazione delle previsioni di Piano comporterà un aumento:

- dei consumi di acqua potabile e di reflui in fognatura (questi ultimi in portata ridotta rispetto ad insediamenti residenziali);
- dei rifiuti;
- dei consumi energetici;
- del traffico veicolare, con un possibile peggioramento della qualità dell'aria, del clima acustico, del sistema della mobilità.

Tuttavia, considerato che:

- le aree DT7 e S25 risultano già oggi urbanizzate sebbene con usi diversi e soprattutto con funzioni non completamente compatibili con i sistemi abitativi ed ambientali circostanti;
- la trasformazione con riqualificazione delle 2 aree e l'attuazione del Piano consentirebbe di recuperare suolo in parte urbanizzato (e comunque non più ad uso naturale) e di riqualificare le 2 aree di intervento;
- è previsto uno studio generale di sviluppo urbanistico (SAU esteso ai singoli settori);
- è propedeutico ad ogni intervento uno SAU per l'intero DT7 da redigere a cura del soggetto attuatore che partirà per primo;
- l'area S25 può rappresentare ambito dove collocare nuovi importanti servizi (pubblici e privati) strategici per la città e connessi sia alla ricucitura della città esistente, sia alla valorizzazione del polo culturale archeologico di Nervia;
- l'attuazione del Piano produrrà effetti positivi in termini di servizi offerti alla città (con i servizi previsti dal Piano) e di indotti occupazionali richiamando sicuramente grandi investitori anche stranieri per l'insediamento di nuove attività produttive o commerciali nel DT7;
- la trasformazione del DT7 riguarda sia un Parco Merci in disuso ed abbandono poco compatibile con il limitrofo SIC ed il bacino imbrifero del Nervia. Al contrario può rappresentare occasione per

la riqualificazione del primo e la tutela del secondo. Riguarda quindi un contesto lontano dal contesto fortemente abitato (non incidendo pertanto sulle criticità che questo avrebbe comportato sotto il profilo della qualità dell'aria e del clima acustico dei cittadini limitrofi) e quindi facilmente accessibile con il sistema veicolare esistente.

- L'Area DT7 non è caratterizzata specificatamente dalla presenza di beni ambientali o beni culturali. La presenza di eventuali beni archeologici nell'Ambito S25, costituirà invece motivo di valorizzazione di qualunque progetto di trasformazione come evidenziato nelle Norme della Variante.

Sulla base di tali considerazioni, si ritiene pertanto che sia verificata la sostenibilità ambientale e territoriale della **Varianti connesse alla riconversione urbanistico-funzionale del parco Roja ed aree connesse** (*Aree ferroviarie inserite nell'Accordo di programma da sottoscrivere tra Regione Liguria, Provincia di Imperia, Comune di Ventimiglia, Agenzia del Demanio, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l.*).

7 – Elenco allegati al Rapporto Preliminare

Elaborati grafici del Rapporto Preliminare
- Tavola nr. 1 – **CARTA DEI VINCOLI**
- Tavola nr. 2 – **CARTA DELLE CAUTELE ED OPPORTUNITA'**

Elaborato a cura della Dott. Biol. Paola Carnevale
- Relazione d'Incidenza (in riferimento al SIC fluviale IT1315720 "Fiume Roja")

Elaborato a cura dell'Ing. Cesare Cigna – Comune di Ventimiglia
- Stima del traffico indotto dalle attività da insediarsi previste nell'Accordo di Programma per la riconversione del Parco Ferroviario del Roja ed aree connesse

Elaborato a cura della Società Indago s.r.l. – Incaricato dal Comune di Ventimiglia
- Relazione e tavole geologiche

Variante Urbanistica – Comune di Ventimiglia
- Relazione illustrativa, elaborati grafici e normativi della variante urbanistica