COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

Arch. Maria Carmen Lanteri
STUDIO ARCHITETTURA URBANISTICA
Via Priv. Grossi, 2 – Sanremo
Tel. +39 0184 500421
Mail. mcl@architettilanteri.it
www.architettilanteri.it

Marina di San Lorenzo S.r.l.

Permesso di Costruire 17/2004 del 29.05.2004 e Concessione demaniale marittima cinquantennale Rep. n. 806 del 29.05.2004 per la realizzazione dell'approdo turistico in Comune di San Lorenzo al Mare (IM) – Variante n.7

Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.)
(art. 13, L.r.32/2012 e s.m.i.)

RAPPORTO PRELIMINARE

approvato	Ing. Giuseppe Campi
verificato	Dott.ssa Emilia Mitidieri
elaborato	Dott.ssa Emilia Mitidieri Ing. Adelaide Pereira

0	MD PA	MD	GC	Marzo 2023
rev.	sigle			data

codice elaborato 821_03-03-01R-01

SISTEMA CERTIFICATO ISO 9001:2015 IAS REGISTER Cert. N. 01296
SISTEMA CERTIFICATO ISO 14001:2015 IAS REGISTER Cert. N. 00268
01PQ-Mod06
Rev. 1
Data emissione: 02.2018

COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

ambiente risorse territorio

Marina di San Lorenzo S.r.l.

Permesso di Costruire 17/2004 del 29.05.2004 e Concessione demaniale marittima cinquantennale Rep. n. 806 del 29.05.2004 per la realizzazione dell'approdo turistico in Comune di San Lorenzo al Mare (IM) – Variante n.7

Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.)
(art. 13, L.r.32/2012 e s.m.i.)

RAPPORTO PRELIMINARE

approvato	Ing. Giuseppe Campi
verificato	Dott.ssa Emilia Mitidieri
elaborato	Dott.ssa Emilia Mitidieri Ing. Adelaide Pereira

0	MD PA	MD	GC	Febbraio 2023
rev.	sigle			data

codice elaborato 821_03-03-01R-01

SISTEMA CERTIFICATO ISO 9001:2015 IAS REGISTER Cert. N. 01296
SISTEMA CERTIFICATO ISO 14001:2015 IAS REGISTER Cert. N. 00268

COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

Indice

1 Oggetto del procedimento di Verifica di Assoggettabilità 1

2 Quadro di riferimento normativo in materia di VAS 2

2.1 Disposizioni comunitarie e nazionali 2

2.2 Normativa regionale 2

2.2.1. Procedura di valutazione della Variante n.7 3

3 Contenuti del Rapporto preliminare 4

4 Il procedimento urbanistico del progetto di Variante 7 oggetto di valutazione 5

5 Descrizione del progetto di Variante n. 7 6

5.1 Obiettivi e motivazioni 6

5.2 Sintetica descrizione dell'intervento in variante 6

5.2.1. Area A 6

5.2.2. Area B 6

5.2.3. Area C 6

5.2.4. Area D 7

5.2.5. Area E 7

5.2.6. Area F 7

5.2.7. Area G 7

5.2.8. Area H 8

5.2.9. Area I 8

5.2.10. Area L 8

5.2.11. Aree M-N 8

5.2.12. Area O 9

5.2.13. Area P 9

5.2.14. Area R 9

5.3 Principali dati di progetto: confronto tra SUA autorizzato e Variante n. 7 9

5.4 Elaborati di Piano 13

5.5 Obiettivi generali 14

6 Verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi generali del Progetto di Variante e gli obiettivi di sostenibilità ambientale 16

6.1 Strumenti di pianificazione ambientale e obiettivi di sostenibilità 16

6.1.1. Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra . 16

6.1.2. Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna 17

6.1.3. Piano energetico ambientale 18

6.1.4. Piano di tutela delle acque 18

6.1.5. Piano territoriale di coordinamento paesistico 19

6.1.6. Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche 19

6.1.7. Piano dell'area omogenea imperiese per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti 20

COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

6.1.8. Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile 20
6.2 Metodologia di valutazione e risultati della verifica 21
7 Verifica di conformità del progetto di Variante n. 7 rispetto alla pianificazione territoriale sovraordinata 25
7.1 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria 25
7.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Costa 29
7.3 Piano Territoriale di Coordinamento di Imperia 37
7.4 Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna 41
7.5 Verifica di conformità del Progetto di Variante rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico 44
7.6 Inquadramento urbanistico dell'area d'intervento 44
8 Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente, impatti e misure di mitigazione previste 45
8.1 Aria, fattori climatici e mobilità 45
8.1.1. Analisi di contesto 45
8.1.2. Criticità riscontrate 48
8.1.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 48
8.2 Acque superficiali e ciclo idrico integrato 49
8.2.1. Analisi di contesto 49
8.2.2. Criticità riscontrate 49
8.2.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 49
8.3 Suolo e sottosuolo 50
8.3.1. Analisi di contesto 50
8.3.2. Criticità riscontrate 50
8.3.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 50
8.4 Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico 51
8.4.1. Analisi di contesto 51
8.4.2. Criticità riscontrate 51
8.4.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 52
8.5 Inquinamento acustico 52
8.5.1. Analisi di contesto 52
8.5.2. Criticità riscontrate 52
8.5.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 52
8.6 Energia 53
8.6.1. Analisi di contesto 53
8.6.2. Criticità riscontrate 53
8.6.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 53
8.7 Rifiuti 53
8.7.1. Analisi di contesto 53
8.7.2. Criticità riscontrate 53

COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

8.7.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7 53

9 Conclusioni 55

1 Oggetto del procedimento di Verifica di Assoggettabilità

L'oggetto del procedimento di Verifica di Assoggettabilità (V.A.) a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui il presente elaborato costituisce il Rapporto preliminare, è il progetto di Variante n.7 al P.d.C. con valore di SUA di cui al "*Permesso di Costruire 17/2004 del 29.05.2004 e Concessione demaniale marittima cinquantennale Rep. n. 806 del 29.05.2004 per la realizzazione dell'approdo turistico in Comune di San Lorenzo al Mare (IM)*", in Provincia di Imperia, proposto dalla Marina di San Lorenzo S.r.l.

La Verifica di Assoggettabilità (V.A.) è il procedimento previsto dall'art. 13 della Legge regionale 10 agosto 2012, n. 32 "*Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38 (Disciplina della valutazione di impatto ambientale)*" e s.m.i., allo scopo di accertare se il progetto di Variante n. 7, in considerazione dei potenziali impatti determinati dalla stessa sull'ambiente, deve essere sottoposta a valutazione Ambientale Strategica.

Il progetto di Variante n. 7 è sottoposto a V.A. di cui all'art. 13 della L. r. n. 32/2012, in quanto configurabile tra le tipologie di cui all'art. 3, comma 2 della citata legge regionale, ovvero "modifiche minori" di piani/programmi già sottoposti a procedura di V.I.A.

Sono soggetti interessati al procedimento di V.A.:

- La Società Marina di San Lorenzo S.r.l., in qualità di Proponente;
- Il Comune di San Lorenzo a Mare, in qualità di Autorità procedente.

2 Quadro di riferimento normativo in materia di VAS

2.1 Disposizioni comunitarie e nazionali

La Valutazione Ambientale Strategica, introdotta dalla Direttiva 42/2001/CE "*concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*", è un processo sistematico per la valutazione preventiva degli effetti potenziali delle azioni e delle politiche previste negli strumenti di pianificazione e programmazione, al fine di garantire la coerenza di queste con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale.

La Direttiva è stata recepita in Italia dal D.lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" che, al Titolo II della Parte II, definisce l'ambito di applicazione e le modalità di svolgimento della VAS, i contenuti del Rapporto Ambientale, le modalità di consultazione, i procedimenti di valutazione e di decisione, nonché i contenuti del monitoraggio.

La Parte II del D.lgs. 152/2006 è entrata definitivamente in vigore il 1° agosto 2007 ed è stata ulteriormente corretta e integrata dal D.lgs. n. 4/2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e da ulteriori successivi aggiornamenti.

La norma stabilisce che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione di un piano/programma; pertanto, i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la preventiva valutazione ambientale strategica, quando prevista, sono annullabili per violazione di legge (art. 11, comma 5).

Sono sottoposti a VAS in sede statale i piani e i programmi la cui approvazione compete ad organi dello Stato, mentre il procedimento segue le disposizioni delle leggi regionali nel caso di piani e programmi la cui approvazione compete a Regioni, Province autonome o Enti locali (art.7, commi 1 e 2).

2.2 Normativa regionale

In Regione Liguria il procedimento di VAS è normato dalla L.r. 10 agosto 2012, n. 32 "Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38 (Disciplina della valutazione di impatto ambientale)", pubblicata sul BURL n.15 del 16 agosto 2012 e s.m.i., tra le quali la L. r. 6 aprile 2017, n. 6 che ha ridefinito le competenze e il campo di applicazione della norma.

La legge regionale, fedele al dettato del D.lgs. 152/2006, rispetto alla norma nazionale, introduce alcuni affinamenti derivanti dall'esperienza regionale, funzionali a una più efficace applicazione della norma a scala regionale quali: campo di applicazione, competenze, contenuti degli elaborati tecnici di VAS.

Il campo di applicazione è stabilito dall'art. 3, che ai commi 1 e 2 recita:

"*1. Sono soggetti a VAS i piani e i programmi e le loro modifiche che abbiano un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale e che:*

a) siano elaborati per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori dell'agricoltura, della foresta, della pesca, dell'energia, dell'industria, dei trasporti, compresi i piani regolatori dei porti di interesse internazionale, nazionale e regionale, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, del turismo, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e al contempo definiscano il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del d.lgs.152/2006 e successive modificazioni ed integrazioni;

b) siano assoggettati a valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche) e successive modificazioni ed integrazioni e della vigente normativa regionale in materia, in considerazione

degli impatti sulla conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e di quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica.

2. I piani e i programmi di cui al comma 1 che hanno a oggetto l'uso di piccole aree a livello locale e le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 1 sono soggetti a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 13. […]".

Le competenze sono definite dall'art. 5, che individua:

- la Regione quale Autorità competente per la V.A.S. e per la V.A. di piani e programmi di cui all'art. 3;
- i comuni, le province e la Città metropolitana quali autorità competenti per la VAS e per la verifica di assoggettabilità dei piani, dei programmi e delle loro varianti di cui all'art. 3, la cui approvazione sia attribuita alla competenza delle stesse amministrazioni.

I contenuti degli elaborati tecnici di V.A. sono definiti dall'Allegato B, lettera B "CONTENUTI DEL RAPPORTO PRELIMINARE PER LO SVOLGIMENTO DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AI SENSI DELL'ARTICOLO 13" della L.r. 32/2012 e s.m.i.

2.2.1. Procedura di valutazione della Variante n.7

Il progetto di Variante n. 7 al PdC con valore di SUA è soggetto a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS di cui all'art. 13 della L.r. 32/2012 e s.m.i. in quanto rientra nella fattispecie di cui al citato art. 3, comma 2, configurandosi come modifiche minori di piani e programmi di cui al comma 1.

Il soggetto Proponente è la Società Marina di San Lorenzo S.r.l.; l'Autorità procedente il Comune di San Lorenzo a mare.

3 Contenuti del Rapporto preliminare

Il Rapporto preliminare costituisce parte integrante del progetto di Variante n. 7 allo SUA e contestuale Permesso di Costruire iniziale n. 17/2004 del 29.5.2004 e successive varianti, per la realizzazione dell'approdo turistico per la nautica da diporto di Marina di S. Lorenzo nel territorio comunale di S. Lorenzo al Mare (IM). Il documento è redatto sulla base di quanto stabilito dall'"Allegato B", lettera B alla L.r. n. 32/2012 e ss.mm.ii. e di quanto riportato nel "Modello di riferimento per l'elaborazione del rapporto preliminare per lo Svolgimento della verifica di assoggettabilità ai sensi della L.r. 32/2012" - Aggiornamento: marzo 2013, pubblicato nella pagina VAS del sito www.ambienteinliguria.it, finalizzato a facilitare la predisposizione della documentazione e a rendere più rapida la verifica di completezza della stessa da parte delle strutture regionali competenti.

Il progetto di Variante n. 7 interessa le aree a terra relative all'approdo turistico di Marina di S. Lorenzo, le cui opere già eseguite sono state collaudate in data 21.9.2013

Il documento è articolato secondo il seguente schema:

- principali **riferimenti normativi** in materia di VAS a livello comunitario, nazionale e regionale;
- principali contenuti del **procedimento urbanistico** del progetto di Variante n. 7;
- descrizione del progetto di **Variante n. 7** (motivazione, descrizione sintetica degli interventi previsti, dati di progetto e obiettivi generali);
- verifica di **coerenza esterna** tra gli obiettivi generali del progetto di Variante e gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- **inquadramento urbanistico** e verifica di **conformità** del progetto di Variante rispetto alla pianificazione territoriale sovraordinata e;
- analisi dello **stato attuale dell'ambiente** (aria, fattori climatici e mobilità, acque, suolo e sottosuolo, paesaggio e paesaggio e patrimonio culturale, rumore, energia e rifiuti), possibili **effetti** significativi sull'ambiente e misure di **mitigazione/compensazione** previste.

4 Il procedimento urbanistico del progetto di Variante 7 oggetto di valutazione

In data 23.07.1996, la Capitaneria del Porto di Imperia ha ricevuto dalla Società Marina di S. Lorenzo s.r.l. (MSL), con sede in San Lorenzo al Mare, domanda per il rilascio di una concessione di durata cinquantennale di beni demaniali marittimi interessati dal progetto di realizzazione del nuovo porto turistico di S. Lorenzo al Mare e, successivamente, ha trasmesso al Sindaco del Comune la suddetta domanda corredata dalla relativa documentazione progettuale.

In data 7.2. 2002, la società MSL, su richiesta del Sindaco, ha avviato la procedura di verifica "Screening" di cui all'art. 10 L. R. n. 38/1998, ai fini della pronuncia di ammissibilità ex art. 5 DPR 509/1997 mediante invio alla Regione Liguria - Ufficio Valutazione Impatto Ambientale e, successivamente, ha provveduto a inoltrare le integrazioni richieste.

Il progetto preliminare, volto alla realizzazione di un nuovo porto turistico, non risultava compatibile con le previsioni di PRG, per cui con Delibera C.C. n. 11 del 12.04.2002 è stata approvata la variante di PRG con la riclassificazione della zona costiera interessata in L3 "portuale".

Il Premesso di Costruire (P.d.C.) n. 17/2004, avente valore di SUA, relativo all'esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'approdo turistico per la nautica da diporto nel Comune di San Lorenzo al Mare è stato rilasciato in data 29 maggio 2004 alla Società Marina di San Lorenzo.

In pari data, è stata stipulata la convenzione (Repertorio n. 807) per l'attuazione delle previsioni urbanistico edilizie dello SUA annesso al progetto dell'approdo turistico; nella stessa data è stata rilasciata la relativa Concessione Demaniale Marittima mediante atto formale (Repertorio n. 806 e Registro n. 1).

Successivamente, in data 5 luglio 2004, è stata rilasciata la Concessione Demaniale Marittima (repertorio n. 810 e Registro n.2), relativa alla realizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico connesse al nuovo Porto e costituite dalle spiagge e dalla nuova passeggiata a mare, da cedere, al termine dei lavori, al Comune di San Lorenzo al Mare.

In data 12 luglio 2004, è stato dato l'avvio dei lavori delle opere a mare e in data 18 gennaio 2005 l'avvio lavori delle opere a terra.

Al progetto approvato sono state successivamente apportate le varianti indicate nel seguito con i relativi Permessi di Costruire:

- Variante n. 1 (Permesso di costruire n.19/2006 del 6.9.2007): modifiche opere a mare e a terra con allegata Convenzione (sottoscritta in data 24.8.2007, atto Repertorio n. 832) di modifica della precedente Convenzione (atto Repertorio n. 807);
- Variante n. 2 (Permesso di costruire n. 22/2008 del 27.1.2010): realizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico costituite dalle spiagge e dalla passeggiata a mare;
- Variante n. 3 (Permesso di costruire n. 23/2008 del 31.7.2009): modifiche all'albergo;
- Variante n. 4 (Permesso di costruire n.39/2008 del 5.11.2011): modifiche opere a mare e a terra con allegata Convenzione (sottoscritta in data 29.8.2011, atto repertorio n. 862) di modifica della precedente Convenzione (atto Repertorio n. 807);
- Variante n. 5 (Permesso di costruire n.26/2012 del 16.2.2013): realizzazione di posti auto pertinenziali al cantiere navale;
- Variante n. 6 (Permesso di costruire convenzionato n. 12/20169 e determina conclusiva motivata di chiusura del provvedimento del 26.10.2017): modifica alle opere a terra e adeguamento tecnico degli ormeggi.

La proposta di **Variante n. 7 allo SUA** e contestuale Permesso di Costruire (P.d.C. n. 17/2004 del 29.5.2004 e successive varianti) interessa le aree a terra dell'approdo turistico per la nautica da diporto, le cui opere già eseguite sono state collaudate in data 21.9.2013 dalla Commissione di vigilanza e collaudo ex art.8 C. 2 del DPR n. 509/1997.

5 Descrizione del progetto di Variante n. 7

5.1 Obiettivi e motivazioni

Come già dichiarato, il progetto di Variante n. 7 interessa le aree a terra relative all'approdo turistico per la nautica da diporto di Marina di S. Lorenzo, nel territorio comunale di S. Lorenzo al Mare (IM), le cui opere già eseguite sono state collaudate in data 21.9.2013.

La necessità di rimodulare il progetto nasce prioritariamente delle seguenti due esigenze:

- modificare le opere da cedere al Comune nell'area retrostante i fabbricati realizzati;
- consentire un maggiore sviluppo delle attività del cantiere.

Tutte le altre modifiche presentate all'interno della Variante 7 sono di dettaglio.

In estrema sintesi, rispetto alla Variante n. 6 che riduceva le volumetrie precedentemente approvate, passando da 102.156 m^3 della Variante 4 a circa 80.688 m^3, la Variante 7 si attesta attorno ad una volumetria di circa 86 500 m^3 circa (dovuti sostanzialmente all'ampliamento dei volumi del cantiere e del parcheggio a piano terra).

5.2 Sintetica descrizione dell'intervento in variante

Nel seguito si riporta la descrizione sintetica delle opere a terra oggetto della Variante 7. Per la descrizione di dettaglio si rimanda agli elaborati progettuali dei quali il presente elaborato costituisce parte integrante.

5.2.1. Area A

Si tratta della **riconfigurazione del fabbricato ex stabilimento balneare**; lo stesso viene parzialmente demolito e destinato a parcheggi e servizi per equipaggi.

La dimensione del porto e la possibilità di soddisfare le necessità dei diportisti portano a suddividere la localizzazione delle aree a standard, andando oltre la semplice collocazione puntuale; in particolare, si prevede di inserire nella parte sud del fabbricato 8 box doppi e di posizionare, nella parte nord 4 vani multiservizi con doccia e sanitari; il fabbricato mantiene l'altezza attuale e, in copertura, viene collocato un esteso impianto fotovoltaico.

Altri 15 posti auto sono collocati sulla banchina, in due differenti bacini: uno di fianco al fabbricato (8 posti) e un altro lungo il muro para-onda (7 posti).

5.2.2. Area B

Si tratta del **prolungamento del molo di alaggio** di circa 10 m e del contemporaneo **allargamento** di 1,00 m, per consentire al cantiere di lavorare su imbarcazioni di dimensioni maggiori.

5.2.3. Area C

L'attività cantieristica intende adeguarsi alle richieste del mercato, operando su imbarcazioni di taglia più grande. Ciò richiede la disponibilità di **ulteriori aree per il rimessaggio** per la movimentazione degli scafi con il travel lift, ottenute attraverso l'ampliamento del piazzale grazie alla demolizione dell'attuale superficie di vendita di circa 106 m^2.

La superficie di vendita (109 m^2) viene recuperata spostandola sulla copertura del fabbricato esistente, attualmente destinato a uffici.

L'intervento riprende la sagoma della copertura in legno lamellare che caratterizza l'area.

5.2.4. Area D

Oltre all'area di rimessaggio di cui si è detto, a supporto dell'attività del cantiere nautico si prevede la **realizzazione di un volume destinato a lavorazioni e rimessaggio** di circa 430 m^2 netti, corredato da una piccola appendice destinata a spogliatoi per il personale/ufficio. Tale nuovo volume è localizzato nell'area destinata nella Variante 6 al camminamento all'interno di un giardino mediterraneo di collegamento con il parco tematico alla quota banchina.

Per minimizzarne l'impatto visivo del nuovo volume, lo stesso è collocato dietro i fabbricati già realizzati, e di pari altezza dell'edificio residenziale a due livelli che si trova appena più a est.

5.2.5. Area E

Si tratta di una **variante alla SCIA 60/2018 per modifiche interne**; prevede il collegamento diretto alla parte sul retro con funzione di spogliatoio/servizio; gli standard sono stati aggiornati considerando questa parte come residenziale.

5.2.6. Area F

Si tratta di interventi funzionali all'**eliminazione del divieto di uso del giardino posto sul lastrico solare** (e sugli altri simili). Nel progetto di Variante n. 7, i lastrici mantengono la configurazione dei giardini pensili, ma se ne consentirà l'uso privato. Tali aree, peraltro, non sono mai state parte integrante del parco tematico né di altre aree cedute.

La nuova sistemazione del parco tematico dietro ai fabbricati non permette al pubblico di arrivare a ridosso degli stessi. Due barriere verdi filtreranno la presenza di eventuali fruitori del terrazzo: una siepe di oleandri è prevista sul limite del parco tematico a celare il retro dei fabbricati (che sarà finito mediante la posa di un cappotto termico) e una armata con funzione anticaduta, al limite del giardino pensile.

5.2.7. Area G

Si tratta della **nuova versione del parco tematico**, a corollario della pista ciclopedonale; si è scelto di ridurre il sedime dei percorsi pavimentati a favore di un maggior sviluppo delle zone verdi, che in questo modo, seppur a quasi parità di superfici, possono contare sulla percezione di aree più ampie; viene mantenuta la macchia dei pini esistenti, che sarà contornata dalla piantumazione di altre specie autoctone.

Dietro ai fabbricati si prevede di realizzare un muro di circa 4,0 - 4,5 m dalla testa del quale parte la sistemazione del terreno in scarpata.

La progettazione del verde ha tenuto conto del "Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della Pubblica Amministrazione" e in particolare dei "Criteri ambientali minimi per il servizio di gestione del verde pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del verde" (Decreto del Ministro n. 63 del 10 marzo 2020 - MATTM), perseguendo gli obiettivi di qualità estetica e funzionale, ottimizzando i costi della realizzazione e della futura manutenzione.

Considerate la morfologia dell'area, la tipologia e concentrazione degli inquinanti, la caratteristica dei suoli, la fragilità delle falde, è prevista la gestione delle acque meteoriche attraverso un sistema in grado di assicurare:

- la conservazione e il ripristino delle superfici permeabili;
- il contenimento del deflusso superficiale;
- la ricarica delle falde;
- l'utilizzo della capacità filtrante dei suoli.

Il progetto, che ha come obiettivo principale l'integrazione dell'area verde con le strutture presenti all'interno della zona portuale e la pista ciclabile, prevede:

- la semina di un prato stabile a bassa richiesta idrica su tutta la superficie, a esclusione delle zone dove sono presenti le specie arbustive;
- la creazione di prato a forte impatto, visibile dalla ciclabile nella zona est del complesso;
- la sistemazione ad alto impatto architettonico della zona ad ovest, con inserimento di jacaranda e pini d'aleppo, già presenti nel sito, che andranno a "sfumare" in una coltivazione di olivi, a ricordare le colture locali;
- la schermatura del retro dell'edificio portuale attraverso una siepe di oleandri informale, arricchita dal verde delle tipiche specie mediterranee, quali lentisco, mirto e pittosporo;
- l'inserimento di oleandri e pittosporo lungo la scarpata dell'ingresso dei garage interrati;
- la copertura della soletta sopra l'ingresso dei garage con rosmarino prostrato e alcuni gruppi di chamareops.

In considerazione della particolare disposizione planimetrica delle aiuole e degli spazi, è stata prevista la realizzazione di un impianto irriguo a più settori, con lo scopo di garantire un'irrigazione adeguata dei manti erbosi e delle macchie di arbusti ornamentali sistemati come da progetto.

Si evidenzia che una parte del parco tematico è già stata realizzata.

5.2.8. Area H

La cessione al Comune del 2° piano del parcheggio e della rampa di accesso comporta la **riconfigurazione dei sistemi di entrata/uscita dall'autorimessa**. Allo scopo, a piano terra si prevede un nuovo ingresso / uscita sul lato di ponente, a margine della scala di sicurezza; in quest'area viene aumentata l'area di sosta con la creazione di un bacino di nuovi box auto; sulla copertura di questi, è prevista la rampa di accesso al piano 1°.

Internamente si prevede di trasformare in box alcuni posti auto. A piano secondo, si trova il collegamento ciclopedonale tra autorimessa pubblica e pista.

5.2.9. Area I

L'elemento più significativo nella variante è l'**eliminazione della rotatoria lungo la via Aurelia,** all'altezza dello snodo per Civezza e il **mantenimento dell'attuale sedime della strada**.

La rotatoria, oltre agli esorbitanti costi di realizzazione e all'incertezza in merito alla realizzazione, avrebbe ridotto la superficie del parco tematico e determinato lo sviluppo di un tratto della pista ciclabile in galleria, a causa della necessità di spostare il tracciato verso sud di circa 18 metri.

5.2.10. Area L

Consiste nell'**eliminazione dei due campi da tennis** e loro sostituzione con superficie a prato da annettere alle aree a parco cedute.

5.2.11. Aree M-N

Si tratta della **cessione al Comune del 2° piano dell'autorimessa insieme alla rampa circolare di accesso** che servirà così solamente il bacino pubblico; questa modifica consentirà al Comune la gestione in autonomia della proprietà.

Tale cessione non comporta significative variazioni al progetto, già comunque realizzato secondo quanto previsto dalla Variante 6, ma una revisione del solo quadro economico. L'unica modifica sarà la realizzazione del collegamento ciclopedonale alla pista direttamente dal 2° piano del parcheggio, lato ovest, di cui si è già detto.

5.2.12. Area O

La cessione descritta in precedenza comporta lo **spostamento della barra di accesso al porto** che sarà riposizionata subito a valle dell'ingresso/uscita all'autorimessa.

5.2.13. Area P

Si tratta dell'**ampliamento con modifiche alla distribuzione interna del centro benessere**, in un'area non visibile, perché a ridosso del muro para-onde del porto. Si riconferma inoltre l'interesse ad eseguire quanto a suo tempo autorizzato con la Variante 6, ovvero: ampliamento di 4 camere e della hall e la realizzazione del centro benessere.

5.2.14. Area R

E' la previsione di massima di **trasformazione dell'ex casello ferroviario e delle aree circostanti** in fabbricato che ospita un servizio di somministrazione cibi e bevande a favore degli utilizzatori della pista ciclabile.

Il fabbricato sarà circondato da un'ampia area pavimentata per la collocazione dei tavoli (dehors).

5.3 Principali dati di progetto: confronto tra SUA autorizzato e Variante n. 7

Con la Variante 7 il totale delle dotazioni di servizi pubblici ceduti è di 15.411 m^2 circa (nella Variante 6 erano previsti 15 243 m^2). Tali dotazioni risultano sempre maggiori di quelle indicate nel titolo edilizio n. 17/2004 originario, pari a 13.679 m^2, di cui 9.444 m^2 per verde attrezzato.

Dalle porzioni cedute sono escluse: le aree a ridosso dell'ex casello, per le quali si ipotizza un possibile utilizzo come dehors di un bar/punto di ristoro da insediarsi nell'ex fabbricato ferroviario; la scarpata retrostante il fabbricato residenziale a ovest.

Complessivamente la volumetria autorizzata con la Variante 4, pari a 102.156 m^3, viene ridotta a 86.517 m^3 circa (nella Variante 6 era pari a 80.688,3 m^3), con un decremento di quasi il 16%, valore che risulta inferiore anche alla volumetria totale prevista dal titolo edilizio iniziale (PdC n° 17 del 19.5.2004), pari a 97.217 m^3. Tali aumenti sono dovuti alle seguenti modifiche:

- ampliamento del cantiere (+ 5.276 m^3 circa, di cui 3.870 m^3 seminterrati);
- parcheggi interrati (+ 1.161 m^3 circa).

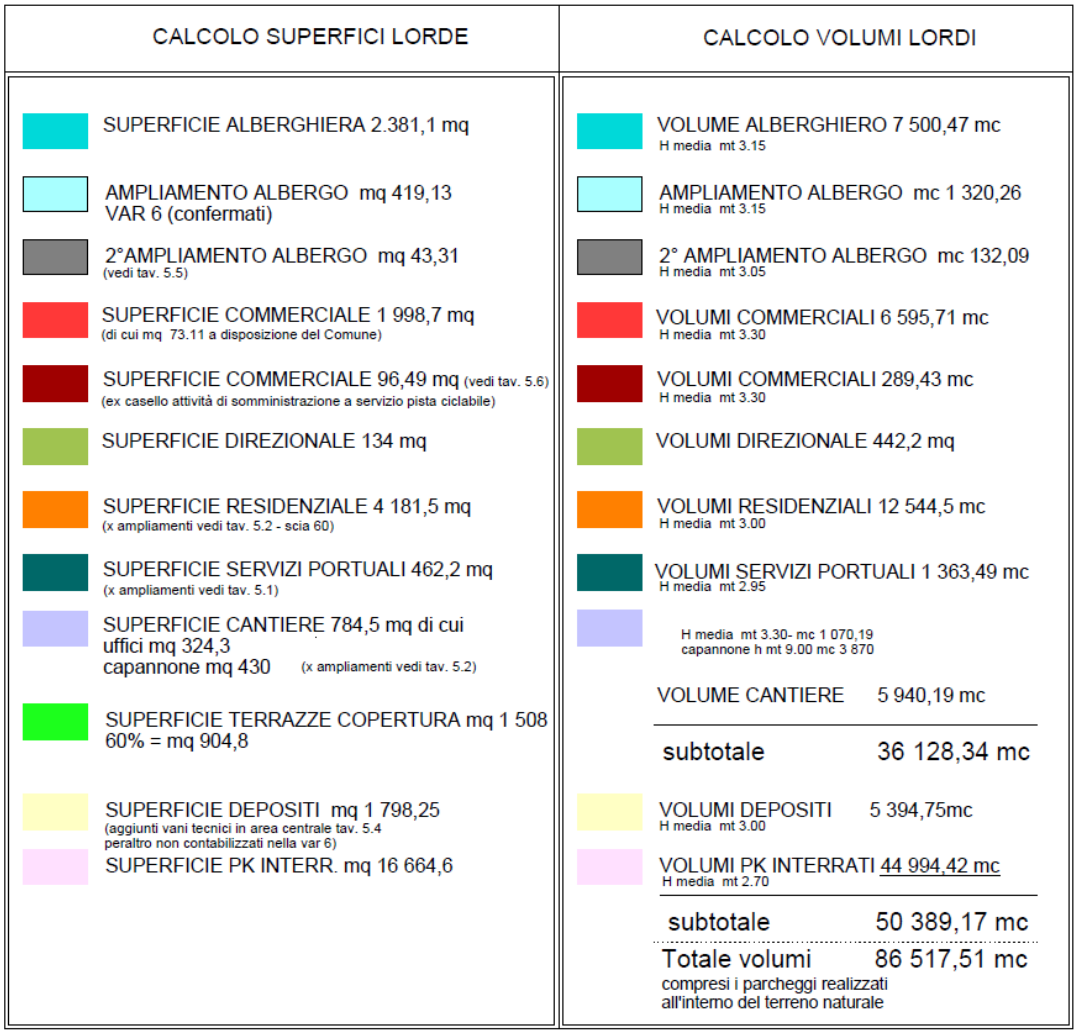
In termini generali, si evidenzia, inoltre, come l'eliminazione della rotatoria per Civezza, proposta nella Variante 7, faciliti l'attuazione del completamento delle opere a scomputo, permettendo, nel contempo, lo sviluppo di due importanti attività economiche, cantiere e albergo, con ricadute occupazionali sicuramente significative.

Come emerge dalla descrizione della Variante 7 riportata nel capitolo precedente, le altre modifiche, in termini numerici, sono di dettaglio: per le specifiche variazioni si rimanda alla sintesi riportata nelle successive tabelle e agli elaborati di progetto (Tav. 12 "Superfici e volumetria in progetto", Tav. 13 "Superfici a standard", Tav. 14 "Superfici verdi da destinare a standard"), di cui si riportano nel seguito le tabelle di confronto (Fig. 1 e Tab. 1 , Fig. 2 e Tab. 2, Tab. 3).

VARIANTE 6

CALCOLO SUPERFICI LORDE	CALCOLO VOLUMI LORDI
SUPERFICIE ALBERGHIERA 2.381,1 mq	VOLUME ALBERGHIERO 7.500,46 mc H media mt 3.15
AMPLIAMENTO ALBERGO mq 419,13	AMPLIAMENTO ALBERGO mc 1 320,26 H media mt 3.15
SUPERFICIE COMMERCIALE 2 205,89 mq	VOLUMI COMMERCIALI 7.279,44 mc H media mt 3.30
SUPERFICIE RESIDENZIALE 4.160 mq	VOLUMI RESIDENZIALI 12.480 mc H media mt 3.00
SUPERFICIE SERVIZI PORTUALI 521,07 mq	VOLUMI SERVIZI PORTUALI 1.563,21 mc H media mt 3.00
SUP. SERVIZI PER LA NAUTICA 500,72 mq	VOLUME SERVIZI NAUTICA 1 402 mc H media mt 2.80
SUPERFICIE CANTIERE 201,2 mq	VOLUME CANTIERE 663,96 mc H media mt 3.30
	subtotale 32.209,33 mc
SUPERFICIE DEPOSITI mq 1.548,79	VOLUMI DEPOSITI 4.646,37 mc H media mt 3.00
SUPERFICIE PK INTERR. mq 16.234,3	VOLUMI PK INTERRATI 43.832,61 mc H media mt 2.70
	subtotale 48.478,98 mc
	Totale volumi 80.688,31 mc compresi i parcheggi realizzati all'interno del terreno naturale

VARIANTE 7



l'ampliamento rispetto alla var. 6 (pari a mc 3 542.58) é dovuto innanzitutto all' ampliamento del cantiere pari a mc 4 012, all'ampliamento dell'autorimessa a piano terra, compensate dalla riduzione del volume ex stabilimento

Fig. 1 Confronto tra Variante n. 6 e Variante n. 7 – superficie e volumetria (estratto da tav. 12)

Tab. 1 Riepilogo delle superfici e dei volumi in progetto e confronto con la Variante 6

Tipologia	Superficie (m^2)			Volume (m^3)		
	Var. 6	Var. 7	Variazione	Var. 6	Var. 7	Variazione
Alberghiera	2.381,10	2.381,10	*0,00*	7.500,46	7.500,47	*0,00*
Ampliamento albergo	419,13	419,13	*0,00*	1.320,26	1.320,26	*0,00*
2°. ampliamento albergo	-	43,31	*+ 43,31*	-	132,09	*+132,09*
Commerciale	2.205,89	1.998,70	*-207,19*	7.279,44	6.595,71	*-683,73*
Commerciale (ex casello attività di somministrazione a servizio pista ciclabile	-	96,49	*+ 96,49*	-	289,43	*+289,43*
Direzionale	-	134,00	*+ 134,00*	-	442,20	*+442,20*
Residenziale	4.160,00	4.181,50	*+ 21,50*	12.480,00	12.544,50	*+64,50*
Servizi portuali	521,07	462,20	*-58,87*	1.563,21	1.363,49	*-199,72*

Tipologia	Superficie (m^2)			Volume (m^3)		
	Var. 6	Var. 7	Variazione	Var. 6	Var. 7	Variazione
Servizi per la nautica	500,72	-	*-500,72*	1.402,00	-	*-1.402,00*
Cantiere	201,20	784,50	*+ 583,30*	663,96	5.940,19	*+5.276,23*
Terrazze copertura	-	1.508,00	*+ 1.508,00*	-	-	*0,00*
Depositi	1.548,79	1.798,25	*+ 249,46*	4.646,37	5.394,75	*+748,38*
Parcheggi interrati	16.234,30	16.664,60	*+ 430,30*	43.832,61	44.994,42	*+1.161,81*
TOTALE	**28.172,20**	**30.471,78**	***+ 2.299,58***	**80.688,31**	**86.517,51**	***+5.829,19***

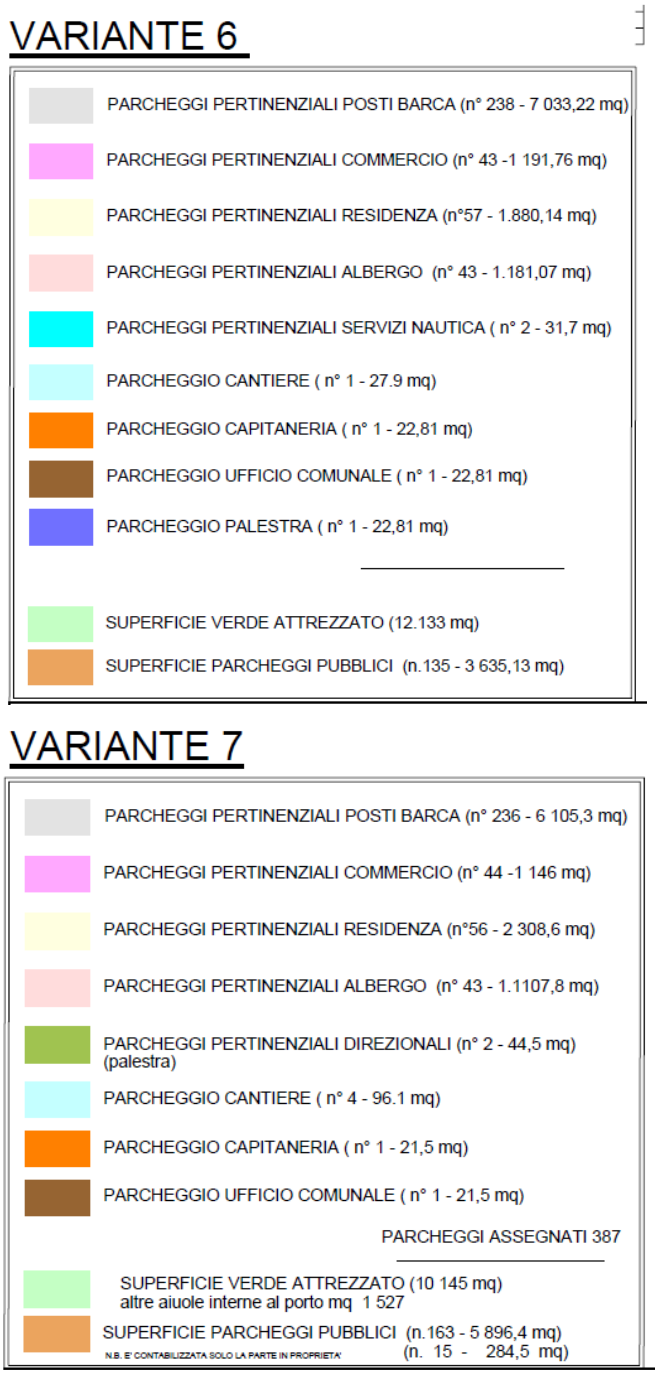


Fig. 2 Confronto tra Variante n. 6 e Variante n. 7 – superfici a standard (estratto da tav. 13)

Tab. 2 Riepilogo delle superfici a standard in progetto e confronto con la Variante 6

Tipologia	Var. 6		Var. 7		*Variazione*	
	Numero	Superficie (m^2)	Numero	Superficie (m^2)	*Numero*	*Superficie (m^2)*
Parcheggi pertinenziali posti barca	238	7.033,22	236	6.105,3	*-2*	*-927,92*
Parcheggi pertinenziali commercio	43	1.191,76	44	1.146,00	*+1*	*-45,76*
Parcheggi pertinenziali residenza	57	1.880,14	56	2.308,6	*-1*	*+428,46*
Parcheggi pertinenziali albergo	43	1.181,07	43	1.107,8	*0*	*-73,27*
Parcheggi pertinenziali direzionali (palestra)	-	-	2	44,5	*2*	*+44,50*
Parcheggi pertinenziali servizi nautica	2	31,7	-	-	*-2*	*-31,70*
Parcheggio cantiere	1	27,9	4	96,1	*+3*	*+68,20*
Parcheggio capitaneria	1	22,81	1	21,5	*0*	*-1,31*
Parcheggio ufficio comunale	1	22,81	1	21,5	*0*	*-1,31*
Parcheggio palestra	1	22,81	-	-	*-1*	*-22,81*
Superficie verde attrezzato	-	12.133	-	10.145	*0*	*-1.988,00*
Superficie parcheggi pubblici	135	3.635,13	163	5.896,4	*+28*	*+2.261,27*
TOTALE	**522**	**27.182,35**	**550**	**26.892,7**	***+28***	***-289,65***

(1) è contabilizzata solo la parte in proprietà (n. 15 - 284,5 mq)

Tab. 3 Riepilogo superfici verdi da destinare a standard in progetto e confronto con la Variante 6

Tipologia	Var. 6	Var. 7	*Variazione*
Superficie verde in concessione da destinare a parco pubblico (m^2)	11.602	9.230	*-2.372*

5.4 Elaborati di Piano

Il progetto di Variante n. 7 oggetto di valutazione è costituito dai seguenti elaborati progettuali:

- Tav 1 Inquadramento urbanistico;
- Tav 1 bis Inquadramento urbanistico – Estratti Piano di Bacino;
- Tav 2BIS Planimetria generale approvata var. 6- Planimetria generale in variante 7 - Identificazione aree che comportano modifiche;
- Tav 3 Estratto planimetria generale – lato ovest;
- Tav 4 Estratto planimetria generale – lato est;
- Tav 5-1 Identificazione aree che comportano modifiche – zona A;
- Tav 5-2 Identificazione aree che comportano modifiche – zone B, C, D, E;
- Tav 5-3 Identificazione aree che comportano modifiche – zona F;
- Tav 5-4 Identificazione aree che comportano modifiche – zona H;

- Tav 5-5 Identificazione aree che comportano modifiche – zone L, P;
- Tav 6 a Piano terra autorizzato;
- Tav 6 b Piano terra variante;
- Tav 6 c Piano terra confronto;
- Tav 7 a Piano secondo autorizzato;
- Tav 7 b Piano secondo variante;
- Tav 7 c Piano secondo confronto;
- Tav 8 Sezioni stato attuale;
- Tav 9 Sezioni di progetto;
- Tav 10 Sezioni confronto;
- Tav 11 Prospetto generale, sezione sulla spa - Approvati, in variante e di confronto;
- Tav 12 Superfici e volumetrie in progetto;
- Tav 13 Superfici a standard;
- Tav 14 Superfici da destinare a standard;
- Tav 15 Superfici commerciali – Estratti planimetrici.

Parco tematico Opere Impiantistiche

- E01 Parco tematico progetto impianto elettrico illuminazione verde pubblico;
- I01 Parco tematico progetto impianto idrico illuminazione verde pubblico;
- Parco tematico quadro elettrico;
- Parco tematico – progetto impianto elettrico illuminazione verde pubblico – relazione tecnica.

Parco tematico Opere a verde

- Tav 1 Parco tematico lato ovest verde;
- Tav 1 Parco tematico lato ovest irrigazione;
- Tav 2 Parco tematico lato est verde;
- Tav 2 Parco tematico lato est irrigazione;
- Parco tematico relazione opere a verde;
- Parco tematico relazione impianto di irrigazione;
- Tav 1 Elaborato grafico;
- Relazione opere a verde;
- Relazione irrigazione.

5.5 Obiettivi generali

Sulla base degli interventi previsti dal Progetto di Variante n. 7 e delle scelte operate al fine del contenimento dei potenziali impatti da essi derivanti e del migliore inserimento ambientale e paesaggistico, è possibile desumere i seguenti obiettivi e azioni:

1. Razionalizzare il sistema di mobilità

- realizzazione di parcheggio (AREA A);
- riconfigurazione dei sistemi di entrata/uscita dall'autorimessa (AREA H);
- eliminazione della rotatoria lungo la via Aurelia (AREA I);
- cessione al Comune del 2° piano dell'autorimessa e della rampa circolare di accesso (AREA M-N);
- spostamento della barra di accesso al porto (AREA O);

2. Realizzazione e ottimizzazione di servizi a beneficio della collettività e sviluppo occupazionale

- riorganizzazione della logistica e ampliamento dei servizi portuali / per la nautica: (AREE A, B, C e D);
- trasformazione dell'ex casello ferroviario (AREA R).

3. Riorganizzazione e valorizzazione delle zone verdi

- mantenimento della configurazione a giardino pensile sui lastrici solari e schermatura con barriere verdi (AREA F);
- riconfigurazione del parco tematico (AREA G);
- eliminazione dei due campi da tennis e loro sostituzione con superficie a prato da annettere alle aree a parco cedute (AREA L);

4. Contenere il consumo e l'impermeabilizzazione di suolo

- riduzione del sedime dei percorsi pavimentati a favore di un maggior sviluppo delle zone verdi (AREA G);

5. Contenere i consumi energetici e prevedere l'uso di fonti rinnovabili, attraverso:

- Realizzazione impianto fotovoltaico (AREA A).

6 Verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi generali del Progetto di Variante e gli obiettivi di sostenibilità ambientale

Nell'ambito del processo valutativo, un aspetto primario è costituito dalla verifica delle previsioni del progetto di Variante n. 7 in esame rispetto alle politiche ambientali definite ai vari livelli istituzionali dall'insieme dei piani, programmi e norme pertinenti con la variante stessa (verifica di coerenza esterna).

La verifica di coerenza esterna si è sviluppata a partire dalla ricostruzione del quadro delle norme e della pianificazione ambientale pertinenti con il progetto di Variante n. 7, dalla quale è stato desunto il sistema di obiettivi ambientali da porre in relazione con il sistema di obiettivi della variante stessa. Il quadro normativo e pianificatorio di riferimento, la metodologia di valutazione applicata e i risultati dell'analisi sono riportati nel seguito.

6.1 Strumenti di pianificazione ambientale e obiettivi di sostenibilità

Il quadro normativo e pianificatorio di riferimento è definito a partire dall'analisi dei piani e programmi ritenuti correlabili alla Variante n. 7 in relazione ai temi trattati e all'ambito territoriale di riferimento, individuati sulla base dell'elenco riportato nel documento "Modello di riferimento per l'elaborazione del Rapporto preliminare per lo svolgimento della Verifica di assoggettabilità ai sensi della L.R. 32/2012", opportunamente verificato e aggiornato.

Gli strumenti di piano analizzati sono i seguenti:

- Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra;
- Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna;
- Piano energetico ambientale;
- Piano di tutela delle acque;
- Piano territoriale di coordinamento paesistico;
- Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche;
- Piano dell'area omogenea imperiese per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti;
- Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile.

6.1.1. Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra

Approvato dal Consiglio regionale con la Delibera n.4 del 21 febbraio 2006 e pubblicato sul BURL del 29 marzo 2006, il "Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra" si pone i seguenti obiettivi specifici:

- conseguire, per l'intero territorio regionale, il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative europee entro i tempi previsti;
- mantenere nel tempo, ovunque, una buona qualità dell'aria ambiente mediante:
  - la diminuzione delle concentrazioni in aria degli inquinanti negli ambiti territoriali regionali dove si registrano valori di qualità dell'aria prossimi ai limiti;
  - la prevenzione dell'aumento indiscriminato dell'inquinamento atmosferico negli ambiti territoriali regionali in cui i valori di inquinamento sono al di sotto dei limiti;
- perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
- concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni sottoscritti dall'Italia in accordi internazionali, con particolare riferimento all'attuazione del protocollo di Kyoto;

- favorire la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico.

Sulla base dei **valori limite di qualità dell'aria ambiente** previsti dal D.M. 60/02, il Piano articola l'intero territorio regionale in sei Zone, sulla base dei seguenti parametri:

- NO_2 –media annuale;
- PM_{10} –media di 24 ore;
- PM_{10} –media annuale;
- Benzene.

Il Comune di San Lorenzo a Mare è compreso nella "*Zona 5 – Aree di mantenimento con pressione antropica non trascurabile*".

Per la Zona 5, il Piano prevede particolare tutela in considerazione degli impatti sulla qualità dell'aria, anche della zona limitrofa (Zona 6), determinabili dagli eventuali sviluppi futuri delle attività antropiche che possono determinare impatti.

Per i Comuni inclusi nella "zona 5" il piano prevede la facoltà di adottare un "documento di indirizzi", che sarà considerato dalla Giunta regionale nei criteri premiali per la concessione dei finanziamenti di carattere ambientale.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Conseguire un miglioramento generalizzato della qualità dell'aria
	Ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera

6.1.2. Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna

Il territorio interessato dalla Variante n. 7 ricade all'interno del Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna, approvato con DGP n.244 del 21.04.2004 (ultima variante DGR n.1156 del 12/12/2016) interessa i Comuni di Civezza, Dolcedo, Imperia, Prelà, San Lorenzo al Mare, Vasia.

Il Piano persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- difesa idrogeologica e della rete idrografica;
- miglioramento delle condizioni di stabilità del suolo;
- recupero delle aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto;
- salvaguardia della naturalità.

Per il perseguimento di tali obiettivi opera attraverso la definizione dei seguenti aspetti:

- quadro della pericolosità e del rischio idrogeologico, in relazione ai fenomeni di inondazione e di dissesto considerati;
- vincoli e limitazioni d'uso del suolo, in relazione al diverso grado di pericolosità;
- esigenze di manutenzione, completamento e integrazione dei sistemi di difesa esistenti, in funzione del loro livello di efficacia in termini di sicurezza;
- interventi per la sistemazione del dissesto dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione e il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;
- interventi per la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua;
- nuovi sistemi di difesa, ad integrazione di quelli esistenti, con funzioni di controllo dell'evoluzione dei fenomeni di dissesto e di esondazione, in relazione al livello di riduzione del rischio da conseguire.

Tali criteri generali di intervento rappresentano le linee di azione del Piano per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza posti, in funzione del grado di dissesto idraulico e idrogeologico presente e del relativo livello di rischio del territorio di riferimento.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Perseguire la difesa idrogeologica e della rete idrografica
	Migliorare le condizioni di stabilità del suolo
	Recuperare le aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto
	Salvaguardare la naturalità

6.1.3. Piano energetico ambientale

Il Piano Energetico Ambientale, il cui Rapporto di sintesi è stato approvato dal Consiglio Regionale con Del. n. 19 del 14 novembre 2017, delinea la strategia energetica regionale e individua gli obiettivi e le linee di sviluppo per il periodo 2014-2020, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi energetici e ambientali stabiliti dalla UE nell'ambito delle politiche "Europa 20-20-20".

Il Piano individua **tre macro-obiettivi** principali:

- raggiungimento degli obiettivi previsti dal cosiddetto Burden Sharing (quadro di finalità e obiettivi stabiliti su base europea e nazionale);
- sviluppo economico;
- comunicazione.

Questi, a loro volta, sono articolati in due obiettivi generali verticali e in due obiettivi generali orizzontali:

- **obiettivi generali verticali:**
  - diffusione delle fonti rinnovabili (elettriche e termiche) e loro inserimento in reti di distribuzione "intelligenti" (smart grid);
  - promozione dell'efficienza energetica;
- **obiettivi generali orizzontali**:
  - sostegno alla competitività del sistema produttivo regionale;
  - informazione dei cittadini e formazione degli operatori sui temi energetici, a loro volta declinati secondo linee di sviluppo e azioni specifiche coordinate con la programmazione dei fondi POR FESR 2014 - 2020.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Diffondere le fonti rinnovabili (elettriche e termiche) secondo gli obiettivi del Burden Sharing e il loro inserimento in reti di distribuzione "intelligenti"
	Promuovere l'efficienza energetica

6.1.4. Piano di tutela delle acque

Il Piano di tutela delle acque della Regione Liguria per il periodo 2016-2021 è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 11 del 29 marzo 2016.

Il Piano costituisce piano di settore in materia di tutela e gestione delle acque e, come il Piano di bacino, vincola la pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale, con effetto di integrazione della stessa e, in caso di contrasto, di prevalenza su di essa.

Il Piano persegue gli obiettivi generali sanciti dall'art. 73 del D.lgs. 152/2006:

- prevenire l'inquinamento dei corpi idrici non inquinati;

- risanare i corpi idrici inquinati attraverso il miglioramento dello stato di qualità delle acque, con particolare attenzione per quelle destinate a particolari usi;
- perseguire un uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate (rispetto del deflusso minimo vitale);
- mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità;
- impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide.

Il Piano individua le misure e gli interventi a tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, ai fini del raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale definiti dal D.lgs. 152/2006 e fissati dallo stesso.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Tutelare le acque dall'inquinamento
	Risanare i corpi idrici
	Perseguire l'uso sostenibile della risorsa
	Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità
	Tutelare lo stato degli ecosistemi

6.1.5. Piano territoriale di coordinamento paesistico

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico regionale, previsto dalla L. 431/ 1985, è stato adottato nel 1986 e approvato nel 1990 con Delibera del Consiglio Regionale n. 6 del 25 febbraio 1990; con Delibera del Consiglio Regionale n. 18 del 2 agosto 2011 è stata approvata la variante di salvaguardia della fascia costiera. Con L.R. n. 15/2018 "*Modifiche alla legge regionale 4 settembre 1997, n. 36 (Legge urbanistica regionale) e altre disposizioni di adeguamento in materia di governo del territorio*", si è proceduto all'abrogazione degli assetti geomorfologico e vegetazionale del Livello locale del Piano, mantenendo la validità del solo assetto insediativo.

Il Piano rappresenta il quadro delle compatibilità paesistico-ambientali nel cui ambito gli atti di pianificazione territoriale introducono le prescrizioni di loro competenza.

Il Piano persegue i seguenti obiettivi fondamentali:

- tutela e rafforzamento dell'identità del paesaggio;
- fruizione dei suoi valori;
- stabilità ecologica.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Tutelare e rafforzare l'identità del paesaggio
	Incentivare la fruizione dei valori paesaggistici
	Perseguire la stabilità ecologica

6.1.6. Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche

Il Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche, approvato con Delibera del Consiglio regionale n. 14 del 25 marzo 2015, delinea indirizzi e strategie per la gestione dei rifiuti urbani, dei rifiuti speciali e delle operazioni di bonifica nel periodo 2014-2020, indicando le modalità per una evoluzione complessiva del sistema ligure verso e oltre gli obiettivi previsti a livello comunitario e nazionale.

I principali obiettivi al 2020 del Piano sono:

- incrementare la prevenzione: -11,6% produzione rifiuti rispetto al dato 2012;
- incrementare la raccolta differenziata fino al 65% entro il 2020;

- incrementare il recupero: 50% rifiuti urbani avviati a riciclaggio calcolati secondo metodo standard;
- potenziare sistemi di trattamento frazione umida (prioritariamente digestione anaerobica);
- promuovere trattamento meccanico biologico dell'indifferenziato.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Ridurre la produzione di rifiuti
	Incrementare la raccolta differenziata e il recupero dei rifiuti
	Ottimizzare i sistemi di trattamento dei rifiuti

6.1.7. Piano dell'area omogenea imperiese per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti

Il Piano dell'area omogenea imperiese per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti, redatto in conformità alla L.R. n. 1/2014 e s.m.i., alla L.R. n. 20/2015 e al Piano Regionale dei Rifiuti e delle Bonifiche, è lo strumento attraverso il quale la Provincia fornisce ai comuni ricadenti nella propria Area Omogenea indirizzi di pianificazione e strumenti metodologici per l'organizzazione dei servizi relativi alla raccolta e al trasporto dei rifiuti, alla raccolta differenziata e all'utilizzo delle infrastrutture al servizio della raccolta differenziata, definendo i bacini di affidamento sul proprio territorio e la gestione e smaltimento dei rifiuti residuali indifferenziati.

Il Piano, approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 17 del 22.03.2018, si propone i seguenti obiettivi:

- ridurre la produzione complessiva dei rifiuti e adottare azioni finalizzate al loro recupero e riutilizzo;
- diversificare le metodologie di raccolta secondo condizioni di modularità basate sulla tipologia di utenze, utilizzando le migliori tecnologie disponibili;
- predisporre di un sistema di comunicazione e sensibilizzazione destinato alle utenze;
- adottare un sistema di controllo dei conferimenti e di correzione di tutti quei comportamenti che possono compromettere il risultato finale;
- assicurare la presenza di strutture a sostegno della raccolta;
- definire un sistema di tariffazione puntuale, al fine di incentivare la minore produzione dei rifiuti destinati allo smaltimento;
- contrastare il fenomeno del cosiddetto "marine litter", ovvero della dispersione in ambiente marino costiero di rifiuti.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Ridurre la produzione complessiva di rifiuti e promuovere il recupero e il riutilizzo
	Contrastare il fenomeno della dispersione in ambiente marino costiero di rifiuti.

6.1.8. Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile

La Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile, approvata con D.G.R. n.60 del 29 gennaio 2021, recepisce gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 declinati a livello locale.

La Strategia individua 49 obiettivi strategici articolati in quattro aree di azione prioritaria:

- "*Persone*": promuovere una dimensione sociale che garantisca una vita dignitosa a tutta la popolazione, affinché tutti gli esseri umani possano realizzare il proprio potenziale, in un ambiente sano;
- "*Pianeta*": garantire una gestione delle risorse naturali, terrestri, marine e dei servizi eco-sistemici che assicuri un adeguato flusso di servizi ambientali per le generazioni attuali e future;

- "*Prosperità*": creare un nuovo modello economico, circolare, che garantisca il pieno sviluppo del potenziale umano e un più efficiente e responsabile uso delle risorse;
- "*Pace*": promuovere società pacifiche, giuste e inclusive.

Date le caratteristiche delle azioni previste dal progetto di Variante n. 7, la scelta strategica III "*Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali*" dell'area prioritaria "Pianeta" è quella ritenuta più attinente ai fini della valutazione di sostenibilità.

Gli obiettivi strategici sono:

- PIANETA.III.1 Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori;
- PIANETA.III.2 Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti;
- PIANETA.III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni;
- PIANETA.III.4 Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali;
- PIANETA.III.5 Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale.

Obiettivi di sostenibilità ambientale	Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni
	Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale

6.2 Metodologia di valutazione e risultati della verifica

La valutazione di coerenza è realizzata ponendo in relazione, tramite una matrice a due entrate, gli obiettivi generali desumibili dal progetto di Variante n. 7 e gli obiettivi di sostenibilità e di protezione e miglioramento ambientale desunti dagli strumenti di pianificazione e programmazione costituenti il quadro di riferimento ambientale.

Gli obiettivi generali del Progetto di Variante 2017 a base della matrice di valutazione sono:

- razionalizzare il sistema di mobilità;
- realizzazione e ottimizzazione di servizi a beneficio della collettività e sviluppo occupazionale;
- riorganizzazione e valorizzazione delle zone verdi;
- contenere il consumo e l'impermeabilizzazione di suolo;
- contenere i consumi energetici e prevedere l'uso di fonti rinnovabili.

La matrice di valutazione contiene, in ascissa, gli obiettivi del progetto di Variante n. 7 e, in ordinata, gli obiettivi dei piani esterni, pertinenti con la natura della variante.

La valutazione viene effettuata sulla base di un giudizio qualitativo che prevede 3 distinti valori:

- **Coerenza (+)**: l'obiettivo persegue finalità che presentano forti elementi di coerenza con l'obiettivo dello strumento esaminato;
- **Incoerenza (–)**: l'obiettivo persegue finalità che presentano degli elementi di evidente contrapposizione con quelli dell'obiettivo dello strumento esaminato;
- **Indifferenza (0)**: l'obiettivo persegue finalità non correlate con quelle dello strumento esaminato.

Il giudizio finale, di carattere sintetico, discende dal "conteggio" delle eventuali criticità (incoerenze) e delle positività (coerenze) riferito ad ogni singolo piano messo a confronto con il progetto di Variante n. 7.

Dalla lettura della matrice di valutazione riportata nel seguito (Tab. 4) si evince una **generale connotazione positiva** circa la sostenibilità ambientale degli obiettivi generali del progetto di Variante n. 7, seppur in presenza di un discreto numero di relazioni non significative (celle gialle), ad indicare, queste ultime, l'assenza di correlazione tra alcuni obiettivi posti a confronto.

Tale peculiarità è da attribuire alle caratteristiche stesse del progetto di Variante, finalizzato alla modifica di specifici elementi progettuali rispetto alla Variante n. 6 e non dell'approdo turistico nel suo complesso.

Gli aspetti per i quali sono stati individuati maggiori elementi di coerenza sono riconducibili agli obiettivi della Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile. I punti di sinergia tra gli obiettivi riguardano principalmente le tematiche di sviluppo del potenziale del territorio, valorizzazione delle zone verdi e il contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione di suolo.

Tale risultato evidenzia come gli orientamenti del progetto di Variante rientrino nelle politiche di sviluppo sostenibile delineate a livello nazionale e regionale, rispondendo pertanto ad esigenze non solo di carattere locale

E' da sottolineare, infine, che non sono emersi obiettivi che appaiono contrastare con le politiche ambientali nazionali e regionali, anche di settore.

COMUNE DI SAN LORENZO AL MARE - Prot 0002846 del 11/05/2023 Tit 10 Cl 1 Fasc

Tab. 4 Matrice di coerenza esterna

		Obiettivi generali del Progetto di Variante n. 7				
Piano	**Obiettivi di sostenibilità**	**razionalizzare il sistema di mobilità**	**realizzazione e ottimizzazione di servizi a beneficio della collettività e sviluppo occupazionale**	**riorganizzazione e valorizzazione delle zone verdi**	**contenere consumo e impermeabilizzazione di suolo**	**contenere consumi energetici e prevedere uso di fonti rinnovabili**
Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra	Conseguire un miglioramento generalizzato della qualità dell'aria	+	0	0	0	+
	Ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera	+	0	0	0	+
Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna	Perseguire la difesa idrogeologica e della rete idrografica	0	0	0	+	0
	Migliorare le condizioni di stabilità del suolo	0	0	0	+	0
	Recuperare le aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto	0	0	0	0	0
	Salvaguardare la naturalità	0	0	+	0	0
Piano energetico ambientale	Diffondere le fonti rinnovabili (elettriche e termiche) secondo gli obiettivi del Burden Sharing e il loro inserimento in reti di distribuzione "intelligenti"	0	0	0	0	+
	Promuovere l'efficienza energetica	0	0	0	0	+
Piano di tutela delle acque	Tutelare le acque dall'inquinamento	0	0	0	0	0
	Risanare i corpi idrici	0	0	0	0	0
	Perseguire l'uso sostenibile della risorsa	0	0	0	0	0

		Obiettivi generali del Progetto di Variante n. 7				
Piano	**Obiettivi di sostenibilità**	**razionalizzare il sistema di mobilità**	**realizzazione e ottimizzazione di servizi a beneficio della collettività e sviluppo occupazionale**	**riorganizzazione e valorizzazione delle zone verdi**	**contenere consumo e impermeabilizzazione di suolo**	**contenere consumi energetici e prevedere uso di fonti rinnovabili**
	Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità	0	0	0	0	0
	Tutelare lo stato degli ecosistemi	0	0	0	0	0
Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico	Tutelare e rafforzare l'identità del paesaggio	0	0	+	+	0
	Incentivare la fruizione dei valori paesaggistici	0	0	+	0	0
	Perseguire la stabilità ecologica	0	0	+	+	0
Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche della Regione Liguria	Ridurre la produzione di rifiuti	0	0	0	0	0
	Incrementare la raccolta differenziata e il recupero dei rifiuti	0	0	0	0	0
	Ottimizzare i sistemi di trattamento dei rifiuti	0	0	0	0	0
Piano dell'area omogenea imperiese per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti	Ridurre la produzione complessiva di rifiuti e promuovere il recupero e il riutilizzo	0	0	0	0	0
	Contrastare il fenomeno della dispersione in ambiente marino costiero di rifiuti.	0	0	0	0	0
Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile	Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti	0	0	0	0	+
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni	+	+	+	+	0
	Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	0	+	+	+	0

7 Verifica di conformità del progetto di Variante n. 7 rispetto alla pianificazione territoriale sovraordinata

La verifica di conformità del progetto di Variante n. 7 è stata effettuata con riferimento ai seguenti strumenti di pianificazione territoriale di livello superiore:

- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Costa;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia.

7.1 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico regionale (PTCP), previsto dalla L. 431/ 1985, è stato adottato nel 1986 e approvato nel 1990 con Delibera del Consiglio Regionale n.6 del 25 febbraio 1990; con Delibera del Consiglio Regionale n.18 del 2 agosto 2011 è stata approvata la variante di salvaguardia della fascia costiera.

Il Piano è articolato in tre livelli, rispetto ai quali sono definite indicazioni con diverso grado di cogenza:

- livello territoriale: le indicazioni di Piano, riportate nelle schede relative ai 100 ambiti paesistici individuati, hanno carattere di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione di livello inferiore;
- livello locale: le indicazioni di Piano richiedono adeguamento da parte degli strumenti urbanistici comunali;
- livello puntuale: le indicazioni di Piano sono di specificazione del livello locale, con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.

Fino all'emanazione della L.R. n. 15/2018 "Modifiche alla legge regionale 4 settembre 1997, n. 36 (Legge urbanistica regionale) e altre disposizioni di adeguamento in materia di governo del territorio", le indicazioni di livello locale erano riferite ai seguenti tre assetti territoriali:

- assetto insediativo;
- assetto geomorfologico;
- assetto vegetazionale.

Con la L.R. n. 15/2018 sono stati abrogati gli assetti geomorfologico e vegetazionale, mantenendo la **validità del solo "assetto insediativo"**.

L'art. 6 N.A. del PTCP stabilisce che le indicazioni di livello locale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, terzo comma, della L.R. 39/1984, prevalgono immediatamente sulle previsioni degli strumenti urbanistici comunali laddove, rispetto a queste ultime, risultino in tutto o in parte più limitative, sotto il profilo quantitativo e/o delle modalità di intervento, delle trasformazioni ammesse.

Le indicazioni relative all'**assetto insediativo** disciplinano gli interventi edilizi o assimilabili, quali la costruzione o la ristrutturazione di edifici di ogni genere e destinazione e di manufatti e impianti di qualsivoglia natura e destinazione, nonché delle relative opere complementari.

Il comune di San Lorenzo al Mare ricade all'interno dell'ambito n. 19 "Valle di San Lorenzo". La scheda descrittiva dell'ambito riporta i caratteri del paesaggio e gli indirizzi per la pianificazione.

A - CARATTERI GENERALI DEL PAESAGGIO

Morfologia

Sistema vallivo torrentizio delimitato dai crinali prevalenti degradanti dal M. Faudo verso mare e caratterizzato dall'andamento del torrente S. Lorenzo, dalla relativa piana alluvionale alla foce e, sulle aree in quota, dalla diffusione delle forme a terrazzo.

Vegetazione e colture

Con una limitata presenza sulle aree dei versanti a mare di attività agricole specializzate predomina sull'intero territorio la coltura dell'olivo in forma intensiva ed a fini produttivi.

Insediamenti

Con la sola eccezione dell'aggregato di S. Lorenzo al Mare, con sviluppo irregolare, media densità, discontinuo ed eterogeneo, e delle relative espansioni sulla piana alluvionale a carattere diffuso, media densità, non organizzate e discontinue, la struttura del sistema insediativo è costituita da alcuni aggregati distribuiti sulle zone collinari che hanno sostanzialmente mantenuto la loro identificazione formale e visiva in rapporto al contesto territoriale. Sono tali i nuclei isolati di crinale di Linguelietta, Civezza, Boscomare e Pietrabruna, a sviluppo lineare, media densità, continui ed omogenei. Di scarsa incidenza gli insediamenti diffusi e sparsi.

B - INDIRIZZI PER LA PIANIFICAZIONE

B.1 - Assetto insediativo

MANTENIMENTO - La normativa è essenzialmente volta a garantire la tutela dell'integrità paesaggistica delle zone collinari contenendo le possibilità d'intervento entro valori marginali ed assicurando la conservazione delle sue componenti più significative: l'uliveto e la struttura del sistema insediativo. L'indirizzo particolare del consolidamento attribuito agli insediamenti e alla viabilità esistente si riferisce alla opportunità di intensificarne i caratteri funzionali soprattutto sul piano della qualità residenziale, con azioni mirate alla rivalutazione degli spazi urbani nei centri storici, condizione indispensabile all'arresto dei fenomeni in atto di degrado e di abbandono concomitanti alla tendenza alla realizzazione di nuova edificazione anonima, disseminata in aree agricole.

Le **norme di PTCP** con ricadute sull'area di intervento sono di seguito riportate.

Assetto insediativo

Nella Fig. 3 è riportata la tavola relativa all'assetto insediativo del PTCP aggiornata dalla variante approvata con DCR 18/2011.

Parte delle opere a terra rientrano nel regime normativo di ANI-TR-AI (ANI aree non insediate, trasformazione in attrezzature e impianti AI), mentre la parte retrostante i fabbricati sono classificate IS-MA (Insediamento sparsi – mantenimento).

La Scheda 14 (Fig. 4), comprendente i territori comunali di Cipressa, Civezza, Costarainera e San Lorenzo al Mare, riporta il dettaglio delle varianti cartografiche delle indicazioni di livello locale relative all'assetto insediativo.

<u>Art. 49 - Insediamenti Sparsi - Regime normativo di MANTENIMENTO (IS-MA)</u>

Tale regime si applica nei casi in cui si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, sempreché questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso.

L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno.

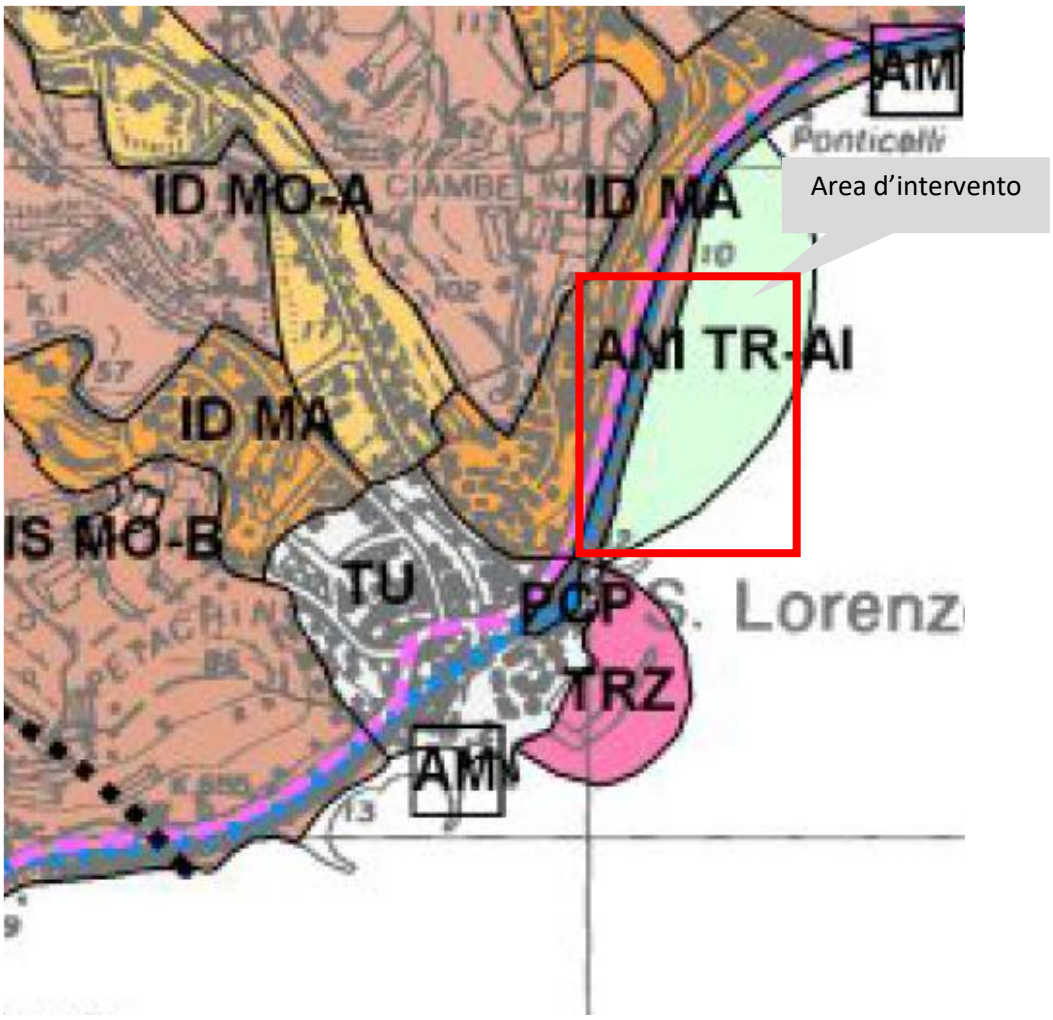
Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implichino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa.

<u>Art. 54 - Regime normativo di TRASFORMABILITA' (TR) – Aree non insediate</u>

Tale regime si applica nei casi in cui a previsioni insediative dello strumento urbanistico generale non si oppongono specifiche ragioni di ordine paesistico-ambientale che ne impediscano l'attuazione.

L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo definite in sede di pianificazione urbanistica, indirizzandone la realizzazione verso forme idonee a garantirne il corretto inserimento nel contesto paesistico.

Sono pertanto consentite, previa elaborazione di Studio Organico d'Insieme, operazioni di trasformazione dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia di Piano (ID o NI o TU o AI).



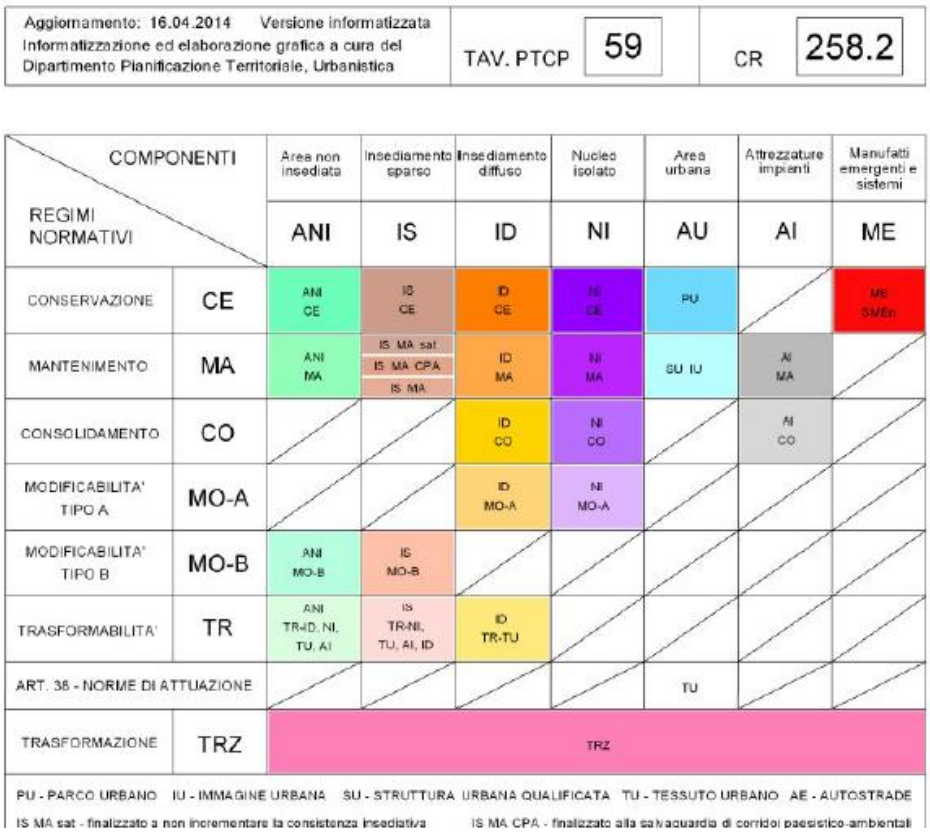


Fig. 3 PTCP - Assetto insediativo – TAV.59 – Stralcio (aggiornamento 2014)

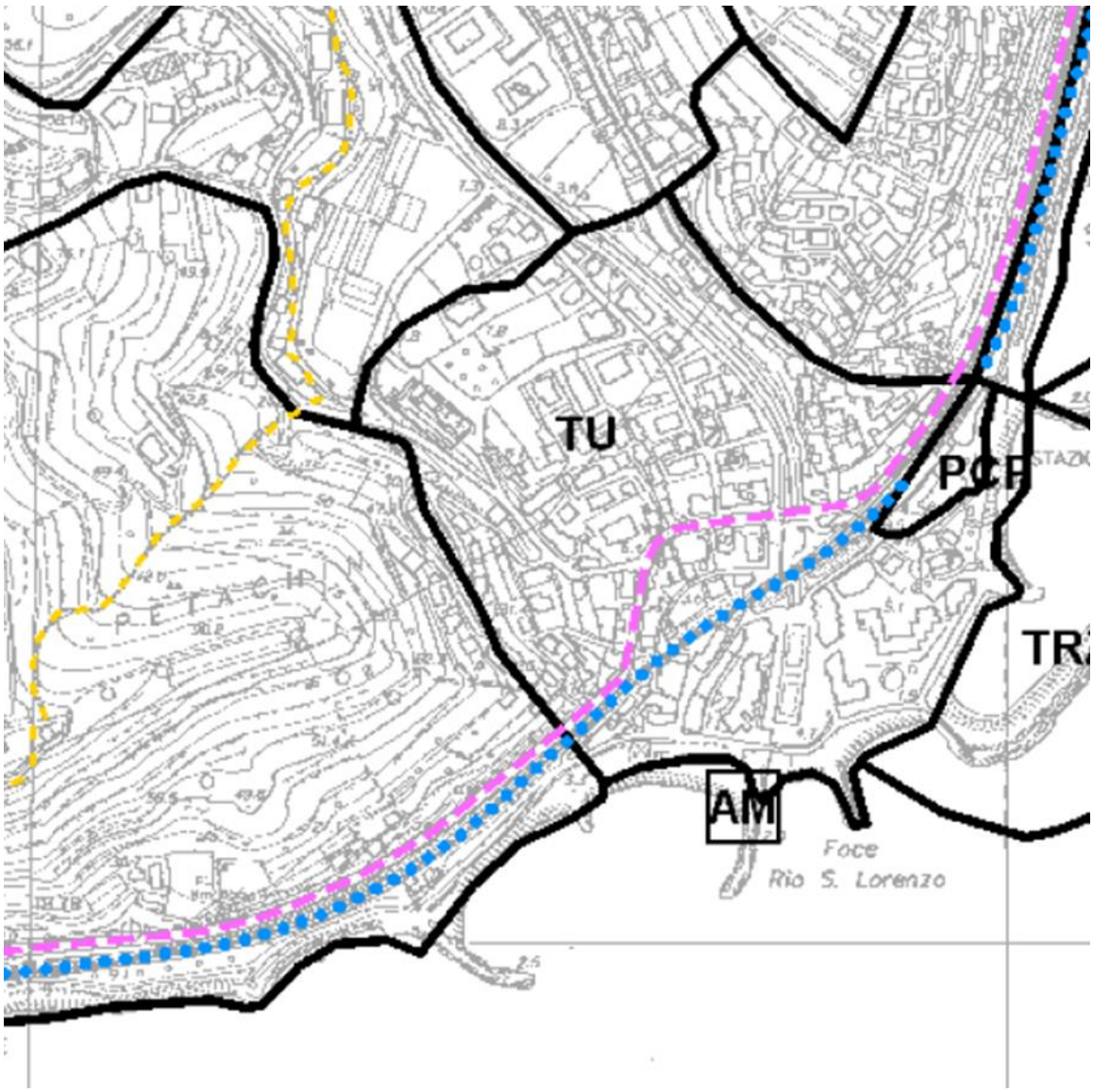


Fig. 4 **PTCP - Scheda 14 - Cipressa - Civezza - Costarainera - San Lorenzo al Mare (Im) – Scheda di dettaglio delle varianti cartografiche delle indicazioni di livello locale - Assetto insediativo – Stralcio**

7.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa della Regione Liguria costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

Il Piano è stato approvato con D.C.R. n. 64 del 29/12/2000. Nel corso degli anni è stato aggiornato con atti successivi che non hanno riguardato il comune di S. Lorenzo a Mare.

L'approdo turistico di San Lorenzo ricade nell'ambito di progetto denominato "AP8 - S. LORENZO AL MARE". Per tale ambito il Piano prevede interventi di conservazione coordinati con il potenziamento delle spiagge e lo spostamento dell'area portuale nella zona Ponticelli, con conseguente eliminazione della previsione di ampliamento del piccolo approdo in zona ponente.

Il Piano prevede inoltre che i volumi esterni a ridosso del rilevato ferroviario siano contenuti, con priorità di destinazione a servizi e attrezzature pubbliche, escludendo nuovi volumi a destinazione residenziale.

Le modifiche localizzative delineate dal Piano per l'approdo turistico sono state motivate dall'esigenza di migliorare le caratteristiche di funzionalità e sicurezza del precedente progetto previsto dal PRG del Comune di San Lorenzo.

Il nuovo sito è stato individuato in una posizione 500 m più a levante. Secondo le disposizioni del Piano, la configurazione dell'approdo deve mantenere dimensioni modeste e essere dotato di tutti i servizi essenziali, caratterizzandosi come un vero e proprio porto turistico.

I criteri progettuali e di inserimento paesaggistico-ambientale del nuovo approdo sono descritti nella Scheda 4.3 San Lorenzo al Mare del "Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici" del PTC della Costa, di cui si riporta nel seguito uno stralcio.

4.3 San Lorenzo al Mare

Inquadramento generale
San Lorenzo si trova a metà percorso tra Marina degli Aregai a ponente e Porto Maurizio a levante, a circa tre miglia di distanza da ciascuno. La piccola darsena oggi presente a San Lorenzo non può essere classificata come porto, per le sue dimensioni, le inadeguate caratteristiche delle opere di difesa e la tendenza ad un cronico insabbiamento. La sua posizione, quasi in aggetto su un promontorio, rende del tutto sconsigliabile una sua espansione, quale quella prevista nel vigente P.R.G.: le caratteristiche del paraggio hanno però suggerito la realizzazione di un nuovo bacino, circa mezzo chilometro più a levante. In tale zona la costa ruota verso est, delimitando un'insenatura caratterizzata da fondali contenuti. La nuova opera, pur mantenendo dimensioni modeste, dovrebbe caratterizzarsi come un vero porto turistico dotato di tutti i servizi essenziali, inserendosi in un tratto di costa oggi compromesso dalla presenza incombente del rilevato ferroviario. Il progetto presentato dal Comune, il cui ingombro è contenuto nei limiti indicati nella tavola allegata, appare correttamente dimensionato rispetto alle caratteristiche del paraggio.

1.1 Salvaguardia dell'equilibrio del litorale
La darsena attuale è soggetta a un cronico insabbiamento, a dimostrazione di un trasporto litoraneo importante diretto verso levante. L'ipotesi di realizzare un nuovo porticciolo più a levante dovrebbe fornire l'occasione per un rimodellamento della costa tra i due bacini, cercando di stabilizzare in questa zona qualche tratto di spiaggia artificiale.

1.2 Rispetto delle zone allo stato naturale
Il possibile intervento si situa su un tratto di costa urbanizzato. I fondali hanno un valore naturalistico medio.

1.3 Inserimento nel paesaggio costiero
Il litorale a levante dell'attuale darsena è caratterizzato dall'ingombrante presenza del muro di sostegno della vecchia linea ferroviaria situata a ridosso della costa ad una quota di circa 10 metri. L'orientamento della costa impedisce la formazione di una spiaggia naturale, mentre il nuovo bacino potrebbe fornire l'occasione per la creazione di qualche tratto di spiaggia artificiale, da realizzarsi riconsiderando anche la conformazione dell'attuale darsena. I volumi necessari per i servizi potrebbero rimanere al di sotto della quota della ferrovia, contribuendo ad una schermatura del muraglione di sostegno.

2.1 Inserimento nel tessuto urbano
Il trasferimento dell'attività nautica più a levante ovvierebbe all'inconveniente della darsena attuale, collocata in una posizione poco accessibile e congestionata. Il nuovo porto dovrebbe rappresentare la conclusione di un percorso litoraneo ristrutturato che interessi la maggior parte del fronte a mare della cittadina.

2.2 Viabilità di accesso
Rappresenta un punto delicato a causa della difficoltà di predisporre un percorso veicolare a mare della ferrovia. Date però le dimensioni previste per il porto, si deve ritenere sufficiente un accesso che utilizzi l'attuale sottopasso situato nel centro cittadino, mentre gli eventuali trasporti stradali di imbarcazioni non carrellabili potrebbero essere indirizzati verso i porti vicini, che si trovano comunque a poco più di tre miglia di distanza.[1]

3.1 Localizzazione sul litorale
San Lorenzo rimane quasi esattamente a mezza via tra Marina degli Aregai e Porto Maurizio. La presenza di Porto Maurizio a circa tre miglia di distanza rappresenta un fattore di sicurezza importante in caso di maltempo, dato che l'accesso a quest'ultimo porto si presenta agevole per un'imbarcazione da diporto in qualunque condizione di mare.

3.2 Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile
Il progetto in corso di elaborazione da parte del Comune prevede uno specchio acqueo di circa 4 ettari, che appare adeguato rispetto alle caratteristiche del paraggio. Il porto dovrebbe avere una capacità attorno a 300 PE12, in accordo con le previsioni dello Schema di Orientamento del Piano.

3.3 Disponibilità di spazi a terra
E' certamente limitata. Tuttavia sembra possibile ricavare un ettaro circa di terrapieni per i volumi di servizio, i parcheggi e la zona tecnica. I parcheggi verosimilmente dovranno essere sistemati su più livelli, dato che essi abbisognano da soli di almeno 6.000 mq (250 stalli, con 25 mq lordi ciascuno).

3.4 Accessibilità nautica
Presenta certamente dei limiti dovuti alla conformazione della costa e ai fondali limitati. Tuttavia si è già accennato che la vicinanza di Porto Maurizio può fornire un rifugio alternativo in caso di emergenza.

3.5 Accessibilità stradale per trasporti pesanti
Vale la stessa osservazione fatta al punto precedente. I trasporti pesanti potrebbero essere indirizzati su Porto Maurizio, o alternativamente su Marina degli Aregai.

4.1 Realizzabilità tecnica
La zona di insediamento del nuovo bacino è caratterizzata da fondali contenuti e risulta protetta da libeccio a causa dell'orientamento della costa. I costi dell'opera di difesa dovrebbero risultare contenuti e tutto il bacino potrebbe essere realizzato secondo schemi del tutto convenzionali. Si presenta invece più complesso lo studio dell'assetto della costa tra la darsena attuale, eventualmente trasformata, e il nuovo porto. L'ipotesi di inserimento di spiagge artificiali si presenta allettante ma richiederebbe uno studio approfondito per verificarne la fattibilità.

[1] Con la dismissione della ferrovia e la realizzazione di una pista ciclabile e di una corsia dedicata al mezzo di trasporto pubblico locale, sarà possibile, per i trasporti eccezionali, l'accesso diretto al porto dalla Statale Aurelia, tramite un attraversamento a raso della futura pista ciclabile.

4.2 Fattibilità economica in regime di autofinanziamento
I costi delle opere portuali in senso stretto dovrebbero arrivare sui 12 miliardi. Tuttavia nel caso di San Lorenzo possono assumere un peso rilevante i costi accessori, relativi alla sistemazione dell'accesso veicolare, dei parcheggi multipiano e delle spiagge artificiali previste attorno al porto. Con una capacità di circa 300 PE12 e ipotizzando un listino basato su 1,6 Mlit/mq (95 milioni tutto compreso per il posto da 12 metri) il monte ricavi si può collocare tra i 20 e i 22 miliardi. Ciò significa che l'operazione può risultare fattibile a patto che i costi accessori prima ricordati non incidano per più di 3 - 4 miliardi: questo è dunque l'elemento critico agli effetti del successo di un'iniziativa per il nuovo porto.

Conclusioni
La domanda locale indotta da un intenso sviluppo turistico giustifica il tentativo di sostituire l'attuale darsena con una struttura più adeguata. Come per tutti i progetti di dimensione contenuta, rimane da verificare a fondo la validità economica dell'operazione.

Confronto con P.T.C.P.
La disciplina attuale non prevede l'intervento sopra prospettato. E' pertanto necessario proporre una modifica[2] al P.T.C.P. con l'inserimento di una nuova zona ANI TR-AI a levante dell'attuale darsena. Per quest'ultima, in relazione allo stato dei luoghi e alla necessità di provvedere a una loro riprogettazione - funzionale ad un miglior assetto paesistico e alla creazione di nuovi arenili - si propone la modifica da zona AI-MA a zona TRZ.

Nelle figure seguenti sono riportati gli stralci cartografici contenenti le indicazioni progettuali del Piano nonché la nuova ubicazione dell'approdo turistico, in sostituzione alla precedente proposta del PRG.

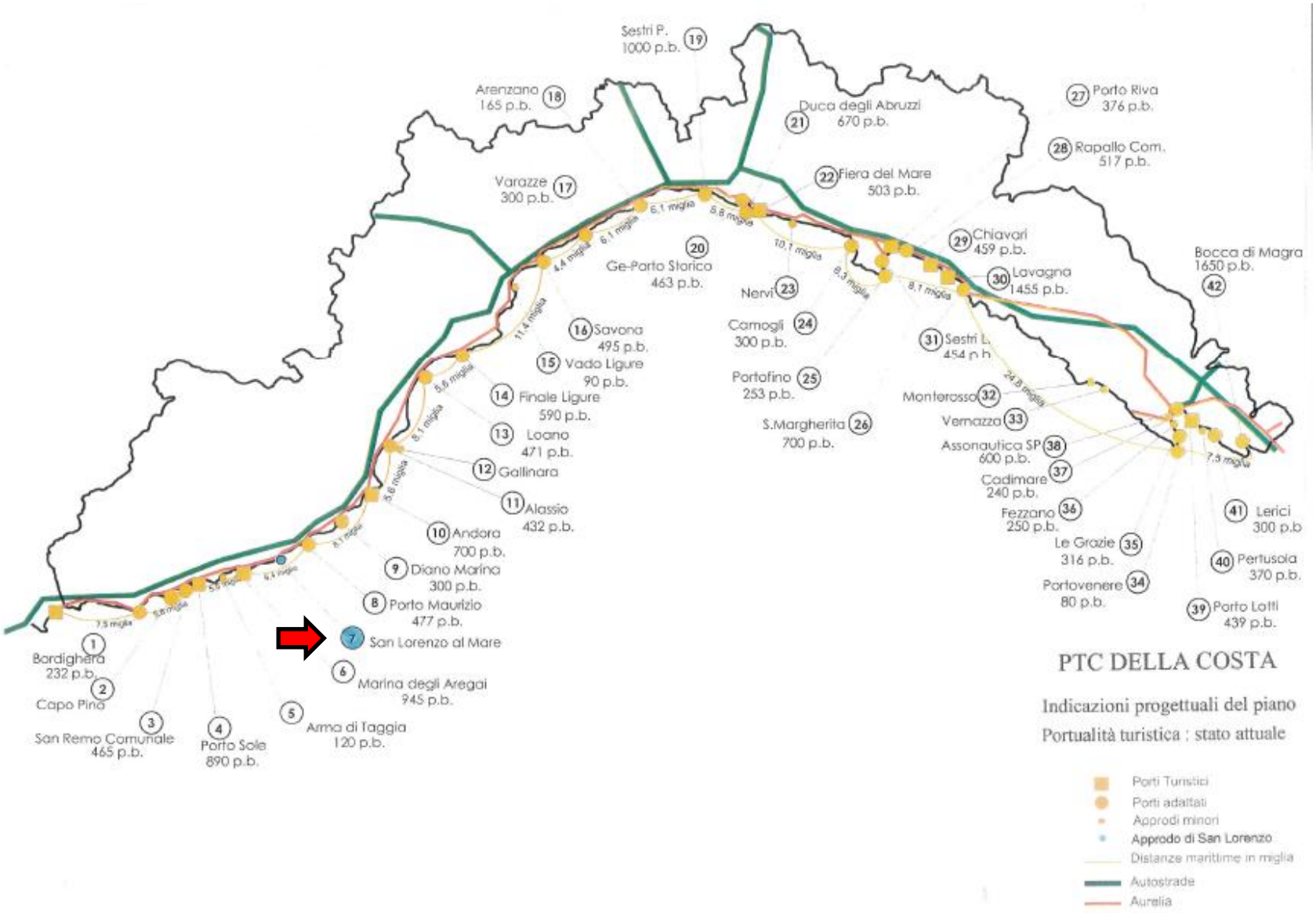


Fig. 5 PTC della Costa – Tavola "Portualità turistica – stato attuale" - Stralcio

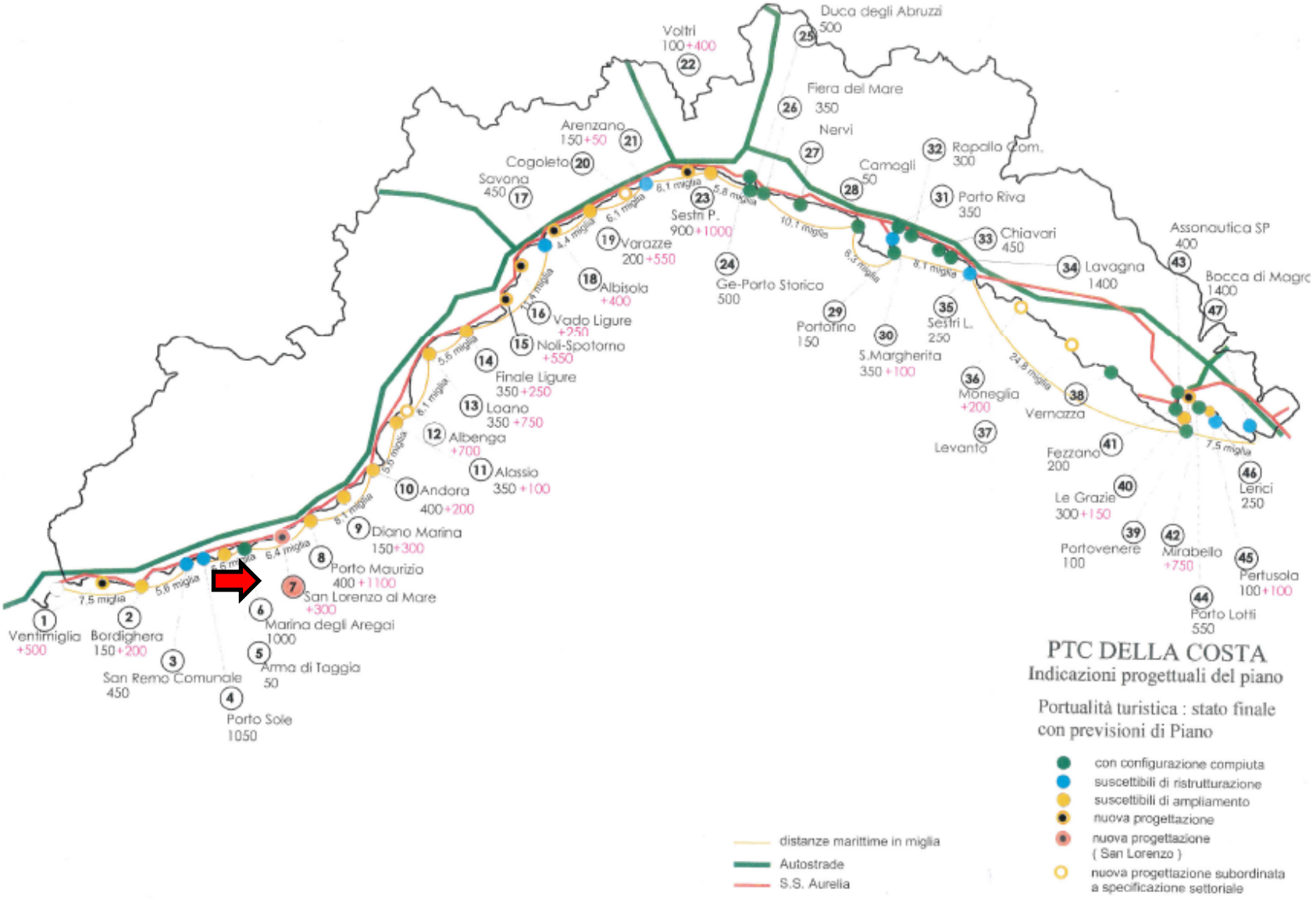


Fig. 6 PTC della Costa – Tavola "Portualità turistica – stato finale con previsioni di Piano" - Stralcio

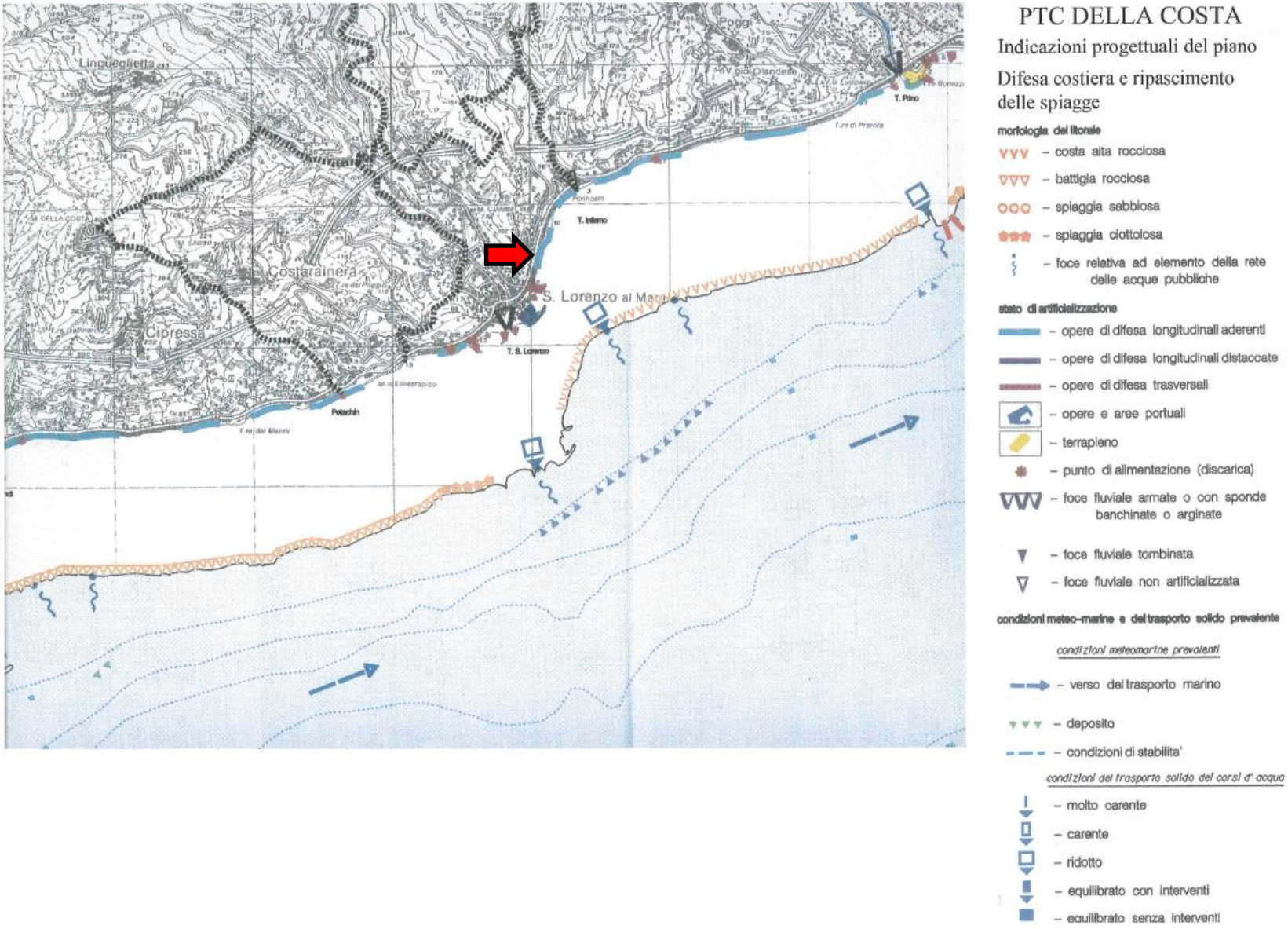


Fig. 7 PTC della Costa – Tavola "Difesa costiera e ripascimento delle spiagge" - Stralcio

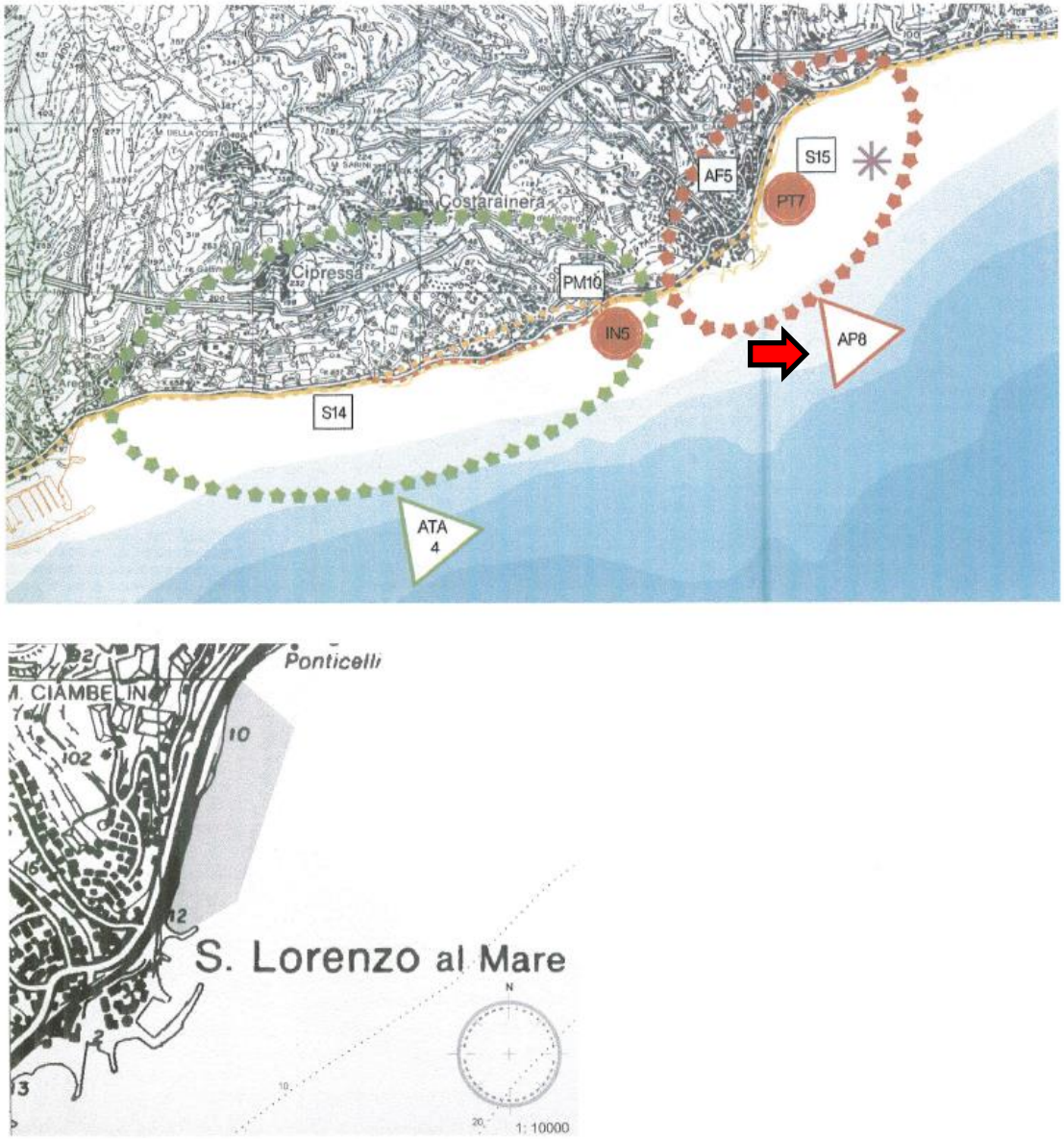


Fig. 8 PTC della Costa – Tavola "Ambito di progetto 8 – San Lorenzo al Mare" - Stralcio

7.3 Piano Territoriale di Coordinamento di Imperia

Il vigente Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia, approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 79 del 25/11/2009, individua le parti di territorio atte a conferire organicità e unitarietà al disegno di tutela e conservazione ambientale, definisce i criteri d'identificazione delle risorse territoriali da destinare ad attività agricole ed alla fruizione attiva anche ai fini di presidio ambientale, individua le caratteristiche prioritarie della struttura insediativa, stabilendo l'organizzazione complessiva di livello sovracomunale, con riferimento ad ambiti territoriali omogenei, del verde, delle attrezzature e impianti pubblici, delle strutture produttive, fornendo indirizzi per il ruolo dell'offerta turistica, le azioni di tutela e riqualificazione degli assetti idrogeologici, le linee d'intervento per la tutela della risorsa idrica.

Le norme di Piano traducono i contenuti strutturali in disposizioni attuative caratterizzate da tre differenti livelli di efficacia:

a) **previsioni di orientamento**, che hanno valore di segnalazione di specifici problemi e di proposta di soluzioni indirizzate agli strumenti urbanistici comunali;

b) **previsioni di indirizzo e di coordinamento,** che hanno efficacia di direttiva per gli strumenti urbanistici comunali;

c) **prescrizioni di adeguamento** da parte degli strumenti urbanistici municipali.

Gli elaborati cartografici che definiscono il Quadro strutturale del Piano sono le tavv. 47, 48, 49, 50.

Nel seguito si riportano gli stralci delle tavole 47 “Ambiente Naturale- Ambiente Urbano (e Paesaggio Costruito); 48 “Mobilità”; 50 “Turismo”, mentre si tralascia la tav. 49 “Attività dell’Agricoltura, Industria, Artigianato e Commercio – I servizi della Comunità” in quanto non contiene alcuna disposizione riferita al territorio del Comune di San Lorenzo al Mare.

Come si evince dagli stralci delle tavole riportati nel seguito, le disposizioni sono riferite ai seguenti aspetti: Zone di tutela idrica; Itinerario ciclabile costiero (sistema del verde provinciale); Ipotesi alternative per Asse orizzontale costiero (Aurelia); Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale (su esistente); Nuovo tracciato sedime F.S.; Nuova portualità turistica; Ciclabile costiera ex sedime FS (P.R.U.S.S.T.).

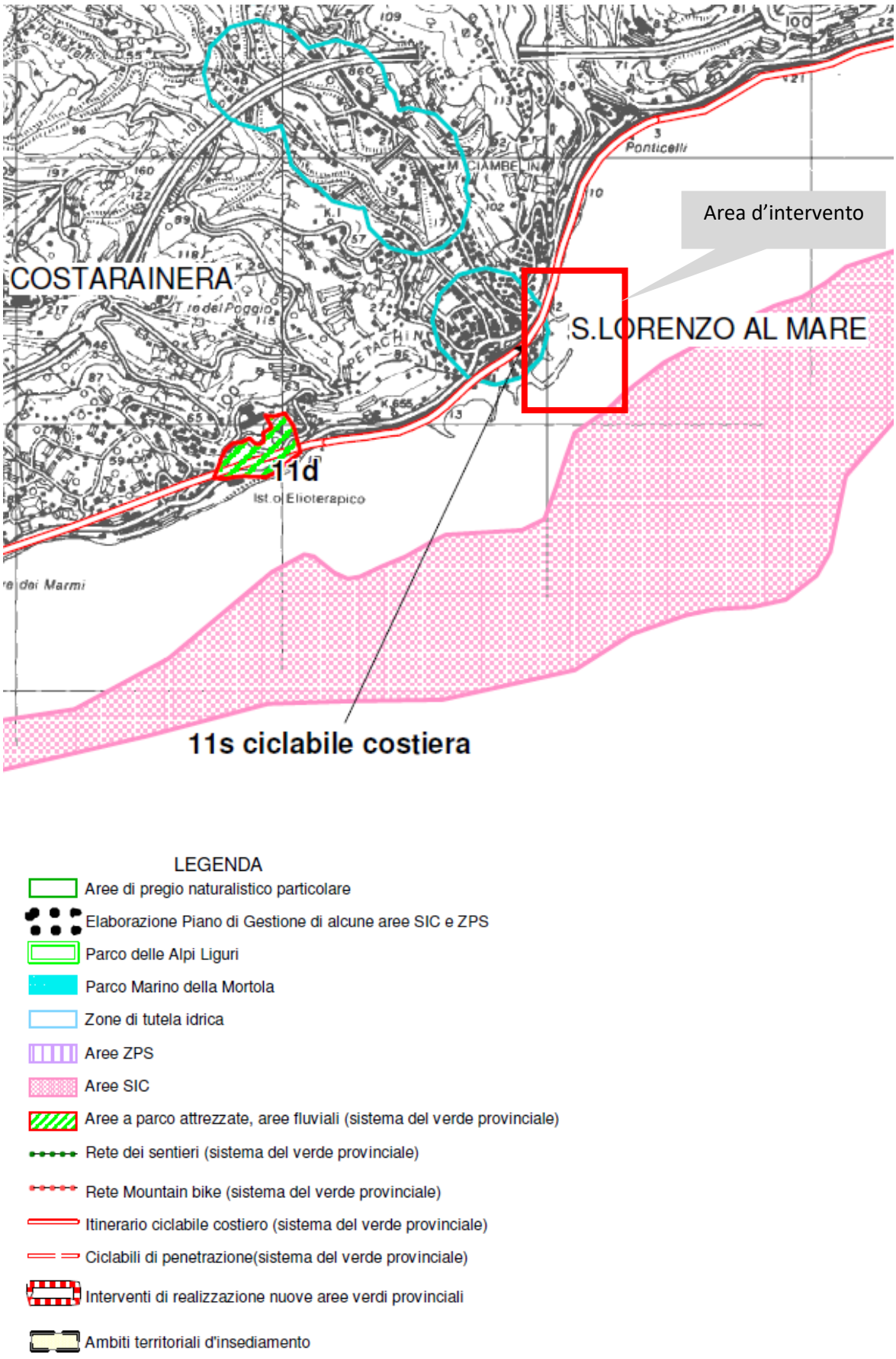


Fig. 9 PTC Imperia - Tav. 47 S-E "Ambiente Naturale- Ambiente Urbano (e Paesaggio Costruito)" –Stralcio

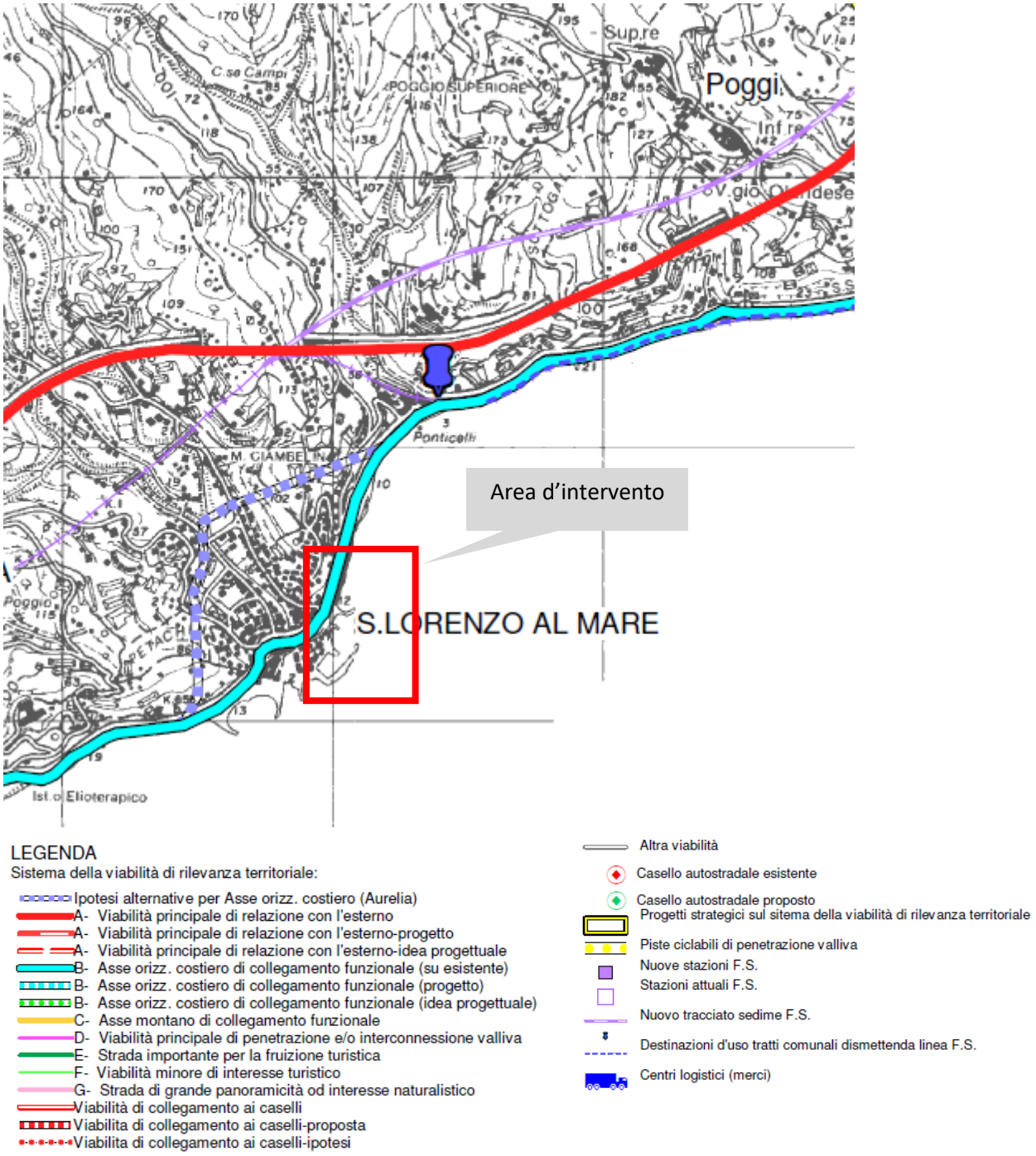


Fig. 10 PTC Imperia - Tav. 48 S-E "Mobilità" - Stralcio

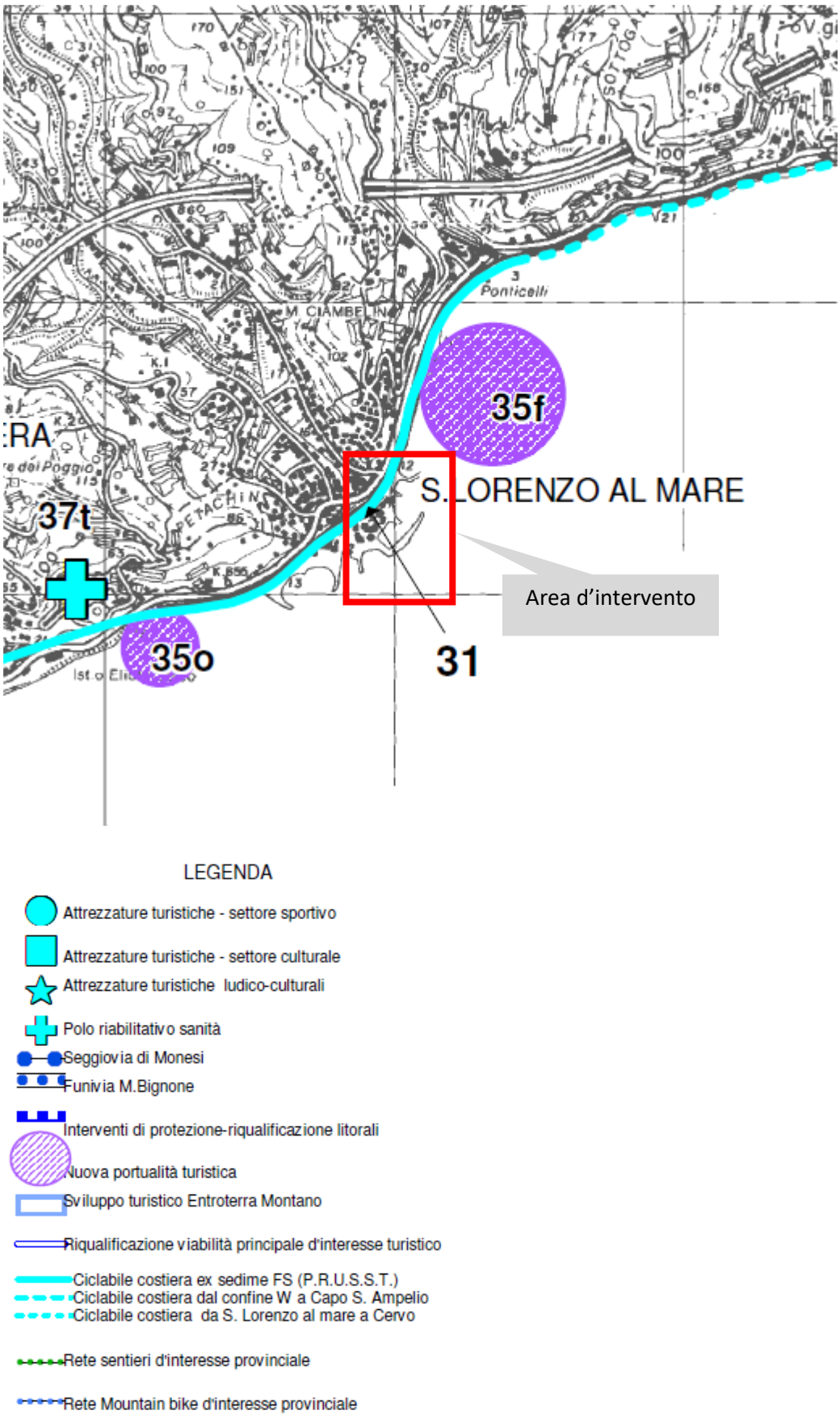


Fig. 11 PTC Imperia - Tav. 50 S-E "Turismo" Stralcio

Le norme di PTC con ricadute a livello comunale riferite al territorio di San Lorenzo al Mare si configurano tutte come "*Norme con efficacia di indirizzo e coordinamento*".

In merito alla conformità del Progetto di Variante n. 7 con tali norme, si è valutato quanto segue.

Zone di tutela idrica (art. 28)

Nella Tav. n. 47 è riportata la localizzazione indicativa della zona di rispetto con raggio di 200 m di un punto di captazione di prelievi per acque destinate al consumo umano. La norma di PTC stabilisce che i Comuni provvedano a recepire, in sede di formazione o revisione dei propri strumenti urbanistici, le zone di tutela, verificandole e delimitandole più puntualmente.

Il progetto di Variante n. 7 non è interessato dalla delimitazione.

Itinerario ciclabile costiero (sistema del verde provinciale) (art. 32)

La Tav. n. 47 individua l'itinerario ciclabile costiero che si snoda adiacente all'area di intervento come elemento appartenente al Sistema del Verde di livello provinciale.

Per tali sistemi il PTC richiede buone condizioni di accessibilità e un livello minimo di dotazioni d'attrezzature tali da consentirne la fruizione.

Il progetto di Variante n. 7 prevede una nuova versione del parco tematico, a corollario della pista ciclopedonale, con riduzione del sedime dei percorsi pavimentati a favore di un maggior sviluppo delle zone verdi. E' prevista inoltre una razionalizzazione generale del percorso grazie alla realizzazione del collegamento ciclopedonale alla pista direttamente dal 2° piano del parcheggio (lato ovest), l'eliminazione del tratto in galleria e un servizio di somministrazione cibi e bevande a favore degli utilizzatori della pista presso l'ex casello ferroviario.

Sistema della viabilità di rilevanza territoriale (art. 33)

La Tav. N. 48 individua e classifica la rete viabilistica che interessa il territorio comunale come:

- Ipotesi alternative per Asse orizzontale costiero (Aurelia);
- Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale (su esistente);
- Nuovo tracciato sedime F.S. individuato con il codice 31.

Nessun intervento previsto dalla Variante risulta interessare negativamente le infrastrutture.

Porti turistici e impianti nautici minori

Nella Tav. 50, è individuato con il codice 35f il Nuovo Porto Turistico di S. Lorenzo al Mare in recepimento delle previsioni e indirizzi contenuti nel P.T.C. della Costa. La realizzazione del porto è parte integrante della proposizione n. 35 del PTC.

Il progetto di Variante n. 7 si conferma in linea con la destinazione d'uso prevista dal PTC.

7.4 Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna

Il territorio interessato dalla Variante n. 7 ricade all'interno del Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico - Prino Caramagna, approvato con DGP n.244 del 21.04.2004 (ultima variante DGR n.1156 del 12/12/2016).

Con riferimento alla diversa **suscettività al dissesto di versante** il Piano individua, nella Tav. A– Carta della suscettività al dissesto, le seguenti classi:

1. suscettività al dissesto **molto elevata** - frana attiva (Pg4): aree in cui sono presenti movimenti di massa in atto;
2. suscettività al dissesto **elevata** comprensiva delle seguenti aree:
    - aree in cui sono presenti indicatori geomorfologici diretti, quali l'esistenza di frane quiescenti o di segni precursori o premonitori di movimenti gravitativi (Pg3a);

- aree, prive al momento di movimenti gravitativi attivi e quiescenti, in cui sono presenti indicatori indiretti di elevata suscettività valutabili, dalla combinazione di elementi geomorfologici, litologici, strutturali e di uso del suolo. Sono comprese in tali aree le frane stabilizzate e relitte (paleofrane) e le zone a franosità diffusa inattive (Pg3b);

3. suscettività al dissesto **media** (Pg2): aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo, dalla cui valutazione combinata risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 2);
4. suscettività al dissesto **bassa** (Pg1): aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo caratterizzati da una bassa incidenza sulla instabilità, dalla cui valutazione risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 3);
5. suscettività al dissesto **molto bassa** (Pg0): aree, in cui i processi geomorfologici e le caratteristiche fisiche dei terreni non costituiscono, se non occasionalmente, fattori predisponenti al verificarsi di movimenti di massa

Nella stessa tavola sono inoltre individuate le **Aree speciali** così articolate:

- Aree speciali di **tipo A** – corrispondenti alle aree di cave attive, miniere attive e discariche in esercizio;
- Aree speciali di **tipo B1**– corrispondenti ad areali sede di cave attualmente cessate o in corso di sistemazione, i cui limiti sono derivati dagli elaborati del Piano Territoriale Regionale delle attività di cava o, qualora non oggetto di tale piano, desunti da rilievi di terreno;
- Aree speciali di **tipo B2** – corrispondenti alle aree di discariche dismesse e di riporti antropici.

L'area interessata dalla Variante n. 7 ricade in area speciale di **tipo B2** con suscettività al dissesto **media** (Pg2).

Nelle aree Pg2 è demandata ai Comuni la definizione della disciplina specifica di dette aree, attraverso indagini specifiche, che tengano conto del relativo grado di suscettività al dissesto. Tali indagini devono essere volte a definire gli elementi che determinano il livello di pericolosità, ad individuare le modalità tecnico-esecutive dell'intervento, nonché ad attestare che gli stessi non aggravino le condizioni di stabilità del versante.

Inoltre, l'art. 16 bis, prevede:

- "*comma 5: Nelle aree speciali di tipo B2, fermo restando il rispetto delle normative vigenti in materia di gestione di discariche, per quanto concerne gli aspetti finalizzati al contenimento del rischio idrogeologico qualsiasi riutilizzo di tali areali è subordinato alla valutazione ed alla verifica preventiva, in sede di progetto, in merito all'idoneità dell'area sotto il profilo geomorfologico, idrogeologico e geotecnico alla nuova destinazione d'uso prevista.*
- *Comma 6: La Provincia esprime parere vincolante sui progetti di cui al comma 5 valutando, sulla base delle risultanze dell'indagine di maggior dettaglio, presentata dal Comune, che analizzi gli aspetti geomorfologici, geotecnici ed idrogeologici degli areali, la compatibilità della realizzazione dell'intervento, previsto dallo strumento urbanistico comunale, con le condizioni accertate*".

Gli interventi previsti dal progetto di Variante 7 non modificano le condizioni di equilibrio del versante.

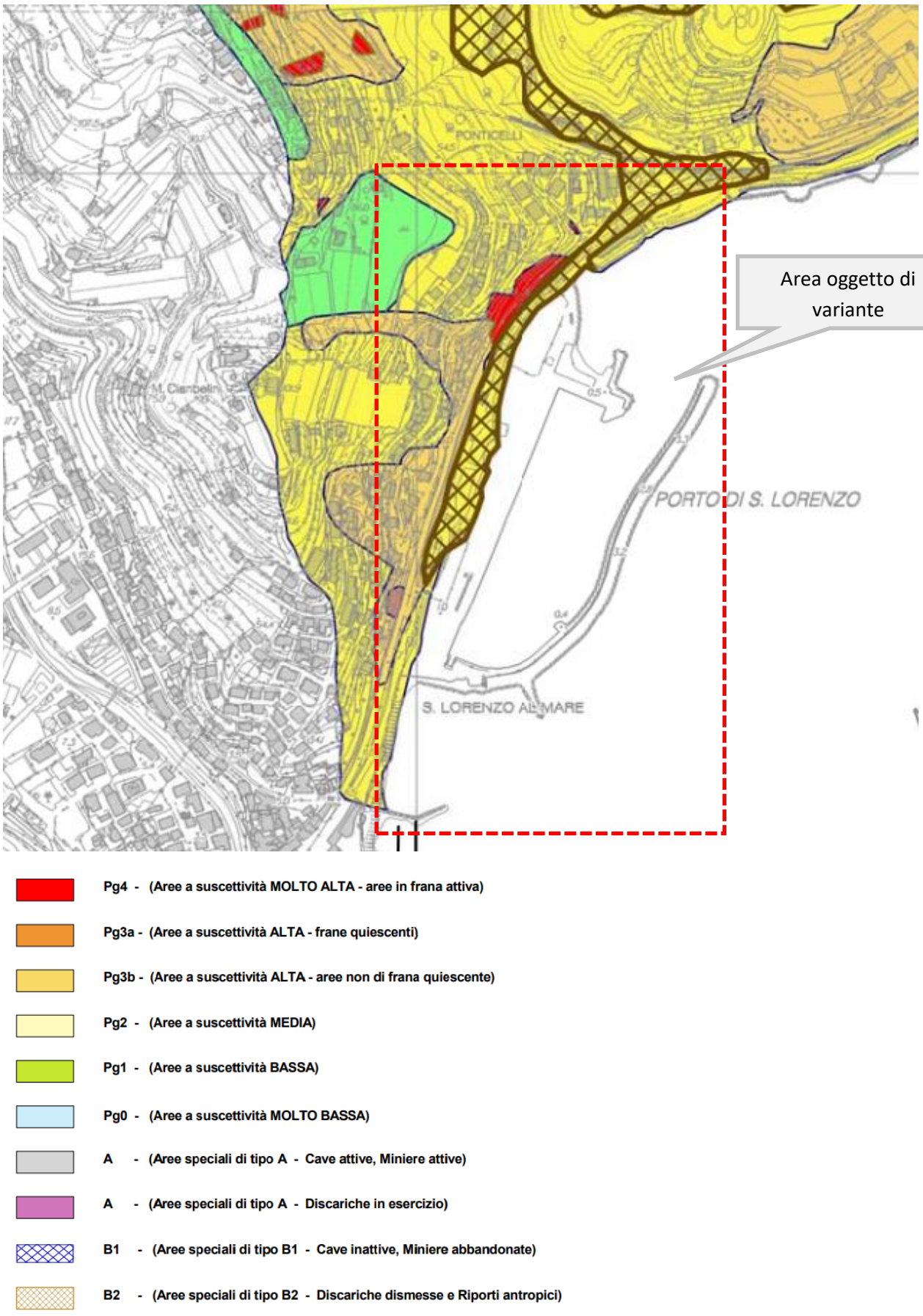


Fig. 12 Piano di bacino - Tav. A "Carta della suscettività al dissesto" – Stralcio

7.5 Verifica di conformità del Progetto di Variante rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Il progetto di Variante n. 7 non presenta elementi di non conformità rispetto alle disposizioni della pianificazione analizzata, con particolare riferimento all'inserimento paesaggistico, alla viabilità, all'organizzazione e fruibilità degli spazi a terra.

Sono rispettate le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo alla tipologia e alla ubicazione degli edifici.

Complessivamente la volumetria prevista dal progetto di Variante n. 7 (86.517 m^3) risulta incrementata rispetto alla Variante n. 6 (80.688,3 m^3) ma inferiore alle previsioni della Variante n. 4 (-16%) e alla volumetria totale prevista dal titolo edilizio iniziale n. 17 del 19.5.2004 (-11%).

Tali aumenti sono dovuti all'ampliamento del cantiere, a favore di una logistica e aree di lavorazione più consone alle esigenze attuali, e all'area destinata ai parcheggi interrati.

L'aumento di volumetria rispetto alla Variante n. 6 non appare compromettere gli effetti positivi sul fronte percepibile dal mare in quanto, in parte, è collocata al di sotto del piano campagna e, in parte, dietro ai fabbricati già realizzati, per minimizzarne l'impatto visivo, con altezza uguale all'area residenziale a due livelli ubicata ad est.

7.6 Inquadramento urbanistico dell'area d'intervento

Il Progetto di Variante n. 7 il SUA e contestuale Permesso di Costruire (P.d.C. n. 17/2004 del 29.5.2004 e successive varianti) interessa le aree a terra dell'approdo turistico per la nautica da diporto, le cui opere già eseguite sono state collaudate in data 21.9.2013 dalla Commissione di vigilanza e collaudo ex art.8 C. 2 del DPR n. 509/1997.

Il progetto di Variante n. 7 non comporta modifiche in contrasto con il SUA approvato.

8 Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente, impatti e misure di mitigazione previste

Nel presente paragrafo è definito il contesto dell'area interessata dal progetto di Variante n. 7, al fine di individuare quegli elementi del sistema ambientale e antropico interferiti in misura più significativa dalle trasformazioni previste, evidenziandone le eventuali criticità, vulnerabilità e capacità di adattamento.

Preliminarmente è analizzato l'insieme delle componenti ambientali proposto dal già citato documento della Regione Liguria "Modello di riferimento per l'elaborazione del rapporto preliminare per lo svolgimento della verifica di assoggettabilità", in relazione alla natura delle previsioni del progetto di Variante e delle possibili interazioni di queste con il sistema di riferimento.

Sulla base di tale analisi, sono state individuate quelle componenti ritenute, in questa fase, pertinenti ai fini della valutazione preventiva degli effetti potenziali delle azioni previste, con l'obiettivo di garantire la loro coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale. Esse sono:

- aria, fattori climatici e mobilità;
- acque superficiali e ciclo idrico integrato;
- suolo e sottosuolo;
- paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico;
- inquinamento acustico;
- energia;
- rifiuti.

Le seguenti componenti sono state invece considerate scarsamente pertinenti o interferite e, pertanto, escluse dalle valutazioni:

- **aree protette**: nell'area interessata dal progetto di Variante7 non sono presenti siti SIC-ZPS né aree protette di interesse nazionale, regionale, provinciale, locale;
- **acque sotterranee**: il progetto di Variante 7 non interferisce direttamente lo stato quali-quantitativo dei corpi idrici sotterranei presenti; non interessa, inoltre, zone di tutela assoluta e zone di rispetto dei punti di captazione idropotabile;
- **inquinamento elettromagnetico**: l'area non è interessata da elettrodotti (Fonte: Catasto degli Elettrodotti, sito web Ambiente in Liguria); non sono presenti antenne per telefonia, ponti radio, emittenze radiotelevisive e impianti di radiofrequenza.

8.1 Aria, fattori climatici e mobilità

8.1.1. Analisi di contesto

Il clima della costa imperiese è di tipo mediterraneo marittimo, con escursioni termiche limitate, temperature invernali miti ed estive mitigate dalle brezze marine. I valori medi della temperatura invernale raggiungono i minimi tra gennaio e febbraio, mentre i valori medi estivi si registrano in luglio e non superano i +30 °C.

Nella Fig. 13 sono riportati l'andamento delle temperature minime e massime mensili relative al 2021 misurate a Imperia e il confronto con la serie storica.

Le piogge sono concentrate nel periodo primaverile e autunnale.

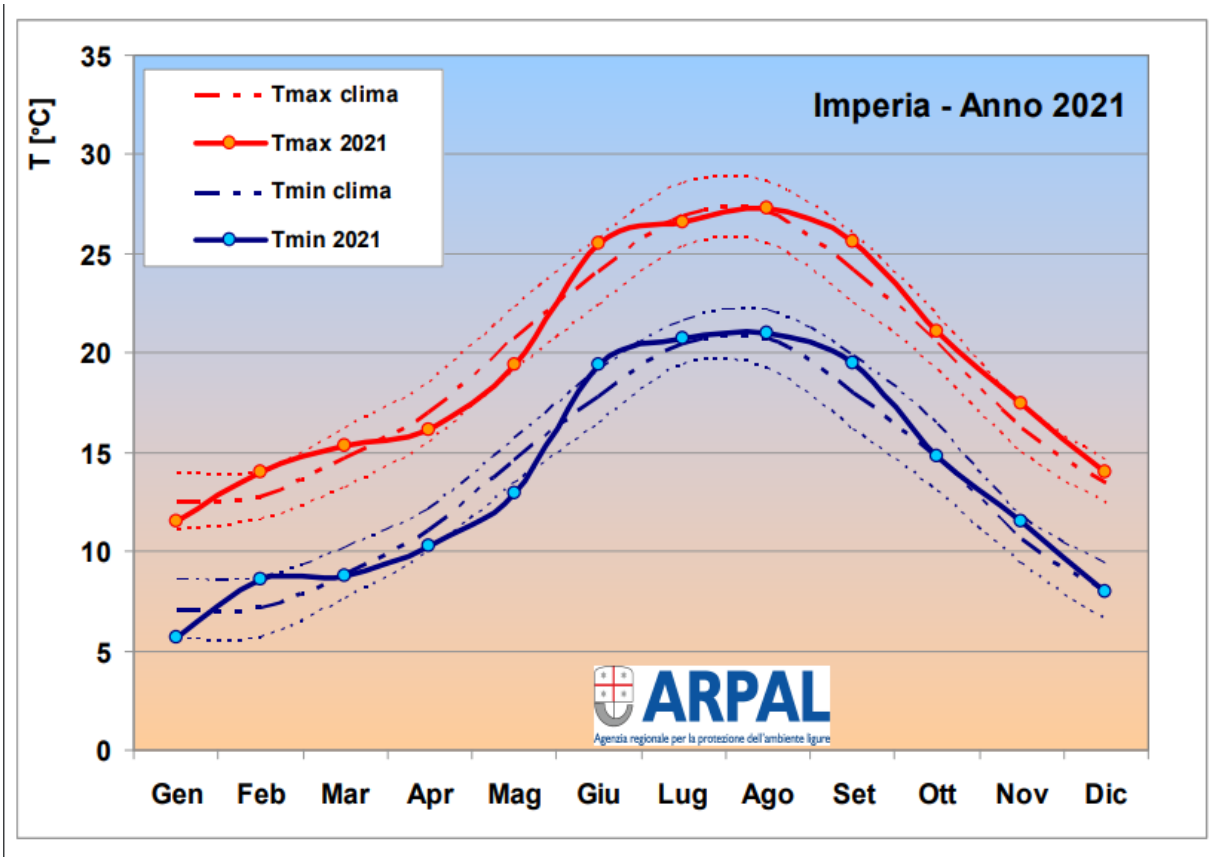


Fig. 13 Andamento della temperatura minima e massima mensile (serie storiche e anno 2021) a Imperia (Fonte: sito web ARPAL, 2021).

Ai fini della caratterizzazione della qualità dell'aria nel territorio comunale, si è fatto riferimento alla normativa regionale di settore e ai risultati delle rilevazioni effettuate nelle zone omogenee del territorio, pubblicati da ARPA Liguria.

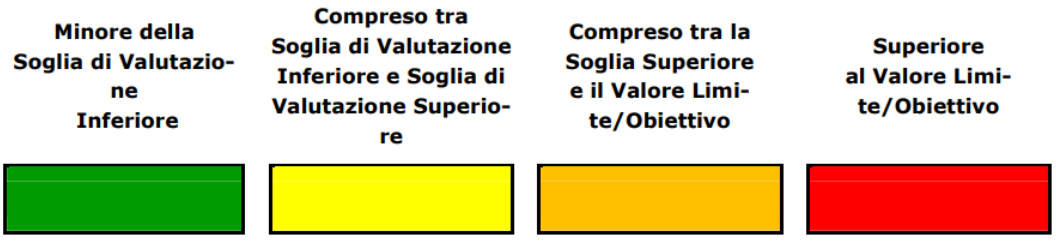
La zonizzazione è stata adottata con la **D.G.R. n. 44 del 24 gennaio 2014**, sulla base dei criteri stabiliti dal D. lgs. n.155/2010, secondo la seguente articolazione:

- zonizzazione per **biossido di zolfo** (SO_2), **monossido di carbonio** (CO), **biossido di azoto** (NO_2), **benzene** e **particolato solido fine** (PM_{10} e $PM_{2.5}$): comprende 6 zone denominate: Agglomerato di Genova; Savonese - Bormida; Spezzino; Costa alta pressione antropica; Entroterra alta pressione antropica; Entroterra e costa bassa pressione antropica;
- zonizzazione per **Ozono** e **BaP**: comprende 2 zone ovvero: Agglomerato di Genova e il rimanente territorio regionale;
- zonizzazione per i **metalli** (Pb, As, Cd, Ni): comprende 3 zone ovvero: Agglomerato di Genova, Savonese - Bormida – Spezzino, Costa ed Entroterra.

All'interno del territorio comunale non sono presenti stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria e, pertanto, per una caratterizzazione di massima, si è fatto riferimento alla **zona IT0714 "Costa con alta pressione antropica"** che comprende San Lorenzo e altri comuni costieri liguri. La zonizzazione è basata su: biossido di zolfo (SO_2), biossido di azoto (NO_2), materiale particolato (PM_{10} e $PM_{2.5}$), benzene ($C6H_6$) e monossido di carbonio (CO).

Sono stati considerati i risultati dell'anno 2020 pubblicati dal report "Valutazione annuale della qualità dell'aria" di ARPAL.

Ai fini della valutazione per ciascuna zona e per ciascun indicatore di qualità dell'aria, i valori misurati vengono confrontati con le soglie di valutazione e/o con i limiti o valori obiettivo, e vengono rappresentati utilizzando la seguente scala cromatica:



Nelle figure seguenti sono riportate le valutazioni sintetiche della zona IT0714 relativa al 2020, dalle quali emerge il seguente andamento:

- **NO_2**: i dati rilevati non evidenziano superamenti del limite del valore medio annuale né del valore limite orario;
- **PM_{10}**: risultano superate le soglie di valutazione inferiore; nel 2020 il limite massimo pari a 35 giorni di superamento del valore medio giornaliero di 50 µg/m3 è stato rispettato in tutte le postazioni di misura;
- **$PM_{2.5}$**: il valore limite fissato per la concentrazione media annuale risulta rispettato mentre risultano superate le soglie di valutazione inferiore;
- **CO**: il limite per il parametro risulta rispettato;
- **C_6H_6**: il limite per il parametro risulta rispettato.

Zona	Nome Stazione	Media annuale 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019	Valore massimo orario 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019
IT0714	Regione Cavallo - Albenga (SV)		⟷		⟷
	Campo Macera – Rapallo (GE)		⟷		⟷
	Giardini Regina Elena – Sanremo (IM)		⟷		⟷
	Piazza Cesare Battisti – Sanremo (IM)		⟷		⟷
	Valutazione intera Zona		⟷		⟷

Fig. 14 Valutazione 2020 per il Biossido di azoto NO_2 - Zona IT0714 (Fonte: Valutazione annuale della qualità dell'aria, 2020, Regione Liguria, ARPAL)

Zona	Nome Stazione	Media annuale 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019	Superamenti media giornaliera 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019
IT0714	Regione Cavallo - Albenga (SV)		⟷		⟷
	Corso Assarotti - Chiavari (GE)		⟷		↑
	Campo Macera - Rapallo (GE)		⟷		⟷
	Piazza Battisti – Sanremo				
	Valutazione intera Zona		⟷		⟷

Fig. 15 Valutazione 2020 per il Particolato Atmosferico PM_{10} - Zona IT0714 (Fonte: Valutazione annuale della qualità dell'aria, 2020, Regione Liguria, ARPAL)

Zona	Nome Stazione	Tipo Stazione	Tipologia di strumento	Valore medio annuale (µg/m³)	Valore massimo media su 24 h. (µg/m³)	Media annuale 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019
IT0714	Corso Assarotti - Chiavari (GE) (*)	U. T.	Raggi beta	10	32		Dati insufficienti nel 2019
	Regione Cavallo - Albenga (SV)	U. T.	Raggi beta	10	32		↓
	Valutazione intera zona					●	↔

Fig. 16 Valori registrati per il particolato atmosferico $PM_{2.5}$ (µg/m³) - Anno 2020 (Fonte: Valutazione annuale della qualità dell'aria, 2020, Regione Liguria, ARPAL)

Zona	Nome Stazione	Tipo Stazione	Valore massimo giornaliero della media su 8 ore (mg/m³)	Massima giornaliera della media su 8 ore - 2020	N° superamenti valore limite	Tendenza rispetto all'anno 2019
IT0714	Campo Macera - Rapallo (GE)	U. T.	1,6		0	↔
	Piazza Cesare Battisti - Sanremo (IM)		1,7		0	↔
	Regione Cavallo – Albenga (SV)	U. T.	0,8		0	↔
	Valutazione intera zona			●		↔

Fig. 17 Valori registrati per il parametro CO - Anno 2020 (Fonte: Valutazione annuale della qualità dell'aria, 2020, Regione Liguria, ARPAL)

Zona	Nome Stazione	Tipo Stazione	Valore medio annuale (µg/m³)	Media annuale 2020	Tendenza rispetto all'anno 2019
IT0714	Campo Macera - Rapallo (GE)	U. T.	1,3		↔
	Piazza Cesare Battisti – Sanremo (IM)	U. T.	0,6		↔
	Via Assarotti Chiavari	U.T.	0,5		Dati insufficienti nel 2019
	Valutazione intera zona			●	

Fig. 18 Valori registrati per il parametro Benzene C_6H_6 - 2020 (Fonte: Valutazione annuale della qualità dell'aria, 2020, Regione Liguria, ARPAL)

8.1.2. Criticità riscontrate

L'analisi della qualità dell'aria nella zona di appartenenza del comune di San Lorenzo a partire dai dati pubblicati nel report di ARPAL "*Valutazione annuale della qualità dell'aria - anni di monitoraggio - 2020*" non ha evidenziato particolari situazioni di criticità.

8.1.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Non sono apprezzabili gli impatti negativi sulla componente determinati da fonti puntuali (nuovi scarichi in atmosfera), in quanto il progetto di Variante 7 non comporta l'introduzione di nuove fonti di inquinamento atmosferico, da intendersi per emissione diretta (individuabili dalla necessità di autorizzazione).

Per quanto concerne l'inquinamento diffuso da traffico, a fronte di un modesto incremento del traffico indotto nella zona portuale indotto dallo sviluppo occupazionale determinato, in primo luogo, dall'ampliamento dei servizi portuali / per la nautica, il progetto di Variante 7 determina ricadute positive sulla mobilità locale grazie alla ottimizzazione della circolazione e al miglioramento dell'accesso a San Lorenzo e alla creazione di nuovi parcheggi a servizio degli utenti.

Non sono previste misure di mitigazione specifiche per la componente.

8.2 Acque superficiali e ciclo idrico integrato

8.2.1. Analisi di contesto

Le informazioni relative alla qualità delle acque superficiali nell'area di intervento sono state desunte dalla documentazione disponibile presso i siti ufficiali di ARPAL e della Regione Liguria (Relazione sullo stato dell'ambiente-2021).

Acque superficiali interne

Il territorio comunale ricade nei bacini idrografici del torrente San Lorenzo e del rio Inferno.

Il torrente San Lorenzo ha origine dall'unione del rio Meree e del rio San Lorenzo, in località Frantoio del Ponte, a circa 5 km dalla foce e a una quota di circa 500 m s.l.m..

Sul torrente è presente una stazione di misura appartenente alla rete regionale di monitoraggio delle acque superficiali. Nel periodo 2014-2019, il torrente è classificato nel seguente modo:

- stato chimico: "buono";
- stato ecologico: "sufficiente".

Il rio Inferno nasce in località "Bandie", a una quota di circa 175 m s.l.m., e scorre in direzione Sud, fino a sfociare in mare in località Ponticelli. Non sono presenti stazioni di monitoraggio della qualità delle acque.

Acque marine

Il territorio comunale ricade a cavallo tra due corpi idrici marini denominati, rispettivamente, "**Santo Stefano al Mare**" e "**Imperia**", appartenenti alla categoria "ACA3 - Rilievi montuosi / Bassa stabilità". Nel periodo 2014-2019, i corpi idrici sono stati classificati nel seguente modo:

- stato chimico: "buono";
- stato ecologico: "buono".

Nel tratto di litorale prospiciente al territorio comunale sono presenti 7 stazioni di monitoraggio delle **acque di balneazione** ai sensi del D. lgs. 116/08. Nel biennio 2020-2021, la stazione ubicata presso la Marina di San Lorenzo è risultata conforme.

Derivazioni idriche e ciclo idrico integrato

Nell'area in oggetto non sono presenti derivazioni idriche.

Il comune di San Lorenzo ricade nell'Ambito Territoriale Ottimale Imperiese. Il servizio idrico integrato è affidato a Rivieracqua s.p.a.

8.2.2. Criticità riscontrate

La principale criticità riscontrata riguarda lo stato qualitativo del torrente San Lorenzo, mentre le acque marine e di balneazione risultano in buono stato.

8.2.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Il progetto di Variante 7 non interferisce direttamente sulle acque superficiali e, quindi, sullo stato quali-quantitativo dei corpi idrici superficiali presenti nell'intorno.

Con riferimento al consumo idrico, si precisa che l'ampliamento del cantiere nautico sarà occupato da aree destinate al rimessaggio. Tale attività non prevede l'aumento dei consumi per lavori di pulizia carena grazie al fatto che viene ridotta la lavorazione delle barche di piccole dimensioni, le quali richiedono carenaggio una volta ogni 2/3 anni e ingenti quantitativi idrici per il loro lavaggio durante l'anno, a favore di lavorazioni su barche più grandi, che per le loro modalità di manutenzione, richiedono nel complesso minori quantità di acque.

Rimane pressoché inalterato rispetto alle condizioni attuali, l'afflusso medio in fognatura, regolato dalle vasche già esistenti degli impianti di accumulo e sollevamento.

8.3 Suolo e sottosuolo

8.3.1. Analisi di contesto

Dal punto di vista geologico formazionale, l'area in esame è situata all'interno del complesso sedimentario denominato "Flysch ad Elmintoidi della Liguria occidentale". Si tratta di sedimenti attribuiti ad una fossa bacinale e datati al Cretaceo che, in seguito a chiusura dell'originale oceano di deposizione, esistente fra il Continente Paleoeuropeo e la Zolla Insubrica, sono state scollate dall'originale substrato e hanno subito un trasporto tettonico verso l'esterno, fino a raggiungere l'attuale posizione alloctona (zona dei flysch) intermedia fra il dominio Prepiemontese e Brianzonese a levante e quello Delfinese Provenzale a ponente.

L'unità tettonica dominante l'intero ambito è quella conosciuta come unità di Sanremo - Monte Saccarello; in particolare tale unità risulta scollata a livello basale lungo un orizzonte di emipelagiti (Argilliti del colle San Bartolomeo) non affioranti nel territorio esaminato.

A livello locale, l'area portuale interessa un lembo pliocenico direttamente affiorante a monte della strada Aurelia. Tale lembo, denominato Terrabianca, presenta un'alternanza continua di livelli di vario spessore (da qualche centimetro a pochi metri) spesso eteropici tra loro, costituiti in prevalenza da marne variamente sabbiose-siltose e arenarie a cemento calcareo (talora altamente fossilifere) e, in sottordine, da sabbie in genere piuttosto grossolane e conglomerati variamente cementati, formati da ciottoli per lo più arrotondati, di dimensioni eterogenee, ma in prevalenza centimetriche e decimetriche.

Le giaciture sono orientate verso SE, con pendenze modeste.

Il substrato è costituito dal membro arenaceo-marnoso-argilloso con intercalazioni di calcarei alberesi.

La coltre detritica e i riporti antropici terrazzati non hanno spessori superiori ai 3 m.

Il tratto litoraneo di interesse risulta ad oggi completamente protetto da opere longitudinali aderenti, con brevissime linee di riva in spiaggia per lo più ciottolose, su coste alte in roccia in posizione coincidente o leggermente arretrata rispetto alla battigia.

Tali spiaggette sono prodotte dalla detrizione stessa del versante per scalzamento al piede da parte del mare. Si tratta di materiale in quantità minime, nettamente insufficiente a mantenere una spiaggia stabile, anche se formata da elementi grossolani.

Nell'area oggetto di variante non sono presenti cave attive o abbandonate ne' sono interessate aree carsiche o a rischio archeologico.

8.3.2. Criticità riscontrate

L'analisi della componente non ha evidenziato criticità nell'area oggetto di variante. Circa la presenza di aree a rischio idrogeologico o idraulico si rimanda a quanto descritto al paragrafo 7.4.

8.3.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

La superficie lorda prevista dal progetto di Variante n. 7 (circa 30.471 m^2) risulta incrementata rispetto alla Variante n. 6 (circa 28.172 m^2). Si evidenzia però che una parte significativa di tale aumento (1.508 m^2) è imputabile alla copertura dei lastrici solari da destinare alla fruizione privata, senza modificare in modo apprezzabile la permeabilità dei suoli, rispetto alle precedenti previsioni della Variante n. 6.

Altri aumenti sono riferibili principalmente a modifiche necessarie alla razionalizzazione della logistica e delle attività nautiche (rimessaggio, lavorazioni e deposito) nonché alla realizzazione di parcheggi interrati; questi ultimi, in quanto interrati, non costituiscono comunque un reale aumento del consumo di suolo.

La protezione con terre armate dell'area parco contribuiscono alla stabilità dell'area.

8.4 Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico

8.4.1. Analisi di contesto

Il comune di San Lorenzo ricade in un tratto di costa fortemente degradante verso il mare. L'edificato è diffuso sia nel versante costiero che in collina, con eccezione del nucleo storico che si è mantenuto compatto. A monte, sono presenti terrazzamenti coltivati e serre.

Lungo la linea di costa corrono la via Aurelia e la ferrovia, il cui muro di sostegno, alto 10/12 m e lungo circa 1.5 km, domina localmente il paesaggio.

All'estremità ovest, il centro abitato è contornato da fabbricati fuori scala ad alto impatto ambientale; sul litorale di levante è situato un edificio degli anni Sessanta di scarsa qualità architettonica.

All'interno del territorio comunale sono presenti beni sottoposti a tutela (Tab. 5 e Tab. 6), la cui identificazione e localizzazione è disponibile presso il sito http://www.liguriavincoli.it/home.asp della Regione Liguria.

L'area oggetto di variante non presenta vincoli architettonici, mentre ricade parzialmente all'interno di un'area classificata come "Bellezze d'insieme": 70347 "Fascia Costiera dei Comuni di Riva Ligure S. Stefano Al Mare Costarainera S. Lorenzo Al Mare Imperia S. Bartolomeo Cervo Diano Marina".

Non sono presenti vincoli archeologici.

La variante non interessa direttamente ed indirettamente elementi della rete ecologica.

Tab. 5 Bellezze d'Insieme

Codice	Oggetto vincolo	Decreto
070416	SEDE STRADALE DELLA VIA AURELIA NELLA PROVINCIA DI IM (ESCLUSI ALCUNI TRATTI)	D.M. del 31/01/1953
070347	FASCIA COSTIERA DEI COMUNI DI RIVA LIGURE S. STEFANO AL MARE COSTARAINERA S. LORENZO AL MARE IMPERIA S. BARTOLOMEO CERVO DIANO MARINA	D.M. del 16/11/1962
070348	INTEGRAZIONE VINCOLI DELLE ZONE NEI COMUNI DI RIVA L. S. STEFANO AL M. COSTARAINERA S. LORENZO AL M. IMPERIA DIANO MARINA S. BARTOLOMEO E CERVO (COMPLESSO PAESISTICO PARASIO	D.M. del 24/04/1985

Tab. 6 Vincoli architettonici

Data aggiornamento	Codice monumentale	Codice NCTN	Anno del decreto di vincolo	Inquadramento	Nome
29/07/2014	3	07/00209382	2004	art. 12 Dlgs. 42/2004	Stazione ferroviaria
29/07/2014	4	07/00210055	2004	art. 12 Dlgs. 42/2004	sedime ex area ferroviaria
17/02/2015	5	07/00210687	2014	art. 10 Dlgs. 42/2004	Asilo "Giulietta Goglioso"
01/08/2006	1	07/00111469	1944		Cappella di S. Lorenzo
01/08/2006	2	07/00111470	1933		Chiesa Parr. di S. Maria Maddalena

8.4.2. Criticità riscontrate

Più che di criticità, sembra opportuno parlare di sensibilità connesse alla presenza di un'area soggetta a vincolo paesaggistico classificata come "Bellezze d'insieme" di cui all'art. 136 del d. lgs 42/2004.

8.4.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Il vincolo paesaggistico determinato dalla presenza dell'area classificata come "Bellezze d'insieme" rende obbligatoria, ai sensi della normativa vigente, l'autorizzazione paesaggistica e relativa relazione paesaggistica contenente la descrizione degli elementi di mitigazione idonei a garantire l'inserimento delle opere rispetto al bene in oggetto.

Le misure proposte dalla variante ai fini del migliore inserimento paesaggistico comprendono, in particolare:

- **Area C**: la sistemazione degli spazi (ampliamento del rimessaggio e spostamento della superficie di vendita) riprende la sagoma della copertura in legno lamellare che caratterizza l'area;
- **Area D**: inserimento del nuovo volume destinato a lavorazioni e rimessaggio dietro ai fabbricati già realizzati, per minimizzarne l'impatto visivo, con altezza uguale alla parte residenziale a due livelli che si trova più a est; la costruzione risulterà seminterrata poiché sul retro sostiene la terra necessaria a portare il parco tematico al livello della pista ciclabile;
- **Area F**: mantenimento della configurazione a giardino pensile nei lastrici solari destinati ad uso privato e creazione di barriere verdi;
- **Area G**: realizzazione di diversificate tipologie di inserimento paesaggistico, tra cui la sistemazione del verde e la riduzione del sedime dei percorsi pavimentati;
- **Area I**: eliminazione della rotatoria lungo la via Aurelia, con recupero di superficie del parco tematico;
- **Area L**: eliminazione dei due campi da tennis e creazione di superfici a prato, da integrare alle aree a parco cedute;
- **Area R**: trasformazione dell'ex casello ferroviario e delle aree circostanti in fabbricato che ospita un servizio di somministrazione cibi e bevande a favore degli utilizzatori della pista ciclabile.

8.5 Inquinamento acustico

8.5.1. Analisi di contesto

La principale sorgente di inquinamento acustico del territorio comunale è il traffico veicolare lungo la SS 1 – Via Aurelia e la viabilità locale (Via Civezza e Via Cavo) che collega la Via Aurelia agli insediamenti ubicati sulle pendici delle colline.

L'area di intervento ricade in Classe IV (area di intensa attività umana), nella quale rientrano le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali, le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

8.5.2. Criticità riscontrate

Le sole criticità riscontrate in materia di inquinamento acustico sono riconducibili alla presenza della SS1 Aurelia che scorre lungo il mare.

8.5.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Considerate le potenziali ricadute ambientali, le trasformazioni di interesse per la componente sono l'ampliamento dell'area di cantiere e la modifica della viabilità conseguente alla creazione di nuovi parcheggi pubblici e alle nuove modalità di ingresso a San Lorenzo.

Con riferimento alla mobilità, si evidenzia che l'area in esame è prospiciente la Via Aurelia, lungo la quale scorre un apprezzabile traffico veicolare, sia in termine di numero che di velocità. Rispetto a tale condizione, l'incremento di rumore dovuto al passaggio di ulteriori fruitori del parcheggio appare non

significativo, soprattutto se si considera che l'ingresso nell'area di sosta è occasionale e avviene con velocità medie decisamente inferiori a quelle rilevabili lunga la Via Aurelia.

Si ritiene inoltre positiva la realizzazione della rotatoria in corrispondenza di Via Ponticelli, in quanto favorirà la diminuzione della velocità dei veicoli nei pressi dell'accesso al porto e dello svincolo per Civezza.

Con riferimento alle modifiche al cantiere, a fronte della realizzazione di un'area destinata a lavorazioni e rimessaggio (Area D), le attività previste rimangono quelle già autorizzate. Inoltre, la collocazione del fabbricato in posizione seminterrata contribuisce alla mitigazione dell'eventuale rumorosità generata dalle attività, le quali, in ogni caso, si svolgono prevalentemente nel periodo diurno.

Eventuali sorgenti puntuali di rumorosità dovranno essere valutate secondo le modalità previste dalla normativa vigente preliminarmente alla fase di realizzazione.

8.6 Energia

8.6.1. Analisi di contesto

Nell'area in oggetto non sono presenti impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili di livello comunale.

8.6.2. Criticità riscontrate

Non si ravvisano specifiche criticità connesse alla componente indagata.

8.6.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Il progetto di Variante prevede l'installazione di impianto fotovoltaico nella copertura del fabbricato ex stabilimento balneare (produzione 49.620 kWh/anno). Si tratta evidentemente di un intervento che incrementa l'uso di fonti energetiche rinnovabili con conseguente riduzione di quelle non rinnovabili.

Si evidenzia che tutti i corpi illuminati previsti in progetto sono certificati e possono essere installati in aree pubbliche.

8.7 Rifiuti

8.7.1. Analisi di contesto

Nel territorio comunale sono presenti punti di raccolta e strutture dedicate al ricevimento di rifiuti differenziati.

Nel 2020, la raccolta differenziata all'interno del Comune si è attestata attorno al 77% (fonte: Censimento rifiuti, dati di raccolta differenziata 2020, Regione Liguria), superiore al traguardo del 65% stabilito dal Piano Regionale di gestione dei rifiuti e delle bonifiche.

8.7.2. Criticità riscontrate

Non si ravvisano specifiche criticità connesse alla componente indagata.

8.7.3. Impatti e misure di mitigazione/compensazione previste dalla Variante n. 7

Il progetto di Variante 7 prevede l'inserimento di spazi dedicati alla raccolta dei rifiuti.

Per i rifiuti speciali è prevista la figura di un responsabile della raccolta e differenziazione. All'interno del cantiere, coperta da una tensostruttura è presente un'isola ecologica di circa 50 m^2 che contiene circa 10 contenitori identificati con specifico codice CER. I rifiuti speciali, stoccati in tale area, vengono

periodicamente trasportati e smaltiti in appositi centri dalle società Baseco S.r.l. di Albenga e Riviera Recuperi S.r.l. di Imperia.

9 Conclusioni

Il presente Rapporto preliminare costituisce parte integrante del progetto di Variante n. 7 allo SUA e contestuale Permesso di Costruire iniziale n. 17/2004 del 29.5.2004 e successive varianti, per la realizzazione dell'approdo turistico per la nautica da diporto di Marina di S. Lorenzo nel territorio comunale di S. Lorenzo al Mare (IM).

Il documento, redatto sulla base di quanto stabilito dalla L.r. n. 32/2012 e ss.mm.ii., riporta, oltre all'inquadramento normativo e procedurale del progetto di Variante, gli obiettivi principali e la loro coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'inquadramento urbanistico e la verifica di conformità alla pianificazione territoriale sovraordinata, l'analisi dello stato attuale dell'ambiente nell'area in oggetto nonché i possibili impatti ambientali significativi e le misure di mitigazione/compensazione previste.

Le analisi e le valutazioni effettuate hanno evidenziato una sostanziale coerenza delle modifiche apportate dal progetto di Variante n. 7 con gli indirizzi e le prescrizioni degli strumenti di pianificazione sovraordinati e locali, così come con le esigenze di tutela dei caratteri ambientali, paesaggistici e culturali dell'area in esame.

La verifica di coerenza esterna ha restituito una connotazione positiva circa la sostenibilità ambientale degli obiettivi generali del progetto di Variante n. 7, in particolare con gli obiettivi della Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile definiti per l'area prioritaria "Pianeta" e della Scelta Strategica III "Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali". I punti di sinergia tra gli obiettivi riguardano principalmente le tematiche di valorizzazione delle zone verdi, sviluppo del potenziale del territorio e contenimento del consumo e impermeabilizzazione del suolo.

Non sono emersi obiettivi che appaiono contrastare con le politiche ambientali nazionali e regionali, anche di settore.

Dalla valutazione degli impatti risulta che, complessivamente, l'ampliamento della struttura cantieristica (e le opere connesse) non determina effetti negativi di rilievo sulle diverse componenti ambientali considerate, mentre si rileva un apprezzabile impatto positivo su atmosfera e rumore grazie alle modifiche volte alla razionalizzazione della mobilità locale e alla creazione di nuovi parcheggi.

Non sono attese inoltre interferenze con le acque superficiali e aumento dei consumi idrici. Dal punto di vista energetico, la prevista installazione di un impianto fotovoltaico contribuisce al risparmio delle fonti non rinnovabili.

Altrettanto positivo è l'impatto sul paesaggio apportato dalla nuova versione del parco tematico e, in generale, dalla sistemazione del verde previste nelle aree F ed L.

Ulteriore elemento di qualità è la potenziale ricaduta occupazionale, anche sovralocale, offerta dalla struttura ricettiva e dal cantiere nautico, reso più rispondente alle esigenze attuali del mercato, sia in termini di logistica che di capacità produttiva.

In conclusione, l'insieme delle valutazioni effettuate porta a considerare positivamente la sostenibilità ambientale del progetto di Variante n. 7; non sono previste misure di mitigazione o compensazione.