ALLEGATO 5

OGGETTO: Verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS di proprietà sita in Corso Felice Cavallotti in Sanremo ai sensi (ai sensi dell'art. 13 c.1 D.lgs. 152/2006 e della L.R. 32/2012)

RICHIEDENTE: Riviera Trasporti S.p.a.

PREMESSA

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo di valutazione ambientale introdotto dalla Direttiva 2001/42/CE con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Più precisamente, la valutazione ambientale prevede:

- l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale;

- lo svolgimento di consultazioni;

- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni;

- la messa a disposizione, del pubblico e delle autorità interessate, delle informazioni sulle decisioni prese.

In Italia la Direttiva VAS è stata recepita con il decreto legislativo 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", successivamente modificato e integrato con il D.Lgs 4/2008 e con D.Lgs 128/2010. Il titolo II del D.Lgs 152/2006 disciplina le seguenti procedure:

- valutazione ambientale strategica o VAS
- verifica di assoggettabilità o VA.

La Regione Liguria ha provveduto a sua volta a disciplinare la materia con la L. R. n. 32/2012

ed è individuata come autorità competente di riferimento. In particolare, lo screening ha l'obiettivo di semplificare e velocizzare le procedure preliminari all'approvazione dei piani e programmi che, quando presentino impatti ambientali ritenuti accettabili, sia pur previo recepimento di prescrizioni idonee, non siano da assoggettare a V.A.S.

Il sintesi il Rapporto Preliminare, come riportato nel *Modello di riferimento per l'elaborazione del rapporto preliminare finalizzato alla fase di verifica di assoggettabilità ai sensi della L.R. 32/2012,* deve essere redatto nelle fasi iniziali del processo di pianificazione, corrispondente alla compilazione del quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi e delle principali linee strategiche di sviluppo del P/P.

In virtù di quanto previsto dalla L.R. 32/2012 e s.m. in materia di valutazione ambientale di piani e programmi, nonché dai suoi criteri applicativi pubblicati con la D.G.R. 331/2013, la richiesta di variante al PRG e PUC in oggetto deve essere sottoposta a verifica di assoggettabilità a V.A.S. in quanto avente potenziale effetto sull'ambiente.

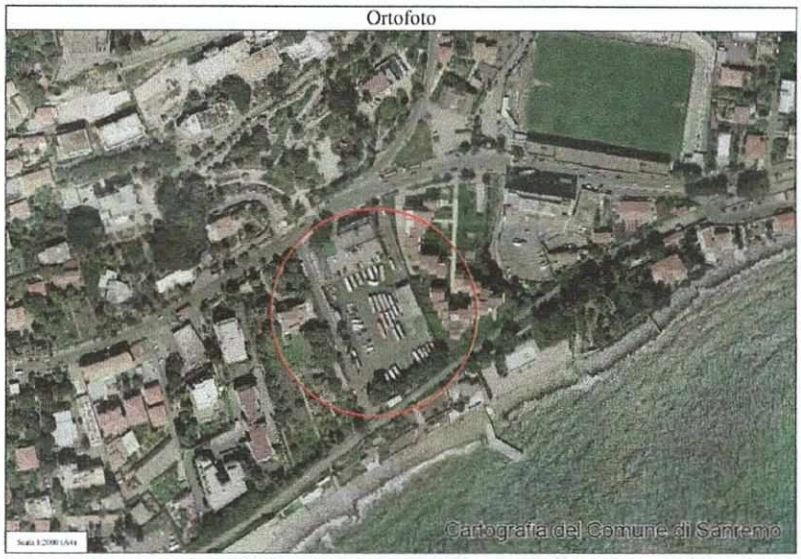
1) CARATTERISTICHE DEL PIANO

La proprietà della Riviera Trasporti sita a valle di Corso Cavallotti in posizione intermedia tra la via stessa e la sottostante pista ciclabile.

L'area in oggetto è censita catastalmente nella Sezione di Sanremo, Foglio 46, Mappale 753.

La destinazione prevista dal PUC recentemente aggiornato è individuata dalla sigla Iv 18 con previsione di destinazione commerciale residenziale e/o socio sanitaria e/o turistico ricettiva.

Ortofoto



Aerofotogrammetrico (2006)



Destinazioni d'uso principali:

residenziale

turistico ricettiva per attività di cui alla l.r. 2/2008

Socio sanitaria

Commerciale per la vendita al dettaglio (medie strutture di vendita) di cui alla l.r. 1/2007

La vigente normativa di PUC è la seguente:

SUB-AMBITO: Iv_18

Tipologia: Varianti

Valorizzazione dell'immobile di proprietà della RIVIERA TRASPORTI S.P.A. sito in corso Cavallotti 362 in SANREMO approvata con Determinazione Dirigente Settore Servizi alle Imprese al territorio e Sviluppo Sostenibile del Comune di Sanremo n. 3903 in data 21/11/2019

[1]

---

1 Modificato a seguito di DGR 896/2019 – L'approvazione è subordinata all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

"Prescrizione n. 1
In considerazione della collocazione della porzione di ponente dell'Ambito Iv18 che si confronta direttamente con il vicino ambito SU del PTCP, anche in detta porzione sia osservata la stessa altezza delle nuove costruzioni prevista per la porzione di levante e pertanto l'altezza massima dell'edificazione non deve superare l'estradosso del secondo livello (oltre Corso Cavallotti) della Palazzina esistente interposta tra l'ambito di variante e Corso Cavallotti.

Prescrizione n.2
La quota destinata ad attività commerciali deve attestarsi sul lotto di ponente in quanto lambito direttamente dalla viabilità laterale avente caratteristiche dimensionali adeguate, utilizzando per l'accesso sia il varco esistente svincolando di fatto l'area dal traffico veicolare dell'Aurelia, sia quello presente sull'Aurelia stessa nel caso in cui il progetto preveda il mantenimento del solaio attualmente utilizzato come parcheggio che si trova alla stessa quota della viabilità di accesso.
Conseguentemente la quota residenziale deve occupare il lotto di levante avente accesso indipendente dall'Aurelia.
Inoltre la profondità della fascia a verde esistente costituita da piante d'alto fusto posta a delimitare il confine meridionale dell'area con la pista ciclabile, deve essere incrementata fino a lambire il varco d'accesso presente sul confine laterale di ponente del lotto e comunque non risultare inferiore ai dieci metri e infoltita da specie tipiche della macchia mediterranea al fine di rendere meno visibile l'intervento dalla percorribilità ciclopedonale

Prescrizione n.3
• Introdurre accorgimenti volti a contenere la produzione di polveri durante l'esecuzione dei lavori;

Ambito di Variante

L'ambito oggetto di variante è quello perimetrato nelle allegate cartografie corrispondente al mappale 753 con esclusione dell'edificio esistente sul lato Nord prospettante su Corso Cavallotti. Tale ambito di Variante viene identificato nella cartografia di:Modifica al PUC in itinere con la nuova sigla Iv 18

Modalità di attuazione:

Uno o più permessi di costruire convenzionati, anche per lotti funzionalmente autonomi di seguito denominati Lotto 1
e Lotto 2, con i contenuti obbligatori nel seguito indicati.
Successivamente all'attuazione della trasformazione urbanistica, sugli immobili realizzati sono consentiti tutti gli interventi sull'esistente di cui al DPR 380/2001, sino alla ristrutturazione edilizia, mediante i pertinenti titoli edilizi e nel rispetto dei parametri urbanistici prescritti.

Destinazioni d'uso:

Commerciale: Esercizi di Vicinato e Medie Strutture di Vendita al dettaglio di cui alla l.r. 1/2007, compresi gli esercizi
di somministrazione alimenti e bevande, ad esclusione:

a) delle strutture di vendita di tipo alimentare;
b) della categoria abbigliamento/vestiario;

Residenziale, Turistico – Ricettivo, Socio Sanitario Assistenziale Autorimesse e rimessaggi Tipi di intervento edilizio ammessi.

Tutti gli interventi di cui all'art. 3 del D.P.R. 380/2001 e s.m. nel rispetto della presente disciplina, ai fini della tutela dell'ambiente urbano.

- **Adottare ogni misura idonea a limitare al massimo il rischio di introduzione e diffusione di specie ruderali/nitrofile, nonché di specie aliene invasive (IAS), attraverso un'accorta gestione delle aree di cantiere (localizzazione e pulizia delle zone individuate per il deposito dei materiali e la movimentazione dei mezzi) ma anche attraverso una cura particolare alla progettazione della sistemazione finale delle aree. Nell'ambito di quest'operazione occorrerà tenere presente l'importanza dell'area come ecotono.**

Prescrizione n.4
In considerazione dell'attuale uso delle aree, che comprende per le proprie funzioni la presenza di un distributore di carburante e un'officina meccanica, in previsione delle nuove destinazioni introdotte dalla variante, si prescrive che la fase attuativa sia supportata da una approfondita analisi tesa a verificare la compatibilità delle funzioni previste e volta ad escludere la presenza di contaminazione del suolo, del sottosuolo e delle acque di falda.

Prescrizione n.5
Le superfici esterne a livello del suolo, adibite a parcheggi e spazi di manovra, dovranno essere realizzate con pavimentazioni drenanti (elementi autobloccanti) al fine di garantire la permeabilità dei suoli;

Raccomandazione 1
In considerazione delle osservazioni registrate nell'area di individui di Vespa Velutina, si raccomanda la verifica della presenza nelle aree circostanti di nidi ed eventualmente della rimozione degli stessi. Per effettuare questi interventi si rimanda alle "Linee guida per la rimozione di nidi di vespe da edifici e aree urbane" redatte con il progetto LIFE STOPVESPA

Raccomandazione 2
Occorre verificare la coerenza della previsione socio-sanitaria rispetto alla zonizzazione acustica comunale e prevedere una distribuzione
delle funzioni più sensibili in posizione schermata rispetto alle principali fonti di rumore (es. Aurelia)

Raccomandazione 3
Ove compatibile con le esigenze di carattere paesaggistico le coperture piane delle strutture commerciali, laddove non autorizzate per la sosta veicolare, dovranno ospitare impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili come già indicato nel Rapporto Preliminare. "

Standard urbanistici e dotazioni private obbligatorie.

L'intervento deve assicurare il reperimento degli standard urbanistici di cui agli articoli 3, 4 e 5 del D.M. 1444/68 nella misura ivi prevista, con la cessione gratuita al Comune delle relative aree o mediante l'assoggettamento ad uso
pubblico.

In relazione alle caratteristiche insediative della zona così come definite dallo Strumento Urbanistico non si applica il computo in misura doppia degli standard in rapporto agli insediamenti residenziali previsto per le zone A e B dall'art. 4
del D.M. 1444/68.

Tutti gli standard urbanistici richiesti dovranno essere reperiti in loco con esclusione della possibilità della monetizzazione sostitutiva.

Gli interventi sono inoltre soggetti all'obbligo di reperimento dei parcheggi pertinenziali di cui all'art. 41 sexies della L. 1150/42 e all'art. 19 della l.r. 16/2008.

Per gli insediamenti a destinazione commerciale per la vendita al dettaglio devono essere rispettati i disposti della
legge regionale n. 1/2007 e della D.C.R. n. 31 del 17.12.2012 e s..m, con esclusione della possibilità di monetizzazione dei relativi parcheggi ed obbligo di reperimento in loco, nell'ambito di intervento.

Per il reperimento dei parcheggi è ammesso:

- l'utilizzo di spazi a cielo libero anche costituenti copertura di edifici a condizione che vengano opportunamente mascherati con strutture pergolati e rampicanti;
- la realizzazione di autorimesse interrate nel sottosuolo delle porzioni edificate nonché degli spazi liberi inedificati;

Parametri edilizi ed urbanistici

All'esito della trasformazione l'ambito potrà pervenire alle seguenti quantità massime complessive: Lotto 1

Destinazione commerciale non alimentare (limitatamente agli esercizi di vicinato e medie strutture di vendita), compresi gli esercizi di somministrazione alimenti e bevande, escluso abbigliamento- vestiario:

Superficie ~~Lorda~~ Agibile[2] massima mq 3500 Lotto 2

destinazione residenziale e/o turistico ricettiva e/o socio sanitario assistenziale Superficie ~~Lorda~~ Agibile[3] massima mq
2500

Sono esclusi da tali quantità (e pertanto aggiuntivi) gli spazi a deposito già esistenti sottostanti le strade e le rampe veicolari, di cui sia verificata la legittimità edilizia e se ed in quanto mantenuti con la medesima collocazione,
configurazione e destinazione d'uso.

In tutto l'ambito oggetto di variante sono ammessi parcheggi in struttura esclusivamente interrati che non computano ai fini delle superfici massime ammissibili.

Altezza massima:

- l'edificazione ~~nella parte di levante~~ dell'ambito non dovrà superare l'estradosso del solaio del secondo livello (oltre
Corso Cavallotti) della Palazzina esistente interposta tra l'ambito di variante e Corso Cavallotti;

[2] Modificato a seguito di DGR 896/2019

- ~~l'edificazione nella parte di ponente non dovrà superare l'estradosso dell'ultimo solaio (di copertura) della Palazzina esistente interposta tra l'ambito di variante e Corso Cavallotti;~~ [4]

Superficie copribile massima: 70% dell'area territoriale (esclusi i parcheggi interrati) e comunque nel rispetto della disciplina del Piano di Bacino.

Distanze minime da confini privati:
- mt 5,00.
Relativamente al confine di ponente è ammessa la costruzione più in prossimità del confine qualora venga convenzionalmente garantito, lungo il confine stesso ed all'interno della proprietà, un passaggio pedonale di uso pubblico di ampiezza minima 3 metri;
- per gli edifici di nuova costruzione è ammessa la costruzione a confine di manufatti interrati e di fabbricati con funzioni tecniche (locali tecnici, cabine elettriche, rampe di collegamento carrabili, etc.) di altezza massima pari a mt. 3,00
(misurata dalla quota del fondo confinante con la presente area normativa).

Distanza tra pareti finestrate: art. 9 D.M. 1444/68

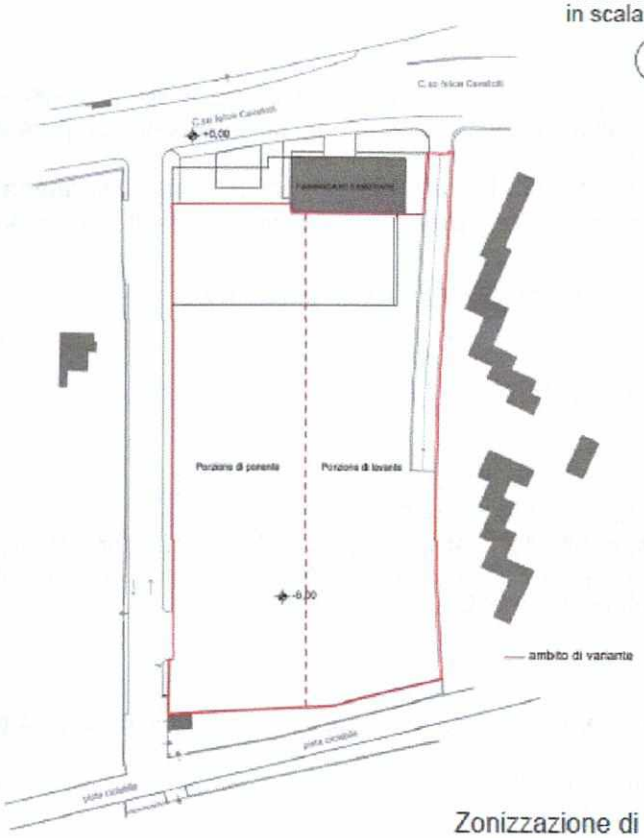
Distanza da strade pubbliche:
Pubblica via posta a ponente dell'area di intervento: mt 5,00.
E' ammessa la costruzione più in prossimità del confine stradale qualora venga garantito, lungo tale strada ed all'interno della proprietà, un passaggio pedonale di uso pubblico di ampiezza minima 3 metri;
Corso Cavallotti a nord dell'area d'intervento: mt 10.

Verde:
è previsto il mantenimento dell'area a verde esistente posta sul margine sud dell'ambito. Altri spazi a verde saranno
reperiti anche utilizzando le coperture degli edifici.

Contenuto obbligatorio aggiuntivo della convenzione urbanistica
In aggiunta ai contenuti individuati sulla base dall'art. 49 della l.r. 36/97, la convenzione urbanistica a cui sono subordinati gli interventi nell'Ambito oggetto di variante deve prevedere:
- l'obbligo di reperimento di tutti gli standard urbanistici necessari per gli interventi ammessi;
- adeguata clausola convenzionale che, ferma la durata a tempo indeterminato delle previsioni urbanistiche stabilite dalla variante approvata, impegni comunque alla conduzione delle strutture commerciali introdotte secondo le categorie ammesse in zona per una durata non inferiore a 15 anni, senza possibilità di richiedere modifiche allo
S.U.G. tali da introdurre destinazioni difformi;
- l'obbligo di prestare ossequio, all'atto del rilascio del primo titolo edilizio per gli interventi previsti, al disposto dell'art. 38 comma 6bis l.r. 16/08, con riferimento a tutto l'ambito oggetto di variante, detraendo dal dovuto l'importo
già versato in applicazione dell'art. 29, comma 2, secondo periodo l.r. 37/2011.

STUDIO TECNICO
LUCA LANTERN
Via Delgrano, 3 - 18100 IMPERIA
tel. e fax 01 65/297509
email: Lucalantern@yhoo.it

Planimetria
in scala 1:1000



Zonizzazione di Variante



Sezione Longitudinale

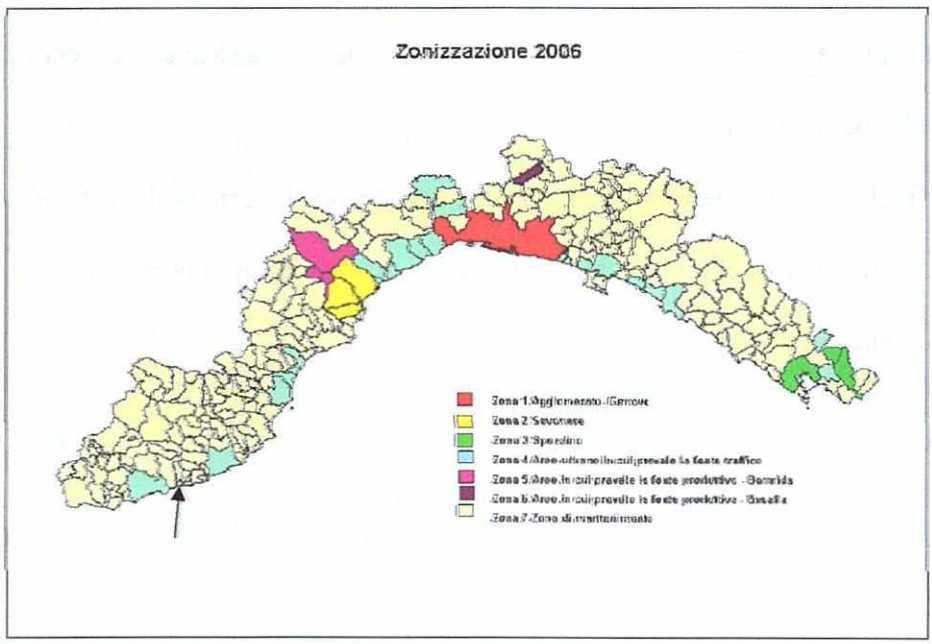
342

La verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi generali del piano e quelli di sostenibilità e di protezione e miglioramento ambientale individuati a livello comunitario, nazionale, regionale e locale è particolarmente semplice, in quanto trattasi di modesta variante finalizzata all'estensione della categoria commerciale prima limitata in quanto venivano escluse le medie strutture di vendita di tipo alimentare e l'abbigliamento/ vestiario.

Con la variante proposta, finalizzata all'ulteriore valorizzazione del compendio immobiliare ai sensi dell'art. 29 della l.r. 37/11, si richiede di eliminare tale limitazione garantendo tutti i possibili utilizzi derivanti dalla funzione commerciale.

2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

2.1 Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente, definizione di obiettivi specifici e dei relativi target quali-quantitativi, individuazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente



2.1 Analisi su scala regionale al 2001-

L'analisi dei risultati dell'inventario del 2001 su scala regionale con riferimento agli inquinanti del Dm 60/02, come emerge dalla Tabella 4, nella quale sono riportate le emissioni annuali regionali dei "macrosettori" secondo la classificazione SNAP97, ha evidenziato in particolare che:

– il **trasporto stradale** rappresenta il settore che contribuisce maggiormente alle emissioni di monossido di carbonio (83% di CO), di ossidi di azoto (39% di NOx), di particolato fine (37% di PM10) e di benzene (83% di C6H6) e contribuisce per il 41% alle emissioni di Pb;

– le **altre sorgenti mobili** ed in particolare le **attività marittime** rappresentano un contributo non trascurabile per tutti i principali inquinanti (7% di CO, 11% di NOx, 8% di PM10);

– la **combustione nell'industria dell'energia e trasformazione fonti energetiche**

(essenzialmente le tre centrali termoelettriche) è il macrosettore che contribuisce maggiormente alle emissioni di ossidi di zolfo (72%); da un contributo paragonabile a quello del trasporto stradale alle emissioni di ossidi di azoto (30%), contribuisce per il 6% alle emissioni di particolato fine per il 3% alle emissioni di Pb e per il 7% a quelle di benzene;

– il **comparto produttivo** è quello che contribuisce maggiormente alle emissioni di Piombo (56%); inoltre contribuisce per il 15% alle emissioni di NOx, per il 12% alle emissioni di PM10, per il 20% alle emissioni di SOx e per il 9% alle emissioni di benzene;

– gli **impianti di combustione non industriali** (civile, terziario, agricoltura) danno un contributo non trascurabile alle emissioni di PM10 (12%) e contribuiscono per il 5% alle emissioni di NOx;

– gli **incendi boschivi** ("attività" compresa nel macrosettore "Altre sorgenti/assorbenti in natura") rappresentano un contributo non trascurabile in particolare per le emissioni di PM10 (15%) e monossido di carbonio (7%);

2.1.1 Aria e fattori climatici, mobilità

La regione Liguria, con DGR n.44 del 24/01/2014, ha adottato la zonizzazione del territorio regionale e ha classificato le zone con riferimento a ciascun inquinante in base al superamento delle soglie di valutazione indicate dal Decreto 15/2010, che costituisce il più recente quadro normativo nazionale inerente la gestione della qualità dell'aria.

Vengono di seguito riportati i principali parametri di valutazione della qualità dell'aria come indicato nel Dlgs 155/2010 Allegato XI

Allegato XI

(art.7, comma 4, art. 9, commi 1, 4 e 10,
art. 10, comma 2 e art. 16, comma 2)

Valori limite e livelli critici

1. Valori limite

Periodo di mediazione	Valore limite	Margine di tolleranza	Data entro la quale il valore limite deve essere raggiunto
Biossido di zolfo			
1 ora	350 µg/m³, da non superare più di 24 volte per anno civile		—(1)
1 giorno	125 µg/m³, da non superare più di 3 volte per anno civile		—(1)
Biossido di azoto *			
1 ora	200 µg/m³, da non superare più di 18 volte per anno civile	50 % il 19 luglio 1999, con una riduzione il 1° gennaio 2001 e successivamente ogni 12 mesi secondo una percentuale annua costante fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010
Anno civile	40 µg/m³	50 % il 19 luglio 1999, con una riduzione il 1° gennaio 2001 e successivamente ogni 12 mesi secondo una percentuale annua costante fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010
Benzene *			
Anno civile	5,0 µg/m³	5 µg/m³ (100 %) il 13 dicembre 2000, con una riduzione il 1° gennaio 2006 e successivamente ogni 12 mesi di 1 µg/m³ fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2010	1° gennaio 2010
Monossido di carbonio			
Media massima giornaliera calcolata su 8 ore (2)	10 mg/ m³		— (1)
Piombo			
Anno civile	0,5 µg/m³ (3)		— (1) (3)
PM10 **			
1 giorno	50 µg/m³, da non superare più di 35 volte per anno civile	50 % il 19 luglio 1999, con una riduzione il 1° gennaio 2001 e successivamente ogni 12 mesi secondo una percentuale annua costante	—(1)

		fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2005	
Anno civile	40 µg/m^3	20 % il 19 luglio 1999, con una riduzione il 1° gennaio 2001 e successivamente ogni 12 mesi secondo una percentuale annua costante fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2005	—(1)
PM2,5			
FASE 1			
Anno civile	25 µg/m^3	20% l'11 giugno 2008, con riduzione il 1° gennaio successivo e successivamente ogni 12 mesi secondo una percentuale annua costante fino a raggiungere lo 0 % entro il 1° gennaio 2015	1° gennaio 2015
FASE 2 (4)			
Anno civile	(4)		1° gennaio 2020

(1) Già in vigore dal 1° gennaio 2005.

(2) La massima concentrazione media giornaliera su 8 ore si determina con riferimento alle medie consecutive su 8 ore, calcolate sulla base di dati orari ed aggiornate ogni ora. Ogni media su 8 ore in tal modo calcolata è riferita al giorno nel quale la serie di 8 ore si conclude: la prima fascia di calcolo per un giorno é quella compresa tra le ore 17:00 del giorno precedente e le ore 01:00 del giorno stesso; l'ultima fascia di calcolo per un giorno é quella compresa tra le ore 16:00 e le ore 24:00 del giorno stesso.

(3) Tale valore limite deve essere raggiunto entro il 1° gennaio 2010 in caso di aree poste nelle immediate vicinanze delle fonti industriali localizzate presso siti contaminati da decenni di attività industriali. In tali casi il valore limite da rispettare fino al 1° gennaio 2010 è pari a 1,0 µg/m3. Le aree in cui si applica questo valore limite non devono comunque estendersi per una distanza superiore a 1.000 m rispetto a tali fonti industriali.

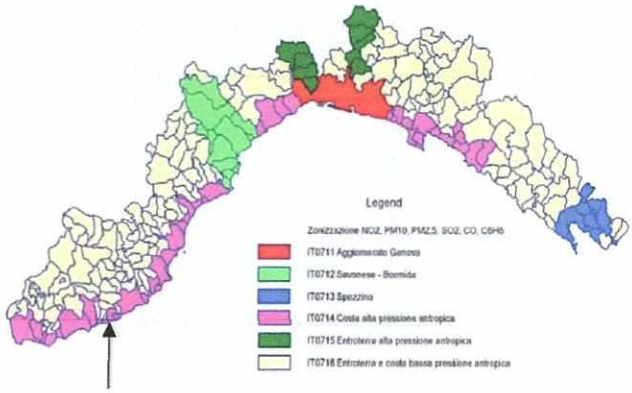
(4) Valore limite da stabilire con successivo decreto ai sensi dell'articolo 22, comma 6, tenuto conto del valore indicativo di 20 µg/m3 e delle verifiche effettate dalla Commissione europea alla luce di ulteriori informazioni circa le conseguenze sulla salute e sull'ambiente, la fattibilità tecnica e l'esperienza circa il perseguimento del valore obiettivo negli Stati membri.

* Per le zone e gli agglomerati per cui é concessa la deroga prevista dall'articolo 9, comma 10, i valori limite devono essere rispettati entro la data prevista dalla decisione di deroga, fermo restando, fino a tale data, l'obbligo di rispettare tali valori aumentati del margine di tolleranza massimo.

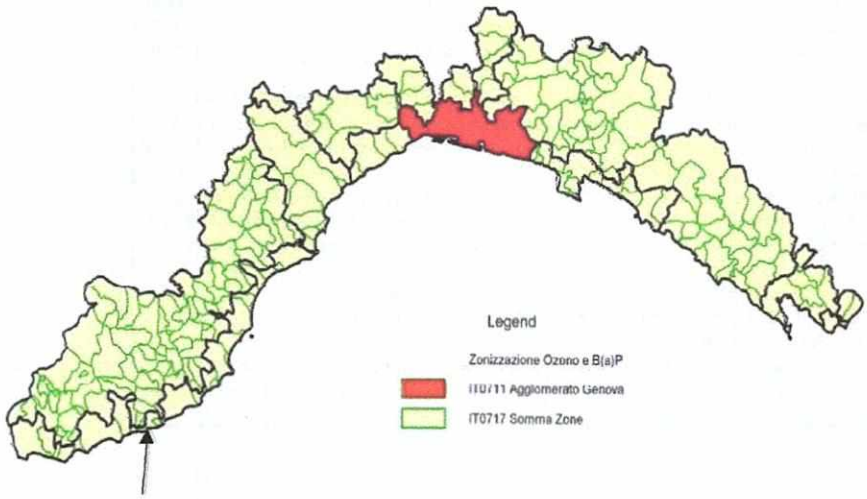
** Per le zone e gli agglomerati per cui é concessa la deroga prevista dall'articolo 9, comma 10, i valori limite devono essere rispettati entro l'11 giugno 2011, fermo restando, fino a tale data, l'obbligo di rispettare tali valori aumentati del margine di tolleranza massimo.

Il territorio della Liguria è stato classificato secondo tre differenti zonizzazioni:

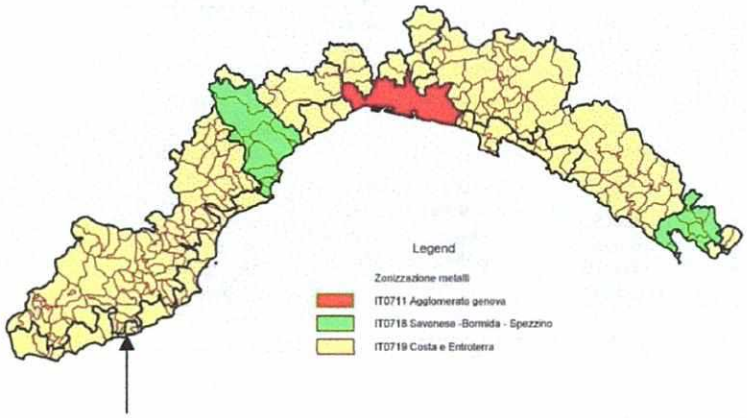
- la zonizzazione che riguarda biossido di zolfo (SO2) monossido di carbonio (CO), biossido di azoto (NO2), benzene e particolato solido fine (PM10 e PM2,5)



- la zonizzazione che riguarda Ozono e B(a)P



– la zonizzazione per i metalli (Pb, As, Cd, Ni)



DM 60/02

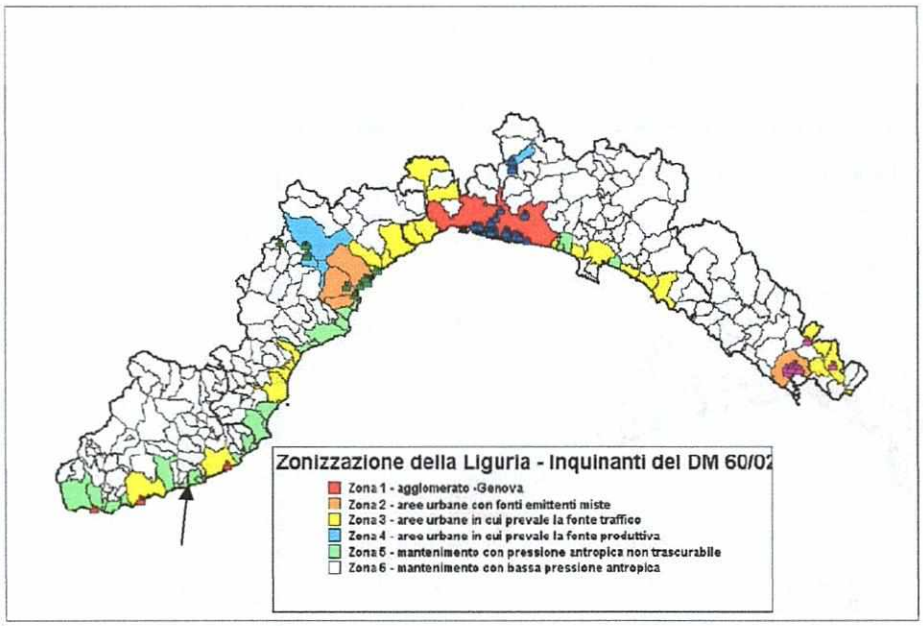
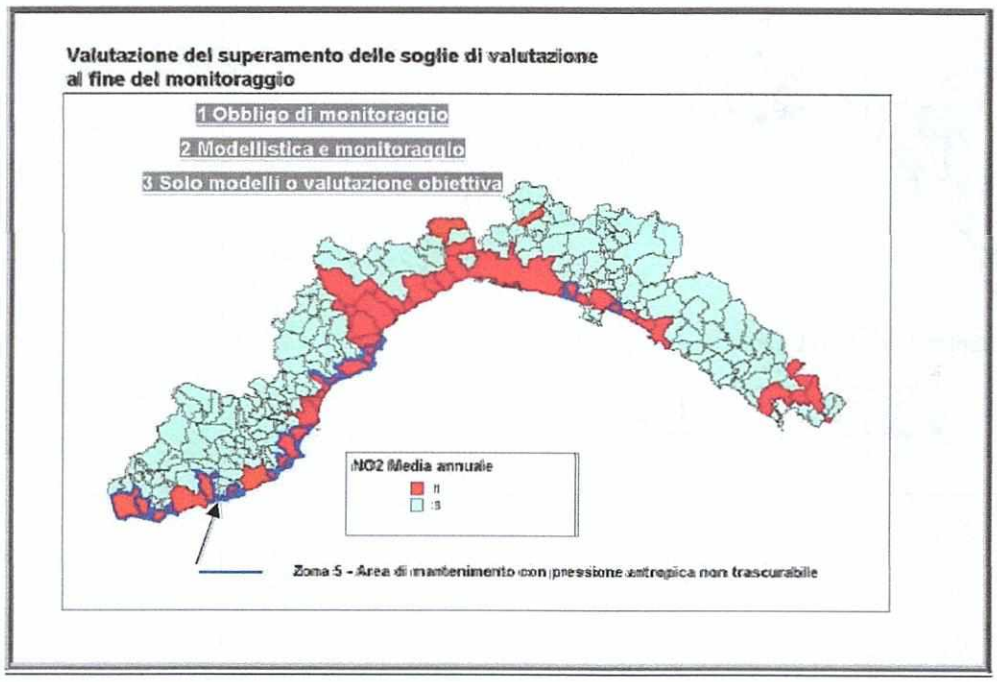
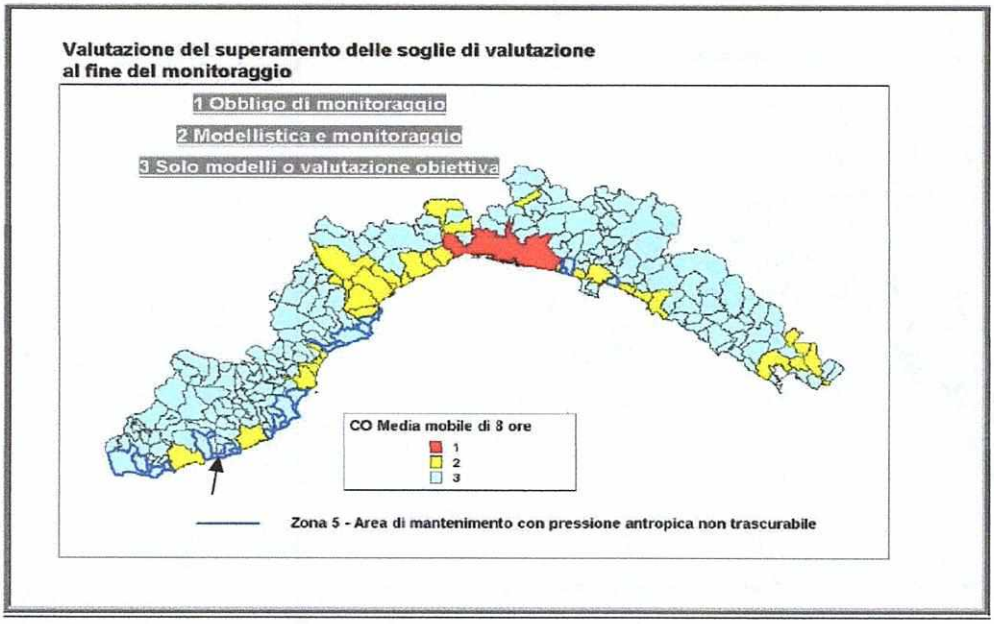


Tabella 15 Strutturazione rete di monitoraggio per la Zona 3 (emissioni diffuse)

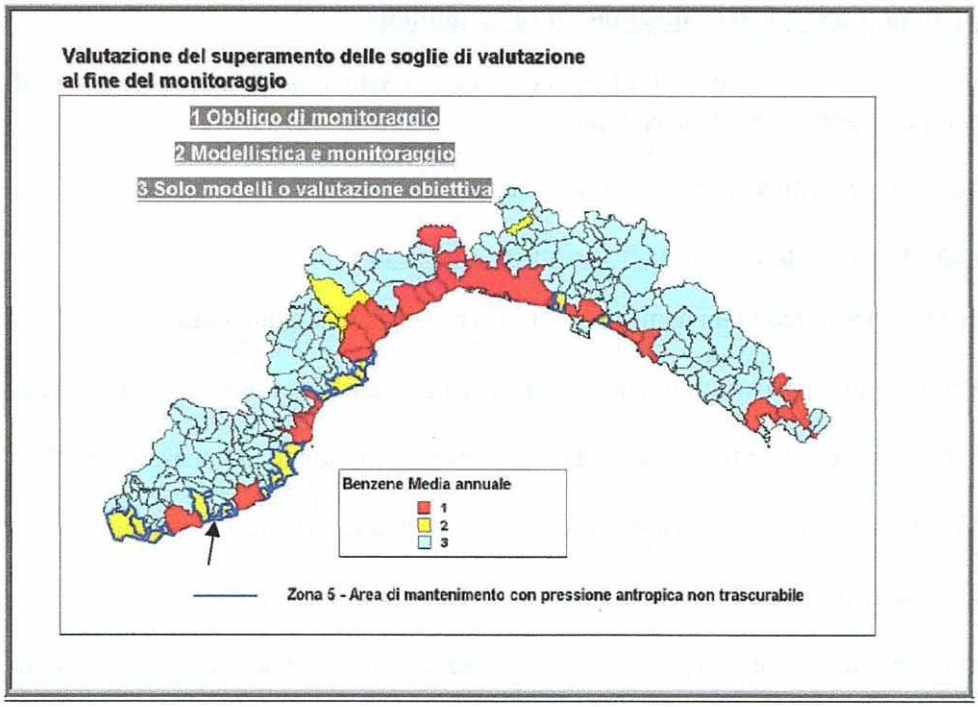
Tipologia postazioni nella Zona 3	Area 1 Sanremo, Imperia	Area 2 Albenga Ceriale, Borghetto S. Spirito, Loano	Area 3 Albisola Superiore, Albisola Marina, Celle Ligure, Varazze, Cogoleto, Arenzano	Area 4 Bogliasco, Recco, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante	Area 5 Sarzana, Santo S. Magra, Arcola, Bolano	Area 6 Masone, Rossiglione
Traffico - urbana - Residenziale	**collocare 1 postazione a Sanremo** (ricollocazione stazione attuale)/ eventuale riposizionamento stazione di Imperia giudicata "sufficiente"	**collocare 1 stazione idonea**	Mantenimento stazione presente ad Albisola Superiore/ eventualmente collocare una postazione in zona Cogoleto o Arenzano	**collocare 1 stazione idonea a Chiavari o Rapallo**	Mantenimento delle 2 stazioni esistenti	non necessario monitoraggio in continuo, essendo il traffico delle autostrade la fonte principale, vanno programmate campagne di misura
Background - urbana – Parchi/Impianti sportivi e/o Scolastici/; o, in alternativa - Background - urbana - Residenziale/Commerciale	**collocare 1 postazione a Sanremo**, da ubicare tenuto conto di quanto disposto dalla Direttiva Ozono (d.Lgs 183/04).	**Collocare almeno 1 stazione**, da ubicare tenuto conto di quanto disposto dalla Direttiva Ozono (d.Lgs 183/04).				

Biossido di Azoto

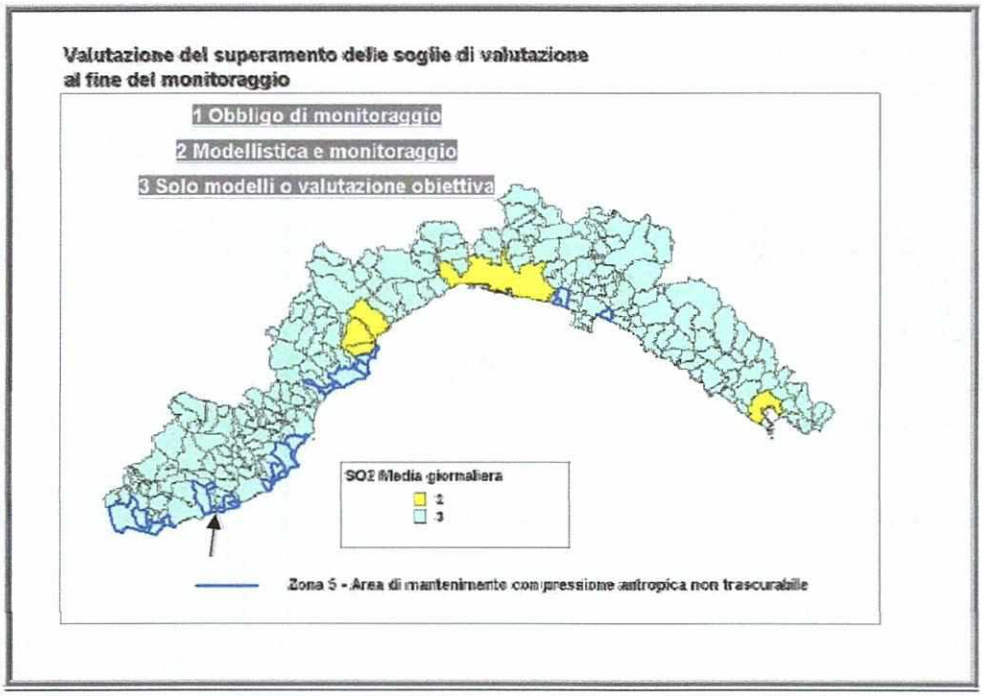




Monossido di carbonio



benzene



SO2

Caratteristiche del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile

Il trasporto pubblico locale è costituito da un servizio di linea che collega Sanremo ad Andora lungo la Via Aurelia e tramite strade secondarie con l'entroterra sanremese.

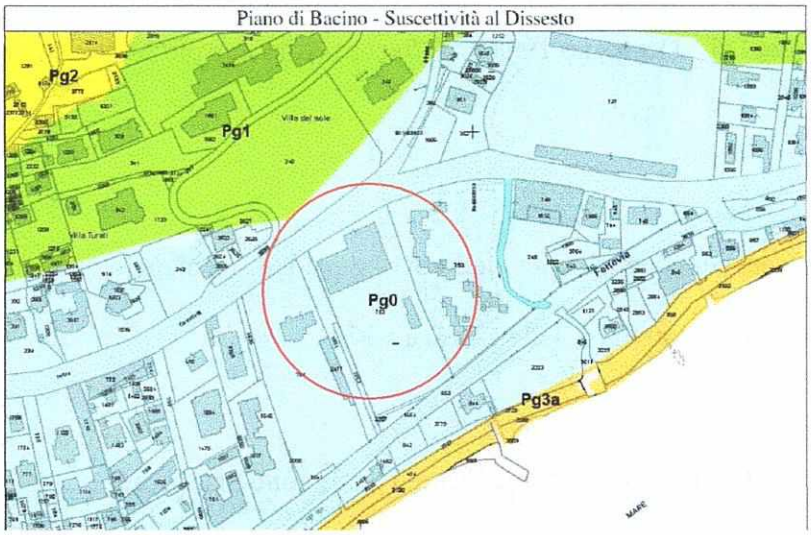
Lungo il tratto sono presenti diverse fermate, provviste di marciapiede pubblico.

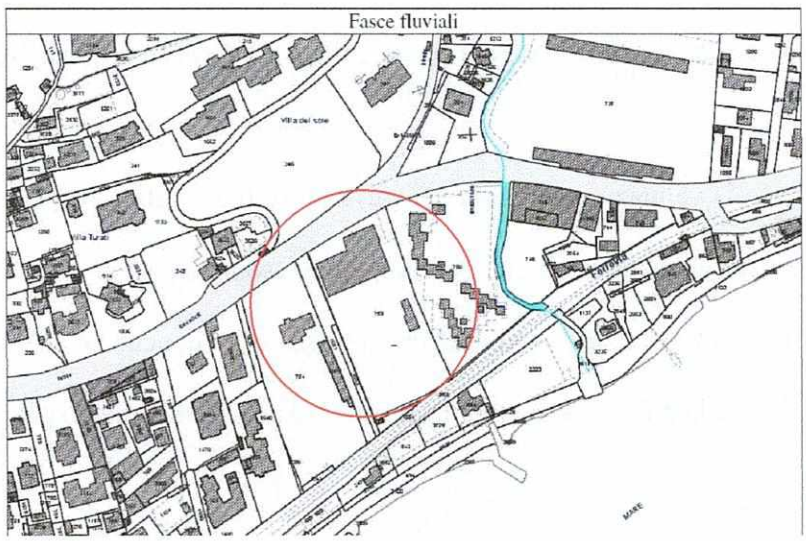
Obiettivi di sostenibilità adottati e misure di compensazione/mitigazione

Le destinazioni d'uso previste comporteranno un aumento del traffico veicolare di autovetture di tipo privato dirette alle attività commerciali,alla struttura turistico-ricettiva e/o residenziale e/o socio sanitaria. D'altro canto occorre segnalare una sensibile riduzione degli agenti inquinanti dovuti al persistente traffico attuale degli autobus in entrata e in uscita dal deposito e dall'officina meccanica. Al fine di mitigare l'impatto di emissioni di CO2 derivate da traffico veicolare saranno inserite alberature a piccolo e medio fusto tipiche della macchia mediterranea, verranno inseriti pannelli solari e fotovoltaici in copertura e ogni accorgimento necessario a ridurre le emissioni di sostanze nocive.

2.1.2.Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato

La cartografia del Piano di Bacino mostra che l'area di intervento si trova in Pg0 (aree a rischio lieve e trascurabile). Non sono presenti nelle vicinanze grandi derivazioni idriche.





Le opere in oggetto non avranno alcuna influenza sull'acquifero,l'approvvigionamento idrico avverrà attraverso l'acquedotto pubblico di Sanremo.

La qualità delle acque viene verificata con cadenza settimanale dall'ARPAL. Pertanto, il nuovo insediamento in progetto, risulta supportabile dall'impianto in essere senza ulteriori trattamenti delle acque fognizie.

2.1.3 Suolo e sottosuolo

Piano di Bacino

Il presente Piano per la tutela dal rischio idrogeologico nei Bacini dell' ambito n. 3 "S.Francesco", redatto ai sensi del comma 1 dell'art. 1 del D.L. 11 giugno 1998 n. 180, convertito con modificazioni in Legge 3 agosto 1998 n. 267:

a) costituisce piano stralcio di bacino ai sensi del comma 6 ter, dell'art.17 della l. n. 18 maggio 1989 n. 183 relativo ai settori funzionali individuati dal comma 3 dello stesso art.17;

b) ha valore di piano territoriale di settore;

c) è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso relative alle aree suscettibili di dissesto idrogeologico finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio.

2. Il Piano definisce le sue scelte attraverso la valutazione unitaria dei vari settori di disciplina con l'obiettivo di assicurare un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di esondazione, di perseguire il ripristino, la riqualificazione e la tutela delle caratteristiche del territorio, nonché la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni.

3. Il Piano persegue le finalità della difesa idrogeologica e della rete idrografica, il miglioramento delle condizioni di stabilità del suolo, di recupero delle aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto, di salvaguardia della naturalità mediante la definizione:

a) del quadro della pericolosità e del rischio idrogeologico in relazione ai fenomeni di inondazione e di dissesto considerati;

b) dei vincoli e delle limitazioni d'uso del suolo in relazione al diverso grado di pericolosità;

c) delle esigenze di manutenzione, completamento ed integrazione dei sistemi di difesa esistenti in funzione del loro livello di efficacia in termini di sicurezza;

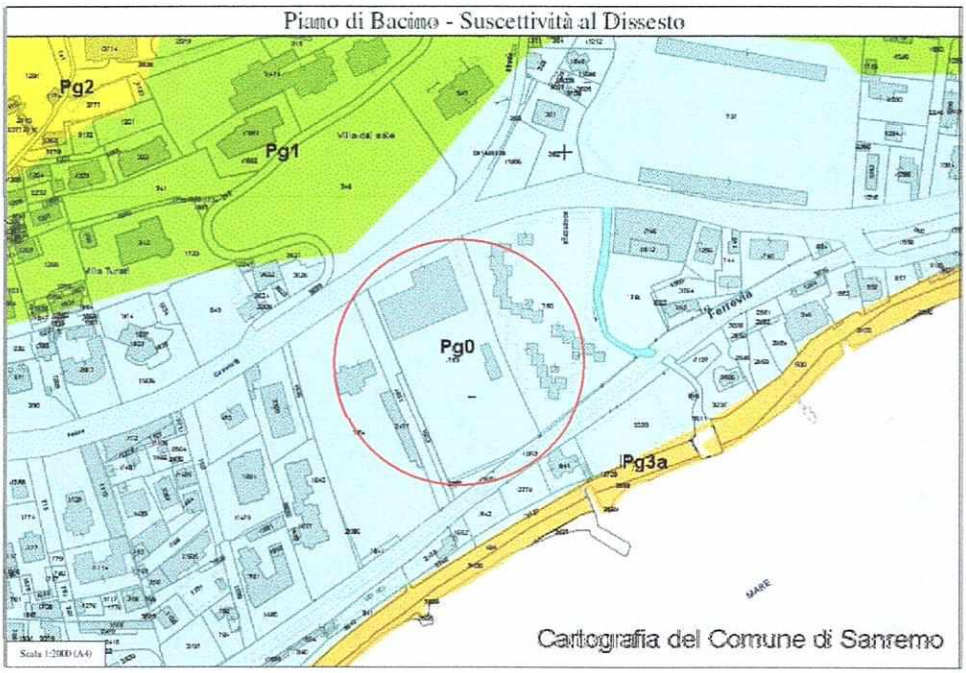
d) degli interventi per la sistemazione del dissesto dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;

e) degli interventi per la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua;

f) di 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.

L'area in oggetto è situata in zona Pg0 come suscettività al dissesto, 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.

Dal punto di vista del Rischio idraulico l'area in oggetto non è interessata.

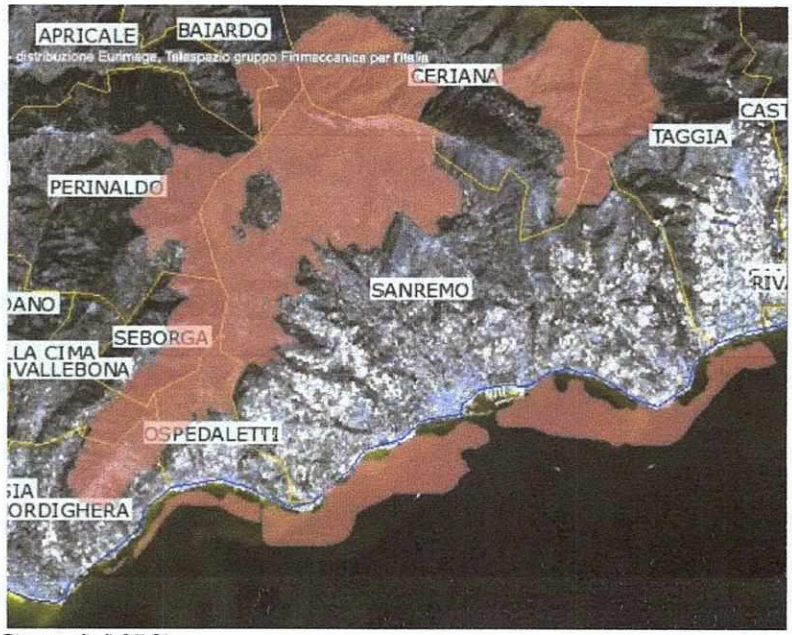


2.1.4 Biodiversità ed aree protette

Con l'emanazione della Direttiva 92/43/CEE " Direttiva Habitat" e della Direttiva 79/409/CEE poi sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE "Direttiva Uccelli", è stata rivolta sempre più attenzione alla tutela della biodiversità con lo scopo di preservare alcuni habitat e specie presenti nei territori. Tali disposizioni sono, infatti, la base su cui si fonda la Rete Natura 2000, composta da Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).A livello regionale, con la L:R: n. 28 del 10 luglio 2009 " Disposizioni per la tutela e valorizzazione della biodiversità" sono state fornite indicazioni per l'attuazione delle specifiche direttive europee, mentre con la Deliberazione n.1793 del 18 dicembre 2009 è stata istituita la rete ecologica regionale che individua i collegamenti ecologici funzionali tra SIC e ZPS. La Rete ecologica regionale risulta pertanto costituita dall'insieme dei siti della rete Natura 2000, dalle aree protette e dalle aree di collegamento ecologico funzionali che risultino di particolare importanza per la conservazione, migrazione, distribuzione geografica e scambio genetico di specie selvatiche.

Presenza di SIC (terrestri e marini) e ZPS

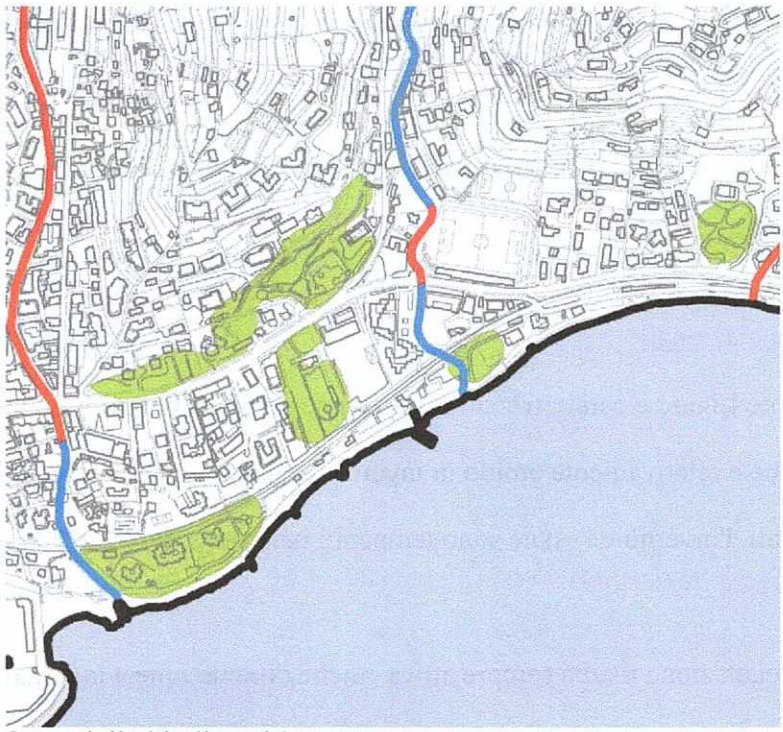
Nel territorio di Sanremo sono individuati 4 Siti di interesse Comunitario, due terrestri e due marini; ciascun Sito non è compreso esclusivamente nell'ambito comunale sanremese ma è localizzato anche su aree di competenza di altri Comuni.



Carta dei SIC

I quattro SIC nel Comune di Sanremo;partendo da sinistra, in senso orario, il SIC "Monte Nero-Monte Bignone, il SIC "Bassa Valle Armea", il SIC marino "Fondali Sanremo-Arziglia" e il SIC marino "Fondali Arma di Taggia – Punta San Martino"

L'area in oggetto non è interessata da nessun SIC e ZPS, tuttavia il SIC marino che si trova nelle vicinanze della zona in oggetto è il SIC marino Fondali Arma di taggia-Punta San Martino – IT13115973 che si estende su un'area di circa 450 ha nei Comuni di Sanremo e Taggia ed è caratterizzato da una prateria di Posidonia oceanica in stato di conservazione soddisfacente, sebbene siano evidenti ampie aree in regressione in corrispondenza di fonti di impatto antropico. Il sito è caratterizzato da una prateria a Posidonia, habitat di interesse prioritario, che in alcuni punti è in buon stato di conservazione e confina con quella di Cymodocea. Nel sito è presente Pinna nobilis, specie vulnerabile e minacciata in Liguria, che è stata proposta dalla Regione Liguria per un suo spostamento dall'allegato V all'allegato II. Non sono presenti SIC Alpini per cui valgono le misure di conservazioni di cui alla D.G.R.1145/2012 e ZPS per cui vige il Reg. n.5/08.



Carta delle biodiversità

LEGENDA

- SIC
- Corridoi Ecologici per specie di ambienti aperti
- Corridoi Ecologici per specie di ambienti boschivi
- Corridoi Ecologici per specie di ambienti acquatici
- Zone rilevanti per i SIC
- Morfologia importante per la biodiversità
- Litologie importanti per la biodiversità
- Aree ecotonali
- Tappe di attraversamento specie di ambienti aperti
- Sorgenti importanti per la biodiversità
- Grotte importanti per le specie
- Core Areas puntuali

Siti puntuali della presenza di specie

- Flora
- Fauna - Insetti
- Fauna - Uccelli
- Fauna - Crostacei

L'area in oggetto è interessata parzialmente da un ecotono ovvero un ambiente di transizione tra due ecosistemi, e più in generale tra due ambienti omogenei. Gli ecotoni contengono specie proprie delle

comunità confinanti e specie esclusive dell'area ecotonale stessa, e quindi possiedono un'elevata biodiversità e ricchezza. Queste sue peculiarità rendono l'ecotono indispensabile poiché proprio attraverso queste strutture avviene il collegamento fra ambienti molto diversi tra loro (boschi-prati, laghi-foreste, acque dolci-acque salate).

Aspetti floristici e vegetazionali

Il territorio del Ponente Ligure è caratterizzato essenzialmente da un clima caldo e secco in estate, passante a dolce e relativamente umido in inverno. Se la temperatura è più elevata che non nelle aree settentrionali, l'inverno e l'estate sono temperati nei loro eccessi dall'azione termoregolatrice dell'acqua del mare.

Di conseguenza, la vegetazione risulta sempre attiva, anche durante i mesi invernali. Questo fenomeno dipende non solo dalla mitezza delle temperature invernali, i cui minimi raramente scendono sotto lo zero, ma anche dalla distribuzione delle precipitazioni. Esse, nel loro totale annuo, non sono inferiori a quelle di gran parte delle aree continentali, ma diversa è la loro distribuzione stagionale. Le precipitazioni sono per la massima parte concentrate nelle stagioni fresche. Al riposo invernale proprio della vegetazione continentale si contrappone il riposo estivo della vegetazione mediterranea.

A complicare ulteriormente l'azione combinata delle temperature e delle precipitazioni intervengono i venti, che diventano spesso un fattore determinante in particolari condizioni locali. L'azione del vento, modificando fortemente la temperatura e l'umidità dell'aria, genera disturbi nella fisiologia dell'evapotraspirazione e l'uccisione delle gemme per inaridimento.

Inoltre è tipica di tutti i paesi mediterranei l'alta luminosità comparabile a quella delle altitudini alpine: scarsa è la nebulosità ed elevato è il numero di ore di insolazione nell'anno.

La mitezza del clima, la siccità estiva e la forte insolazione sono quindi le caratteristiche climatiche più salienti dell'area in esame, che agiscono in modo determinante sugli adattamenti e gli aspetti della vegetazione. Per le piante il principale problema da risolvere è quello della resistenza

alla siccità estiva: le piante mediterranee lo risolvono riducendo la superficie delle foglie e della loro parte aerea o ispessendo la cuticola delle foglie che diventa coriacea e pelosa.

Relativamente alle dinamiche di sviluppo della vegetazione, si rappresenta che la copertura vegetale di un territorio non è stabile nel tempo, ma esiste la tendenza evolutiva che procede con il variare delle condizioni microambientali che determina il passaggio da una comunità iniziale a una finale attraverso una serie di tappe evolutive intermedie. Di norma dall'assenza di vita vegetale si passa all'insediamento di piccole e frugali piante pioniere, poi ad una vegetazione erbacea e successivamente suffruticosa; si prosegue con una fitocenosi arbustiva, per giungere infine al bosco che col tempo assumerà una composizione uniforme con il dominio di un unica specie arborea.

Una fitocenosi al termine del processo evolutivo, quindi stabile e in equilibrio con l'ambiente, viene detta "climax". Esso è quindi destinato a durare nel tempo a condizione che la situazione ecologica non muti.

Aspetti faunistici

Come nel caso della vegetazione, il territorio della Provincia di Imperia riveste eccezionali motivi di interesse anche sotto il profilo faunistico. Si tratta, infatti, di un'area di tensione tra differenti domini: mediterraneo - maghrebino, medio - europeo ed artico - alpino; è pure presente un ricco contingente di entità endemiche, a ridotto areale.

La fauna di questo settore della Regione Liguria risulta particolarmente interessante per la presenza di rari endemici, specie adattate sul territorio o rimaste isolate per la frammentazione della loro area di distribuzione. E' pertanto possibile riconoscere specie tipiche dell'area mediterranea, che risentono dell'influenza con la regione francese della Provenza, unitamente a specie di più antica origine, le quali dimostrano antichi e storici collegamenti con aree distanti e separate dal mare, quali il Marocco, la Sardegna e la Corsica.

Nell'estrema Riviera di Ponente sono presenti alcuni endemiti quali il colubro lacertino, il più grande serpente europeo, diffuso nell'imperiese e nel nizzardo, e della lucertola ocellata, un sauro dalla caratteristica livrea verde picchiettata a strie nere e con macchie rotonde azzurre sui

fianchi detti ocelli.

Tra gli uccelli si segnalano il passero solitario, l'occhiocotto, la sterpazzolina, il picchio rosso maggiore, il torcicollo, il cuculo e il codirossone; massiccia la presenza del merlo, del fringuello, dello zigolo e del pettirosso.

Folta la presenza dei rapaci notturni e diurni quali l'assiolo, la civetta, il barbagianni, l'allocco, il gufo comune e quello reale; della famiglia dei rapaci diurni si segnalano il biancone, la poiana, il gheppio, il nibbio bruno, il falco pecchiaiolo.

Tra i rettili è possibile segnalare anche il biacco, la coronella girondica e la vipera. Tra gli anfibi si segnala, in particolare, la salamandra pezzata.

A scala del lotto d'intervento, fortemente condizionato dall'uso antropico e dalle urbanizzazioni, si evidenzia l'assenza di particolari popolamenti, potendo quindi affermare, per tale zona, la mancanza di caratteri faunistici di particolare interesse.



Rete ecologica (fonte www.ambienteinliguria.it)

Come si puo' evincere dalla rete ecologica non vi sono elementi significativi nelle immediate vicinanze dell'area in oggetto.

Obiettivi di sostenibilità adottati, conseguentemente al quadro conoscitivo delineato

La collocazione degli edifici in previsione non interessa in alcun modo la vegetazione esistente che viene integralmente confermata e salvaguardata.

Si prevede di mantenere ampi spazi liberi dove sarà incrementata la vegetazione con essenze tipiche della macchia mediterranea.

Le aree verdi saranno trattate come un giardino mediterraneo dove sono previste le essenze arboree caratteristiche della zona insieme a vegetazione proveniente da altre aree mediterranee, comunque adatte al clima locale in vicinanza del mare. Si cercherà quindi, per quanto possibile, di mantenere una continuità vegetazionale.

Rapporto fra siti e previsioni di piano, in termini sia di possibile interferenza che di soluzione della criticità

Non sono previste particolari interferenze.

Risposte e misure di compensazione/mitigazione

La piantumazione di specie autoctone previste nell'area a verde in progetto permetterà di minimizzare l'invasività dell'intervento.

2.1.5 Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico



L'area oggetto d'intervento risulta essere interessata dal vincolo Paesistico Bellezza d'insieme 070381 Zona di Corso Cavallotti dal Torrente Val di Olivi alla Via della Mercede sita nell'ambito del Comune di Sanremo - Decreto del 18/06/1953.

Nelle vicinanze vi sono inoltre due edifici vincolati puntualmente:

- Villa Maria Josè con parco e pertinenze (codice NCTN 07/00111896);

- Casa del custode e giardiniere della villa Maria Josè (Codice NCTN 07/00210849);

Piani territoriali e paesaggistici

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.) rappresenta uno strumento,

previsto dalla L. 431/1985, preposto a governare, sotto il profilo paesistico, le trasformazioni del territorio ligure: adottato nel 1986, approvato nel 1990, esso comprende l'intero territorio regionale. Il Piano è stato redatto sulla base di un complesso di studi e di analisi, i quali hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici e alla scala locale (1:25.000), con riferimento a 3 assetti del territorio:

a) assetto insediativo

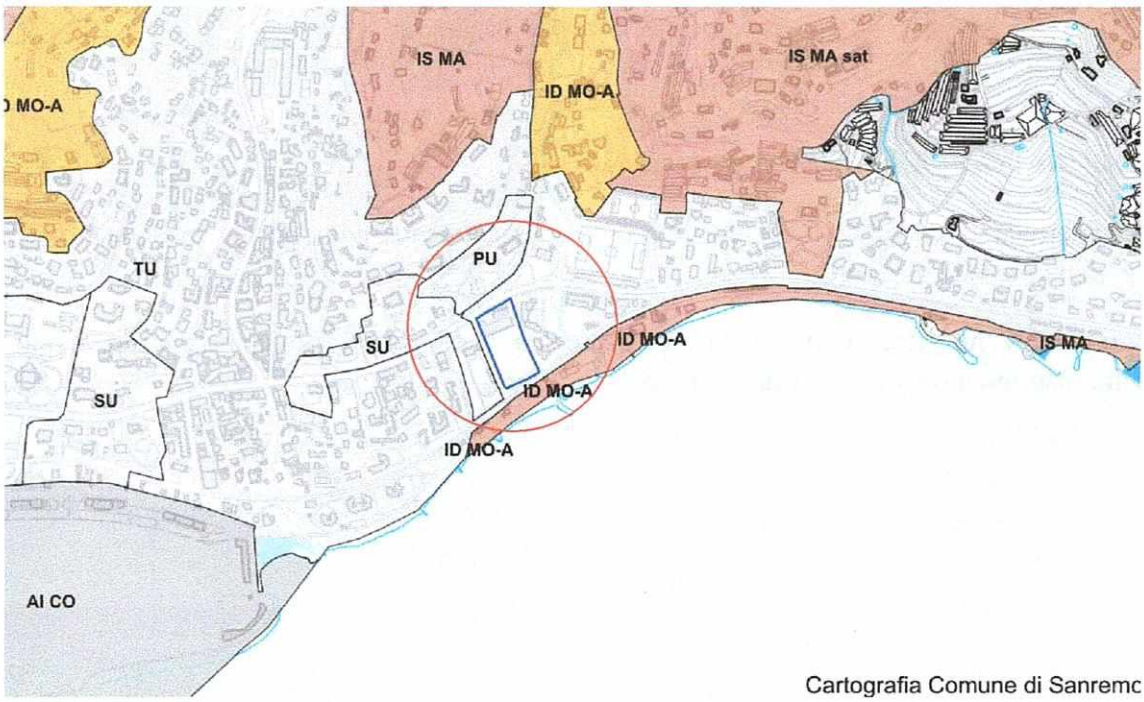
b) assetto geomorfologico

c) assetto vegetazionale.

Il Piano è articolato in 3 livelli:

- livello territoriale, le cui indicazioni hanno carattere soprattutto di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione
- livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali
- livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai Comuni, con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.

a) Assetto insediativo



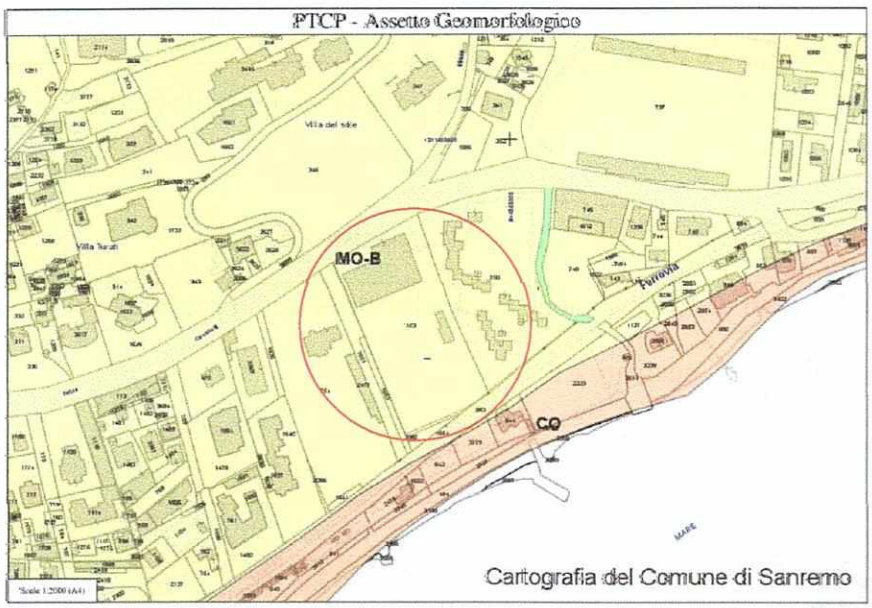
Cartografia Comune di Sanremc

TU - Tessuti Urbani

1. Sono classificate come tessuti urbani tutte le aree urbane che non rientrano nei casi precedenti.

2. Trattandosi di parti dei territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri dei Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico,
le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

b) Assetto geomorfologico

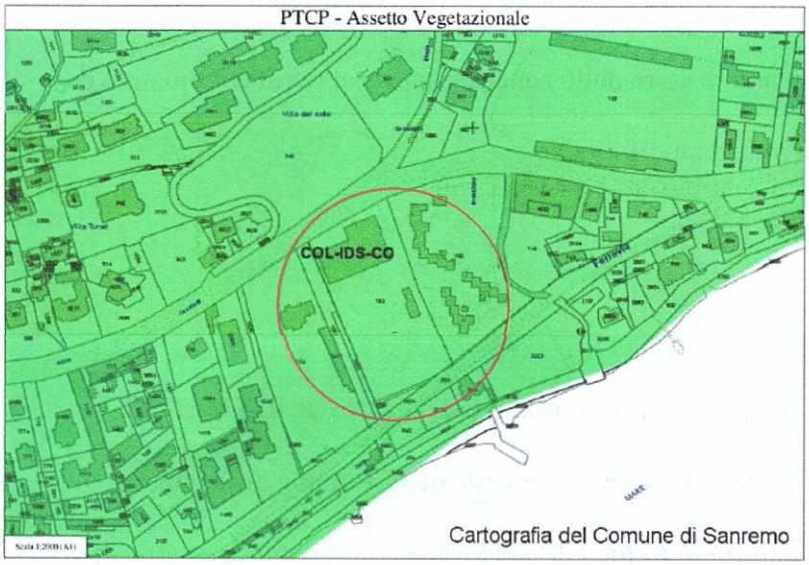


Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B (MO-B)

1. Tale regime si applica in tutte le parti dei territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli della presente Sezione.

2. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

c) Assetto vegetazionale



L'intervento in oggetto ricade in un'area compresa all'interno della Classe COL – IDS – CO, ovvero: "Colture agricole – Impianti Diffusi di Serre soggetta a regime normativo di Consolidamento". Di seguito si riporta un estratto della cartografia relativo all'assetto vegetazionale locale.

Sezione X - Colture Agricole - COL

Art. 58

Generalità

1. Il Piano, pur non disciplinando le modalità di esercizio delle attività agricole, interferisce con le stesse nei casi in cui comportino la realizzazione di edifici, impianti ed infrastrutture, in quanto per tali opere valgono le pertinenti norme relative all'assetto insediativo.

2. Per quanto concerne l'estensione delle aree che possono essere interessate a tali attività, il Piano non pone limitazioni all'interno delle zone appositamente indicate con la sigla COL nella cartografia dell'assetto vegetazionale, mentre nelle restanti parti dei territorio eventuali modificazioni dello stato

attuale sono subordinate alla verifica di compatibilità con gli obiettivi definiti per l'assetto vegetazionale.

3. E comunque vietato costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di CONSERVAZIONE degli assetti insediativo e geomorfologico.

Art. 59

Impianti diffusi di Serre - IDS

1. Gli impianti diffusi di serre sono assoggettati al regime normativo del CONSOLIDAMENTO interessando le parti del territorio di cui all'articolo precedente e nelle quali l'attuale diffusione degli impianti di serre caratterizza il paesaggio agrario in forme tali che lo stesso non risulta passibile di significative alterazioni per effetto di un ulteriore sviluppo.

2. L'obiettivo della disciplina è, da un lato, quello di indirizzare l'eventuale espansione di tali impianti verso le parti dei territorio che storicamente ne hanno registrato il maggiore sviluppo, e dall'altro lato, quello di conseguire, attraverso i nuovi interventi, più elevati livelli di infrastrutturazione del territorio e quindi di presidio dell'ambiente.

3. Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova costruzione nonché di ristrutturazione degli impianti esistenti che, adeguandosi sostanzialmente alle linee morfologiche dei territorio e rispettando le eventuali emergenze puntuali di carattere storico-architettonico e vegetazionale, assicurano adeguate sistemazioni idrogeologiche ed infrastrutturali dell'area di pertinenza.

Art. 65

Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (CO)

1. Tale regime si applica nelle parti dei territorio che presentano condizioni idrogeologiche comportanti rischi di compromissione per l'ambiente e/o pericoli per le attività insediate, e nelle quali peraltro si riscontrano valori paesaggistici o di fruizione che richiedono particolare attenzione.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di far sì che gli interventi che incidono sull'assetto geomorfologico, ed in particolare quelli eventualmente necessari per la prevenzione dei rischi e l'eliminazione dei pericoli, tengano conto dell'esigenza di salvaguardare i valori individuati.

3. Gli interventi preordinati alla prevenzione dei rischi ed all'eliminazione dei pericoli, qualora incidano in misura rilevante sull'assetto paesisticoambientale, dovranno fare riferimento ad uno Studio Organico d'Insieme che ne garantisca il migliore inserimento nel contesto d'ambito, anche attraverso la definizione di appropriata modalità esecutive.

Piano della Costa della Regione Liguria

Il Piano prende le mosse dall'esame delle condizioni attuali della costa ligure, alla fine di un ciclo espansivo fondato su un accrescimento solo quantitativo dell'edificazione e contrassegnato da una trasformazione spesso anche brutale dell'ambiente costiero. Nel contempo la dotazione di servizi ed infrastrutture mostra evidenti carenze che incidono sull'efficienza del sistema economico, sull'attrattività turistica e sulla qualità complessiva della vita dei residenti.

In questo contesto il Piano punta a perseguire i seguenti obiettivi:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (anche

in vista della formazione del Piano di utilizzo delle aree del demanio marittimo previsto dalla L. 494/1993)

- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio (a terra: ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 m; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 m) e un ambito di applicazione (i 63 comuni costieri). Questo perché la definizione di "zona costiera" varia estremamente in funzione delle caratteristiche morfologiche del territorio interessato e delle ricadute che si vogliono ottenere.

Il Piano è articolato in 4 sezioni:

- i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze
- le indicazioni relative a 4 settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera
- le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte ad indirizzare Province e Comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto. In questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, etc.)
- le norme d'attuazione.

I 54 tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti Progetto (41) e Ambiti per la Tutela Attiva (13).

I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico - ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

L'intervento proposto bene si integra con lo sviluppo costiero prefigurato dal piano della costa regionale inserendo funzioni compatibili con l'intorno abitato nonché con la sottostante pista ciclabile.

Si rimarca inoltre che la variante proposta elimina una grande officina deposito che dequalifica il sito e male si rapporta con la pista ciclabile e con l'ambito costiero.

Piano Territoriale Regionale (PTR)

Attualmente la Regione Liguria non è dotata di un PTR Vigente.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Imperia

Nel quadro istituzionale, alle Province è assegnato il ruolo di Ente di governo di area vasta attraverso funzioni di indirizzo e coordinamento delle Amministrazioni Locali, oltre a molteplici applicazioni attuative in varie materie, con funzioni sia di tutela e controllo che di sviluppo. Strumento di riferimento per l'attuazione di tale ruolo è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di cui alla L.R. 36/1997 e art. 20 del D.L. n. 267/2000, che costituisce anche elemento di raccordo delle politiche territoriali di competenza dell'Ente.

Funzione prioritaria del Piano è quella di ricondurre "a sistema" i vari aspetti, lo stato in

essere e le prospettive relativamente al proprio ambito territoriale e di valutarne gli effetti in un quadro organico di riferimento, attraverso il quale lo sviluppo può avvenire nel rispetto dei principi di sostenibilità generale.

La legge di recepimento regionale fissa per i Piani Territoriali di Coordinamento i 3 contenuti fondamentali, così distinti:

- la Descrizione fondativa (ovvero il quadro fondativo), che racchiude sostanzialmente la conoscenza analitica e tematica delle peculiarità del territorio;
- il Documento degli Obiettivi, che esplicita i fini, di ambito sovracomunale, da perseguire;
- la Struttura del Piano, che, sulla base dei documenti precedenti, esplicita le priorità di azioni ed i livelli di interazione.

La Struttura, in particolare, si caratterizza come segue:

- individua le parti del 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 preminenti caratteristiche della struttura insediativa, stabilendo l'organizzazione complessiva di livello sovracomunale, con riferimento ad ambiti territoriali omogenei, del verde, delle attrezzature ed 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;

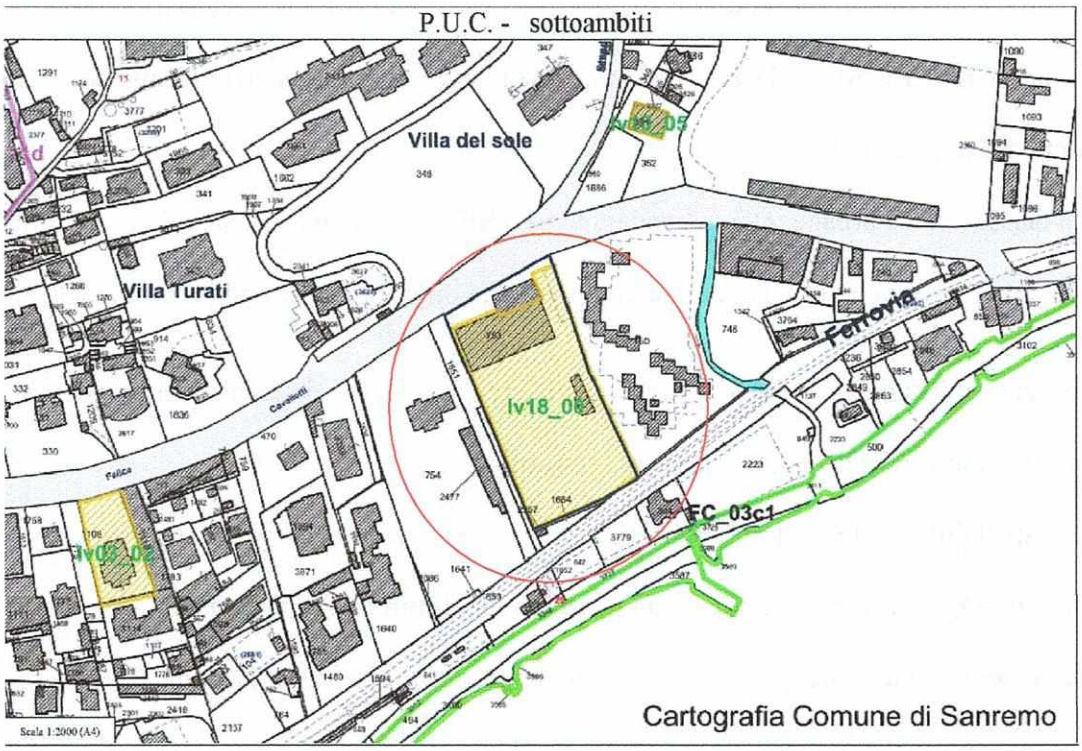
Sempre la Struttura del Piano contiene normative che traducono i contenuti strutturali in disposizioni attuative, sostanzialmente secondo 3 differenti livelli di efficacia:

- previsioni di orientamento che hanno valore di segnalazione di specifici problemi e di proposta di soluzioni indirizzate agli strumenti urbanistici;

- previsioni di indirizzo e di coordinamento che hanno efficacia direttiva per gli strumenti urbanistici comunali;

- prescrizioni che impongono l'adeguamento da parte degli strumenti urbanistici comunali.

Il Piano Urbanistico Comunale di Sanremo



Il nuovo PUC di Sanremo è stato adottato con deliberazione n. 25 del 12.05.2021

Il PUC, elaborato contestualmente al percorso di VAS, fa propri gli obiettivi di sostenibilità ambientale, promuovendo la riduzione dell'inquinamento atmosferico attraverso misure specifiche indirizzate al rinnovo degli involucri edilizi ed alla viabilità.

2.1.6 Inquinamento acustico

Premesso che nessuno dei 67 comuni e dotato di Piano di Risanamento Acustico, secondo il D.P.R. n. 459/1998 con riferimento al D.P.C.M. 1 Marzo 1991, alla zona interessata può essere attribuita la Classe IV Aree di intensa attività umana.

Rientrano in questa classe 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;

Alla tabella 1 Classi di destinazione d'uso del territorio per le aree IV l'esposizione al rumore riporta i seguenti valori: periodo diurno 65 DbA – per il periodo notturno 55 dBa.

Valori ampiamente rispettabili con le strutture edilizie realizzate secondo criteri di insonorizzazione, idonee anche per il raggiungimento di adeguato isolamento termico (muri di tamponamento isolanti e fonoassorbenti e serramenti dotati di doppi vetri). Si rimarca inoltre che viene eliminata una fonte di possibile inquinamento acustico (officina deposito RT).

2.1.7. Inquinamento elettromagnetico

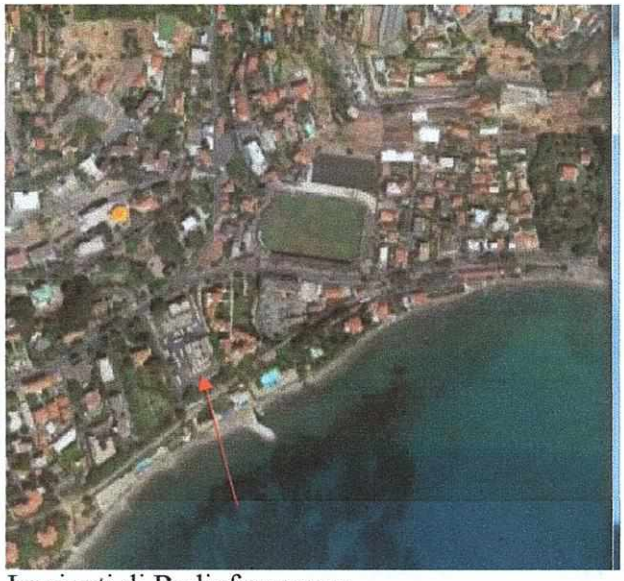
Presenza di elettrodotti (fonte: cartografia www.ambienteinliguria.it e dati comunali) e relative DPA

Di seguito di riporta lo stralcio della carta degli elettrodotti e relative DPA, delle antenne e

degli impianti di radiofrequenza della Regione Liguria.



Catasto elettrodotti (fonte "Ambiente in Liguria ")



Impianti di Radiofrequenza

Impianti di Radiofrequenza

Risultato della Selezione	
Codice Impianto	IM10553-B-1
Descrizione	IM10553-B-1 - PORTOSOLE
Comune	SAN REMO
Provincia	IMPERIA
Localizzazione verificata da Arpal	NO

SITAR Servizi Informativi Territoriali e Ambientali Regionali

Nelle vicinanze dell'area in oggetto non sono presenti elettrodotti, ma è presente un impianto di Radiofrequenza (IM10553-B-1- Portosole) a basso inquinamento elettromagnetico.

2.1.8 Energia

Per le opere in oggetto si prevederà la presenza di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Gli interventi di nuova costruzione in Regione Liguria, così come tutte le categorie di intervento quali ristrutturazioni, ampliamenti, nuovo impianto etc., sono regolamentate da:

- livello regionale: Regolamento regionale n° 6 del 13 Novembre 2012
- livello nazionale: Decreto legislativo n. 28 del 3 marzo 2011, attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

Mentre la prima recepisce la clausola di cedevolezza da art. 17 D.lgs 192/2005 che consente alle Regioni di legiferare in autonomia per quanto concerne i parametri energetici, il decreto rinnovabili n. 28 è valido a livello nazionale in quanto la regione Liguria non ha legiferato autonomamente entro i 180 giorni previsti dal decreto.

Gli edifici in previsione avranno un ottimo isolamento termico con l'utilizzo di materiali ad alta efficienza.

Essendovi molte parti vetrate nelle facciate si prevede di utilizzare infissi con vetri almeno doppi e di tipo basso-emissivo.

Per gli impianti di climatizzazione estiva ed invernale si prevederà l'uso di impianti a pompa di calore coadiuvanti dei pannelli solari termici che si prevede di installare.

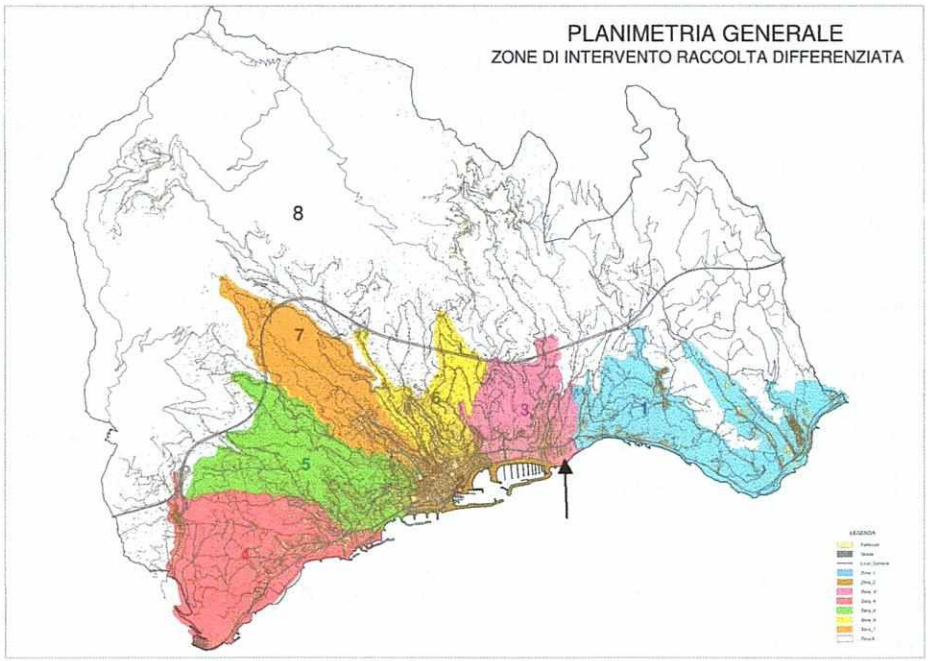
Sulle coperture si prevede infatti di installare un numero rilevante di pannelli solari, sia termici che fotovoltaici tali da garantire un adeguato bilancio energetico che garantisca un' autonomia rispetto al ricorso diretto a fonti energetiche di origine fossile.

Per quanto riguarda l'illuminazione esterna si prevede l'impiego di lampade led a basso consumo e vita utile superiore ai 20 anni per ridurre i consumi.

Considerato la destinazione attuale dell'area e i relativi consumi energetici attuali e le caratteristiche dei nuovi impianti e delle nuove costruzioni si può affermare fin d'ora che vi sarà un decremento dei consumi energetici.

2.1.9 Rifiuti

Il Comune di Sanremo prevede lo smaltimento dei rifiuti tramite raccolta differenziata, gestita dalla società Amaie Energia e Servizi Srl



La zona in oggetto è la numero 3 che prevede due punti di raccolta; il primo in Valle Armea Via Quinto Mansuino n° 3 / 5 e il secondo a Coldirodi in Via Ortigara n°50.

A Sanremo, con il sistema "porta a porta", nelle sue varie articolazioni, si sta riducendo la quantità complessiva di rifiuti prodotti e i costi di smaltimento e di riciclaggio mentre aumenta la quantità di materie recuperate.

I numeri di Sanremo nel mese di marzo gratificano il vostro e il nostro sforzo:

	MARZO 2016		MARZO 2017	
• umido/organico	2,9%	80t	11,9%	299t
• plastica	3,3%	91t	4,8%	121t
• carta/cartone	8,5%	237t	11,2%	281t
• TOT. RACCOLTA DIFFERENZIATA (comprese tutte le altre voci)	32,2%	890t	51,9%	1.301t
• TOT. RACCOLTA INDIFFERENZIATA	67,8%	1.880t	48,1%	1.205t
TOT. PRODUZIONE DI RIFIUTI		2.770t		2.506t

Il costo di smaltimento della frazione indifferenziata e di riciclaggio dell'umido/ organico nel mese di marzo 2017 è sceso di circa 91.500,00 Euro rispetto a marzo 2016 (passando da 341.500,00 a 250.0000,00 Euro). Il ricavo dalla vendita delle frazioni plastica e carta nel mese di marzo 2017, poi, è aumentato del 27,6%. Questi risultati, oltre ad un indubbio beneficio sull'ambiente, avranno a breve anche un positivo effetto sulla riduzione dei costi del servizio.

2.1.10 Salute e qualità della vita

Nella zona in oggetto sono presenti zone adibite a verde pubblico, a parco giochi, negozi , bar, chiese,aree sportive (campi da tennis, piscina comunale, campo da Calcio , etc.),scuole, farmacia. Sono presenti anche ville storiche con annesso parco (Villa Nobel , Villa Ormond, Villa Maria Josè etc.).

In adiacenza all'area lungo il confine ovest è presente una via di collegamento che porta direttamente alla pista ciclopedonale affacciata sul mare.

La zona è dotata di fermate del bus come collegamento al centro di Sanremo ed alla linea Sanremo - Andora. E' inoltre presente il porto a circa 600 m in linea d'aria che garantisce la possibilità di effettuare escursioni ed attività sportive.

Nelle immediate vicinanze non sono presenti impianti a rischio di incidente rilevante e le destinazione d'uso previste non creano interferenze rispetto allo stato attuale e in previsione.

3. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

3.1 Valutazione di coerenza tra obiettivi ed azioni di piano (coerenza interna)

Per quanto riguarda gli effetti complessivi previsti dal piano, vale quanto segue:

- l'Area in oggetto dal punto di vista del Piano di Bacino non prevede suscettività al dissesto e rischio idraulico;

-L'impermeabilizzazione del suolo sarà limitata, accompagnata da una adeguata regimazione delle acque meteoriche;

- L'area in oggetto è interessata parzialmente da un ecotono ovvero un ambiente di transizione tra due ecosistemi, e più in generale tra due ambienti omogenei che verrà tutelato;

- Le destinazioni d'uso previste comporteranno un aumento del traffico veicolare di autovetture di tipo privato dirette alle attività commerciali e alla struttura turistico-ricettiva.

D'altro canto occorre segnalare una sensibile riduzione degli agenti inquinanti dovuti al persistente traffico attuale degli autobus in entrata e in uscita dal deposito e dall'officina meccanica. Al fine di mitigare l'impatto di emissioni di CO2 derivate da traffico veicolare saranno inserite alberature a piccolo e medio fusto tipiche della macchia mediterranea, verranno inseriti pannelli solari e fotovoltaici in copertura e ogni accorgimento necessario a ridurre le emissioni di sostanze nocive.

- L'impatto della produzione di rifiuti sarà mediato dalla sempre più efficiente raccolta differenziata come dimostrano i dati elencati al punto 2.1.9;

- La qualità della vita, con le destinazioni d'uso in previsione, aumenterà per le persone al di fuori dell'area di intervento in quanto aumenteranno i servizi e verrà riqualificata l'intera area;

- L'area in oggetto si trova nelle vicinanze del SIC marino (Fondali Arma di Taggia-Punta San Martino – IT13115973) anche se non vi ricade all'interno;

- visto il basso inquinamento prodotto dall'impianto di Radiofrequenza presente nelle vicinanze, non sono previsti particolari accorgimenti;

- previsione di inserimento di pannelli fotovoltaici e solare termico per ridurre l'utilizzo di energie di origine fossile; per quanto riguarda l'illuminazione esterna si prevede l'impiego di lampade led a basso consumo e vita utile superiore ai 20 anni per ridurre i consumi.

Considerato la destinazione attuale dell'area e i relativi consumi energetici attuali e le caratteristiche dei nuovi impianti e delle nuove costruzioni si può affermare fin d'ora che vi sarà un decremento dei consumi energetici.

3.2 Valutazione sintetica degli effetti cumulativi

	Stato Attuale	Previsioni in Variante
Consumo di suolo	Superficie Totale = 6497 mq	Sup. Coperta max 60% mq 3898,20 Parcheggi pub. mq 2360 Aree verdi mq 195 mq VP attrezzature sportive e per il tempo libero mq 700
Sostenibilità infrastrutturazione ecologica 1) servizi igienici integrati	Fognatura comunale acque nere	Allaccio alla fognatura esistente
2) Gestione Rifiuti	Raccolta RSU e differenziata all'interno del territorio comunale	Raccolta RSU e differenziata all'interno del territorio comunale
3) Accessibilità servizi	Area collegata con mezzi pubblici	Mantenimento dell'accessibilità con inserimento di nuove aree a parcheggi e locali commerciali alimentari e non.
Interessamento rete ecologica (SIC, ZPS, REL)	Nella zona non vi è la presenza di siti della rete ecologica	Nella zona non vi è la presenza di siti della rete ecologica
Popolazione esposta a:		

Scarsa qualità dell'aria	La zona in oggetto si trova in area 5 dalla pressione antropica non trascurabile. Vi è la presenza di sostanze inquinanti derivanti dal traffico cittadino e ad esempio per sostanze come il benzene vi è l'obbligo di monitoraggio	Le destinazioni d'uso previste comporteranno un aumento del traffico veicolare di autovetture di tipo privato dirette alle attività commerciali e alla struttura turistico-ricettiva. D'altro canto occorre segnalare una sensibile riduzione degli agenti inquinanti dovuti al persistente traffico attuale degli autobus in entrata e in uscita dal deposito e dall'officina meccanica. Al fine di mitigare l'impatto di emissioni di CO2 derivate da traffico veicolare saranno inserite alberature a piccolo e medio fusto tipiche della macchia mediterranea, verranno inseriti pannelli solari e fotovoltaici in copertura e ogni accorgimento necessario a ridurre le emissioni di sostanze nocive.
Rumore	Alla zona interessata può essere attribuita la Classe IV Aree di intensa attività umana. Rientrano in questa classe 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; Alla tabella 1 Classi di destinazione d'uso del territorio per le aree IV l'esposizione al rumore riporta i seguenti valori: periodo	Valori ampiamente rispettabili con le strutture edilizie realizzate secondo criteri di insonorizzazione, idonee anche per il raggiungimento di adeguato isolamento termico (muri di tamponamento isolanti e fonoassorbenti e serramenti dotati di doppi vetri). Si rimarca inoltre che viene eliminata una fonte di possibile inquinamento acustico (officina deposito RT).

	diurno 65 DbA – per il periodo notturno 55 dBa.	
Inquinamento elettromagnetico	Nelle vicinanze dell'area in oggetto non sono presenti elettrodotti ma è presente un impianto di Radiofrequenza (IM10553-B-1- Portosole) a basso inquinamento elettromagnetico	Non si prevedono particolari interventi visto il basso inquinamento elettromagnetico prodotto.
Rischio idrogeologico	L'area in oggetto è situata in zona Pg0 come suscettività al dissesto, 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. Dal punto di vista del Rischio idraulico l'area in oggetto non è interessata.	Non si prevedono particolari interventi vista l'assenza di suscettività al dissesto e rischio idraulico.

PROBLEMATICA VIABILISTICA PARCHEGGI

Stato attuale

Il piazzale ospita un'officina meccanica per la riparazione degli autobus della Riviera Trasporti e di altri mezzi. L'officina è posizionata sul lato monte mentre lo spazio inedificato verso mare è il deposito degli autobus dell'azienda. Attualmente ne ospita circa 120.

All'interno dell'area la Riviera Trasporti ha operativa un'officina meccanica abilitata ai collaudi.

L'area è accessibile da una pubblica via perpendicolare alla Via Aurelia (Corso Cavallotti) ed è servita linea elettrificata per i filobus, mezzi che vengono parcheggiati nello stesso piazzale.

Si specifica che all'interno dell'area vi è una stazione di rifornimento carburante che determina entrata / uscita di molti mezzi.

Da un'attenta analisi delle diverse funzioni si è rilevato che vi è un entrata / uscita giornaliera di più di 400 mezzi (trattasi di autobus 12/ 14 mt, filobus, mezzi di servizio e supporto dell'officina e accessi per collaudi).Il traffico in entrata e in uscita sopra stimato essendo costituito prevalentemente da mezzi di grossa dimensione con motori diesel costituisce un forte impatto sul traffico e una considerevole fonte di inquinamento



Il PUC

Il PUC è stato supportato da un apposito studio sulla viabilità urbana denominato "Verifiche trasportistiche nell'ambito del progetto preliminare di PUC".

Si è provveduto pertanto ad analizzare approfonditamente gli studi e le risultanze delle verifiche trasportistiche. Di seguito si riportano alcuni stralci del documento **SR. 3 .03.1 Verifiche trasportistiche nell'ambito del progetto preliminare di PUC**

Nel 2013, nell'ambito della VAS del Piano Urbanistico Comunale (PUC) del Comune *di Sanremo, Citec era stata incaricata di condurre le valutazioni di impatto sulla mobilità urbana degli interventi infrastrutturali e urbanistici previsti dal Piano.....*

3.1. Traffico generato dal PUC

La valutazione del traffico indotto dagli interventi PUC è stata eseguita utilizzando un ***modello statico di generazione – distribuzione – assegnazione*** *a scala macro (tutto il perimetro comunale, considerando una rete schematica semplificata del piano viario attuale). L'analisi è stata basata su normative tecniche internazionali abitualmente utilizzate da Citec, che ben rispondono alle esigenze del presente studio. Le principali ipotesi adottate sono le seguenti:*

- *la generazione è stata sviluppata con riferimento alla totalità delle superfici massime SAmax e alla distribuzione funzionale previste per i tre ambiti di piano (ambiti di conservazione, ambiti di riqualificazione, distretti di riqualificazione)*
- *i flussi aggiuntivi sono derivanti da una* ***generazione media su una intera giornata tipo*** *(feriale, in periodo scolastico)*
- ***la generazione è "guidata" dalle funzioni*** *principali e complementari, escludendo dal conteggio gli spostamenti derivanti dalle aree residenziali (i quali sarebbero stati altrimenti conteggiati due volte)*
- *la generazione derivante dalle aree dei distretti di riqualificazione è stata assegnata sulla rete viaria esistente sulla base della* ***matrice Origine/Destinazione disponibile*** *(PUT 2007), mentre quella relativa agli ambiti*

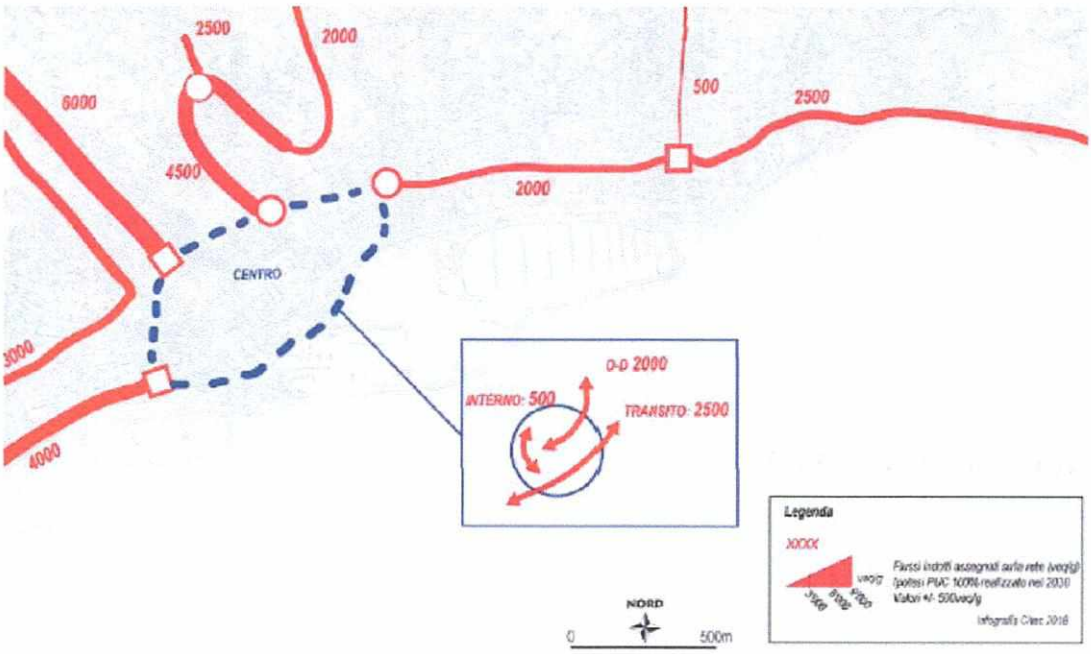
di conservazione e di riqualificazione è stata distribuita in maniera

sostanzialmente uniforme sull'intero territorio

■ *gli* ***interventi previsti*** *dal PUC, nello scenario di riferimento con orizzonte*

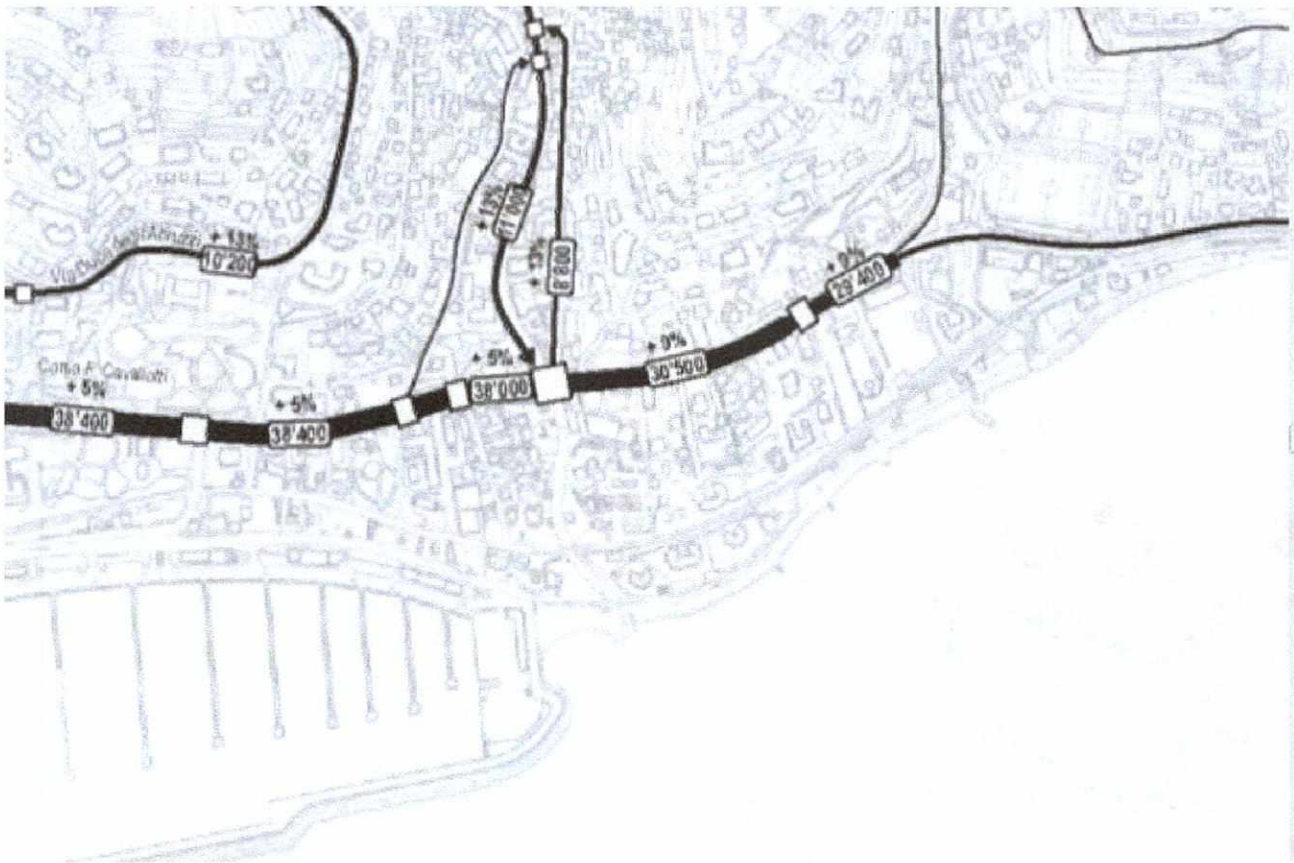
temporale decennale, saranno ***realizzati in toto.***

Le elaborazioni hanno condotto ai flussi di traffico indotti dagli interventi inclusi nel PUC, riportati



nella seguente Figura 3.....

Figura 3 Flussi indotti dagli interventi previsti dal PUC



Traffico Giornaliero Medio Attuale 2018



Traffico giornaliero medio – scenario futuro con PUC

Osservando i dati, la maggior generazione in zona est (area con maggior *concentrazione di distretti di riqualificazione) induce flussi aggiuntivi sulla viabilità litoranea (+2'500veq/g) e sull'Aurelia bis (+9'500veq/g); quest'ultima risulta essere* ***un'arteria di transito molto attrattiva*** *per gli spostamenti intra e sovra comunali, in alternativa alla rete secondaria e locale.....*

Per quanto riguarda la zona est l'incremento del 50% sull'Aurelia bis, seppur *considerevole, insisterà su un tratto (San Martino-Valle Armea) oggi sottoutilizzato e avente* ***caratteristiche geometriche adeguate a supportare i carichi rilevati,*** *(due corsie per senso di marcia).....*

7. Conclusioni

Il presente parere, alla luce delle richieste della Regione Liguria e del completamento negli ultimi anni del quadro pianificatorio comunale, ha analizzato l'impatto degli interventi previsti dal PUC in merito agli aspetti trasportistici e viabilistici.

Confermando quanto già emerso nel 2013, lo studio condotto evidenzia quanto segue:

■ *Il traffico indotto dal PUC appare* ***facilmente gestibile sul settore est*** *del Comune, nonostante una prevalente concentrazione di SA in Valle Armea.....*

Il PUC, così come adottato, prevedeva sulla proprietà Riviera Trasporti in Corso Cavallotti (foglio 46 mappale 753) sotto la sigla Sp10 Servizi di progetto: Istruzione Superiore (Scuola Superiore - Area RT) con una superficie coperta di 10.000 mq.

Il calcolo analitico è il seguente : parametro per scuola secondaria superiore 6,5 mq / studente (DM 18/12/1975) pertanto 10.000 mq / 6,5 = 1500 studenti circa.

L'istituto ISTAT, per la regione Liguria, determina un rapporto insegnanti studenti di 1/10 con conseguente previsione di 150 insegnanti oltre al personale non docente (n° 30) che raggiungerà il sito prevalentemente in auto, per un totale di 180 v/g.

Si stima inoltre prudenzialmente che almeno il 20% degli studenti arrivi in auto o moto con 300 passaggi in entrata/uscita e che almeno il 10% venga accompagnato dai genitori con doppio traffico su due momenti diversi con 300 autovetture giornaliere in entrata/uscita (1500 * 10% * n° 2 volte)

Complessivamente i valori di traffico in entrata/uscita sarebbero stati di **780 veicoli/giorno** (180 + 300 +300) senza considerare la possibilità di rientri scolastici pomeridiani.

Si specifica che tale forte flusso veicolare sarebbe coinciso con gli orari di ingresso / uscita dalle scuole, momenti massimo traffico cittadino.

Il PUC è stato supportato da un apposito studio sulla viabilità urbana denominato "Verifiche trasportistiche nell'ambito del progetto preliminare di PUC", come sopra allegato.

In tale documento non si ravvisa nessuna criticità per la zona di levante cittadino in quanto l'Aurelia è stata "raddoppiata" dalla cosiddetta Aurelia bis.

Per il tratto di Corso Cavallotti - Via Mazzini lo studio indica un flusso giornaliero di 27.000 v/g incrementabile in conseguenza degli interventi previsti dal PUC del 9% e pertanto fino a 29.400 v/g .

La Variante 2019

La variante già approvata nel 2019 ha previsto una SLP commerciale di 3.500 mq limitata alle Media Struttura di Vendita per una superficie massima di MSV di 3000 mq (1.500 + 1.500).

La variante prevede inoltre una SLP di 2500 mq con funzione di residenza / turistico ricettivo / strutture socio-sanitarie. Nella presente stima di flussi di traffico viene presa in esame la funzione residenziale che si ritiene assumere cautelativamente come la più gravosa in termini di movimentazione veicolare.

Commerciale

Parametro convenzionale superficie parcheggio / posto auto = 26 mq (come da Determina Dirigenziale del Comune di Sanremo n° 196 del 17/02/2014).

Pertanto 3000 mq SNV*0,80= 2400 mq/26 mq = **92 posti auto**

Residenza

2500 mq di SLP sono circa 2150 di Superficie Agibile.

Parcheggio Pertinenziale = 35% di 2150 mq = 753 mq

Parcheggio Pubblico da PUC (art. 6 NTA PUC) = 60% del 40% della Superficie Agibile = 516 mq

Totale 753+516=1269 mq di superficie a parcheggio /26 = **49 posti auto**

Pertanto si stima il " traffico commerciale " in **276** Veicoli / Giorno in entrata/uscita (valutando che mediamente un posto auto venga occupato da 3 diverse auto in un giorno) e quello " residenziale" in **49** veicoli/giorno .

Complessivamente veniva stimato un traffico in entrata/uscita di **325 veicoli /giorno** (276+49).

Nuova Variante

Con la variante ora proposta non vengono variate le quantità delle singole funzioni.

Si stima resti pertanto invariato il volume di traffico già stimato in questa sede nel 2019

Conclusioni

Si deduce pertanto che l'intervento in variante proposto non comporterà incremento di traffico rispetto **all'utilizzo attuale** del compendio immobiliare (325 v/g < 400 v/g) , ma vi sarà un sostanziale miglioramento dovuto al fatto che le nuove funzioni attrarranno prevalentemente autovetture di tipo privato e solo alcuni mezzi pesanti a servizio dell'attività commerciale.

Per quanto riguarda invece le vecchie previsioni di PUC (oggetto dello studio viabilistico inserito nel PUC) ora già completamente superate si può affermare che le funzioni oggi previste e confermate nella presente richiesta di variante comporteranno un minor traffico rispetto alla destinazione scolastica prevista dal PUC (325 v/g anziché 780 v/g).

Si specifica inoltre che il traffico veicolare indotto dalle funzioni già previste dal PUC ed ora confermate risulta omogeneamente diluito nelle ore giornaliere mentre quello dell'originaria previsione di PUC (la Scuola) sarebbe stato concentrato in due soli momenti giornalieri coincidenti anche con quelli di maggior traffico cittadino.

