COMUNE DI SANREMO
PROVINCIA DI IMPERIA

COMMITTENTE:
CANTIERI DEL MEDITERRANEO s.r.l.
(P.IVA 00985500081; C.F. 00985500081)
Corso Mazzini – Foce Armea – 18038 Sanremo (IM)
e-mail: cdm@gruppopermare.it

"LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA REALIZZAZIONE DELL'ABBASSAMENTO DEL TERRAPIENO CON AMPLIAMENTO DEL PIAZZALE ESISTENTE E PROTEZIONE COSTIERA, IN PROSSIMITA' DEI CANTIERI DEL MEDITERRANEO IN LOCALITA' CAPO VERDE NEL COMUNE DI SANREMO"

Foglio SR/48

Mappali 888, 923, 1362, 1120, 1359, 1359, 1519, 1862, 1865

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

FINALIZZATO ALLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) AI SENSI DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.

STEFANO
NEGRO
05.11.2026
11:56:04
GMT+01:00

Sergio Giovannini
05.11.2026
10:49:56
UTC

Dott. Ing. Stefano NEGRO
Via Nuova, 16
18018 - Arma di Taggia (IM)
Tel: 347/8250437
E-mail: ing.stefanonegro@gmail.com

Dott. Arch. Sergio GIOVANNINI
Via Matteotti, 51
18038 - Sanremo (IM)
Tel: 328/62308
E-mail: info@sergiogiovannini.com

INTRODUZIONE AL PROGETTO

La presente relazione costituisce lo Studio Preliminare Ambientale (screening di VIA) ai sensi dell'art 19 del Dlgs 152/2006 relativa al progetto di **"LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA REALIZZAZIONE DELL'ABBASSAMENTO DEL TERRAPIENO CON AMPLIAMENTO DEL PIAZZALE ESISTENTE E PROTEZIONE COSTIERA, IN PROSSIMITA' DEI CANTIERI DEL MEDITERRANEO IN LOCALITA' CAPO VERDE NEL COMUNE DI SANREMO"** di cui alla procedura SUAP 339/2023 prot. 104032 del 22/10/2023.

La società Cantieri del Mediterraneo srl è attiva nel territorio comunale di Sanremo ed in particolare nell'area oggetto dell'intervento, dove ha già realizzato alcuni interventi di protezione costiera e ricostruzione del molo di alaggio nella porzione più a levante del Distretto DT_02 in cui si colloca l'area di intervento.

L'opera in progetto consiste sinteticamente nell'ampliamento verso ovest del piazzale esistente di pertinenza delle attività cantieristiche, per una superficie di circa 3.200 mq, con un contestuale abbassamento del terrapieno esistente, la creazione di una nuova viabilità di accesso al cantiere, nonché di opere di sostegno strutturali di diversa natura (muri di contenimento in c.a. di altezza fino a circa 3,5 metri, scogliere/gabbionature e sovrastante scarpata con interventi di ingegneria naturalistica) che consentano di raccordarsi in maniera armoniosa con il contesto esistente. Contestualmente a dette opere è prevista la realizzazione di una mantellata in massi di 3 e 4 grandezza a protezione delle opere, da realizzare entro il limitare della linea di costa attuale e quindi senza sversamento di materiale in mare, ed un minimo intervento di rafforzamento della scogliera esistente al piede del piazzale, su aree di proprietà del demanio della Marina Mercantile che saranno date in concessione al Comune di Sanremo.

Ai sensi dell'allegato IV alla parte seconda del D.lgs.152/2006 tale intervento può essere classificato in base alla lettera n) del Capitolo 7:

> *opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare.*

1. RIFERIMENTI PRELIMINARI: CATEGORIE DI PROGETTO OGGETTO DI VALUTAZIONE

Come indicato al punto precedente l'intervento in oggetto può essere inquadrato tra i progetti elencati nell'Allegato IV alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 punto 7 lettera n) "opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare".

2. SCHEDA SINTETICA DEGLI INTERVENTI OGGETTO DI VALUTAZIONE

L'opera in progetto consiste nelle seguenti opere da realizzarsi a ponente dell'area cantieristica esistente, con le seguenti caratteristiche dimensionali:

- Piazzale di superficie di circa 3.200 mq, posto ad una quota di 2,70 m slm;

- Muri di contenimento a monte del piazzale, realizzati in c.a. con altezza massima di circa 2,5 metri ed uno sviluppo complessivo di circa 150 metri lineari;
- Mantellata di protezione delle opere, con una lunghezza di circa 180 metri lineari ed una quantità di materiale (massi di 3 e 4 grandezza);
- Intervento di rafforzamento della scogliera esistente al piede del piazzale esistente;
- Viabilità di accesso di accesso alle aree destinate alla cantieristica, da realizzarsi a subito a monte della mantellata per una lunghezza complessiva di 175 m.

Dette opere richiederanno la realizzazione di scavi e reinterri in loco, per un volume di materiale scavato pari a circa 13.200 mc di cui 6.700 mc riutilizzati per i reinterri.

Tutte le opere sono meglio descritte graficamente nelle tavole 02 e 04 di progetto che si intendono richiamate.

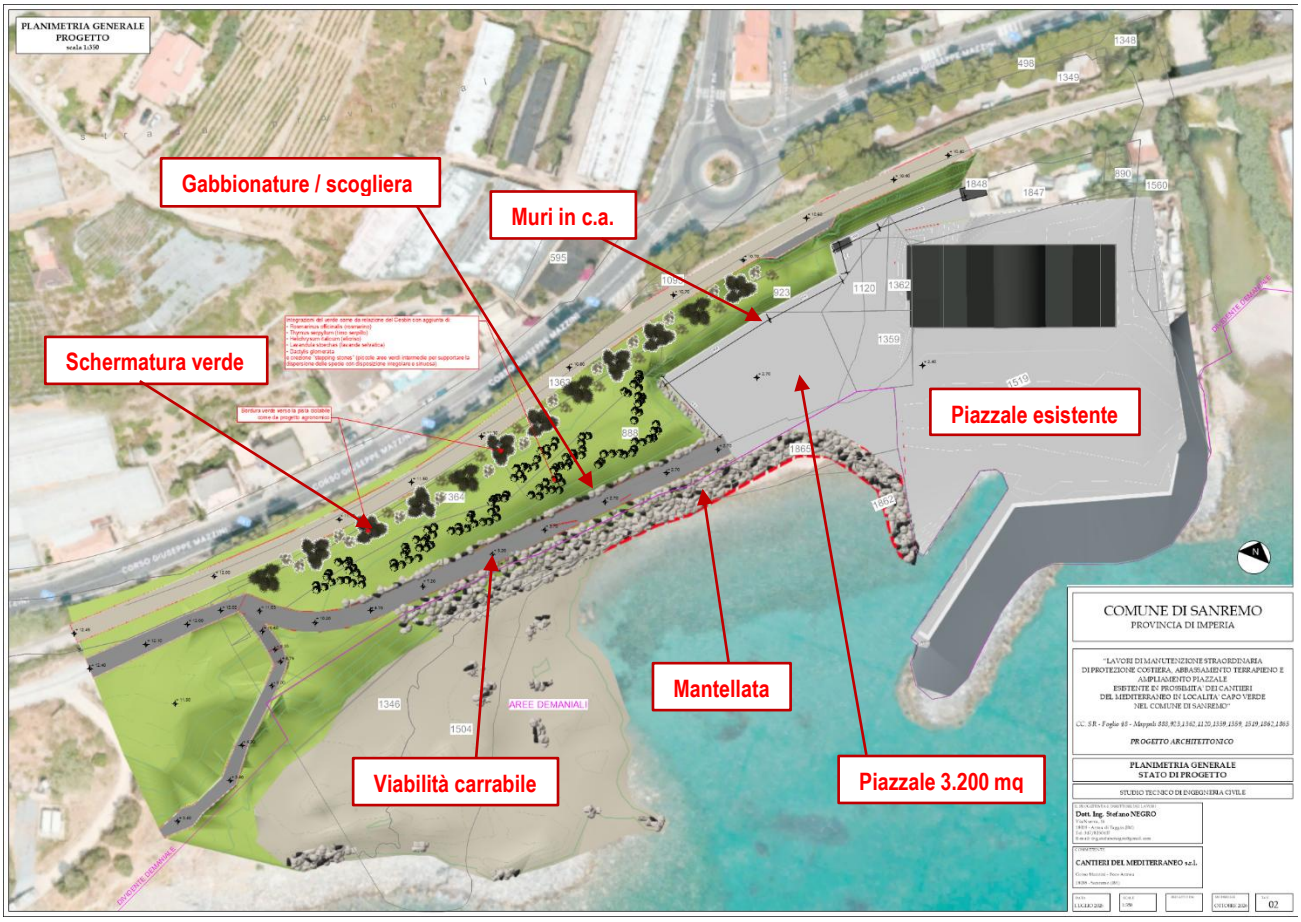


Figura 1 - Tavola 02 di progetto con indicati i principali interventi - non in scala

3. SOGGETTO PROPONENTE

Il soggetto proponente è rappresentato dalla società **Cantieri del Mediterraneo srl**, con sede in Sanremo, Corso Mazzini – Foce Armea, C.F. 00985500081, domicilio digitale (PEC) cdm.sanremo@pec.it nella persona del legale rappresentante Dario SERVETTO, nato a Savona (SV) il 13/02/1977, C.F SRV DRA 77B13 I480E, residente a Albisola Superiore, Via dei Siri, 109.

4. RIFERIMENTI NORMATIVI

I principali riferimenti normativi sono:

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” (T.U. ambientale) e s.m.i.;
- Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 – “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”;
- Legge Regionale 30 dicembre 1998, n. 38 – “Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale”;
- Legge Regionale 21 giugno 1999, n. 18 – “Adeguamento delle disciplina e conferimento delle funzioni agli enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia”;

5. ASPETTI METODOLOGICI

La metodologia adottata per la redazione del presente studio preliminare ambientale si basa sulla valutazione qualitativa dei possibili impatti, sia per la fase di realizzazione delle opere (cantiere) sia per quella successiva di utilizzo.

Per quanto riguarda le analisi delle componenti ambientali allo stato attuale sono state effettuate indagini in sito ed è stata utilizzata come riferimento la documentazione relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) allegata al PUC ed all’aggiornamento del Distretto di Trasformazione DT_02 in cui si colloca l’area di intervento.

6. INQUADRAMENTO PROCEDURALE: PROFILO AUTORIZZATIVO

Lo studio preliminare ambientale è il documento fondamentale per la valutazione ed è redatto in base a quanto indicato nell’allegato IV-bis[1] alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e tenuto conto dei criteri elencati nell’allegato V[2] alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006.

7. INQUADRAMENTO PROCEDURALE: PROFILO URBANISTICO

Vengono di seguito analizzati i profili a carattere urbanistico relativi ai vari livelli di pianificazione, partendo dalla pianificazione territoriale a carattere regionale (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico) per arrivare al livello di dettaglio dal Piano Urbanistico Comunale vigente e dello Schema di Assetto Urbanistico adottato, individuando sulle specifiche cartografie l’area di intervento e riportando gli estratti delle norme di attuazione dei singoli piani.

[1] L’Allegato IV-bis specifica i contenuti minimi che devono essere inclusi nella redazione dello Studio Preliminare Ambientale
[2] L’Allegato V precisa ed elenca i contenuti dei punti 1 e 3 dell’Allegato IV-bis riguardanti la descrizione del progetto e l’impatto potenziale sull’ambiente.

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, strumento pianificatorio sovraordinato di competenza regionale, classifica l'area come "Insediamenti Sparsi" in regime di "Trasformabilità in Attrezzature e Impianti" (IS TR-AI), normato dall'articolo 54 delle Norme di Attuazione:

Art. 54 - Regime normativo di TRASFORMABILITA, (TR)

1. 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.

2. 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.

3. 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).



Figura 2 - Sovrapposizione dell'area di intervento (verde puntinato) alla zonizzazione del PTCP - Assetto Insediativo

Piano della Costa

Il Piano territoriale di Coordinamento della Costa[3], approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 64 del il 29/12/2000, costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati. I 54 tratti di costa selezionati dal Piano sono stati suddivisi in Ambiti Progetto (41) e Ambiti per la Tutela Attiva (13), per i quali sono state redatte apposite schede a carattere progettuale che integrano le norme di attuazione.

L'area oggetto di intervento ricade nell'Ambito di Progetto AP16 – Sanremo Armea, per il quale le *"evidenti compromissioni segnalano l'esigenza di un riordino urbanistico e paesistico dell'area che è da mettere in relazione alle caratteristiche funzionali e infrastrutturali della valle Armea",* prevedendo espressamente *"il consolidamento della funzione cantieristica già presente attraverso il trasferimento delle attività attualmente collocate all'interno del porto pubblico di Sanremo e con la conseguente realizzazione di una darsena di servizio".*

Dette indicazioni progettuali sono state fatte proprie dal Piano Urbanistico Comunale che ha individuato in tale area il Distretto di Trasformazione DT_02, specificatamente *"destinato al consolidamento della funzione cantieristica navale già presente e al trasferimento delle attività cantieristiche attualmente collocate all'interno del porto pubblico di Sanremo".*



Figura 3 - estratto della cartografia del Piano della Costa - Ambito AP6

PAI dissesti

Il PAI dissesti è il Piano stralcio di distretto per l'Assetto Idrogeologico previsto all'art. 67 del D.Lgs. 152/06 e sostituisce interamente i vari PAI elaborati secondo le disposizioni della legge 183/89. Il PAI dissesti è stato approvato con d.p.c.m. 29 gennaio 2026 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 75 del 31 marzo 2026, ed è entrato in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione. In data 15 aprile 2026 il d.p.c.m. è stato pubblicato sul BURL n. 15. La Regione Liguria ha emanato

[3] https://www.regione.liguria.it/homepage-urbanistica-e-territorio/cosa-cerchi/costa-e-demanio-marittimo/piano-della-costa.html

in data … le disposizioni concernenti l'attuazione del piano stesso nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 24 della Disciplina di Piano del PAI dissesti.

Da un punto di vista geomorfologico, il PAI dissesti classifica, dal punto di vista della pericolosità, la porzione derivante dai riporti antropici come P3b (aree potenzialmente instabili interessate da suscettibilità da dissesti di natura geomorfologica elevata) ulteriormente individuata come classe speciale B2 (Discariche dismesse e riporti antropici, mentre la parte di scogliera ed il piazzale esistente risultano al di fuori delle aree a rischio (ex PG0 del previgente Piano di Bacino), come meglio evidenziato nell'estratto cartografico sottostante (nota: la cartografia di sfondo è ancora riferita alla precedente situazione, senza quindi il molo di protezione sul lato di levante).



Figura 4 - Estratto della mappa del PAI dissesti - Pericolosità, Subsidenza con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

Le Disciplina di Piano del PAI dissesti norma le attività nelle aree P3 e P3b agli articoli 10 e 11 che si riportano:

Art. 10 – Aree a pericolosità elevata (P3b) – Norme

1. Nelle aree P3b, per le finalità di cui all'art. 1, sono da consentire gli interventi che possano essere realizzati in condizioni di gestione del rischio senza aggravare le condizioni di stabilità delle aree contermini.

2. Nelle aree P3b l'Autorità di bacino distrettuale si esprime sulle misure di protezione che determinano la riduzione della classe di pericolosità con conseguente modifica delle mappe del PAI dissesti.

3. Nel rispetto delle finalità di cui all'art.1, le Regioni disciplinano le condizioni di gestione del rischio da dissesti di natura geomorfologica nelle aree P3b emanando a tal fine le disposizioni concernenti l'attuazione del Piano nelle materie di propria competenza, con la possibilità di adottare, ove necessario, disposizioni più restrittive rispetto a quanto previsto dal presente articolo ai sensi del disposto dell'art. 3 quinquies, comma 2 del decreto legislativo n. 152/2006.

Art. 11 – Aree a pericolosità elevata (P3) – Indirizzi per gli strumenti di governo del territorio

1. Fermo restando quanto previsto agli artt. 9 e 10, nelle aree P3 per le finalità di cui all'art. 1 le Regioni, le Città metropolitane, le Province e i Comuni nell'ambito dei propri strumenti di governo del territorio si attengono ai seguenti indirizzi:

a) sono da privilegiare le trasformazioni urbanistiche tese al recupero e al mantenimento della naturale evoluzione morfodinamica dei rilievi, del paesaggio e del reticolo idrografico;

b) sono da privilegiare le trasformazioni dell'uso del suolo volte a ridurre le condizioni propedeutiche al dissesto e a favorire il contenimento dell'erosione;

c) sono da subordinare al rispetto delle condizioni di gestione del rischio da dissesti di natura geomorfologica le previsioni e realizzazioni di interventi di trasformazione urbanistica

Risultano quindi ammissibili interventi "che possano essere realizzati in condizioni di gestione del rischio senza aggravare le condizioni di stabilità delle aree contermini".

Le aree in oggetto ricadono anche all'interno della zona speciale di tipo B2, per le quali la definizione delle norme è demandata alle regioni:

Art. 13 – Aree interessate da subsidenza e aree speciali

1. […]

2. Per le aree speciali riportate nella cartografia di cui all'art. 6 comma 4, le Regioni possono disciplinare le condizioni di gestione del rischio emanando le disposizioni concernenti l'attuazione del Piano nelle specifiche materie di propria competenza. Con gli accordi di cui all'art.15 comma 3 sono definite le modalità con cui le Regioni possono trasmettere all'Autorità di bacino la perimetrazione delle aree di cui al presente comma ai fini dell'inserimento nella specifica cartografia di cui all'art.6 comma 4.

Ad oggi la Regione Liguria non ha deliberato in merito per cui restano in vigore le previgenti norme del Piano di Bacino.

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), che ha sostituito i previgenti Piani di Bacino, è previsto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') ed è stato recepito nell'ordinamento legislativo italiano con D. Lgs. n. 49/2010. Il PGRA costituisce, inoltre, lo stralcio del Piano di bacino distrettuale, previsto dall'art. 65 del D.Lgs. 152/06, in materia di alluvioni. Il PGRA è elaborato dall'Autorità di bacino distrettuale in quanto svolge il ruolo di Autorità Competente primaria ai fini degli adempimenti legati alla Direttiva Alluvioni. All'Autorità di bacino sono affiancate ulteriori autorità con diversi ruoli e funzioni, quali le Regioni, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, l'ISPRA e il Dipartimento della Protezione Civile.

Il PGRA è stato redatto per la prima volta nel 2015 e viene riesaminato e aggiornato ogni 6 anni. Il primo aggiornamento del PGRA è stato redatto nel 2021. Con delibera n. 26 del 20 dicembre 2021, la Conferenza Istituzionale Permanente, ai sensi degli articoli 65 e 66 del d.lgs. 152/2006, ha adottato il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio di alluvioni 2021-2027 – secondo ciclo di gestione – del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, che è stato successivamente approvato, ai sensi degli articoli 57, 65 e 66 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con d.p.c.m. 1 dicembre 2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 31 del 07/02/2023.



Figura 5 - Estratto della mappa della Pericolosità da alluvione fluviale del PGRA con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

Dal punto di vista della pericolosità nel dominio fluviale, l'area oggetto di intervento non ricade all'interno di aree classificate, mentre ricade nelle classi P3 e P2 del rischio alluvione costiera, corrispondenti rispettivamente alle aree inondabili, per ingressione delle acque marine, da eventi con tempo di ritorno minore/uguale a 50 anni e da eventi con tempo di ritorno maggiore di 50 anni e minore/uguale a 100 anni. La definizione delle aree a pericolosità da alluvione

costiera si basa su elaborazioni modellistiche che, tenendo conto dell'attuale andamento della linea di riva e delle statistiche del clima meteomarino, stimano gli effetti indotti dall'innalzamento dell'onda per vari scenari.



Figura 4 - Estratto della mappa della Pericolosità da alluvione costiera del PGRA con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

L'intervento proposto, per le sue caratteristiche, si ritiene possa rientrare nella misura di protezione M33: misure in alveo, sulle coste e nelle pianure inondabili, quali interventi di ripristino dell'officiosità idraulica, arginature, interventi di stabilizzazione delle sponde e del fondo, ripascimento delle aree costiere, programmi di gestione dei sedimenti.

Piano Urbanistico Comunale (PUC) e Scheda di Assetto Urbanistico (SAU)

Il Comune di Sanremo è dotato di Piano Urbanistico Comunale (PUC), adottato con Delibera di Consigli Comunale n. 67 del 16/10/2015 ed approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 347 del 30/04/2019. Successivamente all'approvazione il PUC è stato oggetto di aggiornamento e assestamenti in ottemperanza alle prescrizioni regionali.

L'area di intervento si colloca all'interno del Distretto di Trasformazione DT_02 a carattere produttivo destinato specificatamente alla cantieristica navale, normato da apposita scheda delle norme di congruità (allegata).

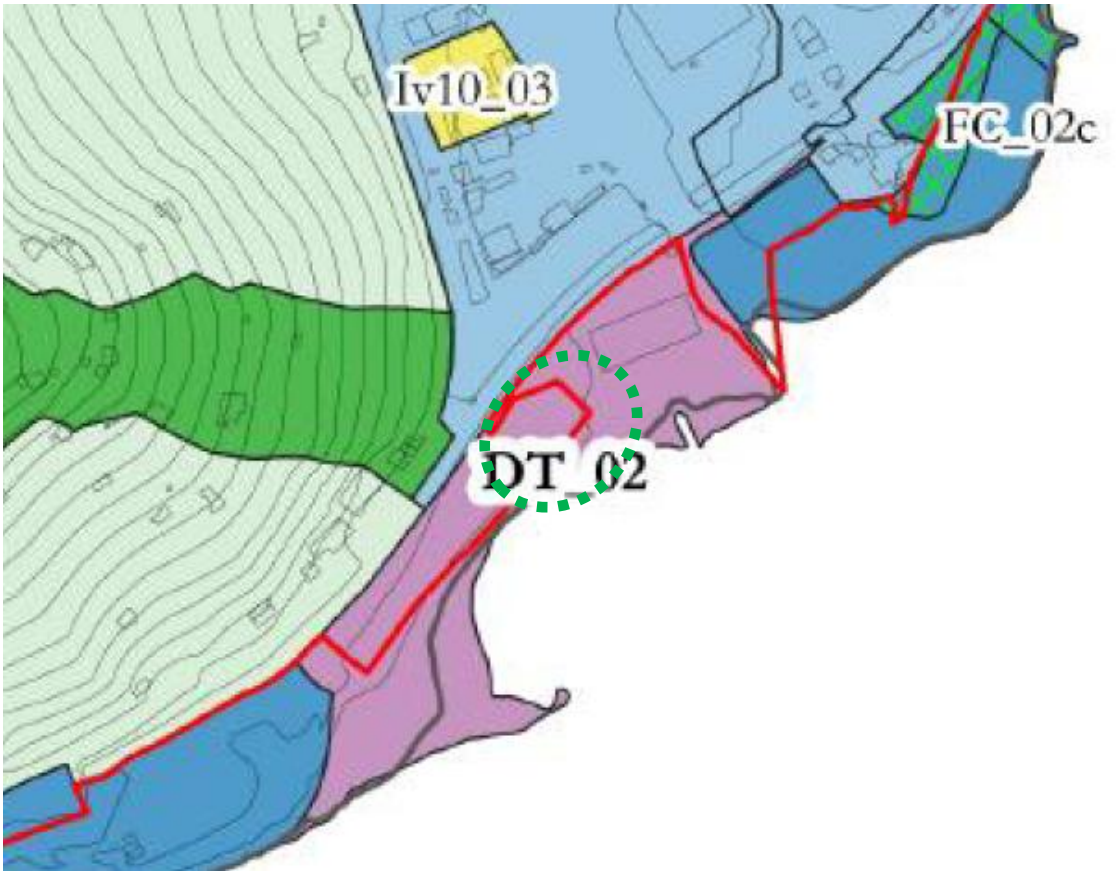


Figura 7 - Estratto della zonizzazione del PUC vigente con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

In data 31/07/2023 con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 59 è stata adottato il SAU (Schema di Assetto Urbanistico) redatto per il Comune di Sanremo, approvato in via definitiva con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 17/07/2025 e sucecssiva Determinazione Dirigenziale n. 3856 del 22/08/2025.

La norma di congruenza del Distretto prende atto dell'avvenuta realizzazione delle opere sul lato di levante ("Intervento di manutenzione straordinaria di protezione costiera e ricostruzione molo di alaggio dei Cantieri del Mediterraneo in località Capo Verde a Sanremo), soggetta a procedimento verifica di verifica ai assoggettabilità alla VIA regionale (numero pratica 708 del 2020) conclusa con decreto dirigenziale 2784 del 13/05/2020 Protocollo NP/2020/1367779 in cui si escludeva la necessità di VIA in quanto il progetto *"non incide su aspetti ambientali e non prefigura impatti negativi significativi sull'ambiente"*. Detto intervento nel SAU è stato definito "Lotto A", per il quale rimane in carico "la quota parte dei costi delle opere di urbanizzazione" definiti dallo stesso SAU e consistenti in una *"superficie complessiva di metri quadrati 2.300 di cui: - metri quadrati 2000 a verde pubblico attrezzato posto ai margini della pista ciclopedonale; - metri quadrati 300 a parcheggio posto come da indicazione grafica sul lato di ponente del lotto B in prossimità del molo di sovra flutto"*. Il SAU ha inoltre previsto una modifica nelle modalità di attuazione prevedendo, in luogo del PUO unitario, un titolo edilizio convenzionato o project financing.

Il SAU, in conformità al PUC vigente ed alla procedura VAS ad esso associata, prevede all'interno del Distretto la realizzazione di un piazzale per la cantieristica di 13.000 mq

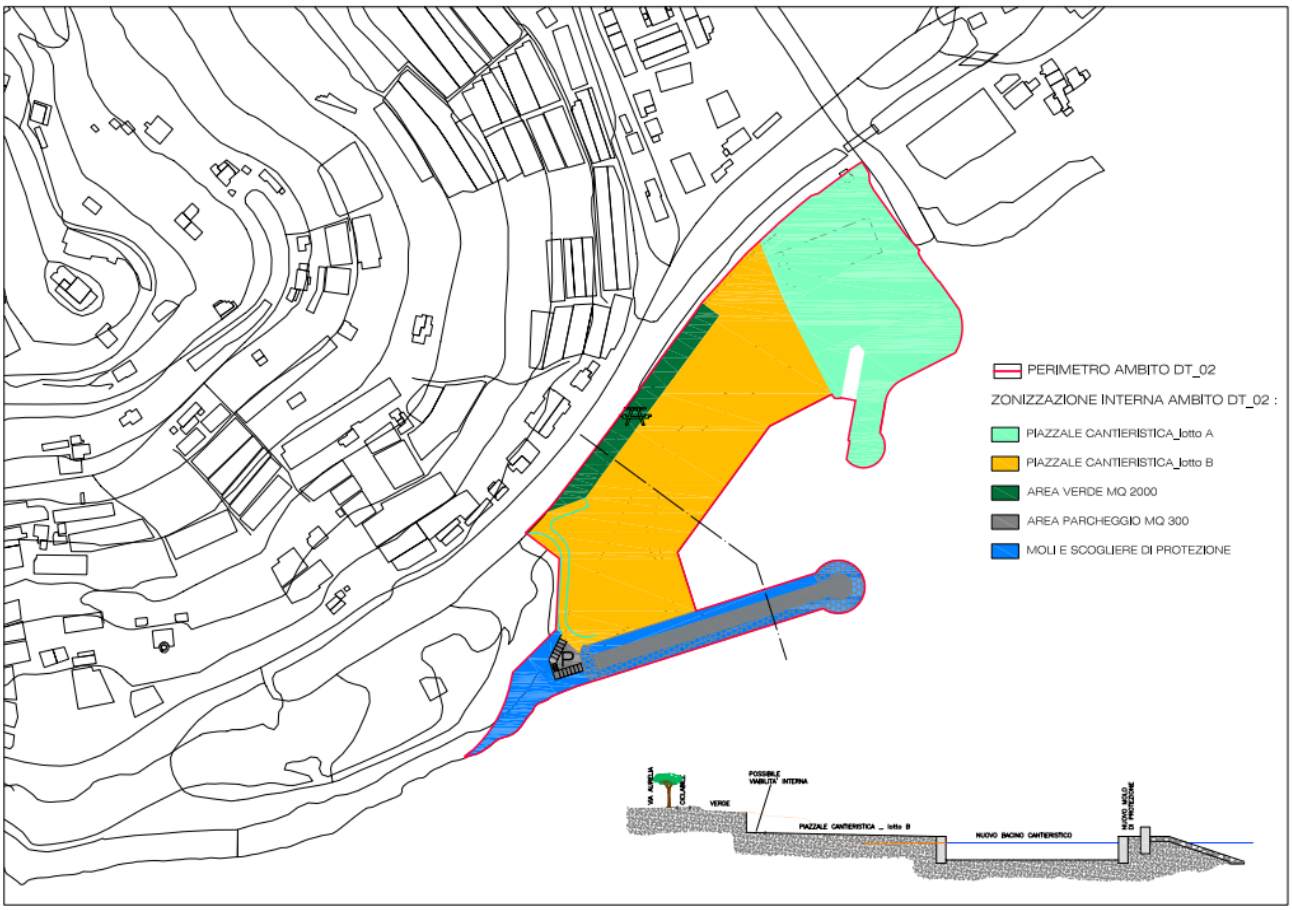


Figura 5 - Estratto tavola zonizzazione interna del DT_02 del SAU con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato) che interessa circa il 25% dell'intera area prevista a piazzale per la cantieristica



Relativamente alla sistemazione degli spazi esterni, categoria di opere alla quale può essere ricondotto l'intervento in oggetto che interviene su un'area di circa ¼ della superficie totale prevista dal PUC a piazzale per la cantieristica, la normativa aggiornata prevede espressamente, per il Lotto B, la realizzazione di un "nuovo piazzale per le lavorazioni cantieristiche […] posto ad una quota di circa metri 1.50/2.00 metri sul livello del mare […] delimitato a monte da un muraglione di contenimento terreno"

Per quanto riguarda tutti gli aspetti a carattere paesaggistico anche la nuova norma id congruenza rimanda alla redazione dello Studio Organico di Insieme (SOI), che dovrà dettare le regole architettoniche ed insediative degli interventi edilizi:

> *Ai sensi dell'Art. 54 delle Norme Attuative del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico l'attuazione delle trasformazioni previste per il Distretto, ricadente in regime IS TR-AI, è subordinata a Studio Organico di Insieme (SOI).*

Pianificazione di settore: Progetto di Utilizzo aree Demaniali marittime (PUD)

Il Comune di Sanremo, in attuazione dell'articolo 8 del Piano di utilizzazione delle aree Demaniali marittime, redatto ai sensi dell'articolo 11 della L.R. 13/1999 ed approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.18 del 09/04/2002, ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 76 del 25/10/2023 l'aggiornamento del progetto di utilizzo delle aree demaniali marittime atto ad individuare eventuali aree libere ed a regolamentare il rilascio di nuove concessioni in attuazione alla normativa urbanistica esistente in particolare al Piano Territoriale di Coordinamento della Costa.



Figura 6 - Estratto della tavola 8 del progetto di utilizzo delle aree demaniali marittime con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

Detto progetto individua per l'area in oggetto la destinazione a cantieristica navale, coerentemente con le previsioni della pianificazione regionale sovraordinata (Piano della Costa, Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico) e comunale (Piano Urbanistico Comunale).

Pianificazione di settore: zonizzazione acustica

Il Comune di Sanremo è dotato di classificazione acustica ai sensi dell'articolo 6 della Legge 447/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e del DPCM 101/03/1991 che definisce i limiti massimi di esposizione al rumore. In sede di redazione del PUC ed in particolare all'interno del procedimento di VAS è stata aggiornata la zonizzazione acustica del territorio comunale (tavola E.2.07 rev. 03 "Piano di zonizzazione acustica" aggiornato ad aprile 2015).

L'area oggetto di intervento ricade interamente all'interno della classe IV "Aree di intensa attività umana", come dimostrato dall'estratto cartografico allegato in cui risulta compatibile l'attività della cantieristica navale.

La relazione acustica allegata al PUC (elaborato SR.6.03 rev. 02 aggiornato a giugno 2015) analizza le scelte pianificatorie dal punto di vista della compatibilità acustica e ne verifica l'efficacia, mediante l'applicazione di modelli matematici previsionali legati soprattutto alla componente del traffico veicolare, che costituisce il principale elemento di inquinamento acustico in aree adiacenti i principali viari quali la S.S. Aurelia, analizzando i flussi presenti e stimandone la variazione a seguito delle scelte del piano.

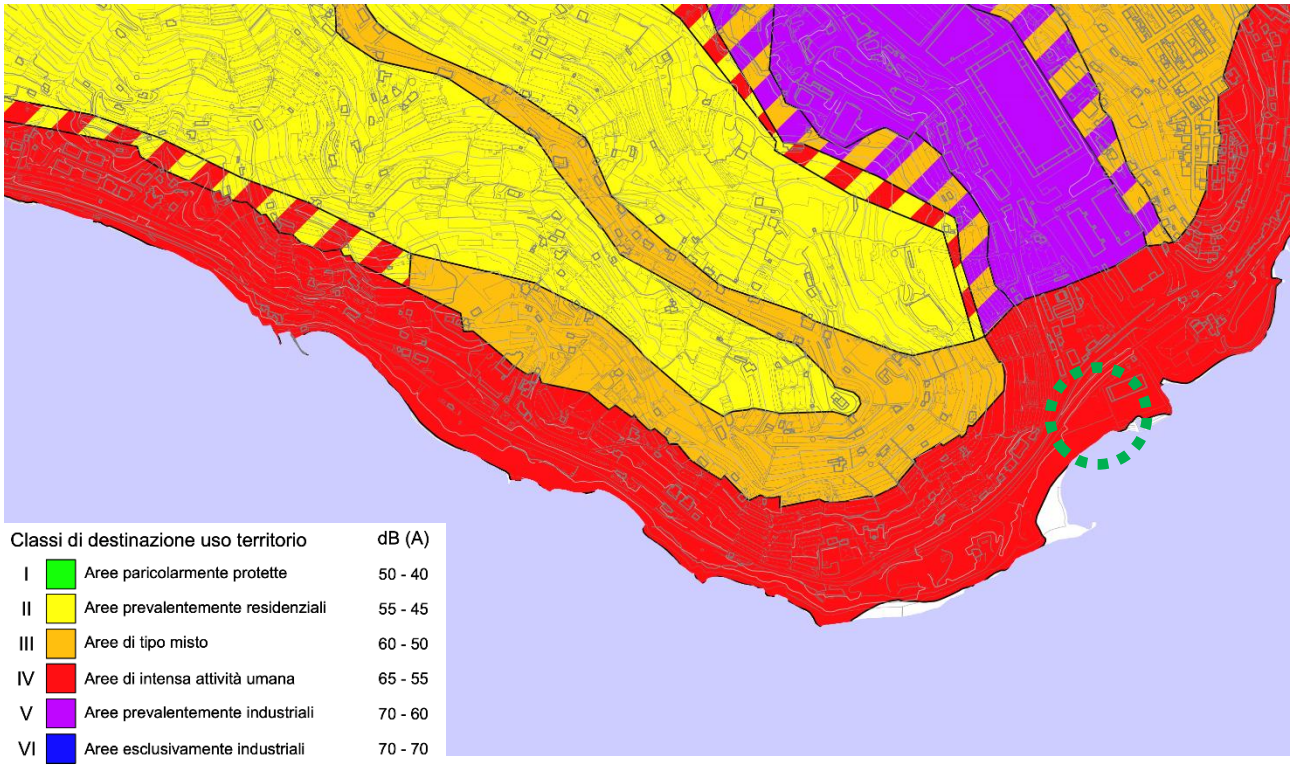


Figura 7 - Estratto della tavola della zonizzazione acustica con sovrapposta l'area di intervento (verde puntinato)

8. COERENZA DEL PROGETTO CON IL QUADRO PIANIFICATORIO

Dall'analisi e valutazione del quadro pianificatorio derivante dai punti precedenti risulta la completa coerenza del progetto con gli strumenti sovraordinati e locali. D'altra parte, l'intervento si inquadra nel quadro di interventi ed attività espressamente previsti dal PUC vigente per il Distretto, nonché dallo Schema di Assetto Urbanistico approvato che a maggior dettaglio definisce le modalità attuative, anticipando la realizzazione degli interventi previsti per l'intero Lotto B per una porzione limitata dell'area prevista (circa ¼ della superficie totale).

9. ELENCO DELLE AUTORIZZAZIONI, DEI NULLA OSTA, DEI PARERI O DEGLI ALTRI ATTI DI ANALOGA NATURA, DA ACQUISIRE AI FINI DELLA REALIZZAZIONE E DELL'ESERCIZIO DELLE OPERE

Per l'esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le seguenti autorizzazioni:

- Comune di Sanremo
- Regione Liguria settore VIA
- Regione Liguria settore Pianificazione territoriale, Tutela del paesaggio e Demanio Marittimo
- Agenzia del demanio
- Agenzia delle Dogane
- Capitaneria di Porto di Sanremo
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Provincia di Imperia e Savona.

10. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Inquadramento territoriale

L'area di intervento si colloca a levante di Capo Verde, in prossimità della foce del rio Armea.



Figura 7 - Individuazione dell'area nel contesto ambientale

Stato di fatto dell'area di intervento

L'area di intervento presenta in oggi un terrapieno di riporto, totalmente incolto e privo di vegetazione arborea. Dalla relazione di progetto redatta dall'agronomo dott. Matteo Littardi "*tutta la vegetazione è rappresentata da erbacee ed arbustive di recente insediamento. La vegetazione è di invasione, rappresentata perlopiù da specie infestanti, caratteristiche degli ambienti antropizzati*", non presentando quindi "*elementi di valore botanico ambientale significativo*".

Sul lato di levante è presente il capannone con destinazione produttiva (cantieristica navale) e relativo piazzale, con un molo di recente realizzazione.

Come indicato, l'intera area ricade in un Distretto di Trasformazione destinato alla cantieristica navale, già valutato positivamente in sede di V.A.S. del vigente Piano Urbanistico Comunale.

Il lato di costa di ponente confina con il SIC IT1315973, che risulta invece ad una distanza di oltre 300 metri rispetto all'area di intervento, come evidenziato nell'estratto cartografico seguente.

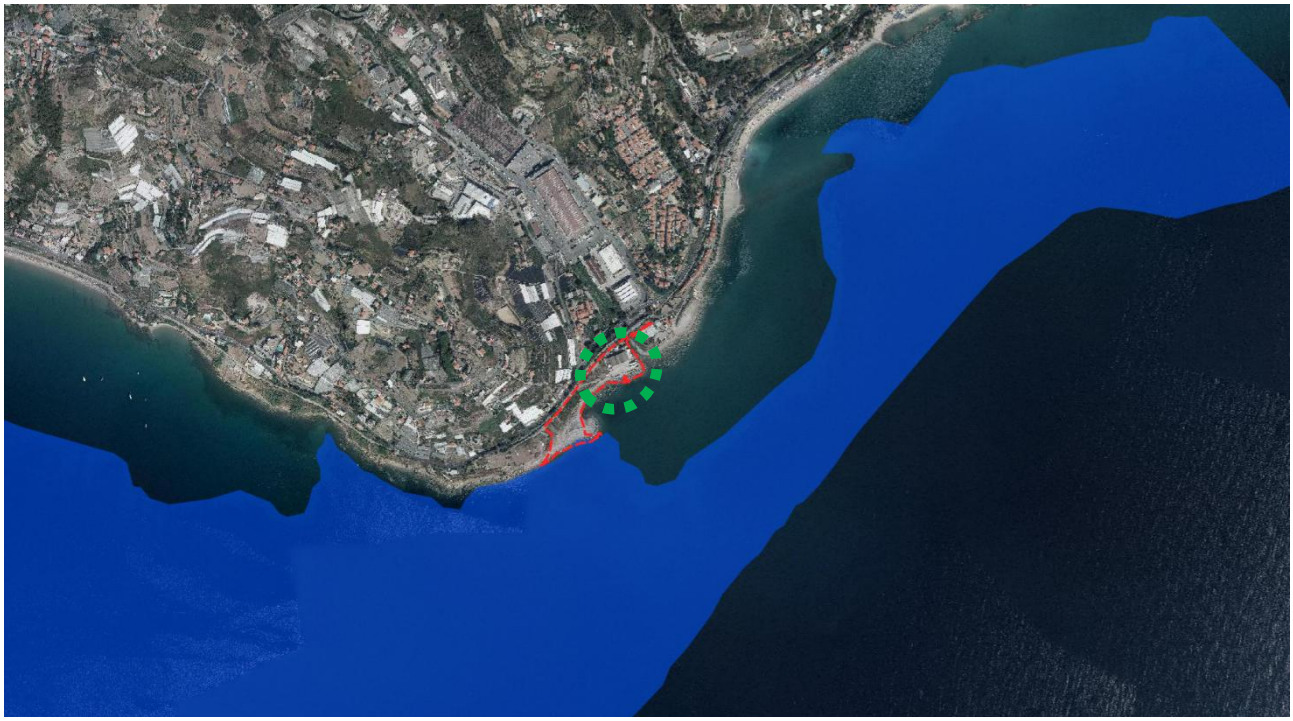


Figura 8 - Individuazione del SIC IT1315973 rispetto al DT_02 (in rosso) ed all'area di intervento (in verde puntinato)



Figura 91 – Proposta di riperimetrazione delle Z.S.C. rispetto al DT_02 (in rosso) ed all'area di intervento (in verde puntinato)

La nuova proposta di riperimetrazione delle Z.S.C. marino costiere, basata sulle conoscenze del Nuovo Atlante degli habitat marini approvato con D.G.R. n. 141 del 28/02/2020 e finalizzata a rafforzare la connettività tra i siti della Rete Natura 2000 ed a tutelare gli habitat frequentati dal Tursiops truncatus (specie dell'Allegato II), approvata con D.D. n. 5719 del 31 luglio 2025, riprende interamente la perimetrazione del SIC IT1315973.

Poiché la cartografia regionale (figura 11) non risulta aggiornata, si è provveduto alla sovrapposizione della più recente immagine satellitare (fonte Google) che meglio rappresenta lo stato effettivo dei luoghi.



Figura 102 – Proposta di riperimetrazione delle Z.S.C. rispetto al DT_02 (in rosso) ed all'area di intervento (in verde puntinato)

Riferimenti catastali e proprietà delle aree

Le opere in progetto interessano i seguenti mappali:

Fg.	Mappale	Superficie catastale	Destinazione	Sup. tot.
48	1362 parte	185,00	area già in uso con titolo scaduto da regolarizzare	516,00
48	1359 parte	166,00		
48	1847 parte	165,00		
48	1847 parte	666,00	nuova occupazione area occupata da terzi senza titolo	666,00
48	890	130,00	nuova occupazione area occupata da terzi senza titolo	130,00
48	1847 parte	192,00	nuova occupazione	1.170,00
48	1362 porte	33,00		
48	1120	312,00		
48	1359 parte	430,00		
48	1865 parte	2426,00		
48	1862	134,00		
48	923 parte	203,00		
48	923 porte	70,00	nuova occupazione aree polo-cantieristico	1.805,00
48	888 parte	1.735,00		
			Superficie complessiva mq	**4.287,00**

Le cui proprietà (Comune di Sanremo, Demanio marittimo, soggetti privati) sono puntualmente individuate nella tavola 01 che si richiama. Gli interventi effettuati su aree di proprietà comunale e demaniale saranno soggetti a specifici contratti di locazione.

Inserimento paesaggistico ed ambientale

L'area di intervento si colloca all'interno di una vasta porzione di territorio soggetta a vincoli paesaggistici ex "bellezze di insieme", ora art. 136 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 ("Codice dei beni culturali").

Più in dettaglio sono stati riscontrati i seguenti decreti:

Codice vincolo 070397
Oggetto del Vincolo ZONA COSTIERA RICCA DI NUMEROSI BELVEDERI SULLA RIVIERA DEI FIORI SITA NEL COMUNE DI SANREMO
Tipo Decreto Decreto Ministeriale
Data del decreto 01/12/1961
Tipo di Pubblicazione Gazzetta Ufficiale
Numero di pubblicazione 317
Data pubblicazione 22/12/1961
Codice vincolo 070407
Oggetto del Vincolo AREA DEL MONTE BIGNONE E ALTURE DELLA VALLE ARMEA COMPRENDENTE GLI ABITATI ANTICHI DI CERIANA BUSSANA VECCHIA POGGIO E PIGNA DI SANREMO E SEBORGA
Tipo Decreto Decreto Ministeriale
Data del decreto 24/04/1985
Tipo di Pubblicazione Gazzetta Ufficiale

Numero di pubblicazione 143

Data pubblicazione 19/06/1985



Figura 11 - Vincoli paesaggistici

Inoltre, ricadendo entro la fascia di 300 metri dalla linea di battigia e risultando aree esterne al centro abitato, le aree risultano tutelate per legge ai sensi della L. 431/1985 confluita nell'art. 142 del D.lgs. 22 gennaio 2004.

L'area risulta anche sottoposta all'obbligo di redazione di Studio Organico di Insieme (SOI) ai sensi dell'art. 32bis delle norme di attuazione del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico.

Ai fini dell'inserimento paesaggistico ed ambientale dell'intervento si richiamano pertanto la relazione paesaggistica ed il SOI, allegati alla pratica in oggetto, con i relativi elaborati di dettaglio.

Opere infrastrutturali e reti tecnologiche in progetto

A livello di reti tecnologiche e opere infrastrutturali, l'intervento prevede la realizzazione di limitate opere, quantificabili a livello edilizio e consistenti in:

- realizzazione di una viabilità di accesso all'area, in sostituzione di quella esistente;
- realizzazione delle reti di raccolta delle acque piovane in grado di raccogliere e gestire le quantità derivanti dall'area del piazzale e della viabilità.

Si richiama la tavola di progetto 06 in cui sono indicati i dimensionamenti preliminari di dette reti.

Fase di cantiere

Date le dimensioni e le tipologie di opere sarà necessaria l'installazione di un cantiere, la cui durata è stimabile in 9 mesi. Sarà pertanto analizzato dal punto di vista dell'impatto sulle componenti ambientali.

Descrizione del progetto

L'intervento edilizio si configura principalmente in opere di sistemazioni esterne dell'area adiacente il capannone ad uso produttivo, consistenti in:

- opere di sbancamento del terrapieno esistente, costituito da materiale di riporto, per una volumetria complessiva di circa 13.200 mc (52% del totale) di cui si prevede il recupero di circa 6.800 mc all'interno delle aree di intervento ed il trasporto in discarica del materiale restante;
- realizzazione di una mantellata a protezione delle opere di circa 180, realizzata sul limitare della linea di costa, mediante posizionamento di massi di 3 e 4 categoria per un volume massimo di 10 mc / m, corrispondente al limite indicato dalla normativa regionale per gli interventi di ripascimento dei litorali ed altezza variabile per raccordarsi al terrapieno esistente;
- realizzazione di una viabilità di accesso alle aree destinate alla cantieristica, con pendenza media del 5%, da realizzarsi a subito a monte della mantellata;
- realizzazione di un piazzale di circa 3.200 mq in adiacenza a quello esistente, ad una quota di 2,70 m slm;
- realizzazione di muri di contenimento di c.a. a monte del piazzale, di altezza massima pari a 2,50 m e sovrastante scarpata consolidata con tecniche di ingegneria naturalistica.

Il tutto come meglio descritto nelle tavole di progetto, ed in particolare nelle tavole 02 (tavola generale di progetto) e 03 (tavola degli scavi e riporti) che si richiamano.

Si rileva che, da un punto di vista ambientale "a grande scala", l'intero Distretto di Trasformazione è stato soggetto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) all'interno dell'iter di approvazione dell PUC, che per le aree interessate dal progetto evidenzia come *"non si registrano elementi di particolare pregio naturalistico"* e che solo *"per un tratto di discreta lunghezza, a Ponente del Capo, essa appare in condizioni naturali/seminaturali"* (cfr. documento …). La stessa relazione evidenzia che "Sul capo invece prevale la riva a scogliera artificiale, a difesa del depuratore e nell'area proposta per la cantieristica. La parte emersa di quest'ultima risulta in evidente stato di abbandono, con punti di discarica abusiva."

Un passaggio molto importante di detta relazione risulta essere il seguente, riferito alla prateria di Posidonia che si estende dalla diga foranea di Porto Sole sino ad Arma di Taggia e che costituisce il SIC IT1315973 *"Fondali Arma di Taggia-Punta San Martino": "A partire dalla zona dell'ex discarica e procedendo verso oltre la foce del Torrente Armea si nota un brusco arretramento della prateria, con aree a matte morta e la presenza di Cymodocea nodosa sotto costa. I motivi di questo arretramento possono essere molteplici: la discarica di massi, l'attività cantieristica, la foce dell'Armea ecc.. Il limite superiore torna quindi al di sotto dei 10m ed il perimetro del SIC, per il tratto precedente quasi aderente alla riva, si spinge più verso il largo, con ampie chiazze a mosaico di Posidonia oceanica viva e matte morta."*, situazione ben evidenziata dalle cartografie regionali di cui si riporta un estratto.

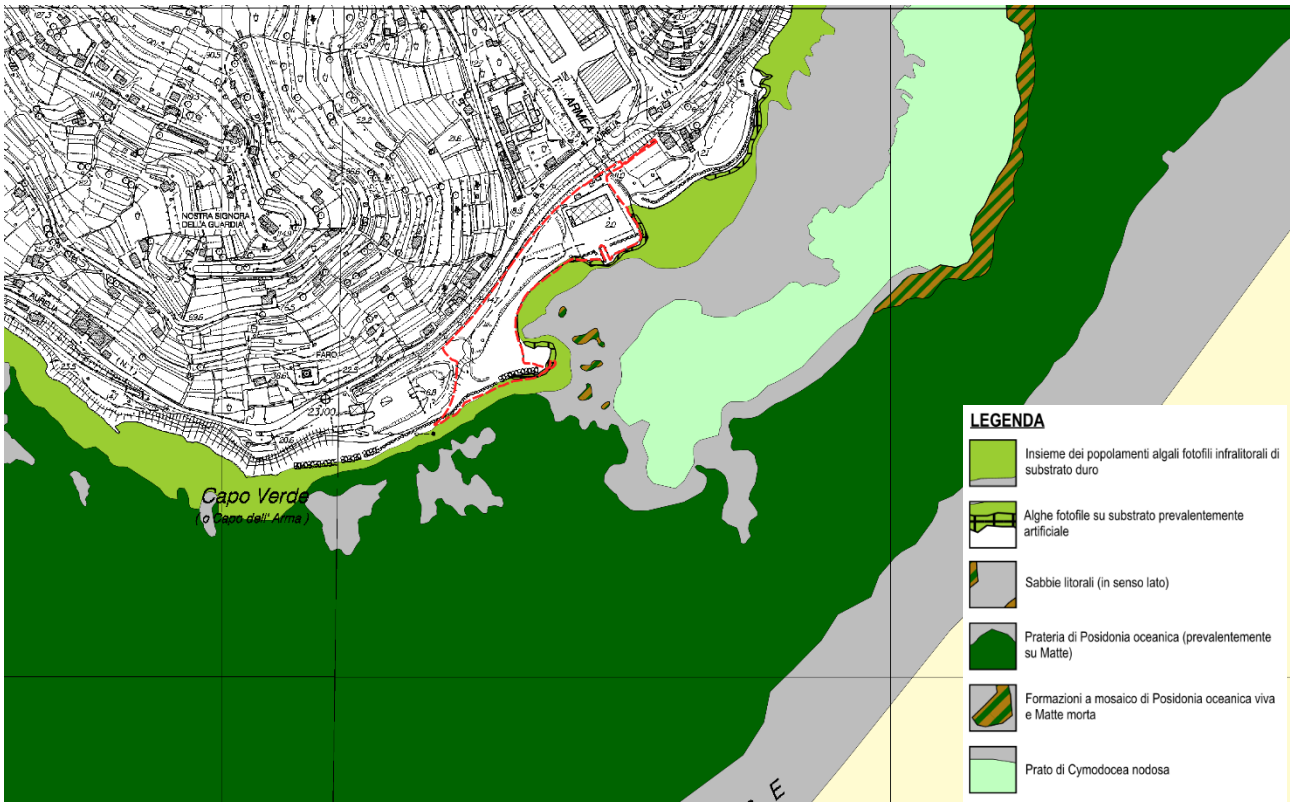


Figura 12 - Individuazione del Distretto DT_02 rispetto agli habitat marini (Fonte: Regione Liguria) - non in scala

11. RESIDUI ED EMISSIONI PREVISTE

Vengono di seguito individuate le possibili emissioni relative alla fase di cantiere ed all'utilizzo delle opere.

	Fase di cantiere	***Fase di utilizzo delle opere***
Inquinamento dell'acqua	Al fine di limitare il possibile inquinamento delle acque frontistanti l'area di intervento, durante la fase di cantiere dovranno essere accuratamente evitati sversamenti in mare di materiali derivanti dagli scavi	L'intervento oggetto della presente relazione consiste in opere da realizzarsi a terra in un ambito non interessato da corsi d'acqua. Risulta pertanto improbabile l'eventualità di inquinamento delle acque. Data la natura produttiva dell'area le acque piovane del piazzale dovranno essere gestite come da normativa vigente al fine di evitare sversamenti in mare.
Inquinamento dell'aria	La fase di cantiere produrrà inevitabilmente un limitato incremento dell'inquinamento dell'aria derivante dalla presenza dei mezzi di cantiere	La realizzazione delle opere non produrrà un significativo aumento dell'inquinamento atmosferico: infatti per quanto l'ampliamento delle aree scoperte destinate alla cantieristica porterà sicuramente ad un aumento dell'attività

	(scavatori e autocarri per il trasporto del materiale).	del cantiere, gli spazi aperti saranno destinati quasi esclusivamente alla collocazione delle imbarcazioni in attesa di lavorazioni (che si svolgono nel capannone).
Inquinamento del suolo	La fase di cantiere non determina incremento del livello di inquinamento del suolo, essendo le operazioni limitate di fatto a scavi, reinterri ed esecuzione di opere edilizie.	La realizzazione delle opere non determina inquinamento del suolo, in quanto le aree destinate alla cantieristica saranno pavimentate.
Inquinamento luminoso	La fase di cantiere non determina inquinamento luminoso, non essendo previste lavorazioni notturne.	La realizzazione delle opere non determina un incremento dell'inquinamento luminoso derivante dalla presenza di attività umane: trattandosi di intervento a carattere produttivo non si prevede la realizzazione di una illuminazione notturna del piazzale, non essendo queta necessaria per lo svolgimento delle attività. Inoltre la presenza del vicino faro di capo Verde da un lato costituisce fonte di illuminazione prevalente, dall'altro implica la necessità di non incrementare l'illuminazione delle aree adiacenti al fine di evitare pericoli per la navigazione.
Inquinamento acustico	La fase di cantiere produrrà inevitabilmente un incremento dell'inquinamento acustico derivante dalla presenza dei mezzi di cantiere (scavatori e autocarri per il trasporto del materiale), comunque rientrante nei limiti previsti dalla zonizzazione acustica del Comune di Sanremo.	La realizzazione delle opere, producendo un possibile incremento dell'attività del cantiere, può provocare un incremento del livello di inquinamento acustico (per quanto la principale fonte di inquinamento acustico risulti essere la via Aurelia, per via del notevole flusso di traffico veicolare). L'area in ogni caso risulta nel complesso idonea, risultando lontana da aree abitate ed all'interno di aree destinate ad intensa attività umana all'interno del piano di zonizzazione acustica comunale.
Produzione e smaltimenti rifiuti	La fase di cantiere produrrà rocce e terre da scavo, che saranno in parte riutilizzate all'interno dell'area di intervento per le risagomature e	La realizzazione delle opere, pur producendo un possibile incremento dell'attività del cantiere, non provoca necessariamente un incremento della produzione di rifiuti, essendo

	riempimenti, ed in parte saranno conferite in discarica autorizzata di inerti.	destinata – come già indicato – alla collocazione delle imbarcazioni in attesa di lavorazione.
Calore	La fase di cantiere non determina produzione di calore.	La realizzazione delle opere non determina produzione di calore.

Si richiama il documento di approfondimento redatto da Ce.S.Bi.N. s.r.l.

12. ANALISI DELLE ALTERNATIVE STUDIATE

Alternativa zero

L'alternativa zero è naturalmente quella di non realizzare alcuna opera, mantenendo l'attuale stato di abbandono delle aree adiacenti il cantiere navale. Tale alternativa non risulta perseguibile, stante la necessità di ampliamento dell'attività produttiva esistente e la previsione del PUC di destinare l'intero Distretto alla cantieristica navale.

Soluzione 1

La soluzione 1 è costituita dall'ipotesi di realizzare le opere così come descritte nella presente relazione e negli elaborati grafici allegati.

Soluzione 2

La soluzione 2 è costituita dall'ipotesi di realizzare esclusivamente il piazzale adiacente l'area del cantiere navale, escludendo quindi la realizzazione della nuova viabilità e mantenendo in tale area il terrapieno esistente.

Considerazioni economiche

Dal punto di vista economico le due soluzioni risultano confrontabili, mentre il confronto con l'opzione zero non viene neanche considerata data la necessità di ampliamento del piazzale.

Considerazioni sulla scelta della soluzione

La scelta della soluzione 1, che consiste nel realizzare oltre al piazzale anche la nuova viabilità e relative opere di protezione e ripascimento mediante mantellata in massi, deriva sia dall'analisi di diversi fattori legati alla fruibilità dell'area, sia da un preciso indirizzo dato dal PUC e dal SAU adottato che prevedono l'allontanamento della viabilità di servizio al Distretto dalla pista ciclabile. Tale soluzione consente di dotare il cantiere navale esistente di una più idonea accessibilità: ad oggi, infatti, l'accesso avviene mediante una viabilità adiacente la pista ciclabile, sterrata e con pendenze variabili che

creano problemi di accesso ai mezzi. La nuova viabilità, invece, permetterebbe di ottenere una pendenza mediamente costante e sufficientemente ridotta (circa il 5%) agevolando quindi l'accesso di automezzi.

La precisa richiesta della strumentazione urbanistica permette poi di realizzare tra la pista ciclopedonale e le aree produttive un filtro verde ed ottenere nuovi spazi verdi fruibili in sicurezza, riducendo al contempo gli impatti e le interferenze derivanti dalla presenza di mezzi pesanti che altrimenti circolerebbero in adiacenza alla pista ciclopedonale.

Inoltre, tale soluzione permette di riutilizzare una buona parte delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione del piazzale, che nella soluzione 1 andrebbero interamente smaltite in discarica, con maggiori costi che di fatto verrebbero ad eguagliare il maggior costo delle opere edili.

Infine, la soluzione proposta permette una maggiore protezione dall'erosione e fornisce la possibilità di implementare un miglior sistema di gestione delle acque meteoriche.

13. COMPONENTI DELL'AMBIENTE ALLO STATO ATTUALE

Vengono di seguito analizzate le componenti ambientali interessate da possibili impatti derivanti dall'opera, nella sua fase di cantiere e di utilizzo.

Popolazione e salute umana

Data la tipologia di intervento in progetto, non viene effettuata la caratterizzazione demografica ed economica in quanto è considerata superflua in relazione all'intervento stesso.

Biodiversità: flora

Come rilevano dall'agronomo incaricato, sotto il profilo vegetazionale l'area non presenta elementi di valore botanico ambientale significativi, essendo presente esclusivamente una vegetazione di invasione, rappresentata perlopiù da specie infestanti caratteristiche degli ambienti antropizzati: in massima parte si tratta di esemplari di *Sinapis arvensis* e *S. alba, Oxalis pes-caprae, Rubus ulmifolius, Fumaria sp, Galactites tementosus, Ricinus communis, Psolarea bituminosa*, varie geraniaceee e graminacee invasive. Vi sono infine sporadiche piante di alaterno e alcuni cespugli di *Atriplex halimus*, soprattutto lungo il tratto di pista ciclopedonale, probabilmente impiantate a seguito della realizzazione della stessa. La componente arborea è inesistente, rappresentata da un solo esemplare di *Ailanthus altissima* di recente insediamento.

A mare si riscontra la citata prateria di Posidonia oceanica, che non risulta però presente nelle aree a confine con l'area di intervento.

Biodiversità: fauna

Non risulta la presenza di avifauna o specie protette, probabilmente a causa delle attività umane già insediate o la notevole esposizione delle aree ai venti ed alle mareggiate.

Suolo e sottosuolo: erosione

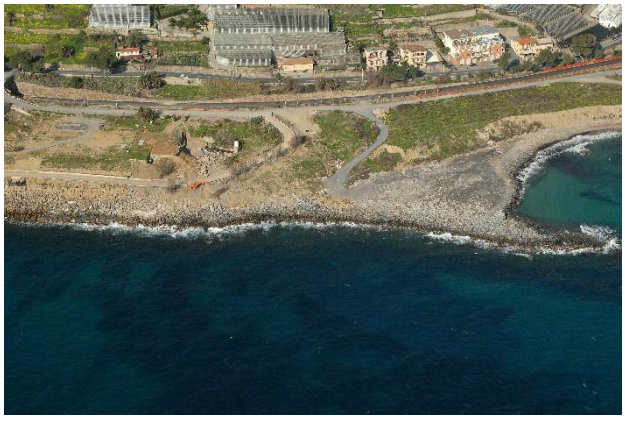
L'area oggetto di intervento fa parte di un ampio abbancamento di terreno di risulta e materiale interne, soggetto all'attività di erosione del mare (cosa che nel tempo ha causato lo spostamento della linea di battigia, con evidenti effetti negativi sulle aree immediatamente a mente della linea di costa.

Di seguito si allegano alcune immagini ricavate dalle foto costiere della Regione Liguria dal 2006 al 2020.





Anno 2006





Anno 2008




Anno 2010



Anno 2015



Anno 2020

Suolo e sottosuolo: impermeabilizzazione

L'area oggetto di intervento non risulta in oggi impermeabilizzata.

Patrimonio agroalimentare

Tema non pertinente trattandosi di terreno incolto ed improduttivo.

Geologia e geotecnica

Come indicato nei punti precedenti, l'area di intervento consiste in un'ampia zona di terreno di riporto. Si rimanda alla relazione geologica allegata per i dettagli circa le indagini geologiche e la descrizione delle caratteristiche geomorfologiche del sito di intervento.

Acqua ed acquifero

L'area oggetto di intervento non risulta interessata dalla presenza di acque superficiali, anche non appartenenti al reticolo idrografico. Il torrente Armea, presente a confine con il Distretto, sfocia in adiacenza al molo posto a levante e non risulta in nessun modo interessato dalle opere in oggetto.

Altresì non risultano presenti acque sotterranee, trattandosi di un ambito di riporto.

Per quanto riguarda le acque marine, la citata prateria di Posidonia oceanica si sviluppa in modo notevole prima del Capo Verde per poi allentarsi dalla linea di costa. Al limitare della linea di costa si individuano alghe fotofile su substrato duro o artificiale.

Aria: stato di qualità dell'aria

La valutazione e la gestione della qualità dell'aria in Italia sono attualmente regolamentate dal D.Lgs 155/2010 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", che ha attribuito alle Regioni il compito di zonizzare il territorio regionale, suddividendolo in aree omogenee per le caratteristiche predominanti nel determinare la qualità dell'aria nell'ambiente (caratteristiche emissive, climatiche, orografiche, geografiche) ai fini della valutazione e gestione della qualità dell'aria.

La zonizzazione suddivide il territorio regionale in sei aree omogenee:

- IT0711 AGGLOMERATO DI GENOVA
- IT0712 SAVONESE BORMIDA
- IT0713 SPEZZINO
- IT0714 COSTA ALTA PRESSIONE ANTROPICA
- IT0715 ENTROTERRA ALTA PRESSIONE ANTROPICA

- IT0716 ENTROTERRA E COSTA BASSA PRESSIONE ANTROPICA

Il Comune di Sanremo, inclusa la zona di Capo Verde, rientra nella zona costiera dei Comuni della Provincia di Imperia della zona IT0714.

Arpal monitora la qualità dell'aria in Liguria (L.R. n.12/ 2017) gestendo la rete regionale di rilevamento e fornisce online i dati relativi alla qualità dell'aria[4].

I dati riferibili al Comune di Sanremo, dotato di una centralina di rilevazione in Piazza Cesare Battisti (nel centro cittadino dalla ex stazione ferroviaria) per il 2023 hanno dato queste indicazioni:

- Biossido di Azoto (NO2): valore media annuale < 26 microg/m3
- Benzene (C56H6): valore medio annuale < 2 mg/m3

Mentre non vengono rilevati i valori del Benzopirene (BaP) e dell'Arsenico (As).

Il bollettino ARPAL della qualità dell'aria 2023[5] riporta i dati relativi al 2022, che hanno segnato esclusivamente un superamento dei limiti del Biossido di Azoto (NO2) nel Comune di Genova (che rientra fra le aree italiane inserite nella procedura di infrazione europea per questo sforamento, fuori dai limiti fin dal 2010) ed il superamento di alcuni parametri per le aree di Genova, Savona e La Spezia, mentre in tutte le altre postazioni liguri gli altri parametri monitorati (biossido di zolfo, monossido di carbonio, benzene, polveri sottili PM10 e PM2.5) sono risultati risultano a norma.

Clima: Emissioni gas effetto serra

Non si rilevano nella zona prossima all'area di intervento emissioni di gas effetto serra.

Paesaggio

Come già indicato nel quadro normativo l'area oggetto di intervento è sottoposta a vincolo paesaggistico ex "bellezze di insieme" e ricade nelle aree tutelate per legge. Inoltre ricade negli ambiti soggetti a redazione di Studio Organico di Insieme in base al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Paeistico.

Territorio

L'area oggetto di intervento è situata in una porzione di territorio creatasi a seguito dell'abbancamento di terreni di risulta ed altri materiali inerti. L'intervento, così come le previsioni di trasformazione dell'intero Distretto indicate dal PUC, non comporta sottrazione di territorio naturale (consumo di suolo).

[4] https://srvcarto.regione.liguria.it/geoservices/apps/viewer/pages/apps/rqa/
[5] https://www.snpambiente.it/snpa/arpa-liguria/valutazione-annuale-della-qualita-dellaria/

Acustica: zonizzazione e ricettori

Come indicato nel quadro normativo l'intervento ricade all'interno della classe IV "Aree di intensa attività umana" della zonizzazione acustica del Comune di Sanremo. I ricettori più vicini risultano essere alcuni edifici residenziali, collocati a ponete dell'area di intervento a circa 100 metri di distanza, ad una quota decisamente più elevata rispetto a quella dell'intervento e direttamente adiacenti alla via Aurelia, principale fonte di inquinamento acustico.

Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici

Non risultano presenti linee ad alta tensione o altre fonti di campi elettromagnetici.

Radiazioni ottiche o ionizzanti

Non risultano presenti fonti di radiazioni.

Aree naturali protette

L'ambito oggetto di intervento si colloca a circa dal SIC marino IT1315973 "Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino", caratterizzato dalla presenza di praterie di fanerogame marine, ed in particolare prosegue dall'ampia cintura di Posidonia oceanica che dalla diga foranea di Porto Sole si estende fino ad Arma di Taggia, ampiamente analizzata nella documentazione di VAS del Piano Urbanistico Comunale di cui si riporta il seguente estratto[6]: *"Più nel dettaglio la prateria risulta arretrata, come limite superiore, nella zona di Ponente dell'ambito, lasciando spazio a un'ampia striscia di Cymodocea nodosa nei pressi del Capo invece il limite superiore si spinge a ridosso della riva ad una profondità di -3 o -4 metri: in questa zona i valori di monitoraggio hanno fatto registrare uno stato di conservazione eccezionale. A partire dalla zona dell'ex discarica e procedendo verso oltre la foce del Torrente Armea si nota un brusco arretramento della prateria, con aree a matte morta e la presenza di Cymodocea nodosa sotto costa. I motivi di questo arretramento possono essere molteplici: la discarica di massi, l'attività cantieristica, la foce dell'Armea ecc.. Il limite superiore torna quindi al di sotto dei -10m ed il perimetro del SIC, per il tratto precedente quasi aderente alla riva, si spinge più verso il largo, con ampie chiazze a mosaico di Posidonia oceanica viva e matte morta."*

Rete ecologica

Come si evince dall'osservazione della cartografia riportata sul sito della Regione Liguria, l'area interessata dall'intervento non risulta censita come corridoio ecologico o tappa di attraversamento per specie di ambienti acquatici, aperti o boschivi

L'area più vicina definita come Corridoio Ecologico per specie di ambienti acquatici (stazione 534869 è costituta dal torrente Armea e suoi argini e dista oltre 100 metri dall'area di intervento.

[6] Elaborato SR.0.01 rev. 2 "Rapporto Ambientale" del PUC, pag. 349

Viabilità e traffico

L'area oggetto di intervento si colloca tra la via Aurelia ed il mare, ed in adiacenza alla pista ciclopedonale realizzata a seguito del trasferimento a monte della linea ferroviaria Ventimiglia-Genova.

Rifiuti ed economia circolare

Allo stato attuale la produzione di rifiuti dell'area è nulla, non essendovi presenti attività di alcun genere.

Siti contaminati ed aree di bonifica

Nell'area di intervento non sono segnalati siti contaminati e aree di bonifica.

14. IMPATTI DEL PROGETTO SUI FATTORI AMBIENTALI

Vengono di seguito individuati i possibili impatti sulle singole componenti ambientali derivanti dalla realizzazione delle opere, sia per la fase di cantiere che per la fase di loro utilizzo una volta completate.

	Fase di cantiere	*Fase di utilizzo*
Popolazione e salute umana	Data la dimensione del cantiere non risultano impatti rilevabili sulla popolazione o sulla salute umana.	Data la dimensione e tipologia dell'intervento non risultano impatti rilevabili sulla popolazione o sulla salute umana.
Biodiversità: flora	Come riscontrato nel progetto agronomico l'area non presenta elementi botanici di rilevanza ambientale. L'impatto per la fase di cantiere può pertanto essere considerato irrilevante.	La realizzazione delle opere, con le conseguenti opere a verde previste, produce un impatto positivo ai fini della biodiversità per la componente flora.
Biodiversità: fauna	Nell'area non è stata riscontrata la presenza di avifauna o specie protette, pertanto l'impatto derivante dalla fase di cantiere può essere considerato irrilevante.	La realizzazione delle opere e la piantumazione di essenze arboree può avere un impatto positivo sulla fauna, permettendo la nidificazione di volatili.
Suolo e sottosuolo: erosione	L'attività di cantiere non presenta impatti significativi relativamente all'erosione della costa.	La realizzazione delle opere, con la mantellata di protezione, permetterà un miglioramento delle condizioni generali del tratto di costa con un conseguente impatto positivo.

Suolo e sottosuolo: impermeabilizzazione	L'attività di cantiere non presenta impatti significativi per quanto riguarda l'impermeabilizzazione del suolo.	La realizzazione delle opere (piazzale e viabilità) produrrà inevitabilmente un aumento delle aree impermeabilizzate, comunque entro i limiti previsti dalle norme di attuazione del PUC per le aree a carattere produttivo. Per la mitigazione dell'impatto risulterà necessaria la realizzazione di apposita rete di raccolta e gestione delle acque piovane, come previsto nel progetto.
Patrimonio agroalimentare	Trattandosi di aree di risulta incolte non si prevedono impatti	Trattandosi di aree di risulta incolte non si prevedono impatti
Geologia e geotecnica	L'attività di cantiere potrà avere limitati impatti sugli aspetti in oggetto, trattandosi di un'area costituita da materiali inerti di riporto. Questi impatti sarà comunque gestibili nell'ordinaria attività di cantiere e nel rispetto delle vigenti norme di sicurezza (D.lgs 81/2008) ad esempio mediante apposite protezioni degli scavi.	La realizzazione delle opere produrrà un impatto positivo dal punto di vista geologico e geotecnico, contribuendo al consolidamento ed alla sicurezza delle aree. Al fine di ridurre l'impatto paesaggistico gli interventi saranno realizzati anche con uso di tecniche di ingegneria naturalistica (scarpate rinverdite con idonee essenze)
Acqua e acquifero	Non essendo stati riscontrati rii non si prevedono impatti per la fase di cantiere.	La realizzazione delle opere prevede la realizzazione di apposita rete di raccolta delle acque piovane e la loro gestione.
Aria	La fase di cantiere produrrà inevitabilmente un limitato impatto sulla componente aria derivante dalla presenza dei mezzi di cantiere (scavatori e autocarri per il trasporto del materiale), comunque entro i limiti delle normali attività umane.	La realizzazione delle opere non produrrà un impatto sulla componente aria che si può considerare non significativo, derivante dall' aumento dell'attività del cantiere.
Paesaggio	La fase di cantiere, essendo limitata nel tempo, non produrrà significativi impatti sulla componente paesaggio, anche per il fatto che le aree risultano visibili quasi esclusivamente dal mare.	La realizzazione delle opere produrrà un limitato impatto sulla componente paesaggio, mitigata dalle previsioni di realizzazione di schermature verdi e dalla necessità di apposito iter di autorizzazione paesaggistica.

Territorio	La fase di cantiere comporterà limitati impatti derivanti dalla trasformazione dei suoli dell'area, finalizzati alla realizzazione delle opere e dalle opere provvisionali di cantiere.	La realizzazione delle opere, con la trasformazione permanente della porzione di suolo utilizzato, produrrà un impatto molto limitato sulla componente territorio, trattandosi di aree di risulta e non di aree naturali o utilizzabili per la produzione agricola.
Acustica	La fase di cantiere comporterà inevitabilmente impatti dal punto di vista acustico, comunque entro i limiti previsti dalla normativa vigente e dalla zonizzazione acustica del Comune.	La realizzazione delle opere comporterà inevitabilmente un limitato impatto dal punto di vista acustico, derivante dalla maggiore attività umana legata all'attività cantieristica, comunque entro i limiti previsti dalla normativa vigente e dalla zonizzazione acustica del Comune.
Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici	La fase di cantiere non comporta impatti legati a questo componente ambientale.	La realizzazione delle opere, non essendo previste linee ad alta tensione o antenne per radiocomunicazioni, non comporta impatti legati a questo componente ambientale.
Radiazioni ottiche o ionizzanti	La fase di cantiere non comporta impatti legati a questo componente	La realizzazione delle opere non comporta impatti legati a questo componente
Aree naturali protette	La fase di cantiere, data la tipologia di opere (scavi e reinterri) non comporta impatti sulla aree protette marine. La realizzazione delle opere di protezione e ripascimento, data la distanza dall'area protetta (circa 400 metri) non comporta impatti rilevabili.	La realizzazione delle opere non comporta impatti significativi sulle aree protette, per la loro distanza e la natura stessa delle opere (piazzale e opere a terra).
Rete ecologica	La fase di cantiere, data la tipologia di opere (scavi e reinterri) non comporta impatti sul corridoio ecologico del torrente Armea.	La realizzazione delle opere non comporta impatti significativi sul corridoio ecologico del torrente Armea, data la tipologia di opere e la distanza dallo stesso (oltre 100 metri).
Viabilità e traffico	La fase di cantiere produrrà inevitabilmente impatti anche significativi sulla componente viabilità e traffico, legati alla necessità di accesso a mezzi d'opera e soprattutto allo	La realizzazione delle opere produrrà impatti limitati sulla componente viabilità e traffico, trattandosi di opere commesse ad una attività produttiva già esistente.

	smaltimento delle terre e rocce da scavo. Si tratta comunque di una situazione temporanea, e particolarmente critica nella sola fase di sbancamento, che potrà essere gestita mediante una opportuna progettazione della sicurezza del cantiere come previsto dal D.lgs 81/2008.	
Rifiuti	La fase di cantiere produrrà un impatto sulla componente rifiuti per la necessità di smaltimento delle terre da scavo.	La realizzazione delle opere, pur producendo un possibile incremento dell'attività del cantiere, non produrrà significavi impatti sulla componente rifiuti essendo destinate – come già indicato – alla collocazione delle imbarcazioni in attesa di lavorazione.
Siti da bonificare	Nell'area di intervento non sono segnalati siti contaminati e aree di bonificare	Nell'area di intervento non sono segnalati siti contaminati e aree di bonificare

15. IMPATTI CUMULATIVI

Il progetto si colloca in adiacenza ad altro intervento già realizzato e sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA con esito negativo (il citato "Intervento di manutenzione straordinaria di protezione costiera e ricostruzione molo di alaggio dei Cantieri del Mediterraneo in località Capo Verde a Sanremo" autorizzato nel 2020 e completamente realizzato.

Il vigente PUC ed il SAU approvato, tenendo conto delle opere già realizzate, prevedono la realizzazione di un piazzale di circa 13.000 mq e di un ulteriore molo a protezione delle attività cantieristiche sul lato di ponente, nonché di un fabbricato ad uso servizi pubblici di circa 500 mq di S.A. Dette previsioni progettuali, che sono state oggetto di valutazione di assoggettabilità alla VAS in quanto aggiornamento del PUC, comprendono quindi quanto previsto dal presente progetto (il piazzale di circa 3.200 mq e le opere ad esso connesse).

Rispetto a quanto già realizzato l'effetto cumulativo degli impatti può essere senz'altro considerato irrilevante data la funzione del piazzale previsto e della viabilità di accesso, che sostituisce quella esistente e quindi non altera i rapporti di traffico. Rispetto all'intervento complessivo, previsto ma ancora in sede di valutazione e che a sua volta sarà soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA regionale come il presente progetto, l'intervento in progetto è ricompreso nelle più ampie previsioni del piano, nel loro complesso valutate in sede di VAS del PUC stesso.

Si ritiene pertanto che anche nell'ottica del progetto più ampio che sarà realizzabile a seguito dell'approvazione del SAU e conseguente aggiornamento del PUC, il cumulo degli impatti possa essere considerato trascurabile, date le attuali condizioni ambientali dell'area del Distretto di Trasformazione DT_02.

16. SINTESI DELLE PROBLEMATICHE E DELL'INTERAZIONE DEI FATTORI AMBIENTALI

Come riscontrati al punto precedente, la realizzazione delle opere (sia nella fase di cantiere che nella fase di utilizzo) ha impatti assai limitati e di fatto irrilevanti sulle componenti ambientali, ampiamente bilanciati dal miglioramento della situazione geologica dell'area ed alla sua sicurezza e stabilità.

Gli aspetti maggiormente problematici risultano essere per la fase di cantiere l'impatto su traffico e viabilità, gestibile attraverso una opportuna ingegnerizzazione del cantiere stesso (peraltro richiesta dalla normativa vigente in tema di sicurezza sul lavoro), mentre per la fase di utilizzo delle opere risulta essere l'impermeabilizzazione dei suoli, comunque prevista dal PUC (che per il Distretto di Trasformazione DT_02 prevede la realizzazione di un piazzale di circa 13.000 mq, quattro volte tanto quello del presente progetto) e di conseguenza la gestione delle acque piovane, facilitata comunque dalla posizione adiacente la costa. Gli altri impatti sulle componenti ambientali, trattandosi allo stato attuale di un'area derivante da una discarica di materiali inerti, priva di vegetazione e di bassa qualità paesaggistica, risultano irrilevanti se non addirittura positivi.

17. MISURE PER RIDURRE, MITIGARE E COMPENSARE GLI IMPATTI

Mitigazione in fase di cantiere

Durante le operazioni di cantiere dovrà essere predisposto un accurato progetto della sicurezza al fine di limitare l'iimpatto sulla componente viabilità e traffico.

Mitigazione in fase di esercizio

Si ritiene idonea come mitigazione la realizzazione delle aree verdi a confine con la pista ciclopedonale, come da progetto agronomico allegato.

18. INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Data la tipologia di opere non si ritiene necessaria la previsione di specifica attività di monitoraggio.

19. RIASSUNTO NON TECNICO DELLE INFORMAZIONI

L'opera in progetto consiste nell'ampliamento del piazzale adiacente l'attività produttiva del soggetto proponente, in Cantieri del Mediterraneo, con contestuale realizzazione di una viabilità di accesso e protezione / ripascimento di un tratto di costa in corrispondenza della viabilità

L'intervento non è in contrasto con nessuno strumento di pianificazione del territorio, sia comunale sia sovraordinato.

La zona di intervento non ricade all'interno di aree protette ma è relativamente vicina (circa 400 metri) al Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT1315973 "Fondali Arma di Taggia - Punta San Martino", particolarmente importante per la presenza di praterie di Posidonia.

Gli impatti dell'opera sull'ambiente sono del tutto marginali e si manifestano principalmente durante la costruzione. Questi impatti sono legati al traffico di veicoli pesanti causato dalla realizzazione dell'opera ed in particolare dalle attività di sbancamento di parte del terrapieno esistente, per cui sarà necessaria una attenta ingegnerizzazione del cantiere.

Ai fini di mitigare, soprattutto dal punto di vista paesaggistico, le opere realizzate si prevede la realizzazione di una fascia verde piantumata, come da progetto agronomico, con essenze di tamerice e ginestra.

20. DIFFICOLTA' INCONTRATE

Non sono state incontrate difficoltà particolari nella redazione del presente studio.

21. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto riportato nel presente Studio Preliminare Ambientale si ritiene che l'opera in progetto non comporti nessun impatto significativo sull'ambiente, né direttamente né indirettamente, né in fase di costruzione e né in fase di esercizio e che, pertanto, la stessa non sia soggetta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).