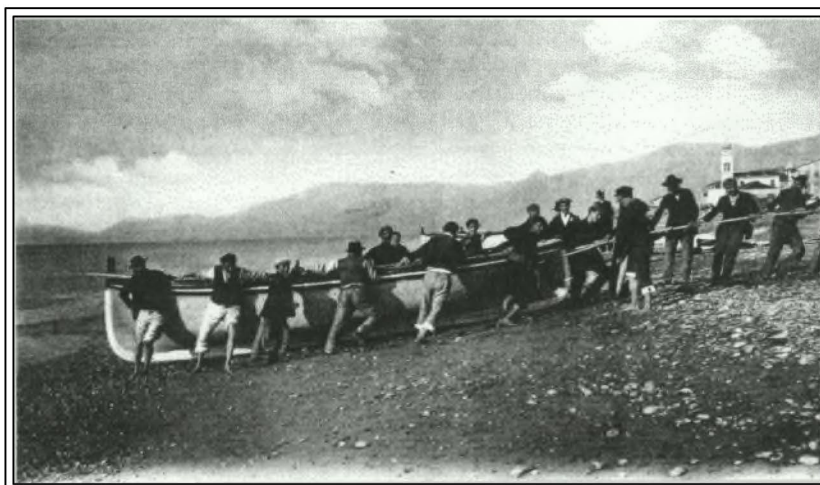


COMUNE DI BORDIGHERA

PROVINCIA DI IMPERIA



Soggetto proponente:

PORTO DI S. AMPEGLIO s.r.l.

REALIZZAZIONE DI APPRODO TURISTICO PER NAUTICA DA DIPORTO IN AMPLIAMENTO DELL'ESISTENTE PORTO DI BORDIGHERA

TAVOLA
R.P.

EMISSIONE
1

RELAZIONE PAESAGGISTICA

OTTOBRE 2018

Coordinamento:

Ing. Giovanni Rolando
Via Roma, 119 - 18038 Sanremo
Tel: 0184 532770 - fax 0184 532771
E-mail: studio.rolando@virgilio.it

Progetto opere a terra:

Studio Alborno Architetti
P.za Eroi della Libertà, 26 - 18012 Bordighera
Tel: 0184 266364 - fax 0184 268843
E-mail: studioalborno@tiscali.it

Progetto opere marittime:



Ing. Stefano Puppo
Studio associato Tema.Idro
Via Roma, 119 - 18038 Sanremo
Tel: 0184 507412 - fax 0184 59123
E-mail: tema.idro@virgilio.it

Collaboratori: Arch. Letizia C.
elaborazione grafica Allgraph Sanremo

Collaboratori: Ing. Luca Tarantino
Geom. Fabio Vedovato

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(ai sensi del D.P.C.M. del 12/12/2005 relativa alle valutazioni previste dal comma 2, art. 146 del D. Lgs. n° 42 del 22/01/2004)

Comune di Bordighera

PROGETTO DI REALIZZAZIONE DI APPRODO TURISTICO PER LA NAUTICA DA DIPORTO IN AMPLIAMENTO DELL'ESISTENTE PORTO DI BORDIGHERA

1. RICHIEDENTE: **Porto di Sant'Ampeglio e S.r.l.**

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un approdo turistico per la nautica da diporto, in ampliamento alla struttura comunale esistente.

Ved. **Allegato A1** – STATO ATTUALE;

Allegato A2 –PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO;

Allegato A3 – FOTOINSERIMENTI DEL PROGETTO;

3. OPERA CORRELATA A:

L'area di intervento è inserita nel comune di Bordighera, ad est di Capo Sant'Ampelio, a lato del porto esistente.

L'opera di cui trattasi è attesa da tempo da tutti gli operatori del settore turistico - ricettivo in quanto costituisce una naturale propulsione alle attività minori indotte da tale presenza.

L'ubicazione dell'intervento si colloca in un tratto di litorale conformato per ospitare tale tipo di opera, quale naturale prosecuzione del porto esistente a ponente in un'area fisicamente ben delimitata che si estende fino alla foce del rio Sasso.

La realizzazione del porto turistico consentirà una più razionale riorganizzazione degli approdi riducendo i sovraffollamenti che si verificano nel porto comunale e dotando contemporaneamente la città di Bordighera di una struttura funzionale capace di incrementare la principale prospettiva di fonte di reddito della zona: l'attività turistica.

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'intervento edilizio ha carattere permanente fisso.

5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata

Attualmente nell'area interessata dal progetto è presente una vecchia discarica di inerti,, parzialmente riutilizzata come campo sportivo.

Ved. **Allegato A1** –Situazione di rilievo;

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

L'area è delimitata a Nord dal confine con la Ferrovia, ad Ovest dal rio Sasso e ad Est dal porto esistente, preservandone, come detto, la scogliera "dell'Arenella".

La costruzione del porto sarà l'occasione per liberare il rio Sasso da ogni impedimento sistemandone lo sbocco con due argini laterali. Lo specchio acqueo così individuato avrà una capacità ricettiva di 173 posti barca disponibili per il promotore oltre ai nuovi posti barca che rimarranno a disposizione per il Comune.

Osservando la parte di città che fa da fondale alla zona del porto nel tratto che, partendo dalla curva di Capo S.Ampeglia ad Ovest, arriva fino al centro dell'Arziglia ad Est, ne emerge un'immagine forte con una tipologia prevalente di grande pregio.

Una tale cornice ha suggerito di effettuare, per il progetto, scelte architettoniche che avessero come principale punto d'ispirazione e riferimento quegli elementi che meglio caratterizzano l'ambiente circostante, in particolare le arcate realizzate a sostenere il terreno che si trova a monte della via Aurelia, e che caratterizzano visivamente il paesaggio. Tale muro pur avendo un notevole sviluppo lineare

ed in elevazione, riesce a creare un'immagine di raro equilibrio in rapporto agli elementi che sostiene.

Ved. **Allegato A3** – Fotoinserimenti del progetto;

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Dal punto di vista morfologico l'ambito di intervento, è posto ai piedi di un versante caratterizzato dai tipici terrazzamenti liguri, e dalla presenza di un importante palmeto il cui consolidamento sarebbe prioritario al fine della valorizzazione del paesaggio cittadino, una volta che realizzato il porto questo fungerà da vera e propria porta di accesso alla città .

Il porto si inserisce in un contesto urbanizzato solamente lungo la via Aurelia, mentre le colline retrostanti testimoniano un'attività agricola di importante valore anche se in sofferenza.

8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento interessa la zona detta dell'Arziglia, a levante del centro urbano di Bordighera.

ved. **Allegato A4** – Inquadramento generale, scale varie:

- estratto del P.T.C.P.
- estratto del PRG
- estratto catastale
- estratto Carta Tecnica Regionale

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Ved. **Allegato A3**– Documentazione fotografico – descrittiva dello stato dei luoghi;

Riprese fotografiche panoramiche, a lato dei fotoinserimenti, consentono di cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, sia di dettaglio che relative ad aree interne all'ambito di intervento.

10a. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (artt. 136 – 141 – 157 del D.Lgs. 42/04):

L'area ricade , per ciò che riguarda il sedime delle opere a terra nell'area delimitata dal vincolo di cui al Decreto del 24/04/1985 che si allega.

10b. PRESENZA DI AREE TULATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04):

L'opera ricade nell'art. 146 comma 1 lettera a) in quanto: è insediata su *“territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia”*.

11. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA

L'ubicazione dell'intervento si colloca in un tratto di litorale conformato per ospitare tale tipo di opera, quale naturale “ampliamento” dell'approdo esistente, in un'area fisicamente ben delimitata dal porto esistente e ponente e dal rio Sasso a levante.



Foto aerea dell'area di intervento

La realizzazione del porto turistico consentirà alla città di Bordighera di dotarsi di una struttura capace di incrementare l'attività turistica, vista quale principale prospettiva di reddito della zona, e contemporaneamente di riorganizzare in modo razionale gli approdi esistenti dei pescatori.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

Il progetto delle opere a terra, benché speculare rispetto al progetto preliminare, mantiene fermi gli indirizzi fondamentali che hanno caratterizzato la progettazione fin dall'origine:

- 1) Inserimento ambientale ed immagine architettonica
- 2) Dimensionamento volumetrico contenuto
- 3) Ipotesi di destinazioni d'uso strettamente connesse ad un buon utilizzo della struttura portuale.

Osservando la parte di città che fa da fondale alla zona del porto nel tratto che, partendo dalla curva di Capo S.Ampeglio ad Ovest, arriva fino al centro dell'Arziglia ad Est, ne emerge un'immagine forte con una tipologia prevalente di grande pregio.

Assumendo come base la linea del mare si nota la murata che supporta la sede ferroviaria, un secondo sostegno all'Aurelia e, a monte della stessa, una teoria di archi rampanti in arenaria e mattoni come contrafforte alla pineta di Capo S.Ampeglio e alla Via Garnier.

Il muro ad archi posto a monte dell'Aurelia pur avendo un notevole sviluppo lineare ed in elevazione, riesce a creare un'immagine di raro equilibrio in rapporto agli elementi che sostiene.

Aree verdi pregiate e manufatti edili ricchi di personalità trovano infatti sul nastro di arenaria un naturale basamento.

Una cornice così particolare ha influenzato fortemente lo studio architettonico delle opere edili: nell'immagine delle strutture a terra al servizio dello specchio di acqua, si è deciso di assumere l'ambiente esistente come vincolo e si è impostata la progettazione in modo tale da non alterare in alcun modo l'attuale equilibrio formale.

La posizione speculare delle opere a terra, nata come affinamento del progetto preliminare consente di ottenere notevoli vantaggi quali:

- a) rispetto delle previsioni del P.R.G. per la viabilità posta a ridosso della ferrovia;
- b) posizione maggiormente baricentrica per le strutture di uso comune;
- c) eliminazione della galleria di collegamento prevista tra nuovo e vecchio porto;
- d) individuazione di locali di uso pubblico sotto la nuova viabilità.

Nel dettaglio:

a) In ottemperanza con le previsioni del Piano Regolatore la viabilità di accesso al porto è posta a ridosso della ferrovia e collega il porto in progetto da Ponente. Dalla strada che collega l'Aurelia con il porto esistente, infatti, la viabilità si sdoppia in prossimità del parcheggio, consentendo di collegare entrambe le strutture portuali come richiesto dall'Amministrazione Comunale. La nuova strada, che ricalca il sedime indicato nel P.R.G., si adagia in quota sulla scogliera esistente e, salvaguardando il "Camin du Pipu", raggiunge il porto in progetto.

La viabilità, che nella vecchia soluzione era posta a Levante sarà mantenuta come viabilità di servizio e per i mezzi di soccorso.

- b) la soluzione proposta, con le opere a terra speculari rispetto al progetto preliminare, rende maggiormente baricentriche le strutture di uso comune, quali il bacino di parcheggi ed il soprastante verde pubblico attrezzato. Anche l'antico cammino dei pescatori, che passa sotto la ferrovia, fuoriesce nella proposta attuale in prossimità del blocco scale ed ascensori ed in particolare della piazzetta animazioni agevolando i collegamenti pedonali e la fruizione del porto.
- c) La galleria di collegamento posta dietro ai fabbricati era giustificata da una richiesta dell'Amministrazione Comunale di collegare le due strutture portuali con una strada. Il tunnel poneva notevoli vincoli al passaggio di mezzi di grandi dimensioni date le limitate dimensioni della volta. Tali limiti sono ora superati con una strada in pien'aria che consente il libero transito di automezzi.
- d) Infine la nuova strada, che percorre in quota il tratto di collegamento tra le due strutture portuali, consente da una parte la prosecuzione

della murata ad archi che caratterizza il porto esistente, dall'altra permette di individuare spazi pubblici, vitali per un porticciolo, quali uffici comunali per il porto, yacht club ed eventualmente un bar-ristorante, di cui oggi si lamenta la carenza. I locali pubblici, che sono situati all'interno del porto esistente, sono divisi dalla scogliera esistente e sono identificati come vani di levante, di 1.842,71 mc e di ponente, di 2.176,88 mc, per una volumetria complessiva di 4.025,59 mc.

Per la parte privata, posta a ponente della strada, sono state rispettate le precedenti prescrizioni, sia per quanto riguarda l'allontanamento di almeno mt 4,00 degli edifici dal muro di sostegno della linea ferroviaria, sia il rispetto del vincolo in altezza assumendo la murata come limite.

In tale modo il profilo delle coperture previste non supera il livello del muro di protezione della sede ferroviaria, rimanendo quindi ben al di sotto della linea stradale dell'Aurelia.

Resta quindi intatta la veduta panoramica sia dalla statale che dalla linea ferroviaria.

Garantita la panoramicità a monte si è voluto inquadrare il profilo degli edifici nella vista dal mare e, dopo aver analizzato diverse ipotesi tipologiche la scelta finale è stata guidata dalla forte personalità architettonica dei muri ad archi sopra l'Aurelia.

Il progetto è stato quindi pensato come un'immaginaria traslazione verso mare del muro della ferrovia.

Tale nuovo muro è stato forato da arcate secondo una cadenza armonizzata con quello esistente più sopra.

I materiali previsti sono stati scelti tra quelli che meglio potevano accordarsi con l'ambiente di fondo: blocchetti in cls sabbiato faccia a vista colore arenaria caldo (grigio con leggera presenza di giallo siena) per le murature in mattoni pieni naturali per gli archi, il coronamento dei muri e le fioriere.

I serramenti (posti sempre in arretrato rispetto agli archi) e le ringhiere, sono previsti in alluminio elettrocolorato con finiture di tipo nautico.

Le materie sono state selezionate in base ad un buon invecchiamento in ambiente salino, e alla facilità manutentiva.

Osservando i volumi a terra dallo specchio acqueo si può suddividere fisicamente l'intervento in tre funzioni prevalenti ben distinte.

A ponente: il cantiere navale ed i parcheggi in prossimità del nuovo accesso carrario.

Al centro: una piazza commerciale fulcro di vita ed animazione della vita portuale.

A levante: una piccola ma prestigiosa struttura turistico-ricettiva in posizione appartata.

Più in dettaglio si può analizzare il rapporto forma-funzione del complesso: partendo dalla viabilità carrabile posta ad Ovest incontriamo l'area destinata a parcheggi coperti e scoperti, il cantiere coperto e l'officina.

Procedendo verso levante il muro piega in forma concava dando vita ad una piazza che dovrà diventare un raccolto centro di animazione.

La piazza si trova in posizione ribassata rispetto alla quota della banchina, al fine, di non superare l'altezza dei muri ferroviari con i prospetti che vi si affacciano; tale conca con pendenza a norma handicappati aumenta inoltre l'intimità del sito.

Da notare in particolare che in corrispondenza allo sfociare verso il mare del vicolo dei Pescatori, incontriamo il blocco scale ed ascensore ed il collegamento con la piazzetta animazioni a vantaggio della fruibilità del porto per i pedoni. Al piano terra trovano posto commerci e punti di ristoro, al piano superiore locali residenziali con funzione di appoggio e supporto ai posti barca.

A levante della piazza trovano posto i servizi portuali e l'albergo, in posizione appartata rispetto alla viabilità principale, ma in prossimità della strada di servizio di collegamento con l'Aurelia.

A cerniera tra la zona hotel e la piazza è previsto un elemento dalla caratteristica forma di faro - bastione.

Rispetto alla prima versione del progetto sono stati stralciati i locali destinati a contenere i servizi del porto, che saranno invece inseriti all'interno della parte pubblica.

Le funzioni sopra elencate portano ad un calcolo di mc 13.865,096, individuate in larga massima secondo lo schema seguente:

- mc	2.218,703	R.T.A. per n° 8 unità ricettive;
- mc	1.294,365	commercio;
- mc	543,840	depositi;
- mc	253,5545	servizi portuali;
- mc	2.096,189	cantiere ;
- mc	5.475,857	residenza per n° 25 cabine marittime;

- mc	821,293	ristorante;
- mc	737,402	pub;
- mc	423,902	uffici gestione porto

Una particolare riflessione va fatta sul problema dei parcheggi.

Di fatto non è stata calcolata nei volumi sopra elencati la parte dei parcheggi al coperto poiché si è ritenuto opportuno qualificare tale struttura come standard.

Lo studio dei parcheggi è stato uno dei punti di maggior attenzione del progetto.

Prendendo spunto dalle realizzazioni portuali esistenti lungo le coste italiane e francesi è apparso subito evidente come sovente le previsioni dei posti auto siano sottodimensionate.

Molti non considerano, infatti, che sovente il numero di auto per imbarcazione è superiore alle unità e che ci sia una grande necessità di lasciare il veicolo in luogo custodito durante le gite o le piccole crociere.

Abbiamo quindi cercato di individuare un compromesso tra posti auto all'aperto e al chiuso che creasse il minor impatto ambientale possibile e che consentisse di non dover occupare quasi interamente la banchina di veicoli.

Il sistema previsto inoltre sfrutta la copertura del parcheggio coperto e del cantiere per creare un'importante area per la sosta; le auto vengono dirottate dall'ingresso del porto al sistema dei parcheggi che conta un totale di 307 posti auto.

Si è potuto così creare una circolazione limitata, che preveda l'accesso alla banchina solo per servizio, a tutto vantaggio della godibilità degli spazi a terra.

Come ultimo punto strettamente connesso alla viabilità portuale, si vuole evidenziare quello legato al collegamento tra i due bacini.

Risulta evidente la necessità di collegare il porto pubblico con la sua estensione privata, per motivi funzionali, di sicurezza, e di complementarità dei servizi.

Tale evidenza è stata risolta con la nuova viabilità che consente il naturale collegamento pedonale e carrabile. Consentendo al contempo la salvaguardia della caratteristica scogliera detta dell'"Arenella" e del "Camin du Pipu".

Tabella riassuntiva opere a terra

- Volumi per commercio - turismo,

cabine marittime, servizi portuali,	circa mc 13.865,096,
- Numero posti auto coperti	121 in struttura
- Numero posti auto all'aperto	60 a quota +7,10
	130 a quota +1,30

Posti auto complessivi n° 311

D) Viabilità di accesso

La soluzione adottata per la nuova viabilità di accesso prevede la costruzione di una strada, a completamento della viabilità esistente, che collega l'Aurelia con il porto "vecchio". Tale viabilità, costeggia la ferrovia in quota e si adegua alle previsioni del P.R.G. La strada, realizzata con una struttura portante, apparirà dall'esterno come la naturale prosecuzione delle grandi arcate che caratterizzano il porto esistente. Avrà una larghezza di complessiva 7.50 m ripartiti in due corsie da 2.75 m ed un marciapiedi, parzialmente a sbalzo, di 2 metri di larghezza.

Sotto la struttura della strada troveranno posto locali di uso pubblico per complessivi mc 4.025,59.

Nella zona di levante del porto, attorno ad un'area di sosta, è prevista l'area di rotazione per invertire il senso di marcia.

Il rio Sasso non verrà interessato da interventi, e sarà quindi possibile sistemare la sua foce garantendo per lo stesso la totale sezione di deflusso coincidente con la sezione del ponte esistente.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera non possono che essere positivi con importanti ricadute economiche a livello cittadino.

Il progetto acquisisce le proposte le modifiche e le integrazioni che negli anni, gli uffici preposti all'approvazione hanno richiesto. Il livello di dettaglio, e l'integrazione con l'ambiente circostante è frutto di un lavoro di affinamento compiuto in questi anni con il contributo dei vari enti.

La realizzazione del porto è attesa da molti anni dagli operatori del settore, ma può intendersi come opportunità per valorizzare e rivitalizzare una zona, dalle notevoli potenzialità turistiche.

Paesaggisticamente il progetto, grazie all'eliminazione della discarica/campo sportivo, è migliorativo dell'assetto attuale dell'area, senza dimenticare che si cercherà di liberare gli scogli tipici del sito (tutelati in termini di bellezze naturali), per ridare prestigio e lustro alla scogliera detta "dell'Arenella".

Si evidenzia come la realizzazione delle nuove volumetrie in previsione, è situata al livello del muro di protezione della sede ferroviaria, consentendo quindi di mantenere intatta la veduta panoramica sia dalla statale che dalla linea ferrata

A tutto ciò sono da aggiungere la realizzazione del nuovo campo sportivo in zona 2 strade, dei nuovi locali sottostrada nel porto esistente che contribuiranno alla sua rivitalizzazione, parimenti alla conseguente riorganizzazione degli spazi di sosta all'interno del porto.

14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DI INTERVENTO

Per quanto attiene la mitigazione dell'impatto è evidente dal riepilogo che segue, relativo al confronto tra i vari progetti, quanto la versione finale sia ridotta rispetto al progetto preliminare approvato.

L'uso di materiali e di linguaggi che appartengono alle costruzioni liguri, in grado di dialogare con la soprastante Città Vecchia, ma anche con l'architettura contemporanea, e l'attenzione per le energie alternative e rinnovabili, sono alcuni tra gli elementi che non solo contribuiscono alla mitigazione dell'impatto ma tentano di progettare, migliorandolo, un luogo (il porto attuale) che oggi, anche se più piccolo, pare un po' troppo abbandonato a sé stesso.

Si è infine perseguita la massima permeabilità pedonale tra la città e il suo porto, con passeggiate "marinare" spazi giochi e spazi di aggregazione per rendere l'area del nuovo approdo turistico un luogo vivo e vissuto.

Allegati:

Allegato A1 – RILIEVO PLANI ALTIMETRICO

Allegato A2 – PLANIMETRIA GENERALE;

Allegato A3 – FOTOINSERIMENTI;

Allegato A4 - INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

Allegato A5 - PROSPETTO SUD

Allegato A6 - DICHIARAZIONE DI VINCOLO DELL'AREA.

Firma del Richiedente

Firma del progettista dell'intervento

Arch. Marcofilippo Albornò

15. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE E PER EVENTUALI PRESCRIZIONI
DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE

.....
.....
.....

Firma del Responsabile

16. EVENTUALE DINIEGO O PRESCRIZIONI DELLA SOPRINTENDENZA COMPETENTE

.....

.....

.....

Firma del Soprintendente o del Delegato