



**Comune di Sanremo**  
Provincia di Imperia

## **PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO**

**PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICO/EDILIZIA DELL'AMBITO L1 - LOTTI 2, 3, 4 E 5  
PARTE CON DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DELLA STRUTTURA ALBERGHIERA**

(art. 20, d.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 - art. 7, d.P.R. 7 settembre 2010, n. 160)

**Ambito FC\_03 - Sottoambito Portosole FC\_03d2**

**Committente**

**PORTOSOLE C.N.I.S. S.r.l.**

**Via del Castillo 17 - 18038 Sanremo (IM) - Italia**

**Sede legale: via dell'Orso 9 - 20121 Milano (MI) - Italia**

**Data**

**Maggio 2021**



**Progetto architettonico - albergo**

Delogu Architecture

Arch. Francesco Maria Delogu



**YELLOW ROOM  
ENGINEERING**

**Progetto strutturale**

Yellow Room Engineering

Ing. Stefano Podestà

### **RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA**

Elaborato  
PS.AL.AR.R.01.00

Data emissione  
Maggio 2021

# RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

## Comune di Sanremo

Permesso di Costruire Convenzionato per la riqualificazione urbanistico/edilizia dell'ambito L1 – Lotti 2, 3, 4 e 5 parte con demolizione e ricostruzione della struttura alberghiera  
Ambito FC\_03 – Sottoambito Portosole FC\_03d2

### *1. Richiedente*

PORTOSOLE C.N.I.S. S.r.l.

### *2. Ubicazione dell'intervento*

L'intervento interessa la zona a levante del centro urbano di Sanremo.

vedi

elaborato PS.PGI.01.00 – INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

elaborato PS.PGI.02.00 – PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO

elaborato PS.AL.SDF.01.00 – STATO DI FATTO ALBERGO

L'area dell'intervento si colloca entro lo spazio circoscritto di Portosole a Sanremo (IM) all'interno dell'impianto portuale esistente realizzato a partire dal 1976.

L'ambito, ubicato lungo la fascia costiera, prevede il potenziamento quantitativo e qualitativo dei servizi pubblici e privati connessi al sistema turistico-balneare. Ovvero il potenziamento della struttura in cemento armato esistente già realizzata.

Dal punto di vista morfologico l'ambito di intervento è posto su una banchina all'interno di Portosole a Sanremo, confinante con le retrostanti via Enrico Gavagnin ed il Corso Salvo d'Acquisto delimitato da una filiera di palme.

### *3. Documentazione fotografica*

vedi

elaborato PS.AL.AR.R.02.00 – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICO – DESCRITTIVA DELLO STATO DEI LUOGHI

Riprese fotografiche, sia panoramiche, che consentono di cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, sia di dettaglio, relative ad aree interne all'ambito di intervento, il tutto corredato da brevi note esplicative e dal navigatore contenente i punti di ripresa fotografica.

### *4. Inquadramento urbanistico*

#### *4.1. Premessa*

Nonostante nel 1976 vennero ultimate le opere a mare di Portosole, ancora nei primi anni '90 gli uffici portuali erano ospitati nelle strutture balneari.

A seguito dell'approvazione del Piano Regolatore Generale nel 1980, il Commissario Prefettizio adottò, nel 1984, un primo progetto di Piano Particolareggiato relativo alla zona L1, trasmesso per l'approvazione nel 1987 alla Regione, la quale ne dispose il rinvio al Comune per la rielaborazione

sulla base delle indicazioni contenute nel voto n. 328 in data 20 novembre 1987 del Comitato Tecnico Urbanistico.

Il Comune provvede alla rielaborazione del Piano Particolareggiato e con D.C.C. n. 43 del 14 febbraio 1989 adottò il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, che comportava variante contestuale allo strumento urbanistico generale relativamente alla viabilità e alla volumetria globale prevista dal progetto in mc 51.750 in luogo dei mc 6.000 ammessi dall'art. 30 di suddetto strumento urbanistico generale.

#### *4.2. Piano Particolareggiato e sua attuazione*

In data 30 agosto 1990, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 1064, fu approvato dalla Regione Liguria il Piano Particolareggiato della zona L1-Portosole di iniziativa del Comune di Sanremo. La Società Portosole sottoscrisse, con atto Notaio Gianni Donetti in data 30 novembre 1991 repertorio n.8594 raccolta n.3301, la convenzione per l'attuazione del Piano Particolareggiato limitatamente alla zona contraddistinta con la sigla PL – Portuale, a condizione dell'osservanza delle prescrizioni, nonché con le raccomandazioni e precisazioni indicate nel voto n. 439/1990, compresa l'autorizzazione di massima di cui all'art. 7 della L.r. n. 24/1987, accettata dal Consiglio Comunale con la D.C.C. n. 84 del 2 agosto 1991 e con la D.C.C. n. 85 in pari data.

#### *4.3. Standard urbanistici – Piano Particolareggiato 1991*

Nell'ambito del Piano Particolareggiato, che si ricorda essere stato di iniziativa pubblica e che comprendeva oltre che l'ambito portuale di Portosole anche le aree destinate alla balneazione rispettivamente a levante e ponente del porto stesso, venivano indicate in mq 17.700 le aree destinate a verde pubblico, precisando (pag. 30 della Relazione illustrativa - Piano finanziario) che si trattava di quelle "già in oggi destinate a tale uso"; nella relazione finanziaria ne era previsto semplicemente l'adeguamento mediante opere di arredo e verde.

Relazione illustrativa pag. 36 - verifica degli standard urbanistici:

G) standard urbanistici

G.1. Parcheggi pubblici

mq 4.000 corrispondenti a 1.600 abitanti

G.2. Area verde

mq 17.700 corrispondenti a 1.180 abitanti

a fronte di una volumetria complessiva di mc 51.750 così ripartita:

- Zone balneari (lotti 1B, 2B, 3B) mc 13.650
- Zona portuale (lotti 1P, 2P, 3P, 4P, 5P, 6P, 7P, 8P e 9P) mc 38.100

non considerando in essa i lotti 10P e 11P destinati a laboratori artigianali legati alla cantieristica, uffici e attività commerciali legate alla cantieristica.

Pertanto il Piano Particolareggiato approvato non ha mai previsto l'inserimento di alcuna superficie a verde pubblico nell'ambito portuale di "Portosole", in quanto la superficie a verde già esistente era stata ritenuta sufficiente anche per il fabbisogno indotto dalle nuove volumetrie.

Indicava invece come necessario il reperimento complessivo di mq 4.000 da destinare a parcheggi pubblici di nuovo impianto, come riportato nella tavola B1 "VIABILITA' E SERVIZI modificata a seguito dell'accoglimento delle osservazioni/opposizioni e allegato al voto n.439 del 22 giugno

1990 R.L. di cui solamente mq 400 di parcheggi erano da reperire nell'ambito di Portosole [come indicato nell'allegato alla convenzione del 1991 "Relazione tecnica opere di urbanizzazione secondaria" lettera c)] all'estremità di levante della nuova viabilità (oggi via Gavagnin) la cui realizzazione era prevista a valle della passeggiata D'Acquisto, oggi realizzati, con una diversa distribuzione degli stalli, come peraltro consentito dalle norme del Piano Particolareggiato. Ne consegue quindi che il Piano non richiedeva di soddisfare per singole zone gli standard.

#### *4.4. Convenzione*

Per l'attuazione delle opere previste nell'ambito della zona portuale PL del Piano Particolareggiato venne stipulata la convenzione urbanistica a firma del Notaio Gianni Donetti Rep.8594 Raccolta 3301 del 30 novembre 1991, che prevedeva, a scomputo degli oneri di urbanizzazione, la realizzazione di opere pubbliche anche aggiuntive rispetto a quelle previste dal Piano. Tutte le opere pubbliche previste sono state realizzate, con la sola esclusione di quelle ricadenti nel lotto 3P, in quanto non ultimato.

#### *4.5. Stato di attuazione delle opere – Piano Particolareggiato 1991*

La Portosole CNIS Spa, concessionaria del porto, provide all'esecuzione di tutte le opere a terra ricadenti nei lotti previsti dal Piano Particolareggiato, con l'esclusione del fabbricato compreso nel lotto 4P, destinato ad ospitare esercizi commerciali, in quanto ricadente in gran parte sull'area dell'ingresso attuale al porto che avrebbe dovuto trovare una nuova collocazione anche a seguito dei lavori, a carico del Comune, di modifica dell'accesso a Via del Castillo, e del completamento dell'edificio ricadente nel lotto 3P, destinato ad albergo e ad autorimessa, di cui venne eseguita in parte, con l'esclusione della porzione che andava ad interessare il nuovo svincolo di Via del Castillo, solo la struttura in cemento armato. La realizzazione di detta opera venne infatti sospesa a seguito delle note vicende giudiziarie, conclusesi solo dopo alcuni anni con esito favorevole per la Società.

Conseguentemente, in data 28 gennaio 2009, la Portosole CNIS Spa presentò la richiesta di completamento dei lavori per la quale il Comune rilasciò il Permesso di Costruire in data 06 maggio 2009, cui tuttavia non diede seguito, in quanto, per soddisfare esigenze sopravvenute, la Società, con successiva istanza protocollata il 12 marzo 2010, chiese, ai sensi dell'art. 14 bis della L. 241/1990 nel testo allora vigente, l'esame di un progetto preliminare di variante rispetto a quello approvato con il Permesso di Costruire di cui sopra.

Contestualmente alla realizzazione delle opere a terra vennero eseguite tutte le opere di urbanizzazione primaria previste all'Articolo 3 della Convenzione stipulata in data 30 novembre 1991 ed alcune delle opere di urbanizzazione secondaria previste all'Articolo 4.

Nella convenzione era altresì compreso l'onere, derivante dalla Concessione Demaniale del 27 settembre 1975, di realizzazione di mq 2.650 di piscine nella contermina area balneare. Dette piscine non vennero realizzate in quanto non venne mai messa a disposizione della Società l'area necessaria per la loro esecuzione.

#### *4.6. Concessione Edilizia lotto 3p*

In data 8 marzo 1993, il Comune di Sanremo rilasciò la Concessione Edilizia per l'esecuzione dei lavori di costruzione del Comparto Portuale Lotto 3P della zona L1 - fabbricato adibito ad albergo ed autorimessa, previo parere favorevole della Commissione Edilizia integrata.

In data 13 agosto 1993, il Ministero ne decretò l'annullamento "nella parte in cui ha valore di autorizzazione ex art. 7 legge 1497/1939 ad eseguire le opere di copertura dell'edificio nel comparto portuale lotto n. 3P in corso Trento Trieste, passeggiata Salvo D'acquisto, su richiesta della SOC. PORTOSOLE CNIS s.p.a. nel comune medesimo." (D.M. 13/08/93).

In data 13 giugno 1994, la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Liguria fece conoscere gli orientamenti di propria competenza "Relativamente al "lotto 3" occorre rispettare rigorosamente le indicazioni formulate dal D.M. 13/08/93, eliminando le opere in elevazione progettate sulla copertura dell'edificio, riproponendo sul margine verso ovest e sulla rotonda un pergolato in ferro pieno di ispirazione "liberty" con piante rampicanti opportunamente modellato."

In data 25 agosto 1994, il Comune di Sanremo rilasciò nuova concessione, previo parere favorevole della Commissione Edilizia integrata in data 4 agosto 1994.

In data 20 dicembre 1994, la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Liguria inviò comunicazione al Comune di Sanremo "... giudica gli interventi richiesti compatibili con le esigenze di tutela dei siti. Pertanto si comunica che, sotto il profilo sostanziale, non sussistano gli estremi per adottare la procedura, prevista dal citato nono comma, per l'annullamento delle autorizzazioni concesse."

#### *4.7. Esecuzione dei lavori*

In data 30 luglio 1999, vennero iniziati i lavori e venne rilasciata la prima proroga di 2 anni per il completamento dei lavori. Successivamente venne rilasciata una seconda proroga in data 2 novembre 2001.

I lavori vennero successivamente sospesi in quanto furono riscontrate alcune difformità, per le quali vennero rilasciati i seguenti titoli in sanatoria:

- Titolo edilizio n.3/113 del 20/06/2008, Tipologia di condono 6  
Descrizione difformità: diverso posizionamento del fabbricato
- Titolo edilizio n.3/114 del 20/06/2008, Tipologia di condono 2  
Descrizione difformità: opere demolite - loggia in corrispondenza ingresso sud e ampliamento balcone; superficie complessiva mq 34,32
- Titolo edilizio n.3/115 del 20/06/2008, Tipologia di condono 2  
Descrizione difformità: opere demolite - loggia nella parte sud ovest; superficie complessiva mq 26,83
- Titolo edilizio n.3/116 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2  
Descrizione difformità: Aumento di mq 16 dell'albergo
- Titolo edilizio n.3/117 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2  
Descrizione difformità: Maggiore larghezza intercapedine autorimessa di m 0,60, superficie complessiva mq 68,75
- Titolo edilizio n.3/118 del 23/06/2008, Tipologia di condono 2  
Descrizione difformità: Ampliamento autorimessa spigolo sud ovest, superficie complessiva mq 15,87
- Titolo edilizio n.3/119 del 20/06/2008, Tipologia di condono 6  
Descrizione difformità: Realizzazione di un corpo scale a servizio dell'albergo nella porzione di fabbricato destinato ad autorimessa
- Titolo edilizio n.3/120 del 23/06/2008, Tipologia di condono 6  
Descrizione difformità: Formazione cavedio sul lato sud dell'autorimessa
- Titolo edilizio n.3/1354 del 23/06/2008, Tipologia di condono 6

Descrizione difformità: Travi estradossate in copertura, abbassamento quota di imposta del fabbricato, diversa distribuzione e tipologia strutture portanti

Infine in data 15 maggio 2009 venne rilasciato il permesso di costruire n.67 per il "completamento della struttura turistico - ricettiva (Lotto 3P) del P.P. della zona L1 Portosole ubicato in Sanremo, ...". Su detto permesso il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali non esercitò il potere di annullamento.

In data 14 maggio 2010 venne comunicato l'inizio dei lavori, che tuttavia non ebbe seguito. Contestualmente iniziò l'iter delle conferenze dei servizi per l'approvazione di un progetto in variante, con previsioni diverse di opere a scomputo.

#### *4.8. Piano Urbanistico Comunale*

Dal punto di vista urbanistico, il periodo di validità decennale del Piano Particolareggiato è spirato ma le sue previsioni fanno ora parte delle Norme di Conformità del Piano Urbanistico Comunale della Città di Sanremo approvato in adeguamento alla DGR n.347 del 30 aprile 2019 con Determinazione Dirigenziale n.3580 del 29 ottobre 2019, rettifica con Determinazione Dirigenziale n.4043 del 2 dicembre 2019 e procedimento relativo al programma delle alienazioni e valorizzazioni Riviera Trasporti S.p.A. con approvazione della variante al P.U.C. a norma della l.r. 37/2011, art. 29, con Determinazione Dirigenziale n. 3903 del 21 novembre 2019.

L'ambito interessato dalle opere in oggetto è l'ambito FC\_03 tipologia Fascia Costiera, ambito di riqualificazione per quanto riguarda il sub ambito FC\_03d2 Portosole.

"Trattasi dell'area in cui sono compresi i lotti nn. 2-3-4 del Piano Particolareggiato della zona L1 Portosole, approvato con DGR 1064/90, per i quali è prevista una rimodulazione, da attuarsi mediante progetto unitario esteso a tutto il sottoambito, secondo i criteri di seguito richiamati:

- Lotto 2 (distributore carburante): E' consentita la sostituzione edilizia con aumento della S.A. a 92 mq;
- Lotto 3 (albergo/autorimessa): E' consentita l'integrale rimodulazione dell'edificio, ad oggi non ultimato, da destinare nella sua totalità ad albergo ed autorimessa privata, per una superficie di mq 9.800 mq di S.A. ad albergo e di mq 2.520 ad autorimessa;
- Lotto 4 (edificio commerciale): E' prevista la realizzazione, in luogo dell'edificio destinato a commercio, di un fabbricato da destinare ad autorimessa pubblica.

Nel sottoambito devono essere reperiti 3.700 mq di superficie a standard da destinare a parcheggio pubblico e 7.200 mq di superficie a standard da destinare a verde pubblico.

All'interno del sottoambito è altresì ammessa la realizzazione di ulteriori strutture da destinare a servizi pubblici o di interesse pubblico."

#### *5. Descrizione del quadro degli interventi*

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione dell'area attraverso la demolizione e la ricostruzione con ampliamento dell'edificio a destinazione turistico - alberghiera attualmente presente all'interno di Portosole, alla sistemazione dell'area limitrofa attraverso la realizzazione di una nuova viabilità pubblica pedonale e carrabile di accesso al porto, con annesse aree verdi, e completata dalla realizzazione di una rotatoria che permetta di regolare il traffico verso le seguenti direttrici: Portosole, via Gavagnin, via Del Castillo, C.so Trento Trieste. Oltre alla realizzazione di un parcheggio pubblico, parallelo alla via Gavagnin, con annesse aree verdi attrezzate, la realizzazione di una passerella

pedonale di accesso al Corso Salvo D'Acquisto dalla sottostante via Gavagnin e il soprastante Corso Salvo d'Acquisto.

Completano gli interventi la realizzazione di un fabbricato a destinazione servizi, da concedere in uso al Comune a seguito degli impegni derivanti dalla Concessione Demaniale Marittima del 1975 e la realizzazione del collegamento veicolare tra la via Gavagnin e la via Vesco.

La progettazione delle opere connesse alla struttura ricettiva deriva sia da aspetti discendenti dalla Concessione Demaniale Marittima, sia da obblighi convenzionali pregressi con il Comune di Sanremo, sia dalla volontà dell'Amministrazione Comunale, sia dalle valutazioni sulle necessità e sulle sensibilità del sito.

vedi

elaborato PS.PGI.03.00 – PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO

elaborato PS.PGI.04.00 – PLANIMETRIA GENERALE RAFFRONTO

## *6. Il progetto alberghiero*

Secondo le prescrizioni del Piano Urbanistico Comunale, la ristrutturazione edilizia, se comportante demolizione e ricostruzione, può essere ammessa solo nei casi di fabbricati privi di valore testimoniale caratterizzati da uno stato di degrado ed incompatibilità tali da non consentirne il mantenimento.

### *6.1. Analisi dello stato di fatto e intervento di demolizione*

Un'attività di progettazione applicata ad una demolizione, sia essa totale o parziale, indifferenziata o selettiva, è un atto pianificatorio che ha come scopo finale quello di arrivare alla scelta di una tecnica di demolizione, che parta da un insieme di vincoli progettuali di vario tipo, mirando alla minimizzazione dell'impatto economico e ambientale sul contesto circostante. Nel caso specifico come l'edificio, a causa della sua tipologia costruttiva e dell'epoca stessa in cui è stato realizzato, presenti al suo interno una notevole quantità di componenti dannosi per l'ambiente, che richiedono, quindi, un tipo di demolizione selettiva, che dia l'occasione di attuare una selezione tra i vari componenti edilizi direttamente nell'impianto di smaltimento, allontanando i materiali edilizi dal contesto in cui sorge al fine di evitare qualsiasi dispersione nell'ambiente.

Gli obiettivi generali del progetto di demolizione sono:

- Limitare possibili danni per inquinamento;
- Limitare possibili danni dovuti ad azioni meccaniche relative alle fasi della demolizione;
- Limitare fastidi arrecati alle aree limitrofe per la presenza del cantiere stesso.

In generale, il danneggiamento ambientale causato da un processo di demolizione sono:

- Inquinamento acustico;
- Inquinamento dovuto a polveri generiche, limitabile attraverso l'affiancamento di getti di acqua ad ampio raggio;
- Inquinamento a carattere tossico, possibile a causa di alcuni materiali fortemente inquinanti, che dovranno essere rimossi nella fase preliminare alla demolizione vera e propria.

Tenendo conto di tali obiettivi è stato formulato il progetto di demolizione del complesso strutturale "Albergo ed Autorimessa" presso il porto turistico di Portosole a Sanremo.

La scelta della tecnologia da utilizzare in un intervento di demolizione rappresenta l'obiettivo finale di un processo progettuale il quale, per fornire dei risultati convenienti sotto vari punti di vista, dovrà prendere in considerazione tutti quei fattori che possono influenzare tale iter progettuale. Per tutte queste ragioni, la demolizione del complesso verrà effettuata tramite uno **smontaggio controllato** del manufatto sfruttando la tipologia costruttiva (struttura intelaiata semi-prefabbricata) e i giunti strutturali esistenti.

In sintesi è possibile elencare le seguenti fasi:

- creazione dell'area di cantiere e dei depositi temporanei (rack) per alloggiamento degli elementi strutturali;
- realizzazione delle opere provvisorie necessarie;
- demolizione elementi strutturali, partendo dall'alto fino al piano di campagna;
- stoccaggio e trattamento degli elementi strutturali;
- invio degli elementi strutturali agli impianti di trattamento;
- smaltimento dei rifiuti non recuperabili in discarica.

## *6.2. Descrizione generale*

Il concept progettuale della nuova costruzione dell'albergo si sviluppa a partire dal desiderio di dare alla città di Sanremo più di una struttura ricettiva; questa vuole essere un'opportunità di riqualificazione per l'intera area di Portosole.

L'impianto planimetrico è stato sviluppato a partire da quelle che erano le precedenti linee del costruito, nel rispetto dei limiti imposti dalla normativa, e secondo l'andamento dei contorni del lotto, generando un fabbricato dalle forme sinuose ed irregolari, modellato secondo i principali connotati visuali del sito. Il risultato è un edificio che muove dalla città e che, con un senso di distensione e propensione, si apre verso il mare.

L'edificio si sviluppa su due piani fuori terra ad eccezione della porzione di levante la quale si attesta su un solo piano di costruito per lasciare completamente libera la fruizione della visuale verso il porto dall'accesso dalla città. Proprio sulla parte dell'edificio ad un solo piano, sulla copertura, si attesta una terrazza ad uso pubblico, parzialmente a tetto giardino, accessibile da Corso Trento Trieste tramite una passerella pedonale culminante con un suggestivo belvedere a sbalzo verso il porto. Questa copertura, sviluppata alla quota della città, è pensata come uno spazio fruibile durante tutto l'arco dell'anno; per questa ragione i fronti dell'albergo che si attestano su di essa sono completamente ciechi, così da garantire la completa inclusione che la destinazione richiede, e la porzione di copertura sovrastante le camere non è accessibile per non collidere con le funzioni sottostanti.

Le due braccia dell'edificio, che si estendono per tutta la lunghezza del lotto, ospitano verso ponente e levante le camere dell'albergo le quali, ciascuna dotata di terrazza privata, affacciano verso il mare.

Nella parte centrale, cinto dalle braccia delle camere, il fabbricato, ad un solo piano fuori terra, ospita sulla copertura una terrazza privata ad uso esclusivo dell'albergo, in parte a tetto giardino, la quale si apre verso l'affaccio al mare sul lato sud. Dalla terrazza si aprono due grandi affacci verso gli ambienti sottostanti, i quali ospitano i patii che al piano terra conferiscono luce, aereazione e la presenza di essenze arboree allo spazio della hall.

Al piano terra, passando attraverso i due corpi del fabbricato ospitanti le camere, si accede alla hall, la quale, insieme a tutti i servizi comuni dell'albergo, si sviluppa nella parte centrale fino a sfociare a sud dell'edificio con una piscina scoperta che, con la sua forma, accompagna visivamente lo sguardo verso il mare.

In sintesi l'idea progettuale è stata quella di voler conferire alla costruzione un marcato senso di coesione con la banchina portuale e un'effetto di compenetrazione verso l'orizzonte del mare creando volumi bassi che con fluidità si poggiano sul terreno articolandosi lungo le linee del contesto e in una continua propensione spaziale verso il mare.

### *6.3. La distribuzione delle funzioni*

Alla base dell'intervento c'è l'esigenza di rispettare tre macro funzioni: l'autorimessa, l'albergo e la piazza pubblica. Questa necessità ha fortemente indirizzato lo sviluppo funzionale di tutto il progetto.

L'autorimessa, insieme a tutti i vani tecnici indispensabili al funzionamento della struttura, è stata collocata nella zona più a nord del lotto, in prossimità dell'accesso al porto. Quest'area risulta la più nascosta allo sguardo dai principali punti di vista della città e non gode di particolari sbocchi visivi; questo, combinato con la vicinanza all'ingresso all'area di Portosole per una più agevole fruizione e manutenzione della stessa, l'ha resa perfettamente idonea.

Il progetto si imposta ad una quota di +0.60 metri rispetto alla banchina. Questa scelta è dovuta alla condizione della struttura esistente e alla volontà di rialzarsi rispetto alla banchina per porsi in una posizione di più elevata sicurezza.

Le camere dell'albergo, nella distribuzione generale degli spazi, occupano la posizione di maggior rilievo. I fronti est ed ovest sono a destinazione esclusiva delle stanze ospiti, così come la testata sud dell'edificio al primo piano, in quanto beneficiano della vista privilegiata verso il mare aperto.

Nella collocazione di questi ambienti si è posta una particolare attenzione anche ad evitare eventuali interferenze con altre funzioni e a garantire un alto grado di privacy attraverso la realizzazione di un piano rialzato, ad una quota di +1.20 metri rispetto all'imposta generale dell'intera costruzione.

Il nucleo centrale dell'edificio, abbracciato dai corpi camere sui lati di maggior estensione del lotto ad est ed ovest, ospita tutte le funzioni comuni della struttura turistico-recettiva che si sviluppano a partire dall'ingresso alla hall sul fronte nord-est. Quest'ultima si configura come uno spazio molto ampio e libero da partizioni che ne consente una fluida fruizione. L'ambiente protende poi verso due direzioni: ad ovest, con un'ampia vista verso Porto Vecchio, e a sud, con il bar, la piscina ed un solarium esterno che aprono la vista verso il mare aperto.

In adiacenza alla hall si sviluppano gli ambienti della sala conferenze e delle sale riunioni.

Quest'area centrale prende luce da due grandi patii di forma ovale che forniscono ampio respiro anche attraverso degli elementi di vegetazione.

All'area del ristorante, dedicata al servizio colazioni dell'hotel e aperto per la ristorazione anche alla clientela esterna, è stata riservata una zona con vista privilegiata sul mare verso Porto Vecchio sulla banchina di ponente, in diretto contatto con la zona di servizio delle cucine e di deposito retrostante.

Il piano primo ospita esclusivamente le camere, ad eccezione del volume di connessione tra i due corpi longitudinali che è stato adibito a lounge. Quest'ambiente, interamente vetrato sul lato sud, è posto in continuità con la terrazza comune ad uso dell'albergo che affaccia sui patii sottostanti e a sud sul mare.

La necessità di avere un luogo all'aperto, accessibile anche dalla quota della città, aperto a tutti i cittadini di Sanremo e ai turisti ospiti e non dell'albergo, ha fatto sì che la copertura dell'autorimessa sia stata interamente destinata a questa funzione.

Accessibile tramite una passerella pedonale da Corso Trento Trieste, la piazza, parzialmente a verde, occupa tutta la superficie di copertura dell'autorimessa e tramite due percorsi si proietta verso il mare con un suggestivo belvedere a sbalzo.

### *6.4. La scelta dei materiali*

L'architettura fluida del progetto ha portato alla scelta del cemento come unico materiale di rivestimento dell'intero edificio nella sua veste più moderna ed ecologica. Si è scelto un pannello in cemento non strutturale con proprietà autopulenti e disinfettanti, resistente e durabile nel tempo e ad elevato valore estetico.

Per l'intera costruzione, affinché sia ben integrata con il contesto nella sua duplice relazione con la città e il mare, è stata campionata una colorazione blanc cassé.

Il basamento, per la sua differente funzione in quanto ospita l'autorimessa e i locali tecnici, si contraddistingue per un aspetto più materico. È stato utilizzato lo stesso pannello in cemento secondo un profilo sagomato che conferisce dei chiari scuri alla superficie non omogenea. Sulla base della stessa logica progettuale, sono state integrate le aerazioni dei locali tecnici e dell'autorimessa, in questo caso attraverso degli elementi listellari in alluminio, materiale che garantisce alte prestazioni al fuoco.

Allo stesso modo è stato trattato il rivestimento per la mitigazione del volume impianti dislocato all'esterno dell'edificio a nord nell'area adiacente la rampa di accesso a Partosole, abbinato ad una barriera verde perimetrale.

Il motivo verticale contrasta lo sviluppo prevalentemente orizzontale dei volumi, creando un effetto vibrante di luci ed ombre che in un continuo movimento disegnano i prospetti.

L'anima marittima dell'edificio si rende visibile attraverso le aperture esterne verso il mare.

Come in un'imbarcazione l'involucro in cemento lascia spazio al rivestimento in legno di teak, un'essenza pregiata, rinomata sia per le sue caratteristiche estetiche sia per quelle meccaniche e fisiche quali l'idrorepellenza, la resistenza alla salsedine e agli agenti atmosferici. Si presta, per questi motivi, ad un'ampia varietà di utilizzi, che vanno dall'industria navale all'arredamento, passando per l'edilizia e la pavimentazione esterna e interna, e fornisce una sensazione di maggior comfort e calore all'ambiente.



*Render della facciata di progetto. È visibile il basamento ad effetto materico con le integrazioni delle aerazioni tecniche trattate con un rivestimento a listelli, mentre sopra il volume camere con la stessa finitura cromatica ma liscia. Dalle aperture delle camere si intravede il rivestimento delle logge in teak.*

### *6.5. La tipologia strutturale*

Lo sviluppo piano altimetrico in cui si articola il nuovo comparto alberghiero ha portato all'adozione di un duplice sistema strutturale che consente da un lato le massime prestazioni in termini di sicurezza strutturale ma allo stesso tempo permette di contenere in tempi di realizzazione al fine di minimizzare la fase di cantiere in un'area strategica per la città di Sanremo.

I sistemi strutturali adottati sono, infatti, entrambi basati sulla possibilità di una totale prefabbricazione permettendo un assemblaggio delle diverse componenti direttamente in cantiere (limitando al minimo le parti che saranno gettate in opera). Il sistema fondazionale è caratterizzato da una platea in conglomerato cementizio con travi rovesce che sarà realizzata direttamente sulla platea esistente al fine di minimizzare lo smaltimento del calcestruzzo esistente che sarà unicamente declassato a magrone di fondazione.

La struttura in elevazione sarà realizzata tramite due sistemi costruttivi solo apparentemente contrapposti suddivisi tramite giunti di dilatazione che tengono conto della pericolosità sismica dell'area. I blocchi a mare saranno realizzati tramite un sistema costruttivo di nuova generazione Pres – Lam (elementi in legno lamellare post-tesi) che garantiscono un livello sicurezza sismica che porta ad un livello di danneggiamento atteso a seguito di un evento sismico nullo.

Il corpo centrale destinato principalmente ad autorimessa e spazi comuni del hotel saranno invece realizzati in conglomerato cementizio prefabbricato ad alte prestazioni meccaniche in modo da garantire, oltre che un adeguato livello di sicurezza, una durabilità del tempo affidabile in relazione all'ambiente marino in cui sono collocati.