

COMUNE DI VERBANIA
 PROVINCIA DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA



PROGETTO NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA

00	APPROVAZIONE	30.05.2023	C.F.	A.M.	A.M.
Revisione:	Emesso per:	Data:	Disegnato:	Verificato:	Approvato:
Contenuto: RELAZIONE ARCHITETTONICA		Commessa: 607		Elaborato numero: 17	
Nome file: PALLANZA_PA_01_17_0		Scala: --			
Committente: Marina di Verbella S.r.l.		Progettista: Architetto Antonio Montani			

INDICE

1. Premessa	Pag. 3
2. Rappresentazione dello stato attuale dell'area	Pag. 5
3. Descrizione dell'intervento in progetto e gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera	Pag. 12
4. La struttura portuale	Pag. 15
5. Fotoinserimenti	Pag. 17
6. Conclusioni	Pag. 21

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica è redatta a supporto del procedimento finalizzato all'approvazione del Nuovo Porto Turistico di Verbania, in località Pallanza, in una zona caratterizzata da una forte presenza turistica soprattutto nel periodo primaverile ed estivo.

Verbania è una cittadina di circa 30'000 abitanti che affaccia sul Lago Maggiore ad un'altezza di circa 200 metri s.l.m. Il Lago bagna le sponde italiane del Piemonte e Lombardia e in parte quelle Svizzere del Canton Ticino.

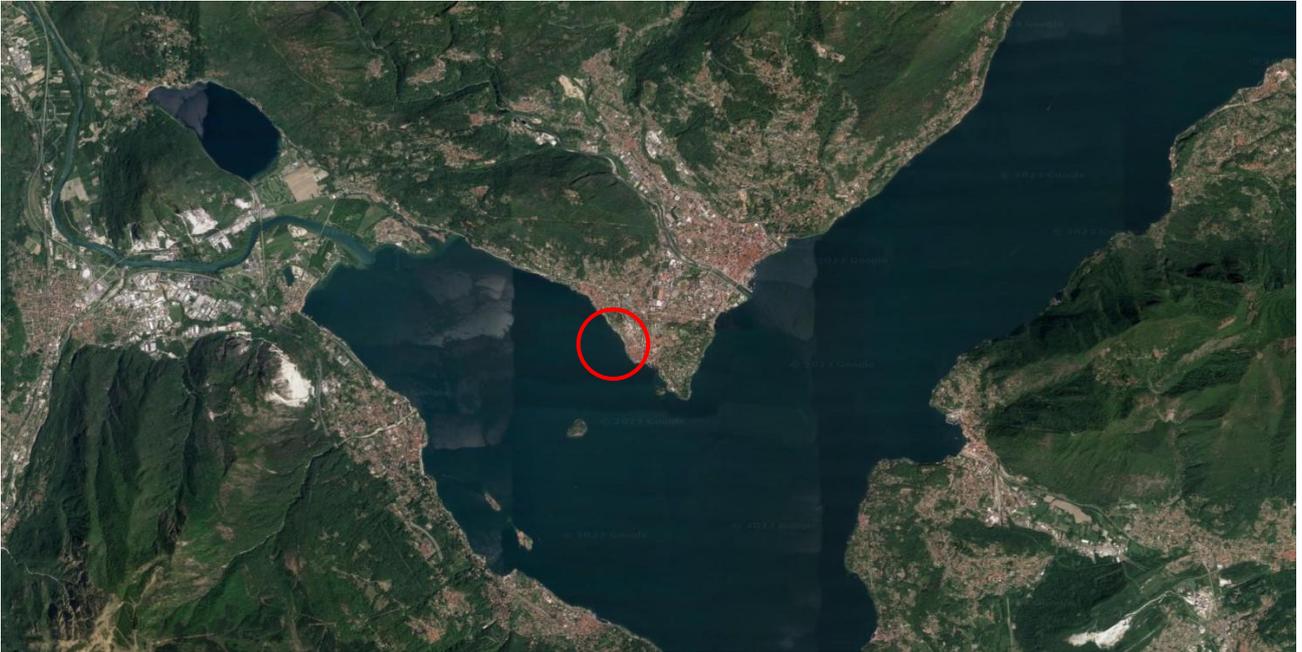
Il Golfo Borromeo nella sponda settentrionale è attraversato prevalentemente da due venti: uno dalle montagne verso la pianura (*Mergozzo*), quindi da Ovest-Nord Ovest, che produce raffiche di vento intense e formazioni ondose di altezza significativa superiore al metro, e l'altro dalla pianura alla montagna, proveniente da Sud-Sud Est con venti leggermente più deboli ma altezza significativa sempre superiore al metro, che si verifica più raramente.

Questi venti costanti fanno del lago prealpino un'ottima zona per l'utilizzo di barche a vela.

Attualmente il Comune di Verbania non dispone di un'infrastruttura portuale adeguata e per questo sorge la necessità di dare vita ad un'opera che possa ospitare un cospicuo numero di imbarcazioni provenienti dalle diverse sponde del Lago Maggiore.

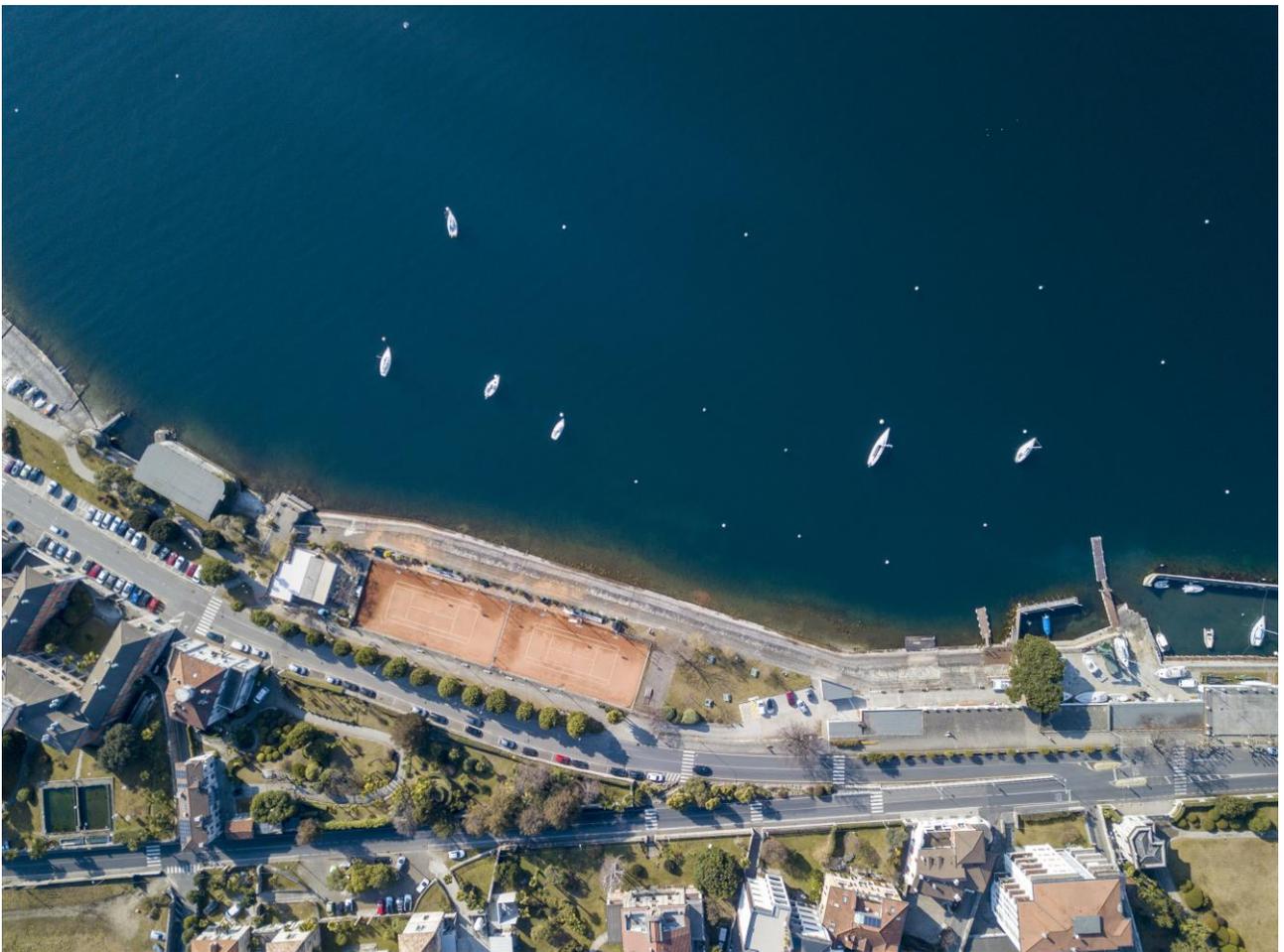
L'ambito in oggetto si distingue infatti per essere in una posizione strategica all'imbocco del Golfo Borromeo, il quale permette di raggiungere in tempi brevi i luoghi più suggestivi della provincia.

Nello specifico, il contesto paesaggistico dove andrà ad innestarsi il Porto è tra le località di Pallanza e Suna, precisamente in Largo Tonolli dove attualmente sorge un cantiere nautico, una piccola attività di ristorazione/bar, una zona verde attrezzata e due campi da tennis in terra rossa.



2. RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA















Il Comune di Verbania non dispone attualmente di un'infrastruttura portuale adeguata alle sue potenzialità ed è per questo che si è pensato ad una soluzione innovativa per dare spazio alle imbarcazioni turistiche senza affollare gli attracchi esistenti sparsi sulle rive della provincia.

Nella zona di Intra le barche approdano principalmente nella zona della foce del Torrente San Bernardino: sul lato sinistro i piroscafi di linea con l'Imbarcadero Nuovo di Intra (dove ha sede la Società di Navigazione) e a destra con due cantieri nautici le imbarcazioni da riporto. A Pallanza invece, a fianco allo storico Mausoleo Cadorna è presente un piccolo porticciolo e un pontile comunale. In ultimo, nella zona di Suna è presente solamente un pontile di attracco in corrispondenza dell'ex imbarcadero e un piccolissimo porto ad esso adiacente.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN OGGETTO E GLI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Gli studi elaborati in questi mesi si sono interrogati su quale fosse l'ubicazione più idonea per la struttura portuale, ribadendo che in questo contesto il nuovo porto barche sia pensato in primo luogo per i turisti provenienti dalle diverse sponde, ma anche per chi sia deciso a ormeggiare la propria imbarcazione in tutto il periodo dell'anno. La scelta dell'ubicazione più idonea per la realizzazione del Porto, la zona di Largo Tonolli tra Pallanza e Suna risulta essere un'area predisposta al turismo, caratterizzata dalla presenza di alberghi, attività commerciali, culturali, ristorazione, spazi pubblici attrezzati e tutti i servizi necessari alla presenza di un'infrastruttura di una tale portata.

Nella scelta del luogo per la nuova struttura portuale sono stati considerati diversi aspetti: la morfologia della riva del lago crea una leggera insenatura che si adatta bene ad ospitare il porto, oltre che fornire una protezione naturale dai venti, ottenendo un impatto visivo minimo dal passaggio pedonale senza alterare sensibilmente l'aspetto percettivo scenico del paesaggio.

Senza dover creare ulteriori interventi, l'accesso alla struttura portuale potrà avvenire tramite la rampa d'ingresso esistente per accedere al Cantiere Nautico La Marina di Pallanza S.r.l. e all'Ittico Fish Bar. Nelle immediate vicinanze sono presenti circa 70 posti auto, ai quali nel giro di 500 metri se ne aggiungono più di 300 fino ad arrivare a 2234 parcheggi nella fascia tra i 500 metri e i 1500 metri. Inoltre l'Amministrazione Comunale ha in progetto la realizzazione di un autosilo per 300 posti auto a 800 mt dal Porto in progetto. Questi spazi già esistenti limitano ad un minimo la necessità di interventi sul territorio.

L'accesso alla vera a propria struttura galleggiante sarà preceduto da un parcheggio con 3 posti auto esclusivamente per il carico e scarico e da un'area adibita alla raccolta differenziata e al ricovero di carrelli portabagagli, a disposizione dei natanti.

Per la raccolta differenziata sono previsti dei contenitori interrati tecnologicamente avanzati che con la loro grande capacità e la struttura interrata permettono la massima integrazione con il paesaggio e l'ambiente circostante, incentivando la raccolta differenziata privilegiando il decoro urbano. I contenitori presentano in superficie dei torrioni esterni circondati da una pedana calpestabile che chiuderà l'intero pozzetto di raccolta. Per la loro installazione sarà necessaria la predisposizione di una platea in calcestruzzo e una fossa di scavo di circa 2,50 m di profondità.

Superata la zona d'ingresso, l'accesso alla struttura galleggiante è definito dalla passerella principale a sua volta collegata ai pontili dove si raggiungono i posti barca.

È prevista la realizzazione di un basamento in C.A. che fungerà da collegamento a riva per tutta la struttura galleggiante del porto oltre che essere la base di appoggio per lo scorrimento del flap di raccordo tra la terra e la passerella.

Fino ad ora sono stati condotti numerosi studi eseguiti da specialisti riguardanti aspetti essenziali per il funzionamento del porto e per la sua giustificazione economica, tra cui:

- un *Piano di Indagini* per valutare lo stato di contaminazione delle matrici ambientali e della matrice acque, il quale ha incluso il prelievo di nove campioni che sono stati sottoposti ad analisi. Il report delle indagini non ha evidenziato presenze di contaminazioni particolari.

- Uno studio del *moto ondoso* e delle *correnti di circolazione generale* oltre che del *vento*.
- Un *rilievo batimetrico* per rilevare il preciso andamento del terreno anche della parte immersa in acqua;
- Un *rilievo topografico* per avere una base precisa su cui prevedere le opere a terra.
- E infine, il *progetto della struttura portuale* e di tutti i suoi componenti tramite il supporto di un nucleo ingegneristico specializzato.

A fronte di tutti gli aspetti più tecnici e specifici del porto, imprescindibili sono stati gli aspetti architettonici e urbanistici della compenetrazione porto-città, i quali hanno assunto particolare importanza nel corso della composizione della struttura.

L'ambito portuale è articolato in due macro aree, la prima che individua il porto operativo in senso stretto, ovvero la struttura portuale, lo spazio d'ingresso con il piazzale e i parcheggi, l'area per la raccolta differenziata, lo spazio a verde; mentre la seconda è relativa alle aree di interazione tra porto e città, caratterizzata dalle *opere di compensazione* tra cui l'innesto di tetti verdi in corrispondenza del cantiere nautico.

Tali aree di confine sono spesso spazi di conflitto e di separazione tra porto e città, mentre il progetto portuale intende promuovere la loro integrazione al nuovo sistema, tenendo in considerazione le relazioni visive e funzionali che in modo diverso legano la città all'area portuale.

Anche la definizione della viabilità interna ed esterna al porto garantisce che l'insieme delle opere portuali previste con i relativi carichi di attrazione e generazione, siano sostenute da adeguati livelli di accessibilità e che la città benefici degli investimenti compiuti.

Le opere in oggetto non modificano la morfologia, la compagine vegetazionale, lo skyline antropico e la funzionalità ecologica e idraulica.

4. LA STRUTTURA PORTUALE

Come già accennato, si protende ad una soluzione di un porto galleggiante che possa ospitare 150 posti barca distribuiti principalmente su 4 pontili posti perpendicolarmente alla costa e un pontile posto parallelamente. Il nuovo porto avrà un fronte lago di circa 200 mt e una profondità di 140 mt.

Lungo il profilo costiero sarà posto il pontile di riva, realizzato tramite strutture modulari galleggianti della lunghezza di circa 155 mt. Il pontile di riva costituirà lo snodo pedonale della struttura portuale a cui si accederà da terra. Dal pontile di riva, si accederà alla diga galleggiante e ai due pontili di ormeggio interni tramite altre passerelle di collegamento. Quest'ultimi avranno una lunghezza di circa 80 mt e saranno costituiti da elementi modulari galleggianti.

Il molo esposto più a sud avrà un'estensione di 75 mt e oltre ad avere la funzione di pontile di ormeggio, avrà la funzione di protezione della struttura portuale dal moto ondoso proveniente da sud.

Gli organi di protezione più esterni saranno costituiti da una diga di tipo modulare galleggiante della larghezza di 4 metri con un allargamento a 8 metri nella parte maggiormente esposta verso nord.

Anche quest'ultimi saranno realizzati con elementi modulari della larghezza di 4 metri al fine di proteggere ulteriormente la struttura dal moto ondoso e limitare l'agitazione ondosa interna al porto.

La disposizione interna degli ormeggi prevede la realizzazione di un pontile di riva con elementi modulari di tipo galleggiante della larghezza di 2,5 metri ancorato con pali telescopici a cui fa capo la passerella di accesso principale.

Dal pontile di riva partiranno i pontili di ormeggio della larghezza di 2 metri e il pontile di raccordo alla diga della larghezza di 4 metri. Il piano di calpestio è previsto in doghe di legno esotico pregiato posate su un telaio in alluminio e il perimetro del pontile sarà dotato di un copricanaletta in alluminio e un parabordo in materiale plastico. Le galloce saranno distribuite sui pontili e sui finger.

Per l'ormeggio delle imbarcazioni si è pensato a delle strutture finger, le quali saranno distribuite a diversi intervalli per dare la possibilità alle varie tipologie di imbarcazione di poter attraccare.

La lunghezza dei finger sarà differenziata in base alla lunghezza della barca servita mentre la larghezza sarà di un metro per tutti i finger.

Il sistema di ormeggio finger è sempre più apprezzato per il facile accesso ai natanti e la semplicità di manovra di ormeggio, oltre che assicurare uno sfruttamento ottimale della superficie portuale ed una stabilità maggiore al pontile. Solo le imbarcazioni di dimensioni maggiori saranno ormeggiate lungo la diga galleggiante.

Il cambio di livello igrometrico del Lago, viene gestito da pali telescopici che andranno ad assecondare i livelli di piena o di magra, i quali oscilleranno all'interno di una fascia compresa tra i 192,99 mt s.l.m. (minimo storico) e i 197,94 mt s.l.m. (massimo storico).

I 150 posti barca avranno diverse dimensioni per cercare di garantire la massima recettività dell'approdo, tenendo conto delle dimensioni delle imbarcazioni che in genere navigano sul Lago Maggiore.

La maggior parte delle imbarcazioni usufruirà del sistema di ormeggio con finger, dove saranno disposti due dei tre punti di ancoraggio costituiti da galloce; il terzo ancoraggio avverrà sul pontile. Tale sistema garantirà una notevole stabilità e sicurezza.

Gli elementi del molo affioreranno rispetto allo specchio d'acqua di circa 50 cm, sufficienti ad impedire lo scavalco dell'onda ma non impattanti dal punto di vista visivo per gli osservatori provenienti dal lago.

5. FOTOINSERIMENTI









6. CONCLUSIONI

Il progetto propone un intervento dall'immagine unitaria capace di integrarsi e dialogare con l'ambito urbano ove è inserito, nel rispetto di quanto già esistente, che definisce e caratterizza l'immagine del Lungo Lago di Pallanza e la sua potenzialità attrattiva.

L'intervento non richiede particolari opere di mitigazione, per questo è stata posta particolare attenzione ai coni visuali per i fruitori dell'ambito, dando importanza alle "aree filtro" tra l'ambito urbano e quello portuale.

Riorganizzare il sistema della portualità turistica di Verbania, perseguendo obiettivi di sostenibilità ambientale e paesaggistica, significa confrontarsi con un paesaggio che pur presentando elementi di pregio, necessita di riqualificazione e di nuove funzioni per valorizzare al meglio il potenziale turistico dell'area e le qualità paesaggistiche del luogo.

La consapevolezza dei valori naturalistico-culturali della città diventa elemento guida nella progettazione e nella scelta di forme e materiali.