

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 Ventimiglia

1. RICHIEDENTE: società **Cala del Forte 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.

La proposta progettuale conclude un lungo iter interlocutorio partito dallo studio preliminare del 2000, e sviluppato attraverso il progetto preliminare e la successiva V.I.A., in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera del C.C. n. 80 del 27/08/1999 che prevedevano, in occasione della realizzazione del porto turistico:

- bonifica ambientale del sito da punta della Rocca fino alla mulattiera comunale in asse all'attuale bacino;
- miglioramento dei servizi e della viabilità, pedonale e veicolare dell'area della Marina San Giuseppe;
- valorizzazione del soprastante centro storico per favorirne il processo di recupero attraverso l'integrazione urbanistica ed i collegamenti meccanizzati.

Ved. **Allegato A1** – Sintesi del percorso progettuale. PLANIMETRIA GENERALE;
Allegato A2 – Sintesi del percorso progettuale. PROSPETTI SUD AMBIENTATI;
Allegato A3 – Sintesi del percorso progettuale. ASSONOMETRIA GENERALE;
Allegato A4 – Sovrapposizione ingombri opere a terra e opere marittime tra il definitivo (luglio 2005) e il variato definitivo (aprile 2009);

3. OPERA CORRELATA A:

l'area di intervento è inserita nel comune di Ventimiglia, nella zona della Marina San Giuseppe.

Al fine di soddisfare il sempre più crescente interesse nello sviluppo della nautica da diporto e la sempre maggior richiesta di posti barca, e nell'intento di ricomprendere queste necessità in un contesto di riqualificazione turistica del litorale

di Ventimiglia rivolta ad una riorganizzazione dell'intera fascia costiera, è stato predisposto il presente progetto per la costruzione di un porto turistico in sostituzione dell'approdo esistente, di caratteristiche tali da rispondere alle richieste emerse ed inserirsi nel contesto della pianificazione territoriale.

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

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 nella zona un vecchio pennello, in parte demolito dalle mareggiate, che doveva essere la prima parte di un porto i cui primi progetti risalgono alla seconda metà del secolo scorso.

L'area di ponente è utilizzata al rimessaggio delle barche dei pescatori locali mentre nella parte verso levante è presente una spiaggia con stabilimento balneare e ristorante che sarà ricollocato all'interno del porto.

Ved. **Allegato B1** –Situazione di rilievo - Destinazioni d'uso;

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Dall'analisi dell'intorno si vede, da Ponente, la presenza dominante del Forte dell'Annunziata, con i ruderi degradati di un sottostante ristorante in via di ricostruzione. Tale opera, al fine di riqualificare l'area conferendo un'immagine architettonica unitaria, è ora diventata parte integrante del progetto.

Proseguendo, per chi avanza dal mare, appare il grande calanco i cui dilavamenti superficiali confluiscono nella mulattiera che porta alla spiaggia delle Calandre.

Verso Levante l'attenzione è attratta dal centro storico, dalle linee austere del convento e, soprattutto, dalle costruzioni arrampicate sul declivio che lo accompagnano fino al fiume Roja.

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, che in questo particolare caso sono elementi naturali: il mare, la terra, e gli elementi della tradizione locale: la palazzata ligure che s'inerpica lungo la mulattiera Sottovalle, fino a collegarsi senza soluzione di continuità con il centro storico.

Ved. **Allegato B2** – Documentazione grafico – descrittiva dell'analisi dello stato dei luoghi;

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Dal punto di vista morfologico l'ambito di intervento, è posto ai piedi di un versante formato da calanchi il cui consolidamento è prioritario sia per la realizzazione del porto, sia per le soprastanti costruzioni esistenti.

Il porto si inserisce in un contesto fittamente urbanizzato per la parte di levante e si raccorda con la zona delle Calandre di indubbio valore ambientale ma difficilmente raggiungibile, e necessitante di interventi di riqualificazione.

8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento interessa la parte terminale della Marina San Giuseppe in località denominata "Scoglietti".

ved. **Allegato C1** – Inquadramento generale, scale varie:

- estratto del P.T.C.P.
- estratto del PUC
- estratto catastale
- estratto Carta Tecnica Comunale
- sovrapposizione progetto-C.T.C.

ved. **Allegato C2** Rilievo piani -altimetrico con sezioni ambientate e indicazione dei punti fissi

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Ved. **Allegato B2** – Documentazione grafico – descrittiva dell'analisi 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.

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):

10b. PRESENZA DI AREE TUTELATE 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".

Ved. **Allegato D** – Vista zenitale con indicazione delle aree soggette a vincolo;

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 che si estende dalla Punta della Rocca a ponente fino alla foce del fiume Roja a levante.

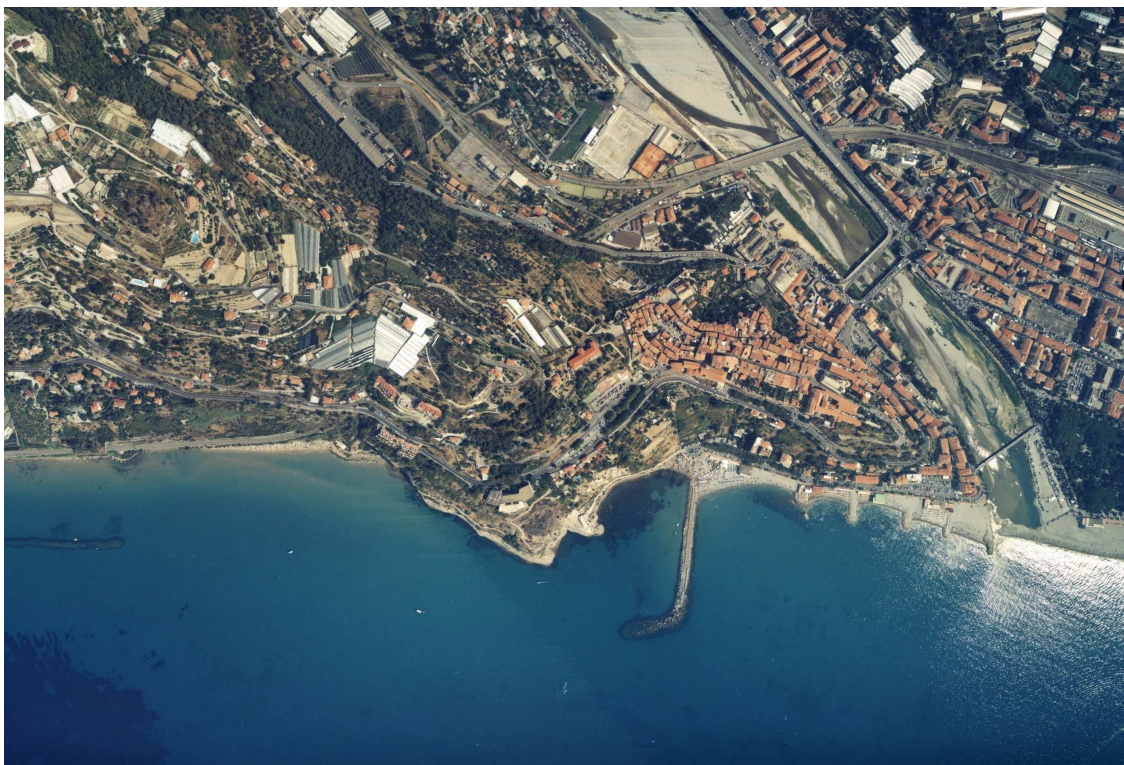


Foto aerea dell'area di intervento

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

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

Il lungo iter approvativi del progetto, unito ad un generale ridimensionamento delle opere a mare e le necessità di tipo geologico hanno

costretto ad una rivisitazione completa degli elaborati architettonici delle opere a terra.

Infatti la riduzione dei posti barca da 538 a 323 ha consentito di ridurre in egual misura il numero dei parcheggi pertinenziali agli stessi.

La riduzione delle volumetrie commerciali (da mc 14661,73 a mc 8714,91) ha comportato una minor esigenza di superfici a parcheggio ad esse destinati.

Infine la riduzione dei volumi residenziali (da mc 18030 a mc 11543,80) ha comportato anche per questa destinazione d'uso una minor esigenza di parcheggi.

Tutto ciò ha consentito di ridurre notevolmente il dimensionamento della piastra destinata a parcheggi e commercio che si pone a corona della banchina principale.

La parte destinata a ricovero dei veicoli, prima più ampia e sempre a due livelli, è ora prevista prevalentemente su di un solo piano.

Ciò ha consentito di contrarre le quote verticali realizzando una visuale completamente aperta dalla prospettiva principale che si ha all'uscita della Galleria degli Scoglietti. Il generale ridimensionamento dei volumi piano banchina ha consentito di semplificare gli accessi sia all'area portuale, sia ai parcheggi, facendo sì che una sola rotonda, terminale alla passeggiata Marconi, serva anche da ingresso al porto.

Rispetto al progetto 2005 permane "l'idea" di portare una nuova viabilità pedonale sul bordo sud della piastra attrezzata a verde pensile posta sulla copertura di parcheggi e commerci.

Al fine di garantire l'attecchimento delle essenze piantumate le aree a giardino pensile beneficiano di una coltre di terreno vegetale che varia da 40 cm a 120, sufficienti a garantire la crescita degli alberi anche d'alto fusto previsti in copertura preservando nel contempo la visione panoramica.

Il prolungamento della passeggiata a mare verso la rotonda che la conclude, e da qui il suo collegamento, con il sentiero per le Calandre, costituisce l'occasione per potenziare un tracciato che pur di notevole valore paesaggistico, è attualmente poco valorizzato. Rispetto al progetto 2005 si è inoltre minimizzata la presenza della viabilità locale facendo dipartire dalla rotonda terminale sopraccitata anche l'inizio del sentiero pedonale per le Calandre

Il ripristino della scalinata degli Scoglietti, che collega l'attuale rotonda terminale di via Marconi con Ventimiglia Alta, i nuovi ascensori di uso pubblico, che collegano il porto con Porta Nizza e la Rocca, e il potenziamento della passeggiata delle Calandre, contribuiscono al miglioramento dei collegamenti con il centro storico per favorirne il processo di recupero richiesto.

In particolare l'attuale posizionamento dell'ascensore risolve alcuni problemi emersi nel progetto del 2005: la scarsa centralità del collegamento rispetto al borgo storico e le problematiche legate alla gestione pubblica dell'impianto. La nuova soluzione unisce le banchine, mediante l'impianto

meccanizzato, fino all'area sottostante il piazzale Funtanin e da qui, passando nel sottopasso esistente sotto via Verdi, attraverso un'agevole mattonata, o mediante un ascensore vetrato, ci si collega con Porta Nizza all'ingresso della città vecchia o con il forte dell'Annunziata percorrendo la Passeggiata Carlo Alberto.

Infine la manutenzione del nuovo ascensore, essendo ora un'opera d'uso pubblico che interessa il collegamento delle residenze private con i relativi parcheggi, sarà a carico del soggetto proponente.

Particolari attenzioni sono state rivolte alla presenza del verde, sia pensile, posto sulla copertura dei volumi destinati ai parcheggi ed ai commerci, sia in terreno naturale con particolare riferimento alle aree circostanti alle residenze.

Il nuovo progetto, relativo alle residenze, ha tenuto conto di tutte le esigenze geologico-geotecniche emerse nella fase interlocutoria. I blocchi edificati, pur conservando elementi tipologici già previsti nella precedente progettazione, sono più delicatamente appoggiati sul terreno e del tutto separati, da un'importante striscia di verde che si estende da Nord a Sud, fino al bacino portuale.

Tale separazione ha la finalità di consentire un naturale compluvio drenante che possa regimentare e migliorare il percolamento delle acque di superficie.

A monte della residenza è stata ora posizionata l'area dei parcheggi pertinenziali, individuata in terreni privati di cui prima non c'era disponibilità. Tale possibilità permette la bonifica del versante anche nella parte soprastante le abitazioni, fino ai confini con via Verdi. L'andamento naturale del terreno, non particolarmente acclive, ha suggerito una sistemazione naturalizzata, che senza importanti movimenti di terra riorganizza le superfici con un impatto ambientale modesto. La soluzione dei terrazzamenti destinati a parcheggi consente, con l'utilizzo di materiali che regolano la permeabilità dei suoli, la regimentazione delle acque anche a monte dei fabbricati.

LA PIASTRA DI COPERTURA DEI PARCHEGGI E DEI COMMERCII

Progetto 2005 - Volumetria mc 83365,04

Progetto 2009 - Volumetria mc 49864,76

Come nelle precedenti versioni i volumi a quota banchina sono stati trattati in modo "forte": murature materiche ricamate da loggiati aperti sui moli e destinati all'animazione ed alla vita comunitaria del porto.

Altro elemento fondante del progetto è stata la totale permeabilità del porto ai pedoni: le scalinate, gli accessi, anche meccanizzati, distribuiti in tutta la struttura, il ponte pedonale di collegamento tra l'area a ponente e quella a

levante, e poi le aree commerciali, gli spazi verdi destinati all'animazione e i servizi per la pubblica utilità contribuiscono a incrementare la compenetrazione tra porto e città, a vantaggio della vivibilità del porto.

Dal punto di vista del pedone, futuro fruitore della struttura, arrivando dalla Marina San Giuseppe si può proseguire la passeggiata fino alle Calandre o accedere al porto attraverso una delle discese. Scegliendo lo scalone in corrispondenza della galleria degli Scoglietti entreremmo nell'area commerciale di levante, caratterizzata da un porticato anteriore sulla quale si aprono i negozi posti a piano banchina; mentre nel retro troviamo i parcheggi, disposti prevalentemente su un solo livello e solo in piccola parte su due piani al fine di soddisfare la richiesta di posti auto pertinenziali della struttura portuale.

L'area commerciale di ponente comprende, oltre all'officina di rimessaggio e ad un piccolo deposito, la prosecuzione della manica di spazi commerciali descritta in precedenza. La quota è quella della banchina (+1.20). La copertura dell'area è stata trattata come una lunga passeggiata che dalla foce del Roja, si trasforma in una promenade marinara che intercetta via Marconi e accompagna i pedoni sul bordo della diga a livello +5.20, e attraverso ponti pedonali, transita davanti agli imponenti calanchi stabilizzati e si collega con la passeggiata delle Calandre passando per aree gioco, spazi verdi e giochi d'acqua.

LE RESIDENZE

Progetto 2005 - Volumetria mc 18030

Progetto 2009 - Volumetria mc 11543,80

Per quanto riguarda i blocchi abitativi si è scelto di addossare i volumi residenziali alle opere di consolidamento geotecnico, necessarie per stabilizzare il terreno retrostante. Il risultato di tale soluzione è un'ideale prosecuzione delle palazzate liguri che connotano Via e Piazza Marconi, minimizzando l'impatto ambientale delle opere di consolidamento geotecnico.

La realizzazione dei parcheggi a monte ha consentito di abbassare il piano d'imposta dei fabbricati residenziali. Gli stessi riprendono le masse tipiche delle palazzate liguri vestite con tipologie contemporanee attente all'inserimento nel preesistente e alla compatibilità ambientale. L'obiettivo viene perseguito attraverso l'uso di materiali legati alla tradizione (pietra e intonaco a calce), l'attento inserimento nelle coperture ed in alcune pareti verticali di elementi di captazione solare, sia termici che fotovoltaici, ed un preciso raccordo con i terreni circostanti mediante terrazzamenti ed opere di ingegneria naturalistica.

La scelta di un linguaggio architettonico contemporaneo ma perfettamente aderente e compatibile con i vicini fabbricati della Passeggiata e di Piazza Marconi, (cfr. tav. B1) ha vincolato le costruzioni ad una tipologia

edilizia lineare, priva di elementi decorativi e di balconi, soppiantati da logge interne e terrazze di copertura, e con uno sviluppo verticale dei fabbricati in sintonia con quanto esiste in via Trossarelli (cfr. foto 7 e 10 della tav. B1) o dello scorcio edificato che domina la parte superiore della Galleria degli Scoglietti (foto 9) che pure superano in altezza il nuovo progetto.

Gli edifici in progetto si svilupperanno quindi per successivi arretramenti con i "movimenti" tipici di un tessuto architettonico frammentato. Il piano terreno sarà posto in posizione lievemente rialzata (+7.50) rispetto alla passeggiata per garantire un'adeguata coltre di terreno ai giardini antistanti le case.

L'accesso alle residenze avverrà mediante un unico varco centrale posto sulla passeggiata, in corrispondenza dell'ascensore inclinato di uso pubblico, e sfrutterà lo stesso per accedere ai singoli livelli distributivi.

In deroga alle prescrizioni comunali i parcheggi pertinenziali per la residenza saranno, in ottemperanza con le leggi nazionali, nella misura di un posto auto per ogni appartamento.

I SERVIZI PORTUALI

Le attività legate alla nautica si avvalgono di una torre centrale sul molo principale, spazi deposito e servizi igienici in banchina. La torre è utilizzata come reception del porto, yacht club e gli uffici per il controllo e la gestione del traffico portuale. Si imposta poco sopra il livello della banchina (+1.30), ed è costituita da 3 piani f.t. più un piano tecnico di copertura. Il fabbricato in progetto si presenta da Nord come un bastione protetto da una parete rivestita in pietra. La parte a Sud sia apre invece in una vetrata a doppia pelle all'insegna della leggerezza e del risparmio energetico. La copertura del fabbricato della piazza animazioni è costituita da pensiline fotovoltaiche.

Nell'area circostante il fabbricato troviamo alcuni posti auto per carico-scarico a servizio dei posti barca nelle vicinanze e per il personale ed i parcheggi pertinenziali per chi opererà nella torre.

I servizi portuali si completano con due locali spogliatoi, bagni e docce posti a Levante, in prossimità del passaggio pedonale di collegamento con lo stabilimento balneare, e a Ponente, in prossimità della discesa carrabile al porto, la guardiola posta lungo la rampa d'accesso al porto ed i locali per la Capitaneria di Porto posti sotto il porticato in corrispondenza del pennello centrale completano le dotazioni di servizi per il porto.

I POSTI BARCA ED I SERVIZI A DISPOSIZIONE DEL COMUNE

La richiesta di realizzare una parte pubblica del bacino portuale è stata recepita con l'inserimento di un'area dedicata nella banchina principale. Tale zona posta in posizione centrale, nelle vicinanze dello scalo d'alaggio, è dotata sia di posti auto pubblici, sia di un deposito di circa 170 mq a disposizione degli utenti e per il ricovero delle attrezzature.

AREA DI CANTIERE

Il progetto 2005 prevedeva un capannone in muratura di mc. 8.382,86 e un piazzale per lavorazioni all'aperto mq 3.300 circa.

Il progetto 2009 accoglie la generalizzata richiesta di minimizzare la superficie delle banchine sia per la porzione foranea, che nella parte di radicamento alla costa.

In considerazione di queste esigenze ambientali si è deciso di eliminare il capannone in muratura, di ridurre il piazzale limitandone la funzione a modesti interventi di urgenza sui natanti portandolo a mq 850 circa e di conservare una piccola officina di mc 844.15 inserita all'interno del porticato commerciale.

INTERCETTAZIONE LIQUAMI E ACQUE BIANCHE A NORD DELL'INTERVENTO

L'ampliamento dell'area di intervento a nord dei fabbricati residenziali finalizzato alla realizzazione di parcheggi pertinenziali all'aperto e della relativa viabilità di accesso, obbligherà ad intercettare e a riorganizzare una fatiscente ed incompleta rete di raccolta acque bianche e nere proveniente dal soprastante centro storico, che in oggi versa parzialmente in pozzi di drenaggio realizzati dall'Anas in adiacenza al punto di inizio della nuova viabilità

Durante la realizzazione della bretella di accesso ai parcheggi verrà realizzata anche una nuova canalizzazione di raccolta che interesserà il condominio soprastante i "calanchi" che in oggi versa le acque bianche sugli stessi aumentandone il fenomeno di erosione superficiale.

RECUPERO DEL MANUFATTO DESTINATO A PUBBLICO ESERCIZIO

Il ristorante che recupera le rovine di un vecchio fabbricato posto a ponente dell'area d'intervento, si sviluppa su due livelli: un piano terra con destinazione ricettiva e un interrato con accesso e locali per deposito. Per tale locale che ha una volumetria complessiva di circa 850 mc si è scelto un linguaggio semplice, con rivestimento in pietra e riquadratura di intonaco alle finestre che possa accordarsi al meglio con la finitura dei bastioni del soprastante Forte dell'Annunziata.

AREE VERDI E PARCHEGGI

Progetto 2005 – Superficie a verde pubblico mq 14724,89 - Superficie a verde privato mq 3500 ca.

Progetto 2009 - Superficie a verde pubblico mq 15442,58 - Superficie a verde privato mq 3500 ca.

Particolare cura è stata destinata alla progettazione del verde nel tentativo di mantenere la continuità visiva del parco e, utilizzando le masse arbustive, di minimizzare la visione dei parcheggi a raso ove presenti.

La planimetria generale della nuova soluzione raccoglie ed adatta i precedenti studi botanici per quanto attiene alla tipologia e quantità delle essenze previste.

Le superfici destinate a parcheggio sono state trattate con materiali autobloccanti inerbiti a maglia variabile, più densa nelle corsie distributive, più diradata nelle zone di sosta.

Nel caso specifico del parcheggio posto di fronte all'uscita della galleria degli Scoglietti si è optato per un materiale di finitura totalmente erboso, costituito da un tappeto vegetale armato con fibre, che non consente l'affondamento dei veicoli anche in caso di pioggia.

VIABILITA'

La viabilità della Marina San Giuseppe di Ventimiglia è attualmente impostata sul doppio senso di circolazione della Galleria degli Scoglietti, che costituisce l'unica strada d'accesso al mare e sul senso unico in uscita dalla Marina di Via Marconi – Via Trossarelli.

Sia la galleria, sia via Trossarelli convergono in Piazza della Costituente che rappresenta un punto critico per il numero di strade che vi convergono e per il volume di traffico che interessa l'area.

Sentiti e Vigili e l'Amministrazione comunale il progetto per l'area di piazza Costituente è stato rivisto eliminando la rotonda che caratterizzava le precedenti proposte a vantaggio della disponibilità di posti auto. In tal modo il bilancio dei parcheggi auto rimane quasi inalterato (da 48 a 44) nonostante siano stati ridimensionati a norma i molti posti auto. Per quanto attiene i posteggi moto è da evidenziare che questi aumentino dagli attuali 24 ai 40 in progetto.

La scelta di adibire la Galleria a senso unico è motivata dal desiderio di ridurre il numero di vie di ingresso in rotonda e di evitare le sovrapposizioni attuali dei flussi per i veicoli che da Via Trossarelli intendono svoltare verso Via Biancheri o verso la Galleria Scoglietti. Il maggior volume di traffico, derivato dall'eliminazione di una corsia in galleria, sarà assorbito dalla nuova distribuzione viabilistica, ad anello a senso unico, maggiormente fluida.

Particolari rilevanti della soluzione proposta sono:

- corretto dimensionamento della corsia della Galleria, che attualmente misurano meno di 2.70 m cadauna e che diventerà unica di metri 3.30;
- rifacimento dell'illuminazione, ora carente, mediante canalizzazione posta a soffitto;

- il passaggio di veicoli nel centro della galleria consentirà l'accesso al mare di mezzi alti fino a 4.40 – 4.50 m, mentre attualmente tale passaggio avviene a discapito degli automezzi provenienti in senso contrario;
- creazione di una pista in direzione mare della larghezza superiore a 1.50 metri e allargamento del marciapiedi dai 67 cm attuali a circa 1.60 m, con parapetto di protezione;

sarà garantito il minimo raggio di curvatura anche ad autoarticolati ed a mezzi pesanti in uscita da Via Trossarelli mediante lo spostamento dell'asse stradale.

Lo schema viabile a senso unico è esteso a tutta la rete stradale che interessa l'attraversamento della Marina San Giuseppe, fino al ritorno su piazza Costituente.

La proposta 2009 migliora il definitivo 2005 per la semplificazione degli accessi ai parcheggi al porto e per lo smistamento dei veicoli indirizzati alle residenze lungo via Verdi.

SUPERFICI AREA DI INTERVENTO

riferite alla perimetrazione del SUA comprendente aree demaniali – private – in proprietà APT, provinciali e comunali.

Progetto 2005 mq 207.232

progetto 2009 mq 161.838

NOTE DI SINTESI SUL DISEGNO DELLE OPERE FORANEE

Garantite le condizioni a monte, si è proceduto a definire la visione a mare del progetto.

Gli adeguamenti delle opere marittime sono meglio evidenziati nella sezione ad esse dedicate. Qui di seguito ne sintetizziamo le caratteristiche principali.

La risagomatura della diga, che maggiormente compatta e ruotata su un nuovo meridiano ellittico, consente ora una totale salvaguardia alle grotte esistenti sotto il forte dell'Annunziata,

Le banchine sono state riprofilate e ridotte, il molo centrale è stato ruotato lungo il nuovo meridiano e posto in asse con la galleria degli Scoglietti. Tale molo, separato dalla banchina per mezzo di un ponte lungo 25 metri, è stato notevolmente ridotto in larghezza portando i 30 metri originali agli attuali 9 metri, ed appare ancora più esile in quanto l'area distributore, che prima costituiva la parte terminale, è stata ora decentrata. Maggiormente snella appare ora anche la banchina di ponente, che è stata ridotta portandola circa 7 metri di larghezza.

Lo scoglio della Margunaira beneficia poi di maggior respiro per l'incremento della fascia di rispetto mediante allontanamento dei fabbricati ed il riprofilamento della diga di sottoflutto.

L'eliminazione del cantiere di rimessaggio ha comportato infine una notevole diminuzione delle opere a terra: il cantiere, di circa 1000 mq è stato sostituito da una piccola officina, ed anche il piazzale all'aria aperta è stato ampiamente ridimensionato per minimizzare gli ingombri e raccordato in modo naturale con il sentiero delle Calandre ed i soprastanti calanchi.

Allegati:

Gli album si propongono di riassumere in modo sintetico e facilmente consultabile l'evoluzione del progetto con il recepimento delle osservazioni che gli enti preposti all'approvazione hanno sollevato nel tempo.

Allegato E1 – Sintesi del percorso progettuale relativo ai fabbricati residenziali in relazione alle opere di scavo. Riepilogo dell'evoluzione del progetto fino all'aprile 2006;

- Il primo album presenta un riepilogo dello sviluppo del progetto dal Preliminare, datato

giugno 2000, fino alle proposte di aprile 2006, passando attraverso il progetto Definitivo del luglio 2005.

In questo lasso di tempo la proposta è mutata, sia nella tipologia, sia nelle dimensioni delle opere a terra che hanno interessato la notevole riduzione di volumi e spazi pavimentati quali l'albergo posto ai piedi del Forte dell'Annunziata, l'anfiteatro a copertura del cantiere di rimessaggio, la piazza animazioni, la darsena dei pescatori, e lo smagrimo del molo centrale.

Nell'album vengono evidenziate le trasformazioni del progetto attraverso la comparazione delle planimetrie generali, dei prospetti principali posti a Sud, e delle assonometrie schematiche.

Le modifiche di gennaio e aprile 2006 sono evidenziate mostrando come l'allontanamento dallo scoglio della Margunaira, originamente integrato nel progetto come fulcro visuale e di snodo tra il progetto e la spiaggia a Levante, e il progressivo snellimento del molo centrale abbia rappresentato una rilevante perdita di posti auto compensata dal parcheggio interrato sotto la torre di controllo che si imposta sotto il pelo dell'acqua.

Allegato E2 – Sintesi del percorso progettuale relativo ai fabbricati residenziali in relazione alle opere di scavo. Adeguamenti effettuati in base alle prescrizioni dell'Ufficio V.I.A. – Settembre - novembre 2006;

- Il secondo album evidenzia gli adeguamenti effettuati in base alle prescrizioni dell'Ufficio e Comitato V.I.A. della Regione Liguria che tra il settembre ed il novembre 2006 hanno riguardato prevalentemente l'aspetto geologico relativo al versante sul quale insiste la parte di progetto relativa alle residenze.

I successivi affinamenti geotecnici hanno comportato la progressiva e radicale diminuzione delle opere di scavo e della riduzione dell'ingombro dei fabbricati.

Le prescrizioni dell'Ufficio V.I.A. hanno anche interessato la zona delle grotte e la punta sottostante il Forte dell'Annunziata comportando un ridisegno delle opere a mare meglio visibile negli album 3A e 3B.

Il **terzo album** costituisce una sintesi del percorso progettuale dei fabbricati residenziali con maggiore integrazione ambientale. L'album si sdoppia in una duplice soluzione: l'ulteriore affinamento della soluzione "borgo marina" ed una nuova proposta, "organica" maggiormente correlata alla nuova configurazione delle opere a mare.

Allegato E3a – Sintesi del percorso progettuale relativo ai fabbricati residenziali con maggiore integrazione ambientale. **Soluzione borgo marina;**

- Nella soluzione "borgo marina" (**album 3A**) il posizionamento delle residenze è stato ulteriormente modificato per minimizzare il basamento su cui si ergono le case, questo ha comportato un lieve avanzamento dei fabbricati volto ad evitare l'eccessivo infossamento e, nel rispetto delle sezioni di scavo, un abbassamento della quota massima di gronda.

Allegato E3b – Sintesi del percorso progettuale relativo ai fabbricati residenziali con maggiore integrazione ambientale. **Soluzione organica;**

- La soluzione "organica" (**album 3B**) propone un nuovo linguaggio, maggiormente attento all'integrazione ambientale: la scelte tipologiche e dei materiali, l'uso di sistemi per la captazione e lo sfruttamento delle energie rinnovabili sono completamente integrate nei fabbricati e rendono questo progetto più contemporaneo e a nostro parere maggiormente correlato con la nuovo disegno delle opere a mare.

Allegato F1 – Planimetria generale di progetto;

Allegato F2 – Assonometria schematica;

Allegato F3 – Prospetto generale Sud;

Allegato G1 – Documentazione fotografica e immagini di sintesi relative all'inserimento ambientale del progetto;

Allegato G2 – Documentazione fotografica e immagini di sintesi relative all'inserimento ambientale del progetto;

Allegato G3 – Residenze. Assonometrie;

Allegato G4 – Residenze. Prospetti;

Allegato G5a – Servizi portuali. Piante, prospetti e sezioni;

Allegato G5b – Servizi portuali. Viste prospettiche, dettagli facciate continue;

Allegato G6a – Consistenza attuale ristorante (*Autorizzato con C.E. 303 del 14.09.2001*). Pianta piano terra e pianta piano primo, sezione A-A, documentazione fotografica;

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 anche 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, ma troppo spesso dimenticata.

Non bisogna infine dimenticare che la realizzazione del progetto segue apertamente le prescrizioni della Delibera del C.C. n. 80 del 27/08/1999 che prevedevano:

- bonifica ambientale del sito da punta della Rocca fino alla mulattiera comunale in asse all'attuale bacino;
- miglioramento dei servizi e della viabilità, pedonale e veicolare dell'area della Marina San Giuseppe;
- valorizzazione del soprastante centro storico per favorirne il processo di recupero attraverso l'integrazione urbanistica ed i collegamenti meccanizzati.

La regimazione delle acque meteoriche, da mare, fino alla soprastante via Verdi-via Toscanini è uno degli effetti positivo della realizzazione del progetto.

A tutto ciò sono da aggiungere le numerose opere pubbliche che saranno realizzate e che interessano la piazza Costituente, la galleria degli Scoglietti, tutte le aree a verde attrezzato ed a parcheggio, poste a livello della passeggiata Marconi.

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.

Le attenuazioni riguardano inoltre la grande riduzione dei volumi di scavo: oggi i fabbricati sono letteralmente poggiati sul versante rispetto a quanto previsto inizialmente.

L'uso di materiali e di linguaggi che appartengono alle costruzioni liguri, come il concetto di palazzata, 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 sono contribuiscono alla mitigazione

dell'impatto ma tentano di progettare, migliorandolo, un luogo che oggi 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.

	PROGETTO 2005	PROGETTO 2009	
	VOLUMETRIA	VOLUMETRIA	DIFFERENZA rispetto Definitivo
COMMERCIO	14.660 mc	8.715 mc	-5.945 mc
CANTIERE	8.400 mc	ELIMINAZIONE CANTIERE	-8.400 mc
RESIDENZA	18.030 mc	11544 mc	-6.486 mc
ALBERGO	ELIMINAZIONE ALBERGO		
PARCHEGGI	61.718 mc	31501 mc	-30.217 mc
		Diminuzione volumi	-51.048 mc

Firma del Richiedente

Firma del progettista dell'intervento

Arch. Marco Filippo Albornoz



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