POLITECNICO
DI TORINO

L.M. Architettura Costruzione Città
L.M. Architettura per il Progetto Sostenibile

Tesi di Laurea Magistrale

Anno Accademico 2018/2019

Architetture incompiute:
Proposta di riqualificazione del Porto Turistico di Imperia

Relatrice
Prof.ssa Gron Silvia
Correlatore
Prof. Artuso Mario

Candidati
Mazza Alessandro
Muca Ditjan

Indice

Abstract 6

Capitolo 1: L'incompiuto 7

1.1. L'incompiuto in Italia 8

1.2. Definizione di "incompiuto" e normativa 10
1.2.1. Anagrafe delle opere incompiute 14
1.2.2. Elementi informativi delle opere pubbliche 15
1.2.3. Le graduatorie 16
1.2.4. I risultati 18
1.2.5. I costi dell'incompiuto 22
1.2.6. Conclusioni 25

1.3. Soluzioni d'intervento sull'incompiuto 26
1.3.1. Demolizione 26
1.3.2. Valorizzazione 29
1.3.3. Riuso 31

1.4. Note 33

Capitolo 2: Imperia: la città e i suoi due porti 34

2.1. Caso studio: Imperia 35
2.1.1. Geografia del territorio 36
2.1.2. Viabilità 37
2.1.3. Morfologia urbana 38
2.1.4. I porti di Imperia 40

2.2. Progetti di ampliamento dei porti nel tempo 42
2.2.1. 1845 - Prima proposta di accorpamento 42
2.2.2. 1903 - Il primo progetto 43
2.2.3. 1905 - Il progetto della Commissione Reale 45
2.2.4. 1908 - Il progetto Umberto I 46
2.2.5. 1922 - Il progetto dell'Ente Portuale di Oneglia e Porto Maurizio 48
2.2.6. 1965 - Il progetto Fedolino 50
2.2.7. 1990 - Il progetto Italimpianti 51
2.2.8. 1993 - Il progetto Vietti 52
2.2.9. 1998 - Il Piano Regolatore del Porto e il PRG di Imperia 54

2.3. Note 59

Capitolo 3: Il progetto del 2002 60

3.1. La situazione ante progetto 61
3.1.1. Il porto di Oneglia 63
3.1.2. Il parco urbano 64
3.1.3. Il porto di Porto Maurizio 65

3.2. Il progetto del 2002 66
3.2.1. Analisi dei settori 67
3.2.2. Settore 1: Molo S. Lazzaro 68
3.2.3. Settore 2: Cantieri Nautici 71
3.2.4. Settore 3: Banchina S. Lazzaro 75
3.2.5. Settore 4: Hall del Mare 84
3.2.6. Settore 5: Area Yacht Club 88
3.2.7. Settore 6: Calata Anselmi 91
3.2.8. Settore 7: Molo Lungo 94
3.2.9. I posti barca 96

3.3. Tabelle quantitative del progetto e cronoprogramma 98

3.4. Note 102

Capitolo 4: Lascito dell'incompiuto 103

4.1. L'interruzione dei lavori 104
4.1.1. Situazione generale 105

4.2. Descrizione dei settori 106
4.2.1. Settore 1: Molo S. Lazzaro 106
4.2.2. Settore 2: Cantieri Nautici 109
4.2.3. Settore 3: Banchina S. Lazzaro 112
4.2.4. Settore 4: Hall del Mare 116
4.2.5. Settore 5: Area Yacht Club 118
4.2.6. Settore 6: Calata Anselmi 119
4.2.7. Settore 7: Molo Lungo 120

4.3. Percorso fotografico 121

Capitolo 5: Analisi preliminari 133

5.1. Viabilità 134
5.1.1. Viabilità carrabile: strade principali e secondarie 134
5.1.2. Viabilità ciclopedonale e barriere 136

5.2. Morfologia urbana 138
5.3. Il verde 141

5.4. Servizi e attività commerciali 143
5.4.1 Strutture ricettive 143
5.4.2. Ristorazione 144
5.4.3. Assi commerciali e supermercati 145

5.5. Analisi SWOT 146

5.6. Attività insediabili e stakeholder analysis 152
5.6.1. I cittadini 152
5.6.2. I diportisti 154

5.7. Trend e confronto con la concorrenza 158

5.8. Caso studio: La Marina di Loano 161

5.9. Note 167

Capitolo 6: Il progetto 168

6.1. Le strutture esistenti: demolizione, valorizzazione o riuso? 169
6.1.1. Analisi delle strutture esistenti 170
6.1.2. Conclusioni 177

6.2. Brainstorming: attività insediabili 178

6.3. Masterplan volumetrico 179

6.4. Metaprogetto 180

6.5. Ambiti funzionali e destinazioni d'uso 181

6.6. I concept di progetto 182
6.6.1. Concept passerella 182
6.6.2. Concept edifici 184
6.6.3. Concept edificio Yacht Club 192
6.6.4. Concept dei percorsi 197

6.7. Il progetto del 2002 200

6.8. Lo stato di fatto 202

6.9. Servizi nella città e collegamenti esterni 204

6.10. Verifiche urbanistiche 206

6.11. La viabilità interna 212

6.12. Scelte insediative 214

6.13. Il Masterplan 216

6.14. Le funzioni 218

6.15. Gli edifici 220
6.16.1. Edificio A 222
6.16.2. Edificio B 226
6.16.3. Edificio Hotel e baby parking 230
6.16.4. Edificio Yacht Club 234

6.16. Percorso fotografico 238

Capitolo 7: Conclusioni 255

Bibliografia e Sitografia 261

Ringraziamenti

Abstract

La tesi tratta della riqualificazione del porto turistico di Imperia, un progetto ambizioso che vedeva la realizzazione di un polo da diportismo tra i più grandi della penisola. I lavori iniziati nel 2006 si interruppero nel 2012 lasciando in eredità uno scenario desolante e precludendo a cittadini e diportisti un'area dal grande potenziale. Potenziale in grado di rappresentare una fondamentale fonte di sviluppo per la città che però, rimanendo inespresso, diventa un disvalore simbolo di incompletezza e inaffidabilità.

Questo elaborato, partendo dall'analisi del tema generale dell'incompiuto, per indagare sulla diffusione del fenomeno nel territorio nazionale, si avvicina al caso studio ripercorrendo la storia della città la quale è fortemente caratterizzata dalla presenza nella stessa di due porti con vocazione differente, fino ad arrivare alla definizione della situazione odierna.
Il progetto è il risultato dello studio delle esigenze di diportisti e cittadini e della comparazione con infrastrutture analoghe per individuare le funzioni insediabili e garantire la costante frequentazine dell'area.
Oltre a sopperire alle necessità delle attività diportistiche, esigenza essenziale, l'obiettivo principale è stato quello di ridare ai cittadini un luogo di cui sono stati privati per lungo tempo, evitando quindi di realizzare un'oasi per diportisti esclusiva ed elitaria.

01

L’INCOMPIUTO

1.1. L’incompiuto in Italia

1.2. Definizione di incompiuto e normativa

1.2.1. Anagrafe delle opere incompiute

1.3. Soluzioni d’intervento sull’incompiuto

1.4. Note

1.1. L’incompiuto in Italia

L’Italia, terra ricca di storia e cultura, è il risultato dell’unione di venti Regioni ognuna delle quali possiede un’identità unica, propria e ben distinta, e racchiude meraviglie che il mondo intero ci invidia.
Il territorio nazionale vanta 53 patrimoni dell’umanità, secondo le liste UNESCO, distribuiti nelle città principali ma anche nei piccoli borghi o in realtà più modeste.
Percorrendo le vie che attraversano e connettono capillarmente il paese è impossibile non notare l’armonia che antichi borghi e città instaurano col paesaggio sempre vario, immergendo così lo spettatore in un’atmosfera di stupore che deriva dall’ormai affermato legame che connette storia e natura.
Alternate a queste meraviglie, il territorio propone altri scenari (anch’essi retaggio di una storia spesso meno gloriosa di quella antica) caratterizzati da opere incompiute e scheletri in calcestruzzo che nel tempo sono entrati nell’immaginario comune diventando anch’essi elementi caratteristici del paesaggio.
La coesione tra architettura e natura è in questo caso generata dalla crescita incontrollata della vegetazione sulle carcasse. (Fig. 1-2)

Fig. 1 *Alterazioni Video*, Viadotto Barche, Bomba, Chieti 2018.

Fig. 2 *Alterazioni Video*, Viadotto, Mussomeli, Caltanissetta 2018.

Ed è proprio della realtà legata alle opere incompiute che la tesi vuole occuparsi, andando ad individuare quali siano le strategie che vengono adottate a livello Nazionale per mappare e proporre delle soluzioni progettuali con lo scopo di dar nuova vita a queste strutture incompiute grazie ad una modifica della loro destinazione d'uso o del completamento dei cantieri per il quale le opere erano state progettate.

Per poter effettuare questa ricerca occorre definire cosa sia un incompiuto e quando questo termine può essere utilizzato per descrivere una struttura che non ha raggiunto la sua fase di messa in servizio a causa di problemi che, talvolta, esulano dall'architettura o dall'ingegneria.

1.2. Definizione di "incompiuto" e normativa

Il dizionario Treccani, riporta la definizione generica di incompiuto " Non compiuto, che non è stato portato a termine... ", partendo da questa base occorre fornire ulteriori informazioni per poter trovare una definizione più completa che riesca a definire con più esattezza l'incompiuto edilizio.

A questo scopo viene in soccorso l'articolo 1 del DM 42-2013 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 13 marzo 2013 dall'allora Ministro Corrado Passera che definisce l'opera pubblica incompiuta come segue:

" *Si definisce opera pubblica incompiuta ogni opera pubblica che risulta non completata per una o piu' delle seguenti cause:*
a) mancanza di fondi;
b) cause tecniche;
c) sopravvenute nuove norme tecniche o disposizioni di legge;
d) fallimento, liquidazione coatta e concordato preventivo dell'impresa appaltatrice, risoluzione del contratto ai sensi degli articoli 135 e 136 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, o di recesso dal contratto ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di antimafia;
e) mancato interesse al completamento da parte della stazione appaltante, dell'ente aggiudicatore o di altro soggetto aggiudicatore, di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 " [1].

Inoltre, sempre lo stesso decreto definisce il termine "opera non completata" come segue:

" *Si considera* (opera) *non completata ai sensi dell'articolo 44-bis, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, un'opera non fruibile dalla collettivita',*

[1] D.M. 13 marzo 2013, n. 42 in materia di Modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute, articolo 1.

caratterizzata da uno dei seguenti stati di esecuzione:
a) i lavori di realizzazione, avviati, risultano interrotti oltre il termine contrattualmente previsto per l'ultimazione;
b) i lavori di realizzazione, avviati, risultano interrotti entro il termine contrattualmente previsto per l'ultimazione, non sussistendo, allo stato, le condizioni di riavvio degli stessi;
c) i lavori di realizzazione, ultimati, non sono stati collaudati nel termine previsto in quanto l'opera non risulta rispondente a tutti i requisiti previsti dal capitolato e dal relativo progetto esecutivo, come accertato nel corso delle operazioni di collaudo." [2].

Il Decreto, oltre a contenere le definizioni soprariportate, fornisce anche le informazioni relative alla classificazione delle opere in base al settore di intervento con l'allegato 1 (articolo 3, comma 2, lettera e) contenente la " *Tabella classificazione opere per settore e sottosettore di intervento* " di cui riportiamo i contenuti di seguito.

"INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

. Stradali
. Aeroportuali
. Ferrovie
. Marittime lacuali e fluviali
. Trasporto urbano
. Trasporti multimodali e altre modalità di trasporto

INFRASTRUTTURE AMBIENTALI E RISORSE IDRICHE

. Difesa del suolo
. Opere di smaltimento reflui e rifiuti
. Opere di protezione, valorizzazione e fruizione dell'ambiente
. Riassetto e recupero di siti urbani e produttivi
. Risorse idriche

[2] D.M. 13 marzo 2013, n. 42 in materia di Modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute, articolo 1.

INFRASTRUTTURE DEL SETTORE ENERGETICO

. Produzione di energia

. Distribuzione di energia

INFRASTRUTTURE PER L'ATTREZZATURA DI AREE PRODUTTIVE

. Infrastrutture per l'attrezzatura di aree produttive

OPERE E INFRASTRUTTURE SOCIALI

. Sociali e scolastiche

. Abitative

. Opere per il recupero, valorizzazione e fruizione di beni culturali

. Sport, spettacolo e tempo libero

. Sanitarie

. Culto

. Difesa

. Direzionali e amministrative

. Giudiziarie e penitenziarie

. Pubblica sicurezza

. Altre opere ed infrastrutture sociali

OPERE, IMPIANTI ED ATTREZZATURE PER ATTIVITA' PRODUTTIVE E LA RICERCA

. Opere, impianti ed attrezzature per il settore silvo-forestale

. Opere, impianti ed attrezzature per l'agricoltura, la zootecnia e la silvicoltura

. Impianti ed attrezzature per la pesca

. Opere, impianti ed attrezzature per attivita' industriali e l'artigianato

. Opere e infrastrutture per la ricerca

. Opere e strutture per il turismo

. Strutture ed attrezzature per il commercio e i servizi

INFRASTRUTTURE PER TELECOMUNICAZIONI E TECNOLOGIE INFORMATICHE

. Infrastrutture per telecomunicazioni

. Tecnologie informatiche" [3]

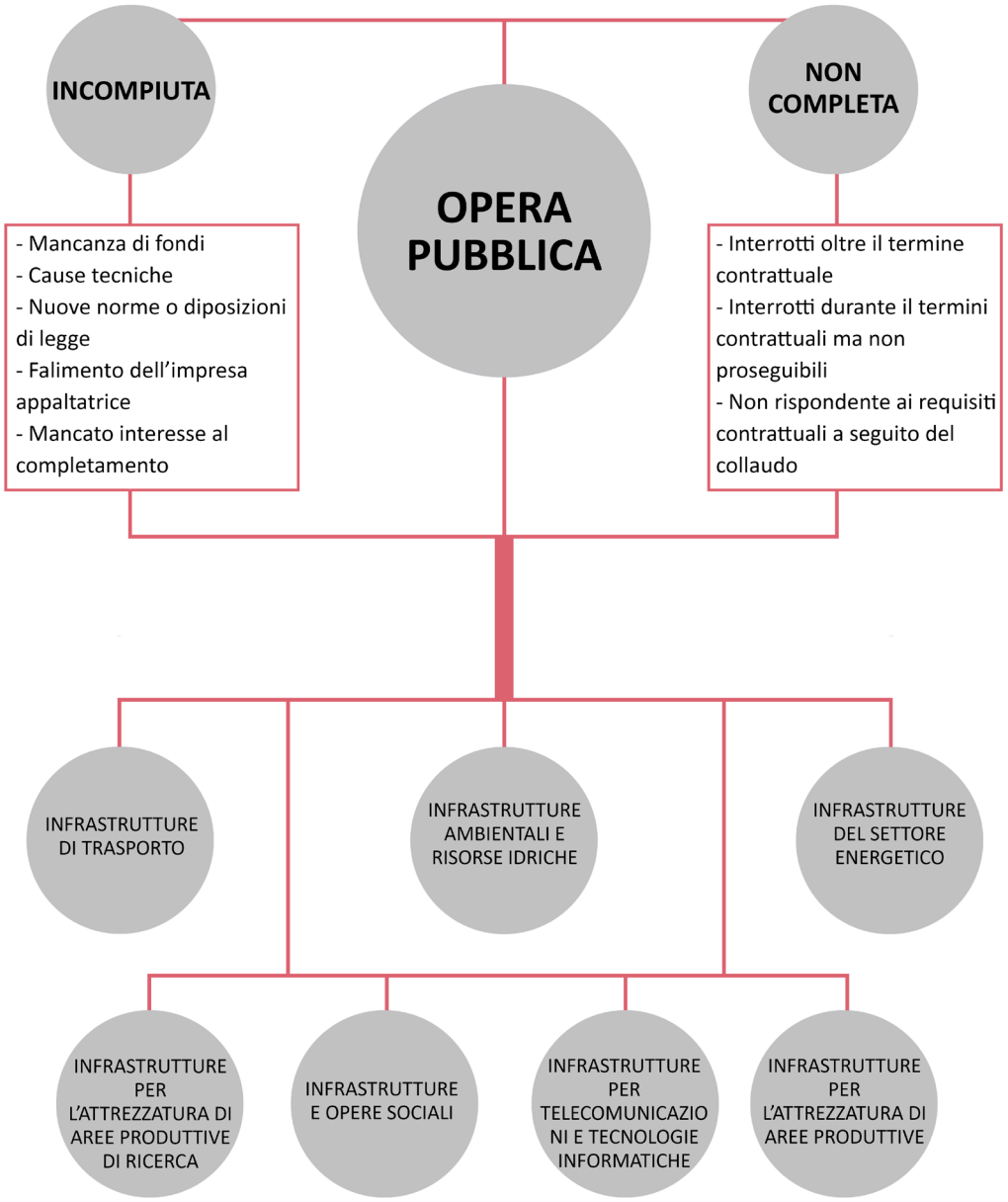


Fig. 3 Schema riassuntivo della differenza tra opera incompiuta e non completa.

[3] D.M. 13 marzo 2013, n. 42 in materia di Modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute, allegato 1.

1.2.1. Anagrafe delle opere incompiute

Sempre facendo riferimento al DM 42 - 2013, la norma fornisce le consegne e i compiti per le Regioni.

Infatti, sono proprio esse a dover compilare gli elenchi-anagrafe a livello regionale in cui vengono inserite le strutture incomplete in ordine di priorità definita secondo le percentuali di completamento e delle diverse nuove destinazioni d'uso a cui ogni opera può essere adibita.

Si riporta un estratto della norma in cui si spiegano le modalità di presentazione degli elenchi anagrafe:

" (...) *4. L'elenco-anagrafe di cui al comma 3 e' articolato a livello regionale mediante l'istituzione i elenchi-anagrafe presso gli assessorati regionali competenti per le opere pubbliche.*

5. La redazione dell'elenco-anagrafe di cui al comma 3 e' eseguita contestualmente alla redazione degli elenchi-anagrafe su base regionale, all'interno dei quali le opere pubbliche incompiute sono inserite sulla base di determinati criteri di adattabilita' delle opere stesse ai fini del loro riutilizzo, nonche' di criteri che indicano le ulteriori destinazioni a cui puo' essere adibita ogni singola opera.

6. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con proprio regolamento, le modalita' di redazione dell'elenco-anagrafe, nonche' le modalita' di formazione della graduatoria e dei criteri in base ai quali le opere pubbliche incompiute sono iscritte nell'elenco-anagrafe, tenendo conto dello stato di avanzamento dei lavori ed evidenziando le opere prossime al completamento(...) " [4].

[4] D.M. 13 marzo 2013, n. 42 in materia di Modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute, articolo 1.

1.2.2. Elementi informativi delle opere pubbliche

Entro il 31 marzo di ogni anno, le Regioni hanno l'obbligo di inviare l'elenco-anagrafe del proprio territorio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con degli elementi informativi come:

- Il Codice Unico di Progetto (CUP)
- Denominazione dell'aggiudicatore dell'opera
- Ubicazione dell'opera
- Descrizione e dati dimensionali
- Classificazione dell'opera in base ai settori soprariportati
- Costo dell'intervento approvato in sede di aggiudicazione e importo necessario per ultimare i lavori
- Percentuale di avanzamento dei lavori
- Fonti di finanziamento
- Cause dell'incompiutezza e possibili soluzioni
- Possibili destinazioni d'uso alternative rispetto a quella prevista
- Indicare se l'opera in questione sia inserita all'interno di una rete infrastrutturale e ne costituisce una discontinuità.

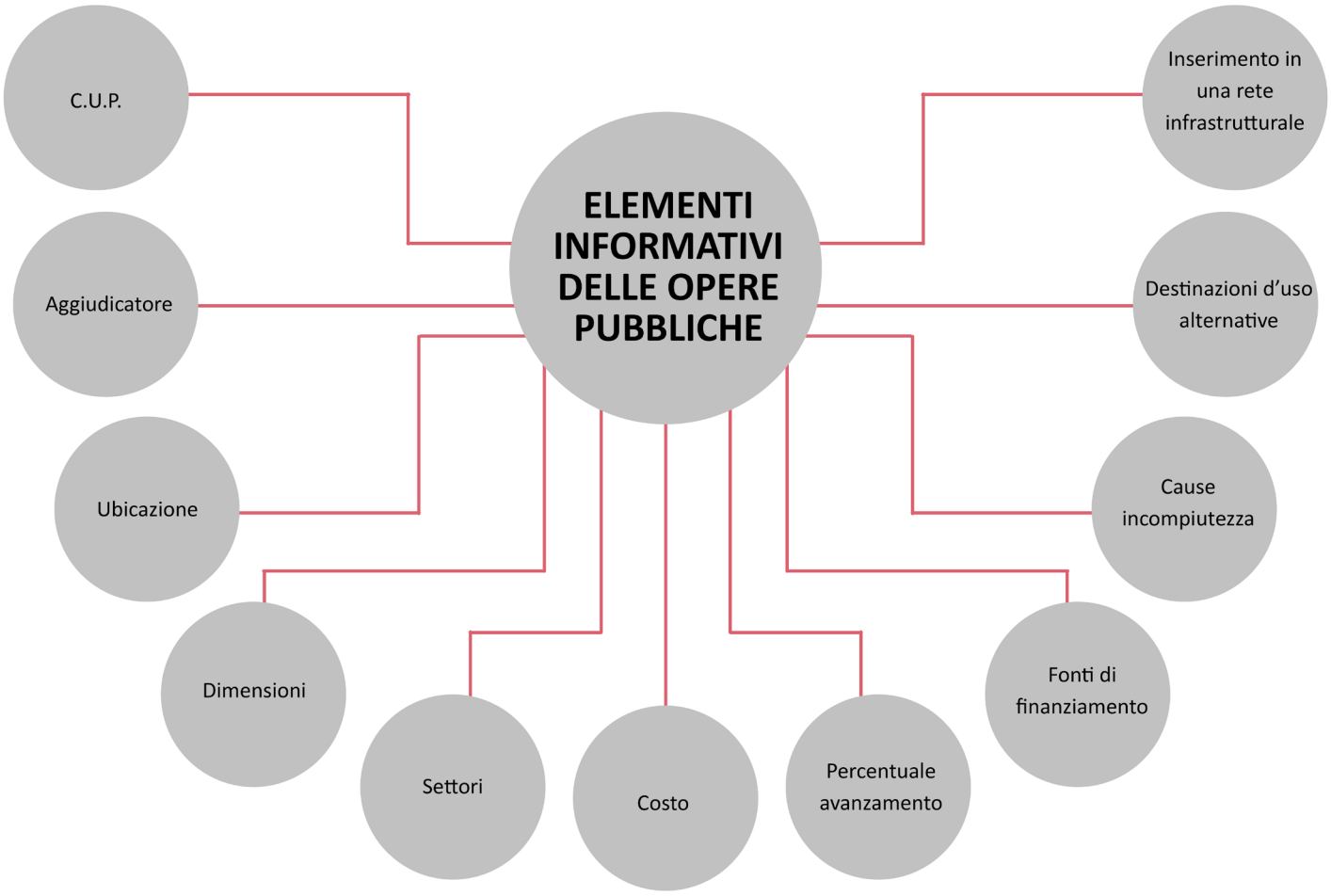


Fig. 4 Schema degli elementi informativi delle opere pubbliche.

1.2.3. Le graduatorie

L'articolo 4 del DM 42 - 2013 indica le modalità con le quali vengono stilate le graduatorie.

Le opere incompiute indicate dalle Regioni nell'elenco-anagrafe, sono ordinate tenendo in considerazione lo stato di avanzamento dei lavori e della possibilità di un recupero dell'opera anche attraverso una modifica della destinazione d'uso rispetto a quella originaria.

Procedendo nella lettura dell'articolo 4, vengono elencati i parametri attraverso i quali è possibile ordinare gli incompiuti in maniera decrescente nella graduatoria, privilegiando quelli con percentuale di completamento maggiore e con più alta possibilità di essere riconvertiti .

Il Decreto assegna ogni opera, in base alle loro caratteristiche, ad una delle sette macrocategorie di cui i parametri vengono riportati di seguito:

"*(...) a) opere pubbliche ultimate, incompiute per il mancato perfezionamento delle operazioni di collaudo entro i termini di legge, qualora non utilizzabili anche parzialmente;*

b) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento pari o superiore ai 4/5 dell'opera per le quali e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale, mantenendo la stessa destinazione d'uso;

c) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento pari o superiore ai 4/5 dell'opera, per le quali e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale ma con diversa destinazione d'uso, che deve essere specificamente indicata ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera l);

d) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento pari o superiore ai 4/5 dell'opera per le quali non e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale;

e) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento inferiore ai 4/5 dell'opera per le quali e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale, mantenendo la stessa destinazione d'uso;

f) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento inferiore ai 4/5 dell'opera per le quali e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale ma con diversa destinazione d'uso, che deve essere specificamente indicata ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera l);

g) opere pubbliche incompiute con stato d'avanzamento inferiore ai 4/5 dell'opera per le quali non e' possibile prevedere un utilizzo anche ridimensionato rispetto alle previsioni del progetto iniziale. (...)" [5]

1. Opera ultimata ma con mancato collaudo entro i termini di legge rendendola, anche ridimensionandola, non agibile.
2. Opera incompiuta, stato di avanzamento pari o superiore ai 4/5, della quale può essere previsto un utilizzo ridimensionato con stessa destinazione d'uso.
3. Opera incompiuta, stato di avanzamento pari o superiore ai 4/5, della quale può essere previsto un utilizzo ridimensionato modificando la destinazione d'uso.
4. Opera incompiuta, stato di avanzamento pari o superiore ai 4/5, della quale non può essere previsto un utilizzo parziale.
5. Opera incompiuta, stato di avanzamento inferiore ai 4/5, della quale può essere previsto un utilizzo parziale con stessa destinazione d'uso.
6. Opera incompiuta, stato di avanzamento inferiore ai 4/5, della quale può essere previsto un utilizzo parziale modificando la destinazione d'uso.
7. Opera incompiuta, stato di avanzamento inferiore ai 4/5, della quale può non essere previsto un utilizzo parziale.

Fig. 5 Schema riassuntivo delle caratteristiche delle opere incompiute per la graduatoria.

[5] D.M. 13 marzo 2013, n. 42 in materia di Modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute, articolo 4

1.2.4. I risultati

Dopo aver realizzato le varie graduatorie relative alle opere incomplete a livello nazionale e regionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti inserisce le documentazioni all'interno del SIMOI "*Sistema Informatico di Monitoraggio delle Opere Incompiute*" che consente di accedere ai dati relativi agli incompiuti a livello Nazionale, Regionale e Provinciale tracciando uno storico attraverso cui è possibile mappare, per ogni Regione, le opere incompiute di competenza Provinciale, Regionale o Nazionale.

Questo sistema consente di fornire un supporto alle amministrazioni che necessitano di avere un inventario per poter distribuire le risorse capillarmente rifunzionalizzando, anche parzialmente, o cambiando la destinazione d'uso delle opere incompiute segnalate e ritenute strategicamente più importanti.

Di seguito, verranno illustrati i dati dal 2016 al 2018 per poter effettuare un confronto tra le Regioni e visualizzarne il trend specificando che, ad oggi, non ancora tutte le Regioni hanno completato l'elenco-anagrafe, ragion per cui le informazioni relative al 2018 presentano delle lacune.

Ambito di rilevazione	Periodo di riferimento		
	2016	2017	2018
Regione Abruzzo	43	31	29
Regione Basilicata	36	33	18
Regione Calabria	17	15	/
Regione Campania	26	41	26
Regione Emilia-Romagna	19	16	14
Regione Friuli-Venezia-Giulia	4	5	3
Regione Lazio	46	45	6
Regione Liguria	5	4	4
Regione Lombardia	34	27	26
Regione Marche	15	16	17
Regione Molise	156	14	14
Regione Piemonte	18	9	13
Regione Puglia	87	54	/
Regione Sardegna	99	86	/
Regione Sicilia	159	162	/
Regione Toscana	27	16	13
Regione Umbria	15	15	/
Regione Valle d'Aosta	3	2	2
Regione Veneto	25	14	14
Provincia Autonoma di Bolzano	2	4	/
Provincia Autonoma di Trento	3	1	/
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	54	37	25
TOTALE	**893**	**647**	**224**

Tab. 1: Tabella riepilogativa di comparazione regionale sulle opere incompiute secondo i dati SIMOI dal 2016 al 2018 (/= dato mancante)

2016

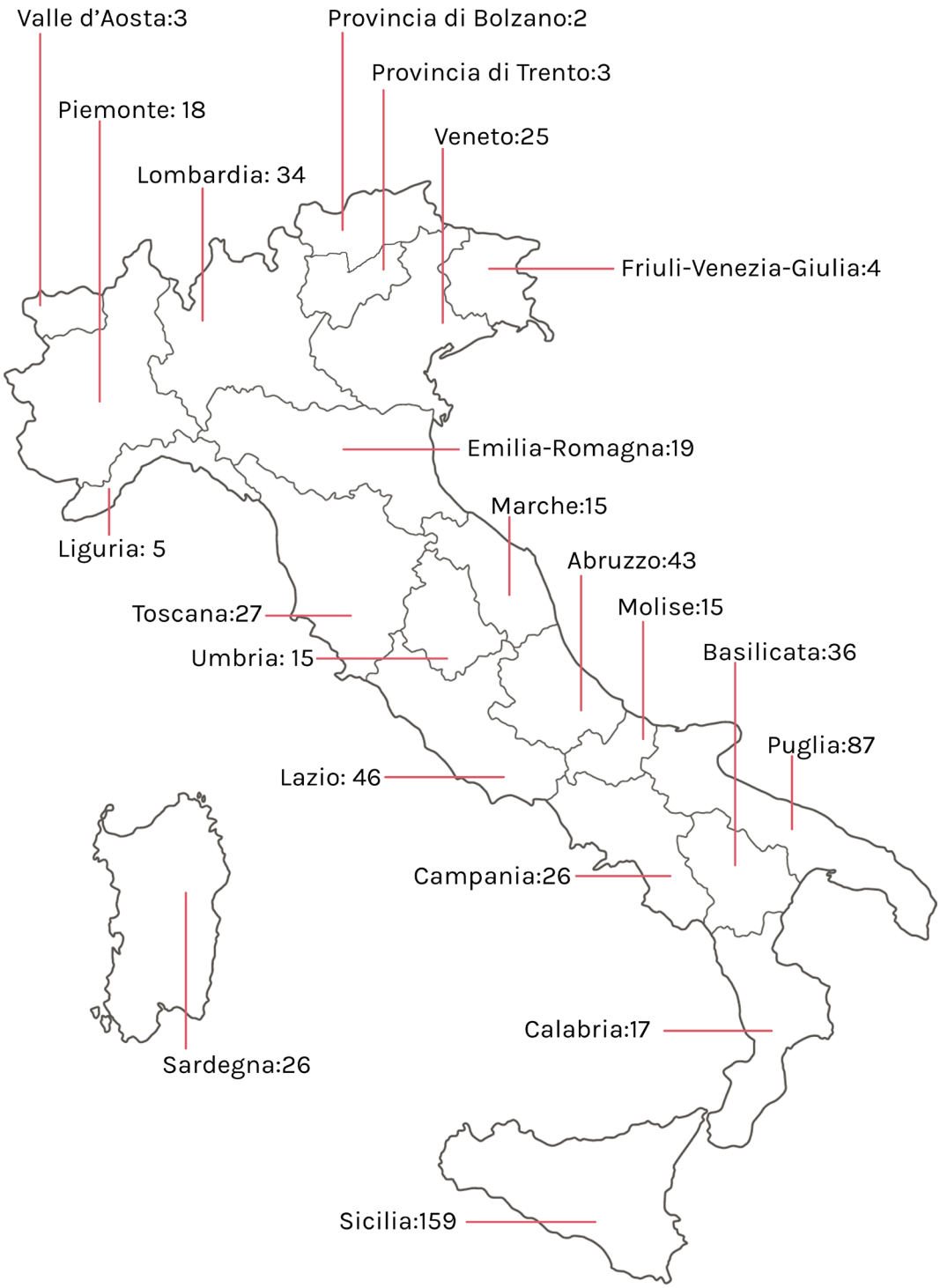


Fig.6 Anagrafe delle opere incompiute registrate nel 2016 dal SIMOI.

2017

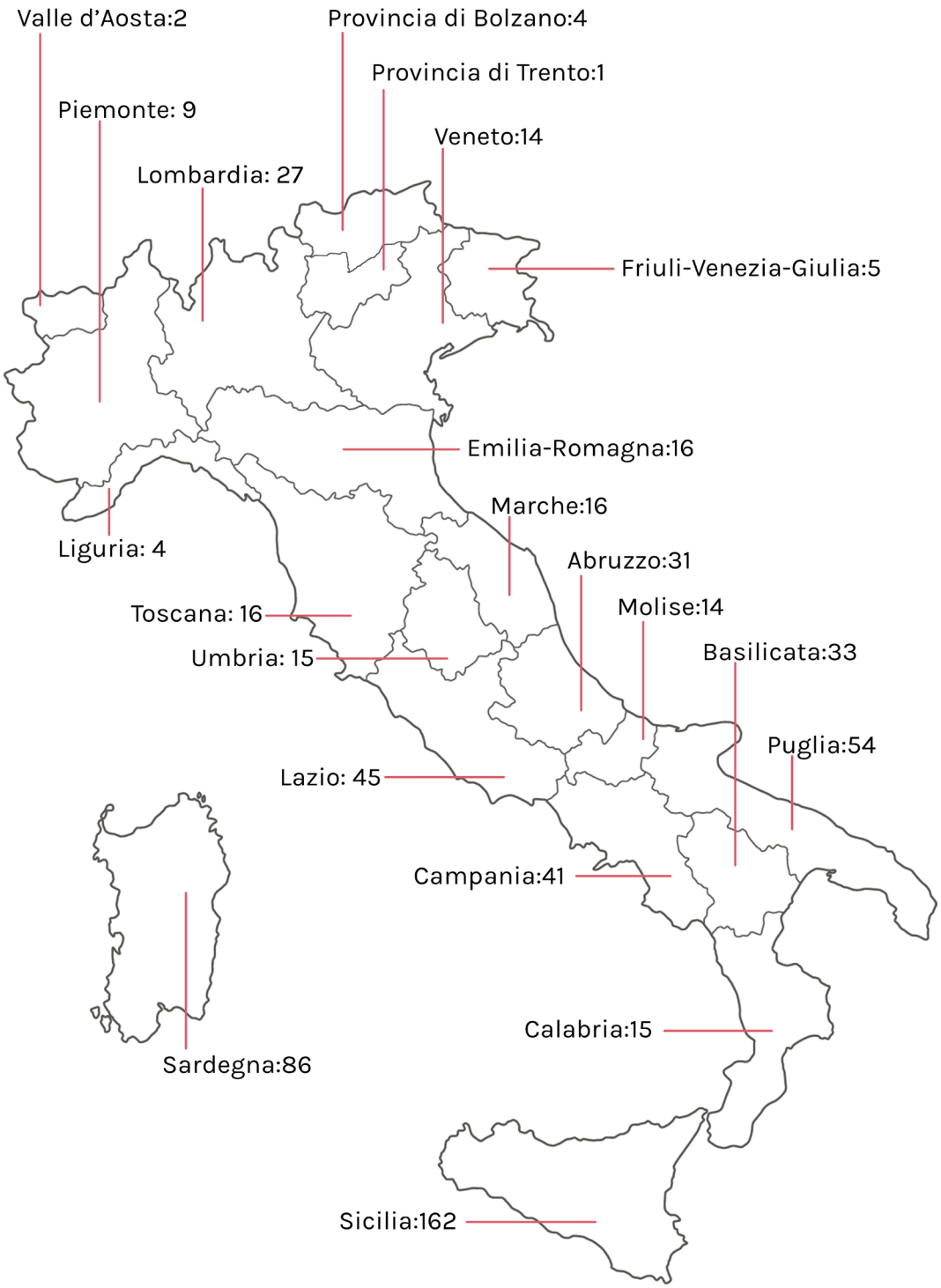


Fig. 7 Anagrafe delle opere incompiute registrate nel 2017 dal SIMOI

2018

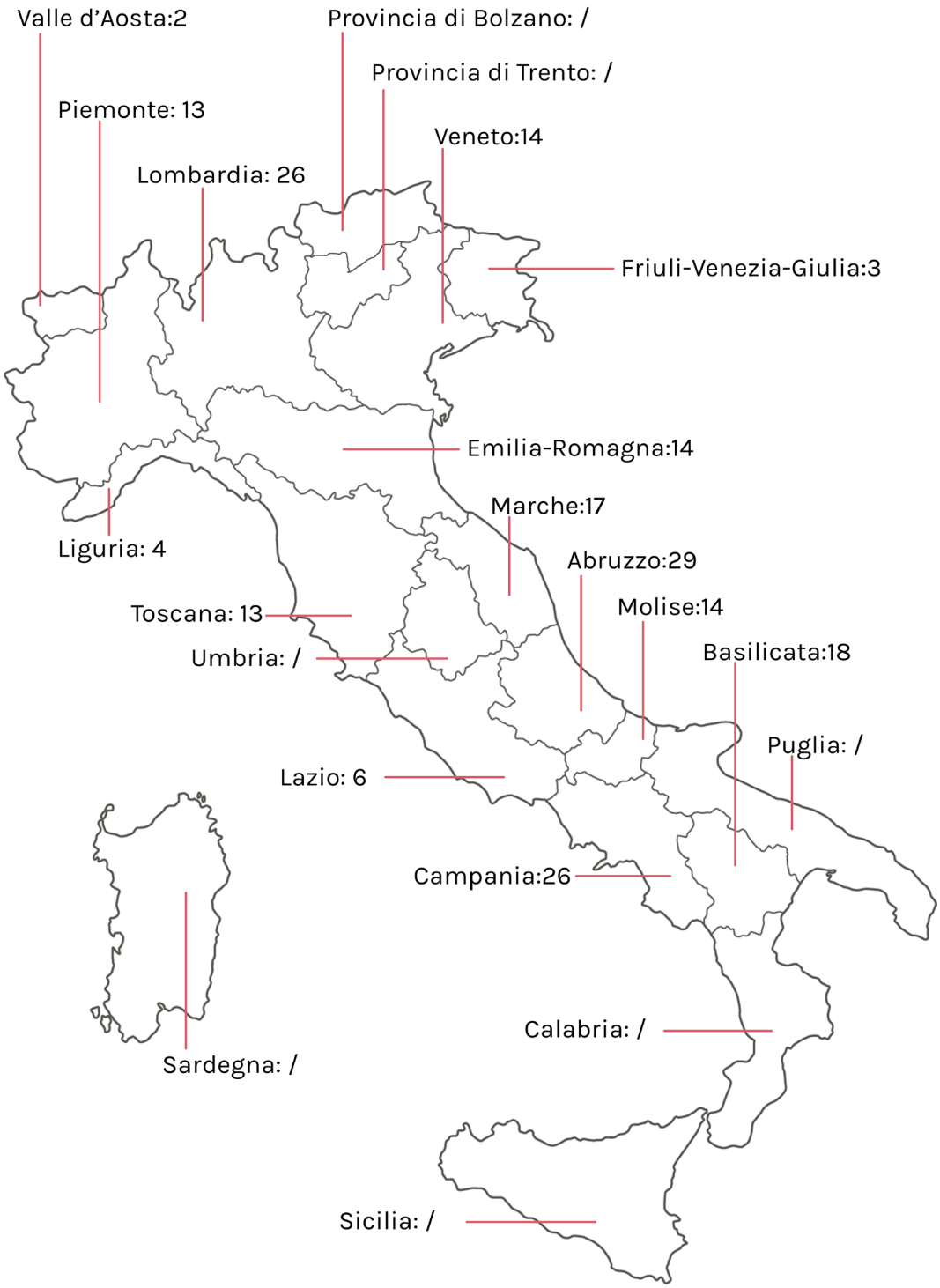


Fig. 8 Anagrafe delle opere incompiute registrate nel 2018 dal SIMOI (/ = dato mancante)

1.2.5. I costi dell'incompiuto

Le opere incompiute trascinano dietro di loro dei danni ingenti soprattutto in termini di spreco di risorse, soprattutto economiche oltre che sociali e paesaggistiche.

Nella tabella che segue sono indicate le cifre dello spreco suddivise per Regione e per opere di interesse Nazionale.

Il periodo di riferimento comprende gli anni 2016 e 2017 in quanto, per quanto riguarda il 2018, non sono ancora disponibili tutti gli elenchi anagrafe compilati dalle Regioni e quindi si riporterebbe un dato parziale che non consentirebbe di avere una visione d'insieme per ciò che riguarda l'andamento Nazionale.

Ambito di rilevazione	Periodo di riferimento	
	2016	2017
Regione Abruzzo	52.535.742,00 €	47.119.785,00 €
Regione Basilicata	96.105.463,00 €	93.764.441,00 €
Regione Calabria	60.436.197,00 €	57.543.878,00 €
Regione Campania	110.746.828,00 €	207.804.291,00 €
Regione Emilia-Romagna	102.138.338,00 €	86.448.486,00 €
Regione Friuli-Venezia-Giulia	10.741.419,00 €	11.196.444,00 €
Regione Lazio	161.000.710,00 €	157.630.882,00 €
Regione Liguria	25.853.595,00 €	25.573.492,00 €
Regione Lombardia	177.731.383,00 €	137.106.167,00 €
Regione Marche	68.760.038,00 €	73.522.895,00 €
Regione Molise	124.541.392,00 €	144.522.944,00 €
Regione Piemonte	126.175.063,00 €	9.819.749,00 €
Regione Puglia	238.810.230,00 €	82.939.948,00 €
Regione Sardegna	299.538.058,00 €	246.503.910,00 €
Regione Sicilia	501.402.915,00 €	488.305.910,00 €
Regione Toscana	49.467.441,00 €	20.861.051,00 €
Regione Umbria	155.233.001,00 €	162.106.583,00 €
Regione Valle d'Aosta	17.510.566,00 €	16.292.381,00 €
Regione Veneto	98.857.616,00 €	19.787.394,00 €
Provincia Autonoma di Bolzano	7.494.918,00 €	9.173.791,00 €
Provincia Autonoma di Trento	22.102.360,00 €	18.677.000,00 €
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	1.831.352.936,00 €	1.865.574.445,00 €
TOTALE	**4.338.536.209,00 €**	**3.982.275.867,00 €**

Tab. 2: Tabella riepilogativa di comparazione regionale sui costi delle opere incompiute secondo i dati SIMOI dal 2016 al 2017.

2016

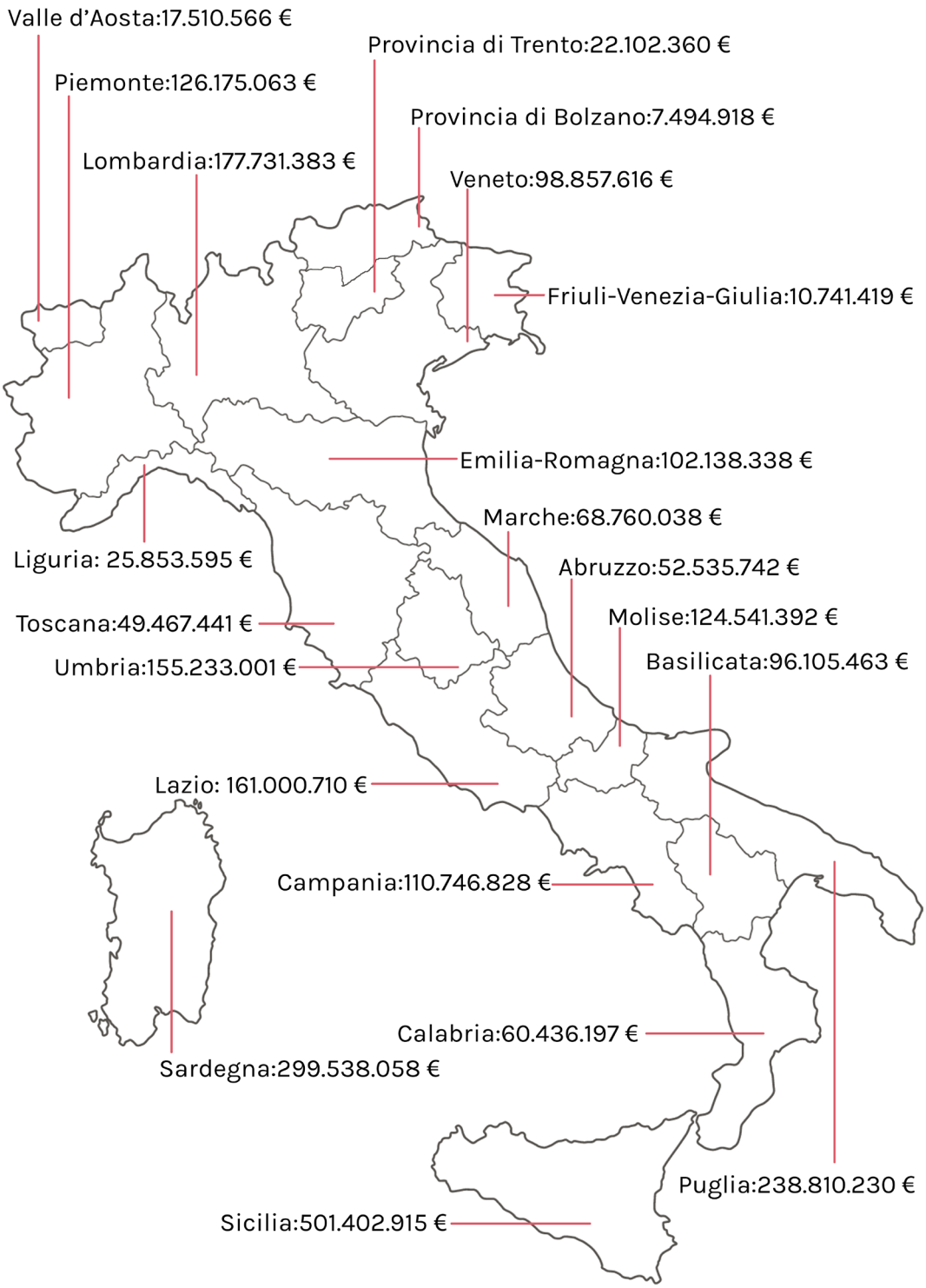


Fig. 9 Costi delle opere incompiute registrate nel 2016 dal SIMOI.

2017

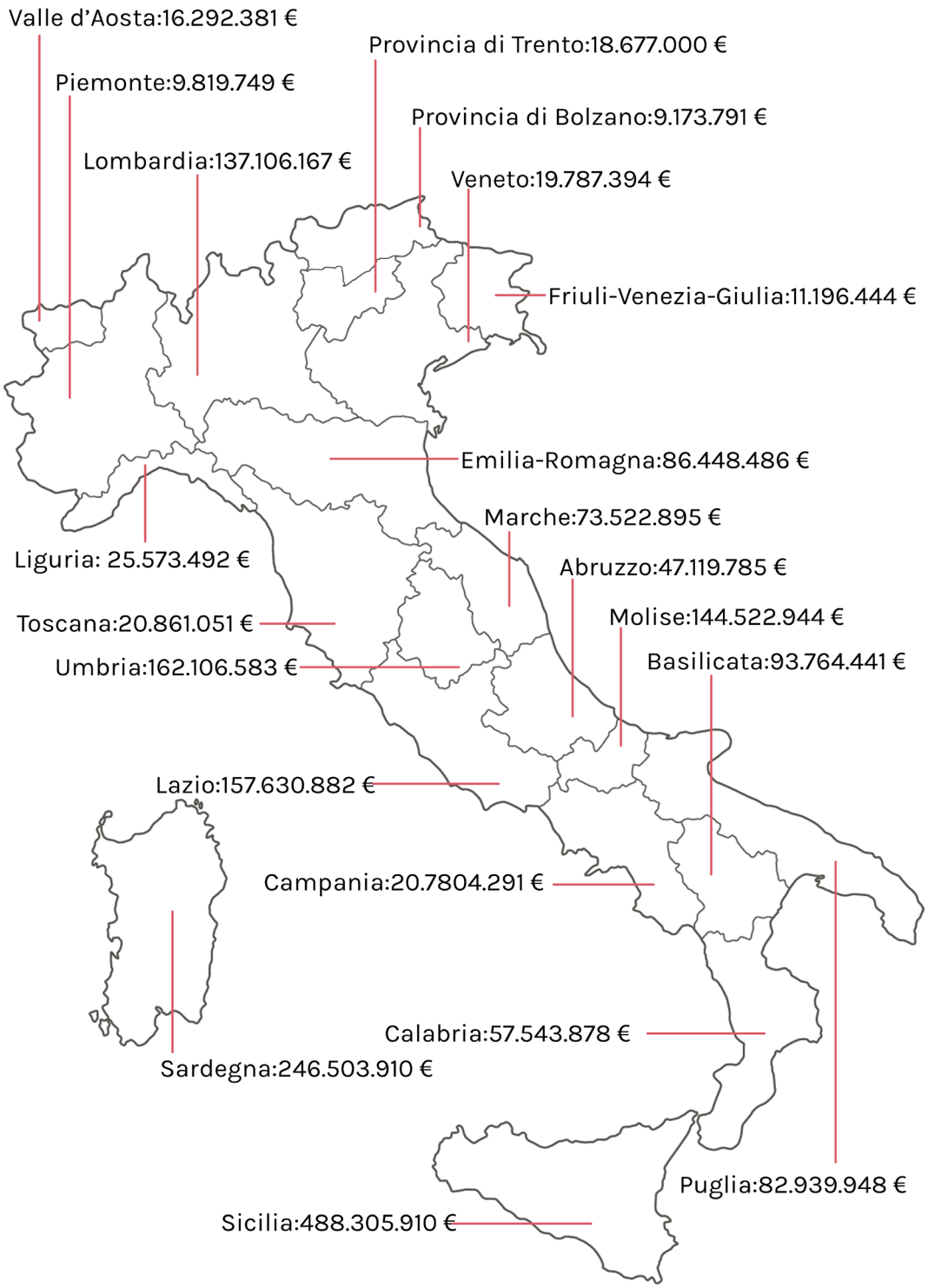


Fig. 10 Costi delle opere incompiute registrate nel 2017 dal SIMOI.

1.2.6. Conclusioni

Analizzando i dati riportati nei precedenti schemi, è possibile individuare quali siano le Regioni che meglio hanno saputo arginare gli sprechi e le perdite derivate dall'incompiuto.

In primo luogo, occorre sottolineare come nel periodo di riferimento le opere incompiute sul territorio Nazionale sia regredito passando da 839 a 647 che indica una sensibilizzazione elevata per quanto riguarda questo tema da parte delle amministrazioni provinciali, regionali e statali.

Effettuando un confronto tra gli anni presi in considerazione, la Regione che più ha saputo ridurre il numero di opere incompiute sia il Molise passando da 156 nel 2016 ad appena 14 nel 2017 e confermando lo stesso valore nel 2018.

Le Regioni che invece mantengono un numero inferiore si confermano nel tempo il Friuli-Venezia-Giulia, la Liguria, la Valle d'Aosta e le due province di Bolzano e Trento che si distaccano notevolmente dalla media Nazionale.

In secondo luogo, le Regioni che più soffrono a causa di questa situazione risultano essere situate nelle isole con il picco massimo in Sicilia in cui il numero aumenta, contrariamente a quasi tutti i trend Nazionali, passando dai 159 del 2016 ai 162 del 2017 non fornendo il dato 2018 nonostante la scadenza fosse fissata per il 31 marzo 2019.

Ancora una volta nel nostro Paese, anche queste statistiche evidenziano la netta differenza tra nord e sud ma sottolinea anche un dato ancor più allarmante che dimostra quanto queste opere incompiute siano dislocate in tutto il territorio nazionale con numeri rilevanti anche nelle regioni considerate più virtuose confermando le premesse effettuate ad inizio capitolo che denuncia la presenza capillare di questi fantasmi in cemento armato lungo tutta la nostra penisola.

1.3. Soluzioni d'intervento sull'incompiuto

Quale approccio seguire quando ci si trova a doversi confrontare con l'incompiuto?
Risulta essenziale conoscere le vicende che ne hanno caratterizzato il percorso per comprendere il perché e come esso si sia sviluppato e interrotto. Bisogna chiedersi quale sia il rapporto che instaura l'incompiuto con il proprio contesto e come sia percepito da chi convive con esso e se nel tempo abbia acquisito valore o risulti solo di intralcio. E' fondamentale inoltre indagare sulla qualità costruttiva dell'opera per tenere in considerazione il mantenimento della stessa e fare valutazioni di convenienza.
Premesso ciò, le principali tipologie di intervento individuate e attuabili su di un'opera incompiuta sono tre: demolizione, valorizzazione e riuso.

1.3.1. Demolizione

Col termine demolizione si intende l'abbattimento totale della struttura e la cancellazione di ogni traccia che possa rievocare alla memoria quello che è stato. Non necessariamente si tratta della soluzione più vantaggiosa in termini di sostenibilità (economica e ambientale) ma può essere adottata sia come messaggio da parte delle istituzioni contro la speculazione incontrollata e lo sfruttamento del ciclo del cemento che come volontà di cambiamento in risposta alle nuove esigenze a cui l'architettura deve rispondere.
Nell'immaginario comune la demolizione è la prima (e spesso l'unica) soluzione che balza in mente quando si pensa al futuro di un'opera incompiuta. Ribadendo il fatto che spesso si tratta di una pratica sconveniente, bisogna valutare attentamente le conseguenze e le possibilità alternative, tenendo questa come ultima opzione estrema.

L’azione risulta inevitabile nel caso in cui sia impossibile intervenire sulla struttura esistente per cause dovute a malacostruzione e degrado o addirittura quando l’opera risulta abusiva diventando causa di deturpamento del paesaggio. In quest’ultimo caso la scelta di demolire diventa scelta politica, un segnale forte che la pubblica amministrazione deve mandare a chi specula su questa pratica dannosa, estremamente diffusa in Italia.

Un esempio importante è stato il pugno di ferro adottato dalla città di Agrigento nei confronti delle numerose strutture abusive realizzate a Realmonte, sul suggestivo panorama della Scala dei Turchi. Le demolizioni sono iniziate nel 2013 con l’abbattimento dello scheletro di quella che sarebbe dovuta essere una struttura alberghiera di lusso in riva al mare, simbolo dell’abusivismo nell’area (Fig. 11).
A seguire sono state demolite le altre strutture che facevano parte di un grande investimento immobiliare irregolare le quali deturpavano il maestoso e unico paesaggio naturale.

Fig 11 Struttura in c.a. simbolo dell’abusivismo prima della demolizione, Realmonte (AG) 2013.

Quest'intervento oltre ad essere un segnale importante di intransigenza per il mancato rispetto delle regole ha donato nuova dignità alla costa anche grazie a opere di riqualificazione come il belvedere realizzato nell'area dove precedentemente sorgeva una villa abusiva a strapiombo sul mare (Fig. 12- 13).

Fig. 12 Villa abusiva a strapiombo sul mare prima della demolizione, Realmonte(AG).

Fig. 13 Belvedere realizzato a seguito della demolizione della villa, Realmonte (AG).

1.3.2. Valorizzazione

La valorizzazione si propone di ridare una nuova vita o un nuovo scopo all'incompiuto senza stravolgerne l'aspetto morfologico. Questa pratica punta al minimo utilizzo di denaro, evitando anche l'installazione di nuovi cantieri complessi e spesso obbliga a cambiare totalmente la destinazione d'uso originaria dell'edificio a seconda dello stato di avanzamento al quale i lavori sono stati interrotti. Gli interventi di valorizzazione più frequenti sono legati all'ambito artistico che guarda alla struttura con occhi diversi sfruttando essa stessa come oggetto del processo artistico o instaurandovi all'interno e nell'intorno un processo di rigenerazione che punti a nuove funzioni innovative e svincolato dalle pratiche comuni.

Uno degli esempi più emblematici ed estremi si può ritrovare nel Centro Financiero Confinanzas, noto come Torre David, a Caracas. La costruzione iniziata nel 1990 venne interrotta nel 1994, a seguito della morte del principale investitore e della crisi finanziaria venezuelana. Con i suoi 45 piani sarebbe dovuta essere una delle torri più alte e prestigiose del paese (Fig. 14).

Fig. 14 Vista frontale della Torre David, Caracas (Venezuela), 2014.

Nel 2007 a causa di una forte crisi abitativa che affliggeva il paese la struttura è stata occupata da centinaia di famiglie che hanno fatto della torre la propria nuova casa. Nonostante l'edificio fosse incompleto i nuovi abitanti non si sono scoraggiati effettuando operazioni di ristrutturazione improvvisate per assecondare le proprie esigenze dando così vita ad un'architettura senza architetti e creando all'interno del grattacielo una comunità viva con servizi per i residenti e addirittura piccole attività commerciali. (Fig. 15-16)

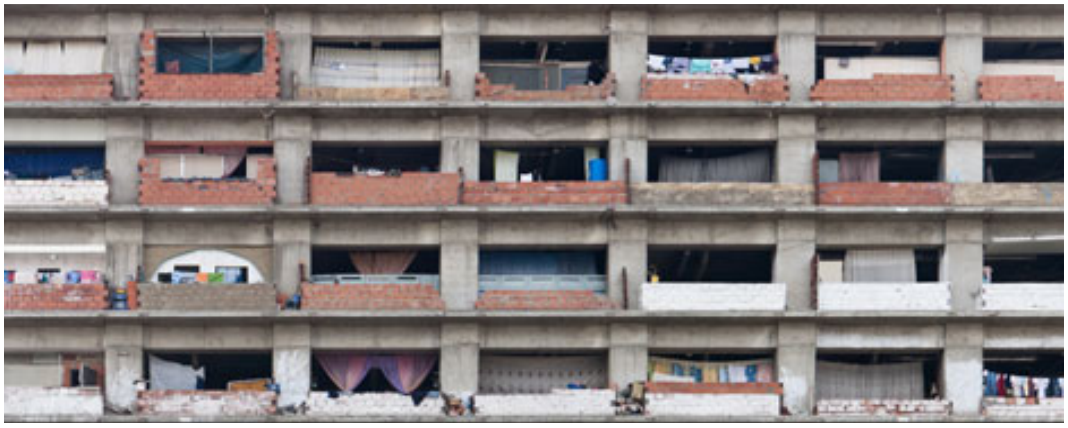


Fig. 15 Facciata della Torre David con evidenziati gli interventi realizzati dagli abitanti, Caracas (Venezuela), 2012.

Fig. 16 Attività commerciale improvvisata all'interno della struttura, Caracas (Venezuela), 2012.

Le condizioni di vita risultavano comunque precarie e l'edificio pericoloso data la mancanza di dispositivi di protezione, perciò il governo nel 2014 ordinò lo sgombero e il ricollocamento delle famiglie che abitavano la torre.

1.3.3. Riuso

Quest'ultima pratica segue un'ottica di completamento dell'incompiuto mantenendo il più possibile la struttura già realizzata. Può trattarsi di una scelta dettata principalmente dalla convenienza economica che vede onerosi la demolizione e lo smaltimento del manufatto, oppure essere una scelta etica che propone una sfida all'insegna dell'ecosostenibilità e della riduzione della cementificazione selvaggia che ha contraddistinto l'edilizia italiana dagli anni ottanta in poi. L'obiettivo risulta ambizioso: spesso, a distanza di anni, le scelte progettuali fatte nel progetto iniziale non sono compatibili con le nuove esigenze, bisogna perciò ragionare con un'ottica innovativa che consenta di conciliare queste ultime con la struttura esistente integrando così la nuova architettura al contesto urbano e socioculturale in costante cambiamento.

Un perfetto esempio di riuso può essere ritrovato nel Vakko Fashion and Media Center, sede di una casa di moda turca ed edificio polifunzionale, completato dallo studio REX nel 2010 (Fig. 17)

Fig. 17 Vista frontale del Vakko Fashion and Media Center, Istanbul (Turchia), 2010.

I progettisti decidono di mantenere la struttura esistente, uno scheletro in c.a. di quella che sarebbe dovuta essere un'attività ricettiva, operando una scelta sostenibile capace di ottimizzare il processo costruttivo che prevedeva tempi brevissimi (Fig. 18).

Fig. 18 Struttura portante in c.a. preesistente, Istanbul (Turchia).

Integrando la struttura portante sono riusciti ad ottenere una corte nella quale hanno alloggiato una scultura architettonica indipendente che accoglie le funzioni principali, racchiusa da una scatola regolare in vetro e acciaio che nasconde gli articolati volumi interni (Fig. 19).

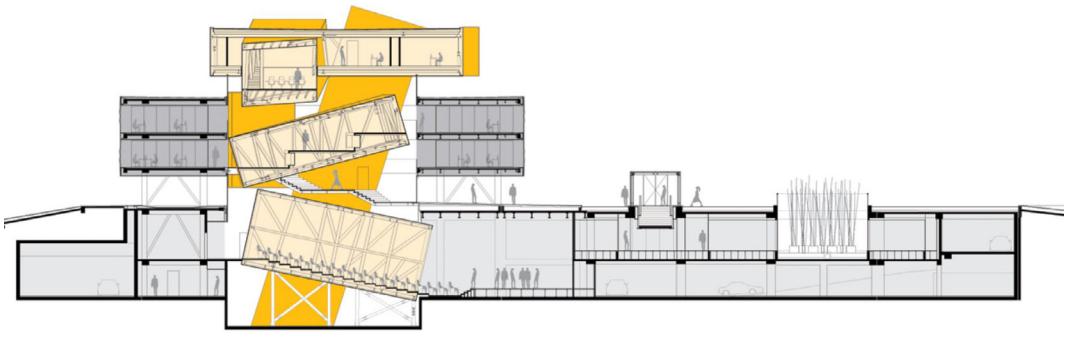


Fig 19 Sezione trasversale dell'edificio con evidenziata la struttura interna indipendente, Istanbul (Turchia), 2010

1.4. Note

Fig. 1 : http://www.alterazionivideo.com/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 2 : https://www.iltascabile.com/linguaggi/italia-incompiuta/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 11 : http://archivio.blogsicilia.it/al-via-la-demolizione-dellecomostro-alla-scala-dei-turchi/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 12 : https://agrigento.gds.it/articoli/cronaca/2017/08/06/a-scala-dei-turchi-un-belvedere-al-posto-di-una-villetta-abusiva-9de153f5-3bfc-4053-91d1-0d5ce2a3999e/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 13 : https://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/palermo/cronaca/15_ottobre_19/scala-turchi-giu-l-ultimo-abuso-via-demolizione-casa-scogliera-65a9a402-7638-11e5-9317-0329a057184b.shtml (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 14 : https://www.dezeen.com/2014/07/24/torre-david-mass-eviction-urban-think-tank-response/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 15 : https://www.dezeen.com/2012/09/01/why-should-the-poor-live-in-the-slums-if-there-are-empty-office-towers-in-the-city-asks-justin-mcguirk/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 16 : https://www.dezeen.com/2012/09/01/why-should-the-poor-live-in-the-slums-if-there-are-empty-office-towers-in-the-city-asks-justin-mcguirk/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 17 : https://rex-ny.com/project/vakko-fashion-center/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 18 : https://rex-ny.com/project/vakko-fashion-center/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 19 : https://rex-ny.com/project/vakko-fashion-center/ (ultimo accesso 02-09-2019)

Tab. 1 : http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/opere-incompiute-sistema-informativo-di-monitoraggio-delle-opere-incompiute-0 (ultimo accesso 02-09-2019)

Tab. 2: http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/opere-incompiute-sistema-informativo-di-monitoraggio-delle-opere-incompiute-0 (ultimo accesso 02-09-2019)

02

IMPERIA: LA CITTÀ E I SUOI DUE PORTI

2.1. Caso studio: Imperia

2.2. Progetti di ampliamento dei porti nel tempo

2.3. Note

2.1. Caso studio: Imperia

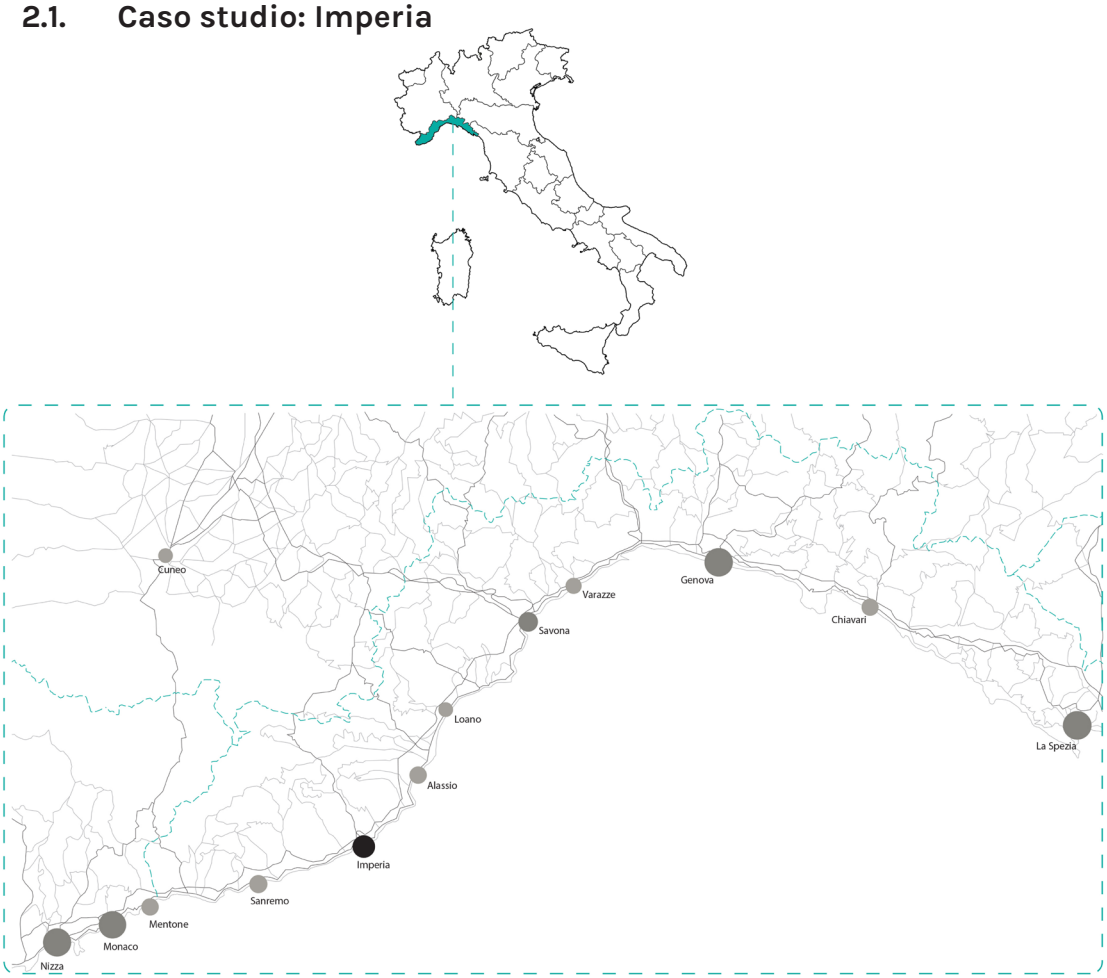


Fig. 1 La costa ligure e parte di quella francese che mostra le città portuali più importanti.

Imperia, Comune di circa 42.000 abitanti[1], è anche capoluogo dell'omonima Provincia posta all'estremo ovest del ponente ligure.

Storicamente la città era divisa dal torrente Impero nei Comuni di Oneglia e Porto Maurizio successivamente unificati. La prima improntata sull'industria alimentare mentre l'altra sul turismo e il settore ittico. Negli ultimi decenni Imperia ha avviato una riconversione al settore dei servizi nonostante siano ancora rilevanti gli apporti del settore alimentare, soprattutto oleario, e di quello vinicolo.

Situata in un contesto notoriamente turistico trova vicinanza con altre città importanti, come Sanremo e le prestigiose francesi della costa azzurra come Monaco e Nizza.

Insignita nel 2019 del titolo di provincia col miglior clima d'Italia[2] gode di temperature miti e soleggiamento lungo tutto l'anno oltre che di buona ventosità che la rende adatta allo sport della vela il quale è storicamente consolidato nel territorio.

2.1.1. Geografia del territorio

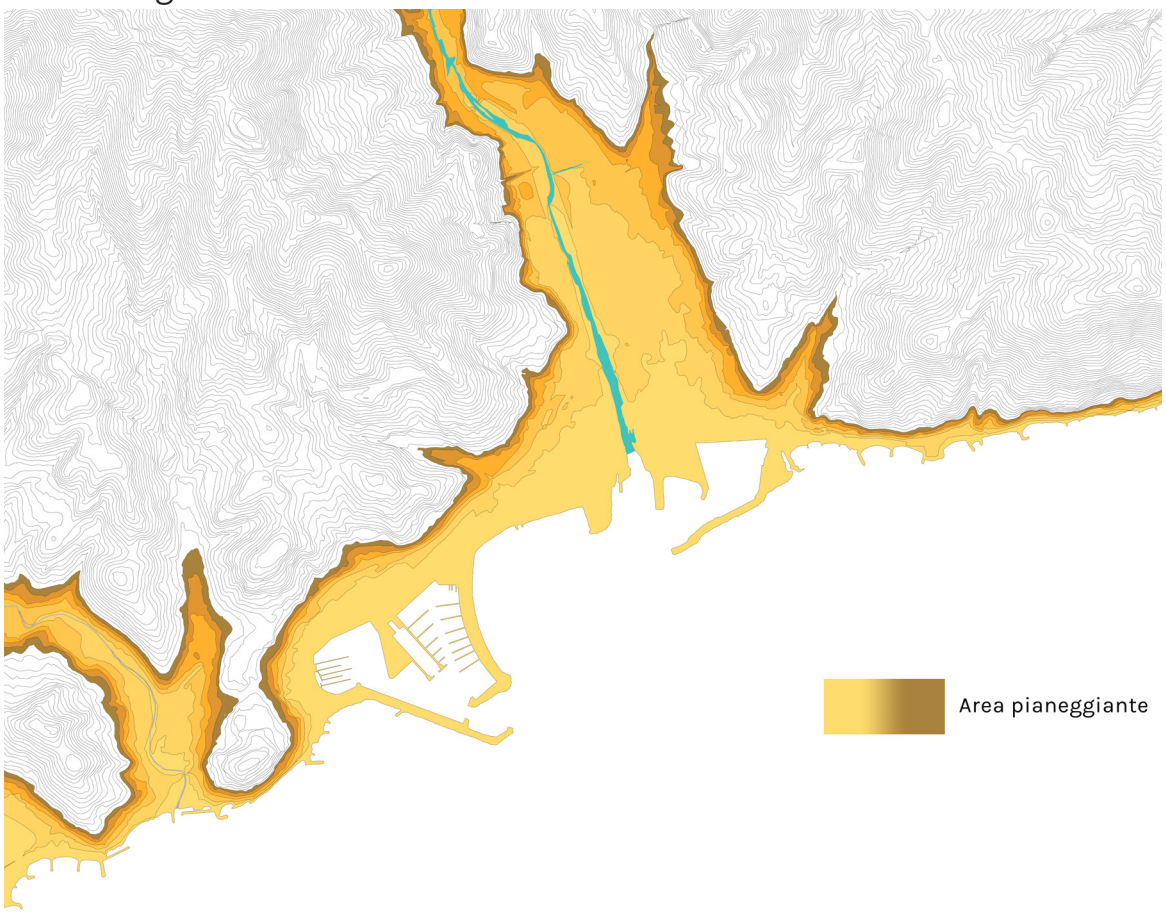


Fig. 2 Orografia del territorio imperiese con in evidenza le aree pianeggianti.

La conformazione orografica del territorio Imperiese è quella tipica delle città costiere liguri: i rilievi montuosi declinano verso la costa in modo ripido, come si evince dalla vicinanza delle isoipse, lasciando una fascia costiera stretta che si sviluppa lungo tutta la linea d'acqua.
Il corso d'acqua principale è il torrente Impero che attraversa l'ampia area pianeggiante su cui sorge Oneglia.

2.1.2. Viabilità

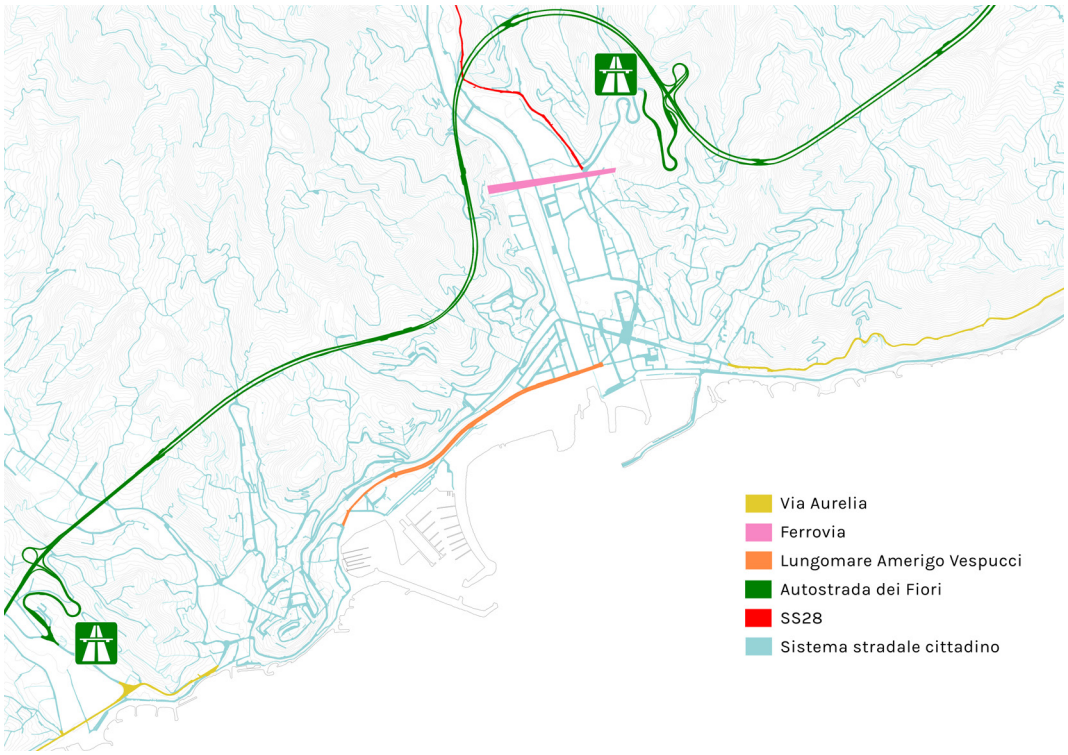


Fig. 3 Arterie stradali principali e infrastrutture del territorio imperiese.

Nonostante l'ostilità del territorio che rende difficoltose e onerose le realizzazioni di collegamenti efficienti la città risulta ben collegata sia internamente che con l'esterno.

Le alture che circondano la città sono attraversate dalla A10, conosciuta come l'Autostrada dei Fiori, che collega tutta la regione da Ventimiglia a La Spezia e a Imperia possiede due svincoli che la rendono facilmente accessibile sia da Oneglia che Porto Maurizio.

Un'altra arteria importante è la SS28, strada che corre verso nord collegando alla città in modo rapido sia i numerosi paesi dell'entroterra che il Piemonte. Questa tratta è stata recentemente efficientata e potenziata con allargamenti di carreggiata e realizzazione di gallerie rendendola valida alternativa all'autostrada per chi arriva dal Piemonte.

Internamente la città è attraversata dalla SS1 (Via Aurelia) che, costeggiando il mare, la collega interamente diventando così la strada interna principale. Da essa si diramano e sviluppano capillarmente i collegamenti con le numerose frazioni e comuni dell'entroterra.

2.1.3. Morfologia Urbana

Fig. 4 I due poli urbani di Imperia e i loro porti.

Analizzando la mappa del costruito è immediata l'individuazione di due agglomerati urbani principali per la densità edilizia.
Questa conformazione denuncia la storica divisione del comune nelle due frazioni di Oneglia e Porto Maurizio.
Porto Maurizio rappresenta la parte antica della città e a sua volta ingloba Borgo Parasio e Borgo Marina. Il Parasio è un borgo di fondazione medievale che sorge su di un promontorio a picco sul mare alle quali pendici si trova il Borgo Marina, tipico insediamento di pescatori.
Oneglia invece rappresenta la parte più recente della città, sviluppata nell'area pianeggiante solcata dal torrente Impero, ha un'estensione maggiore ed oggi è considerata il centro della città.

Il 21 ottobre 1923 col Decreto Reale n. 2360 i due Comuni e altre frazioni limitrofe vennero accorpati e, al fine di evitare dispute interne, si scelse di chiamare la nuova città "Imperia", nome derivante dal principale corso d'acqua, il torrente Impero.

Nonostante questa unione, le anime delle due parti mantengono tutt'ora profili diversi: mentre Porto Maurizio, la zona a ponente, si è mantenuta più legata alla residenza e al turismo in quanto costituisce il centro storico e possiede i maggiori stabilimenti balneari, Oneglia è la parte economicamente più dinamica grazie allo sviluppo più recente legato alle attività industriali. Fattore questo che ne ha fatto il nuovo centro della routine imperiese.

Nonostante i due poli abbiano due identità diverse ben delineate il confine tra esse non è netto e ben identificato. A determinare il confine simbolico, ma soprattutto il punto di giunzione, è la sede del Comune della città che è stata posta volontariamente nel baricentro delle due aree.

Già in passato, entrambe le centralità possedevano il proprio porto, ognuna con una vocazione definita: quello di Oneglia era prettamente commerciale per soddisfare le esigenze delle numerose attività produttive; quello Porto Maurizio invece accoglieva principalmente barche di pescatori e col tempo si è convertito alle attività di diporto.

2.1.4. Porti di Imperia

Fig. 5 I porti di Imperia.

I due antichi comuni, ora riuniti, possedevano entrambi un proprio sbocco sul mare indipendente.

Oneglia ha visto sorgere sul suo territorio numerose sedi aziendali come l'Italcementi ma anche filiere di produzione alimentare come la Agnesi, la Olio Carli e la Olio Sasso.

Per queste ragioni il porto era sfruttato al fine di importare materie prime ed esportare i prodotti finiti ma esso è anche stata l'infrastruttura attraverso la quale transitavano i componenti per la Fiat e altre aziende nel nord Italia diventando un'importante infrastruttura strategica.

Oggigiorno, considerata chiusura di quasi tutti gli stabilimenti di produzione situati in loco, il porto ha subito un calo dei traffici commerciali dovuti anche ai cambi di rotta delle navi mercantili per raggiungere mete dalle quali sono più accessibili le altre città italiane.

Ne consegue che, da essere uno scalo marittimo strategico con permanenza di navi per breve periodo, il trend si è evoluto portando ad ospitare imbarcazioni private di piccole/medie dimensioni e pescherecci facendo tramontare l'antica vocazione del porto.

Porto Maurizio, come precedentemente anticipato, costituisce la vera anima storica della città dovuta al sedimentarsi di manufatti edilizi di diverse epoche.

Questa conformazione è chiaramente denotabile nel suo centro, la sommità del Parasio che ospita il Duomo di Imperia attorno al quale si diramano le vie che percorrono il perimetro dell'altura per poi ricongiungersi alla linea di costa affiancata dalla Via Aurelia.

Il porto dell'area in questione, era stato concepito come luogo in cui ormeggiavano stabilmente le imbarcazioni appartenenti a coloro che abitavano nel comune, nelle aree limitrofe ma anche da altre città italiane che utilizzavano la propria barca durante le festività o nei fine settimana.

La sua conformazione e la sua ubicazione non lo rendeva adatto a diventare uno scalo commerciale come quello del comune adiacente poiché non aveva accesso diretto all'autostrada rendendo scomodo il trasporto delle merci, così si delineò la sua vocazione turistica.

Fig. 6 I porti di Imperia.

2.2. Progetti di ampliamento dei porti nel tempo

Nella storia della città, vennero avanzate numerose proposte da parte di enti pubblici e privati al fine di verificare la fattibilità riguardante l'ampliamento dell'area portuale cittadina.

2.2.1. 1845 - Prima proposta di accorpamento

Il golfo di Porto Maurizio, a causa delle arene prodotte dal torrente Impero e delle mareggiate causate dai venti levante e scirocco, non era adatto ad ospitare un bacino portuale, per questo motivo durante la sua costruzione si incontrarono numerose difficoltà.

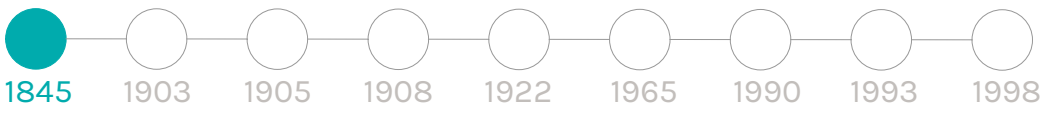
Adiacente ad esso, il Comune di Oneglia possedeva il proprio porto dedicato prevalentemente al commercio di oli vegetali prodotti dalle grandi aziende insediate sul posto.

Fiutato il potenziale di avere un porto commerciale e data la prossimità del vicino e avviato porto di Oneglia, nel 1845 l'amministrazione Comunale di Porto Maurizio propose al Regio Governo un'idea di unione dei due porti sfruttando lo spazio di raccordo tra gli stessi, all'epoca non utilizzato e che avrebbe garantito un importante ampliamento permettendo al porto unico di competere con realtà più grandi.

La proposta venne fortemente contestata dagli onegliesi in quanto ricordavano che Porto Maurizio non era adatto ad ospitare un porto e che sarebbe stato meglio destinare le risorse sul porto di Oneglia che già possedeva una sua economia e un suo traffico affermato al fine di potenziarlo.

Inoltre, sottolinearono gli impatti economici che avrebbe avuto questa operazione sul valore degli immobili residenziali e produttivi i quali sarebbero crollati.

A seguito di queste considerazioni, la proposta venne scartata.



2.2.2. 1903 - Il primo progetto

Il primo progetto per il potenziamento dei bacini portuali imperiesi venne elaborato da Giacomo Agnesi, uno dei fratelli proprietari dell'omonima Industria alimentare situata sulla sponda del torrente Impero nel comune di Oneglia.

Egli analizzò la conformazione del porto del suo comune di origine notando che presentava errori di progettazione che lo rendevano scomodo per il commercio.

La sua ubicazione in corrispondenza della foce del torrente lo rendeva soggetto a correnti contrarie alla rotta che le imbarcazioni dovevano seguire al fine di ormeggiare nel bacino.

Anche quest'ultimo possedeva, secondo le sue osservazioni, un'area non sufficiente a effettuare le manovre dei mercantili e, combinato con le correnti contrarie dell'Impero, rendeva complicato l'ormeggio.

Anche l'imboccatura rivolta verso ovest era un errore di progettazione poiché soggetto, come precedentemente osservato, alle correnti marine ma anche al forte vento che dalle montagne a ridosso della città procede lungo la valle con una conformazione a "V" che nel tempo il corso d'acqua cittadino aveva scavato.

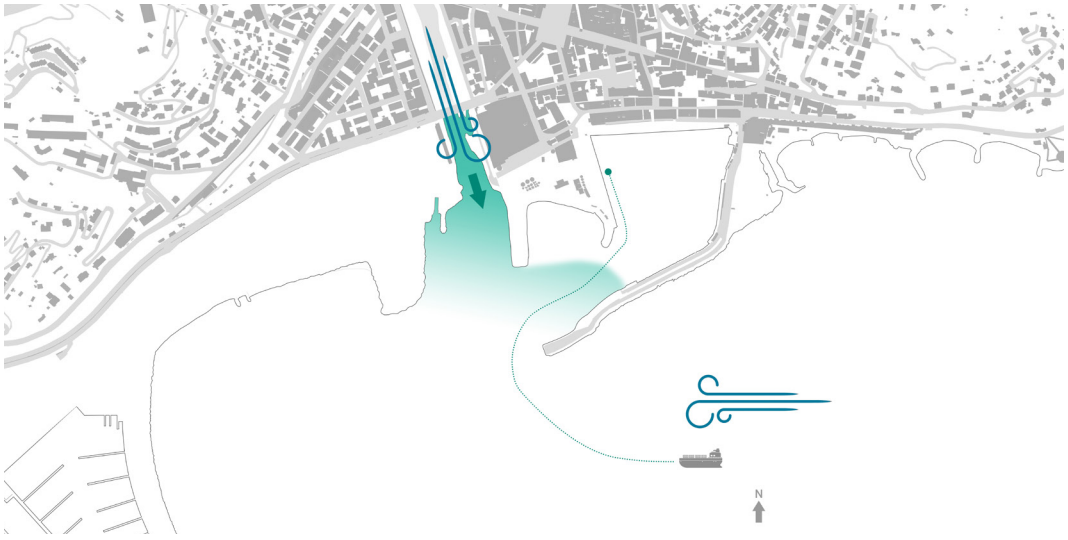
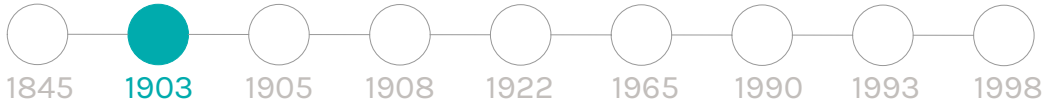


Fig. 7 Schema che illustra le problematiche di accesso al porto di Oneglia.



L’ingegner Giacomo Agnesi prevedeva nel suo progetto uno sviluppo iniziale del porto di Oneglia per poi ampliarlo con un accorpamento dei due bacini portuali.

La prima operazione prevedeva la costruzione, in corrispondenza dell’argine a levante del torrente, di un molo che superasse quello già esistente e correggere l’imboccatura verso est.

La seconda fase consisteva nel prolungamento e allargamento del molo costruito nella prima fase per poter diventare una comoda zona di attracco per le navi mercantili e lungo la sua nuova estensione erano previste nuove coperture e altre strutture per il deposito temporaneo delle merci che venivano poi portate sulla terraferma successivamente.

Nel progetto di Agnesi, l’unione tra i due bacini portuali non avveniva in mare ma bensì sul tratto costiero che li univa con la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria comune ai due porti e un’ampia rete stradale per facilitare le interconnessioni.

L’ingegnere contestava le ingenti somme di denaro che il Governo centrale aveva stanziato per lo sviluppo del porto di Porto Maurizio poiché riteneva fosse più utile investire in una infrastruttura già funzionante come quella onegliese.

2.2.3. 1905 - Il progetto della Commissione Reale

Nel 1904 venne nominata una Commissione Reale con lo scopo di analizzare i piani regolatori dei principali porti del Regno.

Visitarono i porti Imperiesi riconoscendo l'impossibilità di unirli a causa della presenza della foce del torrente.

Optarono per realizzare un progetto che potenziasse l'infrastruttura portorina in quanto situata in una posizione geografica più favorevole sia per quanto riguarda la spinta del vento e delle correnti marine sia per la prossimità alla pianura di Baité che collega la struttura al torrente Impero.

Quest'ultima caratteristica era di grande importanza poiché all'epoca i porti necessitavano di vaste superfici e di un immediato raccordo alla rete ferroviaria.

A questo proposito, vennero consultati i migliori ingegneri delle Ferrovie dello Stato che elaborarono un progetto di ampliamento del bacino portuale e del raccordo di esso alle vie ferrate tramite la realizzazione di una stazione ferroviaria nella pianura.

Queste scelte implicavano l'abbandono dell'infrastruttura onegliese a causa della sua infelice ubicazione e sollevarono le perplessità dell'ingegner Agnesi che riteneva scorrette le scelte effettuate dalla Commissione Reale poiché fino a quel momento il porto con maggiore affluenza era quello di Oneglia perché nel suo territorio erano situate tutte le grandi industrie che avrebbero subito un irrimediabile declino seguito all'attuazione del piano previsto.

2.2.4. 1908 - Il progetto Umberto I

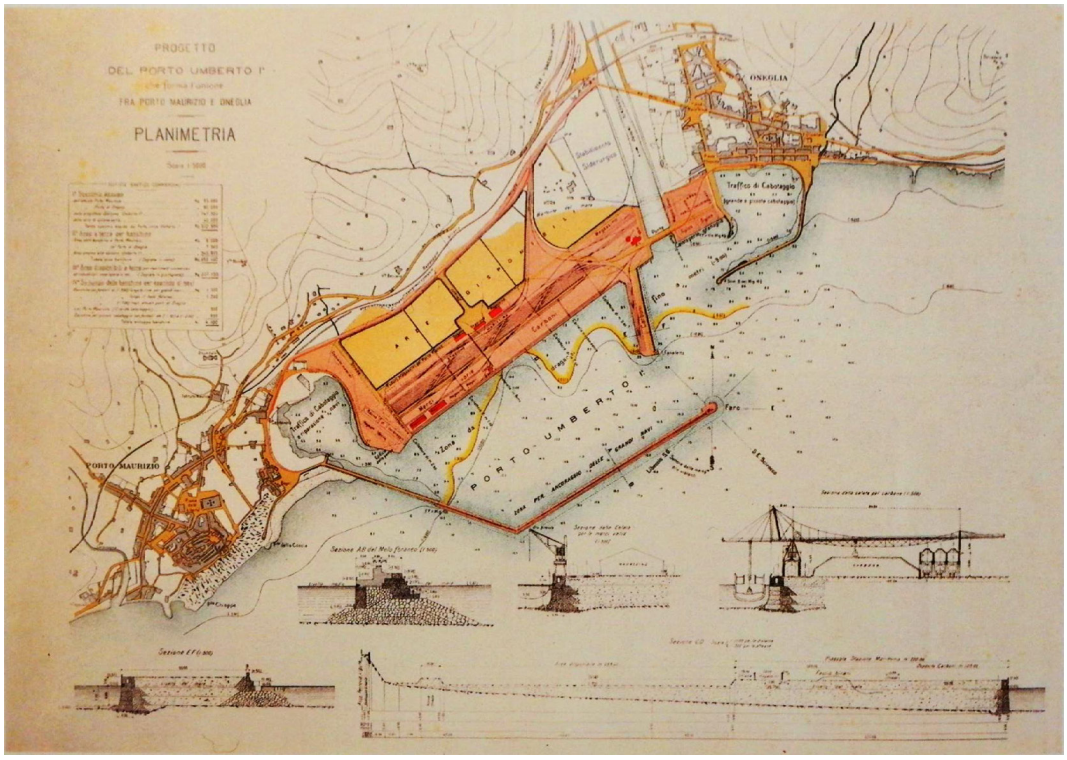
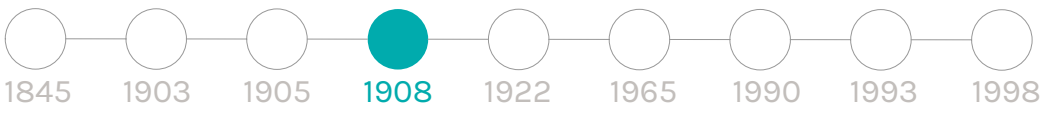


Fig. 8 Progetto del porto Umberto I dell'ing. Luigi Luiggi (1908) , E. Berio, Cronache di Portoneglia, SAGEP Editrice, 1983, Genova

Il progetto realizzato dall'ingegner Luggi prevedeva, contrariamente ai progetti precedenti e alle considerazioni fatte, l'unione dei bacini portuali. L'idea era quella di prolungare il molo ovest del bacino portorino parallelamente alla pianura di Baglié interrompendosi in corrispondenza della foce del torrente.

Anche quest'ultima sarebbe stata parte integrante del progetto poiché avrebbe dovuto ospitare la nuova ferrovia che si sarebbe allacciata alla tratta Genova Ventimiglia e al mai realizzato raccordo con il Piemonte. Sul tratto costiero della nuova ferrovia erano previsti degli ampi scali merci, un'ampia area a servizio portuale e una banchina di ormeggio attrezzata.

Con questa soluzione si sarebbe formato un ampio bacino che avrebbe incluso la foce del torrente, caratteristiche queste che vennero criticate dall'ingegner Agnesi secondo numerosi aspetti già noti rispetto ai progetti già realizzati che prevedevano l'unione dei porti con l'aggravante che questo progetto prevedeva un specchio d'acqua troppo ampio che durante le giornate di forte vento avrebbe reso difficoltose le operazioni di ormeggio e scalo delle merci. Inoltre, la soluzione di integrare la foce dell'Impero nell'infrastruttura rende quest'ultima soggetta ad interramento a causa dell'erosione. In questo progetto, al porto di Oneglia non veni va applicata alcuna modifica, ne miglioria. Altro elemento che suscitò le critiche dell'ingegnere.



2.2.5. 1922 - Il progetto dell'ente portuale di Oneglia e Porto Maurizio

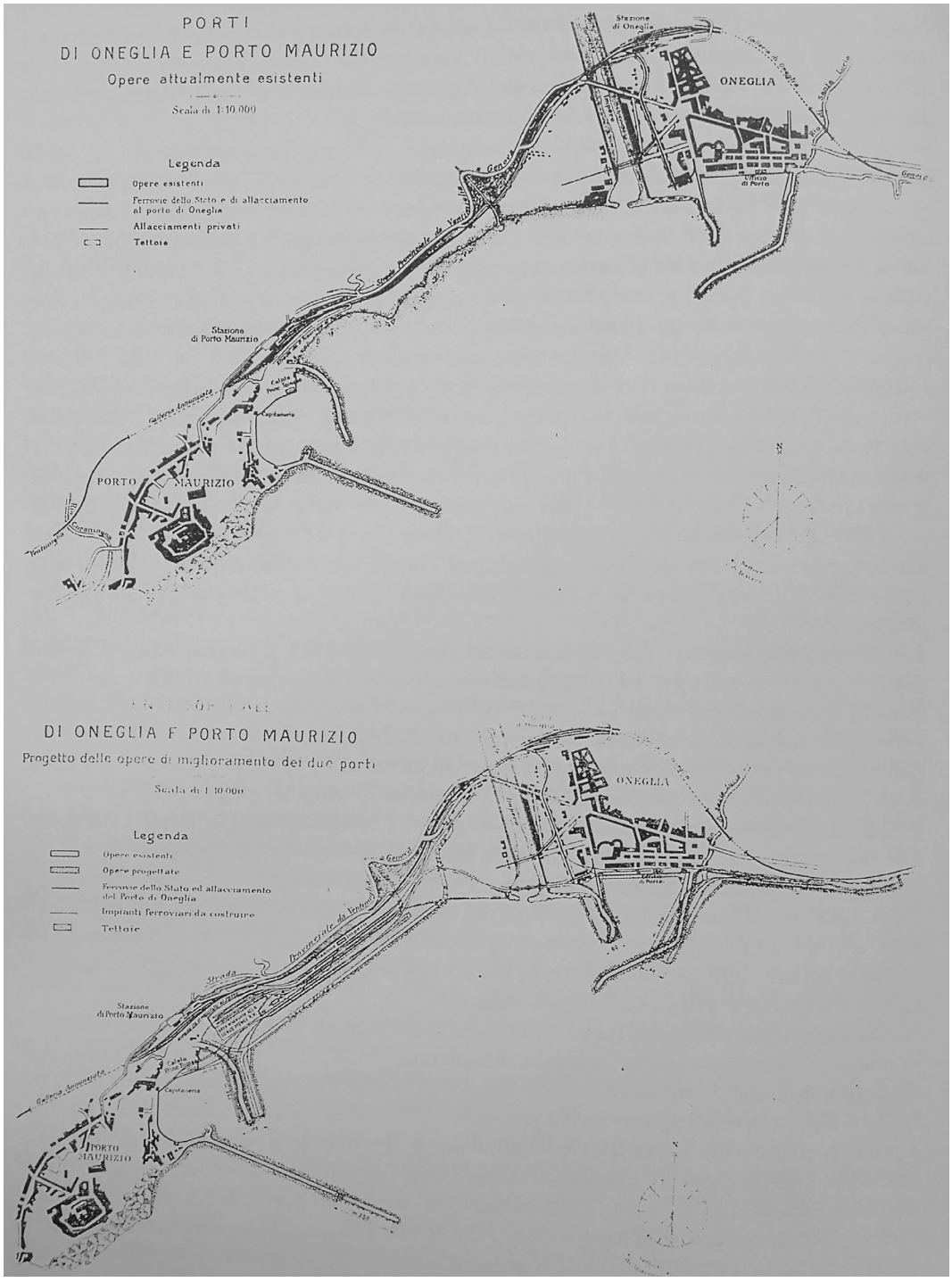


Fig. 9 Opere esistenti nei due porti di Oneglia e Porto Maurizio e quelle progettate al 31 dicembre 1922. Dalla relazione sulla gestione dei due porti (A.S.L. - Ex Comune di Oneglia - f. 333)

Il 1922 è stato un anno chiave per Imperia ed i suoi due porti poiché l'Ente Portuale di Oneglia e Porto Maurizio con lo scopo di ottimizzare le infrastrutture cittadine elaborò un piano che abbandonava l'idea di un unico porto, privilegiando il potenziamento dei due bacini esistenti.
Questa decisione maturò in seguito alle osservazioni effettuate sugli altri progetti avanzati nel tempo e grazie alle ferme critiche effettuate dall'ingegnere.
Sul versante est del torrente Impero, il piano proponeva l'allungamento del molo di levante e la costruzione, a ridosso di esso, di una banchina fino all'altezza del gomito.
Molto simili i lavori previsti sul molo di ponente che veniva anch'esso allungato e provvisto di una banchina.
I lavori riguardanti Porto Maurizio sono da considerarsi comprensivi della pianura che, in sintonia con i piani antecedenti e in seguito ad un riempimento, veniva occupata dalla nuova stazione ferroviaria e da un nuovo sistema viario per collegare i due poli cittadini.
Per quanto riguarda i lavori da effettuare sull'infrastruttura portuale, era previsto un riempimento tra la banchina San Lazzaro e il molo di levante il quale avrebbe dovuto ospitare una nuova banchina attrezzata.

2.2.6. 1965 - Il progetto Fedolino

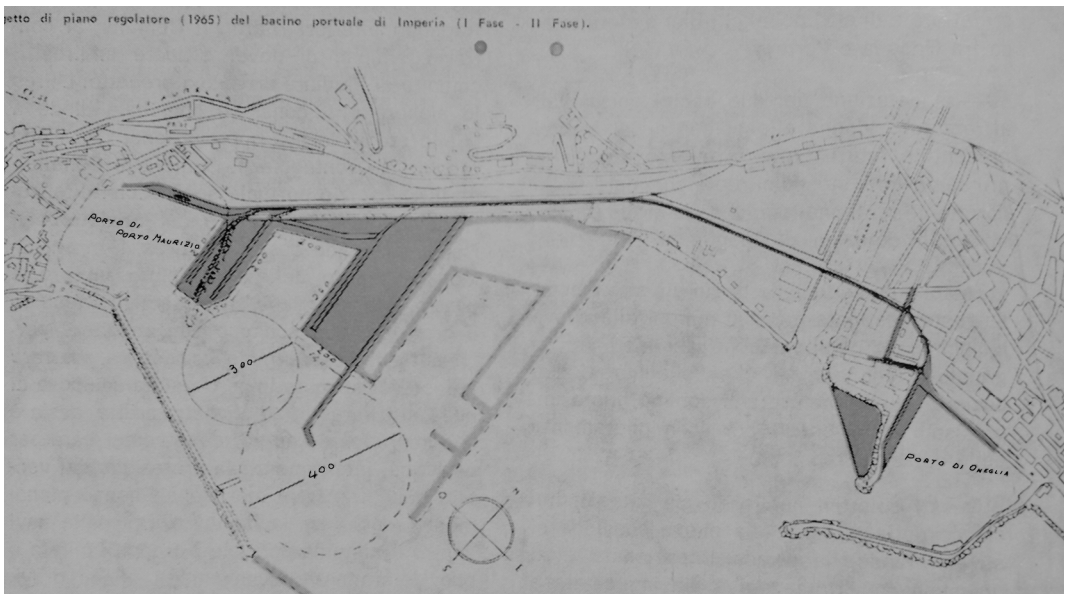


Fig. 10 Progetto di Piano Regolatore (1965) del bacino portuale di Imperia (I Fase - II fase)

Quarantatre anni dopo il progetto dell'ente portuale, la fine della guerra pose maggiormente l'accento sulla necessità di sviluppare un legame tra i due poli cittadini che erano, e sono tutt'ora ben distinti. Da un lato, Oneglia, con le sue aziende produttive, dall'altra Porto Maurizio con una più alta densità abitativa distribuita intorno al Parasio. L'area pianeggiante che separa i due comuni all'epoca ospitava ad est l'area delle Ex Ferriere mentre a ovest vi era una spiaggia adibita alla balneazione.

A questo proposito veniva approvato il Piano Fedolino che prevedeva il potenziamento dei due bacini ad uso commerciale.

Per il bacino di Oneglia era previsto un riempimento dell'area intorno alla foce del torrente e un allargamento della banchina. Era l'infrastruttura portorina a dover subire le maggiori modifiche poiché era previsto un ampliamento verso l'area delle Ex Ferriere, un allungamento del molo di ponente, la costruzione di nuove banchine e la realizzazione del nuovo molo di levante.

Nel tempo vennero realizzate solo poche opere relativamente a questo Piano come il riempimento della pianura e della foce dell'Impero.

2.2.7. 1990 - Il progetto Italimpianti

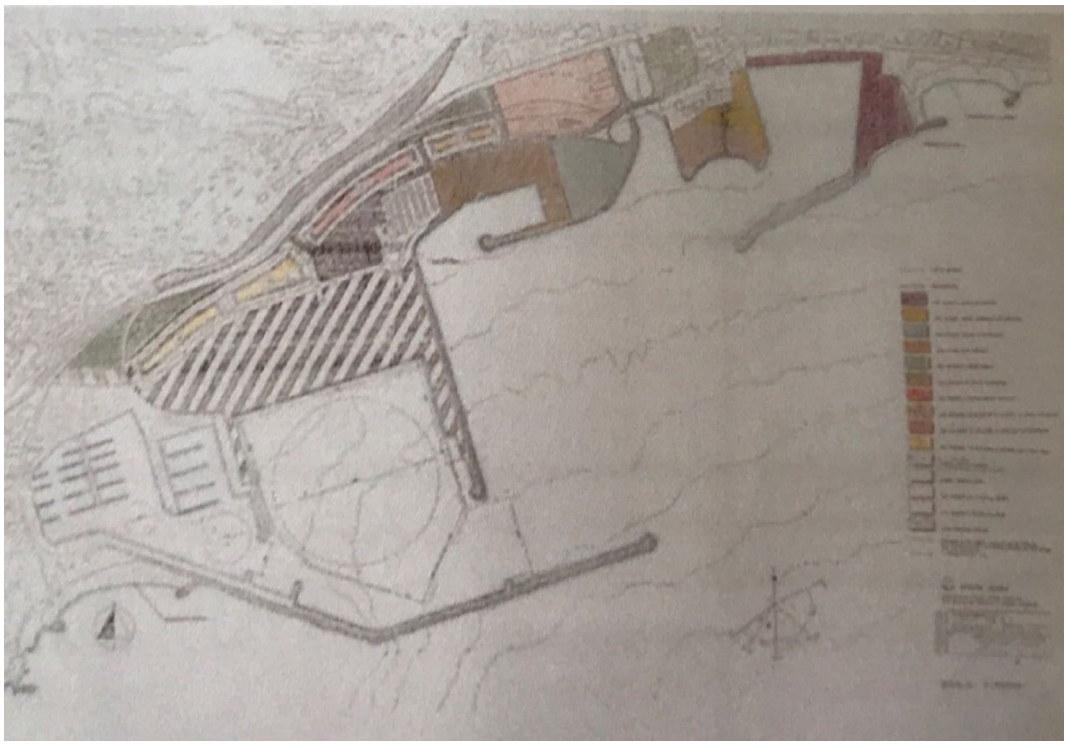


Fig. 11 P.R.P. di Imperia - Programma Italimpianti (1990) - (Ufficio Edilizia e Urbanistica del Comune di Imperia, Imperia 1990

Il progetto venne elaborato da una commissione regionale nominata al fine di studiare e risolvere le problematiche che erano sorte con un tra i due porti cittadini.

Questa proposta risultava essere inedita poiché considerava i due bacini distinti ma lavorò sull'area di raccordo al fine di renderli più uniti.

Si prevedeva l'allargamento della banchina di Oneglia e un rinforzo del versante ovest a contatto con il corso d'acqua cittadino. Porto Maurizio, invece, era interessato dalla realizzazione di un nuovo molo di levante normale alla costa, di due banchine per lo scalo merci mentre nella zona più riparata era previsto un utilizzo prettamente turistico, una novità nella lunga storia di questi porti. Nella pianura, la saldatura tra i due complessi venne realizzata attraverso l'inserimento dell'area cantieristica anche visivamente una continuità visiva e morfologica.

2.2.8. 1993- Il progetto Vietti

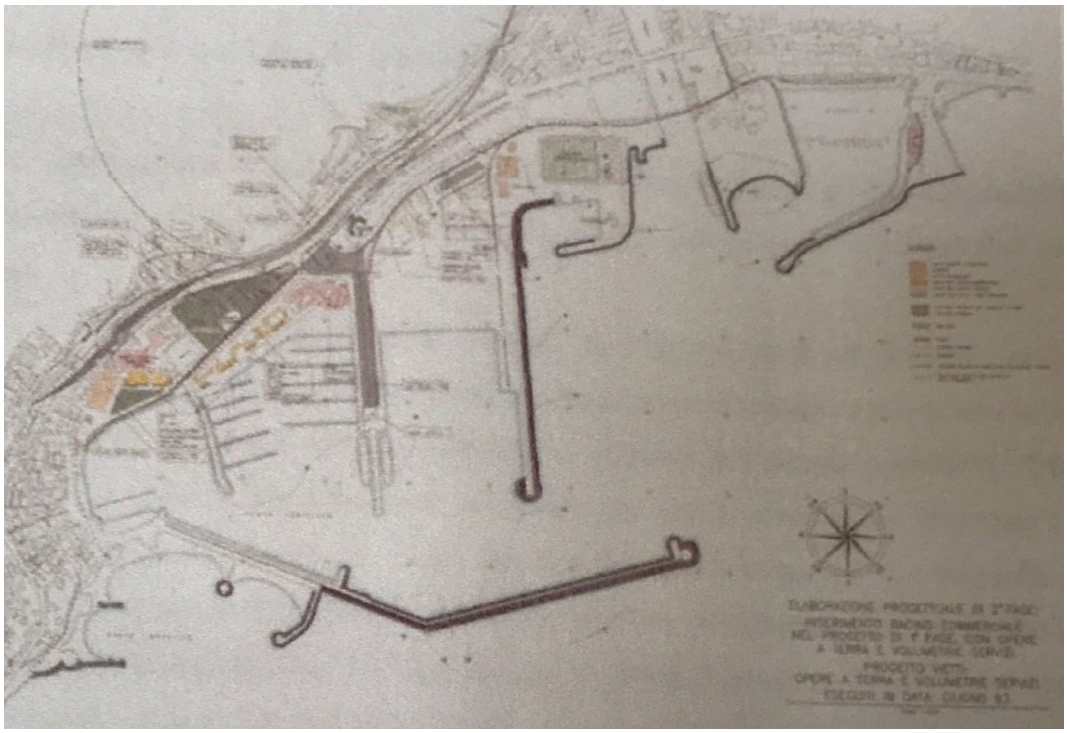


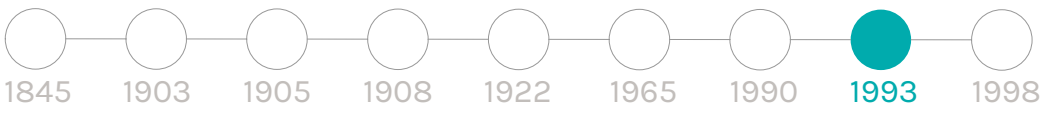
Fig. 12 P.R.P. di Imperia - Piano Vietti (1993), seconda fase (Ufficio Edilizia e Urbanistica del Comune di Imperia, Imperia 1993

Con lo scopo di velocizzare le pratiche per l'elaborazione di un progetto e la sua conseguente realizzazione, l'amministrazione comunale promuoveva la costituzione di una società mista per completare l'iter burocratico.

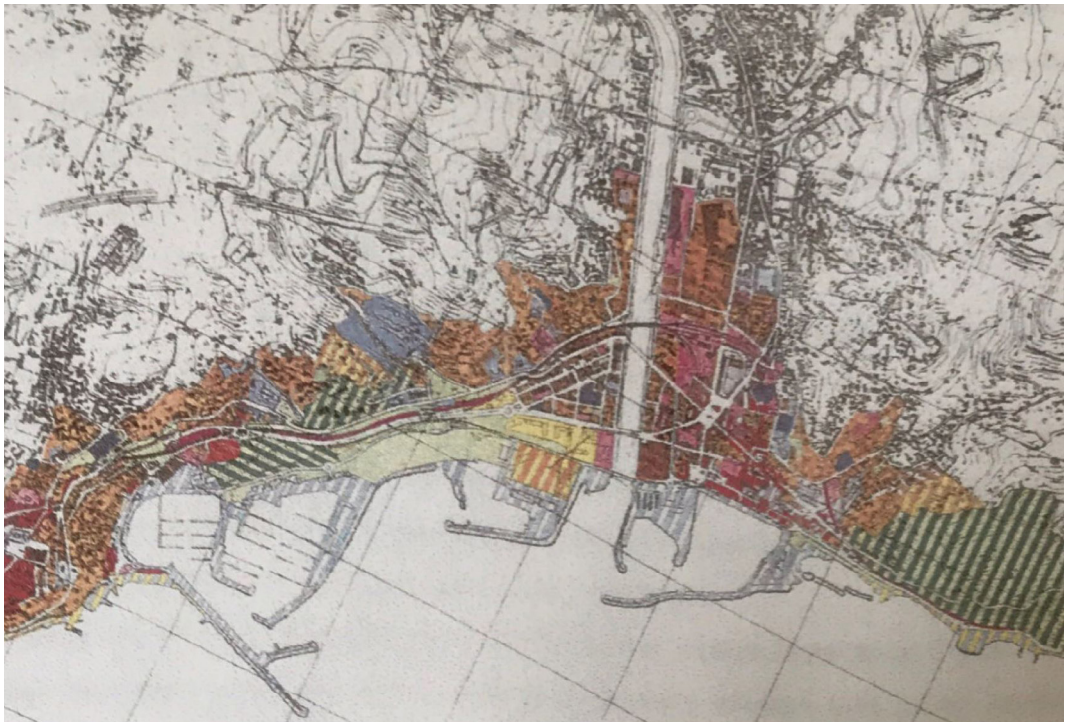
La Regione Liguria elaborò un piano sulla base del progetto Italimpianti affiancando alla commissione precedentemente incaricata, la Soprintendenza ai beni architettonici e ambientali che individuò delle problematiche legate all'eccessivo riempimento, all'impatto ambientale dei moli e alla mancanza di una omogeneità viaria tra i due bacini.

In seguito a queste riflessioni, venne elaborata una variante che prevedeva due fasi di intervento.

La prima fase prevedeva lo sviluppo di Porto Maurizio per la nautica da diporto avviando le operazioni di costruzione e spostando il traffico commerciale sul porto di Oneglia dotando quest'ultimo di un accosto dedicato agli oli vegetali in corrispondenza della foce del torrente.
Per quanto riguarda l'area di raccordo tra i due bacini, occorre segnalare che era stato costruito il depuratore che ancora tutt'oggi si può trovare e l'area veniva potenziata da una darsena dedicata alla cantieristica navale.
La seconda fase prevedeva la realizzazione del nuovo approdo commerciale che si inseriva tra l'area cantieristica e il nuovo molo di levante dell'area di approdo turistica di San Lazzaro.



2.2.9. 1998- Il Piano Regolatore del Porto e il PRG di Imperia



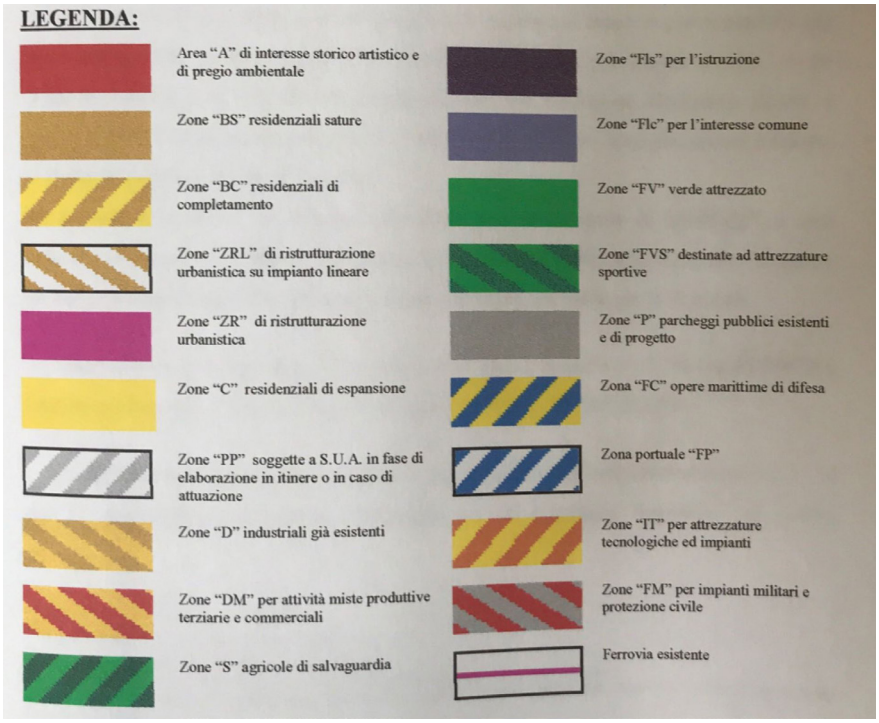


Fig. 13 Piano Regolatore Generale (20 luglio 1998). zoonizzazione della fascia urbana costiera

Il Piano regolatore portuale -PRT- venne realizzato e ne venne approvata una prima bozza nel Giugno 1994 ma venne poi associato al Piano Regolatore cittadino per risolvere la problematica relativa all'interazione tra l'infrastruttura portuale e la zona retrostante ad essa tramite l'elaborazione di un progetto di coesione delle due aree.

Proprio quest'ultima problematica è sempre stata in cima alle prerogative delle diverse amministrazioni insieme alla priorità di voler unire i due poli cittadini.

A questo proposito, è stata stabilita in zona neutrale rispetto ai due centri cittadini la sede comunale quasi a voler suggerire il futuro ampliamento cittadino.

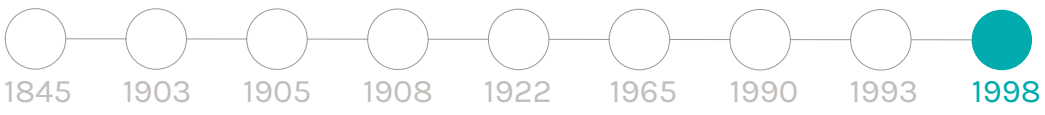
I due piani prevedevano tre diverse fasi di sviluppo volte a mantenere una separazione funzionale dei due bacini: uno da diporto e quello di Oneglia prettamente legato alle attività commerciali.

La prima fase prevedeva la realizzazione della darsena di San Lazzaro al fine di potenziare e consolidare l'area già utilizzata per ospitare imbarcazione legate al turismo da diporto.

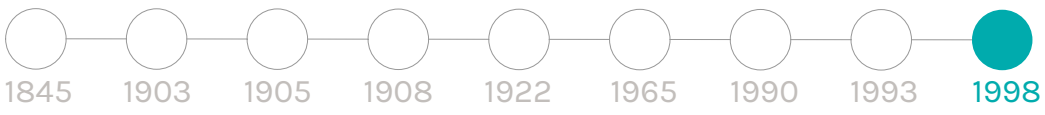
La seconda riguardava la realizzazione di un nuovo approdo per deviare le rotte commerciali legate agli oli vegetali, sul bacino onegliese. Questa operazione risultava molto importante per poter delineare la netta separazione funzionale tra le due infrastrutture ma anche per potenziare il bacino portorino ormai liberato dai traffici commerciali e adibirlo esclusivamente alle rotte turistiche.

In concomitanza con lo sviluppo del bacino portorino, era previsto l'allestimento dell'area cantieristica che avrebbe dovuto avere un'espansione proporzionale alla capienza delle imbarcazioni turistiche.

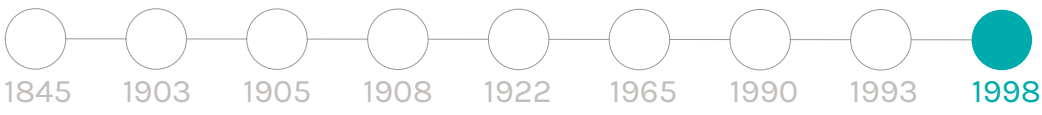
La terza ed ultima fase aveva come obiettivo quello di ampliare il bacino commerciale nell'area compresa tra i cantieri navali e la sponda ovest del torrente Impero.



Così facendo, venivano creati due bacini commerciali distinti separati dalla foce del torrente in modo da ovviare le problematiche relative alle correnti marine contrarie evidenziate dai precedenti progetti.
Come precedentemente anticipato, le modifiche non riguardavano solamente le infrastrutture portuali ma anche quelle terrestri. In questo progetto, la via ferrata veniva spostata a monte e la nuova stazione sorgeva a metà strada tra i due bacini e collegata al porto di Oneglia tramite un nuovo asse viario diretto per il trasporto delle merci.
Inoltre, era previsto un potenziamento degli assi viari lungomare con la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente per poter meglio raccordare i due porti.
Venne progettata la realizzazione di una nuova strada che dalla Via Aurelia conduceva direttamente allo svincolo autostradale, questo nuovo asse risultava essere di notevole importanza poiché precedentemente, anche per i camion, era necessario percorrere il centro di Oneglia passando da Piazza Dante portando numerosi problemi legati allo smaltimento del traffico cittadino.
Il progetto prevedeva anche l'integrazione di diverse funzioni satellite alle attività portuali quali la realizzazione di strutture sportive, di un museo navale e un'ampia area commerciale-ricettiva nell'area retrostante al bacino portorino.
La zona di raccordo tra la sponda ovest del torrente e l'area cantieri veniva adibita a parco urbano di oltre quindici ettari sul quale dovevano sorgere attività commerciali e di aggregazione sociale per superare il problema cittadino di voler saldare i due centri cittadini.
Vista l'imponenza degli interventi previsti, il piano promuove l'armonia con il paesaggio attraverso un uso intensivo del verde mediterraneo che si individua in particolar modo nel parco urbano ma anche lungo i nuovi percorsi previsti.

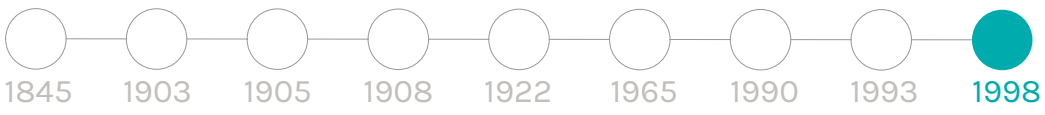


Le imponenti dighe e le altre opere marittime venivano ricoperte da massi in pietra ma anche gli arredi dovevano essere consoni a quelli della tradizione e compatibili rispetto a quelli installati sul territorio cittadino in modo da conferire un aspetto di continuità al nuovo waterfront.
L'epilogo dell'evoluzione dello studio relativo alle problematiche, al nuovo assetto e alle soluzioni adottabili, è riassunto in questo nuovo piano definitivamente approvato ai sensi dell'art. 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994 N.84 di riordino della legislazione in materia portuale dal Consiglio Regionale della Liguria in data 25 marzo 2002.
Riassumendo, il piano approvato prevedeva la separazione in due bacini portuali ben distinti dal punto di vista funzionale per quanto riguardo le infrastrutture dei due comuni.
La struttura portorina viene ampliata e potenziata per ospitare le imbarcazioni da diporto.
Questa operazione viene supportata dalla costruzioni di strutture a vocazione sportiva, commerciale e ricettiva nelle immediate prossimità riutilizzando edifici orfani di una funzione precisa.
Procedendo verso est, l'area cantieristica viene ampliata proporzionalmente alla capienza del porto turistico.
Larea di raccordo tra i cantieri e la sponda ovest dell'Impero viene organizzata per ospitare un ampio parco urbano di quindici ettari facendo sorgere diverse attività con lo scopo di diventare un nuovo fulcro di raccordo tra le due forti polarità cittadine suggerendo uno sviluppo futuro tra i due antichi comuni.
Il porto di Oneglia avrebbe assorbito tutti i traffici commerciali legati ai prodotti oleari, scelta che comporta il prolungamento dei moli e l'ampliamento dello scalo per facilitare le operazioni di carico e scarico.
La separazione in due bacini distinti supera la problematica delle correnti marine legata alla foce dell'impero ma delinea un ordine



funzionale e organizzativo del waterfront facilitando la gestione del traffico marittimo e delle rotte sia commerciali che turistiche. Il ridisegno della fascia costiera comprende, non solo le opere marittime ma anche quelle terrestri potenziando gli assi viari verso l'Autostrada dei Fiori ma anche le arterie stradali di raccordo tra i due centri urbani e le due infrastrutture.

Queste modifiche si inseriscono in una cornice di scelte paesaggistiche con un'attenzione particolare legata alla riduzione dell'impatto visivo dedicando ampie superfici al verde composte da specie arboree mediterranee al fine di fondere l'intervento nel paesaggio retrostante composto prevalentemente da rilievi montuosi.



2.3. Note

Fig.8 : Progetto del porto Umberto I dell'ing. Luigi Luiggi (1908) , E. Berio, Cronache di Portoneglia, SAGEP Editrice, 1983, Genova.

Fig.9 : Dalla relazione sulla gestione dei due porti (A.S.L. - Ex Comune di Oneglia- f. 333).

Fig.10 : *"Piano Fedolino"* (1965) - (Ufficio Edilizia e Urbanistica del Comune di Imperia, *Piano Regolatore Portuale* , Imperia 1965).

Fig.11 : P.R.P. di Imperia - "*Programma Italimpianti"* (1990) - (Ufficio Edilizia e Urbanistica del Comune di Imperia, *Piano Regolatore Portuale,* Imperia 1990.

Fig.12 : P.R.P. di Imperia - *Piano Vietti* (1993), seconda fase (Ufficio Edilizia e Urbanistica del Comune di Imperia, *Piano Regolatore Portuale,* Imperia 1993.

Fig.13 : *Piano Regolatore Generale* (20 Luglio 1998): zoonizzazione della Fascia Urbana Costiera.

Per la parte storica:

Tesi di laurea: Barla A., 2003, *Progetto di riqualificazione Ambientale e Urbanistica del "Molo Lungo" di Porto Maurizio Imperia,* Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, II facoltà di Architettura, Rel. Socco C. - Ostorero C. ; (9977).

03

IL PROGETTO DEL 2002

3.1. La situazione ante progetto

3.2. Il progetto del 2002

3.3. Tabelle quantitative del progetto e cronoprogramma

3.4. Note

3.1. La situazione ante progetto

L'elaborazione del progetto, a causa delle opinioni contrastanti in merito alle soluzioni da adottare relative alle problematiche riscontrate in sede di analisi, è durata più di un secolo.

L'analisi legata ai bisogni della città e al cambio della destinazione d'uso dei porti risulta essere fondamentale al fine di comprendere le ragioni che portarono all'elaborazione del piano come oggi lo conosciamo.

Inizialmente, il porto di Oneglia, con sostegno dell'ingegner Agnesi, avrebbe dovuto essere il porto principale della città poiché luogo della maggior parte del traffico dell'epoca legato prevalentemente al commercio ma, a causa del suo orientamento a ponente e nelle immediate vicinanze alla foce del torrente, necessitava di numerose modifiche di efficientamento.

Successivamente, l'idea di accorpare i due bacini in un'unica infrastruttura era la proposta più in voga perché avrebbe sfruttato tutto il *waterfront* cittadino instaurando un nuovo scalo commerciale strategico per tutto il nord ovest italiano ma, a causa di numerose critiche, l'idea di accorpare i porti venne accantonata.

Interessante è analizzare come la ferrovia, e una nuova stazione, fosse cruciale per sviluppare un'idea di progetto legata al commercio che perse importanza quando si decise di investire maggiormente in un ottica di sviluppo turistico ospitando le imbarcazioni da diporto separando i due porti in base alla loro funzione.

Contrariamente a quanto si potesse ipotizzare nel lontano 1845 durante le prime ipotesi di ampliamento degli sbocchi marittimi dei due comuni, è stato il bacino portorino a essere interessato dalle modifiche più radicali che lo hanno portato ad essere il primo porto cittadino suggerendo che le politiche comunali sono più interessate ad uno sviluppo turistico parzialmente tralasciando l'antica vocazione cittadina legata al commercio di prodotti oleari e alimentari.

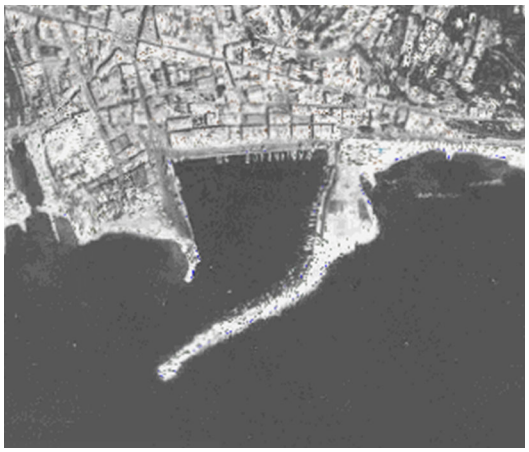
Nel 2002, venne elaborato e approvato un progetto promosso da un consorzio di investitori volto a rifunzionalizzare il bacino portorino.

Fig. 1: Ortofotocarta Regionale (1986)

Fig. 2: Ortofoto (Geodata S.r.l. - 2003)

Durante l’elaborazione dei progetti che si sono susseguiti dal 1845 in poi, nonostante non vennero mai integralmente realizzati, il porto subì delle modifiche e degli adattamenti da risultare casuali ma dovuti all’incertezza in merito alle soluzioni progettuali da attuare.

3.1.1. Il porto di Oneglia



1986, Foto aerea del porto di Oneglia.

2003, Foto aerea del porto di Oneglia.

Il confronto tra le due ortofoto evidenzia come, negli anni, il bacino onegliese non abbia subito molte modifiche sostanziali.
La darsena è rimasta invariata ma venne migliorata la struttura del molo lungo con un rinforzo e una cementificazione per poterlo rendere carrabile fino alla sua estremità dai mezzi necessari ai pescherecci ormeggiati dopo la pesca per le operazioni di carico e scarico. La superficie collocata sulla sponda a est del torrente è rimasta strutturalmente identica ma vennero effettuate delle migliorie relative alla sua fruibilità per le operazioni di ormeggio e commerciali. Anche il piccolo molo di sottoflutto subì un rinforzo per resistere meglio alle correnti marine e della foce dell'Impero.
L'area più interessata da opere di ampliamento è situata a est del molo di sopraflutto che venne interessata da opere di riempimento e di rinforzo per impedire l'erosione dal moto ondoso. Da notare come anche l'assetto urbano retrostante sia rimasto invariato con la banchina che costituisce l'elemento di raccordo tra città e porto.

3.1.2. Il parco urbano

1986, Foto aerea del Parco Urbano.

2003, Foto aerea del Parco Urbano.

La superficie di raccordo tra i due porti è stata oggetto di numerosi studi durante le molteplici proposte elaborate.

Secondo i piani che proponevano la formazione di un'unica infrastruttura, avrebbe dovuto ospitare il nuovo scalo ferroviario e un raccordo sia ferrato che carrabile tra i due poli posti agli estremi del *waterfront*.

Eclissata l'idea della formazione di un unico porto a causa delle impossibilità tecniche, il Piano Portuale approvato il 25 marzo 2002 autorizza la realizzazione di un ampio parco urbano di raccordo tra i due poli cittadini che non sono mai riusciti a trovare una coesione sociale e urbana.

Per realizzare il giardino da 15 ettari era necessario effettuare un' ampia operazione di riempimento chiaramente distinguibile tra il confronto delle immagini soprariportate.

Nell'immediata prossimità della foce dell'Impero doveva sorgere il nuovo depuratore cittadino parzialmente interrato in grado di depurare sia le acque che i fanghi che venivano smaltite in mare aperto tramite una conduttura sottomarina.

Già nel 2002 erano iniziati i lavori di delimitazione dell'area di progetto che venne poi realizzato a cavallo tra il 2008 ed il 2010.

3.1.3. Il porto di Porto Maurizio

1986, Foto aerea del Porto turistico.

2003, Foto aerea del Porto turistico.

La situazione di incertezza in merito al nuovo assetto portuale cittadino ha portato il porto a mantenere una struttura invariata eccezion fatta per qualche operazione di rinforzo e di miglioramento dell'accessibilità. Il molo di sopraflutto, seppur mantenendo la sua estensione, è stato rinforzato e dotato di una passerella carrabile sulla sua sommità per poter essere percorso dai mezzi degli addetti autorizzati alla manutenzione e alla gestione.

La separazione dei due bacini è stata accentuata tramite la formazione di una nuova darsena perimetrata da due nuovi moli di taglia inferiore rispetto ai bracci che delimitano lo specchio d'acqua protetto.

Nella fotografia aerea del 1985 è già possibile individuare la diga realizzata per il futuro riempimento della banchina San Lazzaro che si può vedere completato nell'immagine più recente.

In seguito al riempimento, la banchina era stata dotata di parcheggi a raso senza un disegno ben definito suggerendo che l'area era ancora in fase di definizione a livello progettuale.

Un ulteriore riempimento è stato effettuato per poter realizzare il futuro molo di sottoflutto ampliando l'area calpestabile per proteggere maggiormente dalle correnti marine e completare l'unione dei due specchi d'acqua da sempre utilizzati per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto.

3.2. Il progetto del 2002

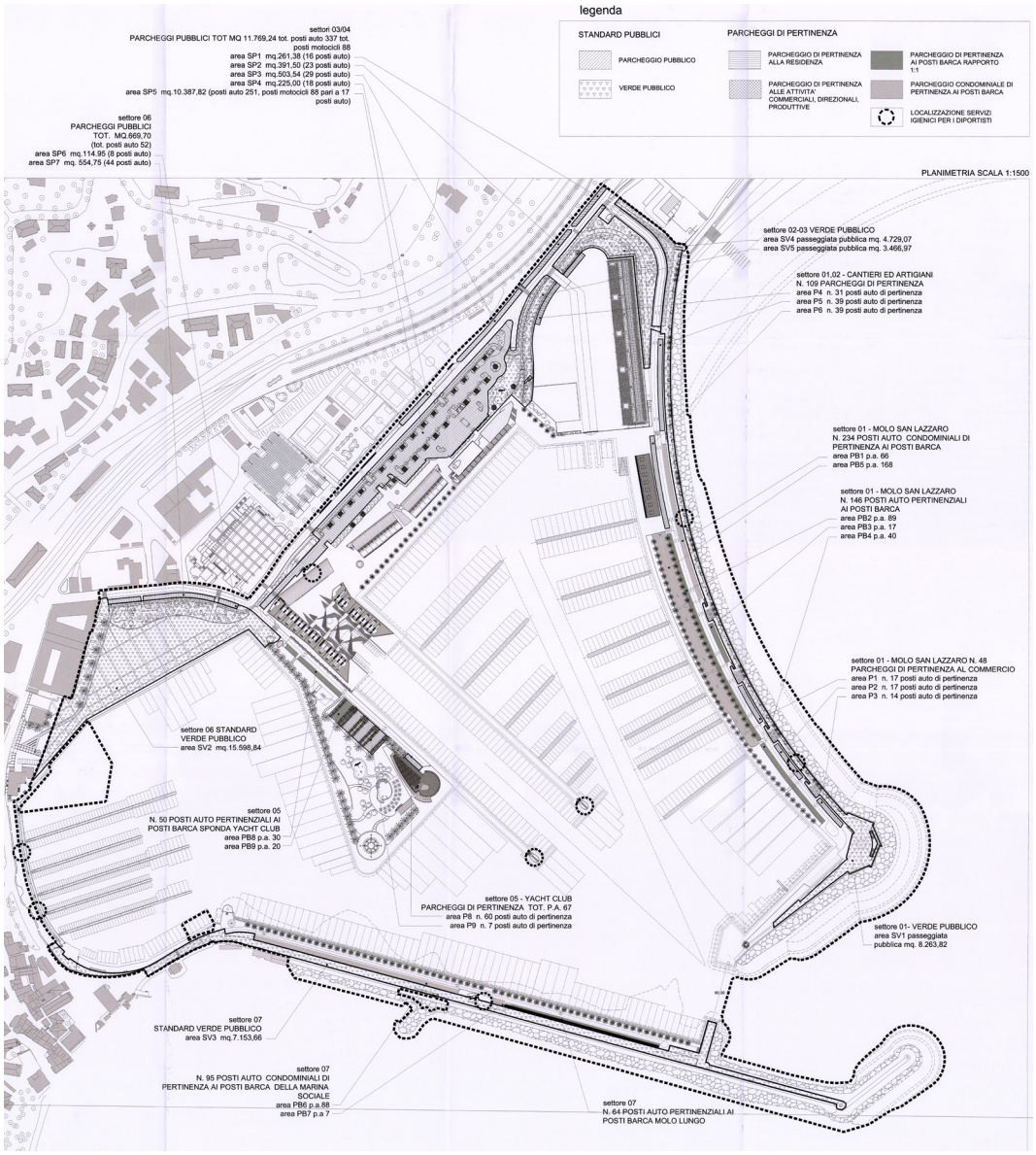


Fig. 3: Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008)

Un progetto definitivo ad opera dello Studio Morasso di Genova venne approvato dalla Giunta Comunale per il completamento delle opere portuali.

Come illustrato nella planimetria, il progetto prevedeva la realizzazione del molo di sottoflutto già parzialmente iniziato con i lavori illustrati nella foto aerea del 2002, l'allungamento del molo di sopraflutto per proteggere l'imbocco.

Inoltre, viene effettuato un ulteriore riempimento della darsena che separava i due specchi d'acqua principali per la formazione di una piattaforma che si protrae nel bacino.
Anche la struttura interna viene riorganizzata per un'ottimizzazione degli spazi in base alle dimensioni delle imbarcazioni da ospitare e i diversi moli vengono dotati di torrette per la distribuzione dell'acqua potabile per rifornire il serbatoio e della corrente elettrica mentre, in corrispondenza dell'imbocco, veniva collocato il distributore di carburante utilizzabile sia dagli ospiti che da coloro che transitano.

3.2.1. Analisi dei settori

Al fine di facilitare l'analisi del nuovo progetto per identificare puntualmente le modifiche previste, il bacino portuale viene diviso in 7 settori:

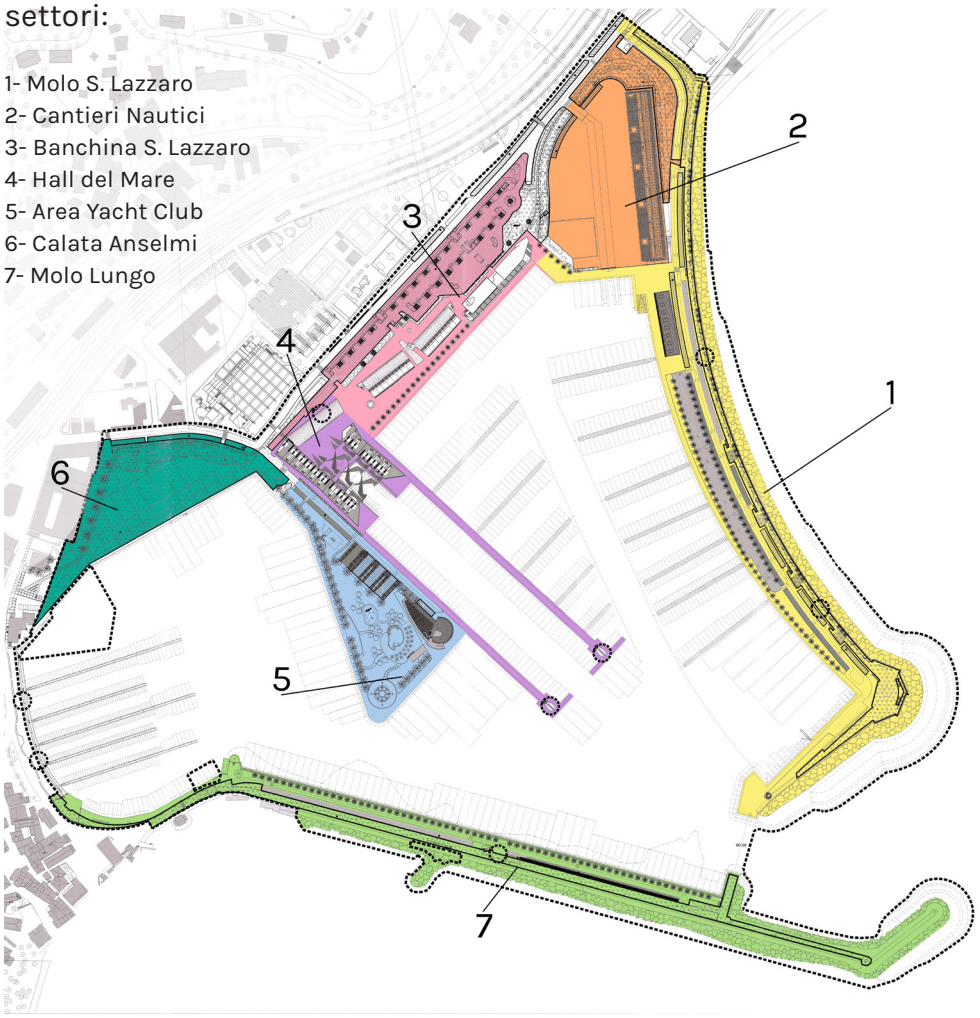


Fig. 4 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) con suddivisione dei settori.

3.2.2. Settore 1: Molo San Lazzaro

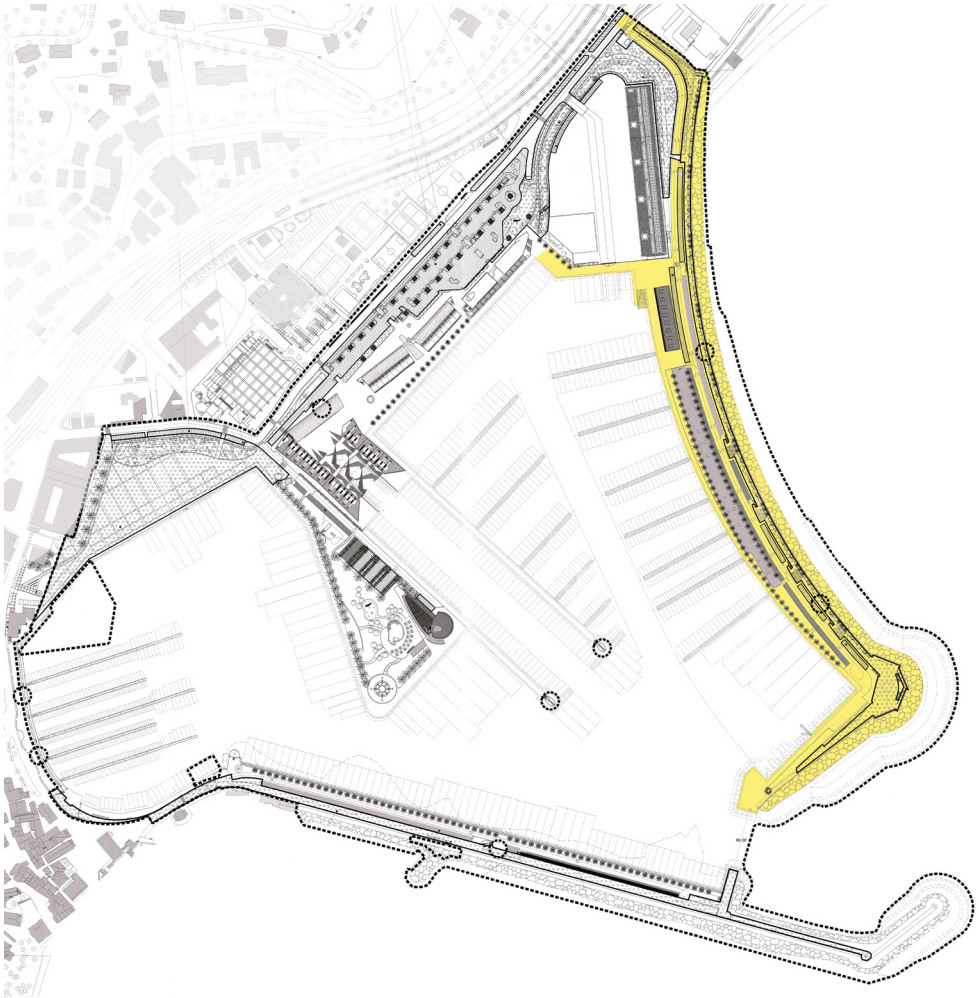


Fig. 5 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 1.

Il molo chiude il bacino portuale a levante disegnando una lieve curva convessa rispetto allo specchio d'acqua interno creando così una linea di continuità con quella che sarà la nuova spiaggia artificiale del parco urbano. Alla base forma un angolo acuto con la Banchina S. Lazzaro conferendo la caratteristica forma triangolare all'intervento e a lato mare, in corrispondenza dell'imbocco portuale, il corpo si spezza verso l'interno formando un'appendice ruotata di novanta gradi che fa da chiusura e protegge da onde e correnti marine l'accesso.

E’ prevista la viabilità carrabile lungo tutto il molo con una rotonda di rientro posta nella cerniera sommitale.
L’accesso sarà ad uso esclusivo di diportisti e soggetti coinvolti nelle attività portuali e per questo gestito da barra automatica posta alla base del molo, in corrispondenza della bretella di collegamento al lungomare che costeggia i cantieri navali a levante.

Il molo è disposto longitudinalmente su due livelli differenti: il primo ad altezza banchina (circa +1.3m slm) ospita tutti gli ambienti legati alle funzioni portuali; il secondo posto nella parte alta del molo (circa +5.5m slm) è percorso da una passeggiata ciclopedonale di coronamento. I percorsi sono collegati tra loro da una rampa a bassa pendenza che si sviluppa dalla cerniera lato mare lungo tutta l’appendice consentendo un attraversamento ciclopedonale fluido e privo di barriere.

Le funzioni previste in questo settore a livello banchina sono principalmente legate alle attività portuali.
Sono 304 i posti barca previsti, spartiti tra i 7 moli per l’ormeggio quelli di dimensioni più ridotte e lungo la banchina a fondo molo quelli dedicati ai mega yacht fino a 90 metri.
Vengono previsti 4 esercizi commerciali per una superficie totale di 772mq. Si tratta di corpi di fabbrica che sporgono rispetto alla barriera curva che forma il molo e sono disposti lungo tutto il corpo principale a distanza regolare. Tra questi trovano posto uffici (157mq), box nautici (1490mq) e servizi igienici per diportisti (230mq). A questo lato si affacciano le carreggiate e successivamente i parcheggi (circa 519) che sono separati dalla passeggiata lungo la banchina da un cuscinetto di verde basso e filare di palme. Nel gomito del molo è presente un ampio locale pubblico per eventi di 1097mq e nell’appendice di chiusura trovano posto il distributore di carburante (23mq) e gli ambienti per i corpi dello stato (958mq).

La passeggiata di coronamento al livello superiore è posta al di sopra dei sopracitati ambienti. Essa è affiancata a lato mare da aiuole e panchine e, proprio come al livello inferiore, scandita regolarmente con zone di sosta pergolate poste in corrispondenza degli esercizi commerciali sottostanti a formare delle piazzette. Nel gomito è presente un'ampia piazza-belvedere predisposta per accogliere eventi. La passeggiata, alla base del molo, si divide e permette di tornare verso la banchina San Lazzaro grazie una passerella soprelevata in pendenza che costeggia l'area dei cantieri oppure proseguire lungo la linea di mare fino ad arrivare al vicino parco urbano.

Fig. 6: Vista del molo S. Lazzaro

3.2.3. Settore 2: Cantieri nautici

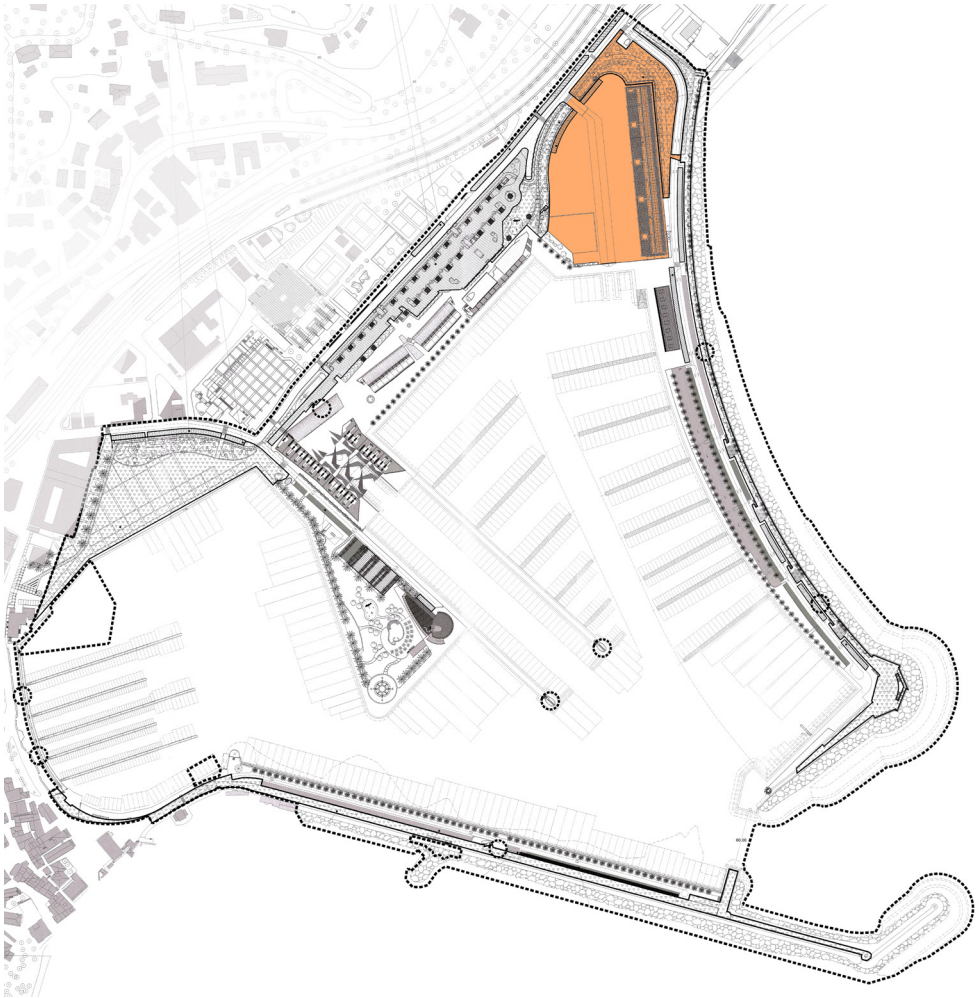


Fig. 7 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 2.

Il progetto prevede la recinzione di un'ampia area del progetto dedicandola ai cantieri nautici.

Come precedentemente analizzato, la superficie in questione risultava abbandonata in attesa di una destinazione d'uso così, vista la sua immediata prossimità al raccordo tra la banchina e il suo allacciamento al molo San Lazzaro, vennero installati i cantieri diventando parte integrante all'interno del ridisegno del porto senza divenire, come in molte altre strutture portuali, una funzione emarginata dal contesto.

Inoltre, la sua prossimità al raccordo stradale con il lungomare Vespucci lo rende pratico anche per il trasporto di imbarcazioni di notevoli dimensioni.

Il cantiere navale è a sua volta diviso in due sottosuperfici separate da una rampa che termina, nel mare, con un piccolo bacino di carenaggio attrezzato con un travel lift per il sollevamento delle imbarcazioni ed uno civolo per l'alaggio.
A sinistra troviamo un ampio rimessaggio attrezzabile con tensostrutture al fine di proteggere le imbarcazioni d'inverno e consentirne la manutenzione nel periodo invernale.
A destra, invece il progetto prevede la realizzazione dell'edificio dei cantieri, un hangar di cemento armato con nove campate di 14 metri di luce e un'altezza di 12 metri.
Le campate costituiscono moduli indipendenti dotati di servizi igienici, spogliatoi e uffici ricavati nel soppalco che serve anche per facilitare l'accessibilità alle operazioni cantieristiche.
L'edificio è stato progettato per ospitare mega yacht, motivo per il quale il modulo risulta essere lo spazio minimo utilizzabile poiché questi, attraverso lo spostamento delle pareti mobili, possono essere accorpati fino a raggiungere una lunghezza di 174 metri.
Inoltre, l'edificio dispone di una copertura verde non è calpestabile se non per l'ordinaria manutenzione sulla quale sono installati dei serramenti per consentire una illuminazione uniforme dell'ampio spazio sottostante.
Oltre alla superficie recintata dei cantieri navali, vi è un altro edificio per le attività artigiane in cui trovano posto gli artigiani legati al mondo della nautica per poter effettuare piccole lavorazioni sulle componenti degli yacht o servire di supporto sia per i diportisti che per i cantieri navali.
Fronte all'edificio vi è un piazzale di piccola estensione e larghezza suggerendo la vocazione delle attività insediate per piccole lavorazioni.

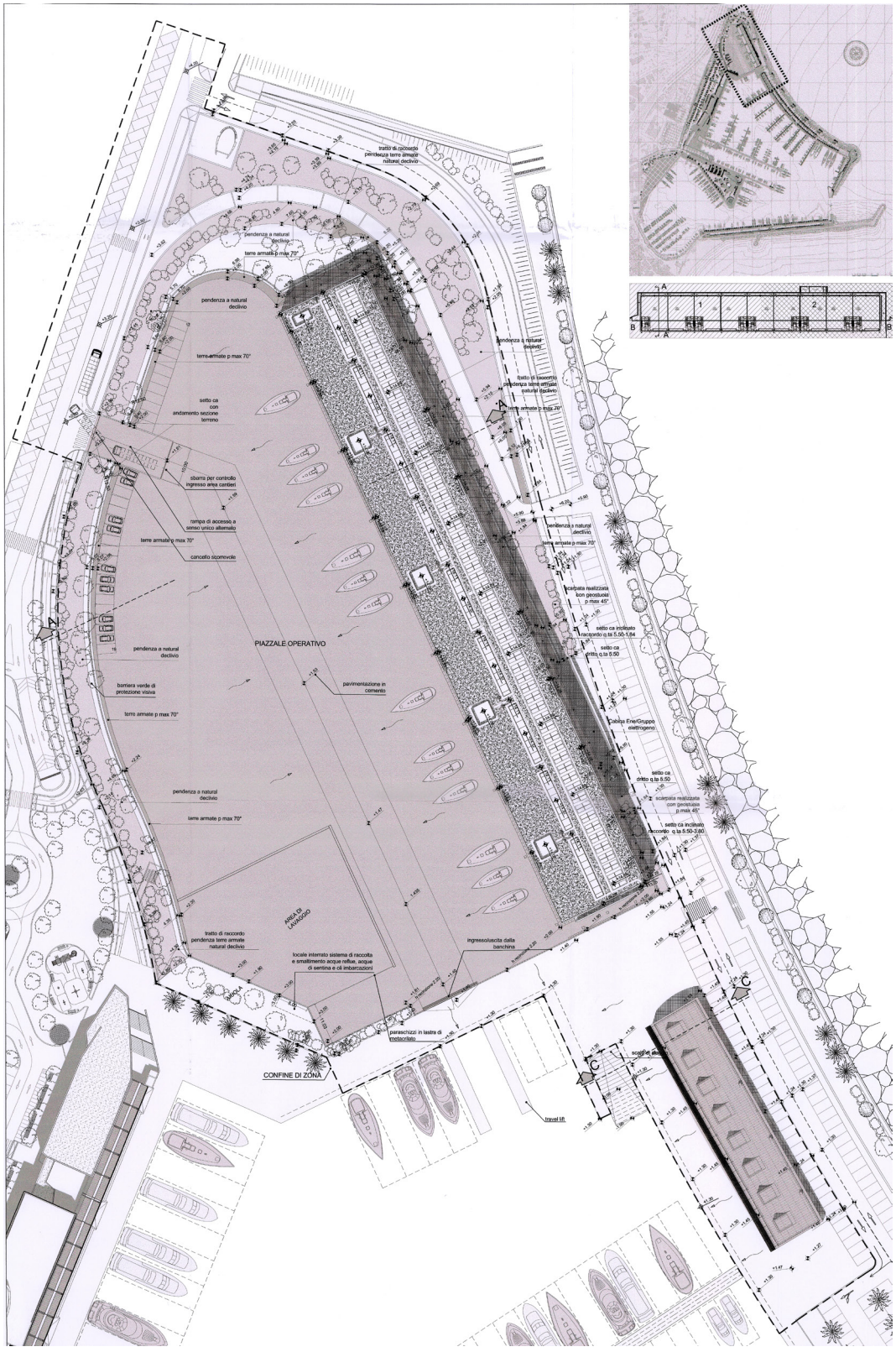


Fig. 8: Planimetria area cantieri

Fig. 9: Vista area cantieri.

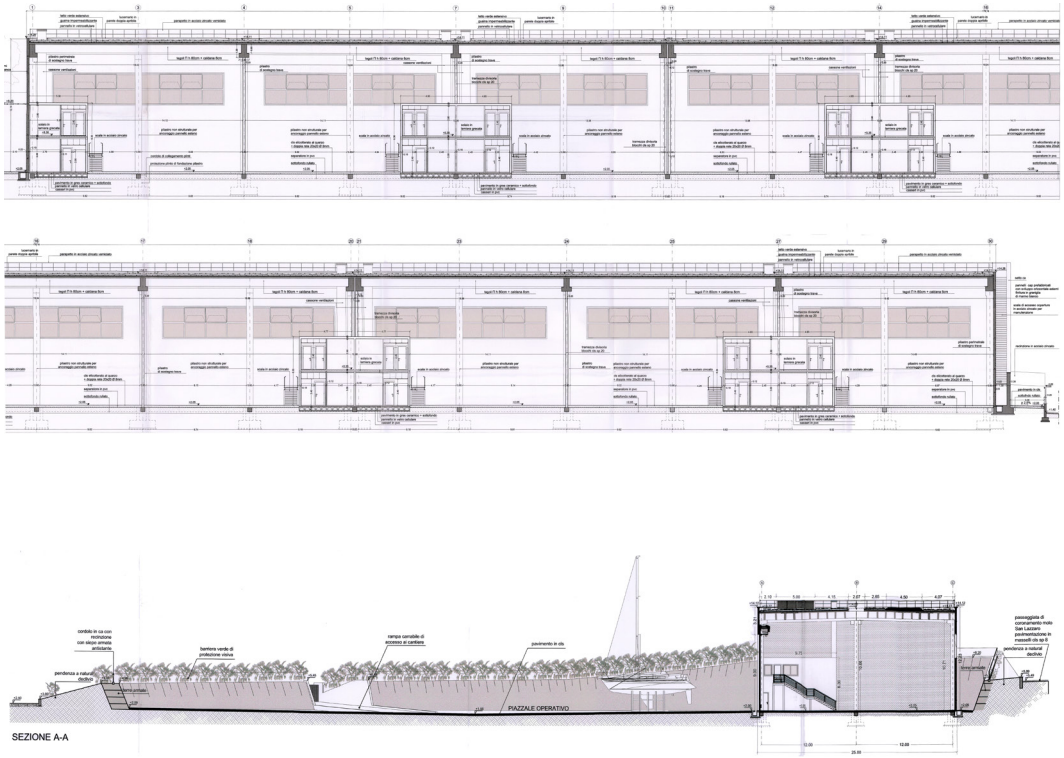


Fig. 10: Sezioni edificio non realizzato nell'area cantieri.

3.2.4. Settore 3: Banchina San Lazzaro

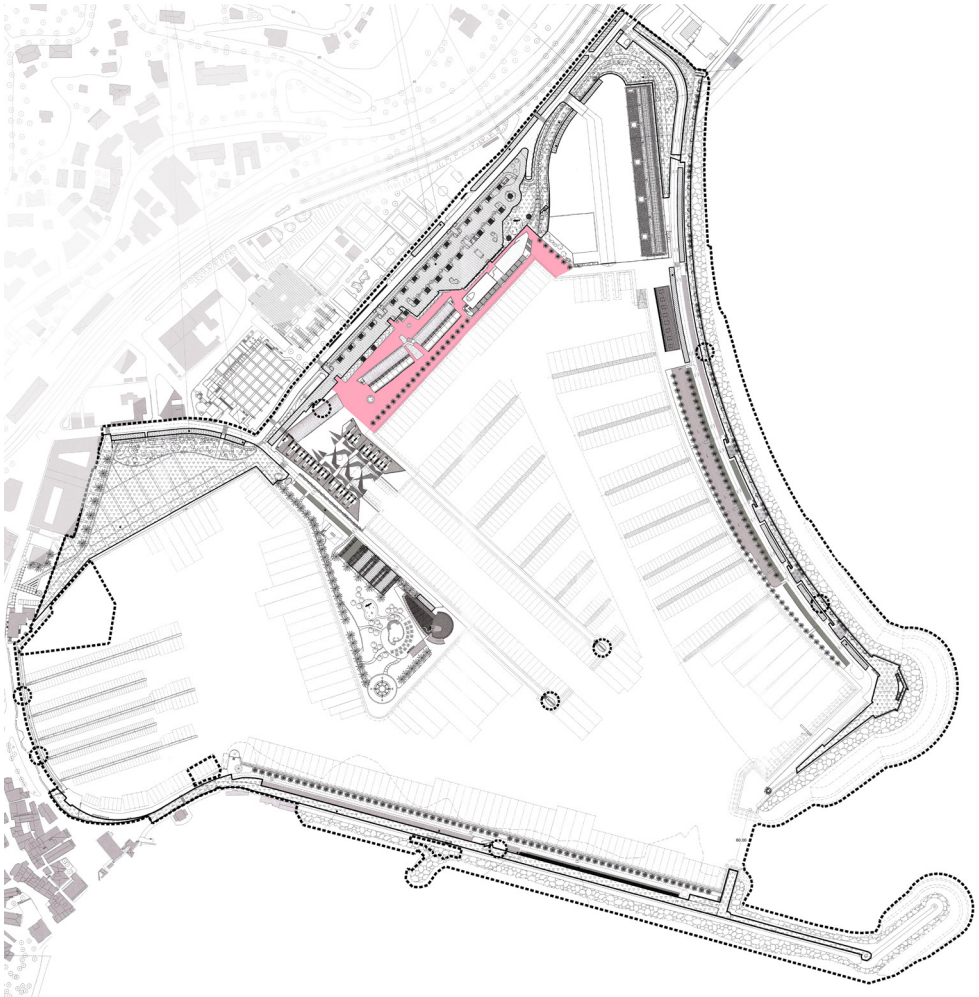


Fig. 11 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 3.

La banchina San Lazzaro è il settore maggiormente interessato dall'insediamento di nuove strutture e della riqualificazione della passeggiata pubblica lungomare che collega la hall del mare al molo San Lazzaro.

Il progetto prevede la realizzazione di tre edifici paralleli alla nuova passaggiata lungomare per uniformare il *waterfront*.

L'opzione di realizzare tre corpi di fabbrica separati piuttosto che unico corpo di fabbrica è stata ritenuta più consona per quanto riguarda la permeabilità del sito e coni visivi più ampi sia per coloro che provengono dal mare che per i fruitori provenienti dal parcheggio retrostante.

L'edificio posto più a est ospita le attività commerciali su due livelli in cui al piano terra è prevista un'attività di vendita di prodotti alimentare a servizio dei diportisti per le provviste per il viaggio.

Il primo piano è raggiungibile percorrendo una rampa ed accoglie un ristorante ed altri esercizi pubblici.

La copertura interamente calpestabile è adibita al dehors del ristorante collegato ad esso tramite una scala o dall'ascensore garantendo l'abbattimento delle barriere architettoniche.

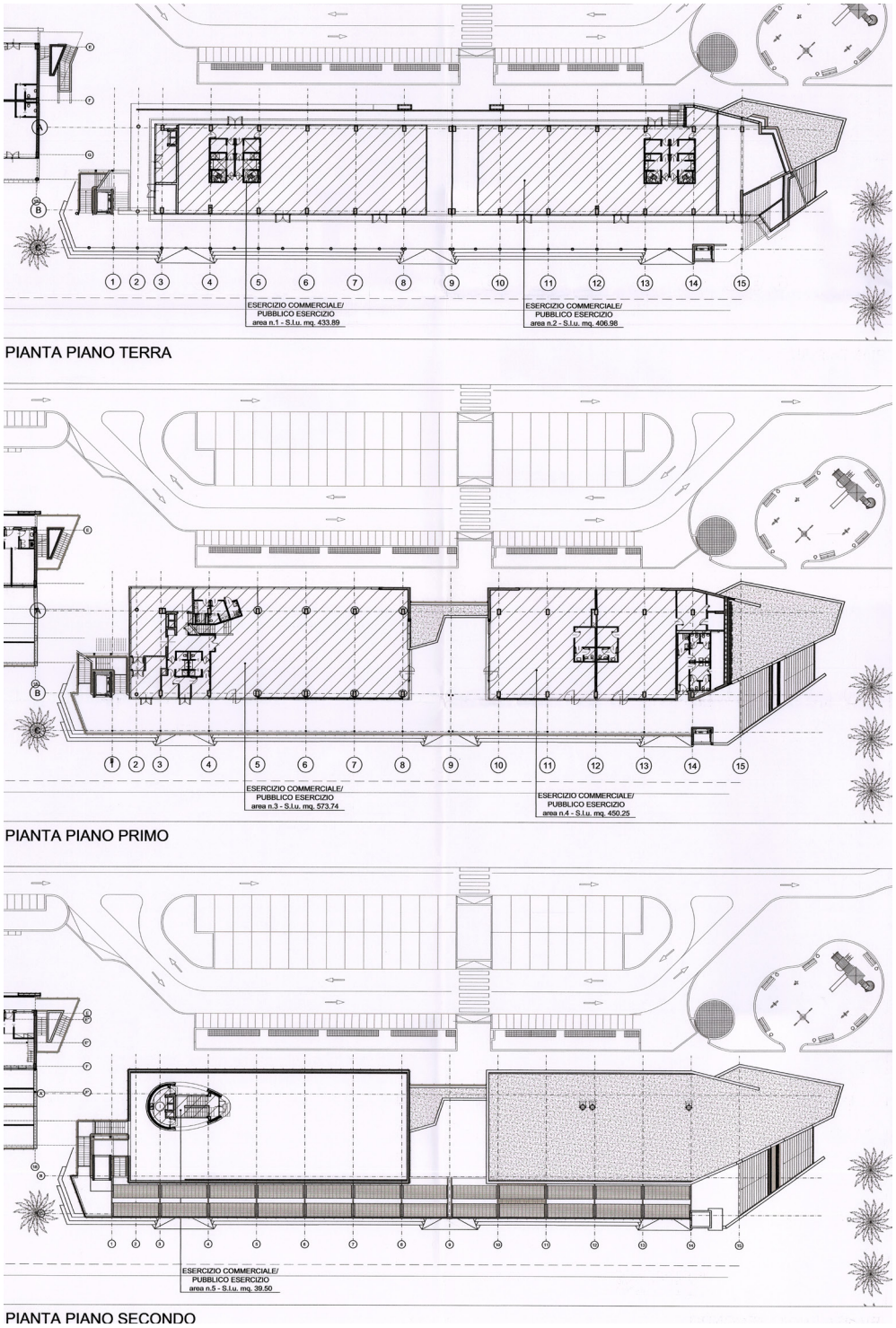


Fig. 12: Planimetrie edificio commerciale sulla Banchina

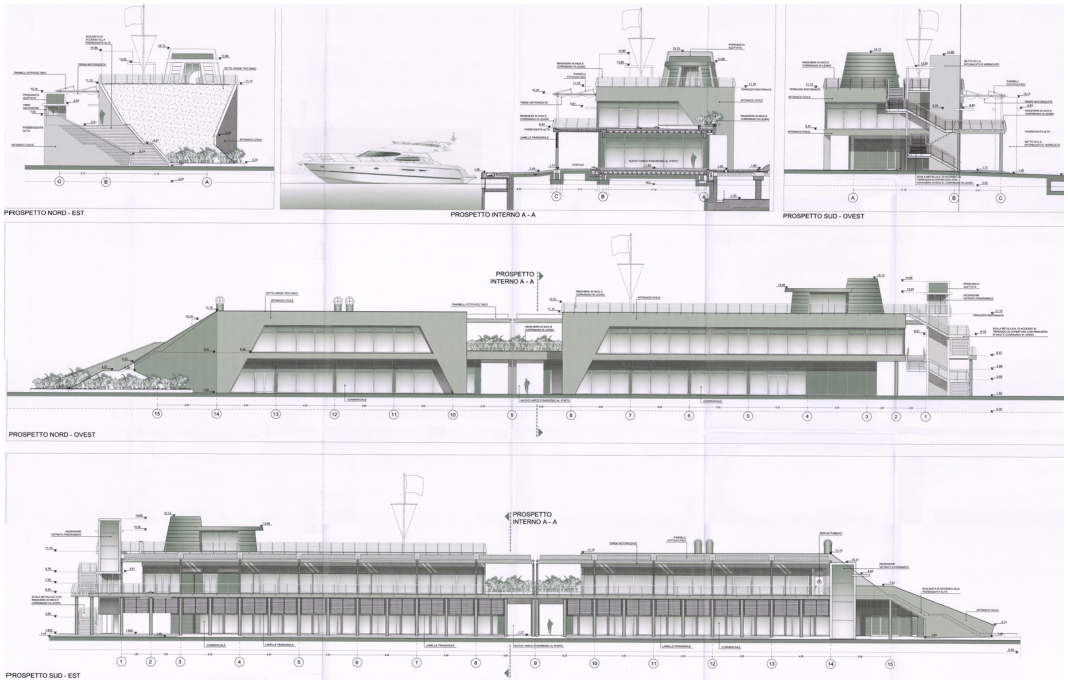


Fig. 13 Prospetti edificio commerciale non realizzato sulla Banchina S. Lazzaro.

Fig. 14: Vista edificio commerciale sulla Banchina S. Lazzaro.

Gli altri due edifici posti lungo la passeggiata lungomare possiedono la stessa dimensione e struttura in cemento armato con solai in latero-cemento con otto campate da 7,5m con uno sviluppo in altezza di quattro piani fuori terra.
I corpi di fabbrica, secondo il progetto, ospitano al piano terra delle attività commerciali e uffici, al primo piano degli appartamenti con struttura a ballatoio sul lato nord con un ampio terrazzo fronte mare mentre gli ultimi due piani sono previste dei duplex anch'essi con accesso a ballatoio e balcone che consente la vista sull'intero porto.
La copertura curva, realizzata in lamiera su cui vengono installati dei pannelli solari, poggia sui setti laterali in cemento armato e sui pilasti in acciaio che si sviluppano su tutta l'altezza dell'edificio e non è calpestabile né accessibile se non per le operazioni di manutenzione tramite una scala in acciaio posta fuori dall'impronta al suolo del fabbricato.

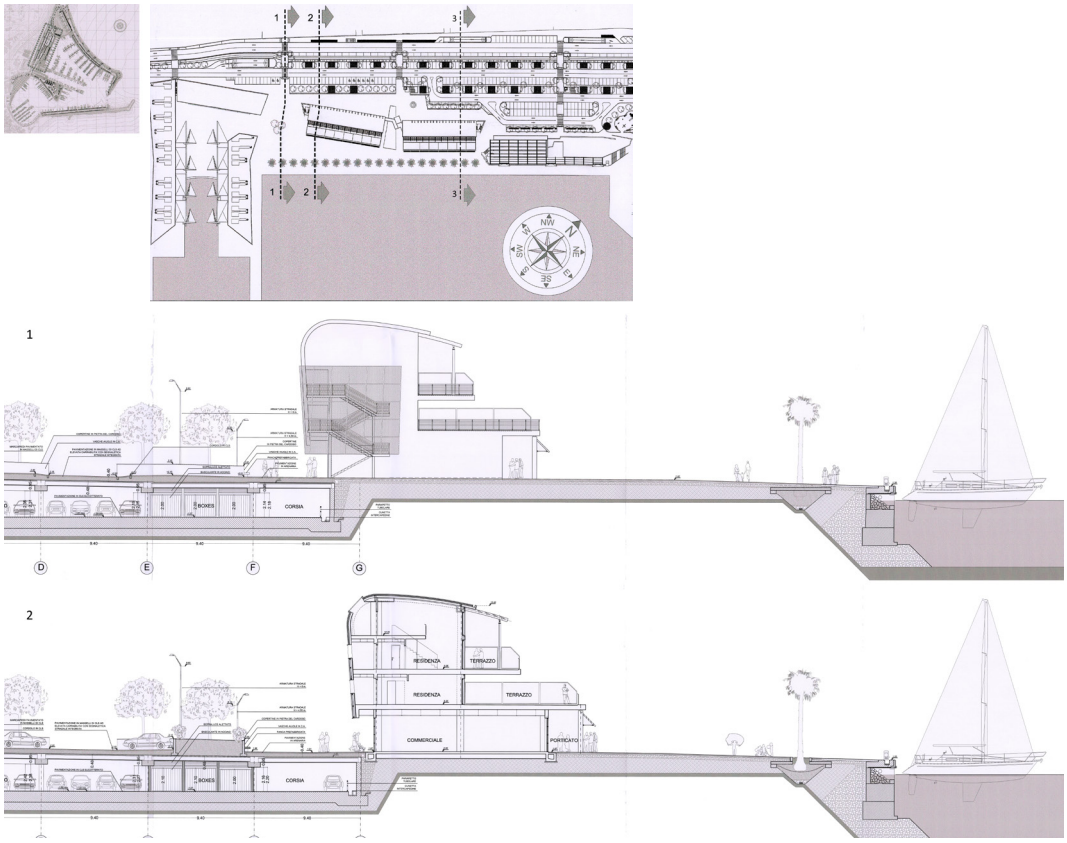


Fig. 15: Sezioni territoriali con focus su edifici della banchina S. Lazzaro.

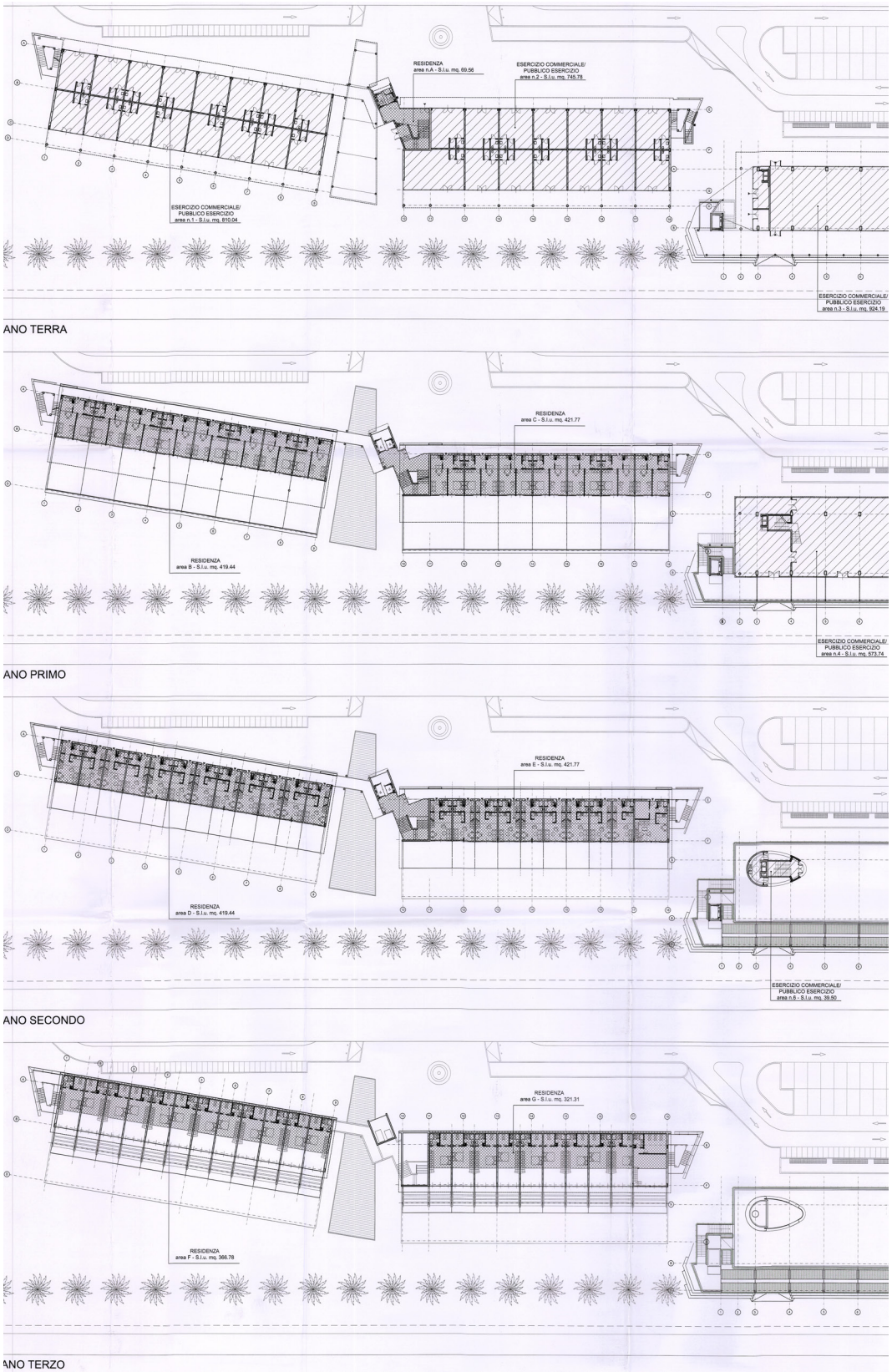


Fig. 16 Planimetrie edifici della banchina S. Lazzaro.

Fig. 17 Vista edifici della banchina S. Lazzaro.

Fig. 18 Vista della banchina S. Lazzaro.

Un’altra importante modifica realizzata nell’area è il parcheggio sotterraneo precedentemente previsto a due livelli ma ridimensionato a causa di problemi statici e di possibili infiltrazioni d’acqua.
Pertanto, la struttura che prevedeva la realizzazione di 707 posti auto su due livelli - di cui 19 per disabili posti in corrispondenza dei collegamenti verticali e di 40 box auto a servizio delle residenze - si riduce complessivamente a 352 posti auto disposti su un unico piano.

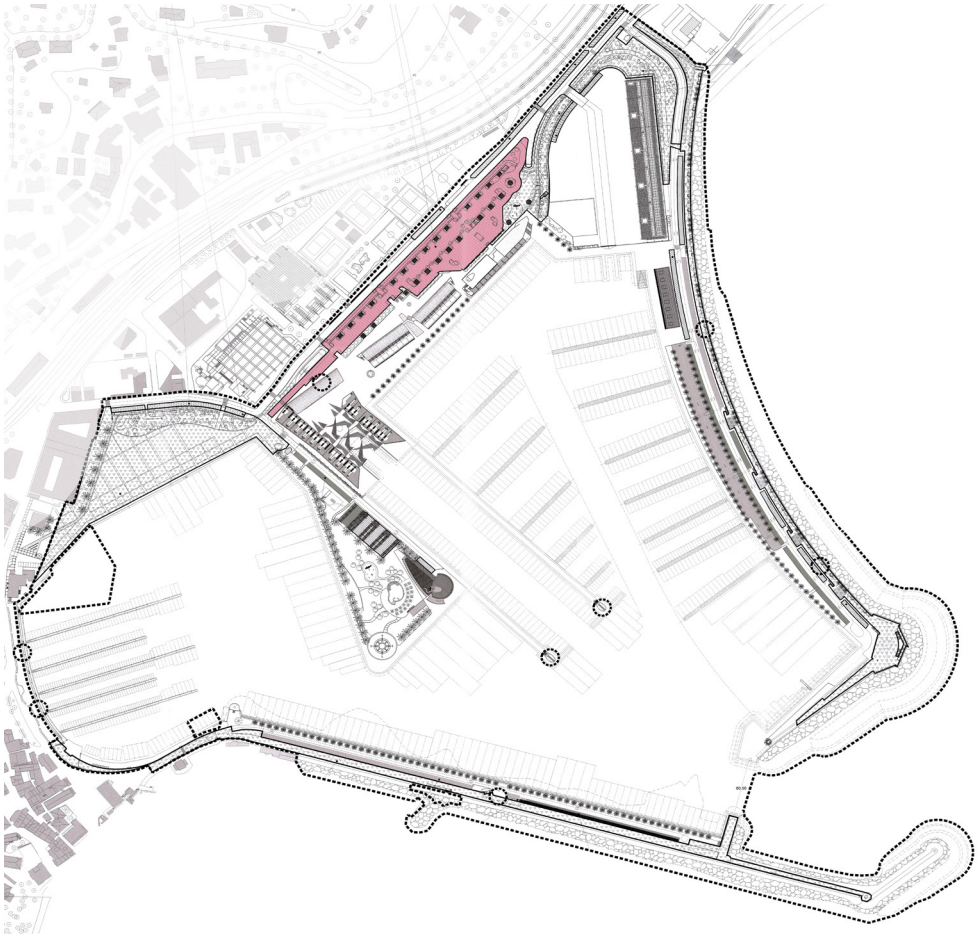


Fig. 19 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) area parcheggi.

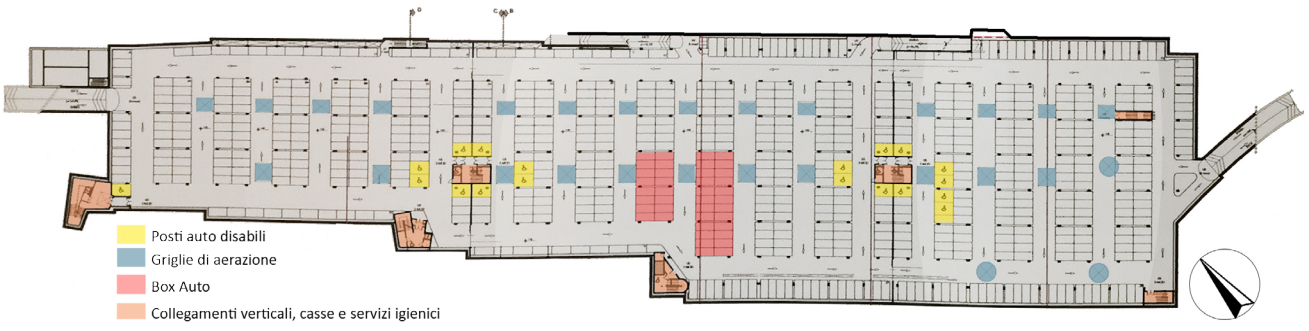


Fig. 20: Planimetria parcheggio sotterraneo.

Anche al piano terra, il parcheggio ha subito delle modifiche relative alla viabilità e al suo assetto a causa della costruzione di quello sotterraneo precedentemente descritto.

Nonostante l'aggiunta in superficie delle griglie di aerazione, delle uscite e degli ingressi, questi nuovi elementi sono stati perfettamente integrati nel disegno architettonico con la costruzione di aiuole sopraelevate circondate di arbusti di bassa altezza che definiscono il nuovo assetto dei parcheggi con divisioni regolari.

Attualmente, i 323 posti auto a raso, sono accessibili al pubblico mentre quelli sotterranei rimangono inagibili.

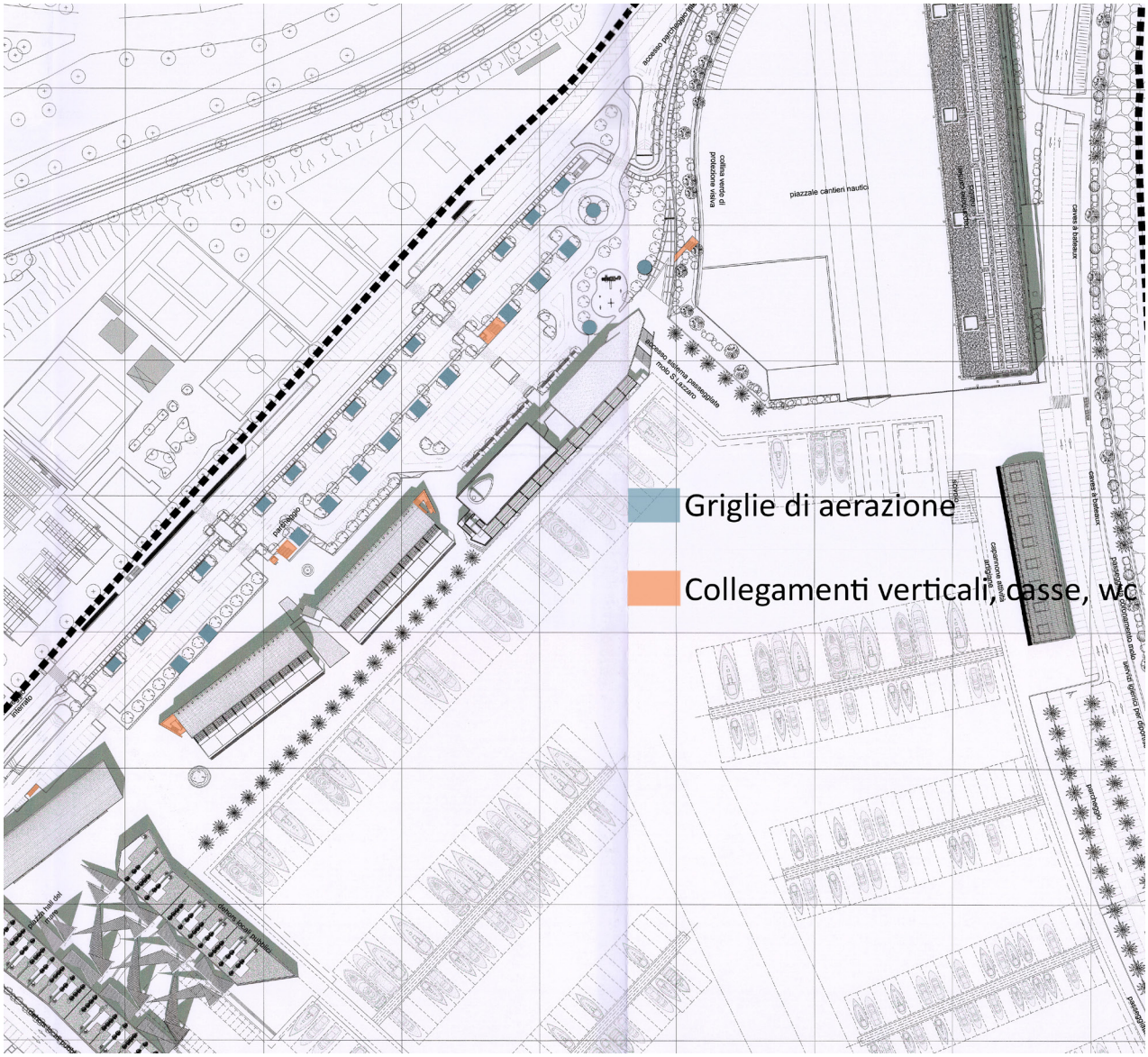


Fig. 21 Planimetria parcheggio sotterraneo.

Fig. 22 Vista del retro degli edifici della banchina visti dal parcheggio.

Fig. 23 Vista del retro degli edifici della banchina visti dal parcheggio.

3.2.5. Settore 4: Hall del Mare

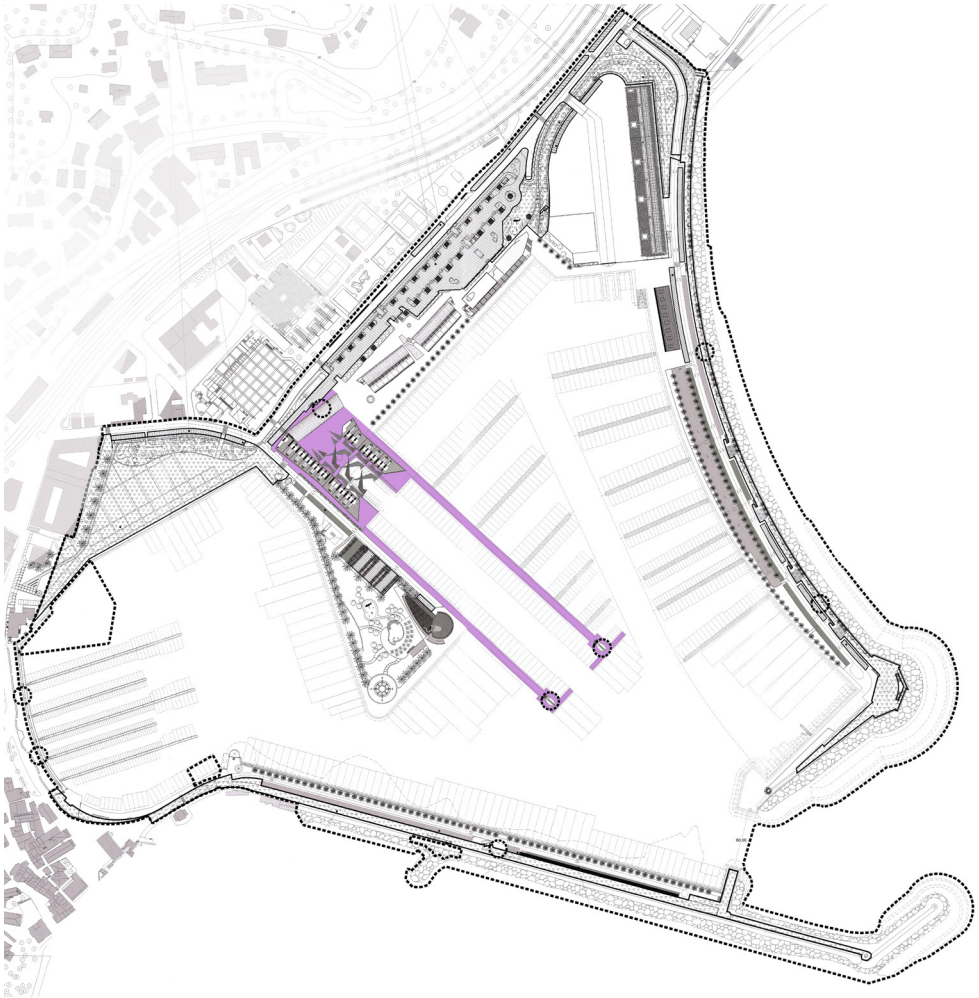


Fig. 24 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 4.

La *Hall del Mare* è stata progettata per essere il punto di riferimento visivo del porto sia dal mare che da terra.

Posta tra la penisola su cui è prevista la costruzione dello Yacht Club e la banchina San Lazzaro, costituisce il baricentro del complesso portuale e il principale luogo di aggregazione sociale.

Rappresenta l'incontro tra la città e il mare grazie alla sua piazza perimetrata sui tre lati da edifici, che si affaccia verso il mare aperto e si avvicina ad esso con due moli da 270 metri che avvolgono una darsena larga 67 metri e una corte che si insinua nella piazza principale per circa 45 metri.

All'interno della banchina e della darsena sopracitata l'ormeggio non è esclusivo ma accessibile a tutti per brevi periodi garantendo una rotazione per tutti gli utenti del porto.

L’elemento caratteristico e scenografico della Hall è il sistema di ombreggiamento previsto costituito di alberi maestri sui quali erano ancorate delle vele in tessuto simboleggiando il movimento ondeggiante delle imbarcazioni ormeggiate e il clima favorevole della zona per veleggiare.

Fig. 25 Vista ingresso nella corte e vista della piazza retrostante.

Fig. 26 Vista copertura corte Hall del Mare.

Fig. 27 Vista copertura corte Hall del Mare vista dalla darsena.

La piazza è completamente permeabile su cui si affacciano due edifici laterali con funzioni prettamente commerciali al piano terra e, in parte, al piano superiore mentre il secondo piano ospita le residenze con una struttura a ballatoio che corre sul lato affacciato sulla piazza.
La copertura verde piana consente di avere una vista privilegiata sul porto e su tutto il panorama imperiese dal porto onegliese sino al Parasio.
Il terzo edificio che chiude la piazza sul lato corto, anch'esso ospita attività commerciali al piano terra e al primo piano mentre nei restanti due piani sono previsti degli appartamenti anch'essi con struttura a ballatoio previsto sul lato nord consentendo di godere della vista sul mare.
Sono previsti, per questo settore, la costruzione di settantanove unità abitative per una superficie totale di 4'582 m2, venticinque esercizi commerciali per una superficie totale di 2'371 m2 e dei servizi igienici per i diportisti comprensivi di una sala medica per 84 mq.
Le strutture portanti sono state previste in cemento armato poiché l'acciaio è stato ritenuto troppo suscettibile all'ambiente marino provocando una manutenzione troppo onerosa.
Per quanto riguarda la sostenibilità energetica si è optato per destinare la massima superficie possibile al fotovoltaico ma è prevista una tecnologia oceanotermica con una centrale posta nell'area verde prospiciente lo Yacht Club per alimentare gli edifici circostanti.

Fig. 28 Vista dall'interno della piazza.

3.2.6. Settore 5: Area Yacht Club

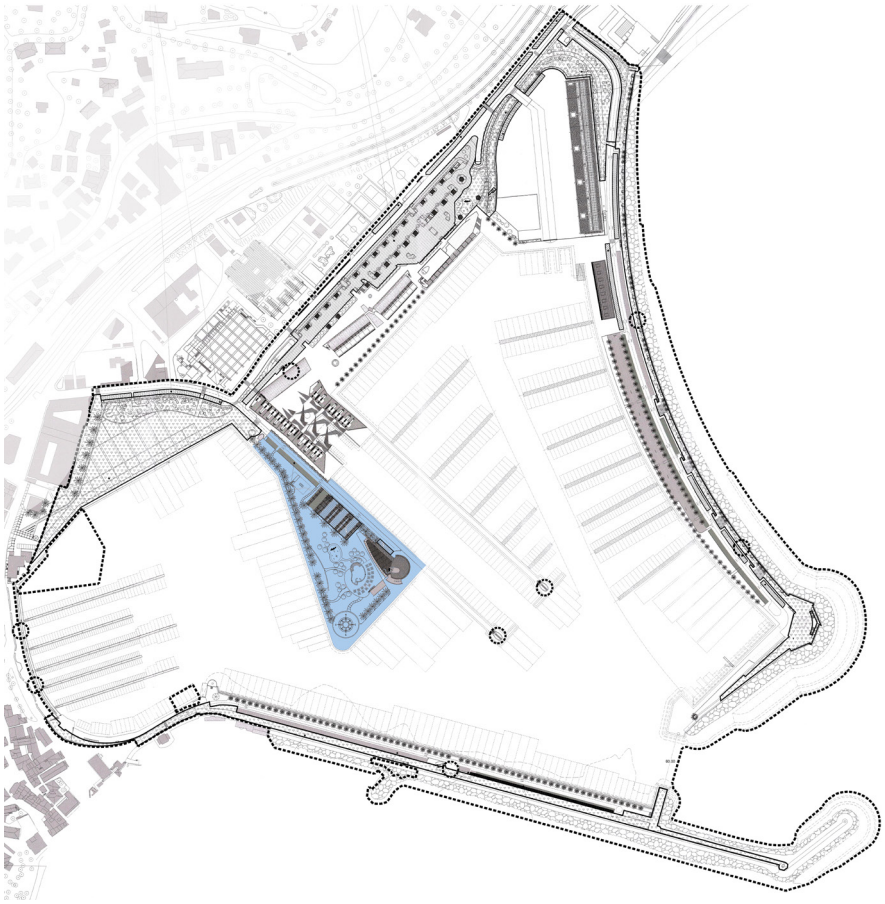


Fig. 29 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 5.

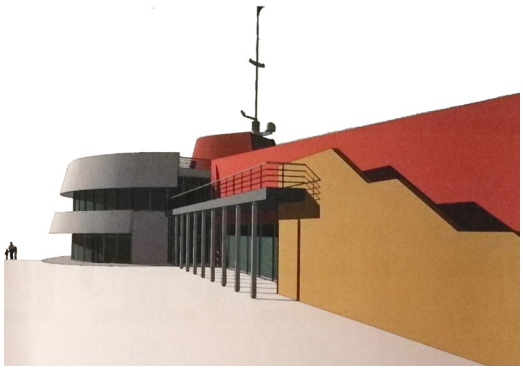
Il promontorio posto in una posizione intermedia rispetto ai due specchi d'acqua costituisce l'elemento più caratteristico della struttura portuale. Il progetto prevede la realizzazione dell'edificio simbolo di tutta la struttura portuale: la sede dello yacht club.

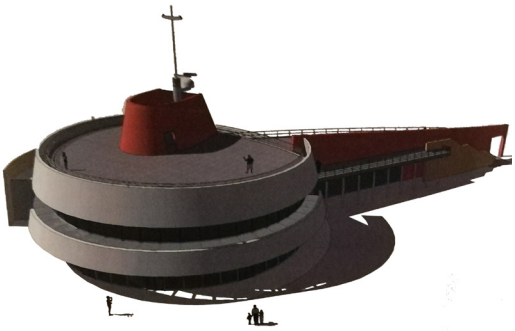
La struttura prevede la realizzazione di uffici per la direzione del porto, una torre di controllo per poter regolare gli accessi e le uscite delle imbarcazioni.

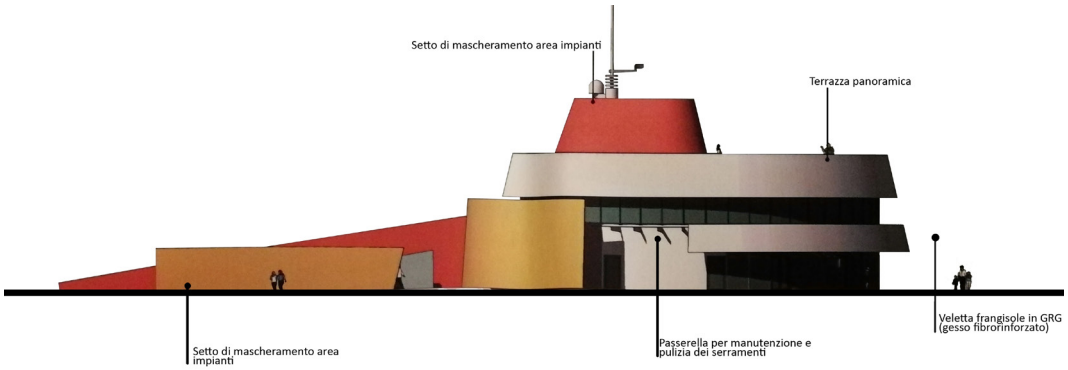
Inoltre, è prevista un'ampio parcheggio che conta 40 posti auto a raso coperti da una tettoia fornita di pannelli fotovoltaici per l'accensione dell'illuminazione serale e notturna.

Inoltre, è prevista la realizzazione di un giardino, di una piscina e un'area relax per gli iscritti al circolo.

L'idea è quella di rendere la penisola accessibile solamente al personale autorizzato e ai membri del club, rendendola un'area non inclusiva.







Prospetto sud

Prospetto ovest

Fig. 30 Viste Yacht Club.

La forma del manufatto deriva dall'intersezione di un corpo di fabbrica triangolare al di sopra del quale è poggiato l'altro volume con forma tronco-conica.
Il piano terra, di forma triangolare, ospita la sede dello yacht club comprensivo di ristorante con una superficie di circa 400 mq e i locali tecnici.
Il primo piano, invece, è la sede degli uffici del personale addetto al funzionamento delle attività portuali e il centro di comunicazione radio.
La copertura dell'edificio, utilizzata come terrazzo panoramica e solarium, è accessibile grazie ad una rampa.

Fig. 31 Vista area Yacht Club.

3.2.7. Settore 6: Calata Anselmi

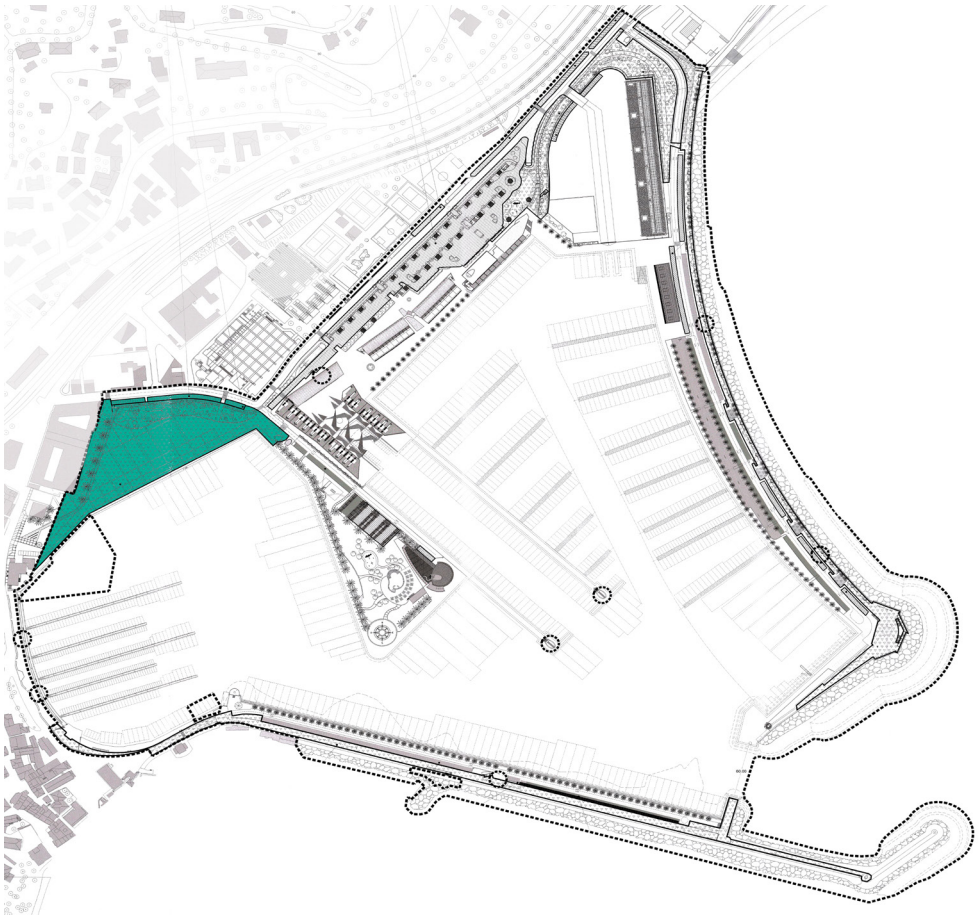


Fig. 32 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 6.

L'area eventi è un'ampia superficie che si sviluppa, fungendo da raccordo, tra il molo lungo e la banchina.

Il progetto prevede la costruzione di aiuole che costeggiano il perimetro nord per schermare il settore dalla strada retrostante.

L'obiettivo è quello di ospitare gli eventi mondani e gli stand relativi alle manifestazioni o eventi con una più lunga ricorrenza come la regata annuale delle vele d'epoca.

Quest'ultima prevede la partecipazione di yachts d'epoca ad una competizione che richiama numerosi visitatori provenienti da tutto il mondo.

Lo svolgimento dell'evento si concentra nell'area in questione con l'installazione di stand gastronomici, palchi per concerti e altri servizi.

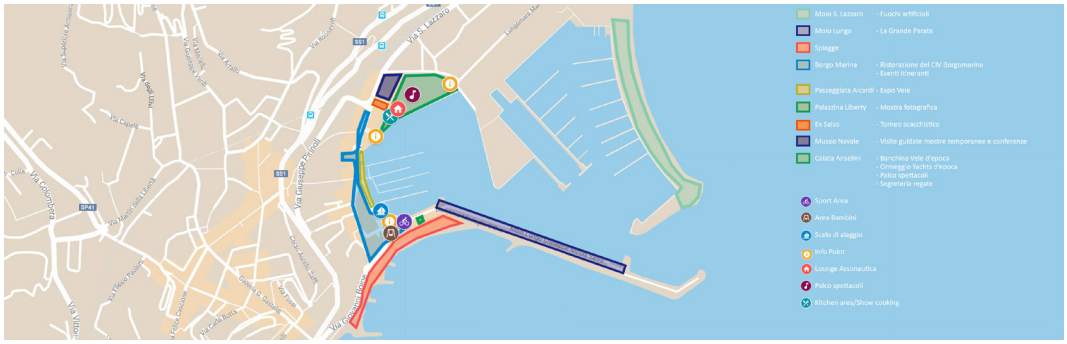


Fig. 33 Planimetria manifestazione Vele d'epoca.

Fig. 34 Fotografia fuochi d'artificio su Porto Maurizio.

Sul lato ovest dell'area eventi, si affaccia lo stabile che ospitava i Magazzini Generali il quale è stato restaurato e riconvertito a museo navale nel 2017. Lo scopo del museo è quello di costituire una memoria del legame, ieri più che oggi, della città con il mare che sempre è stato un elemento fondamentale per l'economia e la vita mondana per i cittadini imperiesi. Il percorso museale è arricchito da preziosi reperti, risalenti anche al settecento, quali diari di bordo, manoscritti, polizze di carico, libretti di navigazione.

La sezione cantieristica accoglie una importante raccolta di testimonianze dell'epoca delle costruzioni navali in legno completati da illustrazioni tecniche.

L'ala dedicata alla modellistica offre ai visitatori più di trecento velieri in miniatura di differenti dimensioni, dalle piccole imbarcazioni fino ad

una attenta ricostruzione storico tecnica delle Tre Caravelle.

Interessante è la sezione dedicata all'uniformologia che espone le uniformi di diverse Marine italiane e straniere.

Infine, un ampio spazio è dedicato alla conservazione dei documenti più antichi e, nella biblioteca, sono conservati anche i progetti dei due porti cittadini, testimoni della loro controversa storia.

Molto significativa risulta essere l'epigrafe d'ingresso al museo che così recita: "Al sacrificio ed alla memoria degli uomini di mare di tutte le bandiere che con il loro sacrificio hanno contribuito al progresso dell'umanità questo museo è dedicato".

Fig. 35 Il Museo Nautico

Fig. 36 Vista Calata Anselmi

3.2.8. Settore 7: Molo Lungo

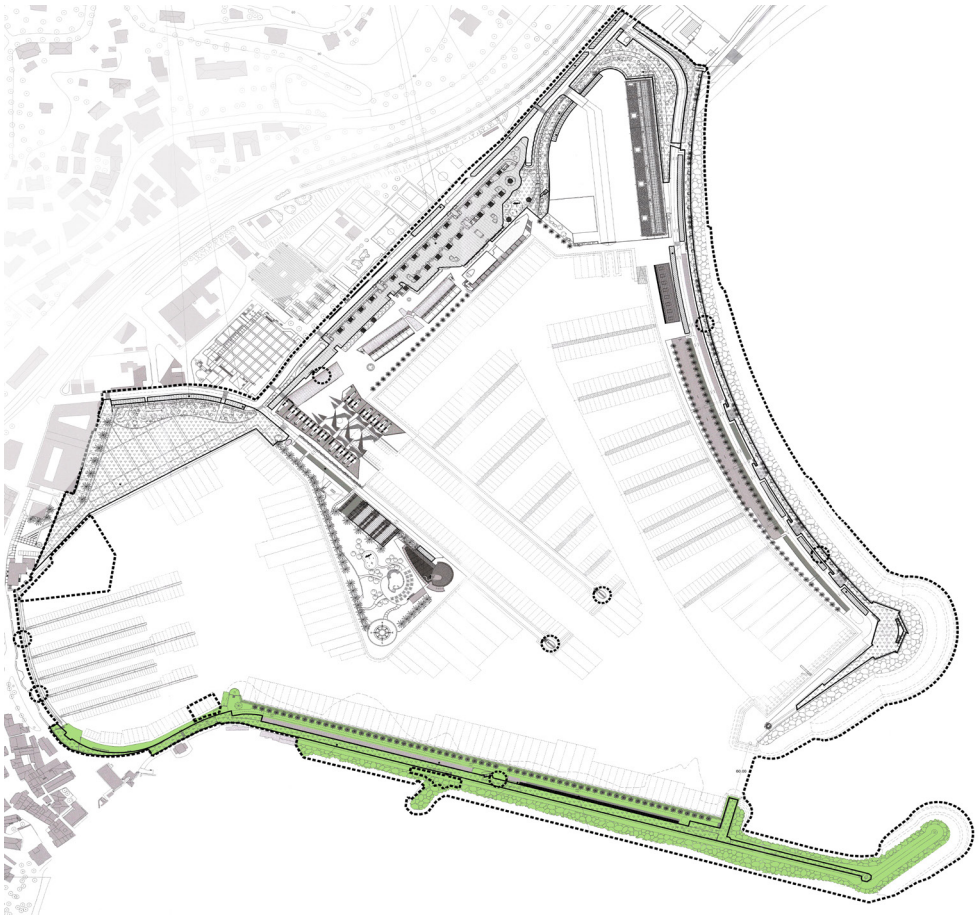


Fig. 37 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) settore 7.

Strutturalmente, il settore 1 relativo al molo di ponente è stato quello che visivamente ha subito meno modificazioni.

Esso, infatti, ha costituito la linea direttrice per la morfologia portuale del progetto poiché la sua estensione, già visibile nelle fotografie aeree del 1985, suggeriva quale doveva essere il nuovo imbocco portuale rivolto verso est.

Per raggiungere questo obiettivo, il progetto prevedeva la sua estensione e la costruzione di un gomito per orientare l'imbocco.

Il molo, nel progetto, ospita sessantaquattro box auto dedicati ai clienti che ormeggiano la propria imbarcazione lungo la sua estensione mentre sono previsti anche novantacinque posti auto a raso di pertinenza ai posti barca della marina sociale.

La viabilità era stata progettata con una via carrabile a doppio senso di circolazione mentre il percorso pedonale principale per la funzionalità del porto è quello che costeggia il molo ma di vitale importanza risulta essere quello sopraelevato che si sviluppa sopra i box auto e che permette una maggiore permeabilità con l'area balneare portorina situata a ovest rispetto al molo in questione.

Fig. 38 Il Molo Lungo

3.2.9. I posti barca

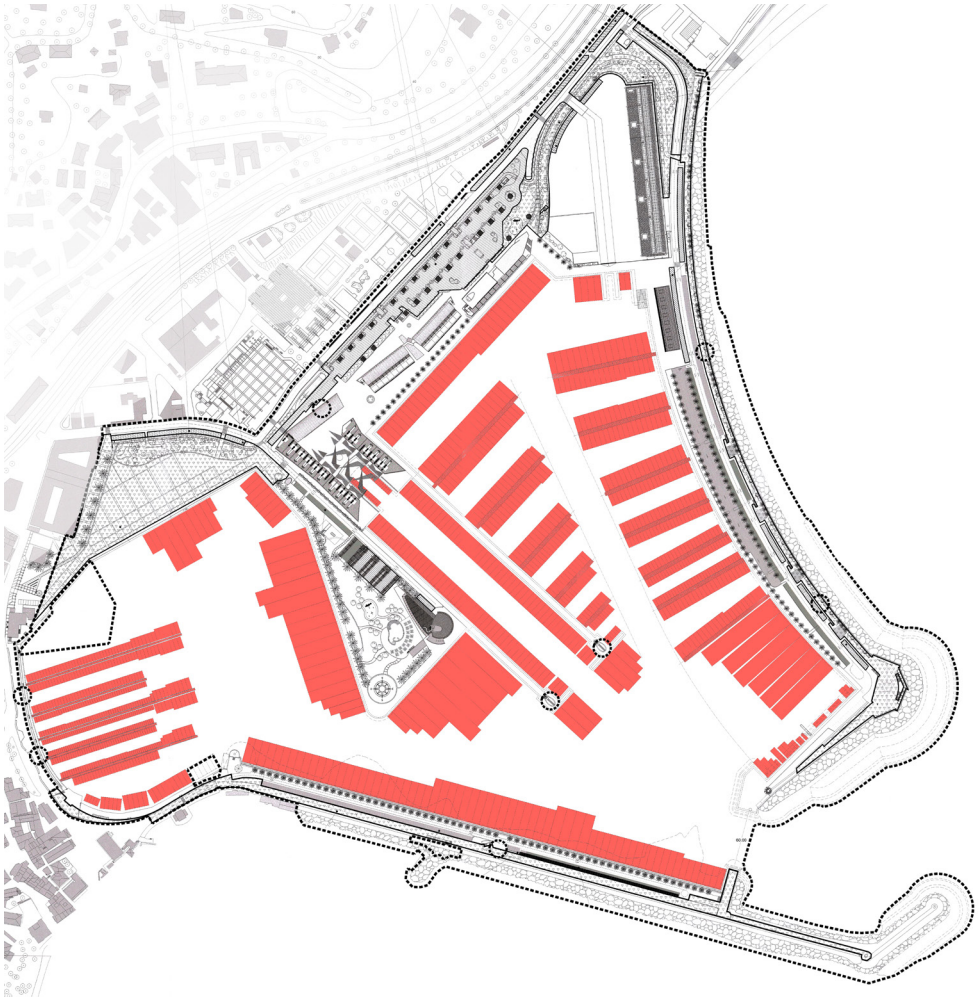


Fig. 39 Planimetria del progetto del nuovo porto turistico (Variante del 15.09.2008) i posti barca.

Nel porto sono 1278 posti barca dei quali 156 sono destinati ai transiti, mentre 1122 posti barca sono a contratto.

Le dimensioni ospitabili comprendono le imbarcazioni di dimensioni più ridotte sino a quelle con un massimo di 90 metri di estensione.

Questa caratteristica rende il porto uno dei pochi lungo la costiera ligure e della costa azzurra a poter ospitare mega yacht di quelle dimensioni.

In base alla loro ubicazione, e alle dimensioni, i posti barca del bacino portuale sono divisi in 5 settori.

Il settore verde è collocato lungo tutto il molo San Lazzaro ed è costituito da posti barca di piccole dimensioni e di grande dimensioni fino a 90 metri di lunghezza grazie alla sua prossimità all'imbocco del porto ed alla ampia area di manovra con un diametro di 150 metri.

Il settore giallo raccoglie l'area più baricentrica del porto come lo yacht Club, la Hall del Mare e la banchina San Lazzaro.

Ospita barche dai 6 metri di lunghezza fino ad un massimo di 75 metri diventando il più numeroso e il più variegato settore del nuovo porto di Imperia.Il settore azzurro è ubicato lungo il Molo Lungo e ospita yacht di medie dimensioni sfruttando analogamente al settore verde l'area di manovra antistante.

Il settore rosso è composto da posti barca occupati dai tipici pescherecci ed è ubicato alle pendici del Parasio tra il Molo Lungo e l'Area Eventi.

Il settore bianco, contrariamente a tutti gli altri, ricopre parte di tutti gli altri settori poiché indica i posti barca a transito e sono quindi distribuiti in tutti i settori al fine di poter garantire una diversità di metrature adattandosi alle esigenze degli equipaggi di passaggio.

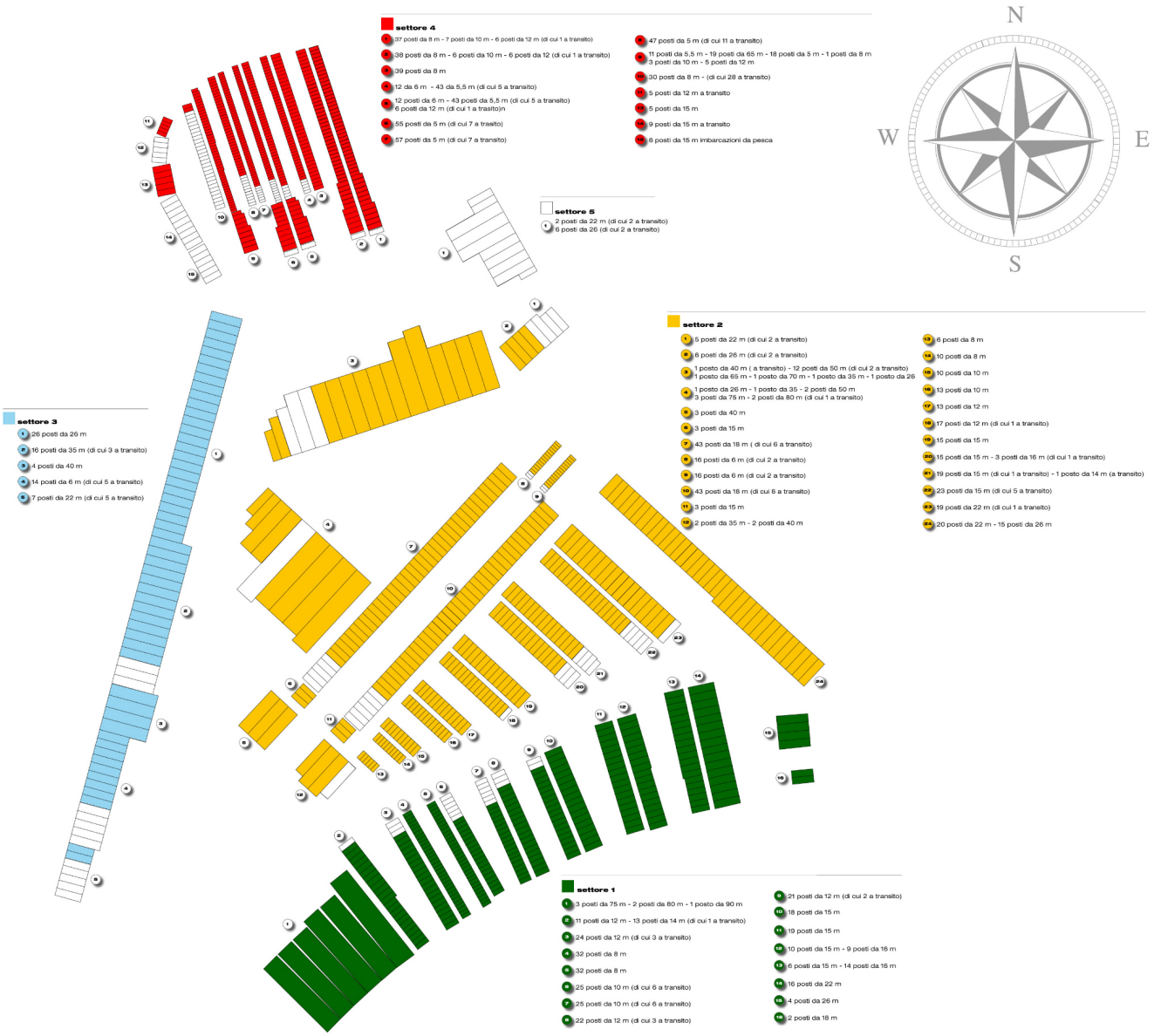


Fig. 40 Planimetria dei posti barca.

3.3. Tabelle quantitative del progetto e cronoprogramma

Superfici lorde utili per destinazione d'uso e settore di intervento (variante 15/09/2008)			
SETTORE 01 – MOLO SAN LAZZARO			
ESERCIZI COMMERCIALI – PUBBLICI ESERCIZI	mq	h	volume
ESERCIZI COMMERCIALI – locale n.1	193,00	3,90	**752,70**
ESERCIZI COMMERCIALI – locale n.2	193,00	3,90	**752,70**
ESERCIZI COMMERCIALI – locale n.3	193,00	3,90	**752,70**
ESERCIZI COMMERCIALI – locale n.4	196,00	3,90	**764,40**
DISTRIBUTORE CARBURANTE	23,00	3,50	**80,50**
LOCALE PUBBLICO SPETTACOLO	1.097,00	3,80	**4.168,60**
UFFICI			
PIANO QUOTA MOLO – GUARDIOLA	31,50	3,50	**110,25**
PIANO QUOTA MOLO – LOCALE ORMEGGIATORI	55,92	3,5/4,31	**227,08**
PIANO QUOTA PASSEGGIATA ALTA – LOCALE ORMEGGIAT	38,14	3,36	**128,15**
PIANO SALA DI CONTROLLO – LOCALE ORMEGGIATORI	31,16	3,45	**107,50**
CAVES	1.490,40	3,90	**5.812,56**
SERVIZI IGIENICI DIPORTISTI	229,44	3,50	**894,82**
TOTALE VOLUME SETTORE 1			**14.551,96**
CORPI DELLO STATO (*)	958,68	3,50	3.355,38
(*) La superficie ed il volume relativo alla caserma dei Corpi dello Stato è stata esclusa dal computo della volumetria di progetto			
SETTORE 02 – CANTIERI NUTICI E ARTIGIANI			
	mq	h	mc
CANTIERI NAUTICI (impronta a terra)	4.354,00	12,06	52.509,24
ARTIGIANI	835,00	5,45	4.550,75
TOTALE VOLUME SETTORE 2			**57.059,99**
SETTORE 03 – BANCHINA SAN LAZZARO			
PIANO TERRA			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI EDIFICIO A	1.555,82	4,35	6.767,82
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI EDIFICIO B	924,19	4,59	4.242,03
TOTALE COMMERCIALI	**2.480,01**		**11.009,85**
S.L.U. RESIDENZA EDIFICIO A	**69,56**	4,35	**302,59**
PIANO PRIMO			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI EDIFICIO B	**1.010,74**	4,71	**4.760,59**
S.L.U. RESIDENZA EDIFICIO A	**841,21**	3,15	**2.649,81**
PIANO SECONDO			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI EDIFICIO B	**39,50**	3,75	**148,13**
S.L.U. RESIDENZA EDIFICIO A	**841,21**	3,00	**2.523,63**
PIANO TERZO			
S.L.U. RESIDENZA EDIFICIO A	**688,09**	1,85	**1.272,97**
TOTALE VOLUME SETTORE 3			**22.667,55**
RIEPILOGO GENERALE			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI	3.530,25		15.918,56
S.L.U. RESIDENZA	2.440,07		6.748,99
TOTALE	**5.970,32**		**22.667,55**

SETTORE 04 – HALL DEL MARE

PIANO TERRA			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI - A	580,15	4,05	2.349,61
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI - B	473,72	4,05	1.918,57
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI – C	627,13	3,75	2.351,74
	1.681,00		**6.619,91**
S.L.U. RESIDENZA - A	82,90	4,05	335,75
S.L.U. RESIDENZA - B	35,07	4,05	142,03
S.L.U. RESIDENZA - C	51,28	3,75	192,30
	169,25		**670,08**
SERVIZI IGIENICI DIPORTISTI	**90,65**	3,75	**339,94**
PIANO PRIMO			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI – C	689,87	3,80	2.651,51
S.L.U. RESIDENZA - A	915,64	3,10	2.838,48
S.L.U. RESIDENZA - B	693,56	3,10	2.150,04
S.L.U. RESIDENZA - C	40,10	3,80	152,38
	1.649,30		**5.140,90**
PIANO SECONDO			
S.L.U. RESIDENZA - A	1.073,58	3,40	3.650,17
S.L.U. RESIDENZA - B	696,91	3,40	2.369,49
S.L.U. RESIDENZA - C	496,31	3,15	1.563,38
	2.266,80		**7.583,04**
PIANO TERZO			
S.L.U. RESIDENZA - C	**497,02**	3,10	**1.540,76**
TOTALE VOLUME SETTORE 4			**24.516,14**
RIEPILOGO GENERALE			
S.L.U. ESERCIZI COMMERCIALI	2.370,87		9.241,42
S.L.U. RESIDENZA	4.582,37		14.934,78
SERVIZI IGIENICI DIPORTISTI	90,65		339,94
TOTALE	**7.043,89**		**24.516,14**

SETTORE 05 – YACHT CLUB

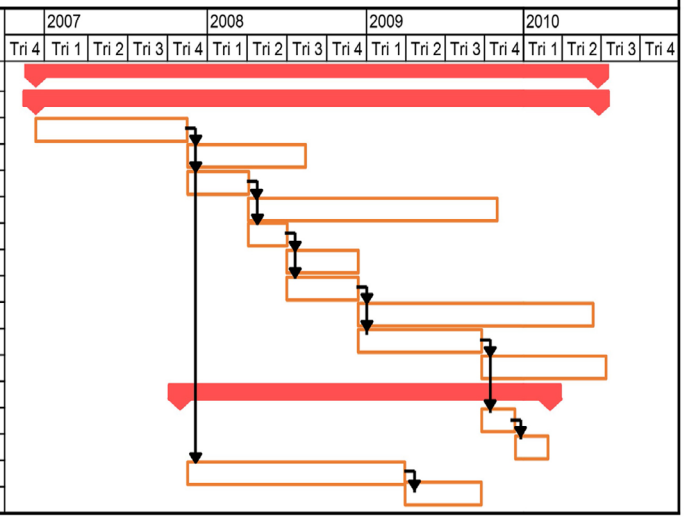
EDIFICIO YACHT CLUB			
S.L.U. SERVIZI PRIVATI			
PIANO TERRA	878,20	4,70	**4.127,54**
PIANO PRIMO	428,30	4,00	**1.713,20**
S.L.U. UFFICI			
PIANO TERRA	133,20	4,70	**626,04**
PIANO PRIMO	0,00	4,00	**0,00**
GUARDIOLA			
S.L.U. UFFICI	**35,50**	3,20	**113,60**
SERVIZI DIPORTISTI	97,00	3,00	**291,00**

TOTALE VOLUME SETTORE 5			**6.871,38**
SETTORE 06 – CALATA ANSELMI			
CAVES	26,50	2,83	**737,22**
SERVIZI IGIENICI DIPORTISTI	62,95	2,83	**178,15**
TOTALE VOLUME SETTORE 6			**915,36**
SETTORE 07 – MOLO LUNGO			
S.L.U.TOT COMMERCIALE	47,00	3,30	**155,10**
SERVIZI IGIENICI PUBBLICI	28,00	3,30	**92,40**
SERVIZI IGIENICI DIPORTISTI	68,50	3,30	**226,05**
TOTALE CVOLUME SETTORE 7			**473,55**
VOLUME TOTALE			**127.055,94**
S1+S2+S3+C2 (SERVIZI + SP. Comm. + artigianato + Club House + residenza)			74.546,70
CT1+CT2 (cantieristica navale + officine)			52.509,24
TOTALE mc			**127.055,94**

Fig. 41 Tabella riepilogativa del progetto.

CRONOPROGRAMMA

ID	Nome attività	Durata	Inizio	Fine
1	**PORTO DI IMPERIA**	950 g	Gio 11.01.07	Gio 02.09.10
2	**BACINO SAN LAZZARO**	950 g	Gio 11.01.07	Gio 02.09.10
3	Molo San Lazzaro op. a Mare	250 g	Gio 11.01.07	Gio 27.12.07
4	Molo San Lazzaro op. a Terra	200 g	Gio 27.12.07	Gio 02.09.10
5	Riva San Lazzaro op. a Mare	100 g	Gio 27.12.07	Gio 15.05.08
6	Riva San Lazzaro op. a Terra	420 g	Gio 15.05.08	Gio 24.12.09
7	Area Cantieri op. a Mare	60 g	Gio 15.05.08	Gio 07.08.08
8	Area Cantieri op. a Terra	120 g	Gio 07.08.08	Gio 22.01.09
9	Hall del Mare op. a Mare	120 g	Gio 07.08.08	Gio 22.01.09
10	Hall del Mare op. a Terra	380 g	Gio 22.01.09	Gio 08.07.10
11	Yacht Club op. a Mare	200 g	Gio 22.01.09	Gio 29.10.09
12	Yacht Club op. a Terra	220 g	Gio 29.10.09	Gio 02.09.10
13	**CALATA ANSELMI**	600 g	Gio 27.12.07	Gio 15.04.10
14	Calata Anselmi op. a Mare	60 g	Gio 29.10.09	Gio 21.01.10
15	Calata Anselmi op. a Terra	60 g	Gio 21.01.10	Gio 15.04.10
16	Molo Lungo op. a Mare	360 g	Gio 27.12.07	Gio 14.05.09
17	Molo Lungo op. a Terra	120 g	Gio 14.05.09	Gio 29.10.09



Opere realizzate
Opere non realizzate

Fig. 42 Cronoprogramma del progetto.

Da cronoprogramma ufficiale il cantiere, avviato a fine 2006, avrebbe dovuto vedere ultimate tutte le opere a progetto a metà 2010. In realtà i ritardi si sono susseguiti fino al 2012, anno in cui i lavori sono stati interrotti definitivamente lasciando ai posteri la situazione incompleta attuale che verrà descritta nel capitolo successivo.

E' possibile distinguere dall'elaborato le opere realizzate da quelle non. Tutte le opere a mare sono state realizzate, per quanto riguarda le opere a terra invece, solo i settori 1, 6 e 7 hanno visto il totale completamento. La lacuna più grande è data dalla mancata realizzazione degli edifici che avrebbero dovuto accogliere le funzioni di residenza, commercio e servizio ai diportisti, rendendo il porto inappetibile se non come grande parcheggio per barche.

3.4 Note

Fig. 1: http://www.srvcarto.regione.liguria.it (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 2: http://www.imperia.potalesit.it (ultimo accesso 02-09-2019)
Fig. 3: Var 06 Porto Turistico di Imperia - Aree a standard, parcheggi ot-gen (aggiornamento del 15.09.2008)
Fig. 6: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 8: OT-CNA VAR 01, Comune di Imperia, 30 luglio 2007
Fig. 9: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 10: OT-CNA VAR 01, Comune di Imperia, 30 luglio 2007
Fig. 12: Var 2 07 Porto Turistico di Imperia, Banchina S.Lazzaro edificio B, ot-bsl (aggiornamento del 20.11.2009)
Fig. 13: Var 2 06 Porto Turistico di Imperia, Banchina S.Lazzaro, ot-bsl (aggiornamento del 20.11.2009)
Fig. 14: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 15: Var 03 Porto Turistico di Imperia, Banchina S. Lazzaro, ot-bsl (aggiornamento del 15.09.2008)
Fig. 16: Var 2 07 Porto Turistico di Imperia, Banchina S.Lazzaro edificio B, ot-bsl (aggiornamento del 20.11.2009)
Fig. 17: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 18: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 20: Var 02, Porto Turistico di Imperia, pianta piano parcheggio interrato ot-bsl (aggiornamento del 15.09.2008)
Fig. 22: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 23: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 25: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 26: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 27: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 28: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 30: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 31: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 33: www.veledepoca.com
Fig. 34: https://www.veledepoca.commedia-edizione-2016#iLightbox[gallery_image_1]32 (ultimo accesso 02-09-2019)
Fig. 35: http://www.goimperia.comwp-contentuploads201706Museo-Navale-2017_04_03 (ultimo accesso 02-09-2019)
Fig. 36: Rendering Porto Turistico di Imperia,Variante, luglio 2007
Fig. 38: Fotografie scattate durante il sopralluogo del 9 maggio 2019
Fig. 40: http://www.goimperia.it (ultimo accesso 02-09-2019)
Fig. 41: REL 01, Porto turistico di Imperia, Relazione tecnica illustrativa (aggiornamento del 15.09.2008)
Fig. 42: REL 01, Porto turistico di Imperia, Relazione tecnica illustrativa (aggiornamento del 15.09.2008)

04

LASCITO DELL'INCOMPIUTO

4.1. L'interruzione dei lavori

4.2. Descrizione dei settori

4.3. Percorso fotografico

4.1. L’interruzione dei lavori

Come spesso succede nel nostro Paese, i grandi progetti si scontrano con affari che esulano dall’architettura e dai buoni propositi.
Non fa differenza il nostro porto, il quale, dal 2012, ha deciso di uniformarsi a quello che il collettivo di artisti *Alterazioni Video* definisce il più importante stile architettonico italiano del dopoguerra: l’incompiuto. Quello che sarebbe dovuto essere il porto più bello e più grande del mediterraneo nel 2012 subisce una fase di arresto dalla quale non si è ancora ripreso. I lavori sono stati bloccati a seguito di un’inchiesta aperta dalla magistratura per truffa ai danni dello stato nei confronti del General Contractor. Le vicende giudiziarie si sono susseguite negli anni ma i lavori non hanno più ripreso il via.

Fig. 1 Il Porto turistico di Imperia dall’alto.

4.1.1. Situazione generale

Ad oggi gran parte del progetto è stata portata a termine; le strutture principali (moli, banchine e ormeggi), quelle che risultano essere le più onerose, sono completate, funzionanti ed operative. Sono stati realizzati, parzialmente, anche alcune strutture, quelle degli edifici destinati a residenze e servizi, non completate oggi accusano gli effetti dovuti alle intemperie del tempo.

Ciò che manca sono proprio quegli spazi a servizio dei diportisti, senza i quali il porto, nonostante sia tra i più grandi d'Italia per numero di posti barca, è impossibilitato ad attrarre turisti. Queste carenze si ripercuotono inoltre sulla concorrenzialità nel mercato del diportismo. Visto dall'alto il porto si pone come un grande parcheggio per imbarcazioni, desolato e privo di ogni attrattiva.

Il sito quindi è spaccato in due: le aree ultimate, che offrono un panorama suggestivo con grandi yacht e barche a vela affacciati sul borgo storico, convivono con quelle in fase di cantiere perenne, dove a fare da padroni sono grandi scheletri in calcestruzzo armato, transenne e sterpaglie.

4.2. Descrizione dei settori

4.2.1. Settore 1: Molo San Lazzaro

Il Molo S. Lazzaro e il Molo Lungo (settore 7) sono gli unici due settori ad essere stati realizzati completamente ed effettivamente operativi. Il settore 1 è il secondo per numero di posti barca (303) dopo il settore 4 (330) ma è quello che accoglie i mega-yacht più grandi, quelli che misurano dai 75 ai 90 metri di lunghezza. L'area assolve

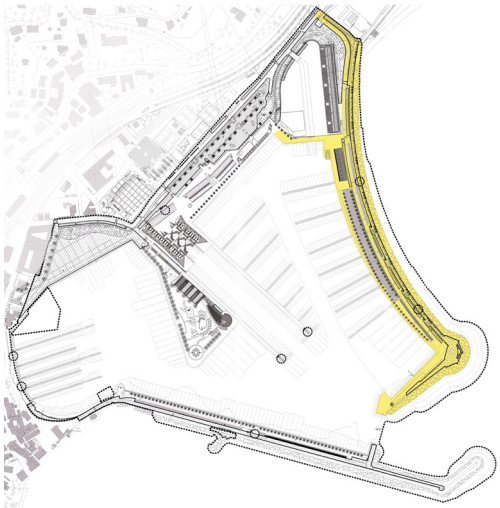


Fig. 2 Planimetria del progetto del 2002, settore 1

Fig. 3 Accesso carrabile al Molo San Lazzaro.

alle funzioni per le quali era stata progettata e quindi prevalentemente come parcheggio, box nautici e servizi dedicati ai diportisti; l'accesso veicolare è controllato da sbarre automatiche che consentono il transito solo a diportisti e soggetti coinvolti nelle attività portuali.
Due sono le aree inaccessibili al pubblico: una è l'appendice in prossimità dell'imbocco del porto, la quale è dedicata ai corpi dello stato con uffici e attracchi esclusivi. In quest'area sarebbe dovuto sorgere anche il distributore di carburante per le imbarcazioni, opera non realizzata che

Fig. 4 Vista dal gomito del Molo San Lazzaro.

tutt'ora manca nel porto; l'altra area interdetta, si trova sempre nella parte finale del molo ed è quella corrispondente al tratto di banchina dedicata all'attracco dei mega-yacht la quale è cintata da una ringhiera metallica.
Il molo offre un percorso ciclo-pedonale suggestivo che permette, dal lato della banchina, di passeggiare tra gli alberi maestri delle imbarcazioni a vela e ammirare lussuosi yacht che fanno da cornice al suggestivo borgo antico della città, il Parasio, che spicca sullo sfondo; dal percorso soprelevato invece si gode di un punto di vista privilegiato che permette di avere una visione completa della città da un lato e della vastità del mare dall'altro.

Il percorso risulta essere però semi-completo; nonostante i due livelli (quello ad altezza banchina e quello in corrispondenza della passeggiata sulla sommità del massiccio di coronamento) siano ben connessi tra loro grazie a frequenti scalinate ed una rampa a bassa pendenza posta nella parte finale del molo, la tratta si interrompe bruscamente alla base del molo nel livello superiore a causa della mancata realizzazione delle opere di collegamento al vicino parco urbano.

Nonostante ciò il molo risulta essere discretamente utilizzato dagli utenti seppur mai affollato; solo una volta l'anno (durante il festival musicale WTST organizzato dalla ONLUS Sorridi Con Pietro, nato nel 2013 e ormai diventato evento fisso e molto apprezzato della città), esso accoglie un grande flusso di utenti gremendo Piazza Marinai d'Italia, la grande area posta in prossimità della cerniera tra il corpo principale del molo e l'elemento di chiusura finale.

Fig. 5 Fotografia del molo San Lazzaro

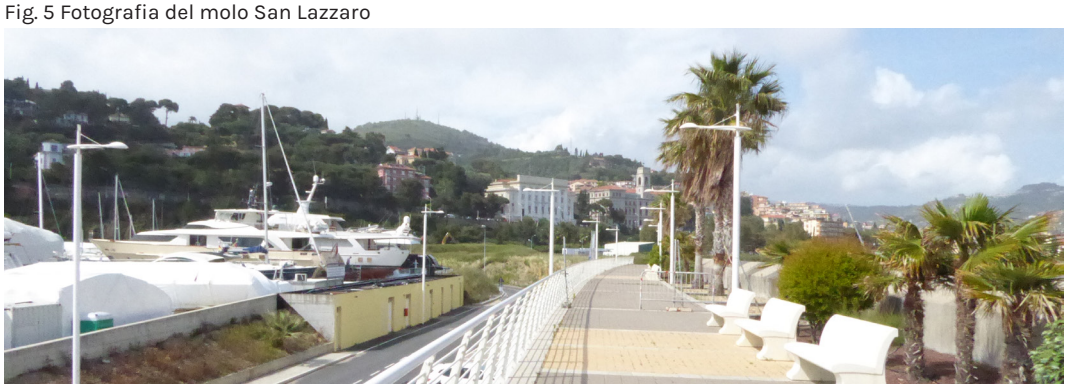


Fig. 6 Fotografia attuale dell'interruzione sulla via ciclopedonale a causa del collegamento non realizzato con il Parco Urbano

Fig. 7 Fotografia panoramica attuale dalla passeggiata ciclopedonale

4.2.2. Settore 2: Cantieri Nautici

Questa è l'area che accoglie uno dei due poli cantieristici navali principali della città.

Lo stato attuale differisce notevolmente da quello di progetto per diversi aspetti che vanno dal disegno planimetrico alle strutture che sarebbero dovute sorgere.

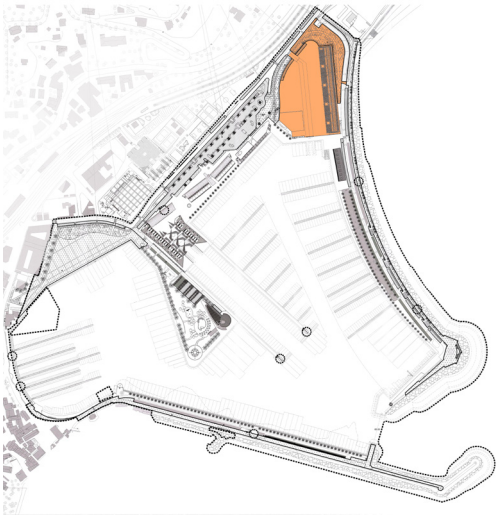


Fig. 8 Planimetria del progetto del 2002, settore 2.

Le parti adiacenti ai settori di banchina e molo S. Lazzaro sono state realizzate come da progetto e vengono regolarmente utilizzate dai singoli proprietari di barche e dalle aziende cantieristiche.

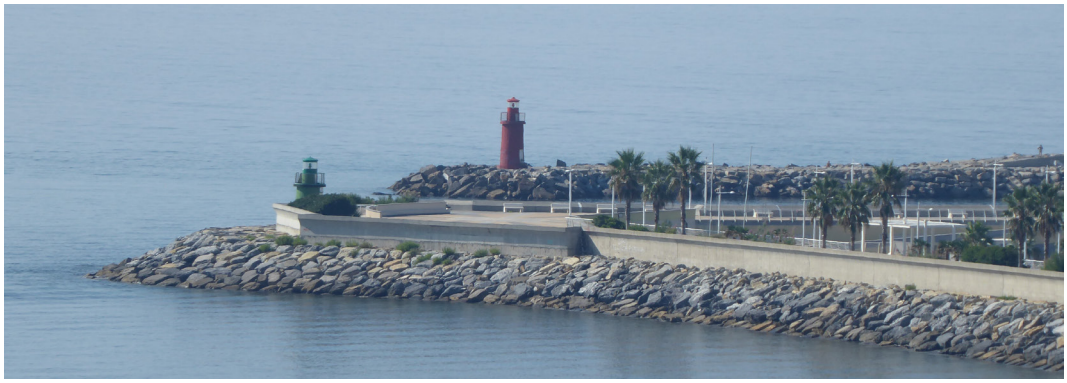


Fig. 9 Piazza Marinai d'Italia

Fig. 10 Fotografia panoramica della piazza Marinai d'Italia

L’edificio dedicato alle attività artigiane posto in prossimità dello scivolo per l’alaggio delle piccole imbarcazioni e con un ampio piazzale a disposizione è completo e operativo.
Non si può dire lo stesso del capannone dedicato ai cantieri nautici il quale non ha mai visto la sua realizzazione a causa di controversie legali. Al 2011 la struttura portante principale del grande manufatto era stata eretta ma a seguito di una denuncia all’autorità giudiziaria per occupazione abusiva di suolo pubblico, secondo la quale risultava che il cantiere occupasse un’area più ampia rispetto a quella prevista dalla concessione, l’opera è stata smantellata lasciando sul posto solo i plinti di fondazione a ricordarne la breve vita.
I lavori per quest’opera non hanno più ripreso il via e questo ha determinato una modifica del disegno planimetrico del sito portando ad un restringimento del cantiere a nord.
La bretella di collegamento carrabile tra il molo S. Lazzaro ed il Lungomare Marinai d’Italia è un’opera di recente realizzazione; ultimata nel 2018, anch’essa,costeggiando il cantiere navale, si discosta dai disegni originali vedendo modificato il suo percorso.
Non c’è traccia invece della passerella pedonale che, scavalcando la suddetta bretella, avrebbe dovuto collegare la passeggiata pedonale del molo al lungomare.
Nonostante la mancanza della struttura principale ad oggi i cantieri sono attivi ma è percepita tra le aziende una volontà e necessità di ampliamento per estendere i propri target e piazzarsi in modo concorrenziale in un mercato crescente e di nicchia come quello della nautica.

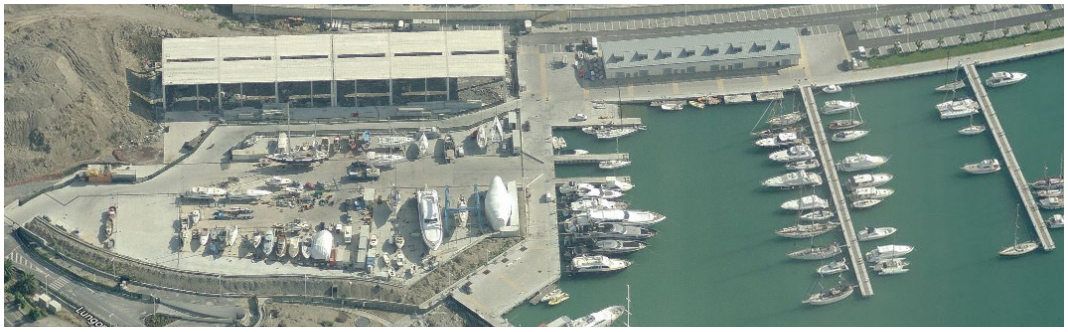


Fig. 11 Foto aerea luglio 2012 in cui l’edificio dei cantieri ultimato e, a destra, l’edificio degli artigiani.

Fig. 12 Fotografia aerea 16.07.2012

Fig. 13 Fotografia aerea 20.05.2016

Fig. 14 Fotografia aerea 23.07.2018

4.2.3. Settore 3: Banchina S. Lazzaro

Questa parte del porto è quella che denuncia in modo più evidente l'incompletezza dell'intervento. La viabilità ed i parcheggi in superficie sono stati realizzati completamente, seguendo il progetto iniziale; percorrendoli però, traspare immediatamente nello sfondo uno scenario desolante: gli scheletri di calcestruzzo armato, parzialmente realizzati, che sarebbero dovuti appartenere agli edifici disposti lungo la banchina.

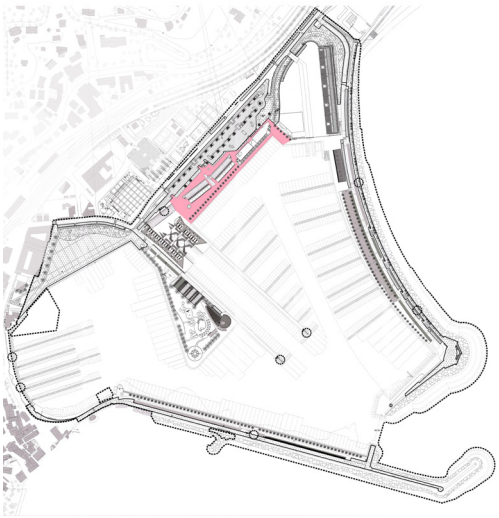


Fig. 15 Planimetria del progetto del 2002, settore 3.

Fig. 16 Fotografia dell'ingresso ai cantieri e all'imbocco della bretella che conduce al molo San Lazzaro.

Fig. 17 Fotografia della bretella che perimetra il lato nord-est del cantiere navale.

Dei tre edifici in progetto, destinati a commercio e residenza, se ne scorge la struttura solo di due, i primi da sud-ovest, del terzo si riesce ad intuirne la posizione prevista solo grazie alla presenza dei pali di fondazione che a tratti si fanno spazio tra le sterpaglie.
Le strutture esistenti sono gemelle, presentano la medesima tipologia e morfologia strutturale, le differenze si trovano nello stato di avanzamento dei lavori.
Il primo edificio da sud-ovest vede realizzate tutte e otto le campate previste dal progetto, mentre quello adiacente ne possiede solo sei e ad accentuare l'incompletezza di questo sono i lunghi ferri di ripresa dei solai che sporgono flessi dalla gravità e arrugginiti dalle intemperie.

Fig. 18 Fotografia che ritrae lo scheletro dell'edificio e, in basso, i micrpali dell'edificio commerciale non realizzato.

Fig. 19 Fotografia che ritrae i micropali fra le sterpaglie dell'edificio non realizzato.

Di entrambi gli edifici sono stati eretti due dei quattro piani previsti e, mentre il primo edificio finisce a raso con l'ultimo solaio il secondo presenta un principio di proseguimento dei pilastri destinati al piano successivo.

Anche i parcheggi sotterranei sono incompleti e inutilizzabili; è stato realizzato solo uno dei due piani interrati previsti ed esso non è praticabile perché oggetto di frequenti allagamenti.

L'ampia area destinata agli edifici, è ormai un acquitrino, dove a far da padrone sono le canterine rane nascoste tra le alte erbe palustri.

Fig. 20 Fotografia che ritrae lo scheletro del primo edificio non ultimato sia verticalmente che orizzontalmente nel quale sono ben visibili i ferri di ripresa che avrebbero dovuto sostenere le due campate mancanti.

Fig. 21 Fotografia che ritrae lo scheletro del secondo edificio con otto campate ma orfano dei due ultimi piani previsti dal progetto.

Essa è completamente cintata e quindi inaccessibile al pubblico; a lato mare è stato lasciato libero il percorso in banchina per permettere l'accesso alle imbarcazioni e consentire una continuità di percorso che però risulta essere percepito da chi passeggia affianco alla rugginosa rete metallica come un tratto inospitale da superare per arrivare nel più gradevole molo S. Lazzaro.

Fig. 22 Fotografia che immortala la passeggiata lungo la banchina costeggiata da un lato dal mare, dall'altro perimetrata dalle barriere arrugginite e come sfondo lo scheletro degli edifici incompiuti che contrastano con la vista del Parasio.

Fig. 23 Accesso al parcheggio sotterraneo.

4.2.4. Settore 4: Hall del Mare

Proseguendo dalla banchina S. Lazzaro verso quella che sarebbe dovuta essere il volto principale del nuovo porto turistico, la Hall del Mare, lo scenario non cambia. La recinzione prosegue verso la darsena che avrebbe dovuto accogliere gli arrivati con un trionfo di alberi maestri e vele, ma che si propone oggi come un piccolo bacino di carenaggio ormai in disuso nel quale galleggiano piattaforme e svariati elementi in calcestruzzo.

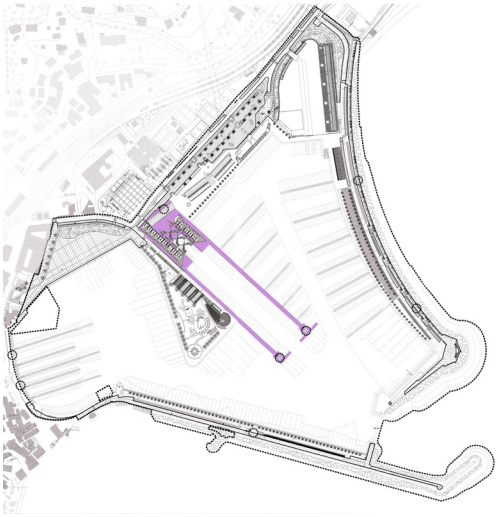


Fig. 24 Planimetria del progetto del 2002, settore 4.

Lo specchio d'acqua è attraversabile grazie ad un fatiscente ponte galleggiante dal quale, guardando a monte, è possibile vedere il terzo grande scheletro presente nel sito, quello posto a chiusura della piazza della Hall del Mare.

Questa volta la struttura in calcestruzzo armato è completa, tutti i piani sono stati realizzati compresa la copertura curva. Al pian terreno sono

Fig. 25 Fotografia che ritrae la passerella che attraveresa il bacino di carenaggio della Hall del Mare

Fig. 26 Fotografia dello scheletro dell'edificio della Hall del Mare.

presenti a tratti tracce di tamponamento in laterizio e spicca sul lato nord-est una fitta gabbia metallica in prossimità di quella che sarebbe dovuta essere la scala esterna.

Le aree laterali della darsena sono scandite dai pali di fondazione che avrebbero dovuto sostenere i due edifici paralleli alla Hall. I moli per l'ormeggio sono stati completati e regolarmente utilizzati per tutta la loro lunghezza, compresi i vistosi servizi igienici posti in testa ai pontili ad accogliere i diportisti.

Fig. 27 Fotografia della struttura completata dell'edificio della Hall del Mare

4.2.5. Settore 5: Area Yacht Club

Continuando a percorrere lungo la banchina il perimetro del porto e arrivando dalla Hall del Mare si fatica a credere di trovarsi nell'area baricentrica dell'opera circondati dalle acqua; sensazione questa, provocata dalla vastità dell'area che sembra far appartenere questo settore più che al mare alla terraferma, nonostante si tratti di una penisola connessa al porto da una sottile striscia di collegamento.

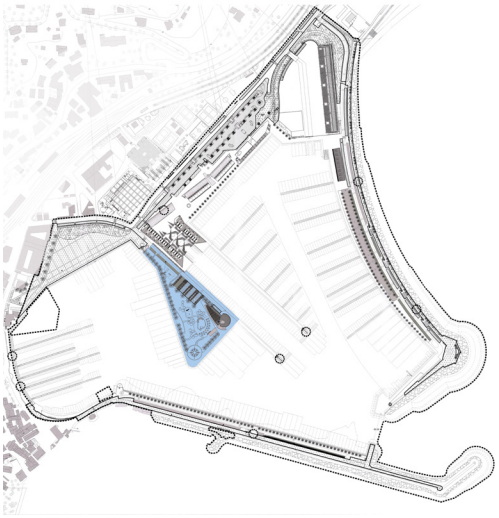


Fig. 28 Planimetria del progetto del 2002, settore 5.

I posti barca che perimetrano questo triangolo di terra sono dedicati a imbarcazioni di notevoli dimensioni che vanno dai 26 agli 80 metri di lunghezza. Si cammina perciò tra colossi del mare, yacht lussuosi e dal design avveniristico che però, condividono la banchina con lo stesso scenario desolante precedentemente descritto e ridondante in tutto il cuore del porto. Anche quest'area è completamente cintata dalle stesse reti metalliche che racchiudono l'ennesimo cantiere fermo. Le uniche tracce realizzate del progetto sono il piccolo edificio destinato alle cabine dello yacht club ed il getto in calcestruzzo della piazza all'angolo sud che avrebbe dovuto raffigurare la rosa dei venti; per il resto si riescono a scorgere solo colline artificiali, probabilmente generate dagli sterri, alternate a gabbiotti da cantiere e ammassi di materiali abbandonati.

Fig. 29 Area Yacht Club.

4.2.6. Settore 6: Calata Anselmi

Rientrando verso la terraferma ci si avvicina a Calata Anselmi e si lasciano gradualmente alle spalle le aree più problematiche precedentemente descritte. Si può dire che il settore 6 sia stato realizzato quasi interamente nonostante non rispecchi perfettamente il progetto iniziale.

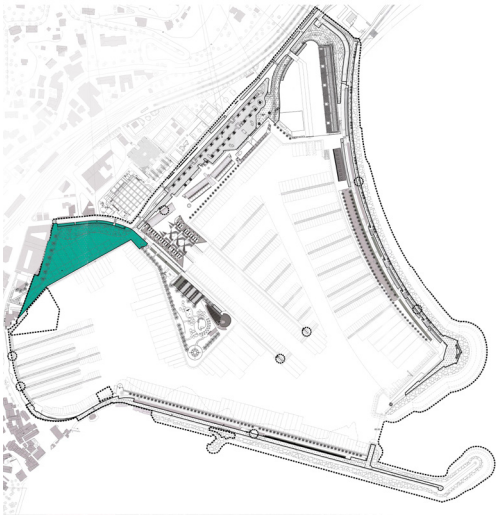


Fig. 30 Planimetria del progetto del 2002, settore 6.

La grande piazza dedicata agli eventi è stata completamente pavimentata e provvista di panchine solo lungo la banchina. Anche il sistema di illuminazione risulta propriamente dimensionato per le notevoli dimensioni dell'area. Alcune differenze rispetto al progetto si notano sul lato nord dove l'area verde prevista è stata ridotta per lasciare spazio ad un maggior numero di parcheggi che sono stati inaugurati nel 2018.

Il grande piazzale è utilizzato in modo intensivo solo in concomitanza del prestigioso evento delle Vele d'Epoca (evento biennale che dal 2019 avrà cadenza annuale), durante il quale accoglie l'attracco delle imbarcazioni storiche e gli stand dell'evento. Durante il resto dell'anno è luogo di passeggio e svago e negli ultimi anni sede del luna park locale, frequentato da adolescenti, che però non è ben visto dalla cittadinanza locale la quale lo considera fastidiosa fonte di inquinamento acustico.

Fig. 31 Calata Anelmi.

4.2.7. Settore 7: Molo Lungo

Il molo lungo è l'unico settore staccato dal resto dell'opera; esso è raggiungibile proseguendo lungo la linea di mare da Calata Anselmi e attraversando lo storico e pittoresco porticciolo dei pescatori dove oggi ormeggiano le imbarcazioni più piccole. Come precedentemente detto, esso è stato realizzato integralmente secondo le linee progettuali e oggi è la parte maggiormente sfruttata del porto.

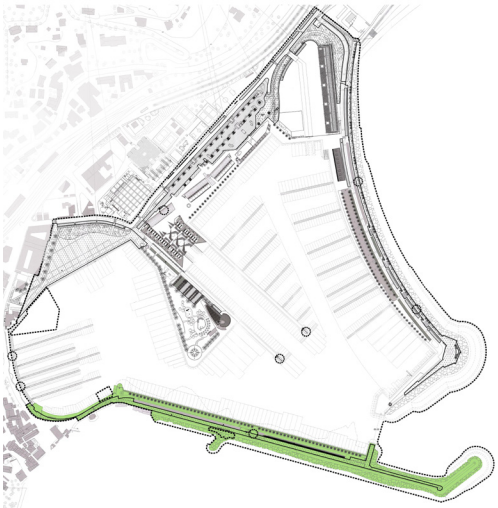


Fig. 32 Planimetria del progetto del 2002, settore 7.

Esso è diviso per tutta la sua lunghezza su due livelli che si raccordano alla base del molo con una lieve pendenza garantendo un percorso ciclopedonale fluido e privo di barriere. A levante, affacciato sul bacino portuale, si trova il livello banchina con 67 posti barca per imbarcazioni che vanno da 22 ai 40 metri di lunghezza; lungo tutto il percorso è disposta una fila di parcheggi a pagamento e la viabilità è controllata da barra automatica. Il percorso soprelevato, quello di ponente, è riservato a pedoni e ciclisti e si affaccia sulle spiagge attrezzate poste alla base del promontorio del Parasio offrendo una passeggiata suggestiva con vista privilegiata a trecentosessanta gradi.

Accoglie inoltre eventi legati al raduno delle Vele d'Epoca e in primavera la manifestazione Sole e Vento dedicata agli aquiloni e all'attività all'aria aperta mentre per il resto dell'anno è frequentato per passeggiate dai locali e attività legate alle imbarcazioni.

Fig. 33 Il Molo Lungo

4.3. Percorso Fotografico

Fig. 34 foto aerea con percorso fotografico e coni ottici delle diverse inquadrature.

1. Vista sul porto dall'estremo del Molo S. Lazzaro

2. Piazza Marinai d'Italia

3. Parcheggio Molo S. Lazzaro

4. Area recintata mega yacht sul molo S. Lazzaro.

5. Vista sullo specchio portuale dall'edificio degli artigiani.

6. Vista su ingresso area cantieri da passeggiata sopraelevata del molo S. Lazzaro.

7. Chiusura della passeggiata sopraelevata del molo S. Lazzaro.

8. Accesso all'area cantieri dal Lungomare A. Vespucci.

9. Accesso bloccato al parcheggio sottarraneo.

10. Parcheggio.

11. Vista banchina S. Lazzaro.

12. Vista banchina S. Lazzaro.

13. Vista banchina S. Lazzaro.

14. Scheletro edificio su area Hall del mare.

15. Vista su darsena della Hall del mare.

16. Vista dell’ingresso alla darsena della Hall del mare.

17. Ponte provvisorio che attraversa la darsena.

18. Area Yacht Club.

19. Area Yacht Club.

20. Area Yacht Club.

21. Area Yacht Club.

22. Scheletro edificio Hall del mare.

23. Calata Anselmi.

24. Vista su Borgo Marina da calata Anselmi.

25. Vista su Borgo Marina da calata Anselmi.

26. Passeggiata che conduce al Molo Lungo.

27. Vista dalla base del Molo Lungo.

28. Ingresso del Molo Lungo con passo carrabile a sinistra e pedonale sopraelevato a destra.

29. Banchina Molo Lungo.

30. Passeggiata Molo Lungo.

31. Vista sul faro dall'estremità del Molo Lungo.

32. Vista sul porto dall'estremità del Molo Lungo.

05

ANALISI PRELIMINARI

5.1. Viabilità

5.2. Morfologia urbana

5.3. Il verde

5.4. Servizi e attività commerciali

5.5. Analisi SWOT

5.6. Attività insediabili e stakeholder analysis

5.7. Trend e confronto con la concorrenza

5.8. Caso studio: La Marina di Loano

5.9. Note

5.1. Viabiltà

L'accesso al porto e la sua viabilità interna sono stati progettati in maniera efficiente secondo criteri che garantiscono la totale fruibilità delle aree da parte dei pedoni ma anche una ponderata separazione tra i percorsi carrabili pertinenziali e quelli pubblici per garantire il corretto funzionamento dei meccanismi portuali.
Passando dal progetto allo stato di fatto si nota che gran parte dei percorsi, sia carrabili che pedonali, sono stati realizzati; le lacune più grandi si hanno chiaramente nelle aree incompiute che sono recintate ed inaccessibili, causando in certi punti delle interruzioni di percorso che obbligano a retrocedere per cambiare strada.

5.1.1. Viabilità carrabile: strade principali e secondarie

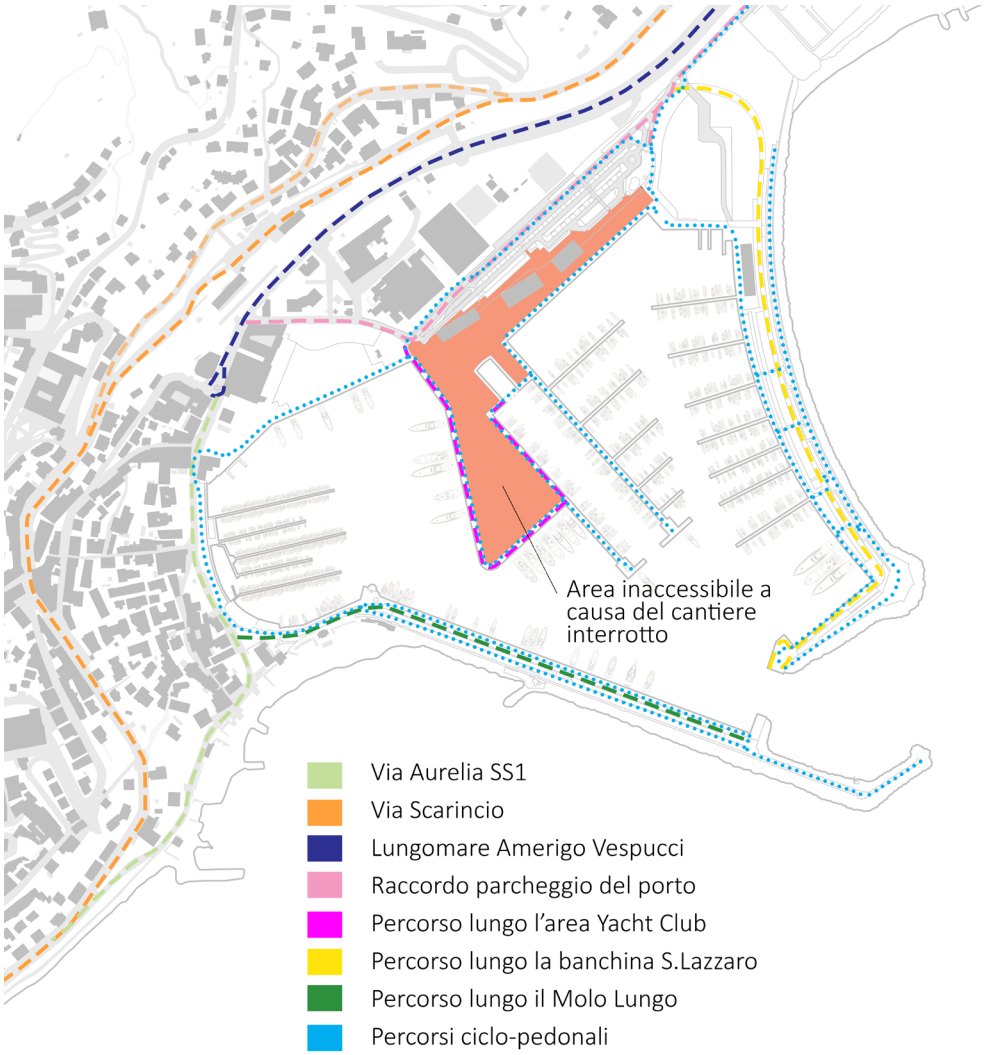


Fig.1 Collegamenti stradali tra la città e il porto.

Dal punto di vista della viabilità si possono distinguere due sistemi differenti determinati principalmente da due fattori: uno è la presenza di una ZTL nel Borgo Marina che impedisce la libera e fluida circolazione carraia da levante verso ponente; limite non imposto nel senso contrario per il secondo fattore: l'accesso da ponente è garantito da un'unica via a singolo senso di marcia la quale diramandosi dalla principale SS1 corre lungo la costa, servendo il Borgo e il Molo Lungo, fino alla rotonda di raccordo che delimita la ZTL e che consente di ricongiungersi alla Via Aurelia o proseguire verso il Lungomare Amerigo Vespucci con i relativi collegamenti agli altri settori del porto.
Questa condizione isola in un certo senso il Molo Lungo dal resto del porto turistico ma non è percepita come negativa perché consente di avere flussi veicolari contenuti e delocalizzazione delle aree a parcheggio, tutto a favore di una maggiore pedonalizzazione del borgo, soprattutto nei densi periodi estivi.

Definita questa duplicità di percorsi e appurato che il sistema Molo Lungo sia indipendente e funzionale, le analisi che seguiranno saranno focalizzate sugli altri settori del porto con i relativi accessi e percorsi interni.

L'intero porto è coronato a monte dal sopramenzionato Lungomare Amerigo Vespucci, seconda arteria principale della città, che però non serve direttamente il bacino portuale. Da esso infatti, in prossimità dell'ingresso al parco urbano,si dirama verso mare il Lungomare Marinai d'Italia, per poi ricongiungersi a ovest nei pressi del museo navale.
La losanga formata da queste due vie accoglie la capitaneria di porto, l'ex raffineria SAIRO e gli impianti sportivi, tutti serviti dal L. Marinai d'Italia e dalle vie secondarie che si sviluppano all'interno dell'area. Sempre quest'ultimo Lungomare è la via di riferimento del porto turistico; esso infatti collega direttamente o indirettamente tutti i settori del porto. Arrivando da levante una rotatoria consente l'accesso da un lato alla

bretella di collegamento ai cantieri e al molo S. Lazzaro (interamente carrabile e ad uso esclusivo di diportisti e addetti ai servizi portuali come precedentemente detto) dall'altro all'omonima banchina. Nella banchina si articolano le vie accessorie alla grande area parcheggio e le rampe che portano ai livelli interrati. Proseguendo, nel punto di giunzione tra Calata Anselmi e area Yacht Club si trova il bivio che permette l'accesso a quest'ultimo settore; come nel molo S. Lazzaro, anche questa via è controllata da sbarra elettronica per garantire il transito esclusivo per le attività portuali. Via improvvisata che perimetra la penisola artificiale e che risulta incompleta ed inefficiente. Luogo dove automobili e pedoni condividono lo stretto percorso che per le prime risulta essere cieco in prossimità della Hall del Mare.

Tornando alla sbarra, l'ultimo tratto del Lungomare Marinai d'Italia serve da un lato i parcheggi di Calata Anselmi e dall'altro collega alle vie secondarie accessorie a campi sportivi e capitaneria di porto per poi ricongiungersi al lungomare principale.

5.1.2. Viabilità ciclopedonale e barriere

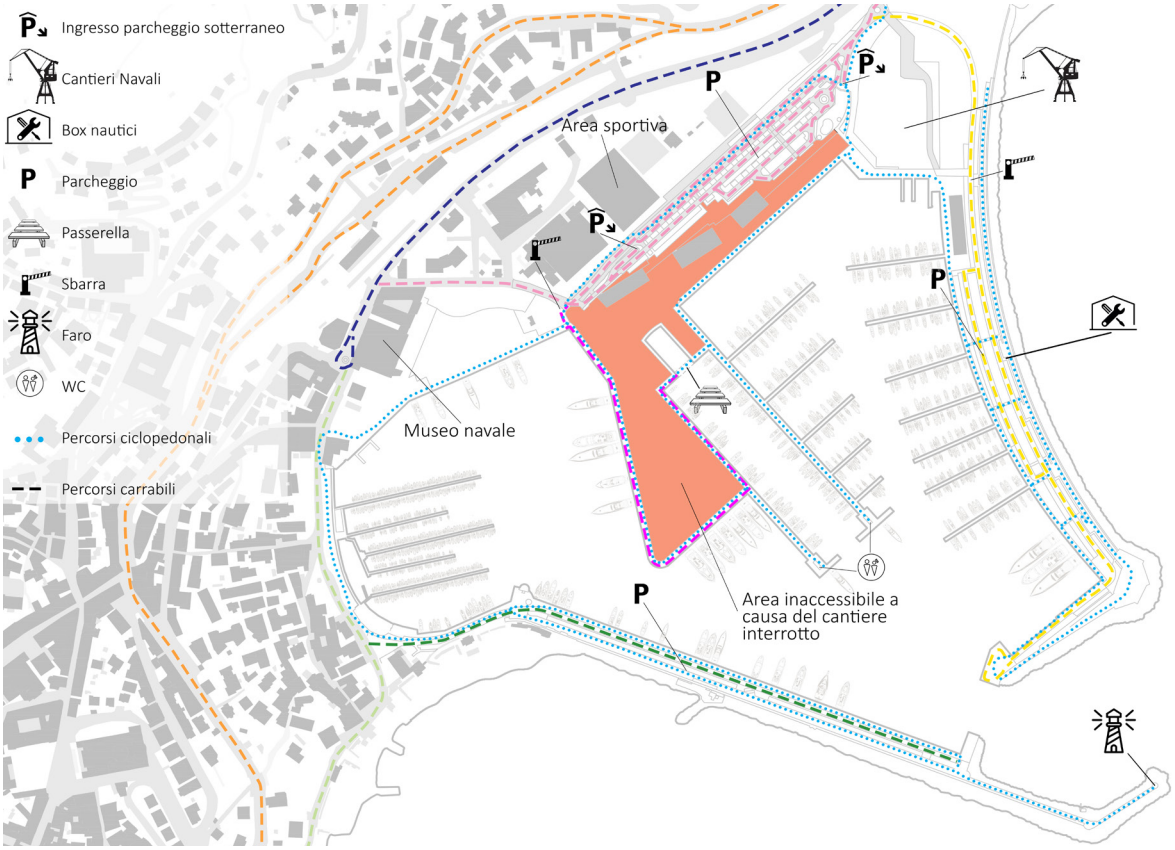


Fig.2 Punti di riferimento del porto e viabilità interna al porto.

L’intero porto risulta essere ben connesso e fruibile sia da pedoni che ciclisti; entrambi i moli sono dotati di percorsi esclusivi che consentono una percorrenza fluida e priva di barriere grazie a pendenze progressive e rampe realizzate ad hoc. La vasta area di Calata Anselmi è tutta pedonale e fa da raccordo tra Borgo Marina ed il porto turistico consentendo di accedere sia al percorso che segue la linea d’acqua lungo le banchine che al tratto ciclopedonale che costeggia il Lungomare Marinai d’Italia. Non si riscontrano problemi nei collegamenti esterni da ponente essendoci una continuità di percorsi che permettono sia l’immissione nella Via Aurelia che la percorrenza della suggestiva passeggiata degli innamorati che accompagna verso il pittoresco Borgo Foce.

Le criticità emergono ancora una volta nei settori 3, 4 e 5 i quali sono completamente recintati e inaccessibili. Privi collegamenti interni consentono unicamente di girarvi intorno lungo un percorso desolato e poco ospitale. La prima barriera fisica per i ciclisti si incontra in prossimità della Hall del Mare: un ponticello galleggiante improvvisato permette di attraversare la darsena del settore solo a piedi. La situazione migliora avvicinandosi al settore dei cantieri, dal quale si ha accesso al largo boulevard del Molo S. Lazzaro tra palme e alberi maestri per poi imboccare la rampa di raccordo e percorrere a ritroso verso monte la suggestiva passeggiata soprelevata che corre lungo tutto il molo; passeggiata che avrebbe dovuto essere collegata al vicino parco urbano ma che ad oggi risulta incompleta e quindi interrotta bruscamente ai piedi del molo da una transenna che obbliga a scegliere se ripercorrere il molo o scendere attraverso le rampe di scale poste a lato porto.

5.2. Morfologia urbana

Fig.3 I due poli cittadini della città.

Il tessuto urbano all'interno del quale si inserisce il nostro oggetto di studio risulta essere molto eterogeneo e svincolato da qualsiasi assialità artificialmente imposta.

Abbiamo parlato precedentemente della diversa conformazione urbana delle due fazioni, Oneglia e Porto Maurizio, evidenziando una maggior regolarità nella maglia urbana della prima (di più recente costruzione e sviluppata su di un terreno perlopiù pianeggiante) rispetto al disordine apparente che caratterizza Porto Maurizio, borgo di edificazione antica

che sorge su un terreno collinare e si sviluppa lungo le tortuose strade il cui percorso segue i profili dettati dalla conformazione orografica del territorio.

Il porto turistico è associato all'area portorina comunemente chiamata la Marina, la parte di Porto Maurizio che si sviluppa lungo la costa. La maggior parte degli edifici presenti sono a carattere residenziale e ricettivo con piccole attività commerciali e di ristorazione posizionate ai pian terreni.

Fig. 4: Piazzetta di Borgo Marina.

Fig. 5: La Chiesa Ave Maris Stella.

La Marina risulta essere piuttosto eclettica dal punto di vista dello stile architettonico. Concentrato alla base del Molo Lungo troviamo lo storico Borgo Marina, tipico borgo di pescatori ligure caratterizzato da agglomerati di edifici ad altezza variabile (4/5 piano fuori terra) tagliati dagli angusti carrugi; da esso si espandono in alternanza edifici di più recente costruzione dall'impronta razionale e strutture alberghiere di medie dimensioni. Tra tutti spiccano due edifici che si discostano totalmente dal contesto, la Chiesa Ave Maris Stella (risalente al 1887) che riprende a piccola scala lo stile gotico flamboyant, e la singolare Palazzina Liberty (costruita nel 1912) oggi utilizzata come sala per mostre ed eventi.

Fig. 6: La palazzina Liberty.

Il porto di per sé risulta isolato da grandi agglomerati cittadini, si affaccia all'area che in città è dedicata prevalentemente agli impianti sportivi caratterizzati dalla enfatizzazione della struttura a travature in legno lamellare delle coperture, le quali coprono una notevole campata libera. Troviamo: la piscina comunale, il palazzetto dello sport, la bocciofila ed i campi da tennis e paddle.

Sono inoltre presenti altre due emergenze rilevanti: gli ex Magazzini Generali di Calata Anselmi, che ospitano oggi il Museo Navale internazionale, e l'ex raffineria SAIRO, un grande complesso industriale che verte in totale stato di abbandono e che è stato negli ultimi anni oggetto di interesse da parte di investitori che hanno ipotizzato una riconversione a ostello.

Da questa analisi emerge l'assenza di un'identità architettonica del sito che quindi si presenta come anonimo non rispecchiando la vocazione ed il potenziale del luogo. Pertanto, risulta essenziale caratterizzare il nuovo progetto con forme che rendano l'intervento iconico nel territorio e donino al porto un'immagine che possa restituire alla città il suo naturale sbocco sul mare.

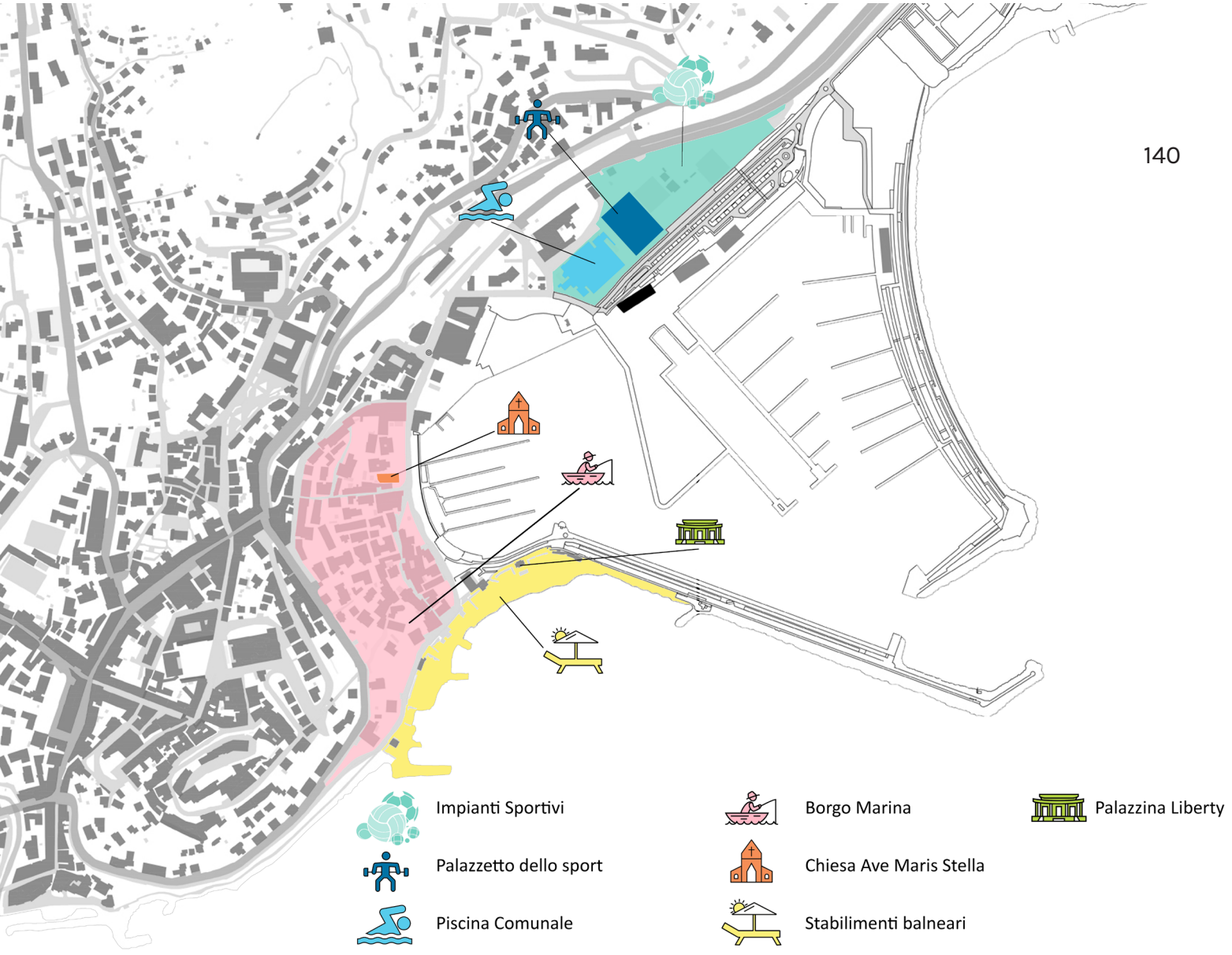


Fig.7 Principali punti di riferimento delle aree limitrofe al porto.

5.3. Il verde

Fig.8 Principali punti di riferimento delle aree limitrofe al porto.

La vegetazione che caratterizza il sito è distinguibile prevalentemente in tre categorie: verde pubblico, pertinenziale e incolto.

Il verde pubblico non è elemento dominante se analizzato in pianta; esso però, risulta essere ben distribuito lungo tutta l'area e caratterizzato da aiuole contenute e curate che accolgono arbusti e alberi dalle dimensioni rilevanti. Troviamo filari di palme lungo i due grandi moli e pini marittimi a Borgo Marina che garantiscono l'ombra nei mesi caldi.

Nel grande parcheggio di banchina S. Lazzaro le griglie di areazione

5.3. Il verde

La vegetazione che caratterizza il sito è distinguibile prevalentemente in tre categorie: verde pubblico, di pertinenza e spontaneo.

Il verde pubblico non è elemento dominante se analizzato in pianta; esso però, risulta essere ben distribuito lungo tutta l'area e caratterizzato da aiuole contenute e curate che accolgono arbusti e alberi dalle dimensioni rilevanti. Troviamo filari di palme lungo i due grandi moli e pini marittimi a Borgo Marina che garantiscono l'ombra nei mesi caldi.
Nel grande parcheggio di banchina S. Lazzaro le griglie di areazione e i posti auto sono intervallati da aiuole a verde basso e arbusti la cui meticolosa cura contrasta con il contesto incompleto e abbandonato.
Nel nostro sito sono predominanti le altre due categorie: il verde di pertinenza e quello spontaneo.
Il verde di pertinenza è associato prevalentemente, oltre ai pochi edifici residenziali, alle attività sportive e si tratta sempre di un verde quasi boschivo, molto fitto e dominato da grandi pini marittimi e arbusti.

La vegetazione spontanea, nel nostro caso, è retaggio dell'abbandono dei luoghi e si concentra nell'ex stabilimento SAIRO (che si presenta come una vera e propria giungla impenetrabile ma che conferisce un aspetto pittoresco al luogo), e nelle aree incomplete del nostro porto, dove la vegetazione si è riappropriata delle zone sterrate di banchina S. Lazzaro e della penisola dello Yacht Club. E' presente inoltre una grande collina artificiale alle spalle dell'area cantieri, anch'essa risultato dell'interruzione dei lavori e ad oggi ricoperta di sterpaglie.

5.4. Servizi e attività commerciali

Fig.9 Attività ricettive cittadine.

Tenendo conto delle esigenze del porto turistico e di un nuovo centro insediativo, le attività che si è scelto di prendere in analisi sono: strutture ricettive, ristorazione, assi commerciali e supermercati.

5.4.1. Strutture ricettive

Nonostante la città riceva ogni anno un generoso flusso di turisti, si nota immediatamente la penuria di attività ricettive alberghiere. Questo è dovuto principalmente a due fattori: il primo è che molti turisti possiedono nella provincia una casa vacanze; il secondo è il mercato degli affitti stagionali di seconde case o case da reddito.

Fig.10 Attività di ristorazione sul territorio cittadino.

La maggior concentrazione di strutture alberghiere si annida nel promontorio di Porto Maurizio, tra Parasio e Borgo Marina, data la vocazione turistica più accentuata rispetto a Oneglia nella quale le poche strutture si dividono tra lungomare e centro cittadino.

5.4.2. Ristorazione

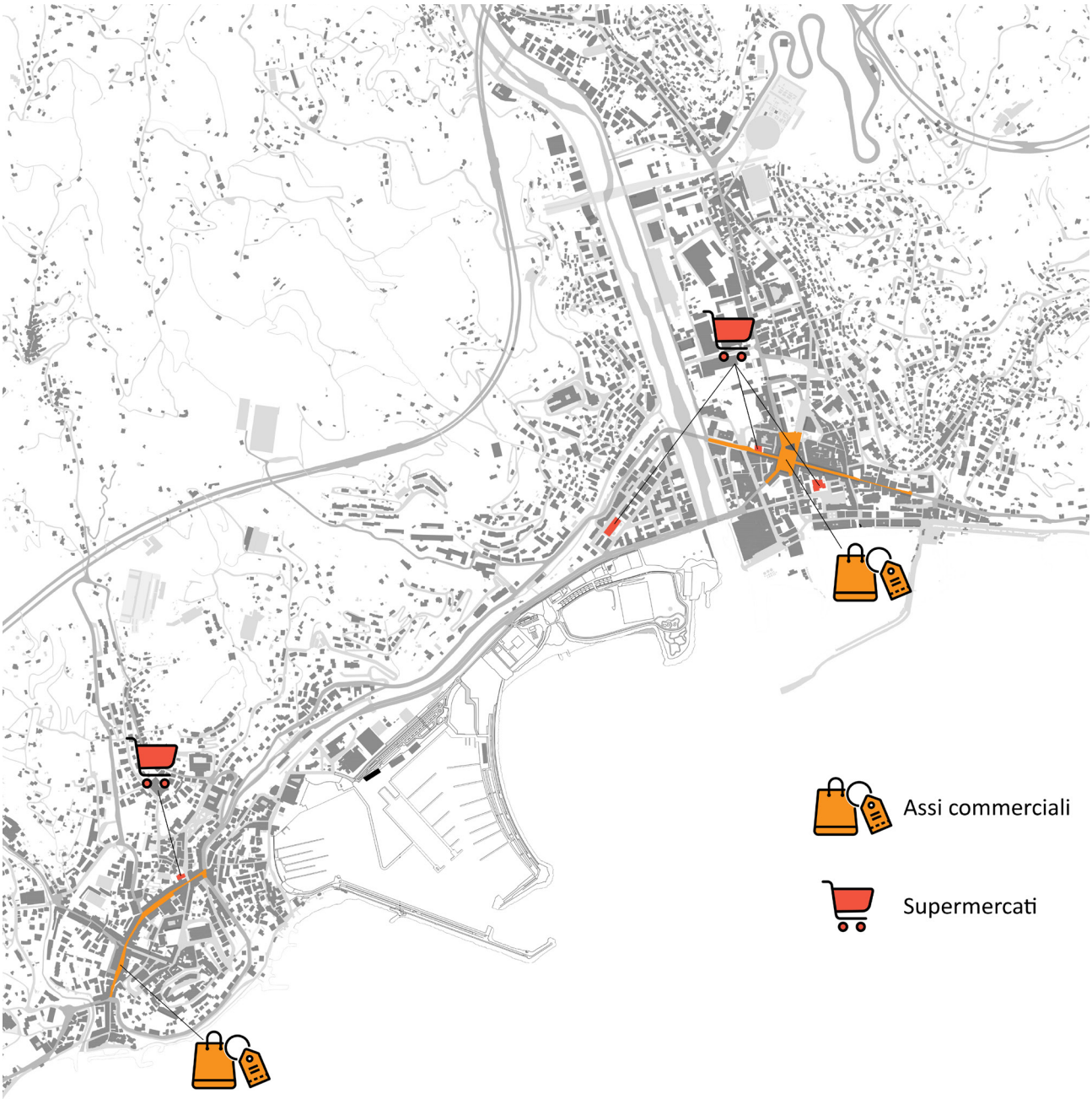


Fig.11 Attività commerciali e supermercati sul territorio cittadino.

La situazione per le attività di ristorazione è esattamente analoga a quella legata al settore ricettivo: anche qui la maggior concentrazione si ha in corrispondenza dei due porti e degli stabilimenti balneari. A Porto Maurizio i ristoranti trovano posto tra le vie del borgo mentre ad Oneglia sono disposti in serie sotto al lungo porticato del porto.

5.4.3. Assi commerciali e supermercati

Anche in questo caso risulta evidenziata la divisione del comune in due fazioni. Ognuno dei due poli possiede il proprio asse commerciale consolidato negli anni e luoghi di riferimento. A Porto Maurizio troviamo la più alta concentrazione di attività in Via Cascione, via di pregio che trova spazio tra palazzi storici e che ha subito recentemente una riqualificazione urbana con conseguente pedonalizzazione per tentare di ritornare agli antichi fasti di quella via che era salotto della città;
a Oneglia, ritenuta il centro del comune, l'asse commerciale principale si sviluppa sotto i portici (così chiamati dai cittadini) di Via Bonfante.
Anche i supermercati sono distribuiti secondo la stessa logica.

In seguito alle analisi effettuate si è constatato che tutte le attività sono concentrate nei due poli cittadini e quindi la nostra area di intervento, trovandosi nel mezzo dei due, vive in un vuoto totalmente privo di servizi dove il supermercato più vicino dista un chilometro di distanza.

5.5. Analisi SWOT

Per poter sintetizzare le analisi effettuate in precedenza, l'analisi SWOT riassume ed evidenzia gli aspetti negativi e positivi del sito allo stato attuale che, ricordiamo, grava in stato di abbandono in seguito all'interruzione dei lavori.
Risulta essere di vitale importanza conoscere l'area di progetto per poter intervenire capillarmente secondo quali sono le maggiori problematiche riscontrate dalla popolazione imperiese.

Quest'ultima privata per troppo tempo del suo sbocco sul mare ma che , con il passare del tempo, si è abituata a non avere considerandola una struttura onerosa e utile solamente ai pochi che ormeggiano le proprie imbarcazioni, non reputandola più un nuovo spazio di aggregazione e di coesione dei due poli urbani di Oneglia e Porto Maurizio come gli avveneristici rendering progettuali avevano promesso e poi mai mantenuto.

L'analisi che seguirà sarà utile a indirizzare le scelte progettuali evitando che, in termini medici, il corpo che in questo caso è la città rigetti il nuovo organo che per noi è il nuovo porto di Imperia ma, bensì, che sia biocompatibile e che venga perfettamente integrato nel tessuto urbano e nella routine imperiese sperando che non diventi la sola area qualificata ma che funga da agente contaminante per il recupero e la rigenerazione urbana di Imperia.

S	W
1. Posizione strategica 2. Moli completati 3. Prossimità a strutture già funzionanti 4. Possibilità di ospitare grandi barche 5. Scheletri degli edifici riadattabili secondo le nuove esigenze 6. Nuovo polo cittadino 7. Ampie superfici assegnabili a nuovi servizi e attività	1. Degrado dell'area 2. Mancanza di manutenzione 3. Immagine cittadina deturpata 4. Percorsi ciclo-pedonali interrotti 5. Deturpamento del waterfront 6. Presenza di verde infestante 7. Scarsa permeabilità dell'intero sito
O	**T**
1. Polo cittadino di richiamo turistico 2. Servizi per tutte le esigenze dei diportisti 3. Alta attrattività affermandosi sul mercato fortemente concorrenziale 4. Porto catamarano-friendly 5. Waterfront moderno 6. Effetto contaminante per le aree intorno al porto 7. Incremento dell'economia cittadina e riduzione della disoccupazione	1. Alta concorrenza 2. Mancanza di fondi 3. Elevata manutenzione non sostenibile 4. Cittadini che non si riconoscono nel nuovo assetto del porto 5. Inquinamento dell'ecosistema marino 6. Inquinamento terrestre 7. Situazione stagnante causata dalla mancata ripresa dei lavori

Fig.12 Sintesi dell'analisi SWOT.

PUNTI DI FORZA

1. Prossimità a mete turistiche rilevanti
2. Nonostante l'interruzione dei lavori, i moli sono stati completamente realizzati i quali costituivano le componenti più onerose
3. Le opere intorno all'area di progetto come il palazzetto dello sport, la piscina comunale, il Museo Navale e il parcheggio sono molto frequentati dagli utenti consentendo un più facile inserimento del progetto nelle abitudini cittadine.
4. I moli di ormeggio già realizzati e funzionanti sono in grado di ospitare imbarcazioni di ogni dimensione rendendo la struttura altamente concorrenziale con le strutture limitrofe in quanto risulterebbe uno dei porti più capienti della riviera di ponente ligure e della vicina costa azzurra
5. La maglia strutturale con ampie luci consente di poter ripensare gli spazi adattandoli alle esigenze del futuro progetto.
6. In seguito alla sua riqualificazione, il porto costituirebbe una nuova polarità intermedia in grado di ponderare quelle ben consolidate situati nei centri cittadini dei due vecchi comuni.
7. Le ampie superfici libere disponibili consentono di intervenire sul sito per soddisfare ogni esigenza della popolazione e dei diportisti

Fig.13 Analisi SWOT: punti di forza.

PUNTI DI DEBOLEZZA

1. L’esclusione del porto dalle abitudini cittadine ha prodotto un’indifferenza deturpandone l’immagine e favorendo l’avanzamento del degrado
2. La mancanza di clientela e di fondi rende difficile la manutenzione e il corretto funzionamento della struttura non garantendo nemmeno i servizi minimi per i diportisti perdendo clientela e quindi potenziali ingresso di capitali utili per il sostentamento delle spese.
3. Piuttosto che la città del Parasio, l’immagine di Imperia è rappresentata dal porto incompiuto che tende ad allontanare piuttosto che attirare turisti.
4. La passeggiata sul molo San Lazzaro è interrotta bruscamente a causa del mancato proseguimento dell’infrastruttura non garantendo il collegamento con il tessuto urbano.
5. Gli scheletri in cemento armato degli edifici incompiuti deturpano il paesaggio.
6. Il verde spontaneo sorto all’interno delle aree transennate necessita di manutenzione.
7. Le transenne diventate ormai elementi fissi dell’arredo urbano impediscono una completa permeabilità dell’area.

Fig.14 Analisi SWOT: punti di debolezza.

OPPORTUNITA’

1. Creare un nuovo polo diversificando i servizi che siano per i diportisti ma soprattutto per i cittadini in modo da permettergli di riappropriarsi dell’area che per troppo tempo è stata sottratta.
2. Considerate le notevoli dimensioni, vi è la possibilità di poter soddisfare tutte le esigenze dei diportisti.
3. Successivamente ad un’intervento di riqualificazione diventerebbe uno dei porti più grandi della Liguria e della costa azzurra per numero di posti barca e per diversificazione delle dimensioni andando ad inserirsi nel mercato dei mega-yachts che è il più ambito da tutti porti considerato il costo di affitto del posto del posto barca e della mancanza di questi ultimi.
4. Diventare un porto "catamarano friendly" intercettando il mercato di questo tipo di imbarcazioni che spesso si ritrovano in difficoltà nel trovare posti barca appositi viste le dimensioni raddoppiate in larghezza di queste imbarcazioni.
5. Rispetto al progetto del 2002, sono stati realizzati pochi interventi dal punto di vista edilizio, lasciando ampio spazio per offrire alla città un waterfront moderno che valorizzerebbe l’immagine della struttura e della città.
6. La rifunzionalizzazione del porto fungerebbe da effetto contaminante per quanto riguarda gli altri interventi nelle strutture limitrofe come, ad esempio, l’Ex raffineria SAIRO.
7. Il nuovo porto aiuterebbe l’economia della città andando a colmare il solco della disoccupazione, specie quella giovanile che affligge tutto il Paese.

Fig.15 Analisi SWOT: opportunità.

S W O T

MINACCE

1. Visto il crescente mercato del diportismo, i già affermati porti limitrofi potrebbero espandersi andando a ritagliarsi un posto nel mercato a cui Imperia potrebbe ambire.
2. La mancanza di fondi pubblici e l'assenza di investitori potrebbero essere d'intralcio allo sviluppo del porto portandolo a non raggiungere i suoi obiettivi iniziali.
3. La vastità della superficie acquea e terrestre necessiterebbe di continua manutenzione che risulterebbe onerosa in termini economici e di risorse umane che richiederebbe ingenti investimenti presupponendo numerose entrate derivanti dall'affitto dei posti barca durante tutte le stagioni.
4. La popolazione potrebbe non sentirsi riconosciuta dal punto di vista dei nuovi servizi insediati nel nuovo progetto del porto considerando l'area progettata prettamente per i diportisti.
5. Ad una riattivazione a pieno regime del porto potrebbe conseguire un danneggiamento dell'ecosistema marino derivato dall'inquinamento delle imbarcazioni e dal loro traffico.
6. L'aumento degli yachts ospitati nel porto comporterebbe un aumento del traffico sulle vie carrabili dall'uscita dell'Autostrada dei Fiori fino alla struttura portuale creando disagi alla rete stradale ad Oneglia e sul lungomare Amerigo Vespucci fino all'ingresso della struttura portuale con un conseguente aumento dell'inquinamento ambientale.
7. Nel caso in cui il cantiere non avanzasse a causa di fondi mancanti o altre cause, a farne le spese sarebbero ancora una volta i cittadini di Imperia.

Fig.16 Analisi SWOT: minacce.

5.6. Attività insediabili e stakeholder analysis

A seguito delle analisi effettuate precedentemente occorre entrare nel dettaglio per ciò che riguarda le attività da insediare nell'area di progetto per poter soddisfare le esigenze di tutti gli utenti che fruiranno del nuovo progetto.
A questo scopo è fondamentale definire chi siano gli *stakeholders* e quali sono le diverse necessità che ognuno di loro possiede per sfruttare appieno il porto e le attività che vi gravitano intorno.

5.6.1. I cittadini

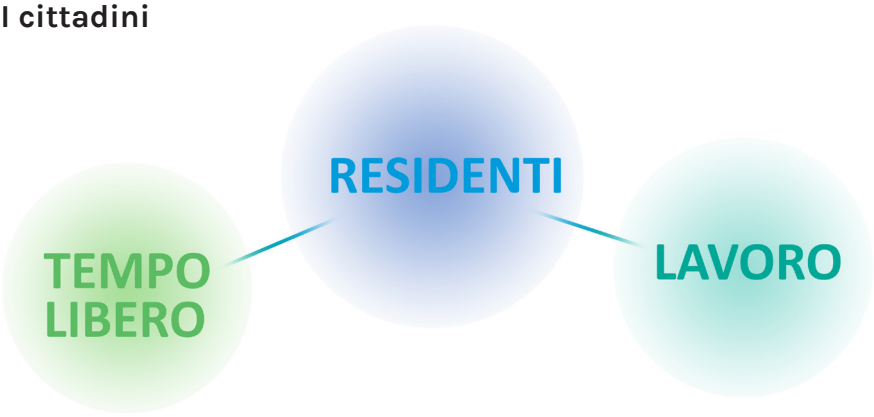


Fig.17 Necessità dei residenti.

I cittadini di Imperia sono coloro che recitano il ruolo fondamentale per il progetto di riqualificazione poiché sono coloro che vivono in prima persona e quotidianamente la città, motivo per il quale occorre cercare di soddisfare tutte le loro esigenze al fine di potersi riconoscere nel nuovo progetto accogliendolo nelle proprie abitudini e riconoscersi in esso.
Oggigiorno, l'area portuale è frequentata solamente dai pescatori che ormeggiano le loro imbarcazioni nello specchio acqueo in corrispondenza dell'area eventi e dal caratteristico Borgo Marina. Oltre a questa categoria, gli imperiesi non frequentano l'area a causa delle problematiche già analizzate precedentemente e quindi evitandola non considerandola quasi come parte integrante della città se non per la manifestazione annuale delle vele d'epoca.

Per questo motivo è difficile comprendere come vorrebbero fosse il porto ma il ruolo dell'architetto è proprio quello di comprendere le problematiche e risolverle con progetti in grado di fornire nuovi spazi e servizi che nemmeno i cittadini pensavano di voler avere.

Le necessità individuate sono quelle di progettare uno spazio di aggregazione sociale attorno al quale gravitano servizi e attività diversificate in modo da essere altamente frequentato da ogni tipo di utente.

Queste ultime permetterebbero alla città di colmare parte dell'alta disoccupazione, specie giovanile, che affligge l'intero Paese in collaborazione con il flusso turistico derivante dalla rifunzionalizzazione del porto ma convogliando anche persone provenienti dai Comuni limitrofi.

Per dare seguito a queste considerazioni, i cittadini vedrebbero il porto in un'ottica di opportunità lavorativa legata al turismo ma anche come un luogo in cui vengono convogliate le attività per il tempo libero.

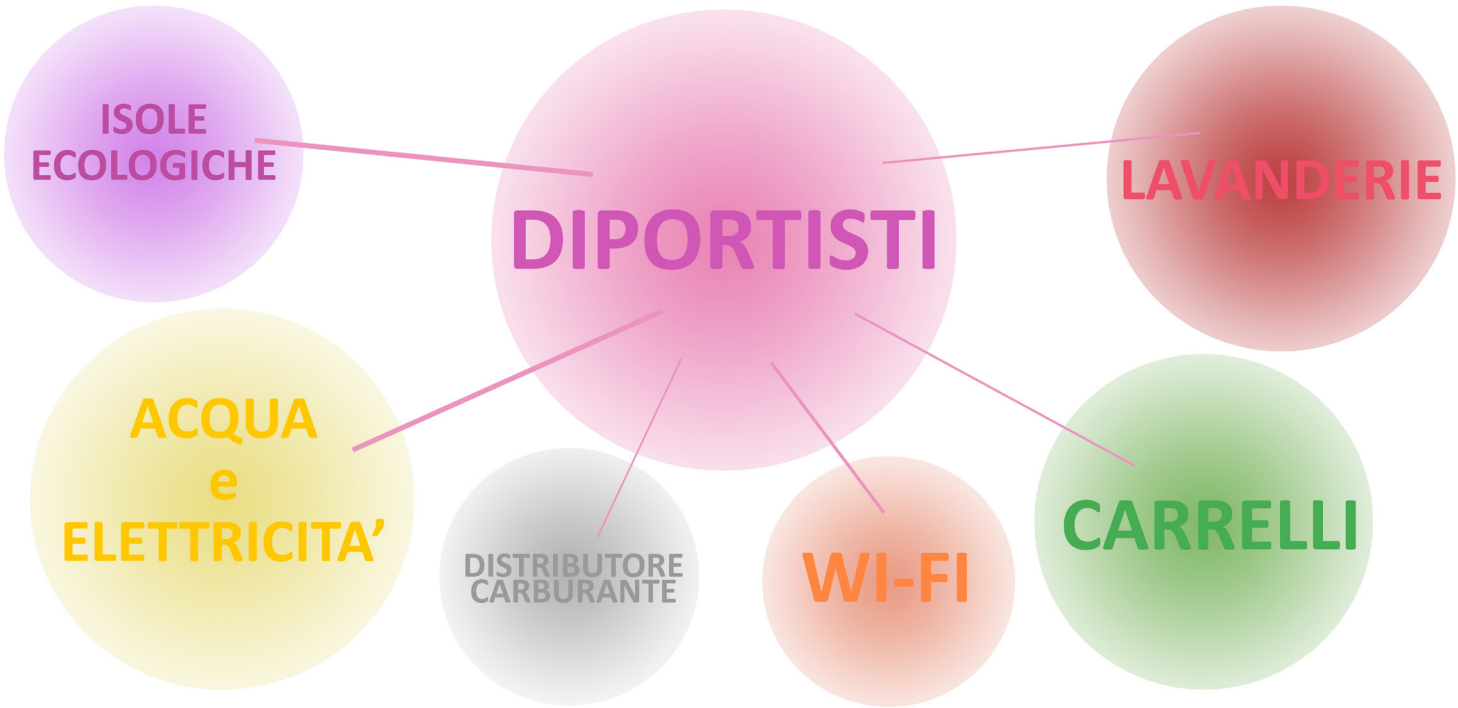


Fig.18 Necessità dei diportisti.

5.6.2. I diportisti

Attualmente non si ha un vero e proprio riscontro dei diportisti che frequentano il porto turistico di Imperia, ragion per cui occorre analizzare le esigenze che emergono dagli utenti frequentanti altri porti turistici per comprenderne le necessità.
Prima di effettuare questa ricerca, il macrogruppo dei diportisti andrebbe analizzato separandolo in sottocategorie basate sulla tipologia di barca e se si tratta di diportisti con ormeggio fisso o in transito.

Prima di effettuare questa distinzione, occorre procedere definendo quali siano le esigenze comuni a tutte le sottocategorie quali, in corrispondenza dei moli, l'installazione delle torrette per l'alimentazione elettrica in grado di ricaricare le batterie e fornire corrente elettrica durante la sosta ma anche per il rifornimento dell'acqua potabile per riempire le taniche utilizzate durante le uscite e fornire acqua corrente durante l'ormeggio.
Per quanto riguarda i servizi a terra occorrono dei bagni completi di doccia utilizzabili anche da utenti diversamente abili.
In seguito, le isole ecologiche hanno un ruolo fondamentale per la vita da diporto che devono essere disposte in zone facilmente raggiungibili per evitare che i rifiuti vengano dispersi nello specchio acqueo portuale diventando difficili da rimuovere e inquinando le acque.
Anche una copertura wi-fi su tutta la struttura e sfruttabile dagli utenti, previa autenticazione, oggi è diventata un'esigenza che non si può ignorare dato dalle tecnologie che sfruttano questo tipo di connessione.
Logisticamente, anche la diposizione in prossimità dei parcheggi, lungo le banchine ed i moli di carrelli per il trasporto di bagagli necessari alla vita in barca quali valige, compere e rifornimento in vista di un'uscita giornaliera o di più giorni risulta necessaria a tutti i clienti della struttura portuale.
Sempre per quanto riguarda i servizi a terra, occorre prevedere lavanderie automatiche, o non, per lavare la biancheria, le vettovaglie e gli abiti.

I diportisti in ormeggio fisso

La categoria dei diportisti ad ormeggio fisso sono coloro che possiedono o affittano annualmente il posto barca durante tutte le stagioni.
Questa categoria risulta essenziale per le finanze del porto in quanto contribuiscono mensilmente al sostenimento delle spese di manutenzione e di gestione della struttura portuale grazie al canone che varia in base alla dimensione dell'imbarcazione.
I proprietari delle imbarcazioni da diporto sono solitamente utenti che si recano periodicamente a preparare e mantenere la barca per le uscite che solitamente s'intensificano sempre più durante la stagione estiva.
La loro visione del porto è paragonabile al campeggio per coloro che affittano la piazzola annualmente per stazionare la roulotte.
Gli utenti appartenenti a questa sottocategoria necessitano dei servizi base sopracitati ma, recandosi spesso nel porto da loro scelto, effettuando sopralluoghi nelle bellezze dei posti limitrofi.
Altro elemento interessante in merito a questa categoria, è l'interessamento degli utenti per quanto riguarda l'acquisto di seconde case nelle prossimità di dove è ormeggiata la propria barca.
Questo aspetto risulta essere un fenomeno molto interessante per quanto riguarda il fermento del mercato immobiliare delle seconde case ma anche per il turismo cittadino poiché inaugura un circolo di turisti abituali che tramandano un luogo da una generazione ad un'altra.

Contrariamente a quanto sopracitato, nonostante si tratti di ormeggi annuali, il discorso varia per i proprietari di mega yachts.
A questo proposito, occorre specificare che dei porti situati sulla costa tirrenica solamente quelli situati a San Remo, Genova, La Spezia, Viareggio, Livorno, Porto S. Stefano, Civitavecchia e Napoli.

Queste enormi imbarcazioni solitamente vengono ormeggiate nelle località poste in posizioni strategiche dove vi sono cantieri in grado di effettuare le manutenzioni e dove sia economicamente vantaggioso.
Il mercato di suddette imbarcazioni, dette anche super yachts, è recente poiché, se prima le imbarcazioni superiori ai 79 piedi erano utilizzate per il trasporto o altri scopi come le rompighiaccio nei mari ghiacciati, oggi le normative e le tecnologie consento di navigare ed effettuare le operazioni di ormeggio con una quantità inferiore di equipaggio.
Nonostante spesso le si possono trovare nel bacino mediterraneo, spesso i mega yachts battono bandiera inglese in quanto il Regno Unito ha saputo anticipare l'ascesa di questo mercato con delle normative che agevolano dal punto di vista tributario.
Nonostante siano ormeggiate annualmente, queste imbarcazioni sono solitamente occupate dal personale di bordo che effettua la manutenzione e ne garantisce la sicurezza, motivo per il quale, spesso, l'accesso al molo d'ormeggio è transennato.

Dal punto di vista delle esigenze, l'aspetto più rilevante risulta essere l'allacciamento alla rete elettrica e quella dell'acqua potabile, gli altri servizi sono in secondo piano in quanto le imbarcazioni stesse ospitano al loro interno tutto ciò di cui si ha bisogno in caso di crociere di lunga percorrenza.
Essendo perlopiù ormeggiate e con a bordo l'equipaggio, queste navi non contribuiscono al turismo delle città quanto all'apporto di lavoratori che non ricercano nelle immediate prossimità del porto dei servizi ma li ricercano nella superficie più ampia della città.

I diportisti in transito

In contrapposizione alla categoria precedentemente citata che considera la barca come una seconda casa, i diportisti in transito sono coloro che stazionano per brevi periodi nelle strutture portuali.
I posti barca adibiti al transito solitamente sono inferiori rispetto a quelli fissi ma, in base alla stagione ed alla località, viene fatta una rotazione nella quale i posti a ormeggio fisso liberi vengono adibiti a quelli di transito.
Le necessità sono ancora diverse in quanto diventano vitali i servizi essenziali mentre viene introdotta l'esigenza di un supermercato nelle immediate prossimità del porto per le spese alimentari.
Inoltre, a trarne vantaggio sono i servizi extra come la locazione di mezzi di trasporto terrestri per visitare le località circostanti e lo sviluppo di una rete di ulteriori servizi come quello della ristorazione, degli alberghi

, della vita notturna e degli stabilimenti balneari con lo scopo di rendere una città altamente attrattiva dal punto di vista turistico anche per coloro che provengono da via mare.
Alla luce delle considerazioni effettuate sinora, emerge che vi sono utenti che, seppur appartenendo alla macrocategoria dei diportisti, hanno esigenze legate alla vita da diporto diverse.
Risulta essere di fondamentale importanza capire le differenti necessità al fine di poter prevedere ed inserire all'interno del progetto di riqualificazione della struttura portuale i servizi e le strutture necessarie per poter rendere competitivo e all'avanguardia il porto che, come in tutti i settori oggigiorno, si trova in un contesto concorrenziale di elevato profilo in cui tutte le strutture tentano di ottenere la maggior affluenza possibile andando a competere anche con strutture di tutto rilievo situati oltralpe.

5.7. Trend e confronto con la concorrenza

Individuate le necessità dei diversi tipi di futuri utenti del porto e dei cittadini, risulta d'obbligo verificare i servizi offerti dai porti limitrofi al fine di ottimizzare le risorse ed ampliando l'offerta del futuro porto turistico di Imperia.

Sono stati individuati undici strutture portuali principali ubicate lungo tutta la costa ligure e un esempio oltr'alpe: Mentone.

Queste strutture rappresentano le principali mete diportistiche della regione e, nonostante si possano evidenziare delle differenze macroscopiche per quanto riguarda le loro estensioni come si evince dalle foto satellitari che seguono, possono essere comparabili in relazione ai servizi offerti effettuando un'accurata analisi di mercato.

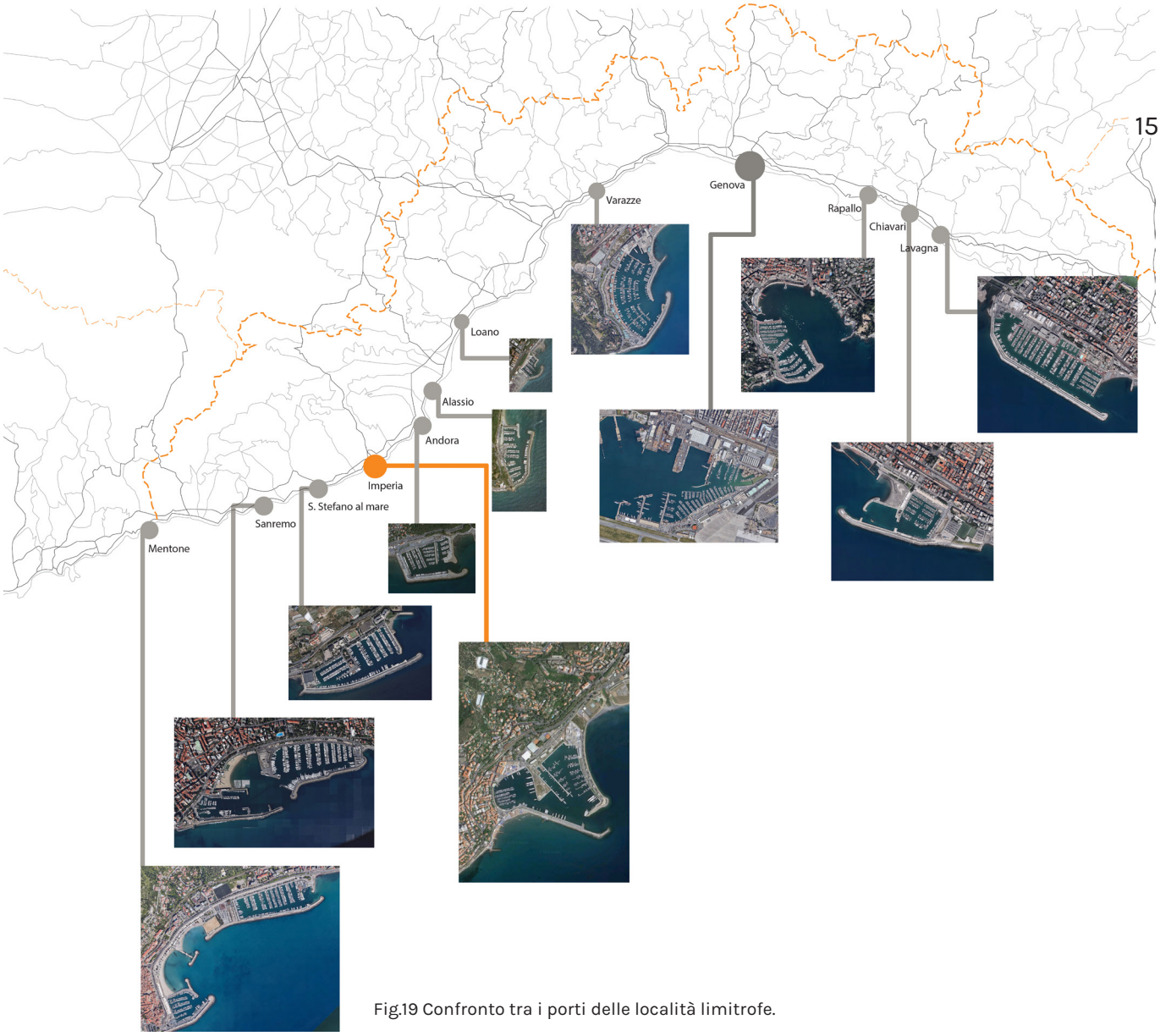


Fig.19 Confronto tra i porti delle località limitrofe.

Individuate le necessità dei diversi tipi di futuri utenti del porto e dei cittadini, risulta d'obbligo verificare i servizi offerti dai porti limitrofi al fine di ottimizzare le risorse ed ampliando l'offerta del futuro porto turistico di Imperia.

A questo scopo, i servizi individuati nei differenti porti sono stati sintetizzati nella tabella che segue per poter capire le offerte proposte nel mercato del diportismo.

	Mentone	Sanremo	S.Stefano al mare	Andora	Alassio	Loano	Varazze	Genova	Rapallo	Chiavari	Lavagna
Acqua ed elettricità in banchina	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Distributore carburante	X	X	X	X		X	X	X	X		X
Lavanderia			X	X	X	X	X	X			
Noleggio bici			X	X	X		X				
Palestra			X								
WC e docce	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Internet Wi-Fi	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Raccolta acque nere		X	X	X	X	X		X			
Parcheggio	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Ricarica auto elettriche					X	X	X				
Fabbricatore ghiaccio					X		X				
Eliporto						X					

Fig.20 Confronto tra i porti delle località limitrofe in base ai servizi offerti.

Individuate le necessità dei diversi tipi di futuri utenti del porto e dei cittadini, risulta d'obbligo verificare i servizi offerti dai porti limitrofi al fine di ottimizzare le risorse ed ampliando l'offerta del futuro porto turistico di Imperia.

A questo scopo, i servizi individuati nei differenti porti sono stati sintetizzati nella tabella che segue per poter capire le offerte proposte nel mercato del diportismo.

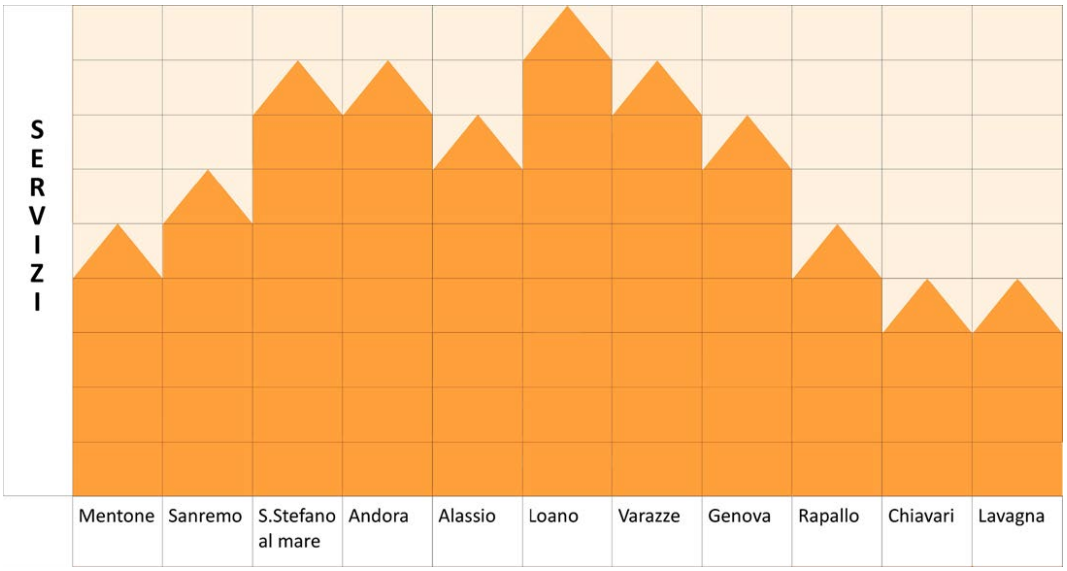


Fig.21 Classifica dei porti limitrofi in base ai servizi offerti.

Dal confronto tra tutte le strutture portuali, la Marina di Loano risulta essere la più completa nel panorama diportistico dell'area analizzata in quanto racchiude in se numerosi servizi in grado di soddisfare ogni tipo di clientela.

Non a caso, il porto ha subito recentemente un potenziamento delle infrastrutture portuali ma anche di tutti i percorsi ciclopedonali lungo i moli rendendo partecipe anche i residenti del suo sviluppo e potenziamento.

Essendo il principale concorrente del futuro porto di cui ci si sta occupando, risulta doveroso operare un'analisi più approfondita rispetto ai servizi offerti andando a dedurre la clientela a cui vuole riferirsi a seguito di quanto detto prima.

5.8. Caso studio: La Marina di Loano

Fig. 22: Vista dall'alto dellla Marina di Loano

Come emerso a seguito delle analisi, la Marina di Loano è la struttura più completa tra quelle prese in considerazione.

Oltre ai servizi elencati per poter effettuare il confronto tra le diverse marine, vi sono altri servizi messi a disposizione della clientela per poter rendere ancora più completa l'offerta rendendo il porto un vero e proprio resort e non solo un luogo in cui ormeggiare l'imbarcazione.

Tutte le strutture satellite al porto sono poste nelle immediate prossimità o integrate in banchina per facilitare la loro fruizione da parte dei diportisti.

La Marina è aperta tutto l'anno in modo da garantire un utilizzo annuale suggerendo la preferenza di accogliere prevalentemente imbarcazioni con affitto del posto barca annuale offrendo anche la possibilità di effettuare manutenzioni, riparazioni e tiraggio in secco delle barche grazie al cantiere navale annesso.

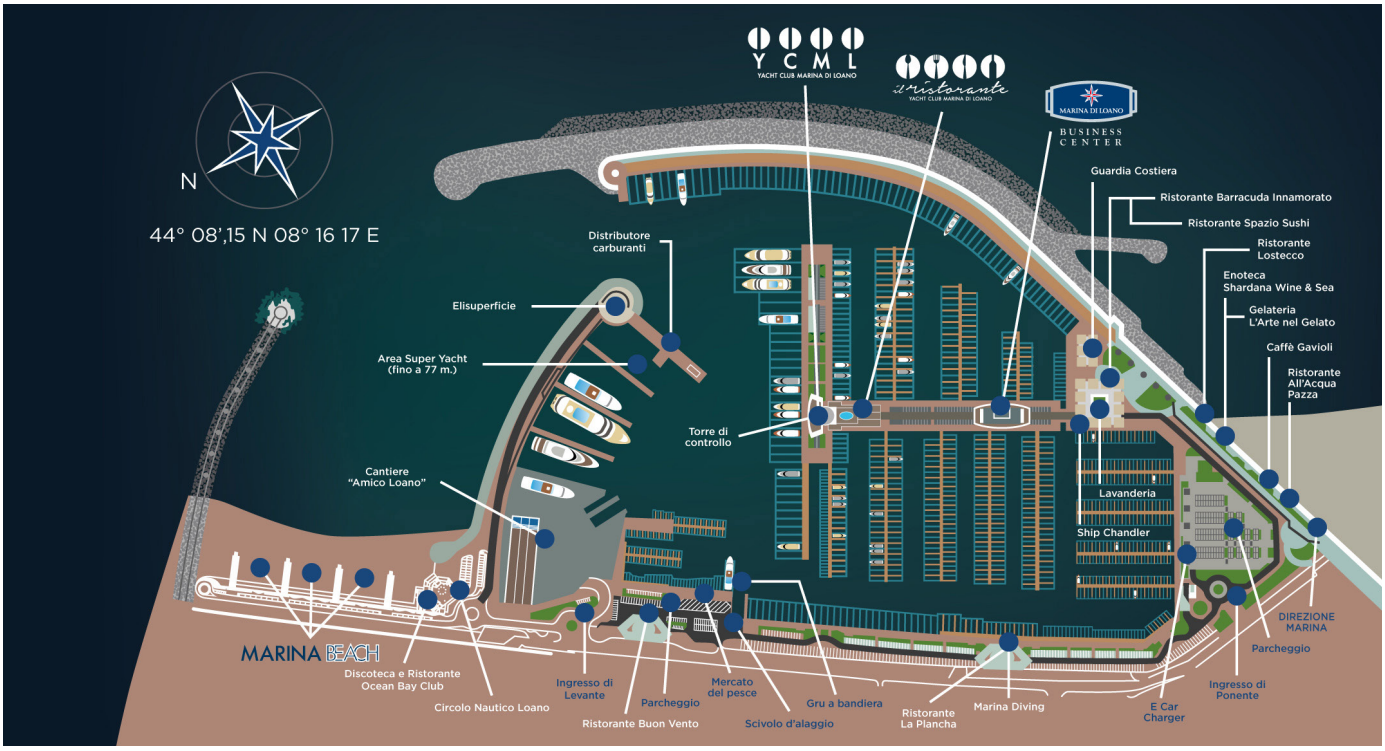


Fig. 23: Planimetria della Marina di Loano.

A conferma di questa predilezione per i clienti a lungo ormeggio, vi sono circa 900 parcheggi, molti dei quali coperti, che corrispondono al numero massimo di posti barca.

Infatti, lo specchio d'acqua è in grado di ospitare fino a 900 imbarcazioni, di cui 35 grandi yachts, dai 6 ai 77 metri di lunghezza e tutti i moli di ormeggio sono attrezzati di colonnine che erogano corrente elettrica, acqua potabile, connessione internet e TV satellitare fornendo tutti i comfort per i navigatori.

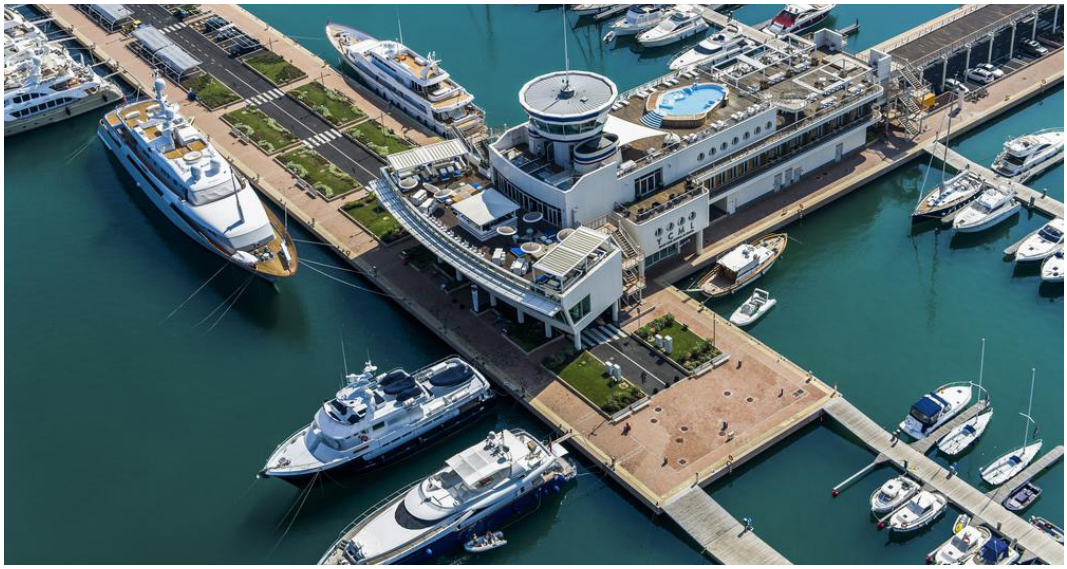


Fig. 24: Vista dall'alto dello Yacht Club

Da non sottovalutare l'aspetto catamarano-friendly che consente di ormeggiare il proprio catamarano al prezzo di un monocarena delle stesse dimensioni.

Lo Yacht Club posto sul molo centrale è il vero cuore pulsante della struttura ed è articolato su 2 piani fuori terra coronati da una terrazza panoramica calpestabile sulla quale trova posto il solarium, la piscina e sette postazioni idromassaggio il tutto con un'ampia vista sul porto e di conseguenza sul mare.

Fig. 25: Piscina esterna situata sulla copertura dello Yacht Club.

Al primo piano trovano posto un lounge bar perimetrato da ampie vetrate, due sale riunioni, la reception ma anche una foresteria composta da nove camere.
Il secondo piano è occupato interamente dal ristorante composto da una sala da centodieci coperti e due terrazze panoramiche.

Fig. 26: Dehors bar Yacht Club con vista panoramica.

Fig. 27: Dehors bar Yacht club.

La Marina offre anche la possibilità di partecipare ad attività grazie alla sua palestra, al diving club e al noleggio di attrezzature nautiche in loco. Un ulteriore servizio offerto ai clienti, è la spiaggia attrezzata posta a nord della struttura portuale.

Essa è divisa in quattro settori in grado di accontentare ogni tipo di richiesta.

L'area fitness è dedicata a coloro che desiderano praticare sport da spiaggia grazie ai suoi campi da beach volley, racchettoni e beach soccer.

L'area relax comprende tutte le attività dedicate al wellness come l'area massaggi e altre pratiche per coloro che desiderano isolarsi dai rumori esterni.

L'area family consente ai genitori di godersi il mare e la spiaggia mentre per i bambini sono dedicate attività di intrattenimento, animazione e un'ampia area giochi.

La Dog Beach è la parte di spiaggia pet friendly attrezzata al fine di permettere ai padroni di essere accompagnati dal proprio animale domestico.

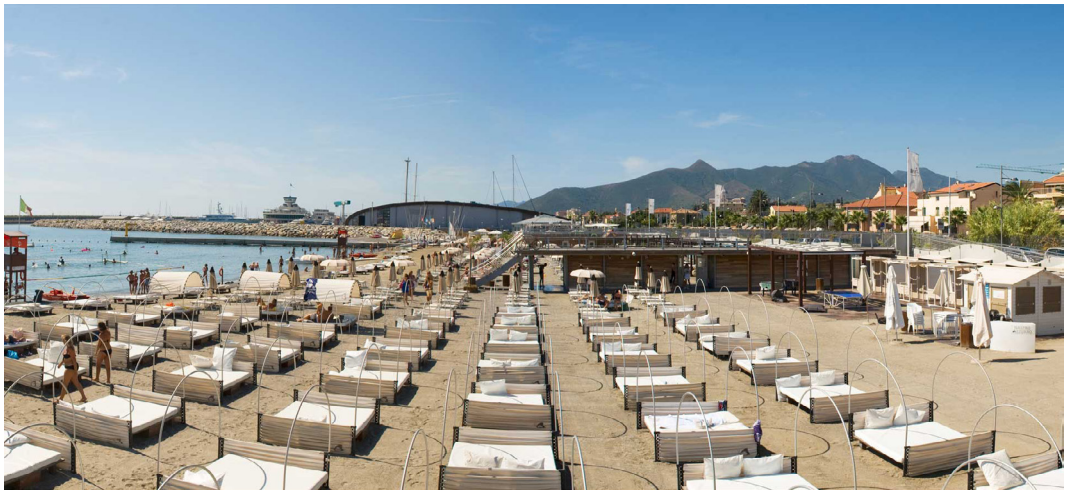


Fig. 28: Spiaggia attrezzata della Marina di Loano.

Alla luce dell'analisi dei servizi della struttura, si evince che la proposta avanzata da questa Marina risulta essere altamente competitiva e adatta a soddisfare le esigenze di qualsiasi profilo di clientela.
Si può considerare il complesso legato alla Marina in questione un resort adatto a tutti ma che non ha un legame diretto con la città in quanto i fruitori del porto trovano ogni tipo di comfort all'interno della struttura senza il bisogno di recarsi nel centro cittadino.
Motivo per il quale si può considerare un ottimo esempio per quanto riguarda la struttura ed i servizi ma questa tendenza ad escludere i residenti è da evidenziare come nota di demerito in quanto un intervento di potenziamento dovrebbe fungere da trainante per il turismo contaminando tutta la cittadina piuttosto che chiudersi su se stesso.

5.9. Note

Fig. 4:https://www.imperiadavedere.it/luoghi/3504-borgo-marina-imperia-porto-maurizio.html (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 5: https://www.inspirock.com/italy/imperia/chiesa-ave-maris-stella-a-borgo-marina-a9453246749 (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 6: http://www.sanremonews.it/2016/08/09/leggi-notizia/argomenti/eventi-1/articolo/imperia-sabato-prossimo-al-via-alla-palazzina-liberty-di-porto-maurizio-la-mostra-mangetsu.html (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 22: https://www.ligurianautica.comaziendemarina-di-loano (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 23: http://www.marinadiloano.itmarina-loanoservizi-porto-marina-loano (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 24: https://www.booking.comhotelityacht-club-marina-di-loano.it.html (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 25: http://www.marinadiloano.it/yacht-club/hotel-lusso-camere-mare-liguria (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 26: http://www.marinadiloano.ityacht-clubhotel-lusso-camere-mare-liguria (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 27: http://www.marinadiloano.ityacht-clubhotel-lusso-camere-mare-liguria (ultimo accesso 02-09-2019)

Fig. 28: http://www.marinadiloano.ityacht-clubcontattiristorante (ultimo accesso 02-09-2019)

06

IL PROGETTO

6.1. Le strutture esistenti: demolizione, valorizzazione o riuso?

6.2. Brainstorming: attività insediabili

6.3. Masterplan volumetrico

6.4. Metaprogetto

6.5. Ambiti funzionali e destinazioni d’uso

6.6. Concept di progetto

6.7. Concept dei percorsi

6.8. Il progetto del 2002

6.9. Lo stato di fatto

6.10. Servizi nella città e collegamenti esterni

6.11. Verifiche urbanistiche

6.12. La viabilità interna

6.13. Scelte insediative

6.14. Il Masterplan

6.15. Le funzioni

6.16. Gli edifici

6.17. Percorso fotografico

6.1. Le strutture esistenti: demolizione, valorizzazione o riuso?

Come precedentemente descritto, nel sito sono presenti le strutture incomplete di quelli che sarebbero dovuti essere gli edifici cardine del progetto del 2002.

I lavori per la realizzazione delle tre strutture sono iniziati nel 2009 ed interrotti nel 2012 lasciando in eredità gli scheletri che vediamo oggi; bisogna perciò valutare in che modo relazionarsi con esse e scegliere se risulti vantaggioso mantenerle oppure proporre una soluzione alternativa demolendole parzialmente o totalmente.

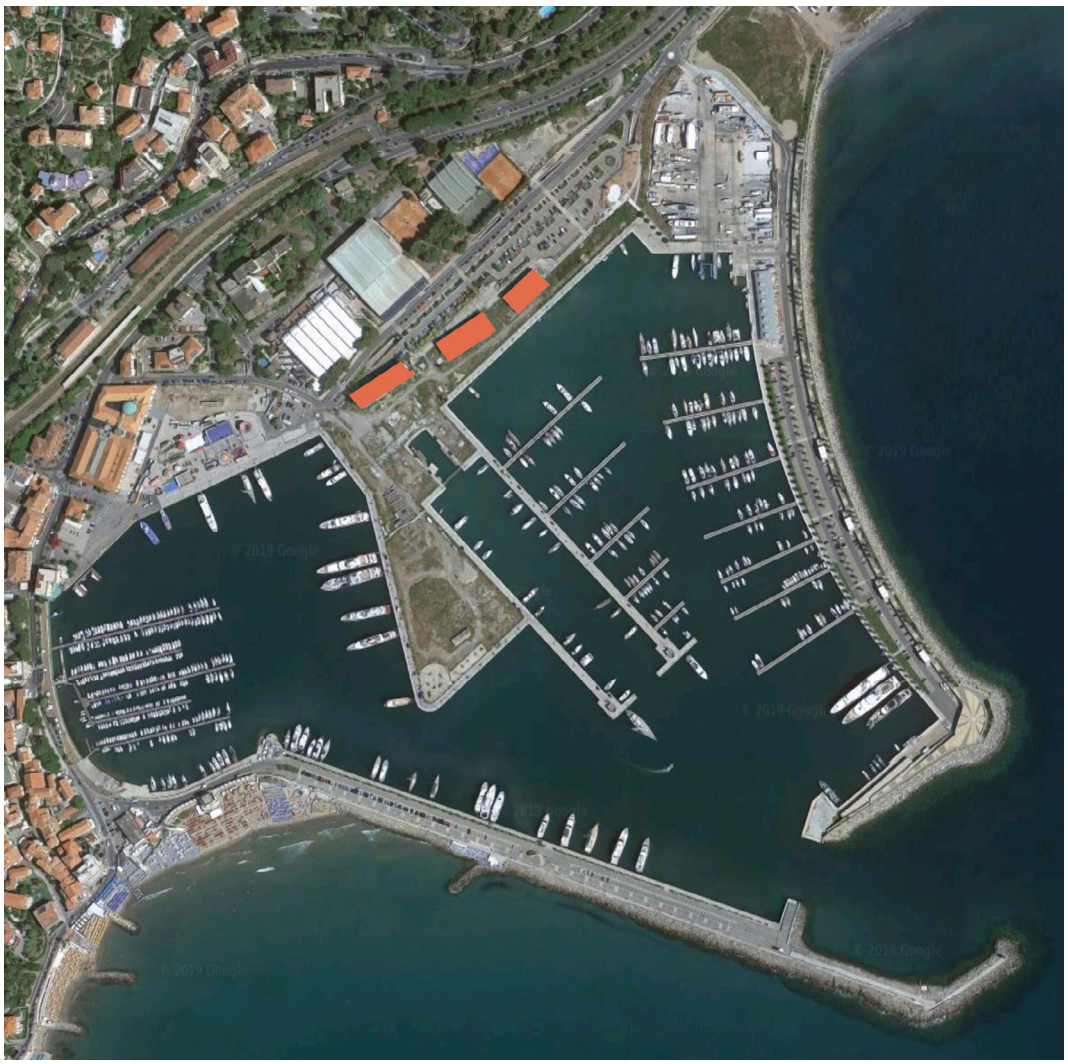


Fig. 1 Individuazione strutture nel porto.

6.1.1. Analisi delle strutture esistenti

Le tre strutture sono state progettate secondo una logica funzionale, sia in termini di esposizione che di disposizione. Sorgendo nel fulcro del porto, in linea lungo la banchina, permettono di servire l'intero impianto con collegamenti diretti e di godere della migliore esposizione verso sud consentendo così di sfruttare l'illuminazione naturale e l'affaccio sul mare.

Dei tre scheletri solo uno (quello verso ponente) ha raggiunto la completezza strutturale, gli altri due vedono ultimati solo due piani fuori terra; tuttavia, parti importanti come le fondazioni sono state realizzate e trattandosi di strutture a telaio in cemento armato con maglia rettangolare regolare risultano avere un'ottima versatilità che lascia grande libertà progettuale.

Nonostante l'esposizione alle intemperie le strutture vertono in buono stato di conservazione e la qualità del cemento armato non risulta compromessa consentendone così il riuso.

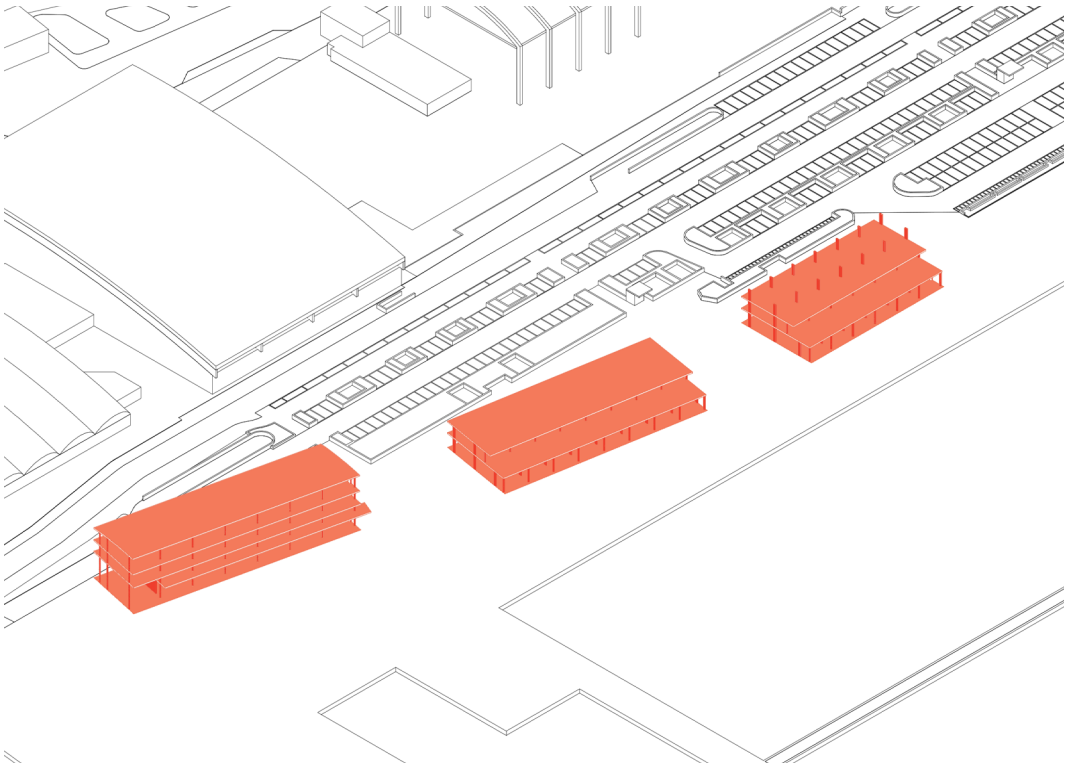


Fig. 2 Assonometria delle strutture esistenti.

Edificio A

Inizio lavori:	2009
Interruzione dei lavori:	2012
Avanzamento dei lavori:	struttura portante
livello completamento:	- due piani dei quattro previsti
	- sei campate realizzate delle 8 a progetto

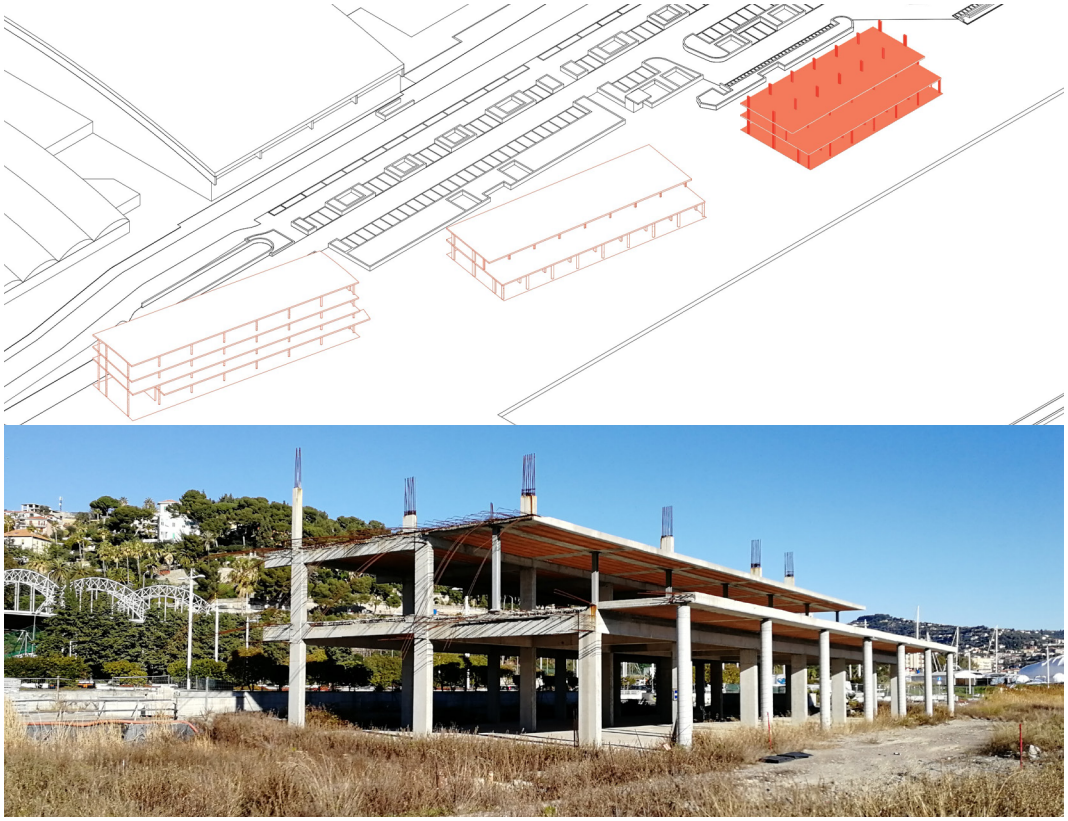


Fig.3 Fotografia della struttura realizzata il 31 luglio 2018 durante il sopralluogo.

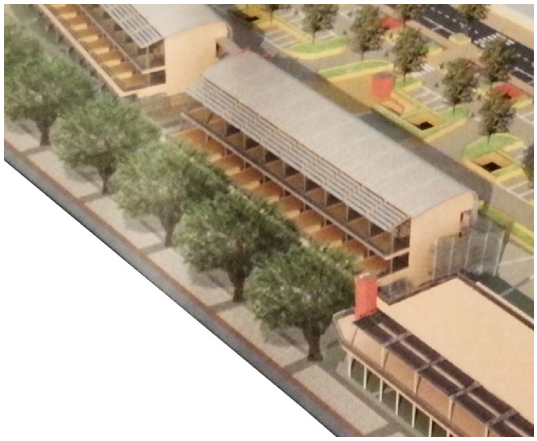


Fig. 4 Render dell'edificio nel progetto del 2002.

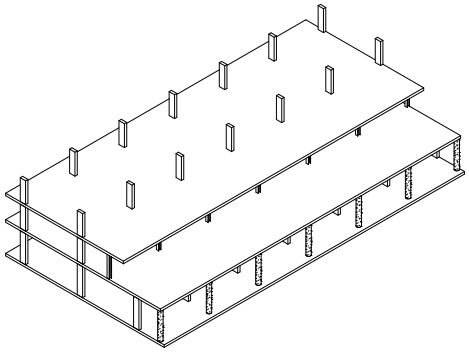
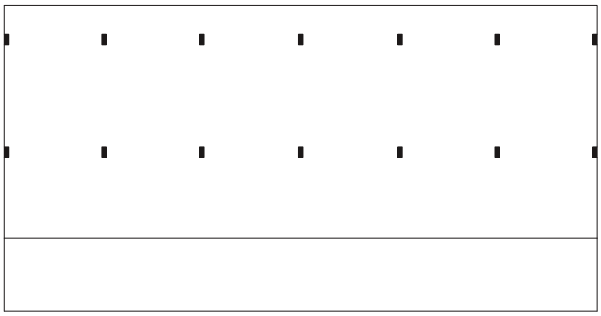
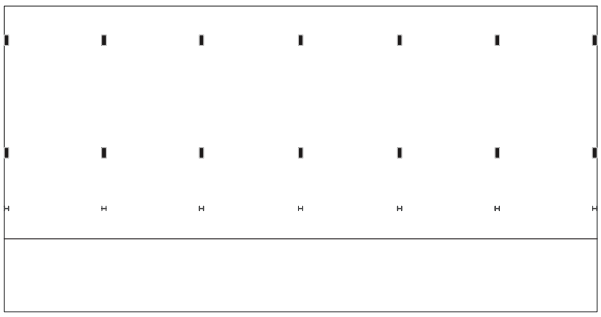


Fig. 5 Assonometria della struttura allo stato attuale.

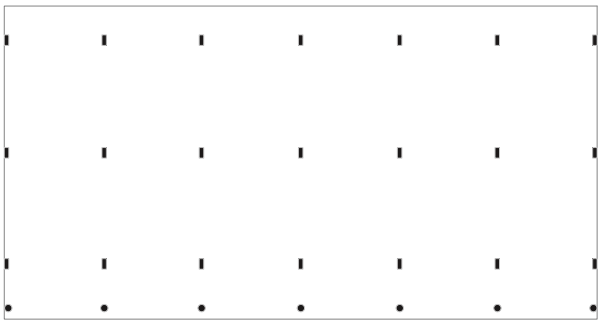
Planimetrie e prospetti



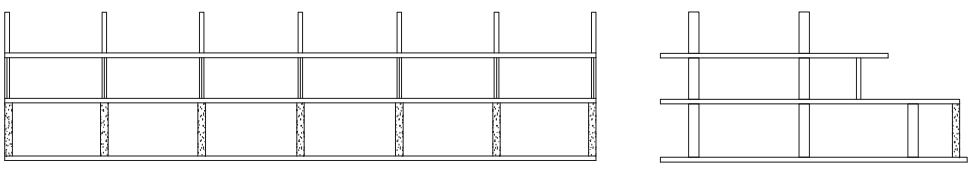
Pianta secondo piano



Pianta primo piano



Pianta piano terra



Prospetto sud e ovest

Edificio B

Inizio lavori:	2009
Interruzione dei lavori:	2012
Avanzamento dei lavori:	struttura portante
livello completamento:	due piani dei quattro previsti

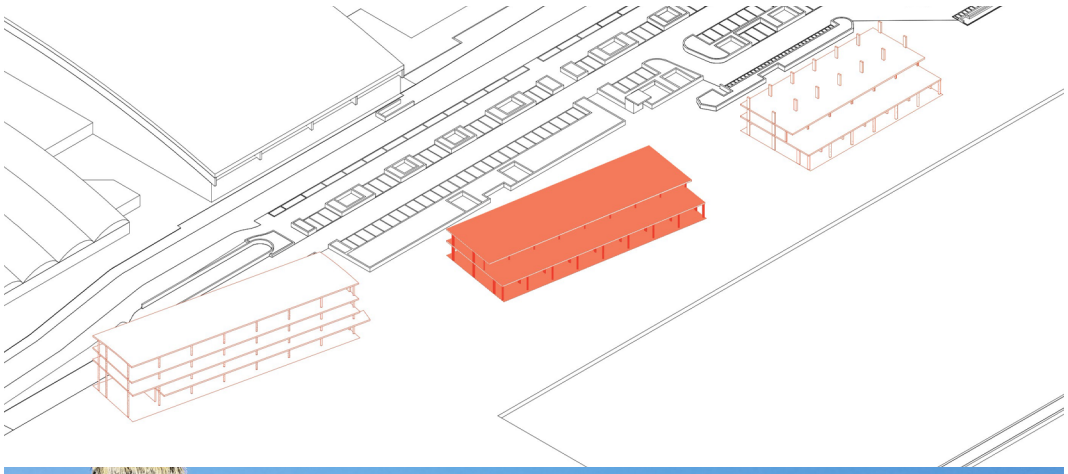


Fig. 6 Fotografia della struttura realizzata il 31 luglio 2018 durante il sopralluogo.

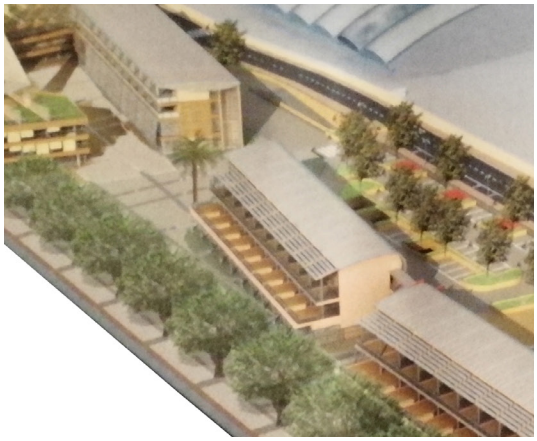
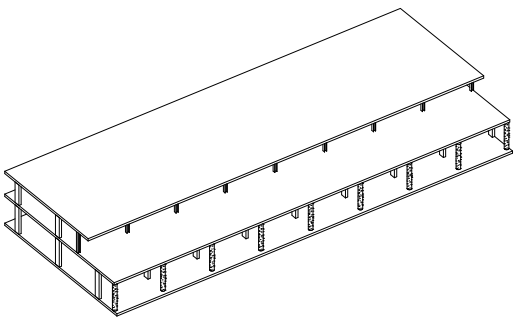


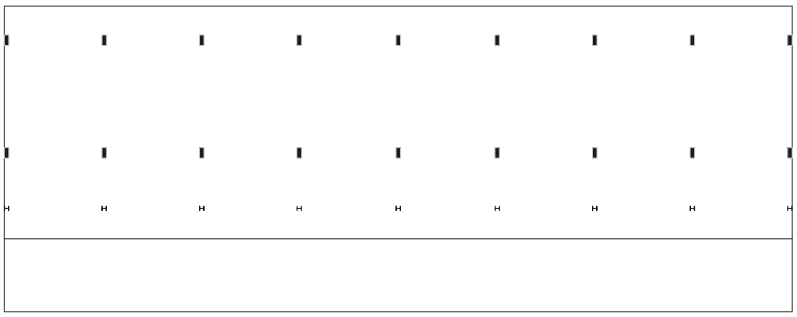
Fig. 7 Render dell'edificio nel progetto del 2002.



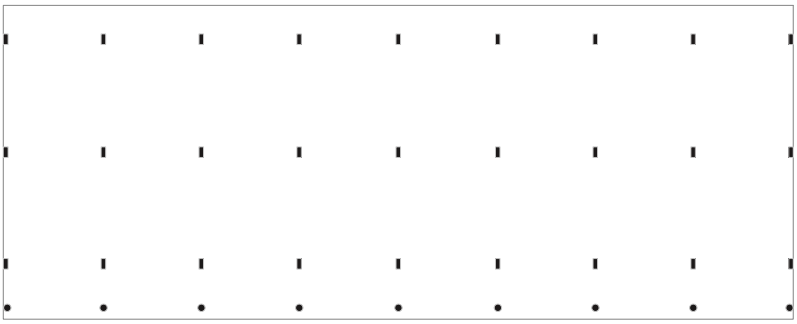
Assonometria della struttura allo stato attuale.

Planimetrie e prospetti

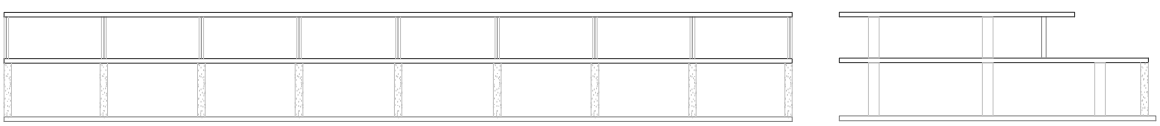
Pianta secondo piano



Pianta primo piano



Pianta piano terra



Prospetto sud e ovest

Edificio C

Inizio lavori:	2009
Interruzione dei lavori:	2012
Avanzamento dei lavori:	struttura portante
livello completamento:	Struttura portante completata

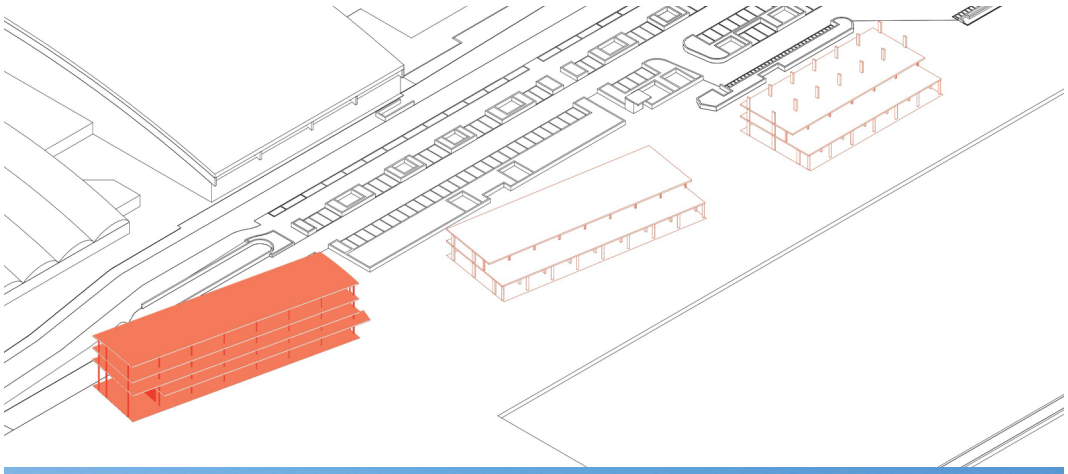


Fig. 8 Fotografia della struttura realizzata il 31 luglio 2018 durante il sopralluogo.

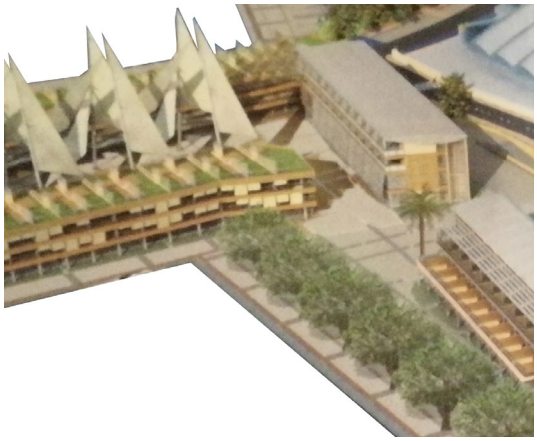
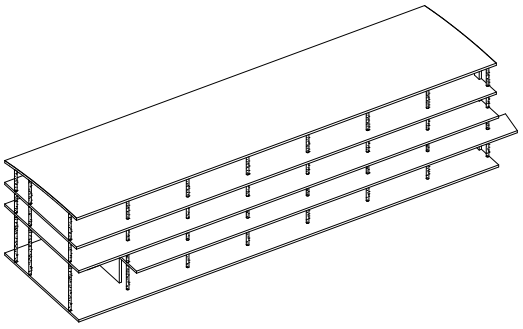


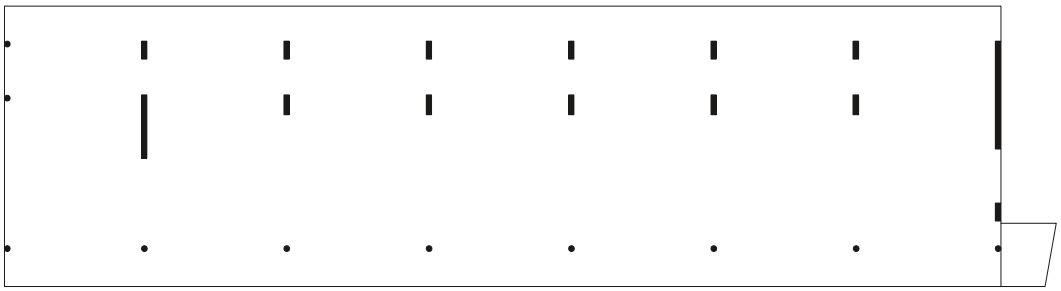
Fig. 9 Render dell'edificio nel progetto del 2002.



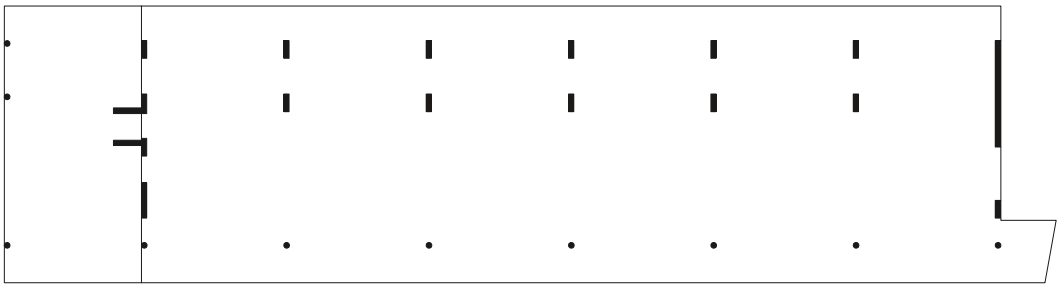
Assonometria della struttura allo stato attuale.

Planimetrie e prospetti

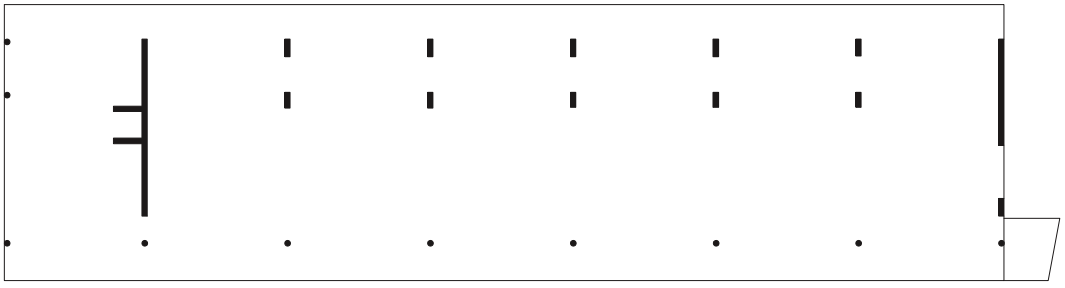
Pianta copertura



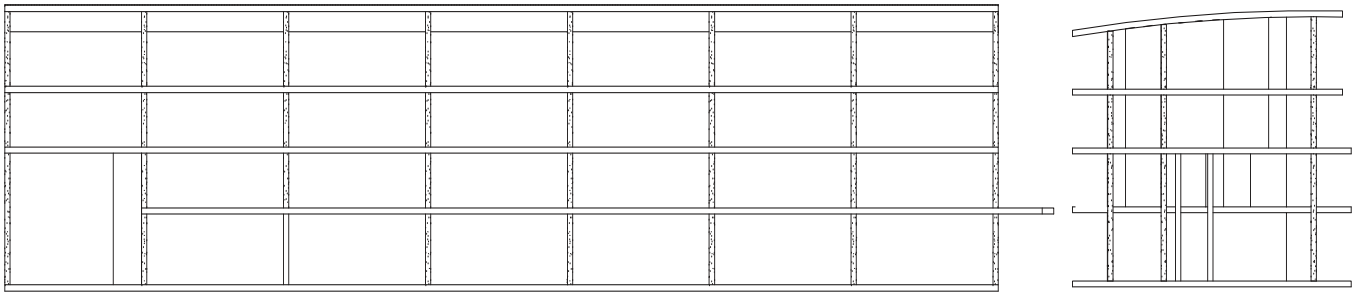
Pianta secondo e terzo piano



Pianta primo piano



Pianta piano terra



Prospetto sud e ovest

6.1.2 Conclusioni

Alla luce delle considerazioni fatte, e quindi constatata la versatilità delle strutture esistenti, la demolizione non risulta essere la scelta più efficace. Inoltre, demolire e smaltire grandi quantità di c.a. si impone come una scelta incompatibile con le logiche della sostenibilità.

Neppure la valorizzazione risulta essere un'opzione valida data la varietà e complessità di servizi che sono necessari al completamento e buon funzionamento del sistema portuale.

La soluzione che si è scelto di adottare è quella del riuso, mantenendo le strutture esistenti e integrandole a seconda delle necessità della nuova proposta di progettuale.

E nella volontà di questo intervento ridurre la cementificazione dell'area e contenere inoltre i volumi del costruito non sfruttando al limite quelli che sono gli indici consentiti dal piano regolatore.
Questo pensiero nasce da un atteggiamento cautelativo rispetto al potenziale di intervento tenendo conto della situazione socio-economica attuale; il progetto vuole sì ovviare alle problematiche ed esigenze legate alla situazione attuale, ma al contempo si impone il vincolo di non precludere interventi futuri in un'ottica positivista di sviluppo tecnologico, economico e di espansione del porto turistico.

L'intervento ipotizzato prevede quindi l'utilizzo degli scheletri esistenti tramite il loro consolidamento strutturale e la densificazione degli edifici con l'aumento del numero dei piani rispetto a quelli previsti dal progetto del 2002.

6.2. Brainstorming: attività insediabili

In seguito alla scelta di voler mantenere i vecchi scheletri portanti degli edifici parzialmente costruiti, occorre definire quali sno le attività da insediare all'interno del progetto.

Attraverso il metodo del brainstorming, e in relazione alle analisi territoriali precedentemente illustrate, sono state selezionate le attività insediabili al fine di rendere il nuovo porto turistico costantemente frequentato in tutte le stagioni e soprattutto a tutte le ore del giorno soddisfando le necessità di cittadini e diportisti.

A questo proposito sono state selezionate le opzioni per poter diversificare ogni attività in base agli orari di frequentazione consentendo di individuare il flusso dell'utenza garantendo una presenza costante in ogni area del progetto.

Fig. 10 Brainstorming sulle attività insediabili nel nuovo progetto del porto turistico.

6.3. Masterplan volumetrico

L'obiettivo principale che il progetto si impone è quello di ridare alla cittadinanza uno spazio del quale sono stati privati per molto tempo.
L'intervento non vuole essere finalizzato alla realizzazione di un'oasi esclusiva per diportisti ma punta alla realizzazione di un nuovo sistema che miri all'inclusione degli imperiesi nel contesto portuale, tanto vicino fisicamente quanto lontano nella loro concezione del quotidiano.
Per raggiungere questo obiettivo è essenziale evitare l'esclusività degli spazi. L'intera area sarà fruibile dal pubblico senza zone pertinenziali o esclusive. Le strutture esistenti accoglieranno le funzioni di: residenza, ricezione, servizi e commerciale.
Gli edifici di nuova realizzazione saranno due: il primo è un volume posto a ponente, trasversalmente rispetto agli edifici esistenti, che servirà da barriera per ottenere una piazza all'interno del progetto come luogo di aggregazione e riferimento; il secondo sarà la nuova sede dello Yacht Club, la quale realizzazione è prevista in un'area diversa rispetto a alla posizione del progetto del 2002. sempre per evitare l'isolamento dell'edificio con conseguente interdizione dell'accesso alla grande penisola del settore 5.
Questa idea di inclusione dei cittadini, oltre ad avere grande valenza sociale e offrire un nuovo ventaglio di servizi, garantisce la frequentazione del luogo lungo tutto l'anno, scongiurando così l'inevitabile stagionalità delle presenze.

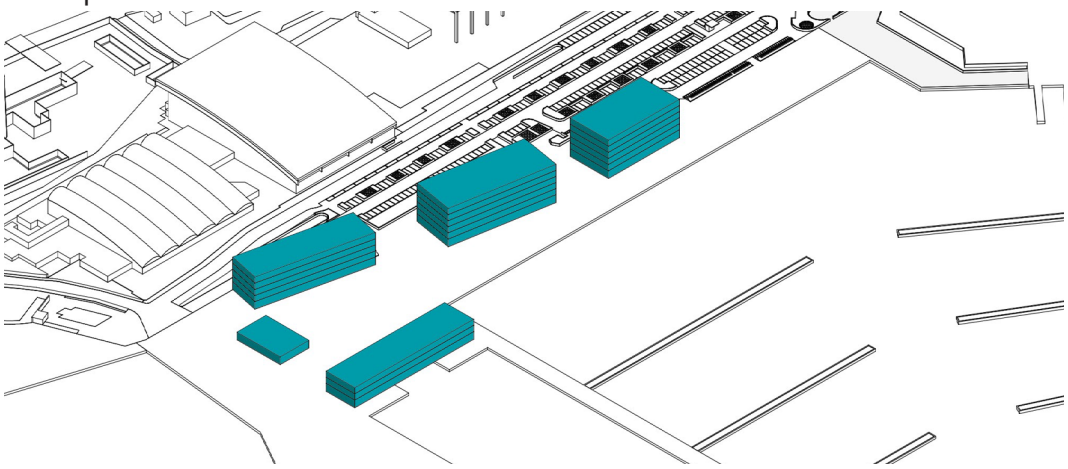


Fig. 11 Volumetrie del nuovo progetto.

6.4. Metaprogetto

A seguito delle considerazioni in merito alle funzioni da integrare nei nuovi edifici, è stato elaborato un diagramma che semplifica la comprensione del posizionamento e dei collegamenti tra le differenti attività insediate all'interno della struttura portuale distribuendole negli edifici di riuso o di nuova costruzione.

In rosso sono rappresentate le attività utili alla comunità per arricchire l'offerta dello spazio pubblico portuale mentre in blu le attività che indicano le aree private consentendo una netta separazione tra spazio pubblico e privato. In verde, vengono evidenziate alcune opere di urbanizzazione secondaria necessarie all'area di progetto al fine di renderla più appetibile sul mercato mentre in arancione alcune opere di urbanizzazione primaria fondamentali per il funzionamento dei diversi edifici e delle attività del porto.

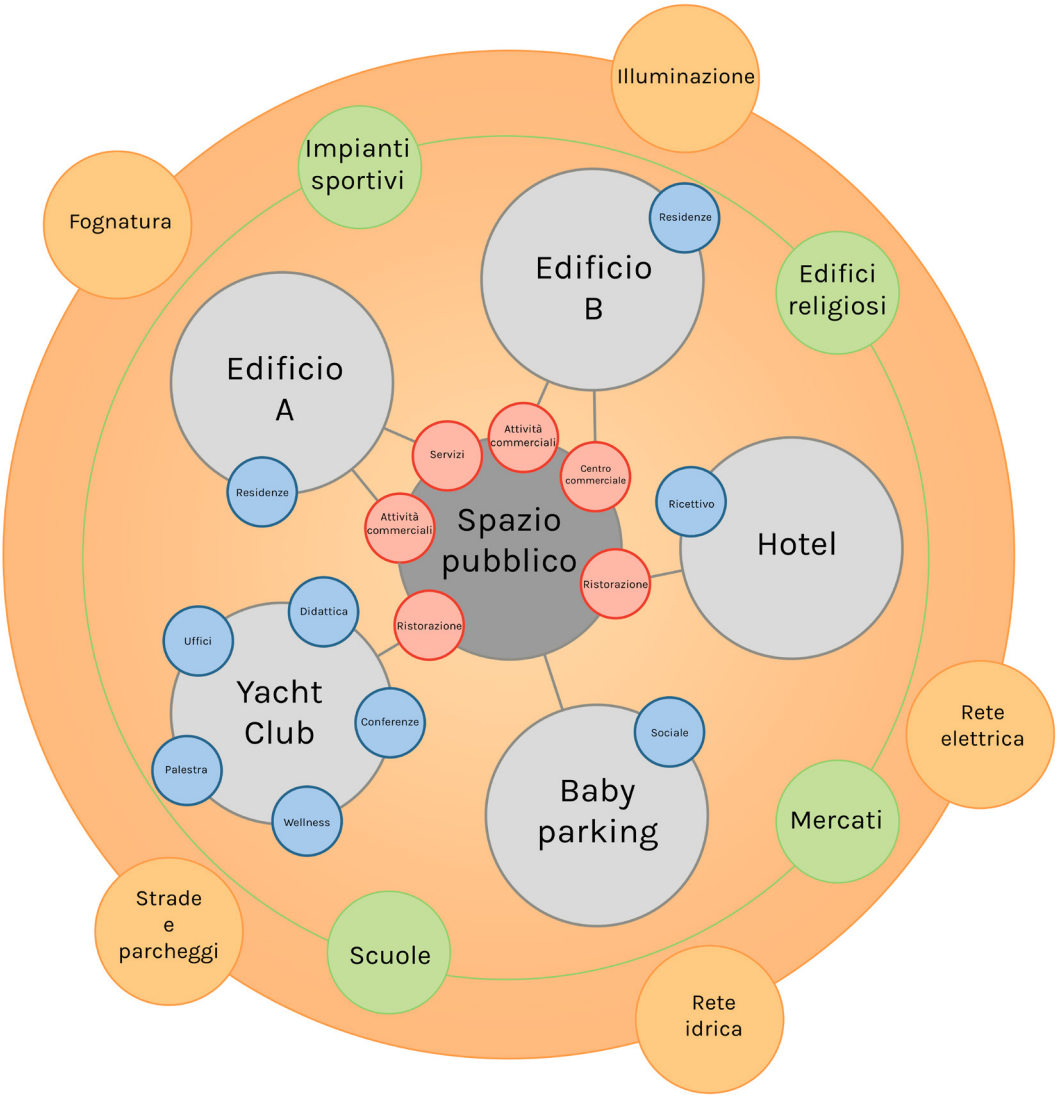


Fig. 12 Metaprogetto che indica l'interconnessione tra gli edifici, gli spazi pubblici e la città in base alle funzioni.

6.5. Ambiti funzionali e destinazioni d'uso

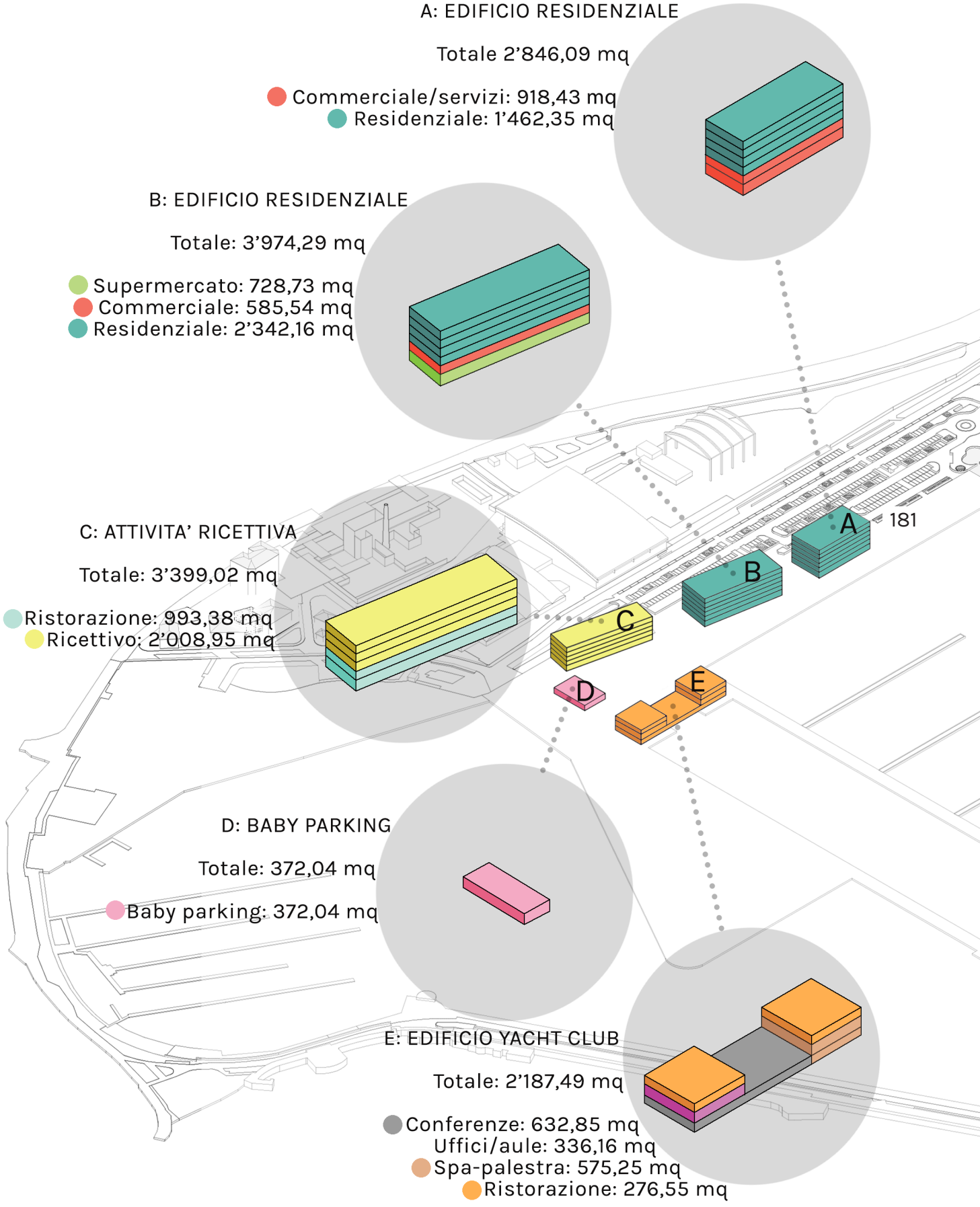


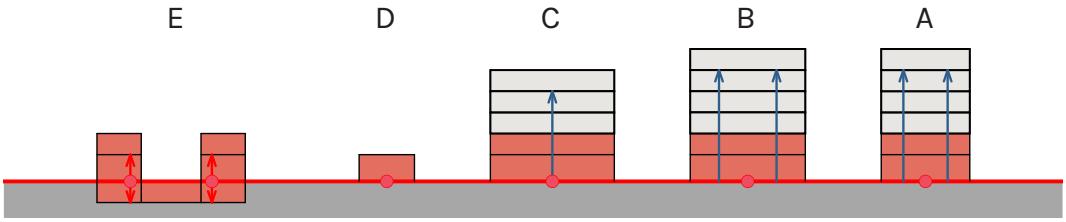
Fig. 13 Cubature e SLU degli edifici di nuova progettazione.

6.6. Concept di progetto

6.6.1. Concept passerella

Le funzioni private (residenziale e ricettivo) sono servite da accessi e collegamenti verticali esclusivi separati dai flussi pubblici per evitare interferenze.

Le attività a servizio del pubblico sono distribuite all'interno di tutti e cinque gli edifici e, in particolare, negli edifici A, B e C si sviluppano sui primi due livelli delle strutture. Questa conformazione fa sì che solo il piano terra sia direttamente accessibile al pubblico rendendo il piano primo commercialmente meno attrattivo.



Per ovviare a questo fattore l'idea progettuale prevede la realizzazione di una passerella pedonale soprelevata, provvista di rampe inclinate e scale, che avvolga gli edifici collegandoli tra loro e oltre a permettere l'accesso diretto alle attività insediate, dà forma ad una passeggiata che permette di godere di un punto di vista privilegiato su tutto il bacino portuale.

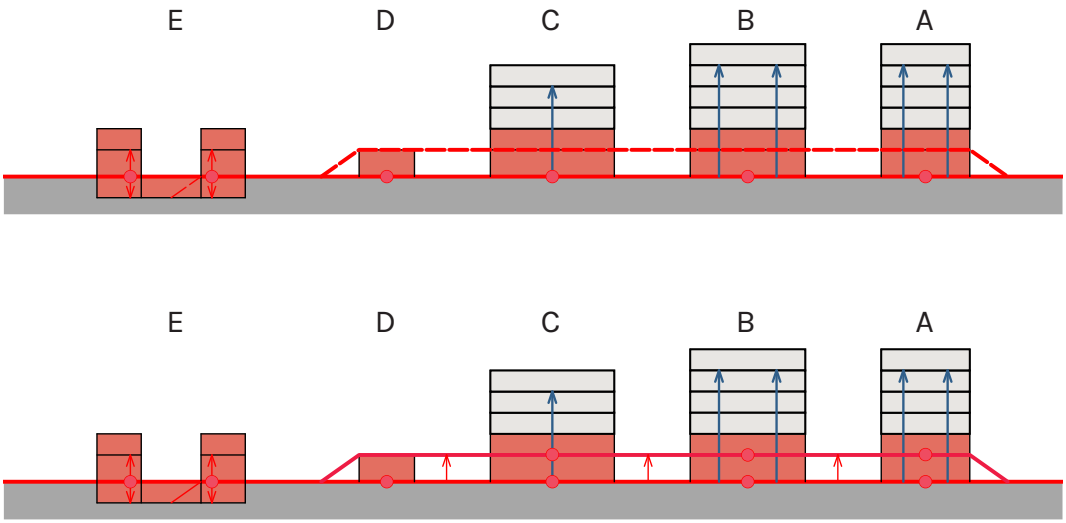


Fig. 14 Schema concettuale della passerella che collega gli edifici.

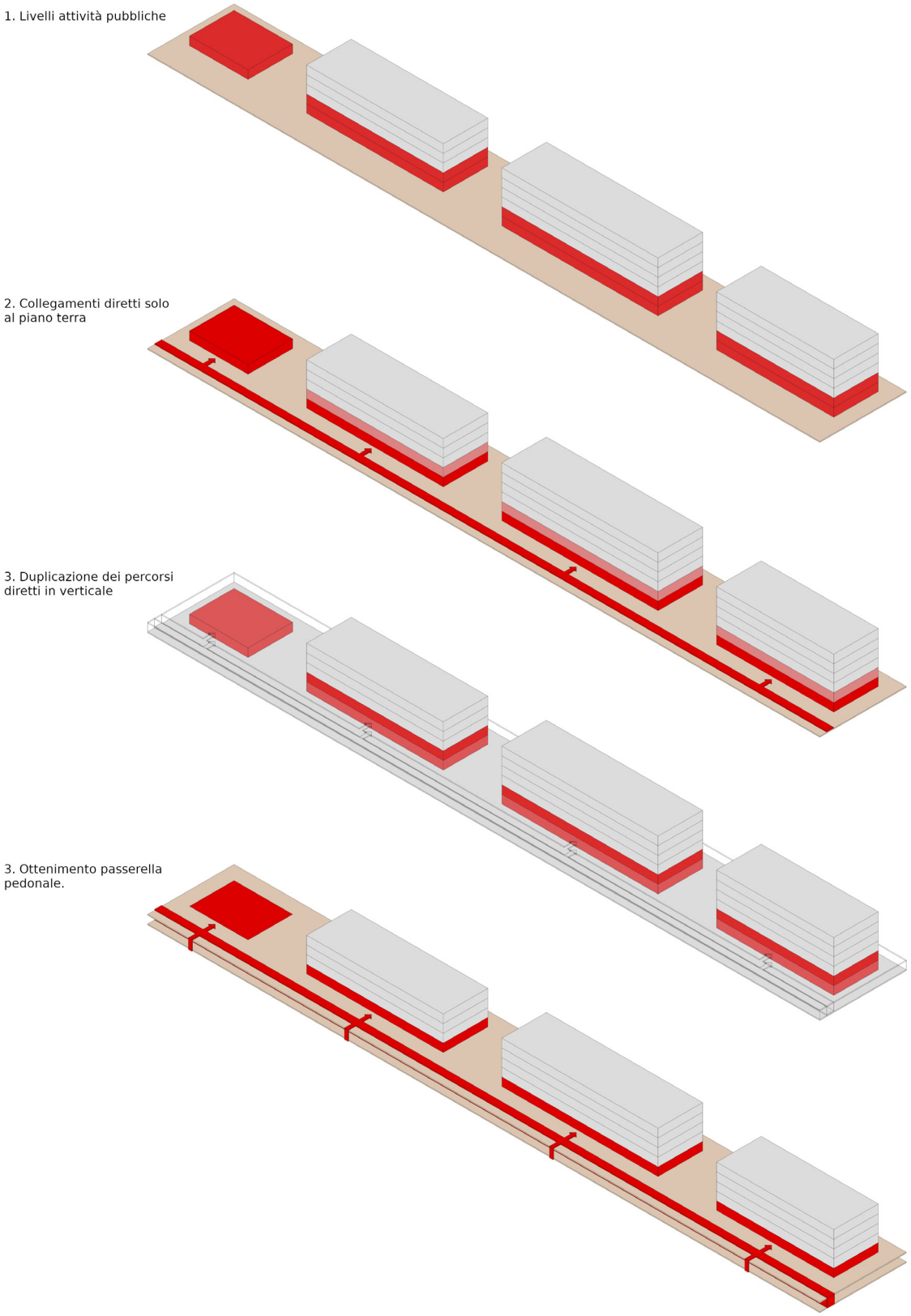
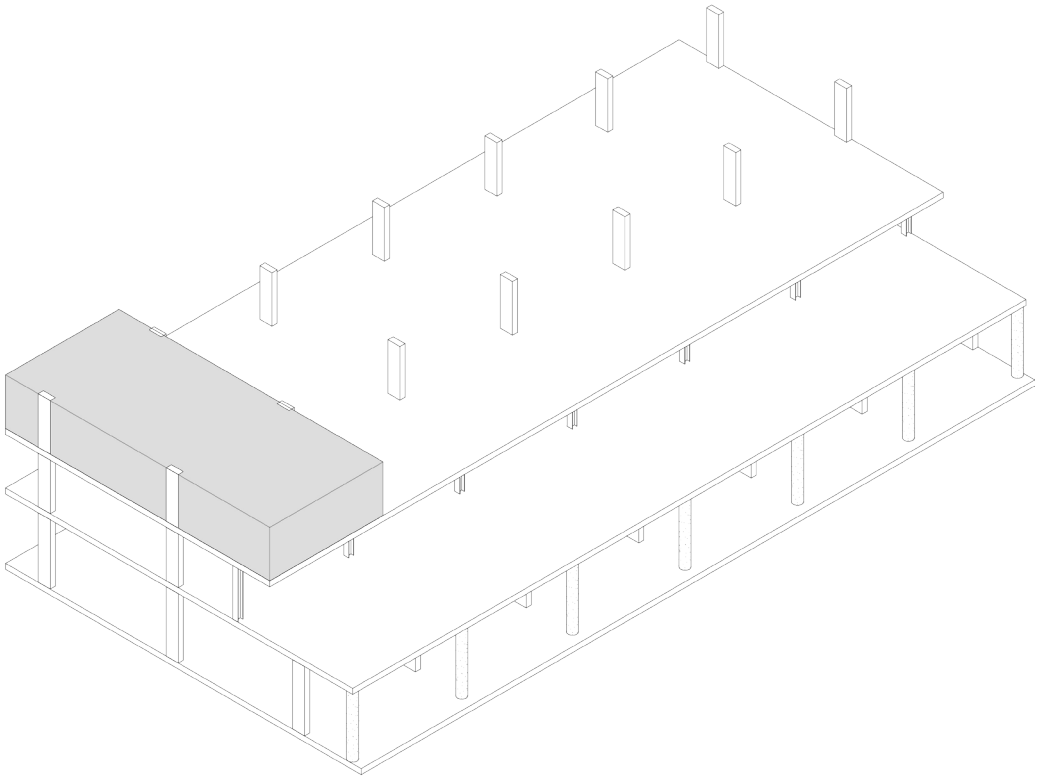


Fig. 15 Schema concettuale della passerella e della disposizione dei locali commerciali.

6.6.2. Concept edifici

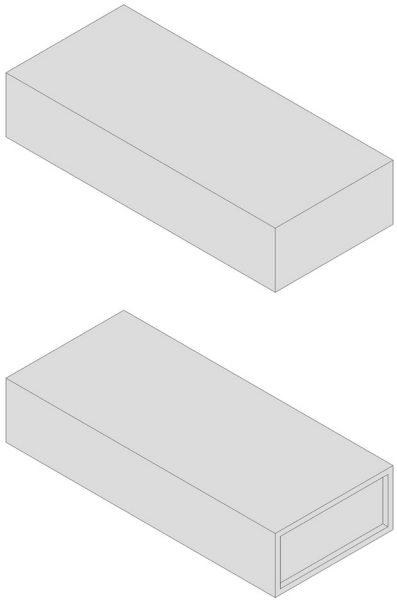
Trovandoci a operare su di una struttura a telaio a maglia regolare si è deciso di ragionare sul singolo modulo parallelepipedo definito dall'intervallo di campata secondo una logica che permetta di accostare le singole "celle" generando una scansione regolare e un'unitarietà formale complessiva.

Le strutture esistenti sono destinate prevalentemente a residenza e attività ricettiva, perciò le scelte effettuate saranno conseguenza di particolare attenzione alle esigenze di queste funzioni.



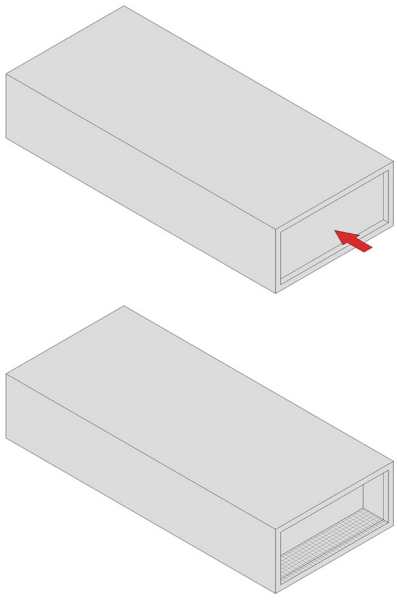
1. Definizione area finestrata

Il modulo essendo orientato lungo l'asse SE-NO possiede una vista privilegiata sul porto e sul mare; si è voluto perciò sfruttare al massimo questo potenziale realizzando grandi aperture vetrate che consentano di godere di uno scorcio unico e suggestivo.



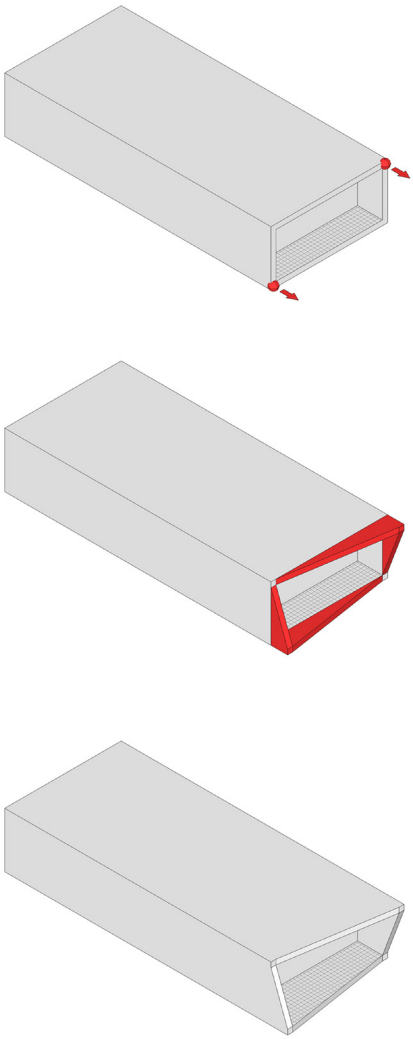
2. Arretramento area finestrata

Arretrando la soglia finestrata è possibile ottenere un ampio balcone, in grado di migliorare la qualità abitativa e aumentare il campo visivo, senza sacrificare eccessivamente le superfici interne. Inoltre questo arretramento aiuta a ridurre l'irraggiamento solare diretto prodotto nei mesi più caldi.



3. Deformazione cornice

Tirando concettualmente due spigoli opposti della cornice del modulo si ottiene una forma che enfatizza ulteriormente le scelte precedentemente descritte, aumentando la superficie del balcone e la protezione dai raggi solari.



Questa operazione asseconda inoltre la ricerca di modularità consentendo una accostamento dei volumi naturale generando una maglia regolare ma che al contempo dona grande dinamicità alla facciata.

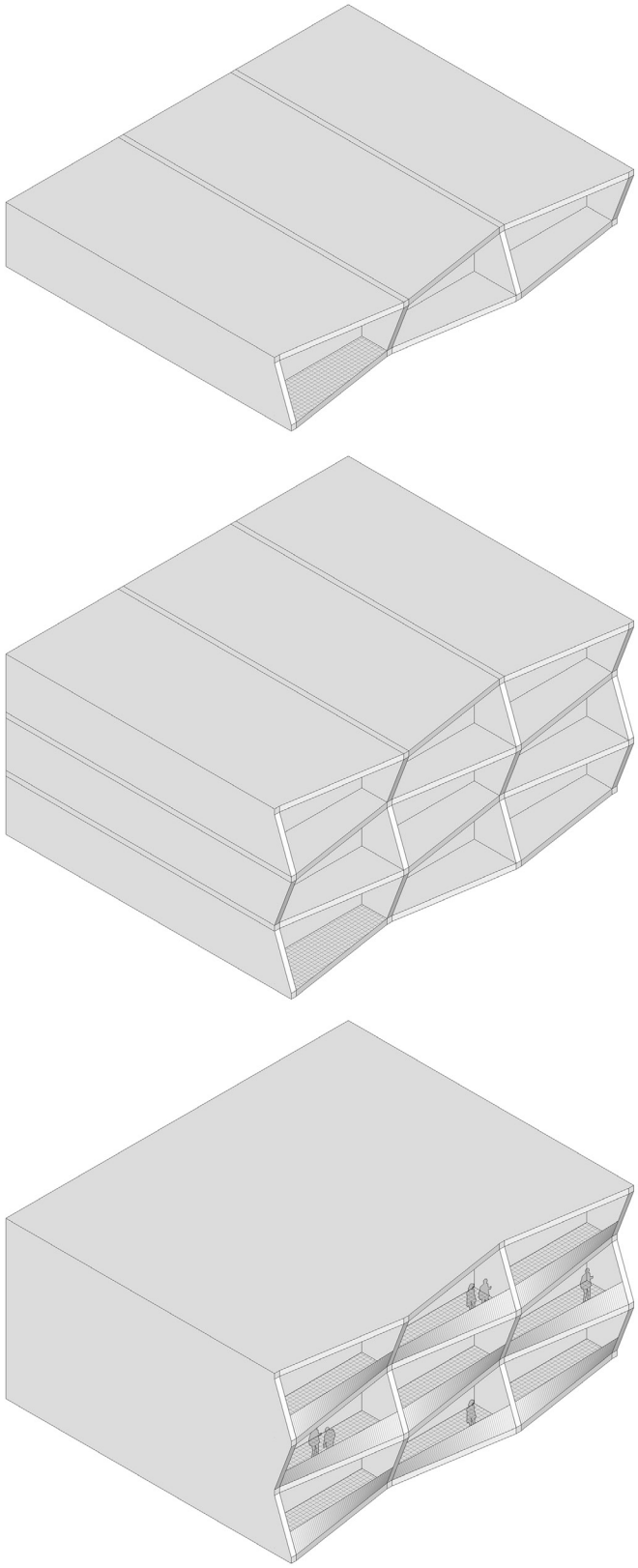


Fig. 16 Concept progettuale degli edifici.

4. Focus: studio della luce solare

Lo studio condotto prende in considerazione la posizione del sole a Imperia nei due solstizi.
Mantenendo la superficie vetrata a filo facciata la radiazione diretta penetra all'interno dell'abitazione surriscaldando così l'ambiente.

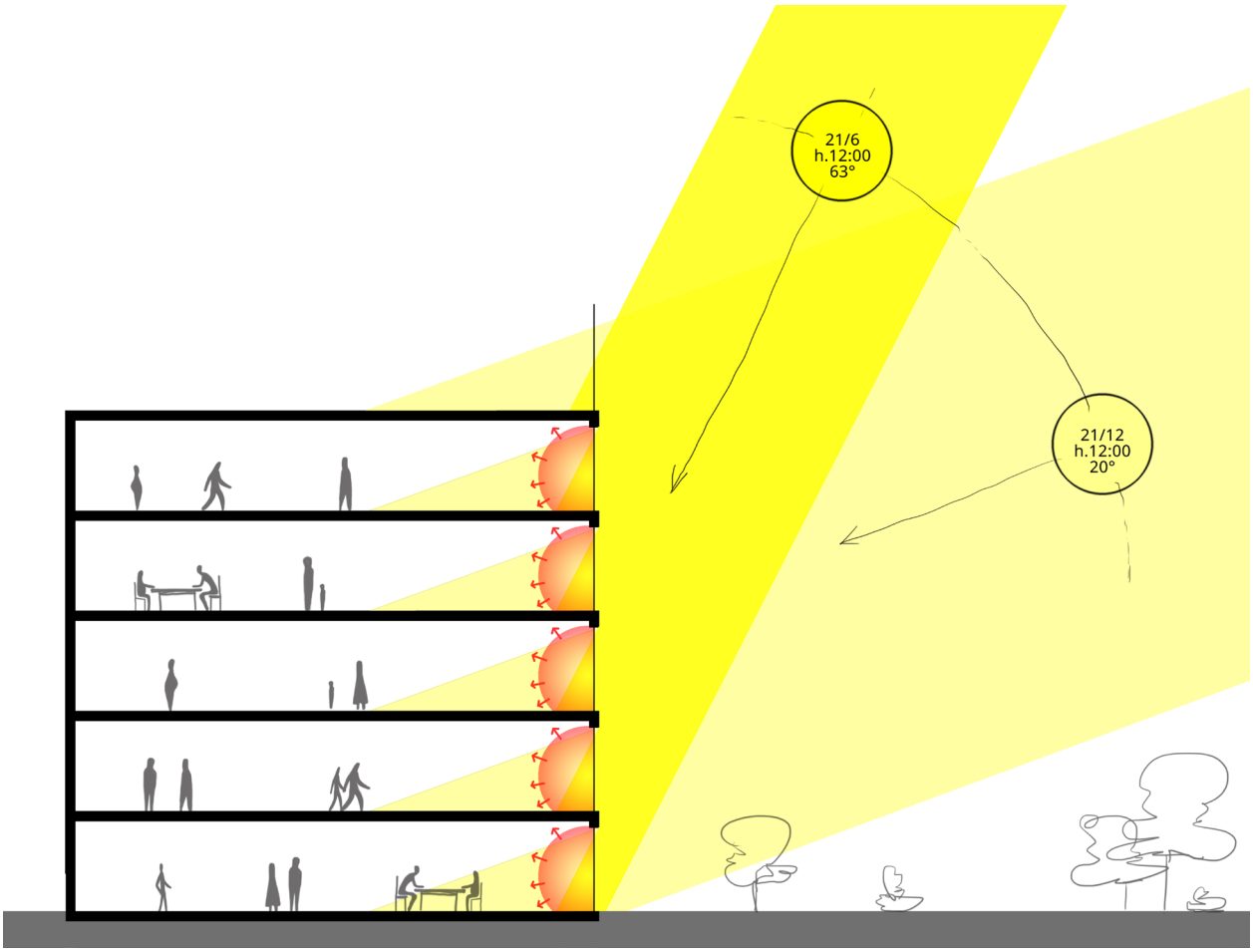


Fig. 17 Incidenza dell'irraggiamento nel caso in cui le facciate vetrate fosse a filo facciata.

Per evitare di realizzare schermature solari che avrebbero rischiato di ridurre la visibilità o l'ingresso di luce naturale si è optato per l'arretramento della superficie finestrata.

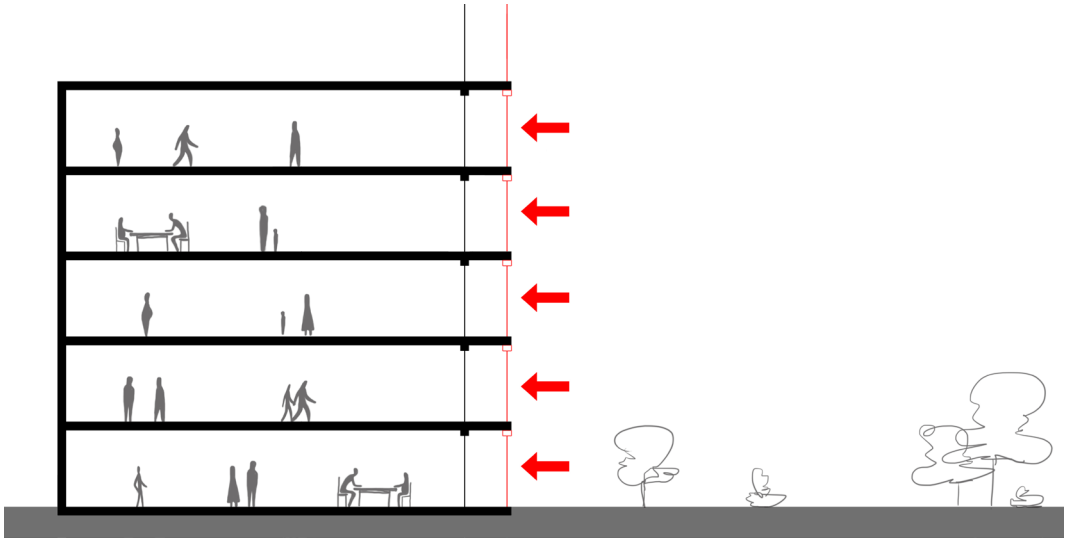


Fig. 18 Arretramento della facciata vetrata.

Così facendo la radiazione diretta non colpisce il serramento evitando di penetrare nell'ambiente surriscaldandolo, grazie alla schermatura prodotta dal balcone al piano superiore.

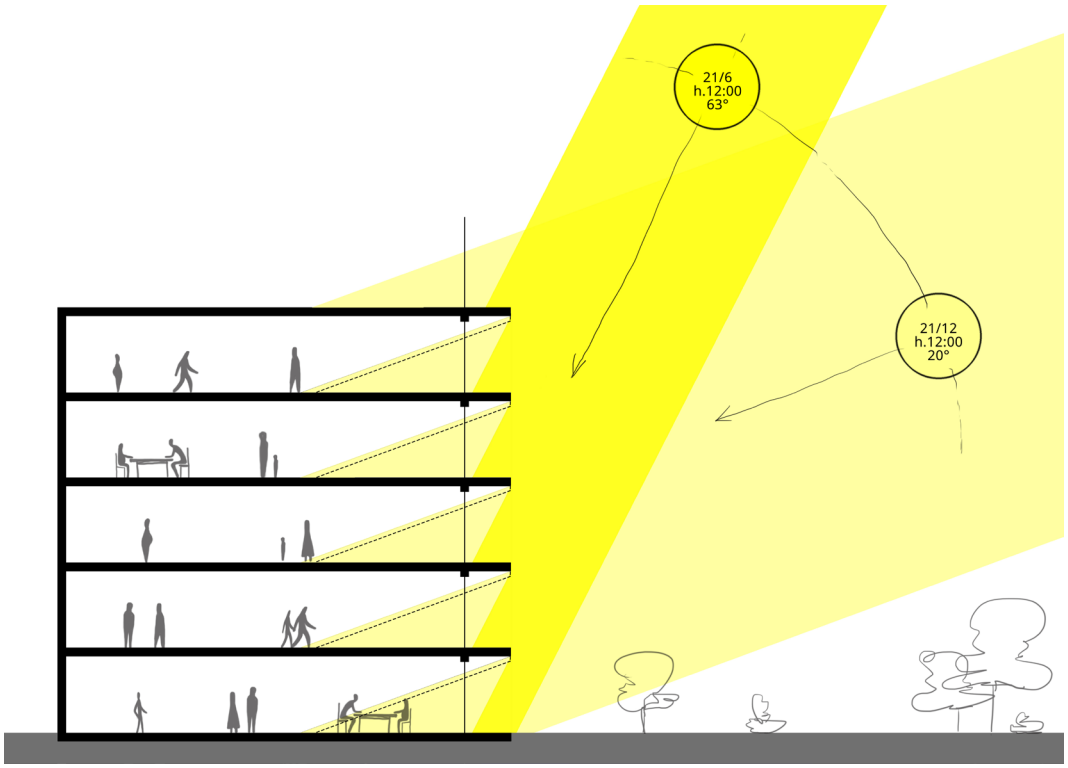


Fig. 19 Incidenza dell'irraggiamento con le pareti vetrate arretrate.

5. Simulazione degli apporti solari

Per valutare l'effettiva validità delle scelte progettuali legate alla radiazione solare si è deciso di simulare tramite software (Insight, plugin di Revit 19) il comportamento delle diverse forme sottoposte all'azione del sole durante i due solstizi.

Analisi irraggiamento solstizio d'estate: 21 giugno dalle 10.00 alle 14.00

A: vetro filo facciata

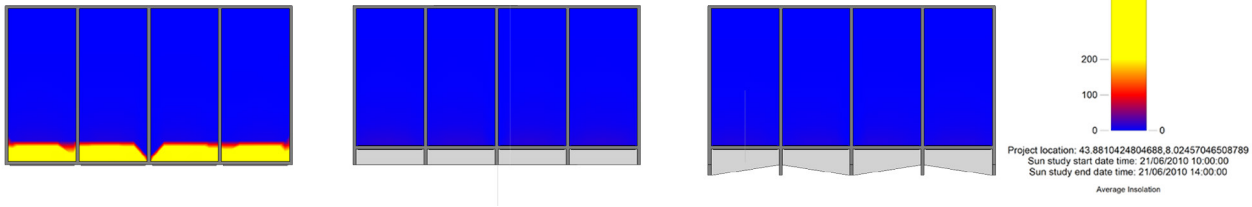
20'663 Wh - 51 WH/mq

B: vetro arretrato

950 Wh - 2,6Wh/mq

C: balconi modellati

765 Wh - 2,09 Wh/mq



Analisi irraggiamento solstizio d'inverno: 21 dicembre dalle 10.00 alle 16.00

A: vetro filo facciata

15'069 Wh - 37 WH/mq

B: vetro arretrato

14'068 Wh - 38 Wh/mq

C: balconi modellati

13'316 Wh - 36 Wh/mq

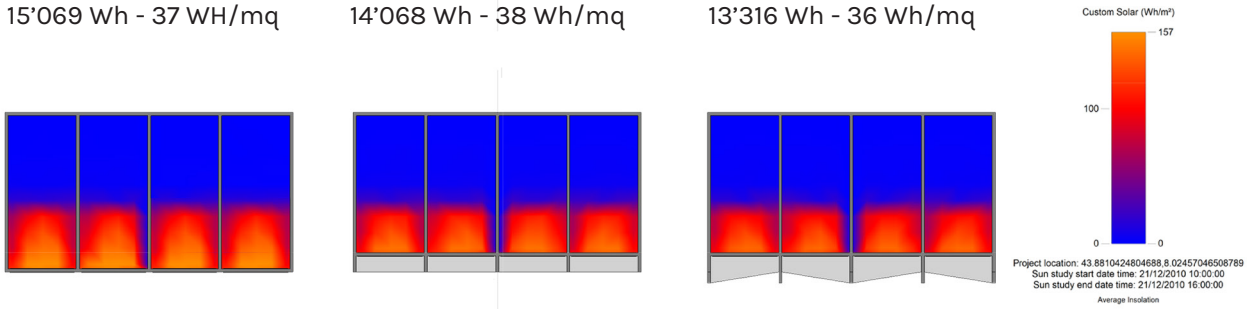


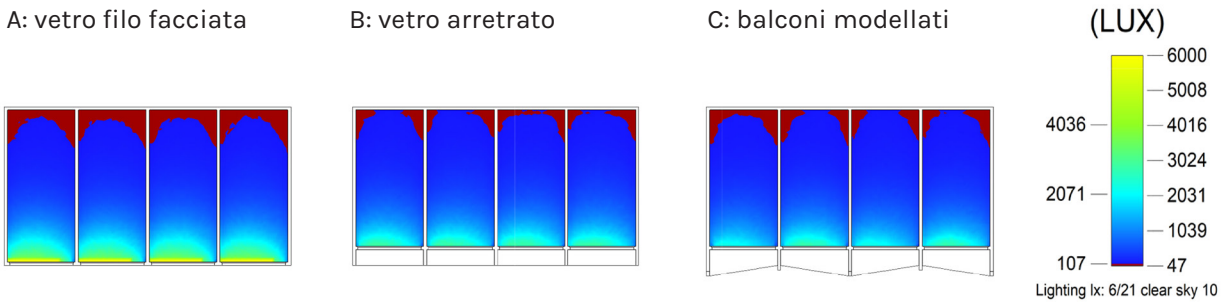
Fig. 20 Studio dell'irraggiamento.

Analisi illuminamento solstizio d’estate: 21 giugno dalle 10.00 alle 14.00

A: vetro filo facciata

B: vetro arretrato

C: balconi modellati

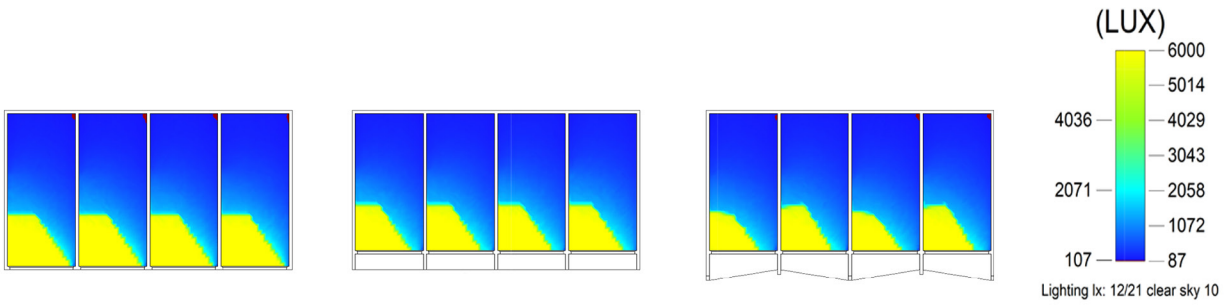


Analisi illuminamento solstizio d’inverno: 21 dicembre dalle 10.00 alle 16.00

A: vetro filo facciata

B: vetro arretrato

C: balconi modellati



I risultati supportano le scelte progettuali, infatti si può notare una rilevante riduzione dell’irraggiamento solare nel periodo estivo ma non in quello invernale, consentendo quindi di riscaldare gli ambienti. Per quanto riguarda l’illuminazione, non si notano differenze rilevanti, quindi l’arretramento dell’area finestrata non influisce sull’accesso della luce naturale.

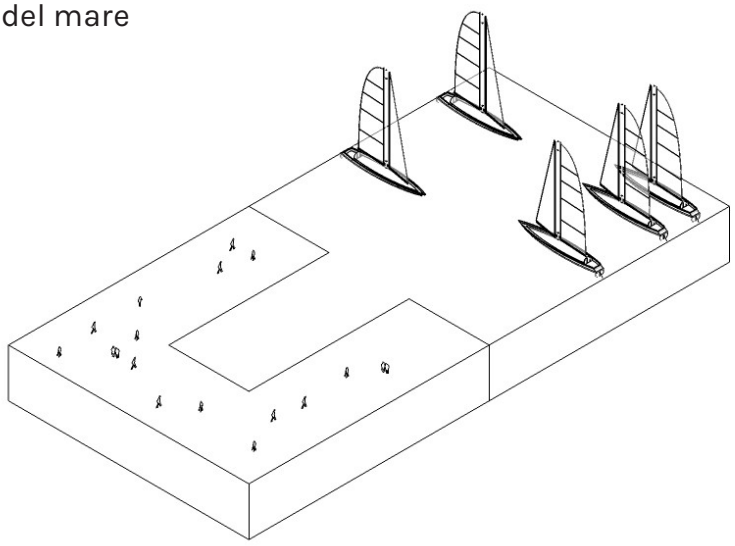
Fig. 21 Studio dell’illuminamento.

6.6.3. Concept edificio Yacht Club

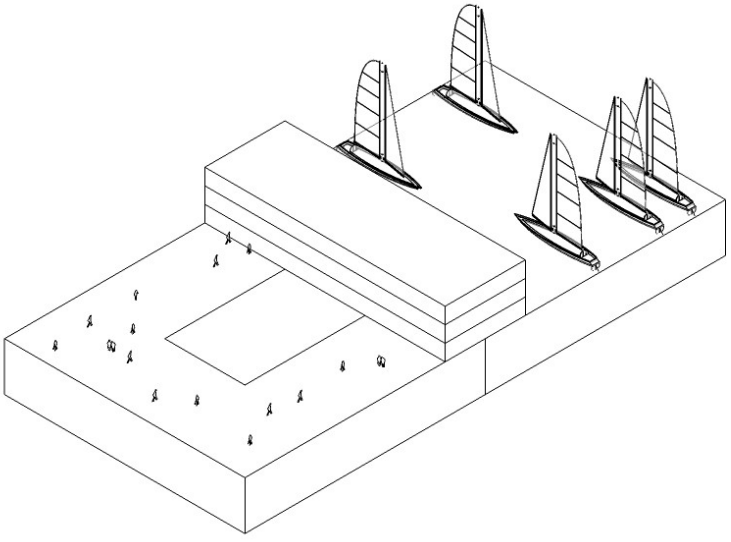
L'edificio vuole rappresentare un punto d'incontro tra la terraferma ed il mare, luogo dove i due elementi, terra e acqua, si fondono simbolicamente per rappresentare la sinergia tra due importanti valori del territorio imperiese.

FASI:

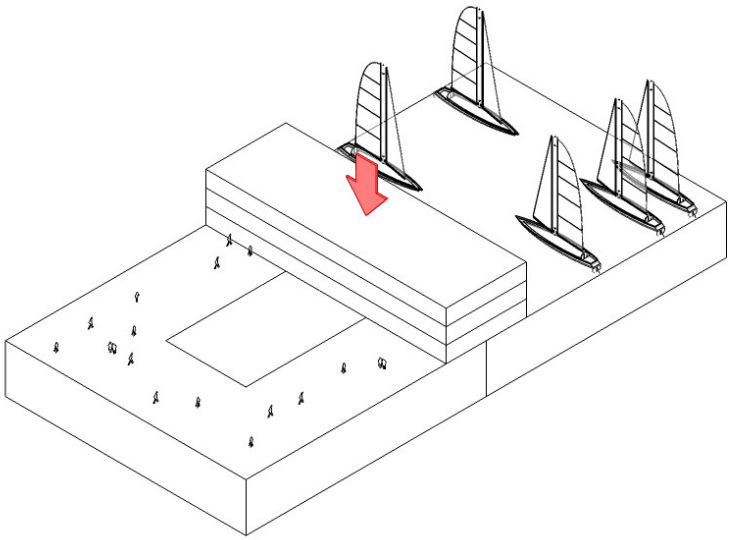
1. Area hall del mare

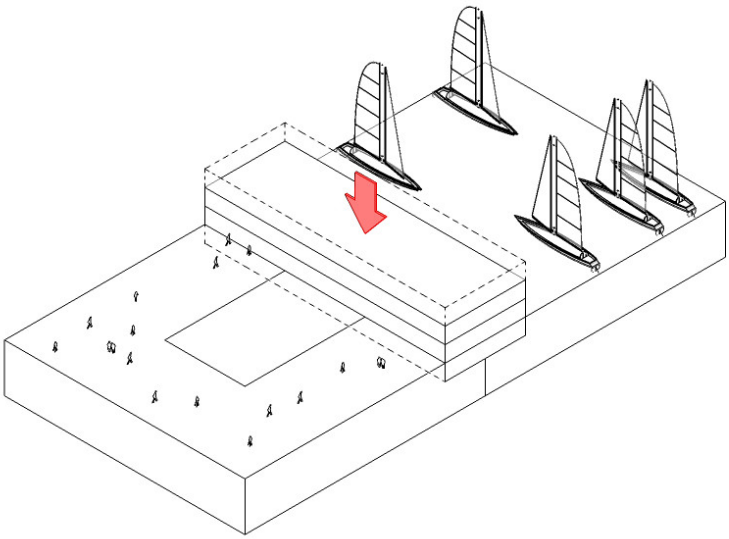


2. Posizionamento del volume tra gli elementi

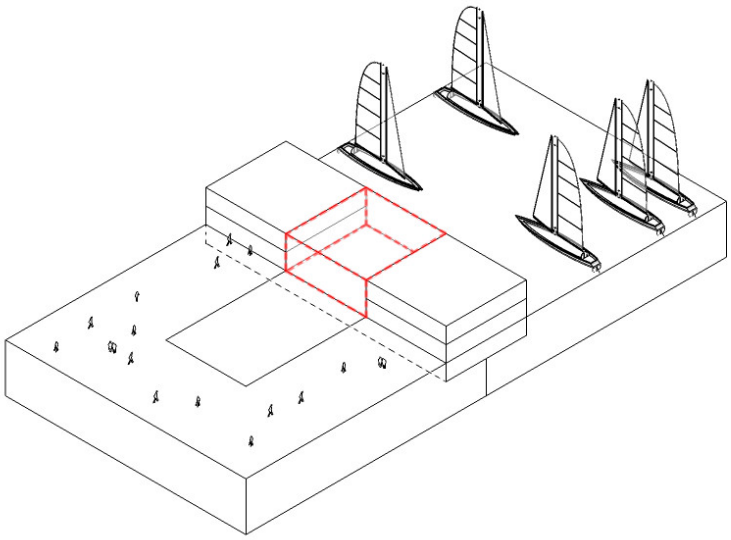


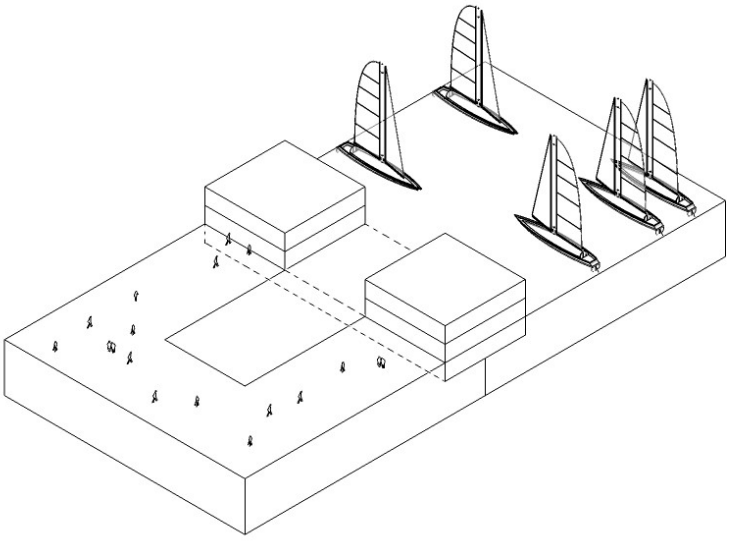
3. Fusione del volume con gli elementi



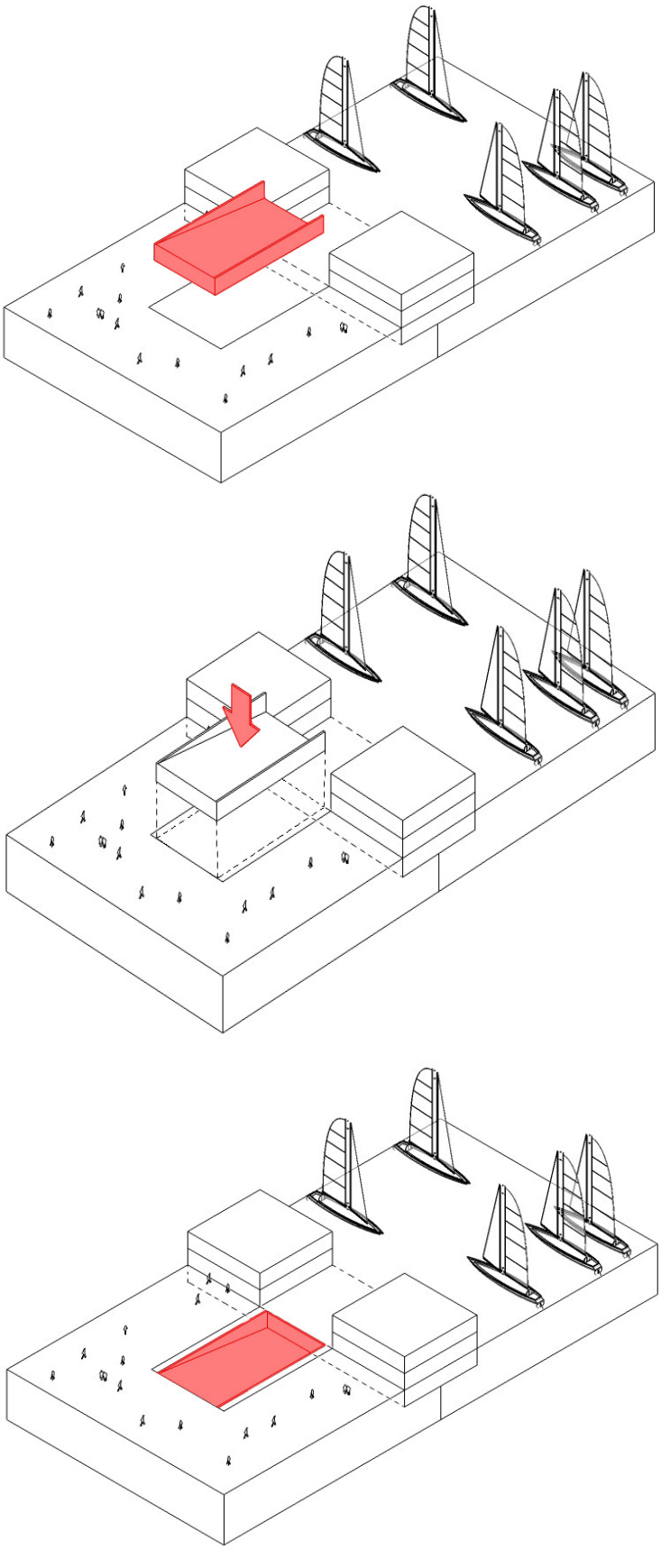


4. Svuotamento corpo centrale per continuità visiva





5. Inserimento elemento di collegamento al piano "subacqueo"



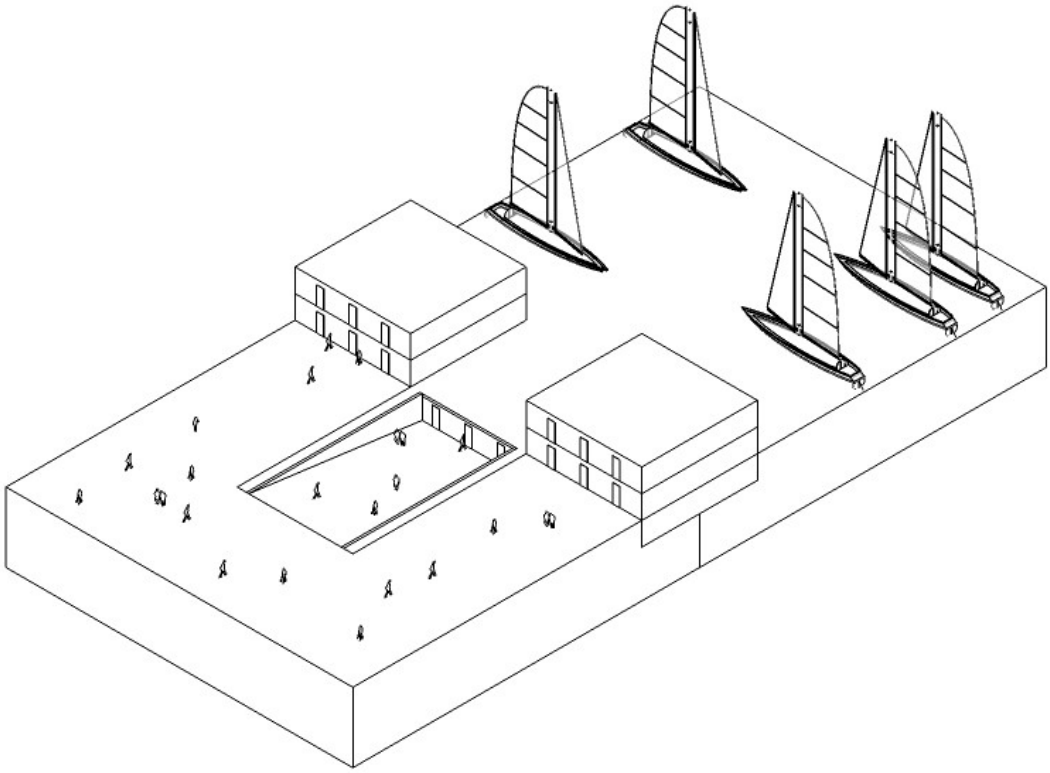
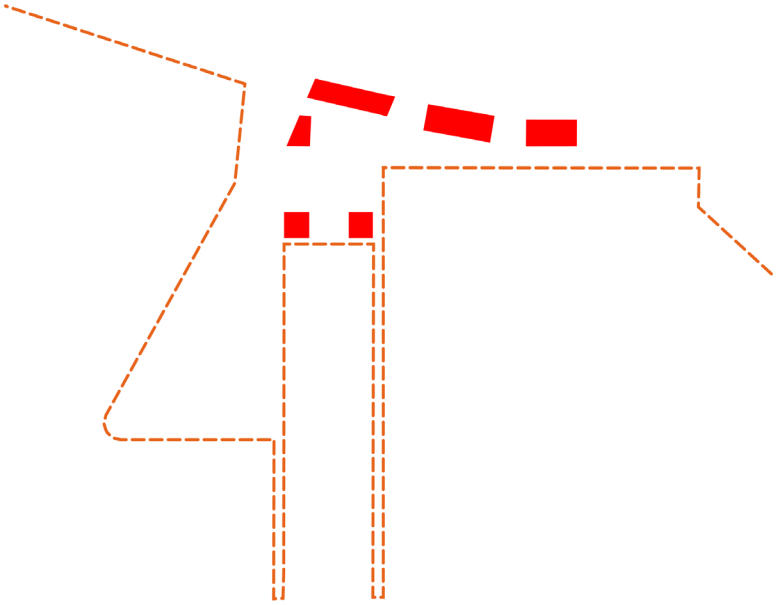


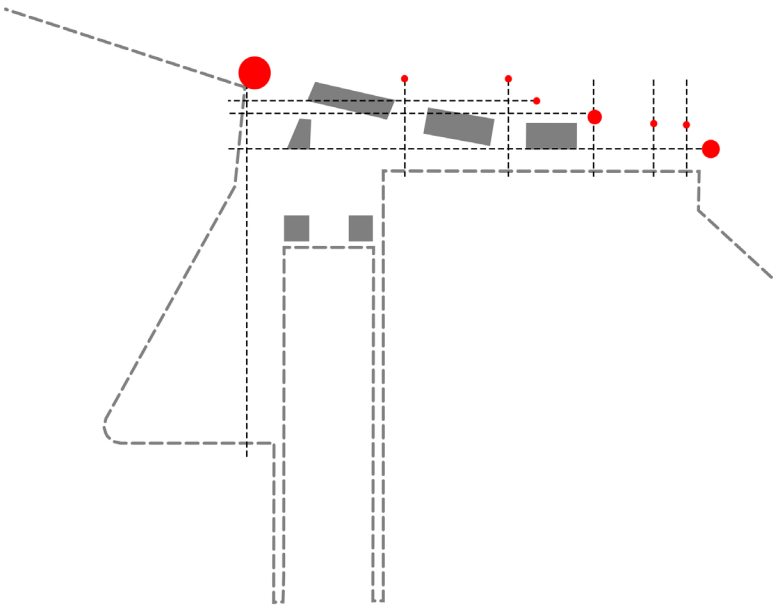
Fig. 22 Concept dell’edificio dello Yacht Club.

6.6.4. Concept dei percorsi

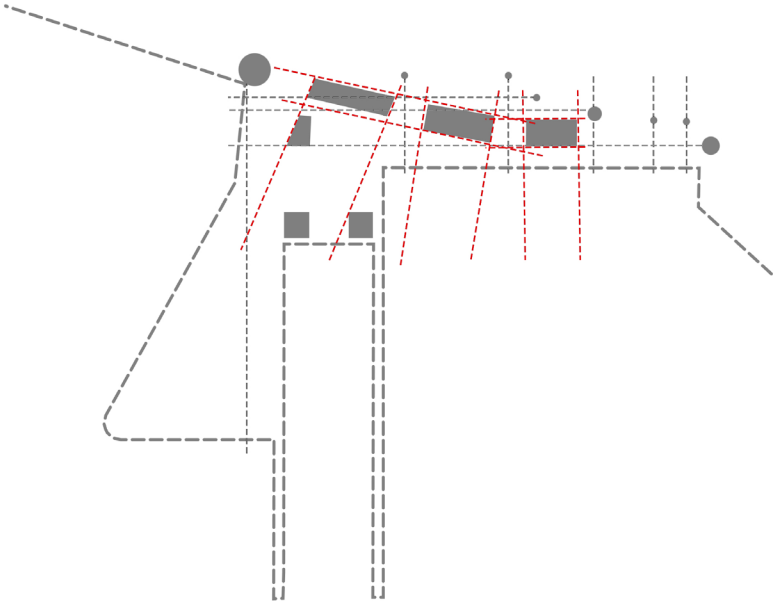
1. Limite linea d’acqua e ingombro edifici.



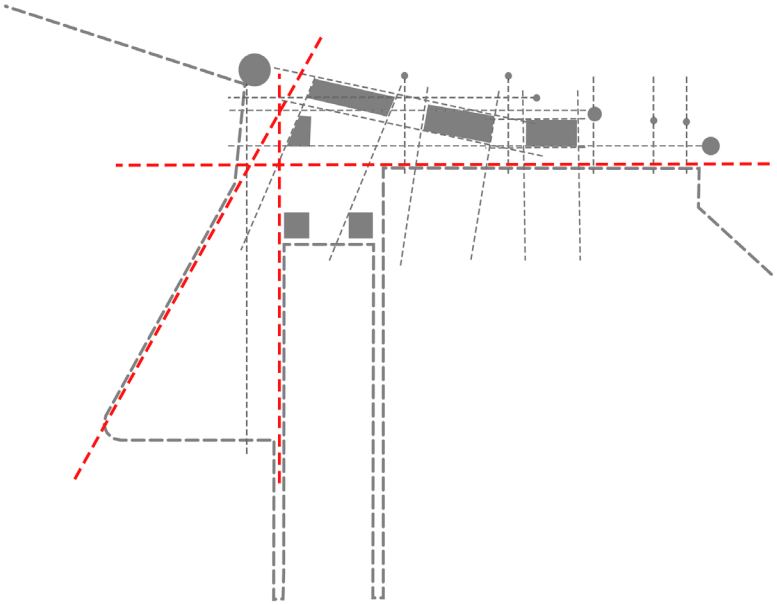
2. Individuazione degli accessi al sito e tracciamento delle direttrici.



3. Identificazione dei perimetri degli edifici per garantirne l’accesso da ogni lato.



4. Definizione degli assi principali che definiscono la morfologia del sito



5. Percorsi generati dalle intersezioni degli assi precedentemente descritti.

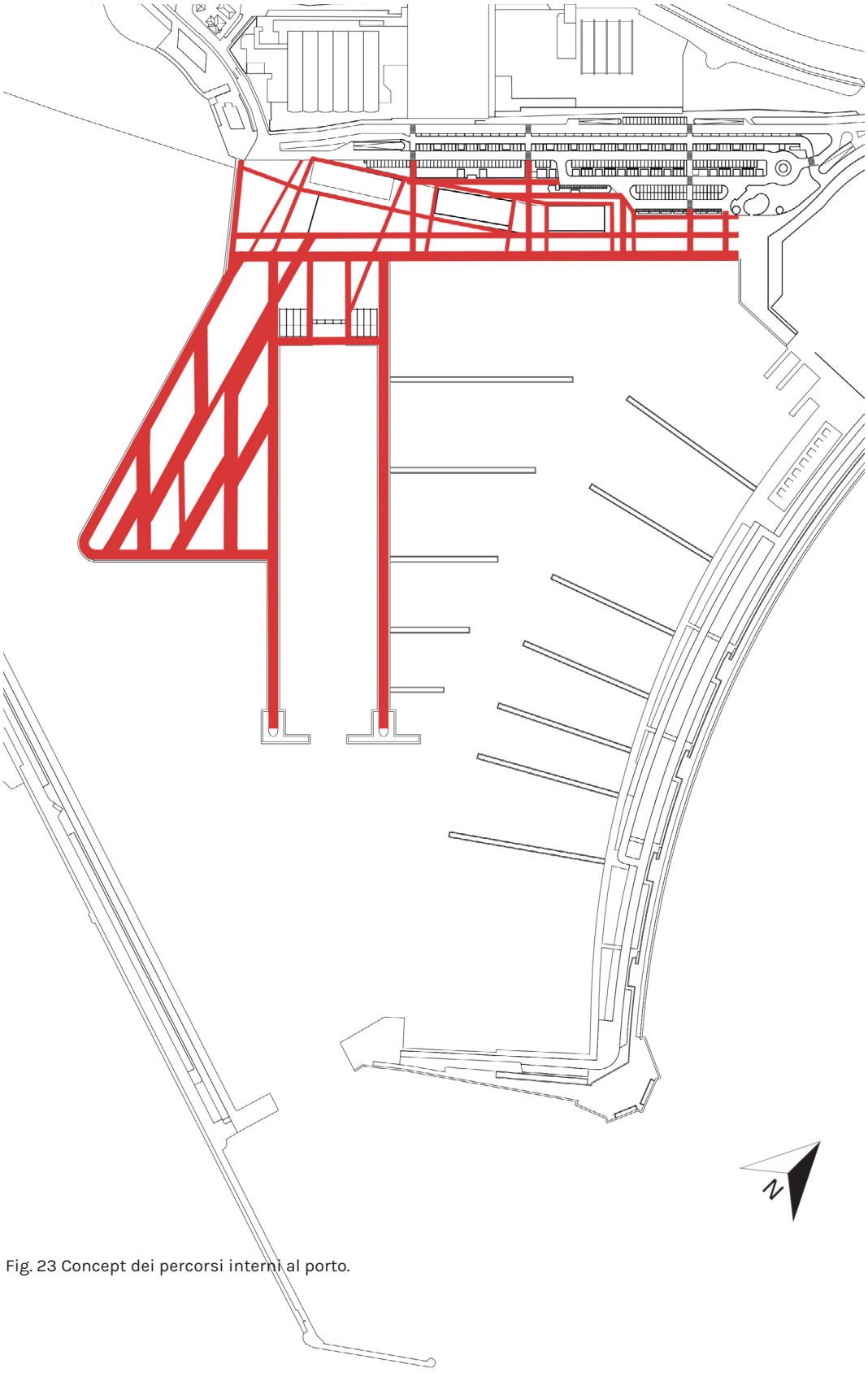


Fig. 23 Concept dei percorsi interni al porto.

6.7. Il progetto del 2002

Il progetto dello Studio Morasso di Genova prevedeva nella nostra area di intervento la realizzazione di diversi fabbricati.

La banchina San Lazzaro avrebbe dovuto ospitare tre edifici due dei qualidi risultavano collegati da una passerella sospesa e avrebbero ospitato appartamenti mentre al piano terra delle attività commerciali.

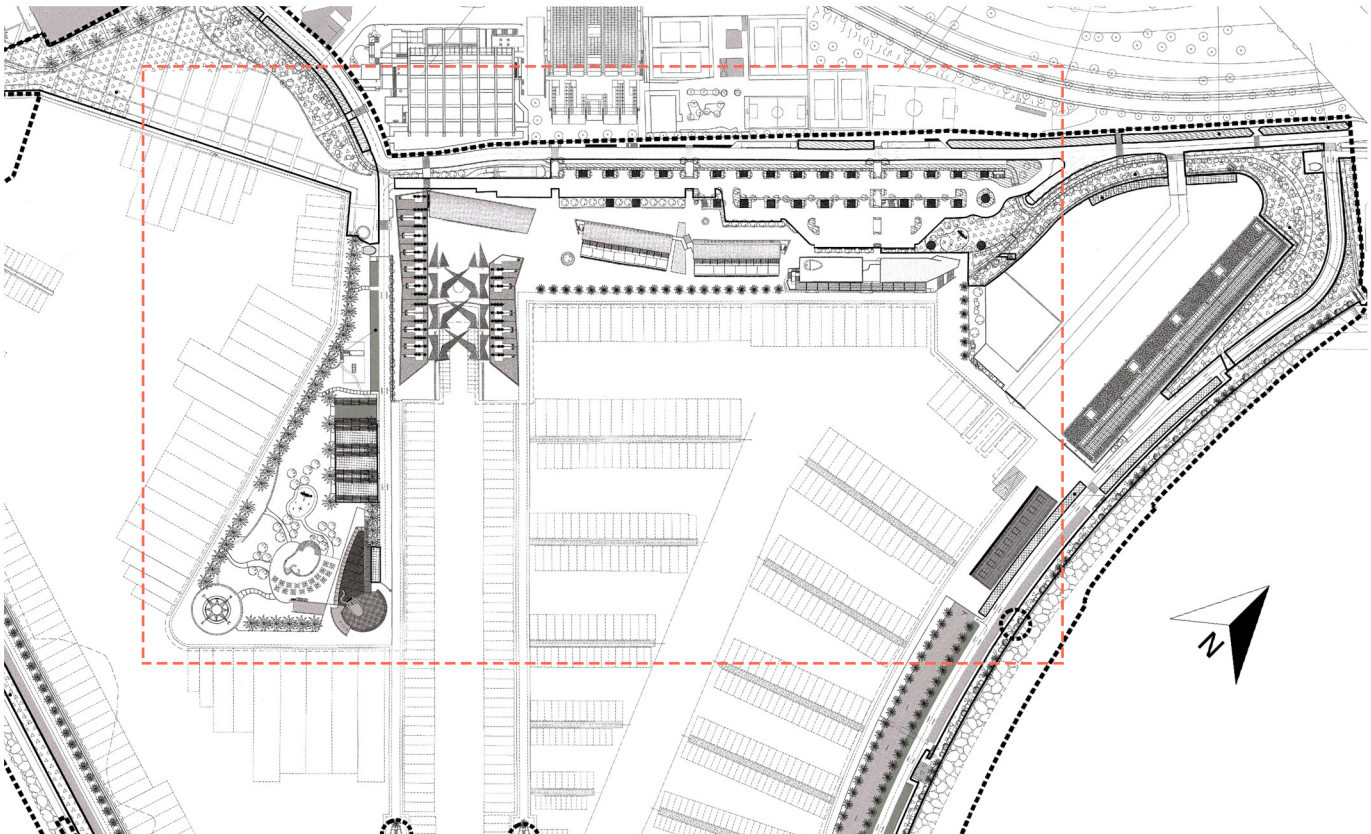
L'edificio isolato, nasceva con lo scopo di diventare il polo commerciale del progetto racchiudendo in sé negozi e attività di vendita al dettaglio.

La Hall del Mare avrebbe dovuto costituire il fulcro del progetto grazie alla realizzazione di una piazza coronata da un imponente sistema di schermatura che riprendeva gli alberi maestri delle barche ormeggiate.

La piazza sarebbe stata perimetrata da tre edifici con residenze caratterizzate da un sistema distributivo a ballatoio.

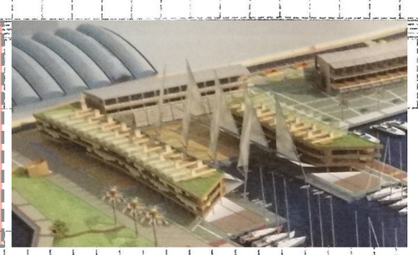
L'area Yacht Club era accessibile dagli iscritti al circolo e si estendeva su tutta la penisola rendendola non accessibile al pubblico e fortemente isolata dal contesto portuale.

L'ampio parcheggio posto a ridosso della banchina San Lazzaro, interamente realizzato e tutt'ora in funzione, conta 337 posti auto fruibili da tutti i fruitori dell'infrastruttura portuale.



Area Hall del Mare

Destinazione d'uso: Residenziale/Commerciale
Superficie area: 11'013,66 m²
Cubatura residenziale : 14'934,78 m³
Cubatura commerciale : 9'581,36 m³
SLU residenziale: 4'582,37 m²
SLU commerciale: 2'370,87 m²
N° abitanti: 187



Banchina S.Lazzaro - A

Destinazione d'uso: Residenziale/Commerciale
Superficie area: 11'489,79 m²
Cubatura residenziale : 6'748,99 m³
Cubatura commerciale : 6'767,83 m³
SLU residenziale: 2'440,07 m²
SLU commerciale: 1'555,82 m²
N° abitanti: 84

Banchina S.Lazzaro - B

Destinazione d'uso: Commerciale
Superficie area: 11'489,79 m²
Cubatura commerciale : 9'150,74 m³
SLU commerciale: 1'974,43 m²

Area Yacht Club

Destinazione d'uso: Commerciale/Uffici
Superficie area: 18'215 m²
Cubatura commerciale : 6'871,38 m³
SLU commerciale: 1'572,20 m²

Area parcheggi

Destinazione d'uso: Parcheggio
Superficie area: 11'769,24 m²
N° posti auto: 337
Superficie posti auto: 4'212,50 m²
N° parcheggio motocicli: 88
Superficie posti motocicli: 300,00 m²

Scala 1:1500

6.8. Lo stato di fatto

Il progetto del 2002 venne realizzato parzialmente facendo rilevare lo stato d'avanzamento maggiore nella banchina San Lazzaro e in uno degli edifici che avrebbero dovuto perimetrare la Hall del Mare.
Si tratta di una percentuale di completamento molto bassa poiché degli edifici sono state realizzate solamente le strutture portanti in cemento armato.

Edificio Yacht Club:

Stato attuale: Alcuna realizzazione

SLU prevista: 1572.20 m²

Cubatura prevista: 6'871.38 m³

Edifici Hall del Mare:

Stato attuale: completamento della struttura portante dell'edificio più a nord

SLU prevista: 7'043.89 m²

Cubatura prevista: 24'516.14 m³

Edifici residenziali:

Stato attuale: parziale completamento delle strutture portanti

SLU prevista: 3'996.6 m²

Cubatura prevista: 13'516,82 m³

Edificio commerciale:

Stato di realizzazione: Alcuna realizzazione

SLU prevista: 1974,43 m²

Cubatura prevista: 9150,74 m³

Scala 1:2000

6.9. Servizi nella città e collegamenti esterni

Come precedentemente descritto (CAP. 2) la città di Imperia è stata in passato divisa nei comuni di Oneglia e Porto Maurizio oggi unificati. Questa storia è facilmente interpretabile dalla planimetria a scala urbana che evidenzia la presenza di due polarità distinte, ognuna con il proprio porto e sistema di servizi.
La nostra area d'intervento si pone tra le due centralità diventando luogo strategico. Distante non più di cinque minuti in automobile da entrambi i lati, è agevolata la fruizione dei servizi offerti sia da Oneglia che da Porto Maurizio.
I servizi presi in analisi, a seguito delle indagini, sono stati quelli più affini con le esigenze del nuovo progetto legate ai bisogni di diportisti e cittadini che necessitano di immediata vicinanza.

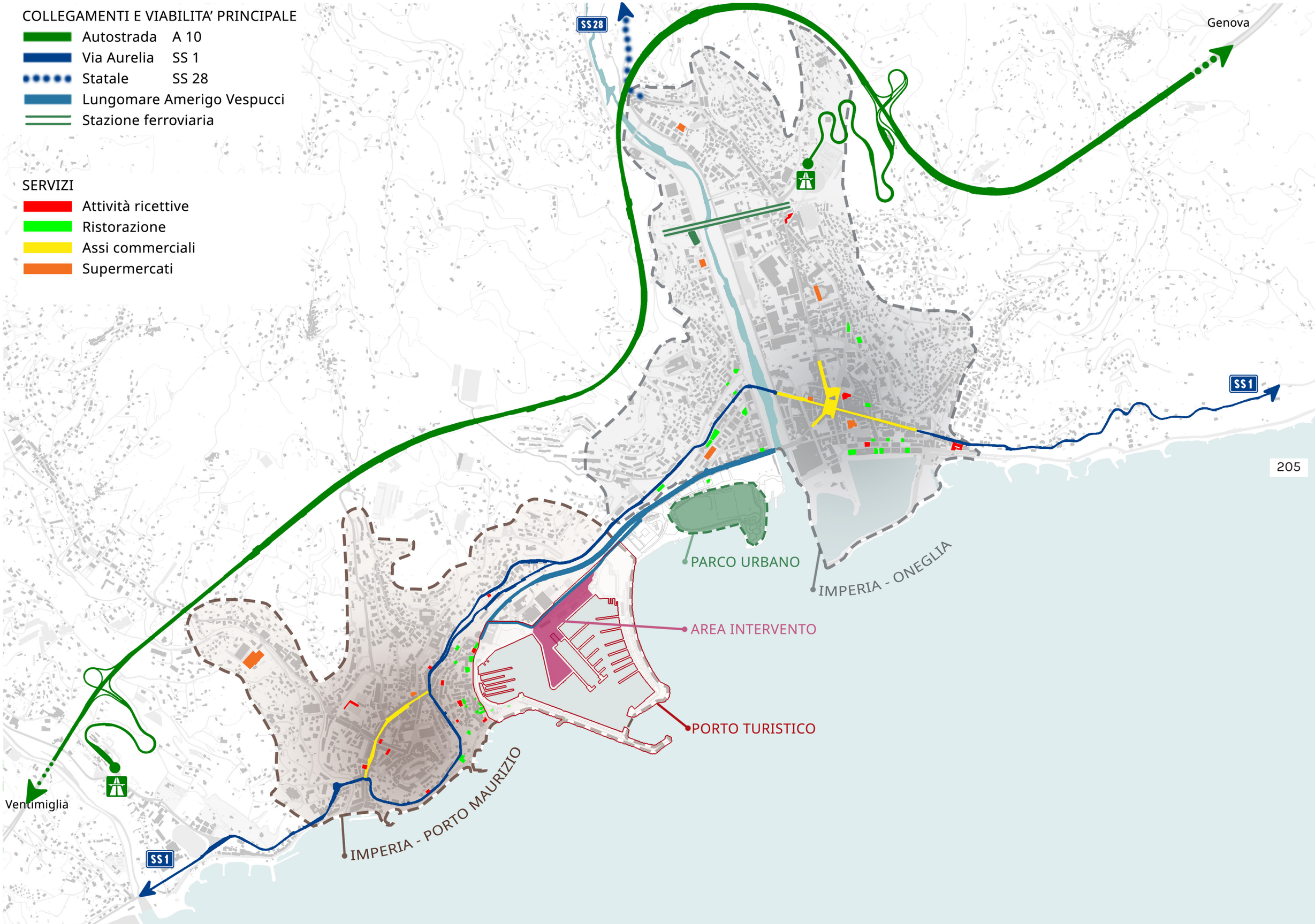
La città risulta essere ben collegata sia con l'esterno che internamente; la viabilità indicata di seguito identifica quattro vie principali:
- L'Autostrada dei Fiori (A10) attraversa la città lungo le colline seguendo la linea di costa della riviera ligure collegando verso est a Genova e verso ovest a Ventimiglia e alla Francia. Sono presenti due caselli autostradali ancora una volta a evidenziare l'antica divisione della città.
- La Via Aurelia (SS1) è la principale strada urbana la quale collega la città da est a ovest.
- La Strada Statale del Col di Nava (SS28) si estende fino a Fossano e inoltrandosi nell'entroterra con infrastrutture dirette e veloci è una valida alternativa all'autostrada per raggiungere il Piemonte.
- Il Lungo Mare A. Vespucci è un'arteria importante, alternativa alla Via Aurelia, che collega i due poli cittadini in maniera diretta ed efficiente e soprattutto è quella che serve il nuovo porto turistico.

COLLEGAMENTI E VIABILITA' PRINCIPALE

- Autostrada A 10
- Via Aurelia SS 1
- Statale SS 28
- Lungomare Amerigo Vespucci
- Stazione ferroviaria

SERVIZI

- Attività ricettive
- Ristorazione
- Assi commerciali
- Supermercati



6.10. Verifiche urbanistiche

Le verifiche sono state effettuate seguendo le linee guida utilizzate nel progetto del 2002 e quindi dividendo le singole analisi per settori.
I settori da noi considerati sono stati il 3 (Banchina S. Lazzaro) e il 4 (Hall del Mare) essendo quelli dove sono state previste le edificazioni; mentre nell'esempio confronto si terrà conto anche del settore 5, quello caratterizzato dalla presenza dell'edificio dello Yacht Club, edificio che nella proposta di tesi è stato inserito all'interno del settore 4.

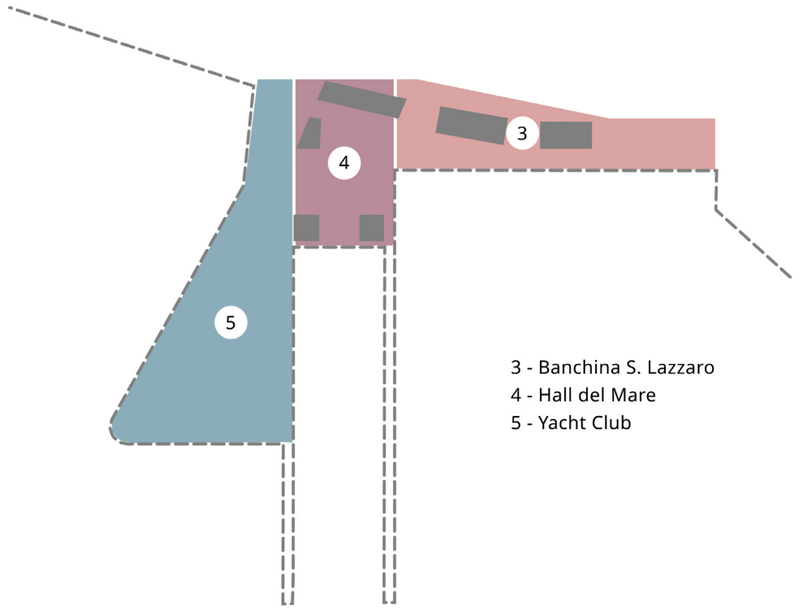


Fig. 24 Individuazion dei settori interessati dal progetto.

VERIFICHE URBANISTICHE

BANCHINA S. LAZZARO

DATI DI PROGETTO	indici	SLU	volume		
EDIFICIO A					
Residenza		1608,58	4825,75		
Commerciale		1010,27	3839		
EDIFICIO B					
Residenza		2576,38	7729,13		
Commerciale		1445,7	4737,9		
TOTALE		6640,93	21131,78		

POSTI AUTO RICHIESTI A PARCHEGGIO DI PERTINENZA				mq parcheggio	n° posti auto
RESIDENZA (art 41-sexies L.n.1150/1942)	10mq/100mc		12554,88	1255	100
ESERCIZI COMMERCIALI – PUBBLICI ESERCIZI (art. 39 – zone DM del PRG)	3p.a./100mq SLU	2455,97			74

SUPERFICIE RICHIESA A STANDARD PUBBLICI		n. abitanti		mq parcheggio	mq verde interesse comune
RESIDENZA (art.3 D.M. n. 1444/68 – parcheggio 2,5mq/ab, verde ecc. 15,5mq/ab)		157		392,34	2432,508
COMMERCIALE					
Art. 39 – zone DM del PRG	mq 0,1/mq SLU				245,597
Art. 5 D.M. n 1444/68	80mq/100mq SLU	2455,97		982,388	982,388
TOTALE				1374,728	3660,493

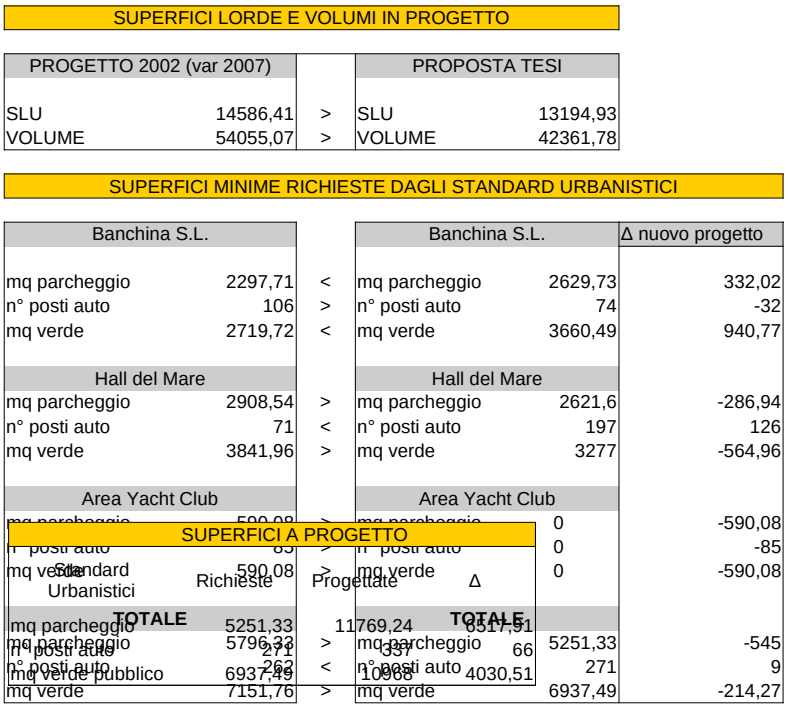
HALL DEL MARE

DATI DI PROGETTO	indici	SLU	volume
HOTEL		3739	11815
BABY PARKING		409	1555
YACHT CLUB		2406	7860
TOTALE		6554	21230

POSTI AUTO RICHIESTI A PARCHEGGIO DI PERTINENZA				n° posti auto
ESERCIZI COMMERCIALI – PUBBLICI ESERCIZI (art. 39 – zone DM del PRG)	3p.a./100mq SLU	6554		197

SUPERFICIE RICHIESA A STANDARD PUBBLICI				mq parcheggio	mq verde interesse comune
COMMERCIALE					
Art. 39 – zone DM del PRG		6554			655,4
Art. 5 D.M. n 1444/68		6554		2621,6	2621,6
TOTALE				2621,6	3277

Fig. 25 Tabella riepilogativa in merito agli standard minimi richiesti per il nostro progetto.



SUPERFICI LORDE E VOLUMI IN PROGETTO

PROGETTO 2002 (var 2007)			PROPOSTA TESI	
SLU	14586,41	>	SLU	13194,93
VOLUME	54055,07	>	VOLUME	42361,78

SUPERFICI MINIME RICHIESTE DAGLI STANDARD URBANISTICI

Banchina S.L.			Banchina S.L.	Δ nuovo progetto
mq parcheggio	2297,71	<	mq parcheggio 2629,73	332,02
n° posti auto	106	>	n° posti auto 74	-32
mq verde	2719,72	<	mq verde 3660,49	940,77
Hall del Mare			**Hall del Mare**	
mq parcheggio	2908,54	>	mq parcheggio 2621,6	-286,94
n° posti auto	71	<	n° posti auto 197	126
mq verde	3841,96	>	mq verde 3277	-564,96
Area Yacht Club			**Area Yacht Club**	
mq parcheggio	590,08	>	mq parcheggio 0	-590,08
n° posti auto	85	>	n° posti auto 0	-85
mq verde	590,08	>	mq verde 0	-590,08
TOTALE			**TOTALE**	
mq parcheggio	5251,33	>	mq parcheggio 6517,91	5251,33 -545
n° posti auto	271	<	n° posti auto 337	66 271 9
mq verde pubblico	6937,49	<	10968 4030,51	
mq verde	7151,76	>	mq verde 6937,49	-214,27

SUPERFICI A PROGETTO

Standard Urbanistici	Richieste		Progettate	Δ

Fig. 26 Confronto tra gli standard minimi del nostro progetto con quelli del 2002 e quelli realmente realizzati.

Dal confronto traspare immediatamente la vicinanza delle cifre totali dei due progetti; la nuova proposta progettuale ha numeri di poco inferiori rispetto alla variante approvata nel 2007 segno di rispetto degli indici.

La differenza sostanziale del progetto sta nella concentrazione dell'edificato che si sviluppa nei soli settori 3 e 4, lasciando libero il settore 5 precedentemente destinato all'edificio dello Yacht Club e alle sue aree di pertinenza rendendolo uno spazio esclusivo e inaccessibile al pubblico. Concentrare e densificare l'edificato ha permesso di ridurre la cementificazione e ricavare uno spazio inclusivo per cittadinanza e turisti.

PARCHEGGI

La quantità di parcheggi necessari al nuovo progetto secondo gli indicatori urbanistici è inferiore rispetto alla variante approvata del 2007 ad eccezione del numero di posti auto pertinenziali che possono comunque essere ricavati dall'abbondante eccedenza di parcheggi ad uso pubblico.

Essendo i parcheggi uno degli elementi ultimati e funzionali alle esigenze del sito, la nostra proposta non ne prevede un'aggiunta; l'unica modifica apportata consiste nello spostamento dei posti pertinenziali dello yacht club alla base del settore 5 in corrispondenza della nuova sede che trova spazio nella Hall del Mare.

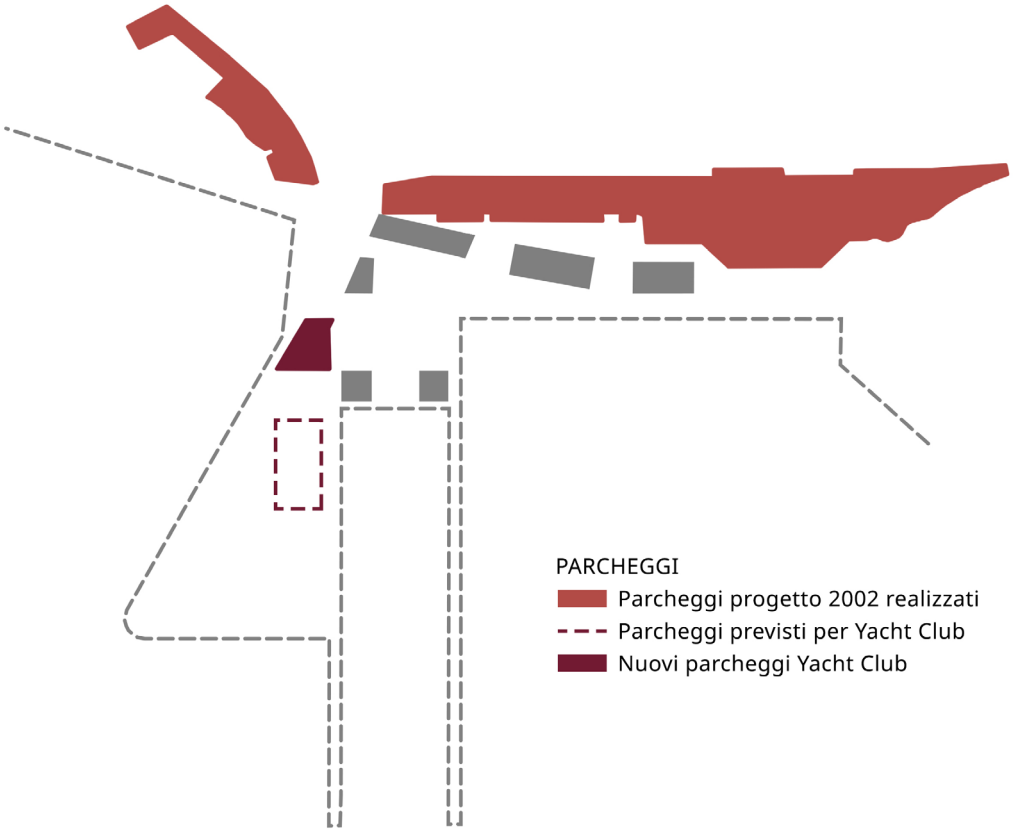


Fig. 27 Aree parcheggio.

Se i parcheggi sono rimasti invariati una modifica sostanziale si nota nel verde pubblico. Anche in questo caso le metrature richieste nel nuovo progetto sono affini a quelle della variante del 2007.

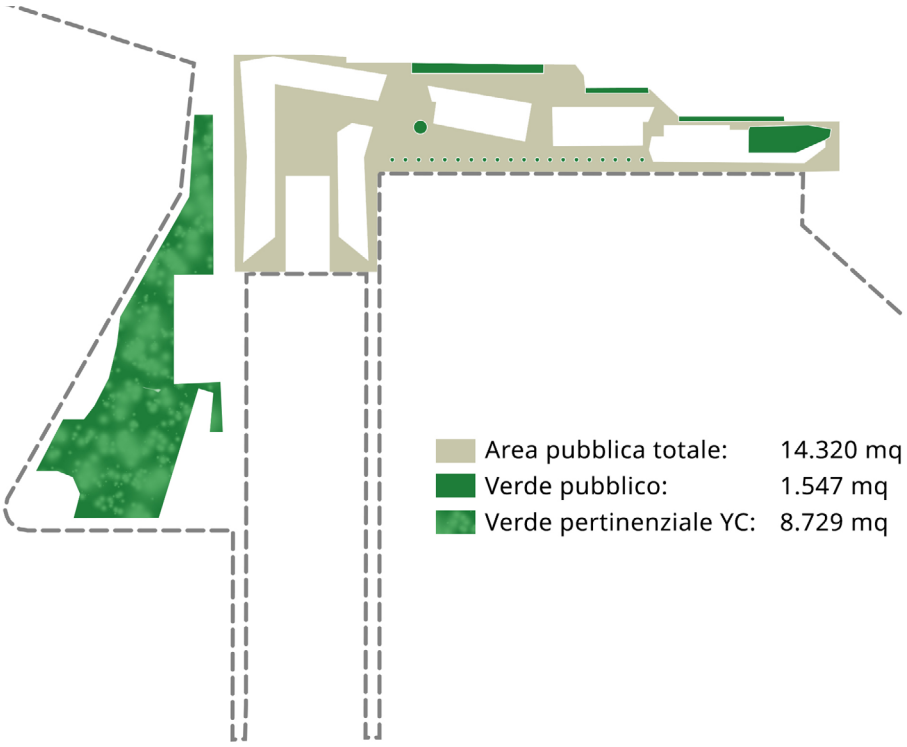


Fig. 28 Aree verdi previste nel progetto del 2002.

Nel progetto del 2002 si nota immediatamente una carenza di aree verdi, soprattutto pubbliche. La maggior parte infatti è concentrata nel settore 5, quello che avrebbe dovuto accogliere la sede dello Yacht Club, rendendo l'area indirettamente inaccessibile al pubblico in quanto di pertinenza della struttura e fruibile ai soli soci e addetti. Il settore 4 è completamente privo di vegetazione mentre nel settore 3, a esclusione della copertura calpestabile dell'edificio a destra, sono presenti sono aiuole di dimensioni contenute e un filare di palme in riva alla banchina.

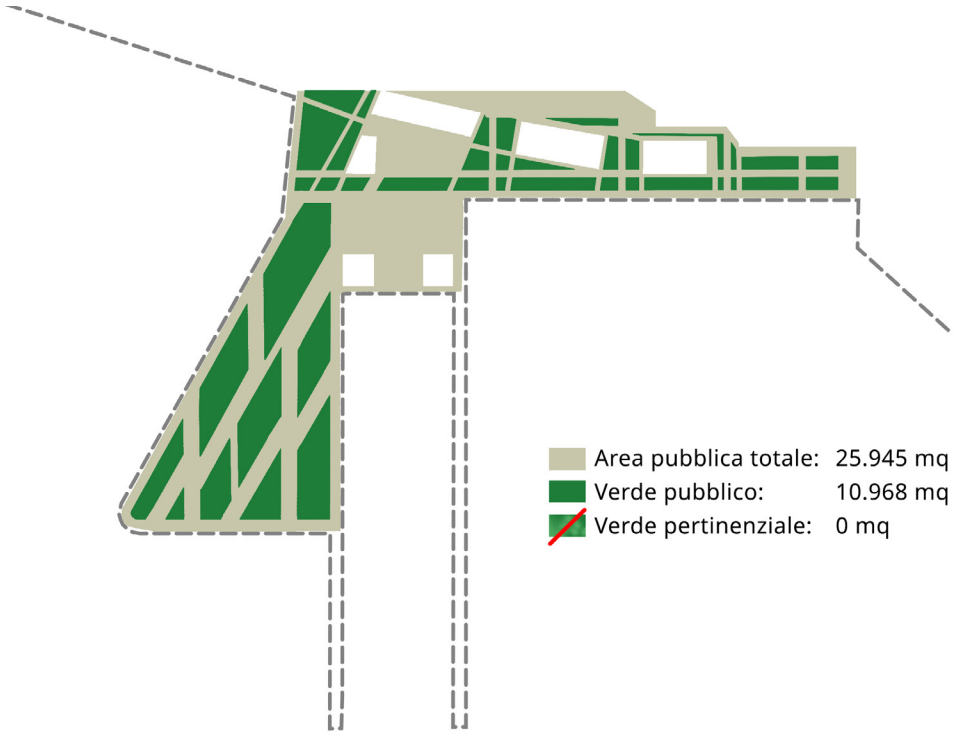
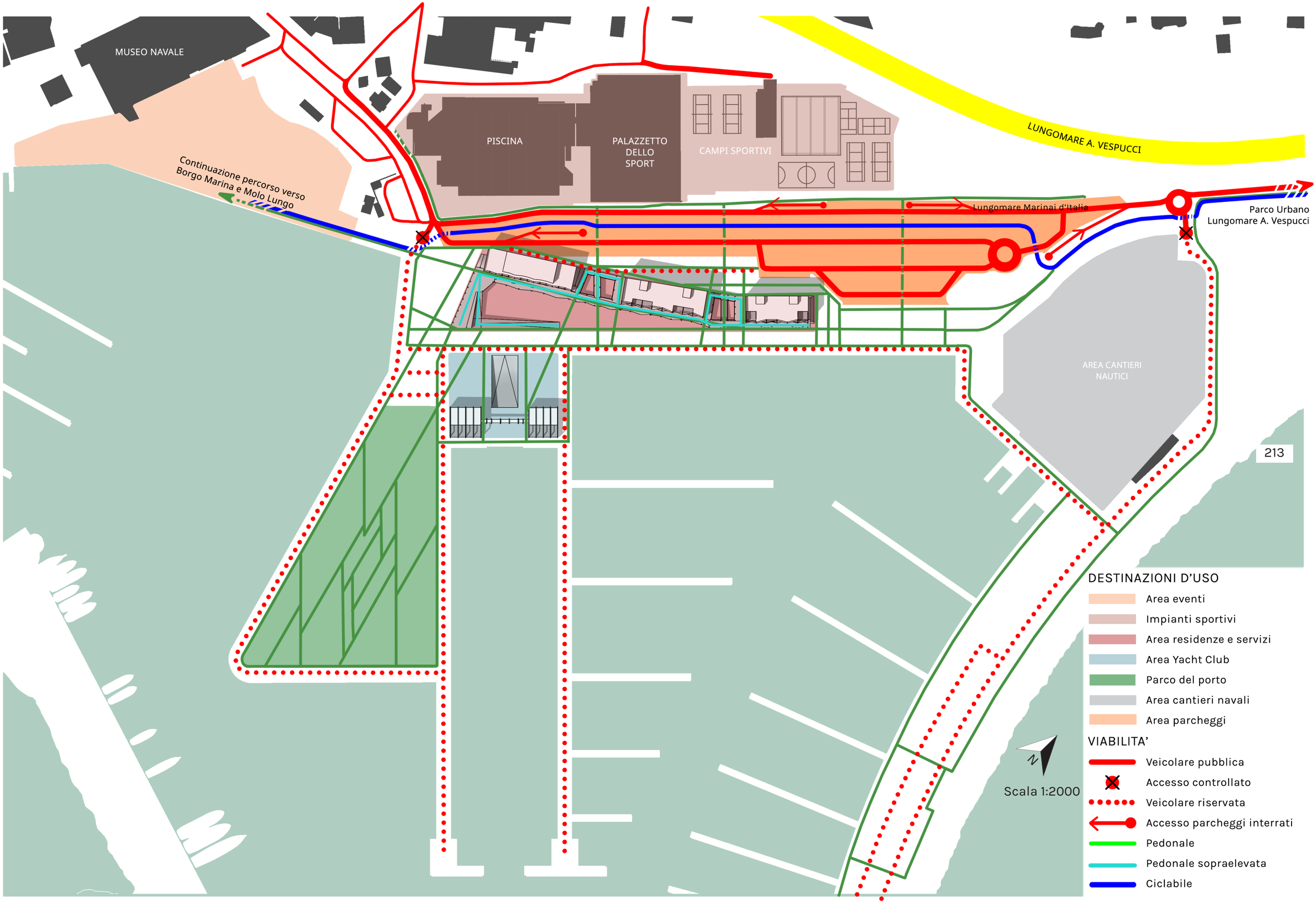


Fig. 29 Aree verdi previste nel nuovo progetto.

Nella nostra proposta il verde vuole essere elemento dominante nel progetto. Esso infatti si sviluppa lungo tutta l'area in maniera regolare definendo e scandendo i percorsi pedonali. Questa scelta contribuisce ulteriormente alla riduzione della cementificazione del sito e attribuisce inoltre un valore aggiunto al progetto sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale che quella sociale. Sono previsti infatti, soprattutto nel settore 5, luoghi di aggregazione e grandi aree per svolgere attività ricreative all'aperto.

6.11. La viabilità interna

L'accesso veicolare al porto avviene dal Lungomare Marinai d'Italia che biforcandosi dal principale Lungomare A.Vespucci attraversa l'intera area del porto per poi ricongiungersi a quest'ultimo. Le strade carrabili si districano a nord in modo efficiente per servire l'ampia area parcheggi, a raso e sotterranei. L'accesso a moli e banchine è riservato e controllato da sbarre automatiche poste rispettivamente una all'imbocco dell'area eventi e l'altra nell'area cantieri. L'area parcheggio è attraversata da una pista ciclabile che prosegue con continuità sia verso ponente che levante. Nonostante ciò l'intera area d'intervento è fruibile sia da pedoni che ciclisti attraverso un reticolo di percorsi diretti che collegano efficientemente spazi e servizi delineando il disegno della pavimentazione e del verde. Il percorso pedonale si sdoppia in prossimità della passerella soprelevata che collega i servizi al primo piano e offre una passeggiata suggestiva.


MUSEO NAVALE
PISCINA
PALAZZETTO DELLO SPORT
CAMPI SPORTIVI
LUNGOMARE A. VESPUCCI
Continuazione percorso verso Borgo Marina e Molo Lungo
Lungomare Marinai d'Italia
Parco Urbano Lungomare A. Vespucci
AREA CANTIERI NAUTICI
213
DESTINAZIONI D'USO
Area eventi
Impianti sportivi
Area residenze e servizi
Area Yacht Club
Parco del porto
Area cantieri navali
Area parcheggi
VIABILITA'
Veicolare pubblica
Accesso controllato
Veicolare riservata
Accesso parcheggi interrati
Pedonale
Pedonale sopraelevata
Ciclabile
N
Scala 1:2000

6.12. Scelte insediative

Le decisioni prese in merito all'insediamento delle varie funzioni sono state frutto di analisi ponderate secondo le scelte progettuali.
La volontà di mantenere le strutture esistenti ha portato alla concentrazione dell'edificato attorno ad esse per ottenere un'area fulcro nel porto turistico ed evitare la delocalizzazione delle funzioni e l'esclusività degli spazi. Questo ha permesso di riappropriarsi dell'ampia area del settore 5 insediandovi all'interno un grande parco incrementando così il verde pubblico concentrato e offrendo a cittadini e turisti la possibilità di praticare attività all'aperto.

UTILIZZO STRUTTURE ESISTENTI:

- Buono stato di conservazione;
- Disposizione funzionale alle necessità;
- Struttura a telaio versatile.

BABY PARKING

- Realizzazione di un nuovo basso fabbricato sotto alla passerella in maniera da chiudere lo spazio verso l'area eventi e generare, assieme alla rampa, una piazza.

PARCO

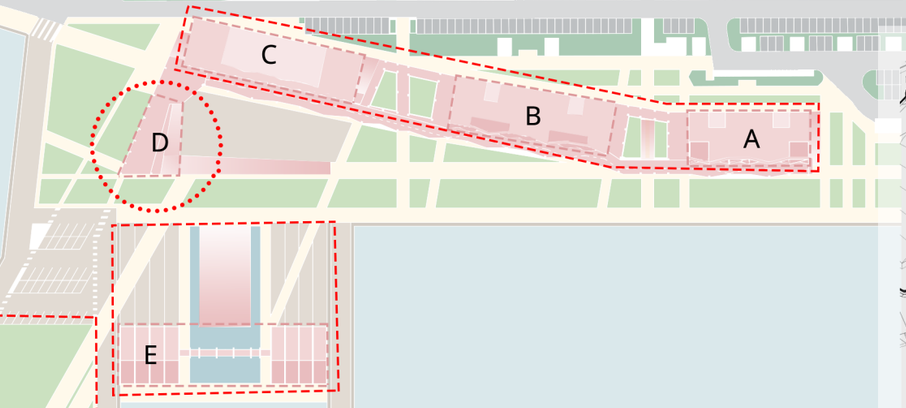
- Generazione di verde pubblico carente nel sito;
- Riappropriazione da parte del pubblico;
- Realizzazione di un chiosco nel parco;
- L'aggiunta di funzioni e attività all'aria aperta rappresenta un valore aggiunto dal punto di vista attrattivo e sociale.

HOTEL

- Carenza di strutture ricettive nella città;
- Posizione vicina ai percorsi veicolari e area esposizioni;
- Dimensioni della struttura ideali allo scopo;
- Affaccio suggestivo sul corridoio di vele e sullo storico Borgo Parasio.

RESIDENZE E SERVIZI

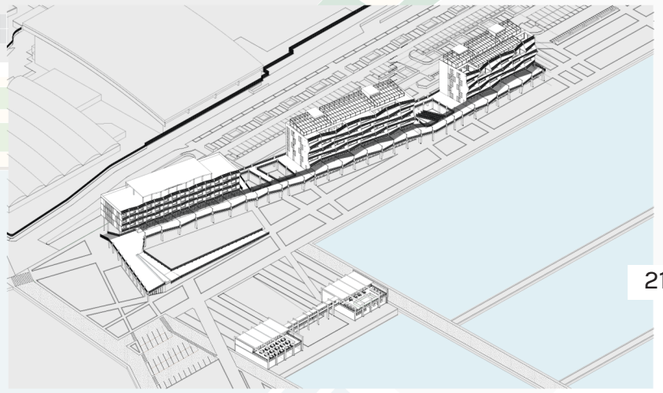
- Posizione baricentrica per i servizi ai diportisti;
- Dimensione della struttura ideale allo scopo;
- Maggior distanza dalla circolazione rispetto all'edificio C.

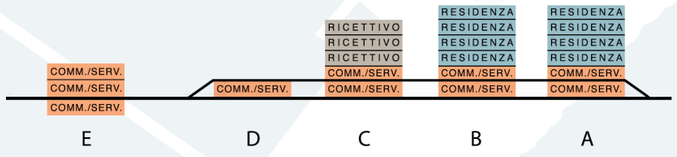


Scala 1:2000

EDIFICIO YACHT CLUB

- Riposizionamento in vicinanza alle altre funzioni per evitare l'esclusività degli spazi e soprattutto la preclusione dell'intero settore 5 al pubblico.
- Possibilità di sfruttare la darsena per l'attuazione del concept di progetto e ottenere una continuità visiva tra terra e mare.
- Punto di arrivo simbolico del corridoio di vele.





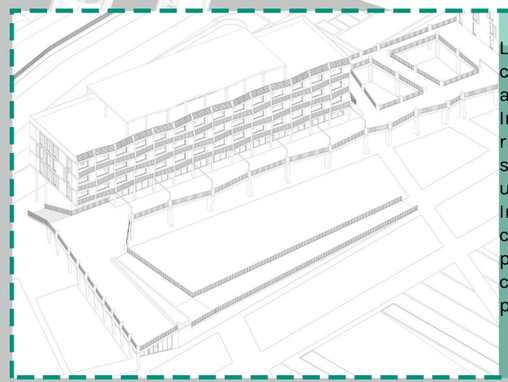
EDIFICIO	FUNZIONE	S.L.U.	volume (mc)
A	commerciale / servizi	1102,4	4140,3
	residenziale	1700,7	5127,1
B	commerciale / servizi	1537,8	5039,2
	residenziale	2668,5	8030,5
C	commerciale / servizi	1085,5	3678,8
	ricettivo	2101,0	6328,2
D	commerciale / servizi	501,1	1856,3
E	commerciale / servizi	2498,1	8161,3
TOTALE		13194,93	42361,78

6.13. Il Masterplan

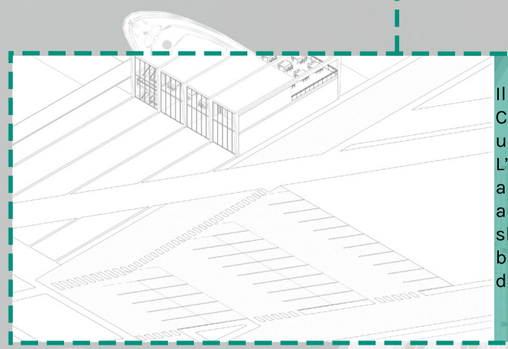
Dall'elaborazione dei vari concept relativi agli elementi che compongono il masterplan, si ottiene un progetto del quale è possibile notare a colpo d'occhio l'ampia superficie dedicata agli spazi verdi soprattutto nella penisola che è adibita a parco.
Anche la banchina è immersa nel verde nonostante siano più visibili i percorsi pavimentati per poter permettere il regolare svolgimento delle attività portuali.
Anche l'area parcheggi costituisce un elemento strategico al fine della frequentazione del porto e dello sviluppo delle attività commerciali insediate.
Nel disegno complessivo del masterplan, la passerella interpreta un ruolo chiave dal punta di vista distributivo connettendo tutti gli edifici ma anche consentendo di raddoppiare il percorso principale su due livelli

Il percorso principale che si sviluppa lungo la banchina San Lazzaro vuole ricordare le grandi avenue delle località balneari con un lungo filare di palme intervallate da panchine e altri elementi di arredo urbano per poter scorgere l'orizzonte dopo l'imbocco portuale.

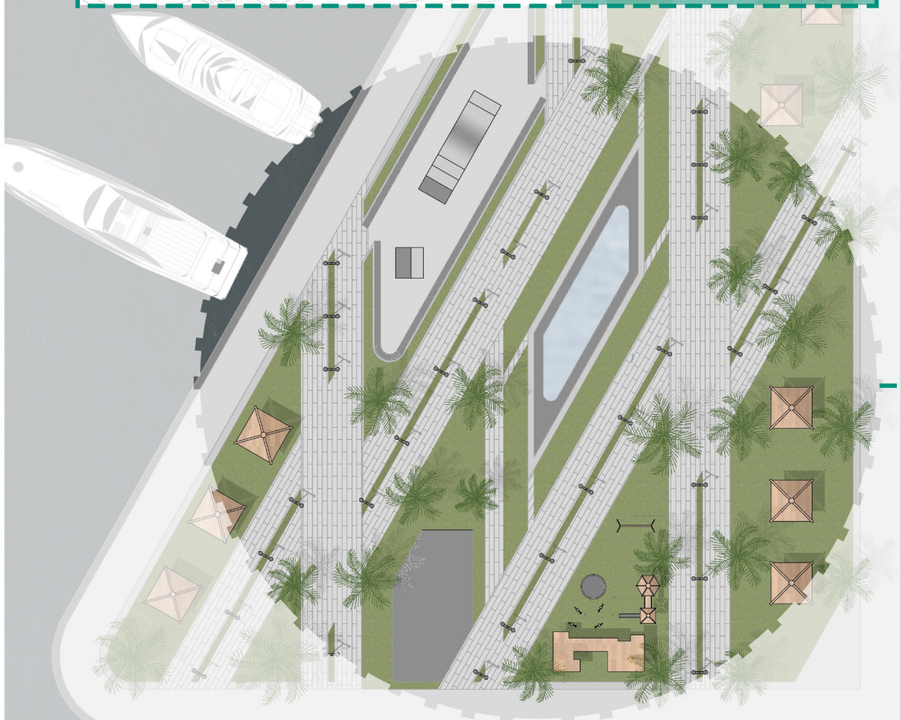
L'edificio dello Yacht Club è l'elemento predominante sia per quanto riguarda la sensibilità progettuale volta a simboleggiare l'incontro tra lo specchio acqueo antistante e la terraferma che per l'aspetto funzionale in quanto al suo interno sono racchiuse molteplici attività diversificate al fine di attirare utenti con diversi interessi ed esigenze.

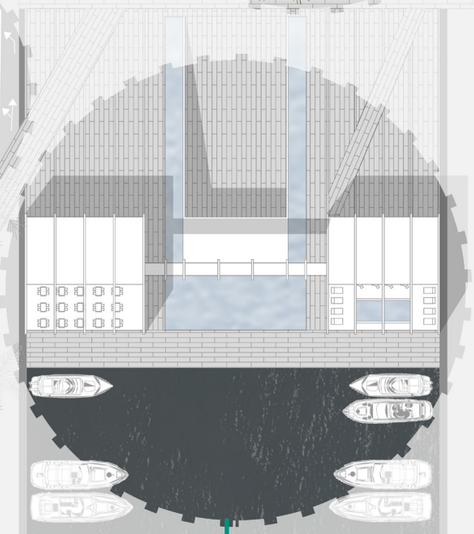


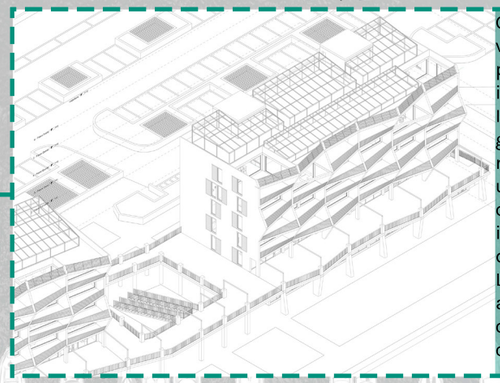
La passeggiata sulla passerella si conclude con una rampa che assolve ad un duplice scopo.
In primo luogo, essa funge da raccordo tra i due livelli e, grazie alla sua pendenza del 7%, non costituisce una barriera architettonica
Infine, la sua forma a ferro di cavallo consente di chiudere sui tre lati la piazza principale di circa 940 mq su cui si affacciano l'hotel e il baby parking.



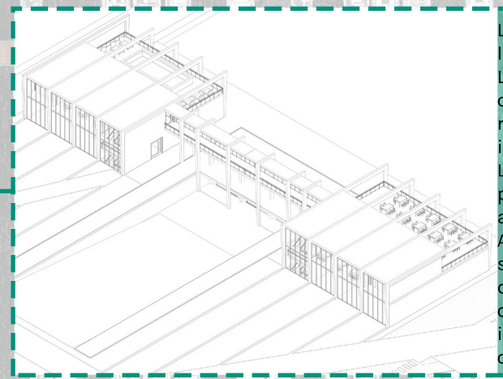
Il parcheggio dedicato allo Yacht Club racchiude 37 posti auto in una superficie di circa 1'126 mq.
L'accesso è consentito solamente ai clienti e il filtro delle automobili autorizzate è garantito da una sbarra apribile solamente con un badge conseganto al momento dell'iscrizione al circolo.



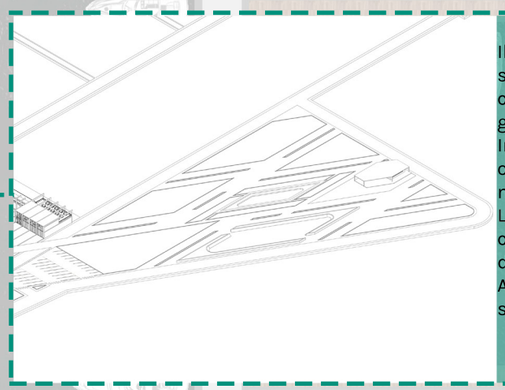




Gli elementi di collegamento verticale tra il piano terra e la passerella sono posti nelle zone interstiziali tra i diversi edifici.
I cavedi realizzati attorno alle scale, garantiscono un flusso di luce naturale durante tutta la giornata e uno spostamento della zona d'ombra che varia in base all'angolo di irraggiamento solare rendendo più dinamico lo spazio.
La passerella è posta a 4 metri di altezza ed è coperta da brise-soleil orizzontali per garantire un ombreggiamento nelle ore più calde



L'edificio dello Yacht Club è il vero landmark.
La filosofia con la quale è stato concepito è quella di voler rappresentare la fusione tra il mare e il porto.
Lo Yacht Club è costituito da un piano interrato al quale è possibile accedere dalla rampa.
Ai lati della rampa, due ampie superfici pavimentate delle dimensioni di circa 600mq ciascuna consentono di garantire una immediata visibilità dell'edficio da ogni punto di osservazione.



Il parco urbano ospita nella sua superficie di circa 12'700 mq il chiosco posto in prossimità dell'area giochi e del laghetto.
In prossimità di esso, lo skate park occupa una superficie di circa 800 mq.
Le aree verdi sono attrezzate con coperture in legno al fine garantire delle zone d'ombra alle sedute.
A nord, il percorso fitness copre una superficie di circa 1'300 mq.

Scala 1:1000

6.14. Le funzioni

Le differenti attività del progetto sono capillarmente insediate lungo all'interno di tutto il masterplan.
Partendo dal parco, possiamo trovare le strutture dedicate al tempo libero e all'attività all'aperto come l'area dog friendly, lo skatepark e il parco giochi facendo.
Procedendo verso la banchina vi è il parcheggio e l'isola ecologica dedicata all'edificio dell Yacht Club, più precisamente per le aree dedicate alla ristorazione poste al primo piano dello stabile.
Al piano terra e posto al di sotto della passerella vi è il baby parking che, chiude lateralmente la piazza principale.
Oltre alla rampa della passerella, l'altro edificio che perimetra la piazza è l'hotel al cui pian terreno e primo piano vi sono rispettivamente le attività di ristorazione e bar. Le camere dell'hotel occupano i piani soprastanti mentre, sulla copertura, il cocktail bar offre una vista privilegiata sull'intero porto e sul paesaggio circostante.
Un altro punto di riferimento è il supermercato posto al pian terreno dell'edificio B mentre troviamo altre attività commerciali essenziali per i diportisti nell'edificio A come la lavanderia, i servizi igienici e il noleggio biciclette utile per coloro che desiderano visitare i luoghi circostanti.
Tutte le strutture sono fornite da un ampio parcheggio a raso che si sviluppa anche con un piano interrato.
La fermata del bus posta sulla via parallela alla banchina, offre la possibilità di raggiungere i principali punti di interesse cittadini.

Edificio C
Ricettivo e commerciale

- Hotel
- Lounge bar - rooftop
- Ristorante

BAR
RICETTIVO
RICETTIVO
RICETTIVO
RICETTIVO
LOUNGE BAR
RECEPTION RISTORANTE

Edificio D
Servizi

- Baby parking
- Area giochi

BABY PARKING

Area parcheggio
38 posti auto

Area parcheggio
323 posti auto

Edificio B
Residenziale e commerciale

- Supermercato

RESIDENZA DUPLEX | RESIDENZA DUPLEX | RESIDENZA DUPLEX | RESIDENZA DUPLEX
RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA
RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA | RESIDENZA
COMMERCIALE | UFFICIO | COMMERCIALE | UFFICIO | COMMERCIALE
BIKE RENTAL | LAVANDERIA COWORKING

Edificio A
Residenziale e commerciale

- Servizi igienici per i diportisti
- Lavanderia
- Bike rent

RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA
RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA
RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA
RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA RESIDENZA
BAR UFFICIO COMMERCIALE COMMERCIALE UFFICIO BAR
SUPERMERCATO

Parco
Commerciale e servizi

- Percorso fitness
- Skate park
- Laghetto
- Chiosco
- Area giochi

Edificio E
Commerciale e servizi

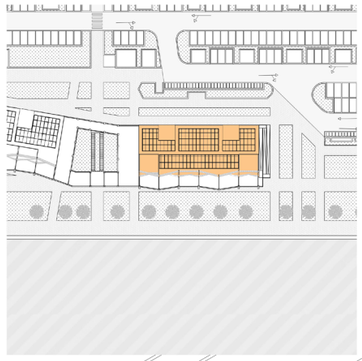
- Sala conferenze
- Ristorante
- Wellness
- Palestra
- Lounge bar - Rooftop

RISTORANTE
AULE
UFFICI
CONFERENZE
RECEPTION
LOUNGE BAR
PALESTRA
WELLNESS

Scala 1:1000

6.15.

Gli edifici



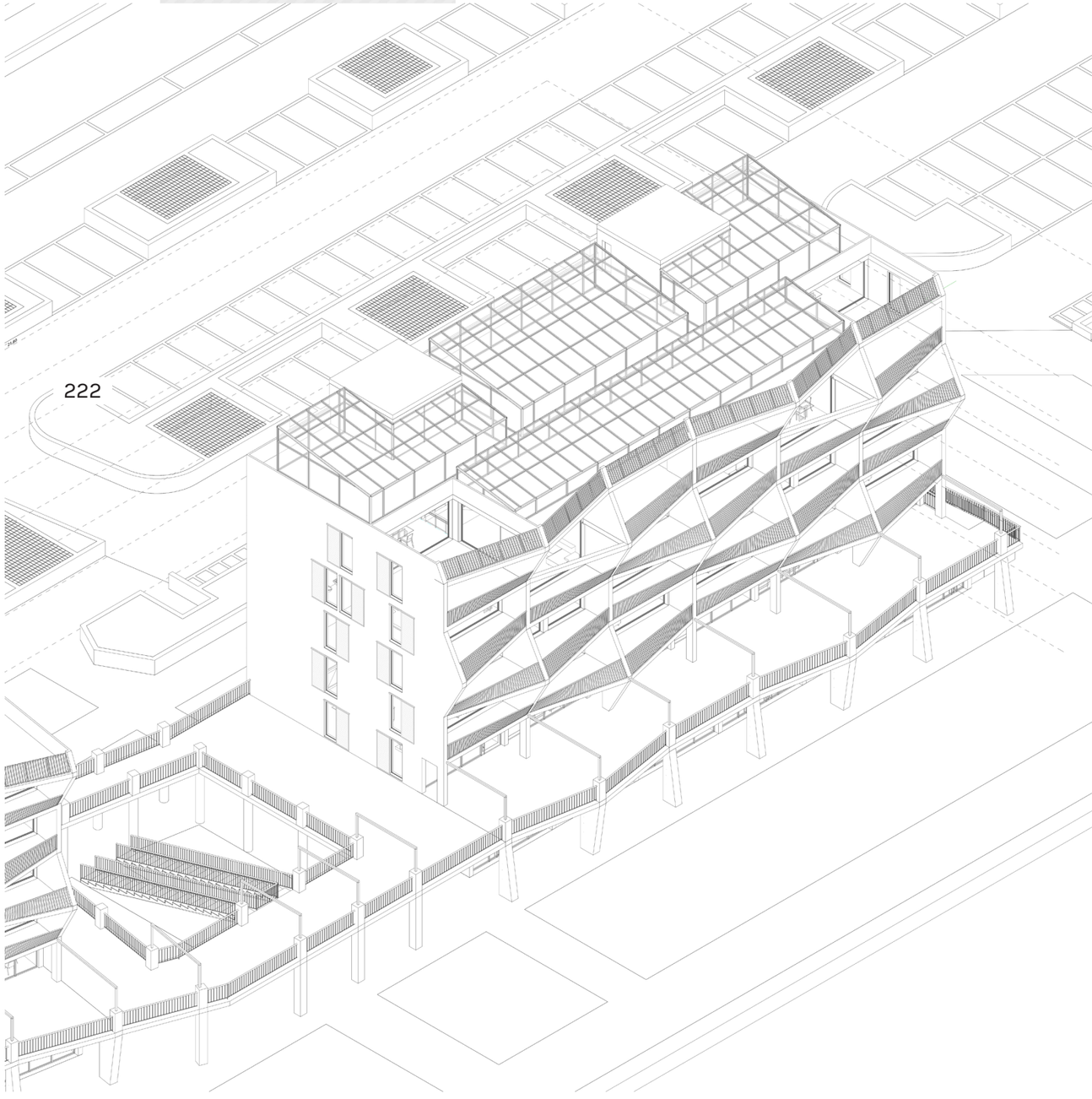
Edificio A

Superficie: 2’846 m²

Volumetria: 9’267,40 m³

N° appartamenti: 16

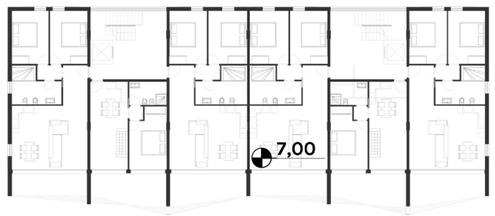
N° attività commerciali: 10



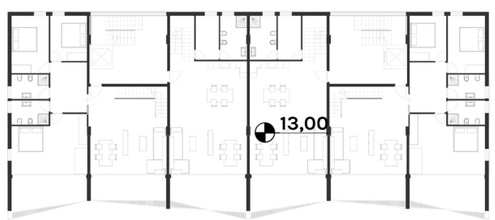
Piano Terra

Primo Piano

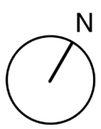
Secondo e Terzo Piano



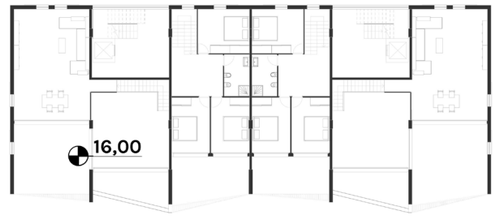
Quarto Piano



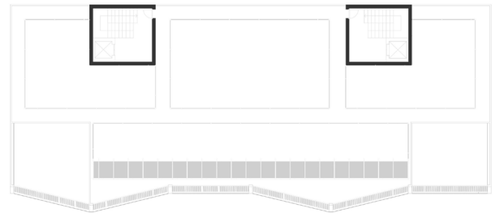
Scala 1:500



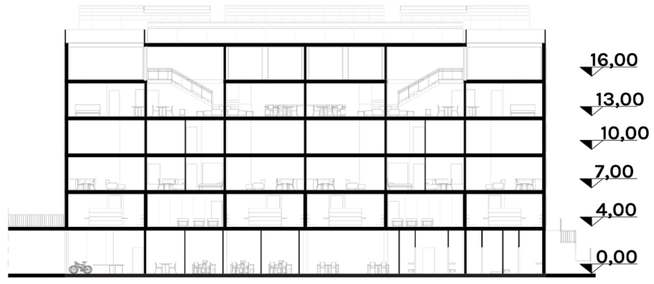
Quinto Piano



Pianta copertura



Sezione longitudinale

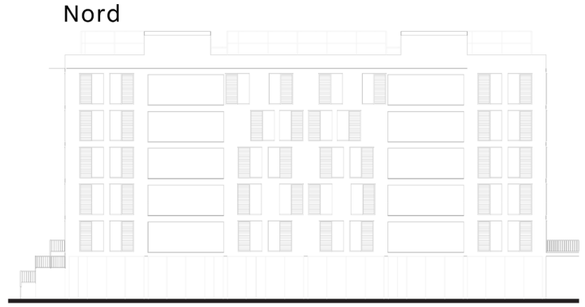


Sezione trasversale

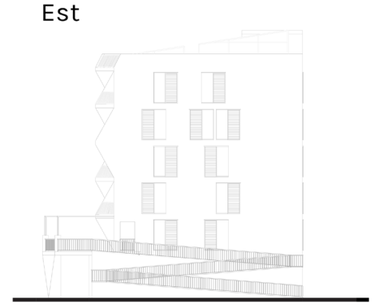
Sud

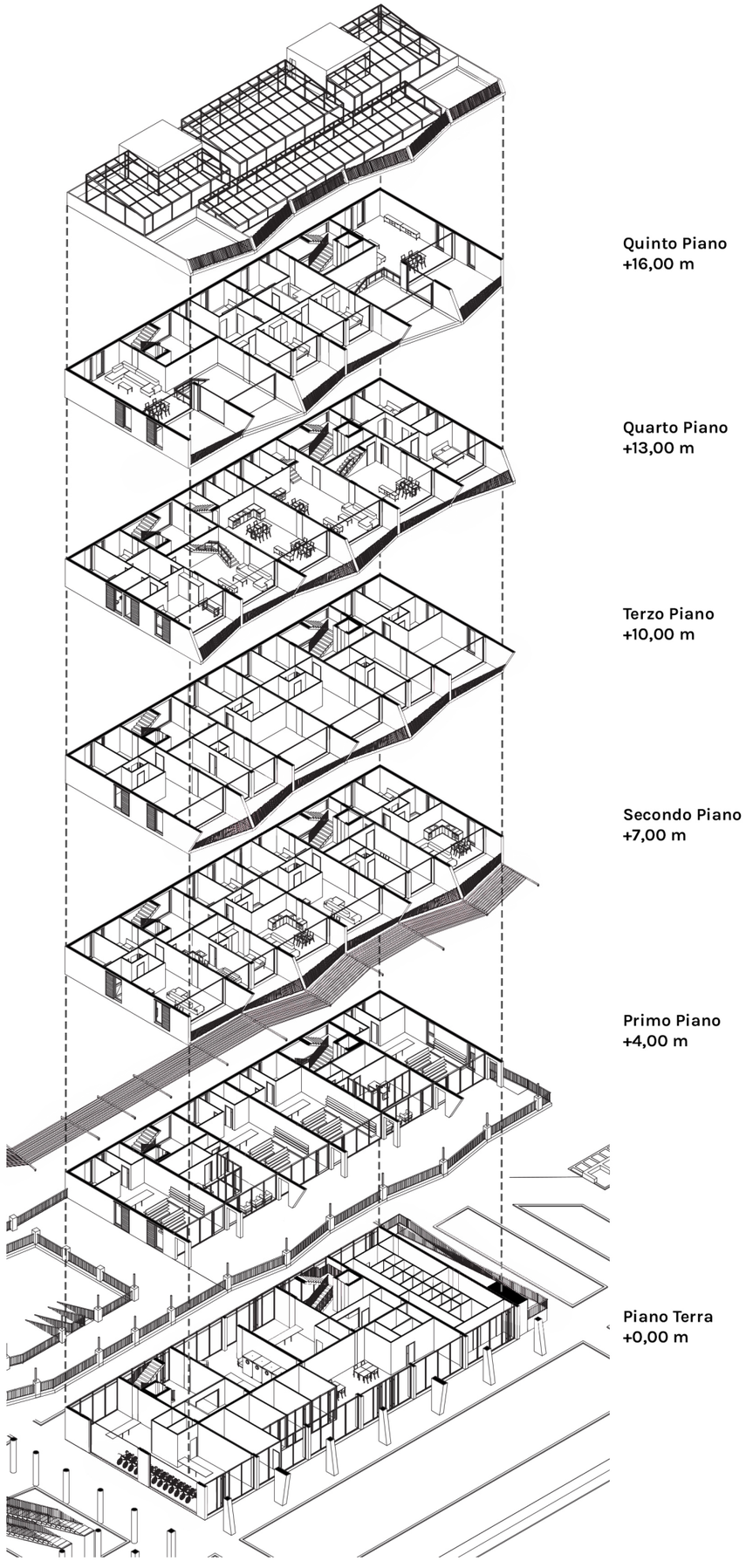
Ovest

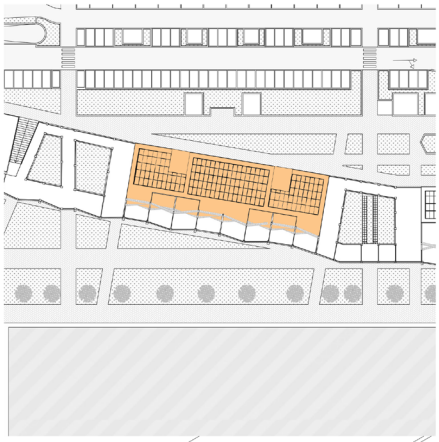
Nord



Est




Quinto Piano
+16,00 m
Quarto Piano
+13,00 m
Terzo Piano
+10,00 m
Secondo Piano
+7,00 m
Primo Piano
+4,00 m
Piano Terra
+0,00 m



Edificio B

Superficie: 3’975 m^2

Volumetria: 13’069,70 m^3

N° appartamenti: 20

N° attività commerciali: 8

Piano Terra

Primo Piano

Secondo e Terzo Piano

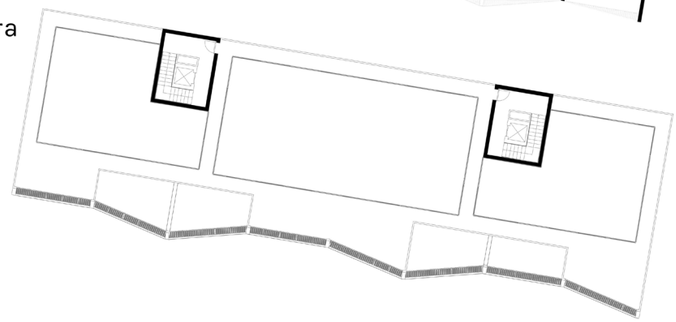
Quarto Piano

N

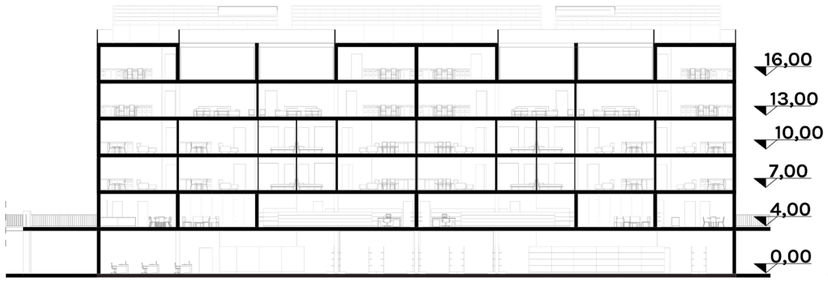
Scala 1:500

Quinto Piano

Pianta copertura



Sezione longitudinale



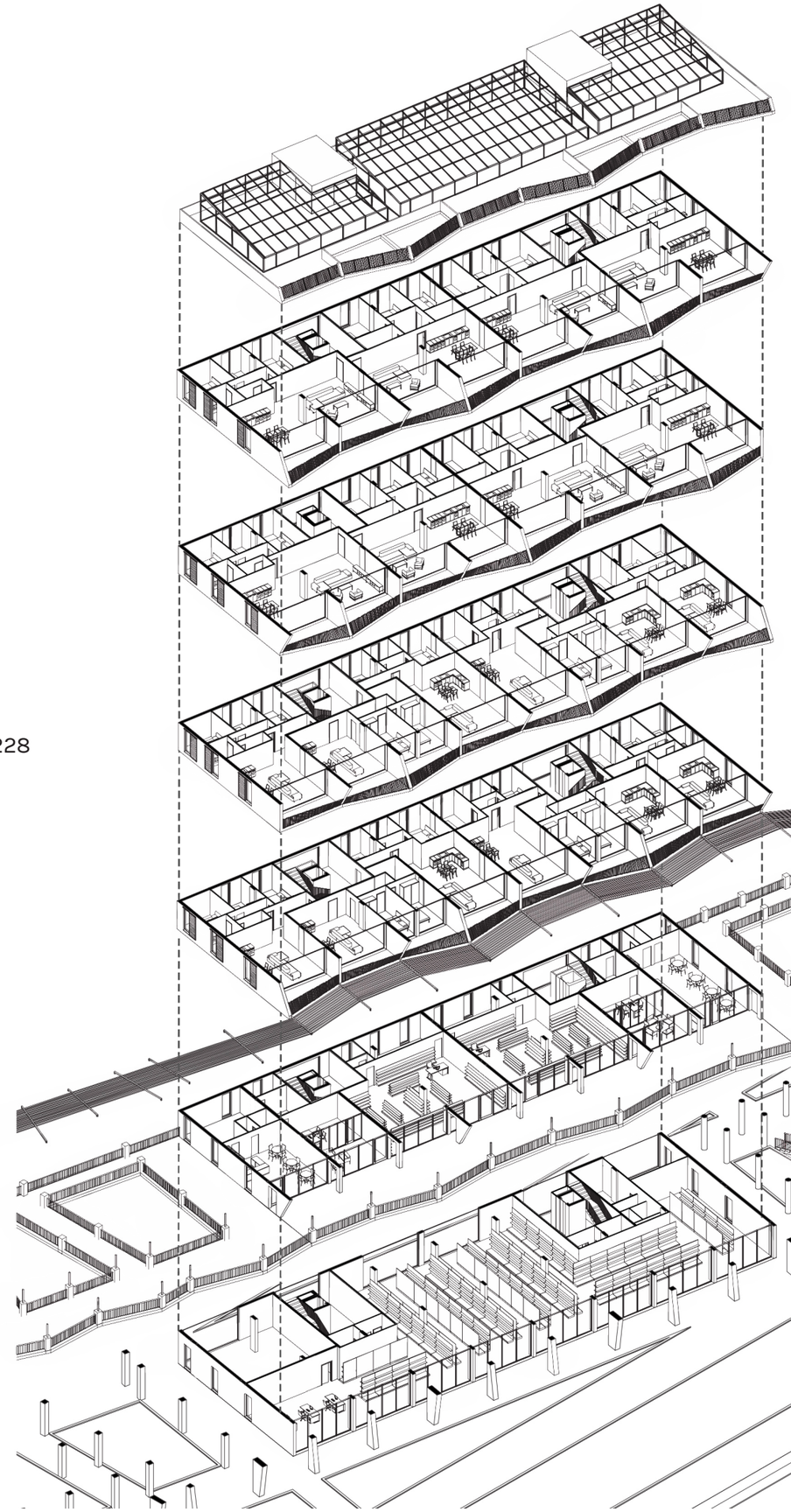
Sezione trasversale

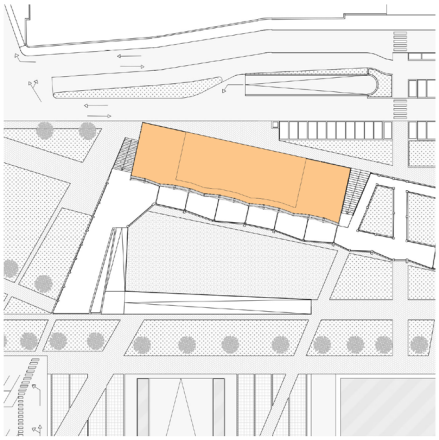
Sud

Ovest

Nord

Est


Quinto Piano
+16,00 m
Quarto Piano
+13,00 m
Terzo Piano
+10,00 m
Secondo Piano
+7,00 m
Primo Piano
+4,00 m
Piano Terra
+0,00 m



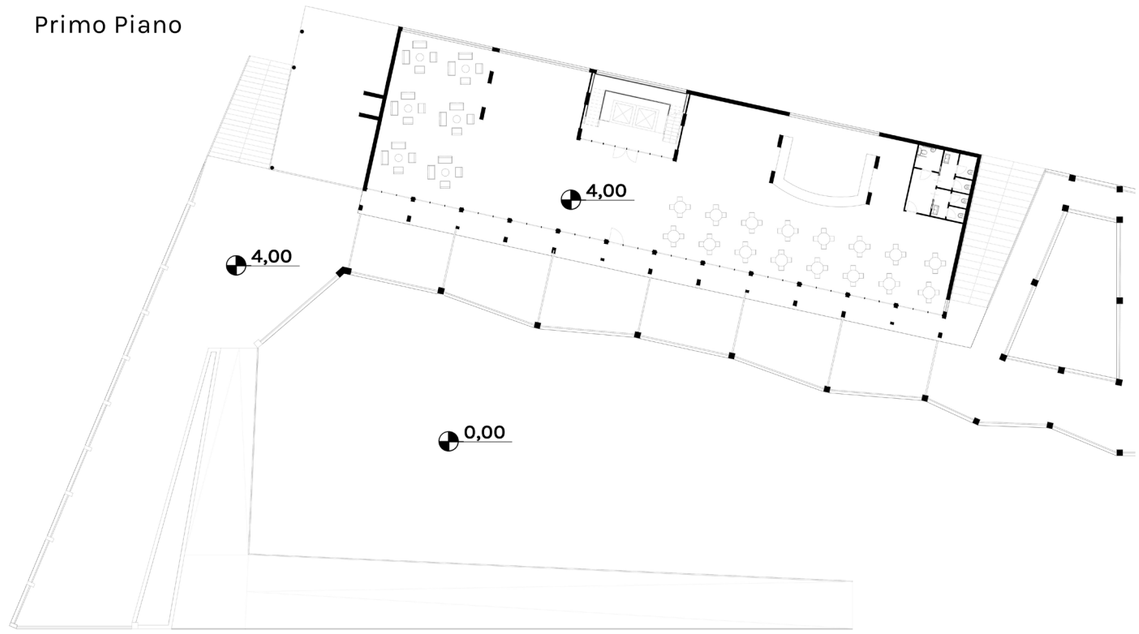
Edificio Hotel e Baby Parking

Superficie Hotel: 3’186,50 m²
Volumetria Hotel: 10’007,00 m³
N° camere: 59
N° attività di ristorazione: 2

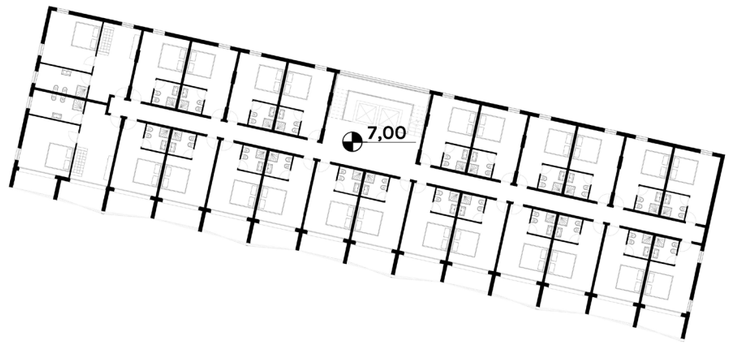
Superficie Baby Parking: 501,10 m²
Volumetria Baby Parking: 8161,30 m³

Piano Terra

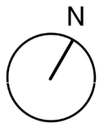
Primo Piano



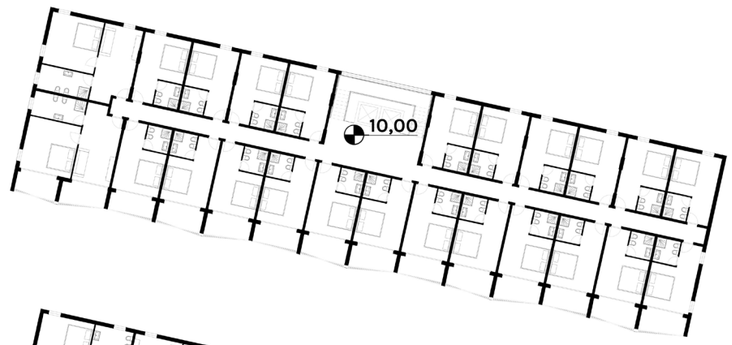
Secondo Piano



Scala 1:500

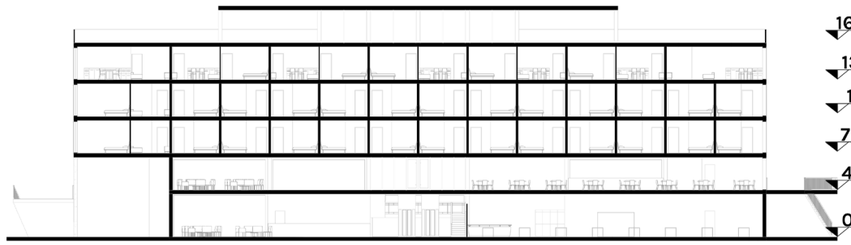


Terzo Piano

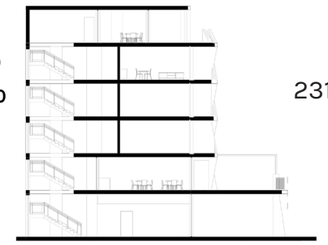


Quarto Piano

Sezione longitudinale



Sezione trasversale

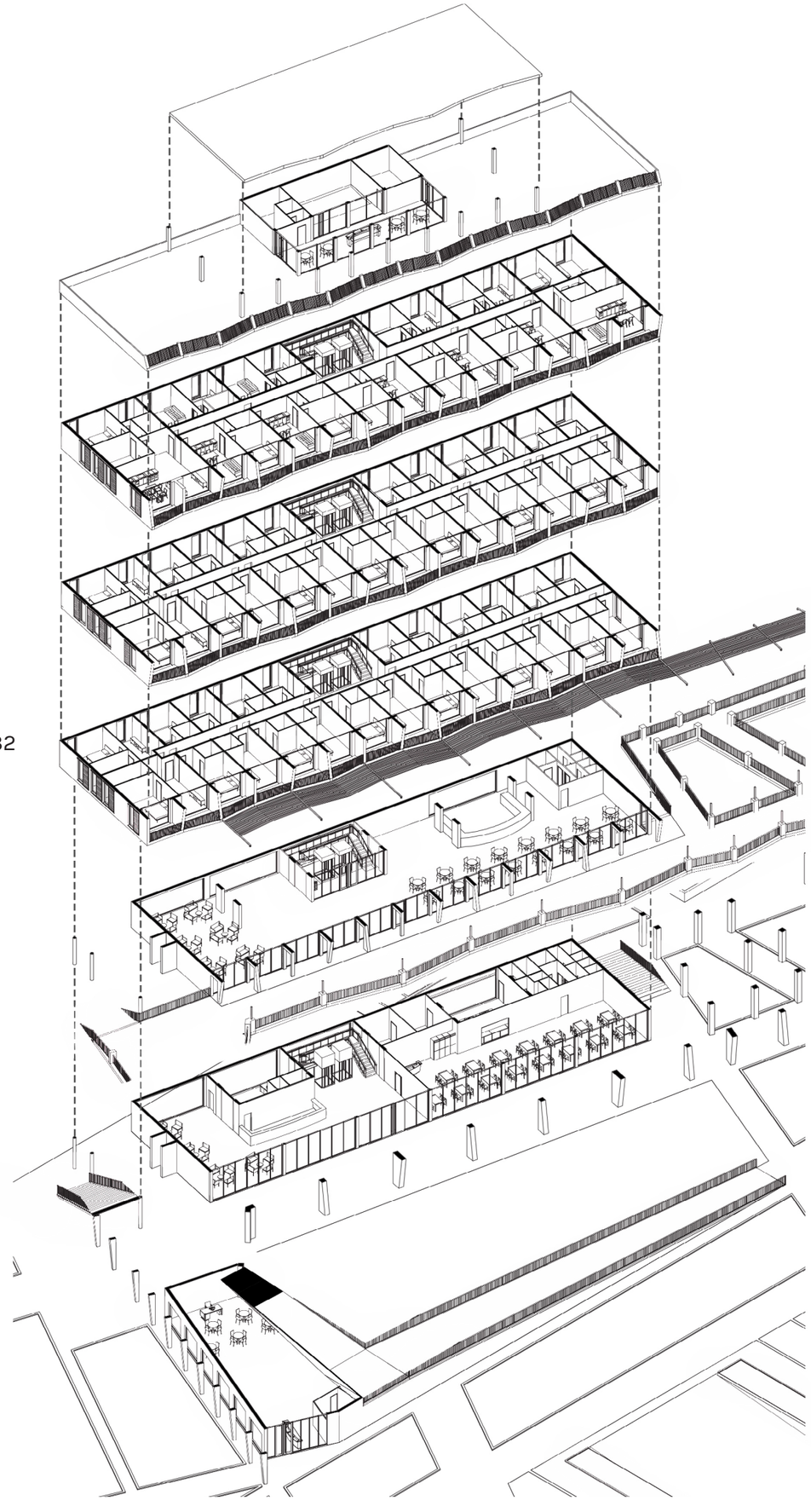


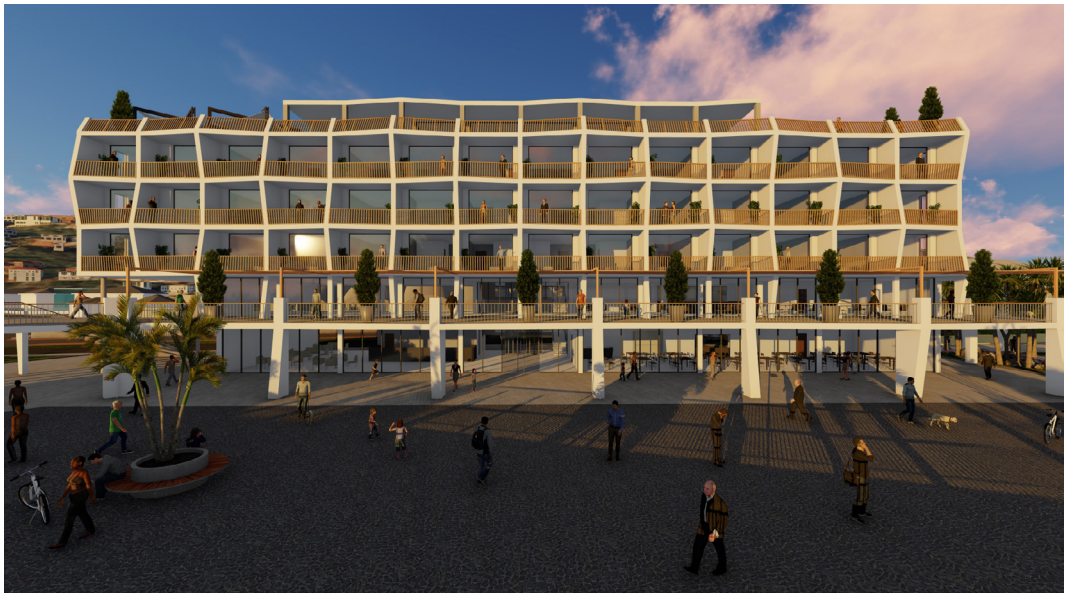
Sud

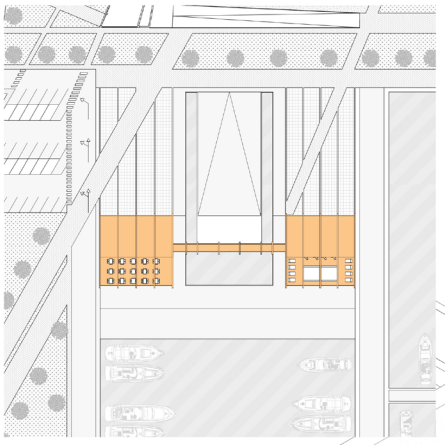
Est

Nord

Ovest


Sesto Piano
+19,00 m
Quinto Piano
+16,00 m
Quarto Piano
+13,00 m
Terzo Piano
+10,00 m
Secondo Piano
+7,00 m
Primo Piano
+4,00 m
Piano Terra
+0,00 m



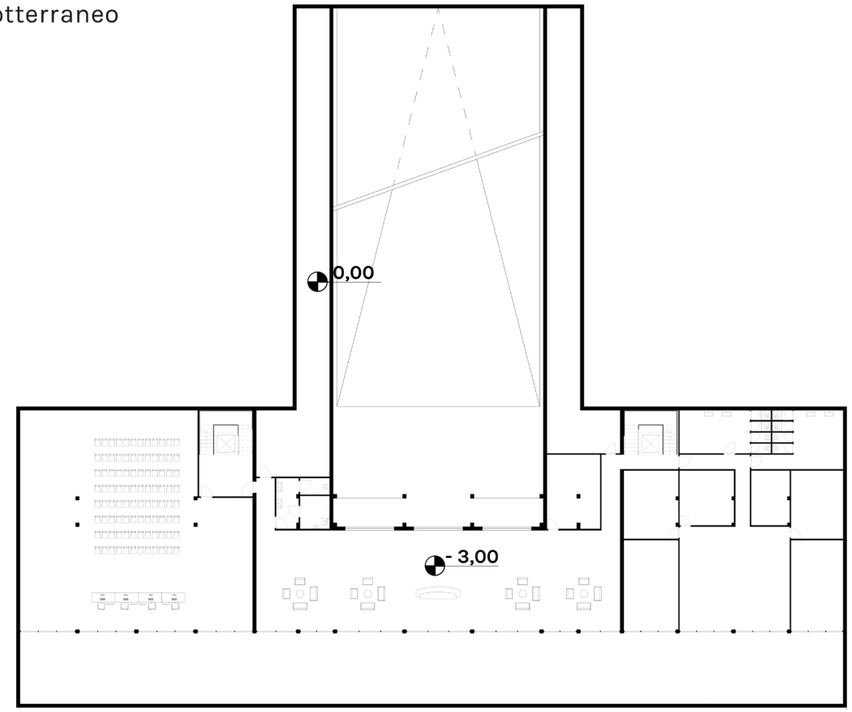


Edificio Yacht Club

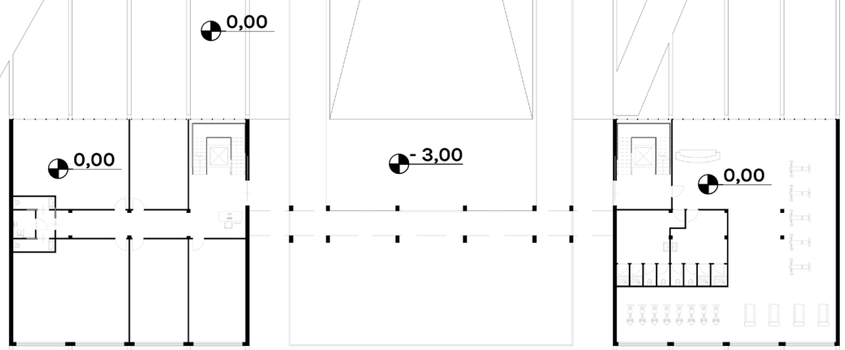
Superficie: 2’498,10 m^2

Volumetria: 8’161,30 m^3

Piano sotterraneo



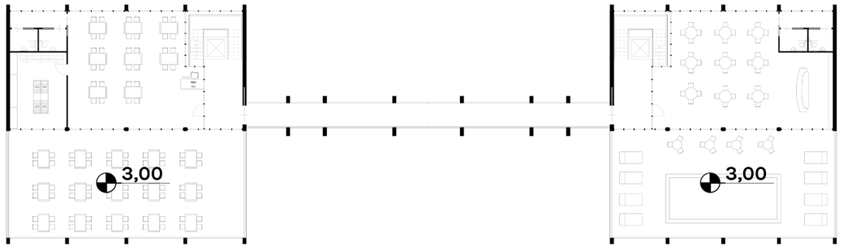
Piano terra



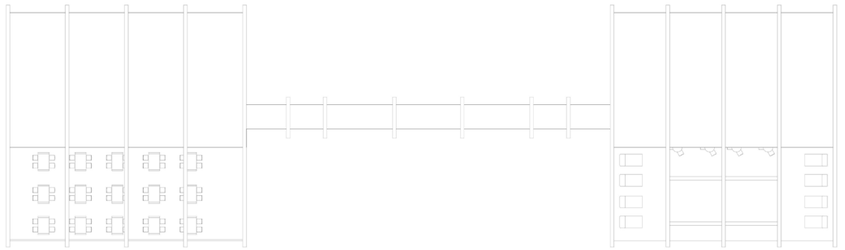
N

Scala 1:500

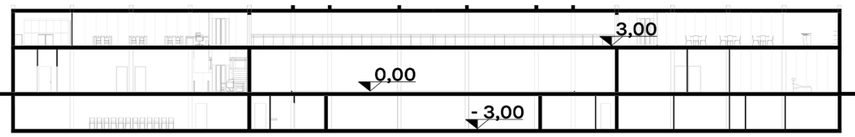
Primo piano



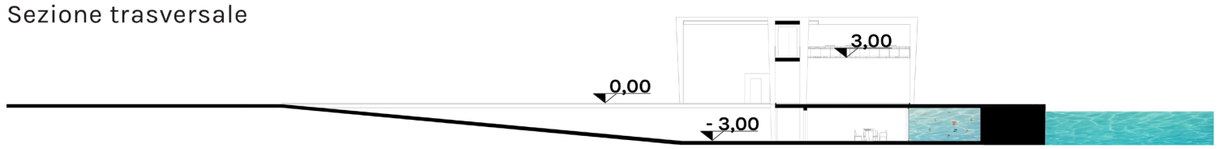
Piano copertura



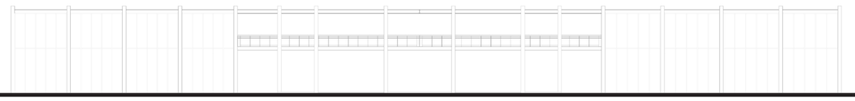
Sezione longitudinale



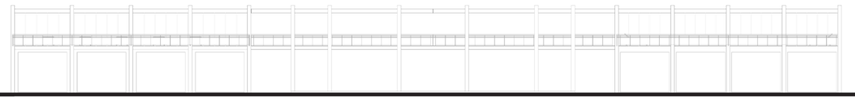
Sezione trasversale



Nord

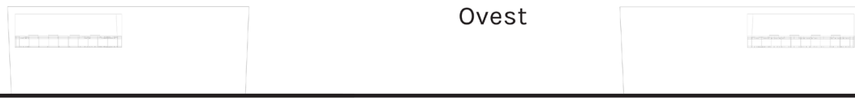


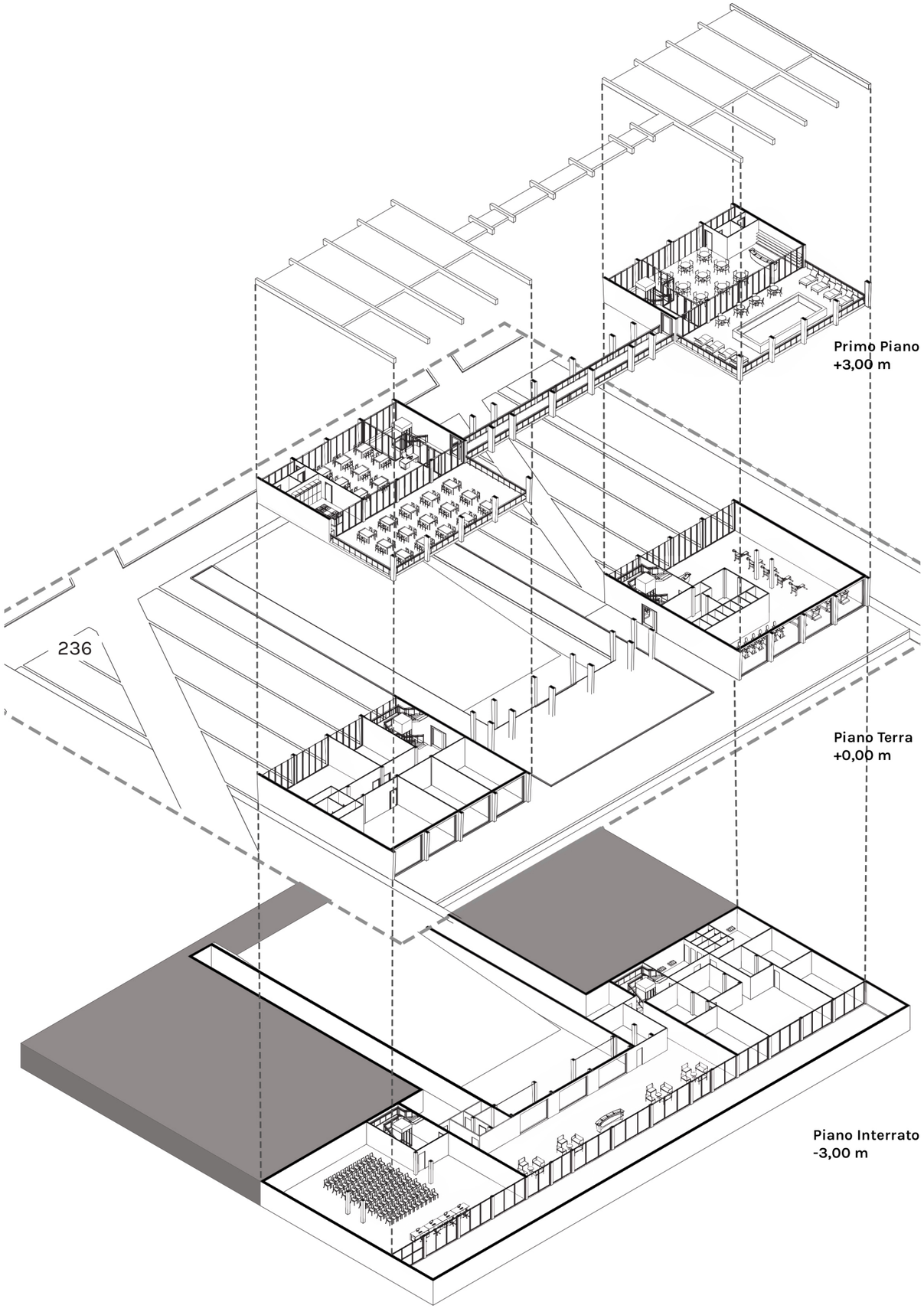
Sud



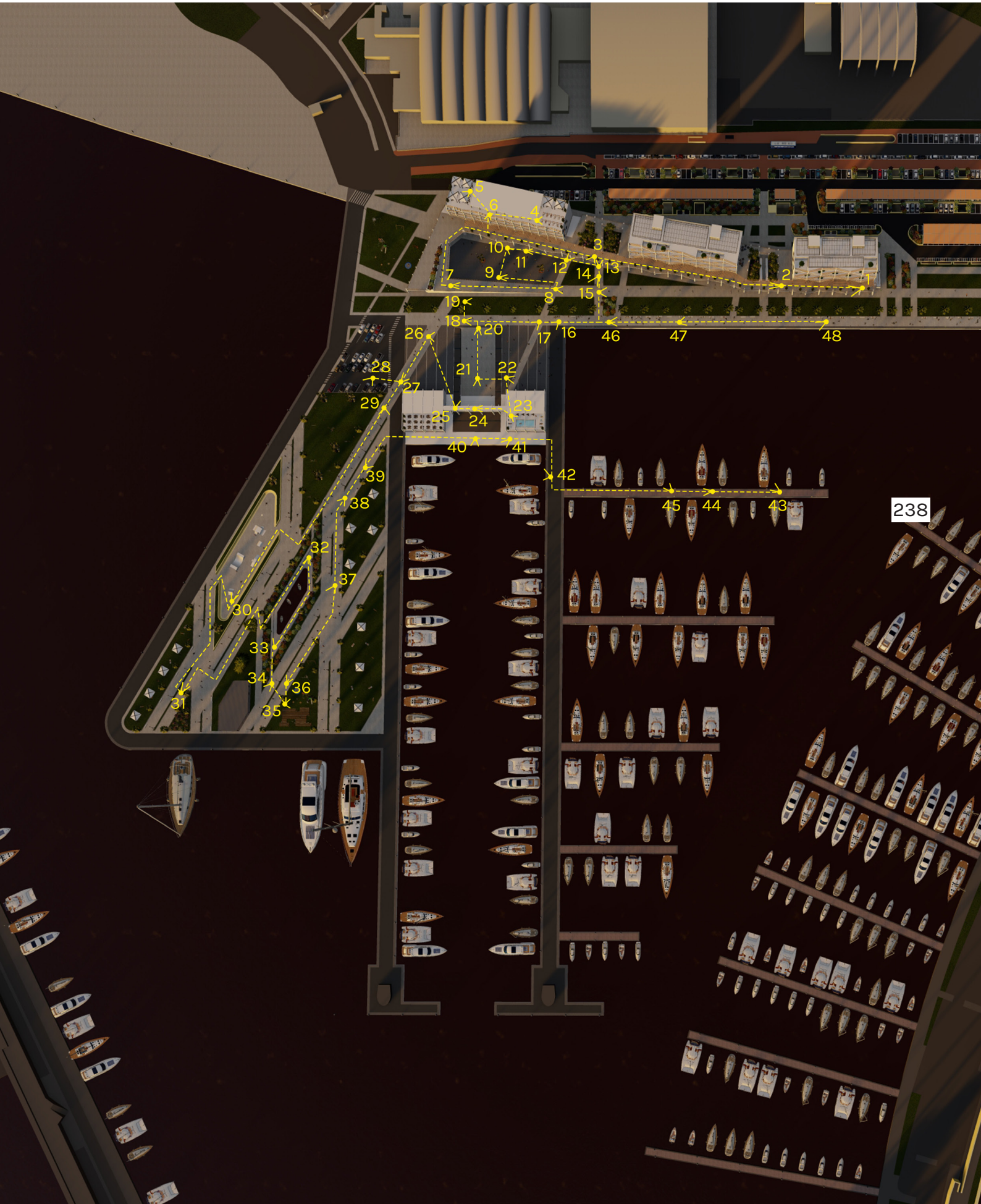
Est

Ovest




Primo Piano
+3,00 m
236
Piano Terra
+0,00 m
Piano Interrato
-3,00 m

6.16. Percorso fotografico



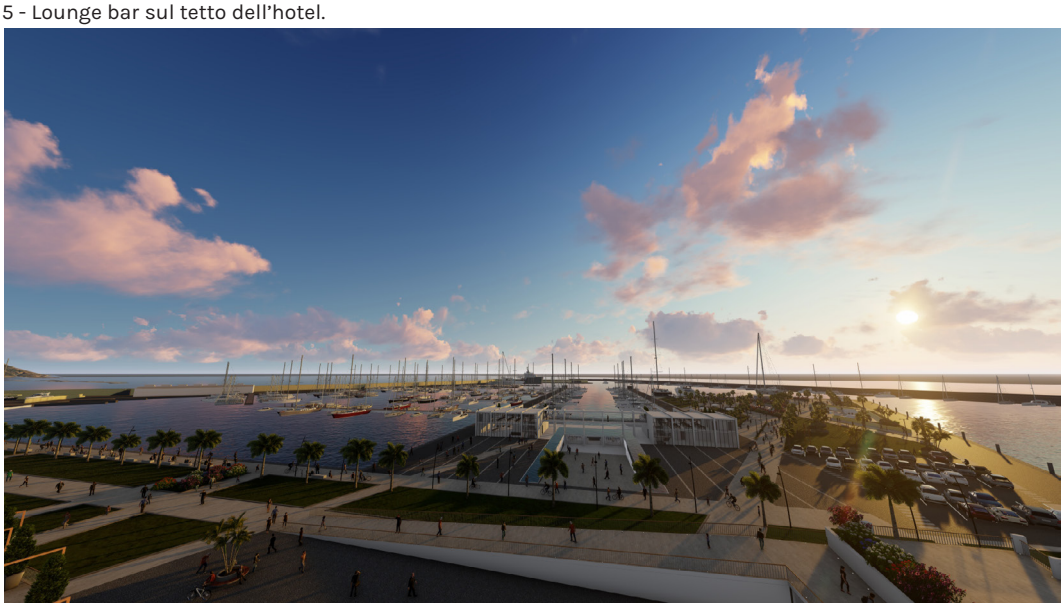
1 - Passerella sul porto.

2 - Passerella sul porto.

3 - Passerella sul porto.

4 - Solarium sul tetto dell'hotel.

5 - Lounge bar sul tetto dell'hotel.



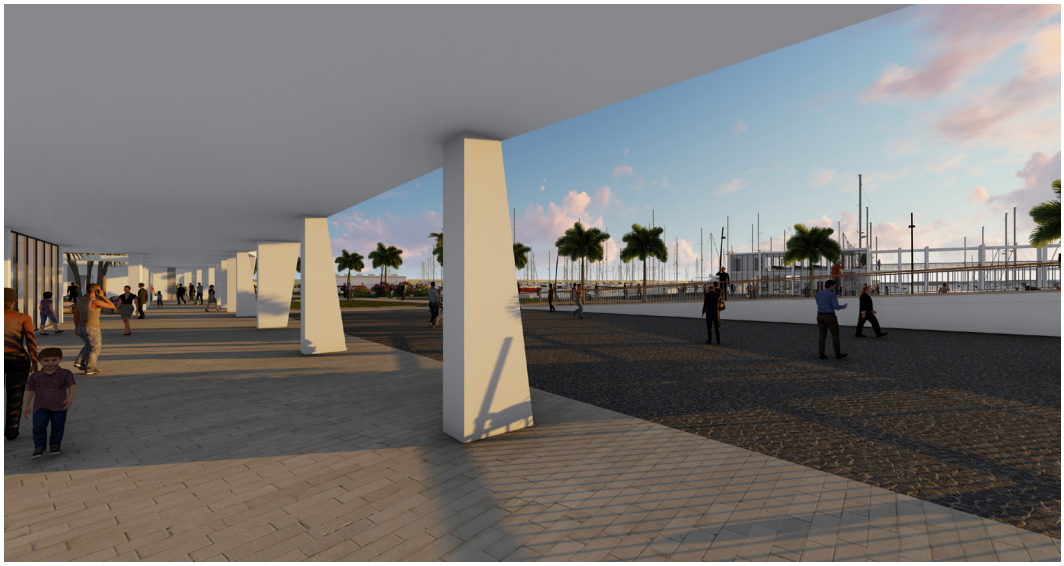
6 - Porto dal lounge bar dell'hotel.

7 - Rampa della passerella.

8 - La passeggiata.

9 - La piazza.

10 - La piazza.



11 - Sotto la passerella.

12 - Aiuole nei cavedi della passerella.

13 - L’accesso ai parcheggi dal porto.

14 - Lo Yacht Club e la passerella.

15 - I percorsi.

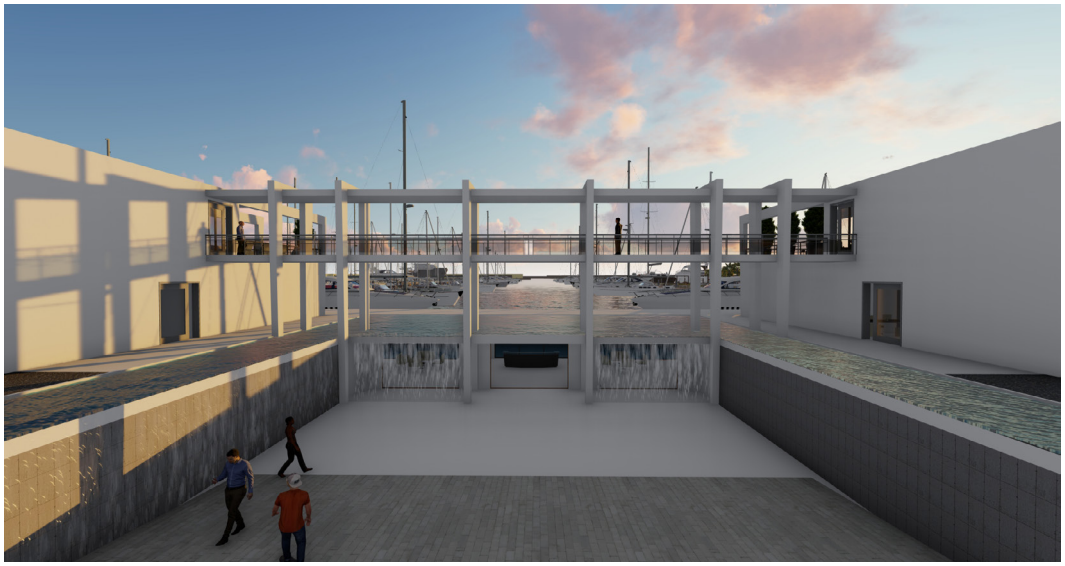
16 - Lo Yacht Club.

17 - Lo Yacht Club e i percorsi.

18 - Boulevard alberato lungomare.

19 - Boulevard alberato lungomare.

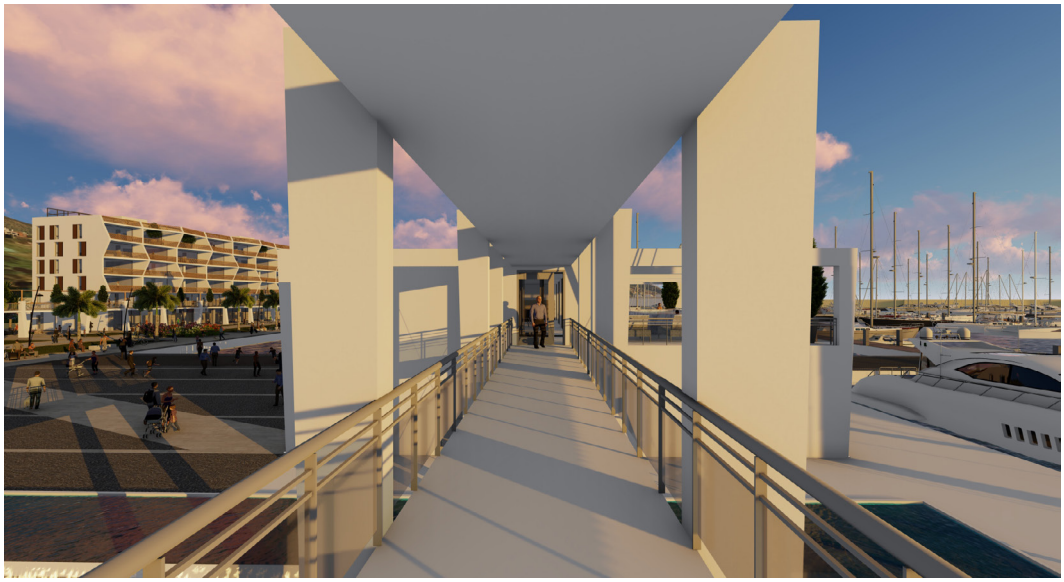
20 - Prospetto dello Yacht Club.



21 - Il collegamento tra i due corpi di fabbrica dello Yacht Club.

22 - La banchina San Lazzaro.

23 - Piscina dello Yacht Club.



24 - Collegamento tra i due corpi di fabbrica dello Yacht Club.

25 - L’hotel immortalato dal collegamento tra i due corpi di fabbrica dello Yacht Club.

26 - La banchina S. Lazzaro.

27 - La banchina S. Lazzaro.

28 - Il parcheggio dello Yacht Club.

29 - Il parco.

30 - Lo skate park.

31 - Il parco.

32 - Il laghetto.

33 - Il laghetto.

34 - Il chiosco.

35 - L'area giochi.

36 - Il parco.

37 - Intersezione dei percorsi del parco.

38 - I percorsi del parco.

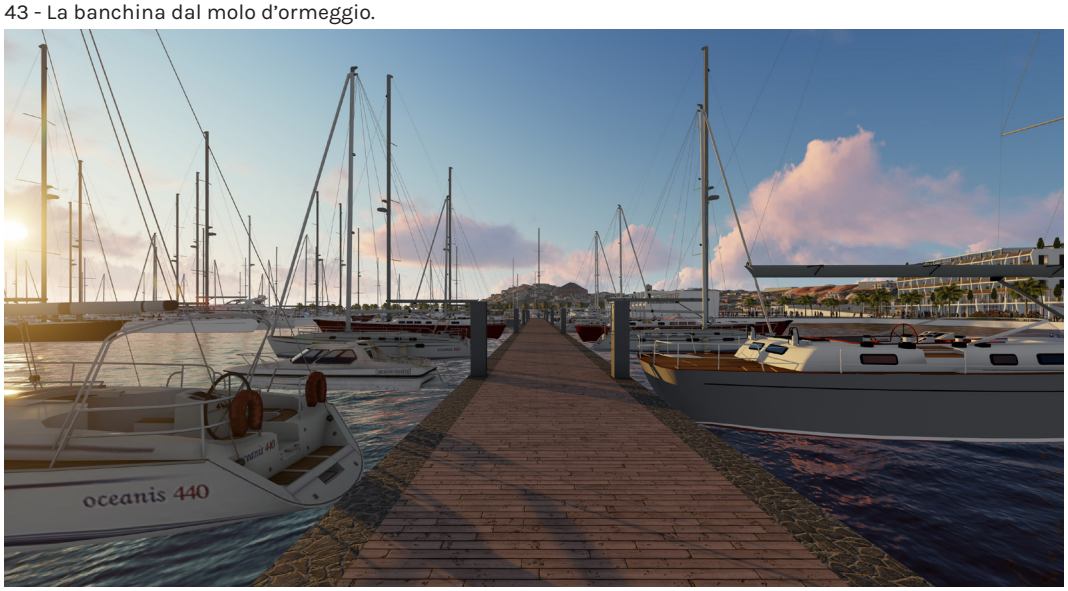
39 - Lo Yacht Club.

40 - La darsena.

41 - La darsena.

42 - Lo Yacht club.

43 - La banchina dal molo d'ormeggio.



44 - Molo d'ormeggio.

45 - La banchina dal molo d'ormeggio.

46 - Il boulevard alberato lungomare

47 - Il boulevard alberato lungomare.

48 - Il porto dalla banchina S. Lazzaro.

07

CONCLUSIONI

7. Conclusioni

- Obiettivi iniziali

Oltre a sopperire alle necessità delle attività diportistiche, esigenza essenziale per riattivare la natura del porto e aumentarne l'attrattività, l'obiettivo principale è stato quello di ridare ai cittadini un luogo di cui sono stati privati per lungo tempo, evitando quindi di realizzare un'oasi per diportisti esclusiva ed elitaria.

- Scelta funzioni insediabili

I principali ambiti funzionali da insediare all'interno del nuovo progetto fanno riferimento alla residenza e ai servizi per diportisti.

L'inserimento di un nuovo complesso residenziale e ricettivo contribuirebbe alla rigenerazione del sito e alla sua frequentazione costante anche nelle stagioni fredde, mentre le attività a servizio dei diportisti sono essenziali per riattivare il meccanismo della natura portuale.

La scelta delle funzioni da insediare all'interno del nuovo progetto è stata guidata da due studi separati: l'analisi urbana e lo studio di infrastrutture analoghe al nostro caso studio lungo la riviera ligure.

Dall'analisi urbana emerge immediatamente la centralità del nostro sito rispetto ai due poli cittadini di Oneglia e Porto Maurizio, raggiungibili entrambi in 5 minuti di automobile, e quindi la vicinanza a servizi primari come scuole e ospedali; allo stesso tempo traspare una totale mancanza di attività all'interno del sito.

Lo studio di altri porti turistici analoghi di successo ci ha permesso di individuare le funzioni essenziali necessarie per sopperire alle esigenze dei diportisti e rendere il porto attrattivo per questa forma di turismo.

- Approccio al Piano Regolatore Portuale

Il PRP di Imperia risale al 2002 e le direttive illustrate differiscono dal progetto proposto nello stesso anno per il nuovo porto turistico, segno questo di una variante proposta dai progettisti e approvata dalla soprintendenza. Le indicazioni a cui fa riferimento il nostro studio sono legate ad una variante proposta in corso d'opera il 30/07/2007.

Sono stati rispettati tutti gli indici urbanistici, dalle volumetrie agli standard, ad eccezione delle altezze che nel nostro progetto risultano superiori di un piano, scelta questa dettata dalla volontà di concentrare l'edificato per ridurre la cementificazione e guadagnare aree da adibire a verde pubblico all'insegna della sostenibilità ambientale e sociale.

- Scelte architettoniche

La caratteristica formale del progetto è stata guidata dalla ricerca di modularità per adattarsi alle strutture esistenti in maniera funzionale e, in seguito, dalla modellazione plastica del modulo, attuata per ottenere delle schermature integrate nell'architettura e ridurre gli apporti solari nei mesi estivi migliorando le prestazioni energetiche dell'edificio (CAP 6.6.2). Queste operazioni oltre a essere funzionali donano un'identità all'architettura rendendo dinamico e unitario il complesso.

Un'altra scelta decisiva è stata quella di realizzare una passerella soprelevata che servisse a unire gli edifici e servire in modo diretto le attività insediate ai piani primi ricavando così una passeggiata che potesse offrire un punto di vista privilegiato.

L'edificio della nuova sede dello Yacht Club è stato pensato in una sede diversa rispetto a quello proposto dal progetto del 2002 che lo vedeva posizionato nella penisola del settore 5 con lo scopo di ottenere un luogo esclusivo per gli iscritti al club, precludendo così l'accesso al pubblico nell'intera area. Nel nostro progetto l'edificio è stato avvicinato alle altre funzioni per evitare questa preclusione e sfruttare la darsena della hall del mare per attuare il concept di progetto (CAP 6.6.3.).

- Conclusioni

Il fenomeno dell'incompiuto in Italia è una piaga che affligge l'intero territorio che non risparmia nessuna regione, da nord a sud.
I danni provocati non influiscono solo dal punto di vista economico, generando enormi sprechi, ma si ripercuotono soprattutto sull'ambiente lasciando in eredità situazioni di disagio per coloro che con l'incompiuto sono a stretto contatto e convivono quotidianamente.
Il caso del porto turistico di Imperia risulta in questi termini un esempio emblematico in quanto, essendo il porto per natura un'infrastruttura di riferimento per una città costiera, la sua inaccessibilità preclude il naturale affaccio sul mare e nel caso specifico elimina dall'immaginario comune della popolazione locale l'esistenza di un luogo che li appartiene per diritto.

Inseguendo un'idea di progettazione sostenibile bisogna tener conto delle tre responsabilità che la fondano: economica, sociale e ambientale. Secondo nostre considerazioni il progetto del 2002 risultava particolarmente incentrato sulla parte economica, puntando alla realizzazione di un'oasi per diportisti, ricca di servizi dedicati, che però escludeva parzialmente i cittadini dai luoghi e dalle attività del porto.

Il progetto elaborato all'interno di questa tesi, rispetto alla proposta precedente, mira a potenziare due dei pilastri fondamentali della sostenibilità: società e ambiente.
Come responsabilità sociale il nostro progetto non vuole focalizzarsi soltanto sulle esigenze dei diportisti ma includere la popolazione imperiese nelle dinamiche quotidiane del porto permettendogli di essere vissuto tutto l'anno, giovando così all'immagine del luogo e favorendo lo sviluppo turistico.

Volontà questa che ha guidato nella scelta delle attività insediabili, quest'ultime mirate a soddisfare le esigenze di turisti e cittadini senza eccedere nell'ambizione proponendo progetti avveniristici ma mantenendo una dimensione realistica.

Una delle scelte fondamentali atte a favorire la coesione tra cittadini e turisti è stata quella di destinare l'area che nel precedente progetto doveva accogliere l'edificio dello Yacht Club, accessibile solo ai soci, a parco pubblico. Parco pubblico ricco di funzioni diversificate che consentono all'aera di essere costantemente frequentata da utenti di ogni età.

Le scelte progettuali mirate alla sostenibilità ambientale hanno portato alla decisione di riutilizzare le strutture esistenti limitando al massimo la cementificazione dell'area e i volumi di costruito.

Decisione dettata dalla volontà di insediare ampie aree verdi e mantenere un atteggiamento cautelativo rispetto al potenziale d'intervento tenendo conto della situazione socio-economica attuale e non precludendo così interventi futuri in un'ottica positivista di sviluppo tecnologico, economico e di espansione del porto turistico.

Oltre a ridare vita a un'area dal grande potenziale, attualmente inutilizzata, l'ambizione più grande di questo progetto è quella di instaurare un meccanismo di contaminazione che miri allo sviluppo della città e consenta la riqualificazione delle altre aree abbandonate di cui la città è ricca, per poter favorire un'operazione di rigenerazione urbana partendo dal ridare ai cittadini uno spazio che nel tempo hanno dimenticato di avere.

Bibliografia e Sitografia

Bibliografia:

- Alterazioni Video & Fosbury Architecture, I*ncompiuto. La nascita di uno stile*, Humboldt Books, Milano 2018.

- Pavia R. - Di Venosa M., *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione. Ediz. italiana e inglese*, LISt, Trento 2012.

- Narciso Drago, *Documenti di vita onegliese: 1800-1923*, Centro stampa Offset, Imperia 1988.

- Colombo E. - Viola P., *Porti turistici: approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2010.

- UCINA, *La Nautica in cifre. Ediz. 39, 2018.*

- CNA Produzione nautica, *Dinamiche prospettive di mercato della filiera nautica da diporto. Ediz. 5, Roma 2017.*

- Agnesi G., *Il Porto di Oneglia,* Tipografia artistica di Oneglia, Oneglia 1903.

- Agnesi G., *Piano Regolatore del Porto di Oneglia,* Tipografia Nante, Oneglia 1906.

- Di Venosa M., *Porti di città: pianificazione urbanistica delle aree portuali,* Ossimoro DAU, Sala Editori, Pescara 2002.

- Bruttomesso R., *Città-Porto. 10 Mostra Internazionale di Architettura*, Marsilio, Venezia 2006.

- Fraschilla A., *Grandi e inutili,* Einaudi editore, Torino 2015.

- Licata G., *Maifinito,* Quodlibet Studio, Macerata 2014.

- Cao U.-Romagni L., *Scheletri-riciclo di strutture incompiute,* Aracne editrice, Roma 2016.

PERIODICI

- Gearibaldi G., *Annali di ricerche e studi di geografia*, Pàtron Editore, Bologna gennaio-giugno 2012, pp. 3-22.

- Gandolfo Donatiello B., *Il porto di Imperia in un mare di progetti!*, Imperia 2005, in New Magazine Imperia, n.2, marzo / aprile 2005, pp. 12-17

- Pullia F., *Dubbi sul Piano Regolatore del Porto di Imperia*, Imperia 2005, in New Magazine Imperia, n.4, luglio / agosto 2005, pp. 13-15

- Nattero C., *Porto Turistico di Imperia: nuovo sviluppo o vecchia speculazione?*, Imperia 2005, in Pagine nuove del Ponente, n.4, luglio / agosto 2005, pp. 27-29

- Giacchero G., *Imperia aspetta un porto*, Imperia 1970, in Riviera dei fiori – Mensile della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Imperia, n.8, agosto 1970, pp. 3-12

TESI

- Tomasino A., A.A. 2015/16, *Sicani Living Lab. Tra parco e città, nuovi spazi per l'innovazione aricola a Cammarata*, Tesi di laurea, Università degli studi di Palermo - Scuola Politecnica, CdL Ingegneria edile-Architettura, Rel. Margagliotta A. - Corr. Corrao R.

- Barla A., 2003, *Progetto di riqualificazione Ambientale e Urbanistica del "Molo Lungo" di Porto Maurizio Imperia*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, II facoltà di Architettura, Rel. Socco C. - Ostorero C. ; (9977).

- D'Agostino S., A.A. 2013/14, *Il Porto di Ancona, un territorio conteso*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino - I Facoltà di Architettura, Rel. Bianchetti A.M.C.

SITOGRAFIA

- http://www.treccani.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/opere-incompiute-sistema-informativo-di-monitoraggio-delle-opere-incompiute-0 (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.marinadiloano.it (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.studiomorasso.com/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.comune.imperia.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.veledepoca.com/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.ycim.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.goimperia.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.love-home.com/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.appimperia.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.istat.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://geoportal.regione.liguria.it/ (ultimo accesso 02-09-2019)

- http://www.imperia.portalesit.it/gisclient/template/imperia/?mapset=imperia (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.google.it/maps (ultimo accesso 02-09-2019)

- https://www.bing.com/maps (ultimo accesso 02-09-2019)