COMUNE DI IMPERIA

Provincia di Imperia

OGGETTO: PFTE: “MIGLIORAMENTO ALLA VIABILITÀ E MESSA IN SICUREZZA STRADALE DI VIA AGNESI VIA SERRATI VIA AURELIA VIA S. LUCIA VIA MAGENTA E VIA DIANO CALDERINA”

LOTTO 1 - CUP: D51B23000020002

LOTTO 2 - CUP: D51B23000030006

Ing. Gian Claudio Papone
ingpapone@gmail.com - cell. 335.76.04.453
Ach. Riccardo Torello
ng.studio.associato@gmail.com - cell. 355.45.78.60
Via Manuel Belgrano n°4 -18100 Imperia
studiong@pec.it

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA
COORDINAMENTO PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
(ARCH)

Collaboratori: ing. Cristian Gentile - arch. Carolina Corte

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

LOTTO 1 - LOTTO 2

COMMITTENTE: AMM.NE COMUNALE DI IMPERIA
RUP: ING. FILIPPO CORIO

TIMBRO E FIRMA:

TIMBRO E FIRMA:

OGGETTO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CONFERENZA DEI SERVIZI 23/07/2024

VERSIONE - DATA

2 - 23/07/2024

N. TAV.

ARCH_Doc.04

CITTA' DI IMPERIA

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005

(da produrre solo nei casi previsti dall'art.1 comma 1 del Protocollo d' Intesa Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria e Regione Liguria del 30/07/2007 – B.U.R. n. 38 del 19/09/2007, reperibile sul sito www.regione.liguria.it o www.spabge.liguria.beniculturali.it)

QUADRO 1 - DATI GENERALI

1.RICHIEDENTE:COMUNE DI IMPERIA
❑Persona fisica ❑società ❑impresa ✠ente

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO (1): PROGETTO PER LA MODIFICA ALLA VIABILITÀ E MESSA IN SICUREZZA STRADALE DI VIA AGNESI – VIA SERRATI – VIA AURELIA – VIA S. LUCIA – VIA MAGENTA - VIA DIANO CALDERINA ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI NUOVO TRATTO STRADALE, L'ADEGUAMENTO/POTENZIAMENTO DEL TRATTO ESISTENTE E CONSEGUNTE PEDONALIZZAZIONE DI TRACCIATO PASSANTE PER IL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ

3. OPERA CORRELATA A:
❑edificio
❑area di pertinenza o intorno dell'edificio
❑lotto di terreno
☒strade, corsi d'acqua
❑territorio aperto

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO:
❑temporaneo o stagionale
☒permanente: ☒a) fisso
❑ b) rimovibile

5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza)
❑residenziale ❑turistico-ricettiva ❑industriale/artigianale ❑agricola/funzioni connesse
❑commerciale ❑direzionale ❑altro VIABILITA' STRADALE

5.b USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)
✠urbano ❑agricolo ❑boscato ❑naturale ❑non coltivato ❑altro ……..

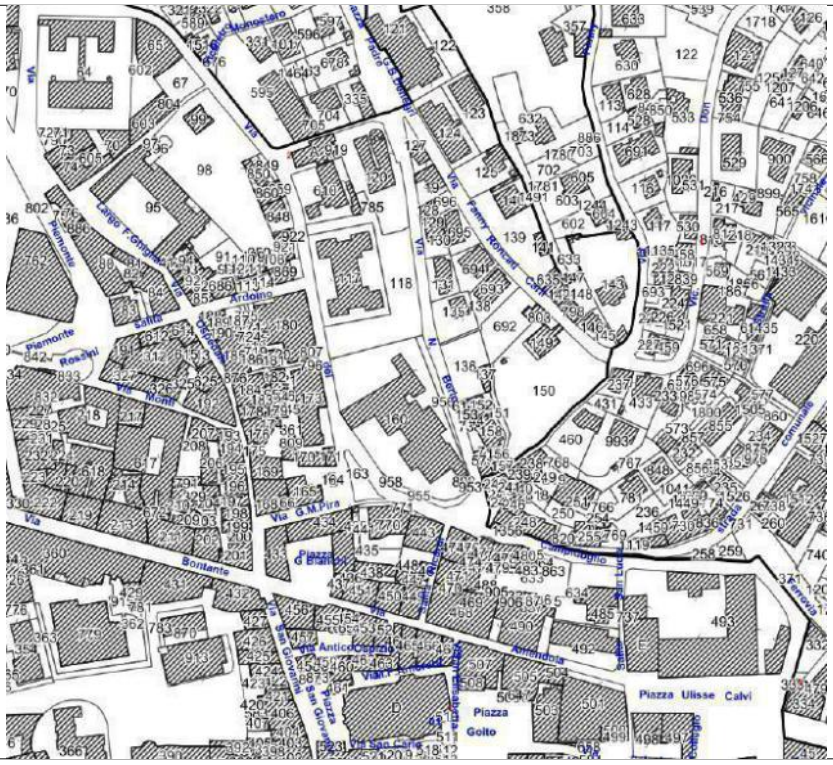
6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:
❑centro storico ☒area urbana ❑area periurbana ❑territorio agricolo ❑insediamento sparso
❑insediamento agricolo ❑area naturale

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:
☒costa (bassa/alta) ❑ambito lacustre/vallivo ❑pianura ❑versante (collinare/montano)
❑altopiano/promontorio ❑piana valliva(montana/collinare) ❑terrazzamento ❑crinale

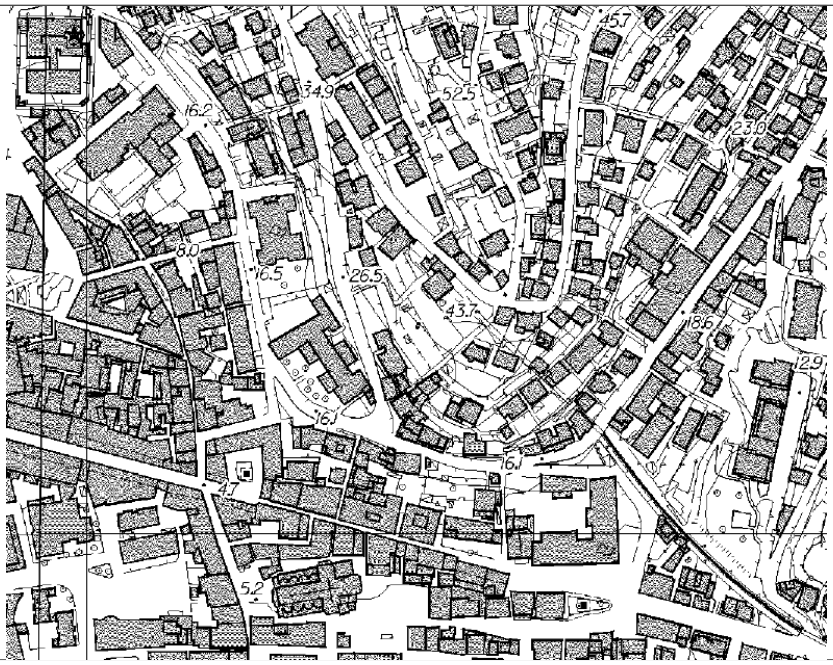
8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:



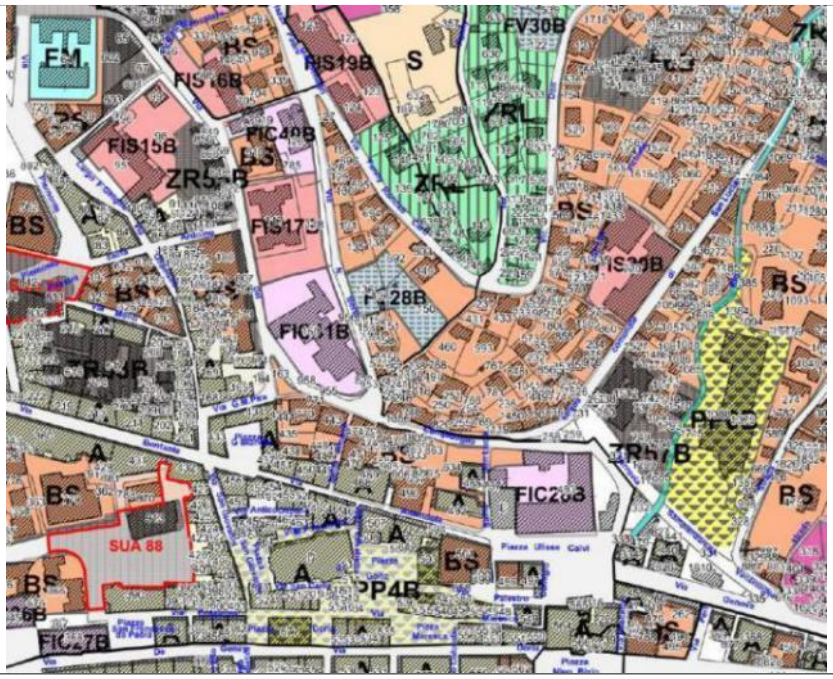
Stralcio ortofoto



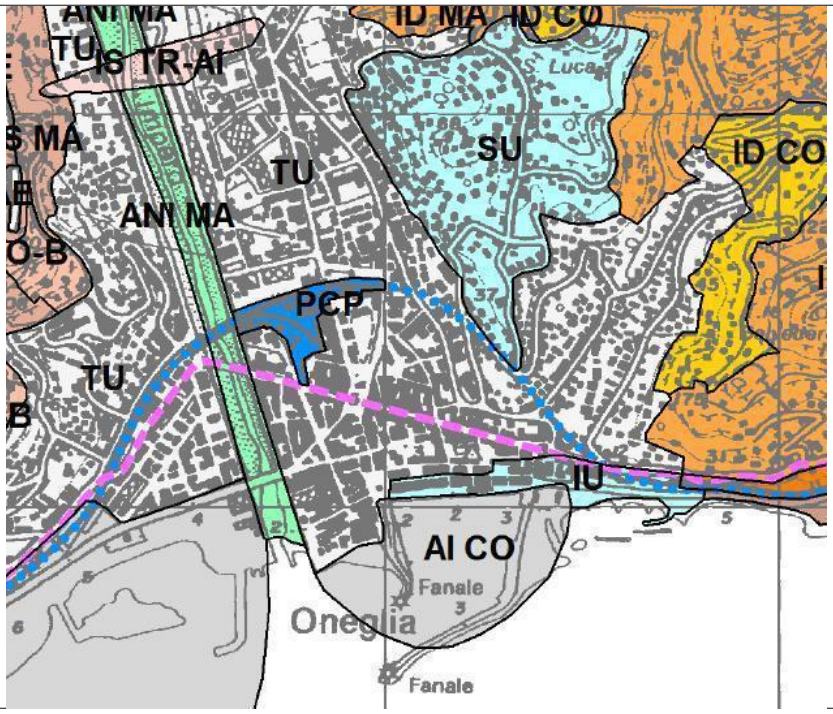
Stralcio catastale



Stralcio ctr



Stralcio prg



Stralcio insediativo

QUADRO 2 – ANALISI DELLO STATO ATTUALE:

1.DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO AMBIENTALE DELL'AREA O DEL MANUFATTO OGGETTO D' INTERVENTO.

L'area oggetto di intervento, riguarda il tracciato dell'attuale via Giacomo Agnesi con relative aree adiacenti e/o limitrofe, in relazione al suo ampliamento Unitamente alla viabilità che attraversa il centro storico della città rappresentano le uniche arterie di collegamento tra la Strada Statale Aurelia, direzione ponente e con la strada Statale n 28 di collegamento con l'entro terra ed il Piemonte. Entrambe le strade essendo di dimensioni ridotte e ricche di servizi di tutti i tipi (servizi primari e secondari, sportivi, scuole, RSA ecc …) determinano gravose condizioni del traffico veicolare, congestionato in oltre dall'intenso traffico pedonale che le interessa.

Lo scopo della modifica della viabilità è quella di creare un percorso stradale alternativo in grado di by-passare il centro storico di Oneglia in modo tale da creare un'opportunità di trasformazione della città e di rigenerazione urbana. Nella pianificazione complessiva, le opere previste , determineranno un percorso carrabile agevole a doppio senso di marcia a partire dalla rotonda delle "Carceri" fino all'innesto tra via Diano Calderina-Via Serrati anche attraverso la realizzazione di un nuovo tratto viario. Tale tracciato creerà inoltre facilità di accesso alla ciclabile.

Il nuovo tracciato sarà in grado di decongestionare sia il traffico in ingresso verso il centro cittadino in direzione della strada statale n. 28 sia il traffico in prossimità dei plessi scolastici interessati, specialmente negli orari di ingresso e uscita alle lezioni.



Lotto 1 – Incrocio via Diano Calderina con SS Aurelia



Lotto 1 – Area a margine della ciclabile sede del nuovo viadotto



Lotto 1 – punto di innesto del nuovo viadotto su via Agnesi



Lotto 1 / 2 – Incrocio via S Lucia / via Agnesi



Lotto 2 – Tratto incrocio via S Lucia – Salita Gallita



Lotto 2 – Tratto incrocio Salita Gallita via N. Berio Parte di fabbricato oggetto di esproprio per passaggio pedonale



Lotto 2 – Via Agnesi versante est Cassa di Riposo



Lotto 2 – Via Agnesi versante ovest Cassa di Riposo



Lotto 2 – Via Agnesi Tratto Liceo Artistico



Lotto 2 – Via Agnesi lato opposto Liceo Artistico



Lotto 2 – Via Agnesi Tratto Scuola Largo Ghiglia



Lotto 2 – Via Agnesi incrocio rotonda Carceri

2. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO E NELL' AREA D'INTERVENTO CONSIDERATA.

A)ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art.136 – 141 – 157 D. Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.) RILEVABILI DAL SITO www.liguriavincoli..it:

□cose immobili □ville □giardini □parchi □complessi di cose immobili
X bellezze panoramiche

estremi del provvedimento di tutela e motivazioni in esso indicate

D.M. 13/07/1962	
Descrizione	DECRETO MINISTERIALE 13/07/1962: Zona collinare a levante dell'abitato di Imperia Oneglia a monte dell'Aurelia ricca di vegetazione e di punti panoramici

B) PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.):
□territori costieri □territori contermini ai laghi □fiumi,torrenti,corsi d'acqua □montagne sup. 1200/1600 m
□ghiacciai e circhi glaciali □parchi e riserve □territori coperti da foreste e boschi
□università agrarie e usi civici □zone umide(da D.P.R. 13/03/76 n° 448) □ vulcani
□zone di interesse archeologico

C) PRESENZA DI BENI CULTURALI TUTELATI AI SENSI DELLA PARTE II DEL D.Lgs.42/04 RILEVABILI DAL SITO www.liguriavincoli..it:
indicare denominazione immobile e relativo numero di codice del vincolo monumentale.



QUADRO 3 – ANALISI DEL PROGETTO.

Percorrendo il nuovo tracciato nella direzione levante/ponente

Il PRIMO LOTTO ATTUATIVO DI INTERVENTO, sulle basi delle suddette logiche di intervento, si articola sulla parte orientale del tracciato e più precisamente tra l'incrocio di via Agnesi con via Santa Lucia e l'incrocio tra via Diano Calderina e via Serrati.

E' all' interno del tessuto edilizio che l' idea di una "nuova" viabilità acquisisce vera forza e identità: grazie alla particolarità del tracciato, via Agnesi assume un ruolo strategico nella mobilità cittadina: la "nuova" infrastruttura connette, in modo diretto e veloce, punti importanti del tessuto cittadino liberando dal traffico il centro storico, fulcro della vita sociale, commerciale e turistica della città. La creazione di una "nuova" viabilità può essere il punto di partenza di un percorso di costruzione di identità essenziale a innescare un vero processo di rigenerazione urbana: un'unica "direzione" per creare le basi su cui far convergere interventi futuri capaci di attuare un rapporto sostenibile tra uomo e tessuto urbano.

L'intero sedime stradale si configura con una larghezza costante di 7 m (3,5 m + 3,5 m) oltre marciapiede di larghezza costante pari a 1,5 ml ; a partire da via Serrati in corrispondenza dell'innesto di via Diano Calderina dove la realizzazione di una rotonda per lo smistamento del traffico al di sopra di una parziale copertura del sedime ciclabile, consentirà l'innesto, attraverso l'attuale sedime iniziale di via diano calderina, sulla nuova bretella, in adiacenza al tracciato della pista ciclabile fino all'innesto in corrispondenza dello spigolo nord/est del Plesso Scolastico dove prosegue poi secondo l'andamento dell'attuale via Agnesi (2 lotto).

INNESTO VIA DIANO CALDERINA/VIA SERRATI





INNESTO SU VIA AGNESI IN CORRISPONDENZA DEL PLESSO SCOLASTICO

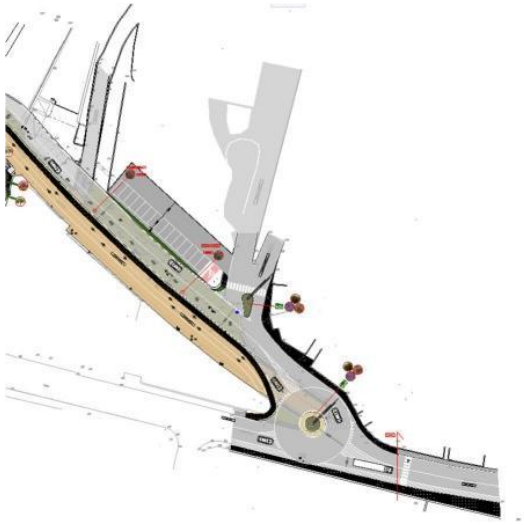




La soluzione è resa possibile attraverso la realizzazione di una bretella atta a formare un percorso carrabile che permetterà di by-passare il sedime deII'exferrovia e raggiungere il lato monte e, con un riempimento in quota, di proseguire parallelamente alla stessa fino all'incrocio con via Diano Calderina.

La "nuova" viabilità, daII'andamento planimetrico e altimetrico "morbido", ha una larghezza costante della carreggiata stradale equivalente a 7 m (3,5 m + 3,5 m) e del marciapiede pari a 1.5 m, ha pendenza ridotta (5%) e tracciato pressoché lineare.
Il collegamento del nuovo tracciato con la pista ciclabile consentirà di connettere le parti di città interessate sia con il Centro storico che con la zona delle spiagge diventando strumento di valorizzazione per I' intera area urbana. L'attuale tratto di via Agnesi, parallelo al sedime deII'ex Ferrovia permetterà quindi il collegamento a senso unico con piazza Ulisse Calvi.
A tal fine il progetto prevederà la realizzazione di un'area di parcheggio a monte della nuova bretella in corrispondenza dell'attuale sgambatoio per cani interno, utilizzando la scarpata esistente a monte della ciclabile e parte dell'area verde esistente pertinenziale ai fabbricati a monte







STATO ATTUALE – VISTA DI INSIEME DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO LOTTO 1



STATO DI PROGETTO – VISTA DI INSIEME DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO LOTTO 1

VISTE FOTOREALISTICHE DALLA PISTA CICLABILE









Giunti su via Agnesi all'incrocio con via Diano Calderina ed ultimato quindi il PRIMO LOTTO ATTUATIVO DI INTERVENTO si proseguirà con il SECONDO LOTTO ATTUATIVO DI INTERVENTO sviluppato al di sopra dell'attuale sedime di via Agnesi. Tale intervento risulta caratterizzato da interventi puntuali sul tessuto esistente, quindi, sicuramente di minore incidenza paesaggistica ma sicuramente più articolato e di dettaglio in corrispondenza delle varie parti di tessuto interessate, spesso interessando fabbricati o aree pertinenziali di immobili vincolati puntualmente

Sinteticamente al fine di garantire la larghezza di progetto e quindi la medesima categoria di classificazione stradale, il progetto prevederà una serie di interventi finalizzati all'allargamento dell'attuale sedime;
Partendo dall'ampliamento a valle del muro di recinzione sviluppato tra l'arrivo della salita dei frati minimi fino al civico 102; la sua ricostruzione, nella nuova geometria di progetto, sarà prevista attraverso l'utilizzo dei medesimi materiali e tipologia edilizia;
per poi spostarsi sul lato opposto dove utilizzando l'attuale portico di accesso ai box pertinenziali al fabbricato Galita (civico 33) si procederà alla prosecuzione dello stesso porticato all'interno delle 2 attività commerciali del medesimo fabbricato; attraverso l'esproprio di parte degli immobili privati si procederà alla prosecuzione del porticato esistente fino all'innesto di via Niccolò Berio e della scalinata Galita.







del giardino, prevedendo lo spostamento del muro di confine del giardino all'interno e realizzando una rampa di accesso sul filo attuale. Il tutto mantenendo la stessa tipologia edilizia e grado di finitura: di fatto verrà realizzato all'interno del giardino esistente, un nuovo muretto di cinta finito nel medesimo modo dell'attuale con soprastante recinzione in ferro recuperata dall'attuale. In arrivo alla quota del giardino si procederà con la stessa tipologia di intervento ma sull'esterno sarà mantenuto il parapetto esistente sul quale sarà montato un mancorrente in ferro fino all'altezza minima di sicurezza di 1 ml. L'accesso pedonale attuale da via Agnesi sarà traslato all'interno e garantito dal nuovo percorso; L'attuale accesso sarà chiuso e portato in continuità con il muro esistnte e riproposto in egual maniera alla quota soprastante











L'intervento prevederà poi il passaggio all'interno dell'edificio esistente in corrispondenza dell'accesso dal giardino al corridoio di piano terra attraverso la rimozione del serramento esistente; La nuova divisione manterrà ed ingloberà tutte le essenze arboree esistenti.



Utilizzando la bucatura esistente si accederà al corridoio e successivamente ad un vano ad oggi utilizzato come spogliatoio e per altro ampiamente già oggetto di rilevanti trasformazioni. Il progetto prevederà la rimozione e demolizione delle recenti partizioni verticali e dell'impiantistica esistente. La ricostruzione di vani demoliti sarà realizzata all'interno dell'attuale spazio utilizzato come lavanderia sempre all'interno del piano terra del fabbricato.





All'interno di tale vano si procederà all'allargamento di un varco esistente in modo tale da adeguarlo al normale passaggio dei pedoni ed all'apertura sul prospetto nord.
Il tutto poi concluso con il rifacimento dei vani sistemati e dei nuovi vani (rifacimento spogliatoi rimossi) secondo le linee guida del restauro conservativo e secondo indicazioni della Soprintendenza.
L'intervento prevederà inoltre il rifacimento della facciata lato strada secondo quanto descritto nell'apposito elaborato grafico e secondo le linee guida del restauro conservativo e secondo indicazioni della Soprintendenza.




Si procederà poi da lato opposto in analoga maniera ma transitando all'interno dell'area parcheggio: spostamento del muro di cinta esistente all'interno e realizzazione di idonea rampa di discesa sino alla quota del piano strada esistente. Il tutto attraverso l'utilizzo dei medesimi materiali e della tipologia esistente.

Il progetto prevederà ovviamente anche allo spostamento del cancello carraio di accesso in posizione decentrata su versante nord al fine di consentire l'adeguato sviluppo della rampa di discesa secondo le disposizioni in materia di abbattimento delle barriere architettoniche ed in ragione di consentire l'accesso all'adiacente area di sosta interna pertinenziale al Liceo artistico ora destinata a parcheggio pubblico per i ciclomotori; ciò in ragione di compensare i parcheggi tolti per l'allargamento nel restante tratto stradale





Area parcheggio interna a Liceo classico



Ulteriore intervento di progetto la realizzazione di un ulteriore allargamento nella parte a valle attraverso la realizzazione di una parte a sbalzo sulle proprietà sottostanti: L'intervento prevederà la realizzazione di un parapetto strutturale di protezione a valle con finitura in intonaco del colore delle terre.

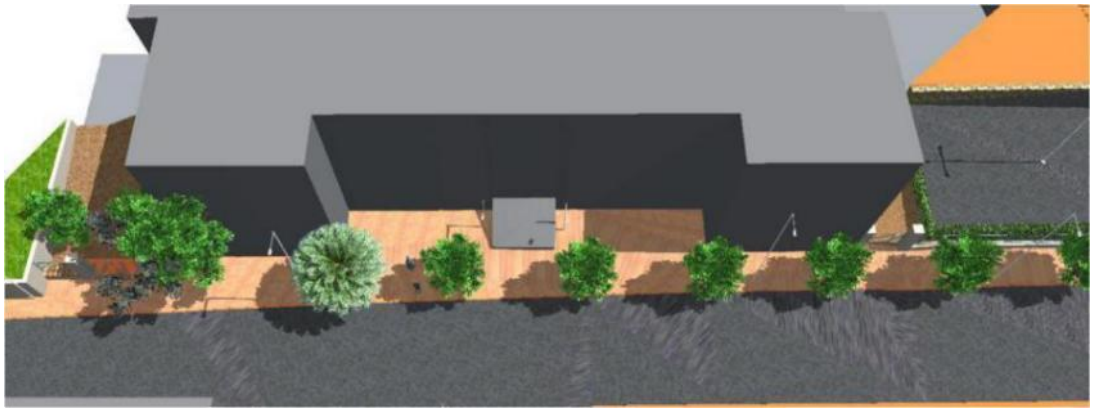
Il progetto prevederà per quanto riguarda il limitrofo edificio con vincolo puntuale, il liceo artistico, esclusivamente interventi sull'area esterna e più dettagliatamente :

La rimozione con recupero delle parti metalliche della cinta esistente, con contestale arretramento dei pilastri dei cancelli di accesso a filo del fabbricato. E' previsto il rifacimento secondo uguali geometrie e materiali e attraverso il riutilizzo dei cancelli esistenti.

Ciò consentirà la valorizzazione del piazzale antistante, ora interno alla scuola e no fruibile dal pubblico, nel progetto parte integrante della città.









Proseguendo in direzione nord, l'intervento prevederà l'esecuzione dell'ultimo intervento fisico di allargamento, proseguendo poi attraverso soli interventi di modifica superficiale del sedime esistente. Modifica/integrazione di percorsi pedonali, modifica/integrazione della pubblica illuminazione e ridefinizione della segnaletica orizzontale relativa alla nuova geometria della carreggiata.





Il suddetto intervento di allargamento prevederà sul versante opposto l'arretramento del muro di cinta esistente del complesso Suore Capuccine prevedendo la ricostruzione del muro esistente, circa un metro all'interno del complesso, di pari altezza, finitura e materiale, con il completo ripristino della parti interessate



MATERIALI

Il progetto nei suoi interventi prevederà sugli interventi di allargamento dei manufatti esistenti l'utilizzo dei medesimi materiali e tipologie edilizie presenti, provvedendo al loro completo ripristino

Relativamente alle finiture ed agli interventi sugli immobili vincolati puntualmente si rimanda il dettaglio alla specifica relazione ed in ogni caso secondo le linee dettate dal restauro conservativo

Tutte le superfici carrabili saranno finite in asfalto o calcestruzzo drenante per il nuovo parcheggio



e tutti i percorsi pedonali, nuovi o integrazioni degli esistenti, in continuità con l'esistente saranno previsti in mattoncini di cotto;



unica eccezione per la parte pedonale antistante l'oratorio di S Sebastiano, ora in pietra di luserna opus incertum e mantenuto tale compresa la sua integrazione

Tutte le bordure esistenti in pietra saranno rimosse e riutilizzate, mentre quelle completamente nuove saranno realizzate con cordoli prefabbricati in calcestruzzo vibrato

Ove previsto dal codice della strada saranno installate idonee barriere di sicurezza per la protezione veicolare

Tutte le recinzioni/ringhiere e esistenti saranno ripristinate attraverso il loro recupero e riutilizzo, e/o sostituite con parti di analoga tipologia e geometria

I corpi illuminanti saranno del tipo a led ad uno o più braccia secondo disegni di progetto. A titolo esemplificativo si riportano i due modelli individuati; il primo sarà utilizzato lungo il tracciato stradale interessato dal progetto, il secondo sarà utilizzato all'interno della rotonda realizzata all'incrocio tra l'attuale via diano calderina e la SS Aurelia la quale sarà inoltre dotata di impianto di illuminazione a led integrato nella struttura della rotonda stessa. Si riportano di seguito le relative immagini.

ARMATURA STRADALE MODELLO DISANO ROLLE



LAMPIONE MODELLE BOTTEGA 7 - GRADO



Per quanto riguarda il verde il progetto prevederà generalmente solo interventi di ripristino o integrazione dell'esistente in continuità con le essenze già esistenti, il tutto come indicato sugli elaborati grafici di progetto

QUADRO 4 – ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA.

Sulla base degli interventi previsti, anche in relazione all'ambito di area urbana il progetto

Come riportato nella descrizione sintetica della categoria di intervento, in relazione agli effetti di modificazione dell'assetto paesaggistico possibili, l'intervento di progetto, non incide sulla capacità insediativa dell'area, puntando principalmente alla ridefinizione di un tracciato stradale esistente, attraverso una serie di interventi puntuali atti a garantire l'allargamento necessario. Per quanto riguarda il nuovo tratto carrabile risulta sviluppato in adiacenza al tracciato ciclopedonale esistente (ex sede linea ferroviaria) quindi non incidente sotto il profilo degli scenari percettivi esistenti

Pertanto secondo i parametri di mitigazione e compatibilità paesaggistica di seguito evidenziati:

A. I modesti interventi di movimentazione di terra necessari alla realizzazione del nuovo tracciato e del parcheggio annesso e quindi del profilo morfologico esistente determinano

- Assenza di modificazioni della morfologia
- Assenza di modificazioni significative degli skyline naturali o antropici

B. Modificazioni dell'assetto percettivo scenico e panoramico, conseguenti alla realizzazione del nuovo tratto viario e della sistemazione del terreno circostante

- L'assenza di aumento delle superfici impermeabili, legato alla realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque meteoriche determina assenza di modificazioni della funzionalità idraulica, ecologica ed idrogeologica in relazione all'assetto paesaggistico

C. Modificazioni dell'impianto vegetale, legata alla riorganizzazione delle piantumazioni determina

- modificazioni della compagine vegetale tesa alla riqualificazione della piantumazione esistente, attraverso la nuova piantumazione.
- Assenza di modificazioni dell'assetto insediativo e storico

Ulteriore elemento di mitigazione paesaggistica viene attuato attraverso l'utilizzo di materiali già esistenti sugli interventi puntuali o pienamente compatibili in ambito urbano

Data 24/07/2024

Firma del Richiedente

……..

Timbro e firma del Progettista dell'intervento

……



……..