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 TECNICA

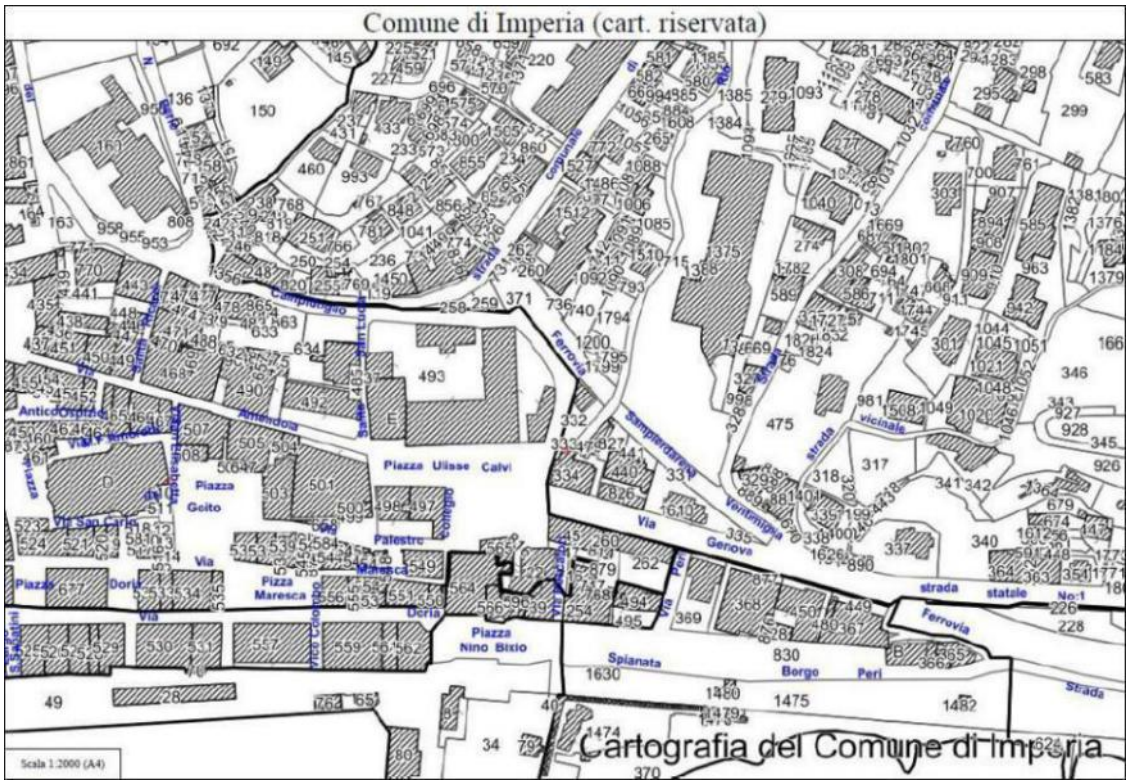
CONFERENZA DEI SERVIZI 23/07/2024
VERSIONE - DATA
2 - 23/07/2024
N. TAV.
ARCH_Doc.05

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

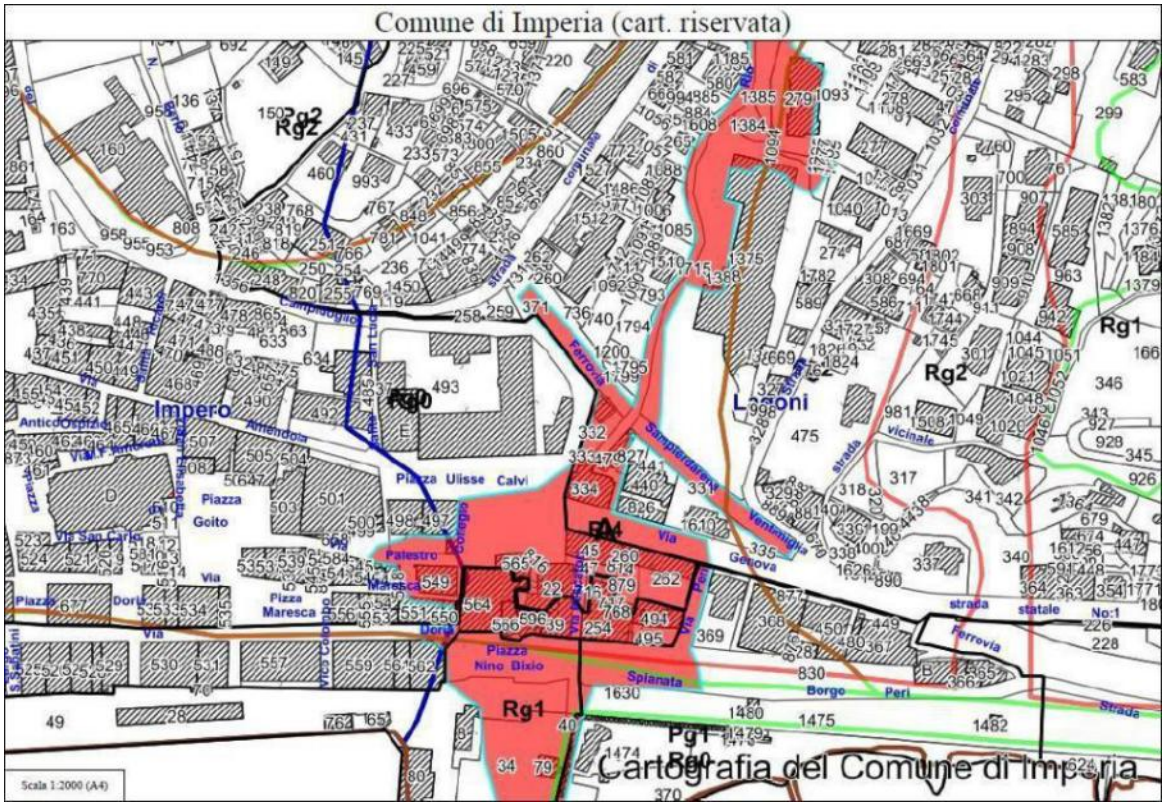
1.1 STATO ATTUALE

1.1.1 INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO

STRALCIO CATASTALE

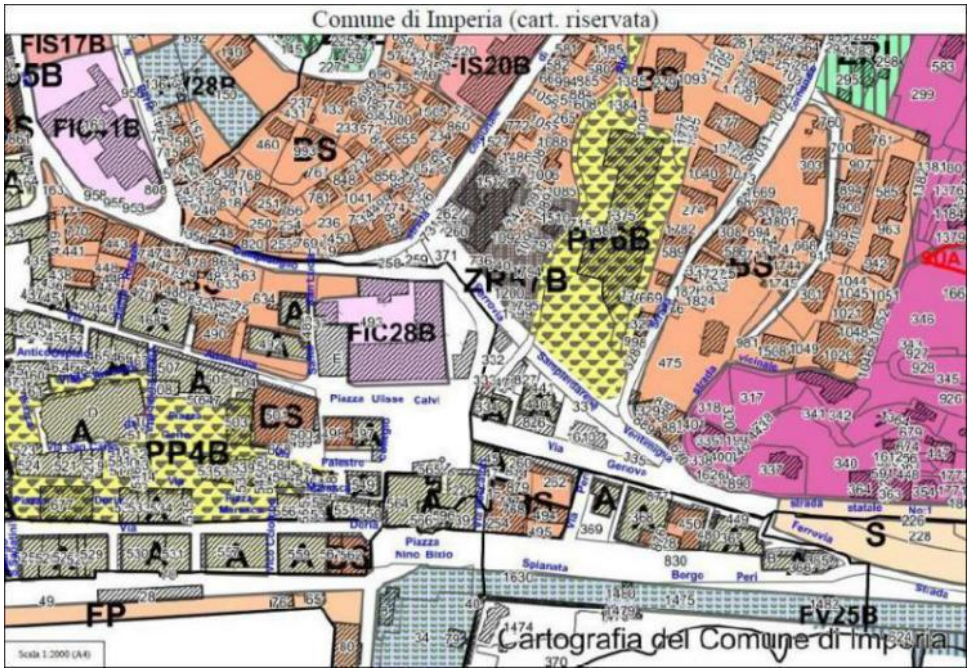


STRALCIO PIANO DI BACINO ASSETTO ESONDABILITA'

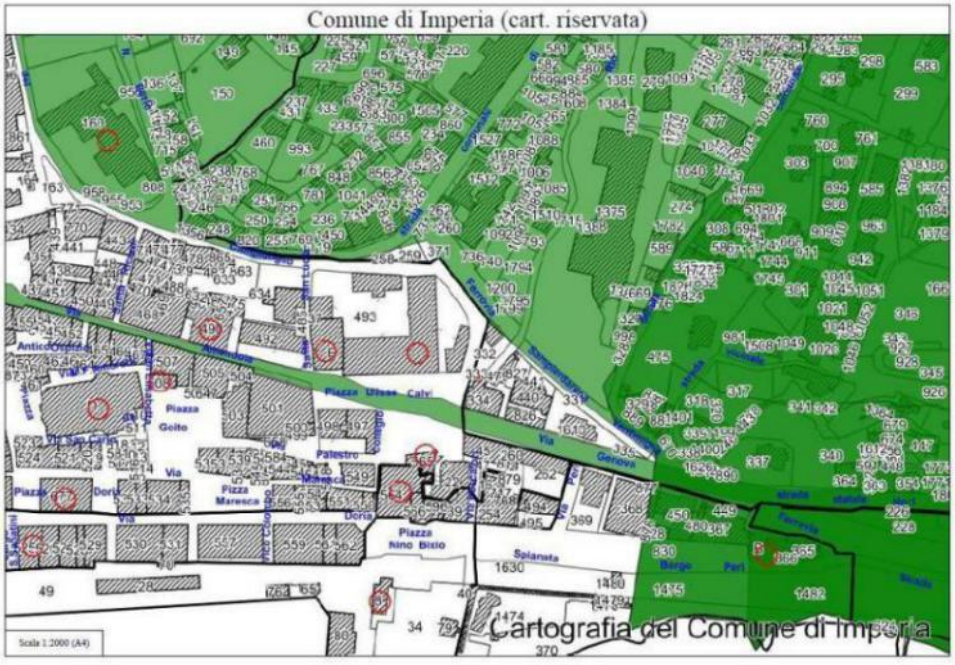


Nuovo Catasto Terreni			
Particelle			
Particelle Catasto Terreni			
Fabbricati			
Fabbricati			
Simboli			
Picchetti	Osso di morto	Flusso scorrimento acque - medio	
Graffa di annessione grande	Termine Catastale Provinciale	Graffa di annessione - piccola	
Punti Fiduciali			
Punto fiduciale	Punto trigonometrico		
Piano di Bacino			
Bacini			
Bacini			
Fasce fluviali			
Fascia A: Tr = 50 anni	Fascia As	Fascia B: Tr = 200 anni	
Fascia C: Tr = 500 anni	Alveo a cielo aperto	Alveo tombinato	
Fascia di riassetto fluviale (RF)			
Suscettivita al dissesto			
PG0: SuscettibilitÃƒÂ al dissesto molto bassa	PG1: SuscettibilitÃƒÂ molto bassa	PG2: SuscettibilitÃƒÂ al dissesto bassa	
PG3: SuscettibilitÃƒÂ al dissesto elevata	PG3a: SuscettibilitÃƒÂ al dissesto molto elevata	PG3b: SuscettibilitÃƒÂ al dfissesto elevata	
PG4: SuscettibilitÃƒÂ al dissesto molto elevata - frana attiva	S		
Rischio geomorfologico			
Rg0: Rischio lieve o trascurabile	Rg1: Rischio moderato	Rg2: Rischio medio	
Rg3: Rischio elevato	Rg4: Rischio molto elevato	S	
Alveo			
Rischio idrogeologico			
Alveo	Ri0: Rischio lieve o trascurabile	Ri1: Rischio moderato	
Ri2: Rischio medio	Ri3: Rischio elevato	Ri4: Rischio molto elevato	

STRALCIO PIANO REGOLATORE



STRALCIO VINCOLO PAESAGGISTICO PER BELLEZZE D'INSIEME



STRALCIO VINCOLI PUNTUALI



1.1.2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE E DEGLI OBIETTIVI

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.



2.2 PROGETTO

2.2.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto, nel suo complesso, interviene sul tracciato di via Agnesi - dall'innesto di via Magenta fino a Piazza Ulisse Calvi - e sul sedime adiacente all'ex ferrovia nella zona compresa tra via Santa Lucia e l'incrocio tra via Diano Calderina e via Serrati. L'area di intervento si estende da nord/ovest a sud/est "avvolgendo" per intero il centro storico Onegliese, oggi diviso in due dal tracciato di via Bonfante e via Amendola. Lo studio verifica la possibilità di creare un collegamento carrabile diretto tra la zona nord-occidentale di Oneglia e quella orientate by- passando il centro storico: la creazione della nuova viabilità può liberare aree strategiche per nuove idee di vita associata e rappresenta in tal senso una grande opportunità di trasformazione interna alla citta. L'attuale tracciato di via Agnesi, collegato direttamente con la via Aurelia, può, con interventi mirati, diventare un'occasione preziosa nella prefigurazione di nuovi scenari urbani: l'utilizzo e la trasformazione di questo spazio lineare contribuirebbe a rigenerare il centro storico e commerciale di Oneglia da sempre "negativamente" influenzato dalla presenza del tracciato di via Bonfante e via Amendola.

Grazie a questa visione, il centro storico di Oneglia può diventare uno spazio urbano strutturato e unificato: lo studio ha, infatti, comeobiettivo principale la creazione di opportunità e di occasioni per lo sviluppo di una città a misura d'uomo.

IL PROGETTO RISULTA SUDDIVISO IN DUE LOTTI ATTUATIVI PRINCIPALI

LOTTO 1 : Via S. Lucia/Via D. Calderina/Via Serrati — 280 m
LOTTO 2: Via Magenta/Salita San Sebastiano/Via Santa Lucia — 450 m

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





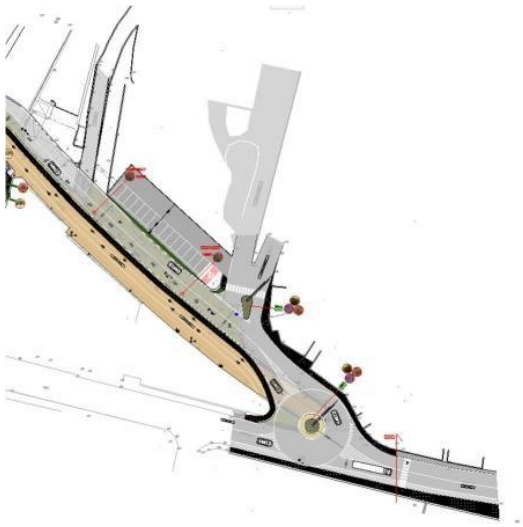
La soluzione è resa possibile attraverso la realizzazione di una bretella atta a formare un percorso carrabile che permetterà di by-passare il sedime dell'exferrovia e raggiungere il lato monte e, con un riempimento in quota, di proseguire parallelamente alla stessa fino all'incrocio con via Diano Calderina.

La "nuova" viabilità, dall'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 l' intera area urbana. L'attuale tratto di via Agnesi, parallelo al sedime dell'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





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.



PROGETTO

A seguire si lavorerà sempre a monte, incontrando il primo fabbricato vincolato puntualmente; L'edificio destinato a casa di riposo. L'intervento prevederà di spostare il passaggio pedonale esistente all'interno del muro di contenimento

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