

RELAZIONE TECNICA

Analisi storico-urbanistica

Il presente progetto ha come oggetto la riqualificazione urbana, la realizzazione di opere di sistemazione paesaggistica e abbattimento delle barriere architettoniche delle aree pedonali di Via XX Settembre e Lungomare P. Ghigliazza (denominazioni urbane, nello specifico a monte e a valle, del tratto della S.S.1 - Via Aurelia, nel tratto compreso tra il monumento alla Dea Diana a ponente e la Biblioteca Civica A.S. Novaro a levante).

Il progetto parte dall'analisi storica del tratto in oggetto, mediante l'utilizzo di documentazione fotografica reperita su alcuni testi e sulla rete.

Da riprese fotografiche datate 1903 e 1908 (**foto 01, 02**) appare evidente che a quell'epoca esistesse unicamente la Via Aurelia, mentre non era presente alcun tratto di passeggiata pedonale a monte o a valle della stessa.

In due riprese fotografiche datate 1926 e 1935 (**foto 03, 04**) appare Via XX Settembre vista da ponente, con le palme poste a dimora sui due lati; con ogni probabilità questo tratto di passeggiata, posta alla quota della Via Aurelia, presenta una pavimentazione carrabile identica alla via stessa.

Sul far degli anni '40 le riprese fotografiche (**foto 05, 06, 07**) dimostrano che a monte è stata realizzata una passeggiata strutturata in un camminamento centrale e aiuole di diversa larghezza ai suoi lati. A mare, la Via Aurelia è delimitata verso mare da un muretto basso. Con ogni probabilità, come rileva la ripresa fotografica del 1941 (**foto 08**), la passeggiata esisteva a ponente fino alla foce del torrente Varcavello per poi proseguire, ancora per un breve tratto, sul ponte sovrastante il torrente stesso.

La passeggiata a mare, da ponente fino alla foce del torrente Varcavello, nelle forme attuali è invece stata realizzata nel 1950 e ripresa fotograficamente per la prima volta nel 1952 (**foto 14**); costituita da una porzione, su archi in pietra, sopraelevata rispetto alla quota della Via Aurelia e suddivisa dalla stessa mediante aiuole (prima interrate e poi in rilevato) (foto **15, 16**) e posa di panchine.

Riprese fotografiche degli anni '60 (**foto 19, 20**) mostrano chiaramente che, a valle la passeggiata-lungomare ricalca in tutto quella odierna, relativamente alla pavimentazione in pietra e alla balaustra in travertino. A monte la viabilità pedonale era divisa dalla Via Aurelia da un'aiuola a raso e a monte da un'area verde adiacente le proprietà private prospicienti; la porzione pavimentata per i pedoni era costituita da un percorso pedonale interno in cemento stampato.

Da un esame della documentazione fotografica si evince che il rifacimento della passeggiata a monte risale al periodo 1970/1975 (**foto 21**). Con ogni probabilità in quegli anni ha assunto l'attuale aspetto, con le aiuole con cordolo rialzato, la realizzazione di un ulteriore percorso pedonale di dimensioni più ridotte in aderenza alle proprietà private e la pavimentazione in pietra di Luserna ancor oggi visibile.

Da documentazioni raccolte risulta infatti che a partire dagli anni '70 le opere su entrambe le passeggiate siano state essenzialmente di recupero, riordino e ristrutturazione dell'arredo urbano, con rinnovo delle panchine e delle essenze vegetali (**foto 23**).

Risale, infine, a circa 20 anni fa, sulla passeggiata-lungomare, la sostituzione delle fioriere degli anni '60 con di nuove costituite da blocchi cementizi prefabbricati modulari di diversa altezza, visibili ancor oggi.

Gli ultimi interventi risalenti all'ultimo decennio, documentati tra l'altro anche da viste aeree e stradali di Google, riguardano, per situazioni critiche di emergenza e di pubblica incolumità, l'abbattimento progressivo di quasi la totalità delle palme della passeggiata a monte (Phoenix Canariensis), attaccate irreversibilmente da punteruolo rosso, con una minima sostituzione con varietà immune a tale malattia (Washingtonia filifera) (**foto 24, 25, 26**).

Alla luce di quanto reperito dalla documentazione storica, si è proceduto a formulare un'ipotesi progettuale che tenesse in considerazione buona parte dell'assetto compositivo delle due passeggiate.

Si è così operato con modalità differenti sulle due diverse localizzazioni mediante un'analisi delle criticità che entrambe le zone pedonali hanno rivelato in questi anni.

Elementi di progetto

Passeggiata Lungomare P. Ghigliazza

La passeggiata denominata Lungomare P. Ghigliazza costituisce da sempre un punto nevralgico della città, in quanto fulcro del passaggio pedonale verso le spiagge e luogo di passeggio abituale per turisti e residenti.

La dimensione planimetrica che ne definisce l'ampiezza non ha mai permesso che la stessa potesse inserire al suo interno aree di sosta strutturate, contrariamente alla passeggiata di Via XX Settembre, ma è sempre stata negli anni caratterizzata da una barriera di verde verso la Via Aurelia alla quale si contrapponeva lo sviluppo dalla balaustra in travertino, utilizzata spesso come seduta dai fruitori.

Attualmente il percorso presenta diverse criticità che generano gli interventi sotto descritti:

- ridefinizione e riqualificazione della barriera di verde verso la Via Aurelia con una miglior qualità delle fioriere e delle essenze;
- salvaguardia e sicurezza del pedone mediante realizzazione di una protezione verso la Via Aurelia posta ad un livello inferiore;
- abbattimento delle barriere architettoniche mediante realizzazione di rampe parallele alla Via Aurelia lungo il percorso;
- risistemazione dei singoli elementi delle balaustre in quanto una gran parte delle stesse si rivelano in pessime condizioni manutentive dovute alla corrosione del travertino;

- miglior definizione, lungo il percorso, degli accessi agli stabilimenti balneari che verranno evocati, quale segno nella pavimentazione, dalla realizzazione di aree pavimentate con listoni lignei, analogamente alle aree di sosta sul percorso a monte.

Tuttavia gli interventi che si intendono realizzare presso la passeggiata a mare – Lungomare G. Ghigliazza sono stati calibrati in modo da essere il meno invasivi possibile, principalmente con la risistemazione e/o sostituzione delle porzioni degradate. In quest'ottica si preserverà una testimonianza storica richiamata dalla permanenza della pavimentazione in lastroni lapidei e dalla balaustra in travertino, accuratamente ripristinate e trattate, la prima con elementi recuperati dalla loro asportazione per la creazione di porzioni lignee; la seconda con nuovi elementi identici a quelli sostituiti.

Contemporaneamente si è voluto dare anche un'immagine più contemporanea ed evocativa dell'ambiente marino e nautico tramite l'utilizzo di pavimentazione lignea a doghe e di ringhiera lato strada anti-attraffersamento, unitamente ai corpi illuminanti, in acciaio. La ringhiera sarà concepita in acciaio 316 in cavetti di acciaio e mancorrente continuo.

Si è poi prevista la rimozione delle attuali fioriere e la realizzazione di n.15 aiuole a raso terra piantumate con cycas, adatte allo scopo perché di dimensioni contenute aventi bisogno di un substrato modesto per il radicamento. Tutte rifinite con la posa di lapillo o similare.

Per quanto riguarda l'illuminazione della tratta in oggetto, così come anticipatamente descritto, si comporrà dell'utilizzo di n.13 lampioni di h.260 cm che sostituiranno nelle medesime posizioni quelli presenti ora in loco, ormai degradati dalla salsedine; inoltre verranno posizionati tra i loro interpassi, a cadenze regolari, n.34 segnapassi di h.90 cm e, in corrispondenza delle previste 4 doppie rampe di raccordo alla quota stradale a livello degli attraversamenti pedonali, delle strisce led continue.

E' stato previsto, sull'area antistante il monumento raffigurante la dea Diana, un ampliamento della porzione pedonale, in modo da raccordarsi con il successivo tratto di marciapiede verso ponente, utilizzando come pavimentazione alcuni elementi già in loco recuperati per la loro sostituzione con il dogato ligneo in corrispondenza degli accessi agli stabilimenti balneari. In questo caso, nonostante tale area sia antistante anche ad un accesso alla spiaggia, si è optato per questa scelta differente in quanto, rispetto agli altri accessi solamente pedonali, tale verrà utilizzato per la discesa di mezzi meccanici per la sistemazione dell'arenile.

Per quanto concerne l'impiantistica, su tale porzione si agirà con il rifacimento dell'impianto elettrico, mediante sostituzione dell'attuale linea di servizio ai lampioni e la creazione di nuova linea per segnapassi e strisce led. Inoltre, in corrispondenza degli accessi alle spiagge, sottostante la nuova pavimentazione lignea, saranno posizionate porzioni di condotte da utilizzare per l'auto-spurgo fognario degli stabilimenti balneari. Infine verrà realizzato ex-novo l'impianto di irrigazione a goccia delle aiuole.

La ristrutturazione sarà poi completata mediante il posizionamento di arredo urbano costituito da n.16 panchine in legno con struttura in acciaio.

Passeggiata Via XX Settembre

La porzione di passeggiata lato monte ha per sua vocazione storica quella di costituire un'area di sosta e di incontro all'interno della dimensione urbana oltre che a costituire un'arteria pedonale di collegamento tra la zona a ponente e il centro città. Tale vocazione, nonostante la dimensione della sede lo permettesse, è stata disattesa in parte a causa dell'impossibilità di realizzare delle aree di sosta ben definite nei materiali e nell'impronta planimetrica, in quanto la disposizione dei percorsi, al centro e a monte non lasciavano spazio alla possibilità di definire delle aree di ampiezza sufficiente.

Si è così progettato di riqualificare la passeggiata mediante la definizione di aree all'interno delle quali si possa agevolare l'incontro e la conversazione, dove la sosta diventi un momento piacevole in posizione leggermente defilata dal pubblico passaggio, circondata da zone verdi e piantumate, ben delineate sul percorso pedonale che intersecano proseguendo la pavimentazione proposta nelle aree stesse. Gli interventi che si intendono operare presso la passeggiata a monte – Via XX Settembre mirano a essere una rivisitazione del disegno originario della tratta, mantenendo un "enfilade" ottenuta con la nuova pavimentazione, a sostituzione di quella attuale, in gres porcellanato, con le piantumazioni vegetali già presenti, ripiantumate o di nuovo posizionamento, nonché dalla nuova illuminazione; rivitalizzata, però, da inserti pavimentati lignei, ad andamenti pressoché trasversali al senso di percorrenza, in corrispondenza delle nuove aree di sosta e conversazione.

Dal punto di vista vegetazionale, si procederà con la totale rimozione di tutte le piantumazioni di pitosforo presenti, nonché di altre piantumazioni presenti nelle aiuole che non siano palme della varietà *Washingtonia filifera* (ovvero yucche, lantana, agavacee, ecc.), così come tali già utilizzate per ripiantumare gli spazi lasciati liberi dalle palme asportate a causa del punteruolo rosso. Eccezione faranno solamente n.2 palme della varietà *Phoenix Canariensis*, nella tratta di levante, le quali, per le loro dimensioni e gradevolezza estetica, nonché per la loro salubrità, rimarranno in loco. Le aiuole di levante, sul ponte, verranno piantumate con essenze mediterranee con richiesta di scarsa manutenzione; le restanti saranno sistemate a prato.

La sicurezza dei pedoni dal traffico veicolare della Via Aurelia sarà garantito dalla realizzazione, sul bordo lato strada, di una cordolatura in calcestruzzo, interrotta solamente all'altezza dei vari accessi carrabili; sovrastata da ringhiera metallica nel tratto più stretto della banchina stradale, verso ponente.

Sulle aree a ponente della chiesetta di Sant'Anna, oggi caratterizzate dalla presenza di aiuole piantumate con varie essenze, si prevede il loro smantellamento, con il mantenimento, però, delle palme presenti, lasciando lacune nella nuova pavimentazione, nonché la realizzazione di una nuova aiuola in posizione decentrata che verrà piantumata con le essenze presenti nelle aiuole attuali.

A ponente, in prossimità dell'aiuola parallela alla spalla della porzione stradale del ponte sul rio Varcavello, questa verrà mantenuta pressoché inalterata come forma e dimensioni, ma rialzata di circa 50cm in modo tale da avere una profondità di substrato maggiore per le piantumazioni e, conseguentemente, di celare tale spalla alla vista dei passanti. Verrà realizzata un'altra aiuola, delle medesime caratteristiche della suddetta, eccezion fatta solo per l'altezza fuori terra (circa 25-30 cm), tra il primo e il secondo accesso carrabile da ponente, per ovviare alla pendenza della rampa stradale verso il ponte.

Per quanto riguarda l'illuminazione della tratta in oggetto, saranno mantenuti gli attuali lampioni stradali; inoltre verranno posizionati, in corrispondenza degli inserti lignei, n.29 segnapassi di h.90 cm e delle strisce

led continue per illuminare le aiuole. Tali strisce led saranno inserite in un cordolo realizzato tra le aiuole e i muri di confine a nord in modo da poter creare un distacco a protezione di eventuali infiltrazioni d'acqua.

Inoltre, in corrispondenza delle palme in posizioni esterne alle aiuole, saranno installati n.9 faretti a raso.

Riguardo all'impiantistica, su tale porzione si agirà con l'implemento dell'impianto elettrico esistente, mediante la creazione di nuove derivazioni per segnapassi e strisce led. Inoltre verrà completamente rifatto il sistema di smaltimento delle acque bianche con il posizionamento a correre di una canalina scaricante in nuova condotta e, a sua volta, in collettori sottostanti gli incroci stradali di Via XX Settembre con Via Villebone e Via della Repubblica. Infine verrà realizzato ex-novo l'impianto di irrigazione, mediante sistema a irrigatori, delle aiuole.

Verranno realizzate anche interventi di manutenzione della balaustra del ponte sul rio Varcavello, mediante pulitura e successiva ritinteggiatura.

La ristrutturazione sarà poi completata mediante il posizionamento di arredo urbano costituito da n.38 panchine in legno con struttura in acciaio.

Quanto descritto è facilmente leggibile nelle allegate tavole.

Imperia, li 21 dicembre 2018

IL TECNICO

ARCH. LOREDANA CONTINI