



CITTA' DI IMPERIA

Settore Urbanistica e Lavori Pubblici



"D.P.C.M. 25 / 05 / 2016

PROGETTO INTEGRATO LA GREEN LINE DEL COMUNE DI IMPERIA
- DA AREA 24 AD AREA 30 UNA LINEA IN CUI FAR CONVERGERE
ENERGIE PER CREARE OPPORTUNITA'"

**INTERVENTO 1: Conversione in pista ciclopedonale di tratta
ferroviaria dismessa e riqualificazione ambito di intervento**

PROGETTO ESECUTIVO

Argomento: PROGETTO ARCHITETTONICO

Oggetto: RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO ESECUTIVO

REDATTO NEL MESE DI MAGGIO 2016 DA:

- Geom. Mariella GLORIO Comune di Imperia
- Ing. Giuseppe REBUTTATO Comune di Imperia
- Geom. Paola CARLI Comune di Imperia
- Geom. Lorenzo SARACINO Comune di Imperia

E DA

- Ing. Alessandro BARRA Sicurezza
- Arch. Roberto Benismini Coll. Prog. Esecutiva - Render
- Ing. Guido FERRI Idraulica
- Ing. Marco MARVALDI Strutture
- Ing. Giuseppe Rebutato Impianti
- Geom. Enrica Abba Rilievi

ATTIVITA' AMMINISTRATIVA DEL PROGETTO INTEGRATO:

- Sig.ra Susanna RAIMONDO Resp. Monitoraggio
- Dott.ssa Floriana RAIMONDO Comune di Imperia
- Rag. Micaela RIGGITANO Comune di Imperia
- Sig.ra Angela BONANNI Comune di Imperia

COORDINAMENTO E R.O.P.
IL DIRIGENTE DEL SETTORE

Ing. Dott. Alessandro CROCE

RELAZIONE GENERALE PROGETTO ESECUTIVO

1. Introduzione (presentazione della Città di Imperia)

Imperia è la Città capoluogo dell'omonima Provincia in Liguria, situata all'estremo lembo ad ovest della Riviera di Ponente. Il Comune nacque nel 1923 dall'accorpamento amministrativo di Oneglia e Porto Maurizio, rispettivamente a sinistra e a destra del torrente Impero, oltreché dei Comuni di Borgo Sant'Agata, Caramagna Ligure, Castelvechio di Santa Maria Maggiore, Costa d'Oneglia, Moltedo Superiore, Montegrazie, Piani, Poggi e Torrazza.¹

L'unificazione delle due città principali - dibattuta da anni - fu consentita da una Legge del 1922 con la quale il Governo assunse pieni poteri nel riordino della Pubblica Amministrazione. Il 21 ottobre 1923 un Decreto reale di Vittorio Emanuele III stabilì di riunire in un unico Comune denominato "Imperia" gli undici preesistenti. Il testo del decreto è riprodotto in un grande affresco nella Sala Consiliare del Comune.

Si chiudeva così, ad opera di un Governo autoritario, un iter di unificazione che si era trascinato per decenni, talvolta polemicamente, a partire dall'Unità d'Italia, in quanto - anche se le due cittadine erano troppo vicine per non fondersi, prima o poi, in un solo Comune - le modalità dell'unificazione erano troppo controverse e sentite dai rispettivi cittadini perché si potessero risolvere spontaneamente.

Anche solo per la scelta del nome della futura Città le polemiche non mancarono: furono proposti e scartati nomi come Porto Maurizio-Oneglia (troppo lungo), Portoneglia (inviso, sembra, ai portorini perché il nome della loro cittadina risultava troncato), Porto Maurizio (come la preesistente Provincia, si dice rifiutato dagli onegliesi che si ritenevano non rappresentati), oltre ad altri meno evocativi, se non addirittura di fantasia.

La scelta ricadde su "Imperia" dal nome del torrente Impero, che separa le due cittadine maggiori e che, tra l'altro, dovette sembrare particolarmente adatto anche per la

¹ Mi scuso con chi già dovesse conoscere la storia della nascita di Imperia, se questa lunga dissertazione può apparire noiosa e forse agli imperiesi imprecisa, ma necessaria per chi non la dovesse conoscere.

L'area dell'imperiese, soprattutto la parte più interna, conobbe la presenza dell'uomo fin dall'epoca preistorica. Tracce significative si hanno, infatti, sul monte Follia (m 1031), poco sotto il più famoso monte Faudo (m 1149), dove sono venute alla luce strutture di terrazzamenti e reperti risalenti al V secolo a.C.; rimane solo ipotizzabile, invece, la presenza di un castellaro, struttura fortificata preromana, sul colle di Castelvechio. I Romani lasciarono tracce della loro occupazione in alcuni ruderi di un ponte alla foce del torrente Prino, presso Porto Maurizio. In epoca bizantina, l'abitato di *Portus Maurici*, arroccato su un colle e il centro fortificato del *Castellum Unelie* (Castelvechio) acquisirono importanza come poli strategici e difensivi. Intorno al mille, Oneglia e Porto Maurizio, cominciarono ad avere una maggiore caratterizzazione: un piccolo nucleo di pescatori sorse lungo la spiaggia onegliese (*Ripa Maris*), mentre l'abitato di Porto Maurizio consolidò sempre più la propria fisionomia, anche grazie alla presenza delle monache e dei monaci benedettini che tra il X e l'XI secolo presero possesso di gran parte del territorio portorino. Nel 1901 Oneglia venne inserita nei possedimenti del Vescovo di Albenga, mentre Porto Maurizio fu soggetto al controllo dei Marchesi di Clavesana, signori di buona parte del comitato di Albenga, i quali esercitarono il proprio potere sino al 1171 quando Porto Maurizio si riscattò, diventando Comune autonomo. Nel 1228 i Clavesana cedettero ai Genovesi tutti i diritti che ancora possedevano su Porto Maurizio, mentre nel 1298 Oneglia passò dal Vescovo di Albenga alla dinastia dei Doria. Nel 1576 Gian Gerolamo Doria, succeduto al padre Gian Domenico, vendette l'intero feudo onegliese a Emanuele Filiberto, duca di Savoia, che l'anno prima aveva acquistato la contea di Tenda, che assieme ad Oneglia rappresentava l'unico sbocco al mare per il Piemonte. Il passaggio sotto l'egemonia dei Savoia, faceva di Oneglia una presenza ingombrante per la sicurezza del territorio dominato dalla Repubblica di Genova e motivo di contrasti fra le due città. Nel 1744 i sabaudi si allearono con la regina Maria Teresa d'Austria e con gli Inglesi contro gli Spagnoli nella guerra di successione austriaca: questa alleanza portò alla distruzione nella città di Oneglia e si ripercosse su Porto Maurizio che venne occupata nel 1747 dagli Austriaci con il conseguente breve dominio sabauda (sino al '49). Nel 1797 venne proclamata la Repubblica ligure e Porto Maurizio assunse il titolo di capoluogo. Anche Oneglia, nel 1801, fu ammessa alla Repubblica ligure e venne compresa nel distretto di Capo Verde. La precoce caduta della Repubblica ligure segnò il ritorno dei Savoia e Oneglia nel 1818 divenne capoluogo di Provincia, comprendendo anche Porto Maurizio. Con la cessione di Nizza alla Francia, nel 1859, si dovette riorganizzare l'assetto amministrativo del territorio, fondendo, sotto l'amministrazione di Porto Maurizio, i circondari di Oneglia e di San Remo.

politica patriottica ed imperialista dell'epoca. Vuole la tradizione che la proposta venisse formulata dallo scrittore Edmondo de Amicis, nato ad Oneglia. Il nome consentì di aggirare le dispute campanilistiche sulla scelta e non dovette dispiacere a Mussolini, che conosceva bene la zona in quanto visse un periodo giovanile ad Oneglia, dove faceva l'insegnante e dove ottenne la sua prima direzione di un giornale, il settimanale socialista *"La Lima"*.

La "neutralità" della scelta consentì ad Imperia di mantenere il nome anche dopo il crollo del regime fascista cui seguì, tra l'altro, la ri-denominazione delle città nate nel ventennio, tanto che Plinio Ciani, nel suo libro *"Graffiti del Ventennio"*, Milano, Sugar.Co Edizioni, 1975, ebbe a dedicare un capitolo alla nuova Città, titolato « *Imperia, un nome innocente* » :

« Incredibile, ma vero. Nel 1945, in pieno periodo di epurazione, ci fu qualcuno che scrisse indignato ai giornali: si eliminavano gli infausti nomi di Littoria, Mussolinia, ecc., come mai nessuno pensava a eliminare Imperia, così chiamata certamente in onore dell'Impero fascista? In effetti il nome della città derivava (e deriva tuttora, dato che giustamente nessuno ha mai pensato di epurarlo) da un "Impero" che di fascista non ha proprio nulla: il torrente piuttosto magro che porta questo nome e che scende dai vicini monti tagliando la città nei due nuclei preesistenti ad essa, Oneglia e Porto Maurizio. E' anzi noto chi fu l'illustre ideatore del nuovo nome destinato a indicare le due città riunite: Edmondo De Amicis, che era nato proprio ad Oneglia. ».

In effetti l'idea che sottese l'unificazione della Città di Imperia non è associabile ad alcuna delle *"new town"* che nacquero nel ventennio fascista in Italia. Il progetto di unificazione cittadina preesisteva all'avvento del regime e prevedeva di integrare i nuclei esistenti fondendoli in una Città unica, di modello classicheggiante. La fusione di entità territoriali ed amministrative eterogenee tra di loro, sotto il profilo urbanistico, era sottesa da un'analisi delle esigenze della Città nuova e, successivamente, da una pianificazione territoriale che conteneva temi e previsioni in tema di Governo del Territorio, per certi versi ancora attuali.

Tracce di questa volontà unificatrice sono tuttora evidenti infatti nell'architettura razionalista degli edifici civici realizzati in quegli anni, tra cui il Municipio, il Palazzo delle Poste, l'Ufficio Tecnico Erariale, ecc., tutti edifici, questi, che furono costruiti in una zona pianeggiante a metà strada tra Oneglia e Porto Maurizio, in prossimità del vecchio confine tra i due Comuni, proprio in quella zona allora disabitata ove le due cittadine - in passato rivali - ebbero numerosi scontri (a questo proposito, Piazza della Vittoria, ad est del Municipio nacque proprio tombinando e colmando, anche simbolicamente, il rio Baitè, che aveva spesso fatto da teatro a quegli scontri), così da enfatizzare il loro carattere di Palazzi pubblici della Città nuova, con l'intento di far convergere e saldare le linee di espansione di Oneglia con quelle di Porto Maurizio, rafforzando l'unità del nuovo Comune, resa difficoltosa dai precedenti storici.²

² La limitatezza del territorio costiero onegliese, soprattutto se rapportato a quello ben più vasto di Porto Maurizio, compreso fra l'*acqua Sancti Laurentii* e l'*acqua Unelie* (cfr. F. B. R. Paglieri, *Le città della Liguria: Imperia*, casa editrice SAGEP, Genova 1988, p.16) è la causa, all'alba del Duecento, di un tentativo, però fallito, di appropriarsi dell'area posta oltre l'argine di destra del torrente Impero, su cui le famiglie di Oneglia avevano dato vita ad un piccolo borgo detto Villa Gualdi, in prossimità della chiesa benedettina di San Mauro, diventando perciò vassalle dei monaci medesimi. Nel 1204, infatti, a seguito di violente rivolte contadine (che caratterizzarono in vari tempi il Medioevo in Italia e altrove), scoppiate nelle valli dell'Impero, dell'Arroschia e di Andora, anche Oneglia venne coinvolta, tanto da essere indotta a scendere in armi contro Porto Maurizio, per ragioni di confini. Gli Onegliesi avrebbero preteso che il territorio della loro giurisdizione arrivasse sino al fossato del *Baitè*, esistente fra le due città, mentre Porto Maurizio sosteneva che i suoi confini arrivassero al *flumen unelie*. In realtà, il territorio fra il Baitè e l'Impero apparteneva, come del resto ha sempre appartenuto sino a epoca recente, a famiglie onegliesi. Dal XII al XV secolo le campagne europee furono teatro di frequenti e violente rivolte contadine che rappresentarono una costante del sistema signorile. All'origine troviamo il malcontento generale della classe contadina sottoposta a condizioni di lavoro rurale non certo facili. Le rivolte si intensificarono, però, nel periodo più ristretto che va dal XIV al XV secolo, a seguito della grande crisi demografica che colpì l'Occidente dopo la peste del 1348. I suoi effetti furono devastanti, nell'arco di alcuni



[Fig. 1]

Oneglia e Porto Maurizio in un disegno della fine del XVI secolo
(Genova, Archivio di Stato)

Oltre a queste intenzioni, già allora, si pensò e si studiò il progetto di un porto turistico e commerciale unico, che inglobasse i due esistenti (l'uno di Porto Maurizio l'altro di Oneglia). **Anche la costruzione di una Stazione ferroviaria centrale (con**

decenni la popolazione europea si ridusse di un 25-30%. La crisi, aveva fatto sentire i suoi effetti anche sui piccoli proprietari terrieri, colpiti dalla caduta del prezzo dei cereali e privi di risorse sufficienti ad attuare una riconversione produttiva delle proprietà. Conseguenza: crebbe il numero dei contadini privi di terre proprie (per informazioni: J Heers, *L'Occidente nel XIV e nel XV secolo. Aspetti economici e sociali*, Mursia, Milano 1978; cfr. C. H. Askins, *La rinascita del XII secolo*, il Mulino, Bologna 1982; cfr. A. J. Gurevic, *Contadini e santi. Problemi della cultura popolare nel Medioevo*, Einaudi, Torino 1986). Dall'iconografia della zona [Fig.1], risalente ai primi anni del Seicento, appare come gli onegliesi fossero i proprietari dei terreni «*al di là dell'acqua*» e nella relazione sottoposta al duca Carlo Emanuele I, intorno al 1615, proponendosi di fortificare la punta di terra alla foce dell'Impero, si osserva che occorre prima riparare il fiume il quale, si diceva, «*dissipa e rovina la pianura di Oneglia, al quale danno quei d'Oneglia poco curano di provvedere, perché essendo il possesso di qua e di là loro, non gli preme perder di qua, acquistando di là*» ./. (Archivio di Stato Torino Principato di Oneglia, mazzo 4°, n. 2). Gli abitanti di Porto Maurizio, sostenuti da quelli del Maro, sudditi dei Ventimiglia, che avevano ragioni di contrasto con Oneglia, a cagione di certi dazi imposti a loro danno, in una lotta per giunta sanguinosa, ebbero la peggio sugli onegliesi, aiutati dagli Arrosciani. Si fa cenno, infatti, a «*maleficus et gestis et incendiis et domorum diruptione et percussione*» (Cfr G. Molle *Oneglia nella sua storia*, Dottore A. Giuffrè editore, Milano 1972, pp. 88-94). Successivamente Porto Maurizio, invocando la convenzione stipulata con Genova nel 1200, chiamò in aiuto i Genovesi, che intervennero in modo massiccio, con un forte esercito di fanti e di cavalli, domando la ribellione degli uomini delle tre valli e ricomponendo le divergenze fra Oneglia e Porto Maurizio e assicurandosi un tranquillo dominio in tutta la Liguria Occidentale. Oneglia, sconfitta nella sua contesa, in seguito all'ordinanza del 7 Agosto 1204 del Podestà di Genova, Guiffredotto Grassello, dovette sottostare alla pace imposta da Genova e accettare come confine del suo territorio le acque dell'Impero (Per informazioni: cfr. G. Molle *Oneglia nella sua storia*, Dottore A. Giuffrè editore, Milano 1972, pp. 88-94; cfr. *Oneglia - dalle origini alle relazioni contratte colla Casa di Savoia*, Tipografia Nante, Oneglia 1906, pp. 40 e 46). Essendo per Oneglia troppo limitata tale estensione, che, come già detto, avrebbe dovuto comprendere tutto il territorio al di qua del Baitè o quanto meno quello visibile dal campanile di Borgo d'Oneglia, l'attrito fra i due paesi durò perenne, dando vita a quelle contese (*battaiole*) fra le gioventù che gli Statuti di Oneglia (Libro IV, n.100) vietavano (*nemo debeat ad battaiolam cum hominibus Portus Mauriti*) perché degeneravano in vere e proprie risse che con il trascorrere del tempo portarono a quella forma di campanilismo che ha caratterizzato a lungo i rapporti fra i cittadini delle due realtà urbane unite nel 1923. In proposito, Pietro Isnardi (1877-1944), famoso industriale onegliese nel settore farmaceutico, scrisse: «*i portorini accusavano gli onegliesi di essere dei savoiaardi cionta furche, perché pare che in piazza Vittorio Emanuele si erigesse una forca per l'esecuzione delle sentenze di morte mediante impiccagione - gli onegliesi rimbeccavano chiamando i vicini caccelotti, poiché il boia Caccella era di Porto Maurizio*» (cfr. P. Isnardi *Oneglia mia*, Stabilimento tipografico editoriale, Cuneo 1955, pp. 218-220).

diramazione verso il Piemonte e, quindi, Torino, da sempre sogno irrealizzato di Cavour, che aveva dei possedimenti ad Oneglia) doveva avvicinare i due abitati.

Soprattutto, la realizzazione degli edifici pubblici costituiva il primo passo verso l'unificazione anche urbanistica delle due cittadine principali, una operazione sottesa da una analisi territoriale preventiva e da un Piano Regolatore di cui si dirà di seguito.

Poi, la Seconda guerra mondiale: i danni subiti bloccarono ogni cantiere, la Città risultò più volte bombardata nel corso del periodo bellico (in uno di questi bombardamenti fu anche distrutto l'imponente carcere di Oneglia, per il quale la Città era nota in tutta Italia e danneggiati il Municipio e l'attiguo Palazzo delle Poste) e le zone antistanti il mare furono sfollate a forza, minate e chiuse da un muro in calcestruzzo, per evitare possibili sbarchi nemici.

Nel mese di maggio del 1945 la Città (e tutta l'attuale Provincia) fu occupata da truppe di soldati francesi, i cosiddetti *Tirailleur*, su ordine diretto di Charles de Gaulle, che dopo un mese si ritirarono nuovamente oltre Ventimiglia.

Nel primo dopoguerra, la ricostruzione, pur segnando una minore tendenza rispetto alle grandi città del nord a realizzare quartieri depressi, subì in parte l'influenza del periodo, con le ben note problematiche legate in Liguria alla applicazione di una tecnica urbanistica su di un territorio difficile, caratterizzato dall'incombere dei rilievi sulle ridotte aree pianeggianti prospicienti il mare.

Per anni, Imperia coltivò il sogno di un grande porto commerciale per lo sviluppo della Città, sfruttando il grande spazio sul mare fra i due centri, in parte inutilizzato, ma sia la rivalità delle altre città liguri i cui porti erano allora in crisi (Genova soprattutto, ma anche Savona e La Spezia) e la mancanza di efficaci vie di comunicazione verso il Piemonte ostacolarono irrimediabilmente questo progetto.

Negli anni Settanta del secolo scorso, la costruzione di un tratto di strada a due corsie per senso di marcia, parallela al mare e compresa tra esso a sud e il vecchio tracciato della linea ferroviaria a binario unico oggi dismessa e l'Aurelia a nord - l'odierno Viale Amerigo Vespucci localmente detto "superstrada" - permise un più rapido collegamento tra Oneglia e Porto Maurizio ma rimase sottoutilizzato, confinato com'è ad ambo gli estremi dalla vecchia viabilità carrabile, per certi versi geometricamente insufficiente a smaltire il traffico litoraneo.

Negli anni Novanta fino ad oggi, la spinta verso uno sviluppo turistico anziché industriale della Città - complice anche la crisi del tessuto produttivo, commerciale e mercantile - sembrava affermarsi, anche con la costruzione del porto turistico, che però, per vicissitudini che esulano dai contenuti di questa relazione, non è stato completato, anche se in gran parte aperto ai natanti, pur con servizi minimi.

Il completamento della nuova Stazione ferroviaria di Imperia, lungo la nuova linea a doppio binario - traslata più a nord di quella precedentemente adiacente la costa - che avrebbe dovuto essere ultimata nel 2009 - è stata aperta al transito dei convogli nel 2017. Si è giunti quindi alla realizzazione di una Stazione ferroviaria unica, che sostituisce quelle preesistenti di Oneglia e di Porto Maurizio fino ad allora in funzione, lasciando però irrisolti gli aspetti legati all'integrazione della nuova Stazione nel tessuto cittadino e, quindi, alla sua accessibilità.

La vecchia linea ferroviaria, ora dismessa, ritratta in molti libri e film grazie alla bellezza dei luoghi che attraversa, è un vero pezzo di storia, testimone dello sviluppo della Riviera dei Fiori. Fu una linea di lusso, che tra la fine dell'Ottocento e gli anni Trenta del Novecento, trasportò nobili e possidenti italiani, ma anche inglesi, tedeschi e russi, che soggiornavano in Riviera. Divenne poi linea militare durante la

seconda guerra mondiale. Negli anni del boom economico è stata la ferrovia "che porta al mare" migliaia di turisti italiani, nei primi esordi del turismo di massa in un paese in rapida crescita. Più recentemente, alla vocazione turistica si è aggiunta quella del pendolarismo di impiegati e di studenti.

Nondimeno, la distanza tra i due nuclei fondanti di Imperia, Oneglia e Porto Maurizio, non è più concepita come un ostacolo o un elemento sfavorevole, ma come una forte caratterizzazione della forma *urbis* della Città, anche se permangono alcuni aspetti irrisolti circa la fusione dei centri, recentemente acuiti dalla chiusura degli stabilimenti storici che ne costituivano il tessuto produttivo e che oggi influiscono pesantemente sull'economia della Città, sui traffici, le attività mercantili, produttive ed anche sul commercio e gli aspetti sociale e urbanistico.

Si è assistito così alla presenza ed alla crescita di vere e proprie periferie interne alla Città, particolarmente nell'ambito compreso tra i due nuclei storici - un vero e proprio *vulnus* urbanistico che pure non manca di mostrare aspetti positivi, specie potenziali di prospettiva futura.

2. 1923, nascita di Imperia

Abbiamo visto che Imperia nacque nel 1923 dall'accorpamento amministrativo di ben undici Comuni.

2.1. Descrizione dell'area di riferimento

Sotto il profilo geografico il territorio dell'odierna Imperia è costituito da due sistemi vallivi distinti ma interdipendenti che decrescono dolcemente fino alla costa:

- Porto Maurizio, arroccato sul promontorio del Parasio rappresenta la culminazione di una vasta area (Valli Prino e Caramagna) limitata da due crinali che, dipartendosi dal monte Faudò (m 1.149) e dal monte Moro (m 1.184), raggiungono a ponente e a levante la costa.
- Oneglia, col suo abitato disteso, principale nucleo d'attrazione della Valle Impero che si contrappone alla polarità di Porto Maurizio, adagiata su una limitata piana alluvionale formata nel Quaternario alla foce dell'omonimo torrente sull'accumulo dei depositi fluviali e marini.

Orograficamente la Valle Impero (Valle d'Oneglia e valle del Marò) è delimitata trasversalmente a Nord dal crinale che dal monte Grande (m 1.418) arriva fino al monte Mucchio Pietre (m 770) separandola dalla Giara di Rezzo e dalla Valle Arroscia. Ad Est il crinale piega perpendicolarmente toccando le cime del monte Arosio (m 839) e di monte Torre (m 989) per giungere fino al mare, tracciando in tal modo il confine geografico tra il bacino dell'Impero e la Valle di Diano. I due sistemi territoriali, sebbene tra loro complementari, anche ad una lettura sommaria evidenziano una netta gerarchizzazione: più articolato e profondo quello della Valle Impero, ricco di importanti insediamenti disposti alle varie quote altimetriche tra cui spiccano per caratteristiche ambientali Torria, Chiusanico, Lucinasco, Borgomaro, Conio, Aurigo; meno vario e più raccolto quello di Porto Maurizio, con centri di importanza minore, ma distribuiti capillarmente per un intensivo sfruttamento agricolo.

L'immagine paesaggistica d'insieme è caratterizzata dal prevalere di forme dolci e morbide, espresse dal sinuoso andamento dei tipici terrazzamenti coltivati principalmente ad oliveto, graficamente ben messi in evidenza dalle curve di livello, i quali con gradualità salgono in quota per poi lasciare il posto a radure boschive alternate a prati. Si distacca

notevolmente la zona costiera, modificata in alcuni punti fin dai primi decenni dell'Ottocento mediante sbancamenti di roccia per favorire la creazione dei due bacini portuali e successivamente per la formazione di interramenti (specie nell'area di San Lazzaro) con l'intento di ottenere superfici necessarie al nascente sviluppo industriale e, successivamente, di aree da utilizzare per la cantieristica navale, la portualità, le funzioni accessorie e, più di recente, per il Parco Urbano e per il depuratore comprensoriale.

E' proprio lo sviluppo industriale con la successiva evoluzione e poi la crisi, cui segue una lenta e progressiva riconversione dei volumi, unitamente alla considerevole espansione edilizia dell'ultimo dopoguerra - oggi allargatasi anche all'immediato entroterra per la scarsità di spazi disponibili sulla costa - ad evidenziare l'aspetto fortemente urbano dei nuclei di Oneglia e di Porto Maurizio.

Dal punto di vista geomorfologico la costa attuale deriva da una serie di movimenti tettonici che, durante le diverse ere geologiche, hanno fatto mutare i rapporti fra il mare e le terre emerse. La paleografia pliocenica che presentava penisole montuose, disposte più o meno parallelamente, inframmezzate da bracci di mare, si trasformò nel Quaternario colmando le insenature e rettificando la costa tra gli aggetti rocciosi di capo Berta e punta Chiappe. Una mutazione delle spiagge si ebbe a causa dei lavori di prolungamento del molo occidentale di Porto Maurizio il quale, opponendosi alla traslazione delle sabbie verso levante, determinò la graduale scomparsa dell'arenile di San Lazzaro e favorì l'accumulo di sabbia al suo esterno, verso ponente, formando la cosiddetta Spiaggia d'Oro.

Anche ad Oneglia la costruzione del porto ebbe come conseguenza la progressiva erosione della spiaggia di Borgo Peri, zona peraltro particolarmente soggetta all'opera erosiva e distruttiva del mare.

Gli ulteriori recenti lavori di riempimento dello spazio acqueo tra i due centri ha contribuito a modificare ulteriormente la linea del litorale, costituendo in tal modo anche una concreta premessa alla realizzazione del nuovo sistema portuale. In particolare il nuovo approdo turistico di Porto Maurizio è stato profondamente rivisto ma non ancora completato per l'avverarsi di vicende alquanto complesse.

Il territorio imperiese, data la sua ubicazione compresa tra le Alpi Marittime, a Nord-Ovest, Nord e Nord-Est, e il Mar Ligure, beneficia di una particolarissima situazione climatologica; infatti, i rilievi sono la causa di quella che potremmo definire una singolarità meteorologica che si determina periodicamente allorché masse d'aria di origine continentale, provenienti dalla pianura Padana, riversandosi in direzione del mare subiscono importanti mutazioni dovute all'effetto termodinamico detto *adiabatico*, ossia il fenomeno di surriscaldamento per compressione di porzioni di atmosfera. In zona, questa situazione si manifesta puntualmente ogni anno specie nel periodo compreso fra ottobre e maggio ed è caratterizzata da un aumento della temperatura, dalla perdita del tasso di umidità, dalla diminuzione degli annuvolamenti e dal regime dei venti che si dispongono intorno a Nord-Est, così come è assai ben evidenziato dai dati rilevati dall'Osservatorio meteorologico e sismico della Città, in funzione dal 1875.

La singolare mitezza del clima imperiese favorisce la crescita di una vegetazione spontanea che altrove non potrebbe svilupparsi altrettanto bene: specie come l'agave, l'eliotropio, il carrubo, la bouganvillea, la reseda, il garofano, la rosa, che sboccia anche in pieno inverno, trovano un habitat particolarmente favorevole. Prospera lungo la costa anche la tipica macchia mediterranea, dove predominano il corbezzolo, l'alloro, il timo, il mirto, il leccio, alternata a tratti di pineta, mentre lungo il fondovalle resiste la coltura irrigua sebbene notevolmente ridimensionata dal costante e progressivo avanzare dell'edificato.

Sui versanti, come già ricordato, si impone l'oliveto, la cui massima diffusione risalirebbe alla fine del XVI secolo, allorché venne preferito alle tradizionali coltivazioni diversificate e meno redditizie, tra cui primeggiava la vite.

Sotto l'aspetto idrografico l'Imperiese è solcato da tre corsi d'acqua a carattere torrentizio: per le valli di Porto Maurizio il torrente Prino (15 chilometri) che nasce dal monte Moro e il torrente Caramagna (9 chilometri) che nasce dal monte Acquarone; per la valle d'Oneglia il torrente Impero, con sorgenti sul monte Grande, la cui maggiore portata e collegata alla più vasta estensione della valle ricca di affluenti, il bacino è di circa 95 chilometri quadrati, è lungo 22 chilometri e scorre su terreni calcarei, marnosi prevalentemente impermeabili; nei periodi di magra, giugno-ottobre, il basso corso è sempre asciutto sia per le derivazioni sia per le dispersioni subalvee.

Pare che fino all'Ottocento fosse più abbondante d'acqua, tant'è vero che allora, specie nel periodo invernale, costituiva fonte energetica fondamentale per il funzionamento dei numerosissimi frantoi e molini ubicati lungo gli argini.

Il territorio comunale di Imperia ha oggi un'estensione di 45,24 chilometri quadrati con una densità di 920 ab/kmq.

2.2. I Comuni ante l'unificazione: Imperia prima di Imperia

Abbiamo visto che Imperia nacque nel 1923 dall'accorpamento amministrativo di Oneglia e Porto Maurizio, rispettivamente a sinistra e a destra del torrente Impero, e dei Comuni minori di Borgo Sant'Agata, Caramagna Ligure, Castelvecchio di Santa Maria Maggiore, Costa d'Oneglia, Molledo Superiore, Montegrazie, Piani, Poggi e Torrazza.

Dall'interessante volume scritto da Franco Bianchi *"Imperia 80"* ed edito da Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2003, in occasione dell'anniversario degli ottant'anni dalla nascita di Imperia, apprendiamo l'evoluzione demografica fino ad allora dei Comuni che si fusero in Imperia:

EVOLUZIONE DEMOGRAFICA DEI COMUNI CHE SI FUSERO IN IMPERIA				
Comune	n. abitanti			
	Anno 1881	stima Anno 1923	Anno 1957	Anno 2003
Oneglia	8006	13300	12587	10886
Porto Maurizio	7219	8200	13159	14699
Piani	642	700	681	2372
Caramagna Ligure	627	670	992	4269
Montegrazie	610	640	365	478
Molledo Superiore	562	590	263	466
Costa d'Oneglia	544	580	578	701
Borgo Sant'Agata	503	550	530	1456
Poggi	494	520	377	874

Castelvecchio di S.M. Maggiore	451	500	2564	3576
Torrazza	391	410	292	451
TOTALI	20049	26660	32338	40228

NOTA: L'incremento registrato da Porto Maurizio è dovuto essenzialmente allo sviluppo di Borgo San Moro e delle ex Ferriere, territori che fanno parte del Comune censuario portorino. Oneglia nel 1919 aveva raggiunto i 14.000 abitanti, poi la crisi delle fabbriche iniziò a farsi sentire. Successivamente lo sviluppo commerciale e dei servizi in genere ha caratterizzato l'economia onegliese, trasformandola: alle abitazioni del centro storico si sono sostituiti i negozi e gli uffici, e ciò ha provocato la crescita residenziale della periferia (cioè degli ex Comuni), in alcuni casi esasperata dallo sviluppo dell'edilizia economica e popolare.

3. Pianificazione territoriale e strumenti urbanistici

3.1. Imperia, 1925: le cose da fare

« Con Regio Decreto 21 Ottobre 1923, n. 2360 il Governo Fascista creava in pari data, col nome augurale di "Imperia", una nuova Città fondendo in un tutto unico undici comuni dei quali due, Porto Maurizio ed Oneglia, non privi di importanza ». Iniziava con questa parole un memoriale inviato nel marzo 1925 a Sua Eccellenza il Presidente del Consiglio dei Ministri Benito Mussolini dal Cavaliere di Gran Croce Dott. Riccardo Lualdi, che era stato nominato dal Governo Commissario straordinario per sorvegliare i primi passi della Città nuova, dopo esserlo stato di Oneglia nel traghettamento verso l'unificazione.

Questo raro memoriale, stampato dalla tipografia Nante di Imperia, esponeva con chiarezza tutti i problemi che la nuova Città doveva fronteggiare e costituisce un dettagliato compendio di opere ed azioni evidentemente sotteso da un'analisi territoriale e di fabbisogno di Imperia, anche sul piano del Governo del territorio e del dimensionamento economico - finanziario degli interventi.

Il memoriale non era uno Strumento urbanistico, eppure rappresentava un valido supporto alla pianificazione territoriale di Imperia, attraverso la ricognizione delle esigenze della Città nuova. Il programma era suddiviso in due categorie di interventi:

« Nella esposizione che va a seguire, di due gruppi di provvedimenti, uno perché di mole veramente imponente, l'altro perché di sostanza relativamente tenue, la rappresentanza di Imperia va a dare cenni assolutamente fugaci.

Al primo gruppo appartengono i due importantissimi lavori "ferrovia Imperia-Garessio" e "Porto unico" per i quali studi si son già fatti; così che pel primo esiste un progetto dell'Ing. Lanino, e pel secondo, che diverrà assolutamente indispensabile, quando funzioni la nuova linea ferroviaria (che anche alte autorità militari consigliano ed augurano, nel sommo interesse della difesa Nazionale) pel secondo, ripeto, esiste già un progetto completo ed apprezzatissimo dovuto al Senatore Ing. Luigi Luiggi. ».

Seguiva la elencazione degli interventi con valutazioni di priorità, stima dei costi e quella che oggi definiremmo la richiesta di finanziamento.



[Fig. 2]

Copertina del Memoriale (Imperia, Biblioteca Civica)

3.1. Il Piano Regolatore del 1926

Con deliberazioni del 2 e del 29 aprile 1924 il Regio Commissario Cav. di Gran Croce Riccardo Lualdi - autore del "Memoriale" di cui sopra, in quanto già Commissario di Oneglia e poi di Imperia - conferì incarico di redigere un Piano Regolatore agli Ingegneri Agostino Ghiglione, Washington Sabatini e Giovanni Sicardi coadiuvati dai Geometri Giacomo Pastore e Bartolomeo Martina. Poco più di tre anni dopo, il 22 agosto 1926, i professionisti consegnarono gli elaborati avendo riletto prima di tutto la viabilità urbana con ri-tracciamento delle arterie stradali funzionali ad uno *"sviluppo edilizio moderno che tenda alla formazione delle nuove città-giardino con la costruzione di ville e case aventi tutte un terreno intorno da godersi dai singoli abitanti"*³.

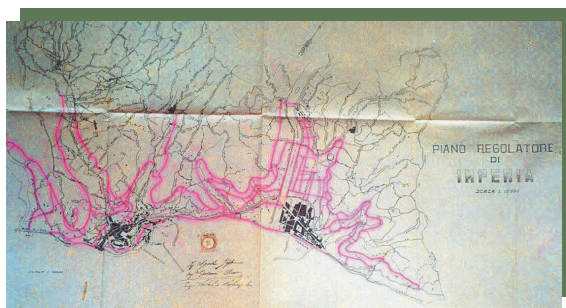
Lo sviluppo urbano di più ampia prospettiva era riconnesso principalmente con la zona *"di terreni fabbricabili ... compresa tra gli abitati di Oneglia e Porto Maurizio a monte dell'attuale strada litoranea la quale ha evidenziato la maggiore importanza per lo sviluppo edilizio che dovrà crearsi in essa allo scopo specialmente di fondere in una unica città i due centri più importanti del Comune"*. Il tutto - collegato con un fondamentale *"progetto di strada di circonvallazione a monte già studiato dall'Ing. Sabatini per incarico speciale del Regio Commissario"* (oggi Corso Roosevelt e Corso Vittorio Veneto), con il *"rettilineamento della strada in corrispondenza del Rio Baitè e la costruzione del piazzale per il nuovo Municipio [...], le quali opere verranno a creare un nuovo centro edilizio nel punto che dovrà risultare il cuore della città"* - creava premesse stimolanti sostenute dal rifacimento del ponte sull'Impero, da migliorie viarie, apertura di portici in via Carlo Alberto a Porto Maurizio (oggi Via Cascione) e dalla demolizione del Carcere di Oneglia *"fabbricato triste e malinconico"* che induceva senso di sgomento, sostituita da spazi verdi.

La sistemazione della viabilità a mare nel centro di Oneglia e la previsione di una zona industriale a nord della ferrovia sottendevano linee pianificatorie delle quali deve

³ AA.VV. "Palazzo Comunale e dintorni", mostra fotografico documentaria 21 ottobre - 1° novembre 1994, Città di Imperia, 1994, pag. 70 e segg.

riconoscersi lungimiranza e perdurante attualità. Sia nel tracciamento delle nuove strade che nella previsione di nuove aree fabbricabili, si tenne conto della conformazione del suolo, con l'intento di alterare nella minima misura possibile l'aspetto e la morfologia del territorio, così da favorire la formazione delle nuove città-giardino in auge a quell'epoca.

Il Piano del 1926 ebbe vita breve e già il 6 aprile 1929, considerando che era *"stato compilato con criteri eccezionalmente grandiosi [...] non conformi alle specifiche esigenze del Comune e alla potenzialità finanziaria del bilancio"*, il Podestà Stoppani incaricò l'Ingegnere comunale Leonardo Dulbecco di approntarne uno più realistico e sobrio.



[Fig. 3]

Piano Regolatore di Imperia (1926): quadro d'unione - sc.1:10.000 (Imperia, Municipio, Settore Urbanistica)

3.2 Pianificazione della Città nuova: i concorsi e il Piano Regolatore del 1934⁴

Il Piano Ghiglione-Sabatini-Sicardi del 1926 fu abbandonato per eccessiva gravosità senza che ve ne fosse di approntato uno nuovo, più realistico e più sobrio. In una "velina" relativa alla costruzione del nuovo Palazzo Municipale della Città - progettato e realizzato nel decennio 1923/1933 e strettamente legato al processo di unificazione cittadina - redatta dallo stesso progettista, architetto Armando Titta⁵, il 9 febbraio 1932, nella prospettiva di diffonderla alla stampa nazionale, il testo si concludeva sottolineando la *"saggezza"* dell'Amministrazione Comunale che, *"conscia del grave problema, vorrà affrontare e risolvere in modo degno la soluzione edilizia della futura città che si svilupperà certo attorno al nuovo Palazzo, impedendo ad ogni costo, con chiarezza di disposizioni, che le nuove costruzioni assumano forme architettoniche sorpassate e indecorose ma siano degne del rinnovamento che il Governo Fascista ha impresso a tutta la Nazione"* ⁶. I concetti che Titta riaffermò, onde *"evitare errori e false interpretazioni dell'opera"* tali da imporgli di *"intervenire con rettifiche o con altri sistemi per la tutela della propria reputazione d'architetto"*, erano riassumibili nel rigorismo intellettuale prima ancora che pianificatorio di contrasto a spinte utilitaristiche nella gestione del territorio che forse, nella sua permanenza imperiese, egli aveva avuto modo di avvertire.

Anche se le istanze urbanistiche, specie nella seconda metà dell'Ottocento, non erano apparse del tutto estranee alla locale tradizione di Governo - tanto a Porto Maurizio

⁴ AA.VV. *"Palazzo Comunale e dintorni"*, mostra fotografico documentaria 21 ottobre - 1° novembre 1994, Città di Imperia, 1994, pag. 70 e segg.

⁵ Armando Titta. Architetto, nato a Pisa il 12 giugno 1883, vinse giovanissimo il concorso nazionale Govi - Feroni per il perfezionamento in architettura, fu vincitore o premiato in molti concorsi nazionali ed internazionali, tra cui il Premio artistico perpetuo di Architettura in Parma (1907, 1913, 1934) il concorso Vittadini in Milano (1908) e quello Canonica - Vittadini ancora a Milano (1910), Stibbert a Firenze (1920), per il Palazzo degli Studi Principe Umberto a La Spezia (1921, realizzato), il Regio Istituto Industriale Quintino Sella in Biella (1929), il Palazzo delle Poste in Napoli (1928/30), il Palazzo del Governo in Sondrio (1929), la Stazione ferroviaria principale in Sofia, Bulgaria (1943). Realizzò il Palazzo degli Studi di La Spezia, il Palazzo Comunale di Imperia, appunto, il Lido di Milano (1930), il Palazzo delle Poste in Roma viale Mazzini (1933), ed altro ancora. Fu docente e pittore tuttora quotato.

⁶ Archivio del Comune di Imperia - Fald. 316 - relazione spedita con lettera d'accompagnamento del Titta in data 9 febbraio 1932.

che ad Oneglia⁷ - il decreto di unificazione del 1923 aveva trovato un territorio spezzettato e disomogeneo, del tutto privo (a parte i pochi progetti connessi con il collegamento dei bacini portuali) di prospettive e direttive pianificatorie a vasto raggio.

Il buon esito dell'impresa del Palazzo Municipale - progettato e realizzato nel decennio 1923/1933 - nonché lo stimolo culturale suscitato dalla presenza ad Imperia del progettista del Palazzo stesso, l'Architetto Armando Titta, diedero buoni frutti ed il 3 marzo 1933 il nuovo Commissario Prefettizio Pietro Farina poté deliberare un concorso nazionale per il nuovo Piano Regolatore. Questa iniziativa suscitò notevole interesse nell'ambiente degli addetti ai lavori e delle istituzioni: basti considerare la richiesta dell'onorevole Alberto Calza Bini, Architetto,⁸ di copia del bando da far pervenire all'Istituto Nazionale di Urbanistica di Roma nell'aprile 1933, oppure l'offerta dell'importante rivista di settore *"Case oggi"* di Milano, dell'ottobre successivo, di pubblicare gli elaborati premiati.

Al termine ultimo del 31 marzo 1934 (dopo due proroghe tese a favorire la più ampia partecipazione) risultavano in gara sei progetti considerati con molta attenzione dalla Commissione Giudicatrice riunitasi il 2 maggio 1934, composta da otto membri autorevolissimi, espressione del mondo accademico, dell'urbanistica e delle professioni.

Furono analizzati quindi i sei progetti finalisti denotati dai motti: *"Imperia Era Fascista XL"* - *"Littorio"* - *"MV.RO"* - *"Osare Sempre"* - *"S.F. III Impero"* - *"San Maurizio e San Giovanni"*.

Constatate e valutate le singole soluzioni proposte, si pervenne alla seguente classifica, su specifica analisi del relatore Eugenio Fuselli, forse il membro culturalmente più preparato e influente della giuria, giovane Architetto appartenente al *"Gruppo Urbanisti Romani"*⁹ legato a Marcello Piacentini che appena nel 1933 aveva tentato *"di definire gli strumenti urbanistici di assetto alla grande scala ponendo il problema di un piano di uso del territorio nazionale e delineando con correttezza il concetto di regione organica rispetto agli ambiti territoriali definiti dai confini amministrativi"*¹⁰, il cui esito fu convalidato dal Regio Commissario Farina con deliberazione del 12 maggio 1934:

- primo premio di lire 25.000 al progetto "S. Maurizio e S. Giovanni" di Nicola Gandolfo¹¹ ed Alfio Susini,
- secondo premio di lire 15.000 al progetto "Imperia E.F. XL" di Riccardo De Marpillero¹², Paolo Musso e Mario Scanavino,
- terzo premio di lire 10.000 al progetto "MV.RO." di Francesco Muratorio¹³ e Felice

⁷ Cfr. in proposito: G. De Moro, *"Città parallele: lineamenti urbanistici a confronto fra Oneglia e Porto Maurizio"* (sec. X VI-XIX'), in: M. Quaini (a cura di), *"Storie e cartografi in Liguria"*, Genova 1986, pp. 61-67; F. Boggero, R. Paglieri, *"Imperia"*, pp. 14-62.

⁸ Alberto Calza Bini, nato a Roma il 7 dicembre 1881, Architetto, urbanista e pittore, insieme con Marcello Piacentini fu uno degli autori della svolta modernista sotto gli auspici di un'architettura rappresentativa, monumentale, del regime fascista. Esperto di edilizia popolare, nel 1930 si era occupato del risanamento di Bari di cui l'anno dopo firmava con lo stesso Piacentini il Piano Regolatore. Sempre nel 1930 collaborò al Piano Regolatore di Roma; farà parte della Commissione per il concorso del Palazzo Littorio a Roma nel 1934 e nel 1937 realizzerà il Piano per la nuova città di Guidonia.

⁹ Quello formatosi alla Scuola di Architettura aperta a Roma poco prima del 1920 e costituito da Fuselli, appunto, insieme con Cancellotti, Lenzi, Nicolosi, Piccinato, Scalpelli e Valle, gruppo che si ritrovò nel 1929, con la sola aggiunta di Montuori, a firmare il progetto vincitore per il Piano Regolatore di Arezzo.

¹⁰ P. Sica, *"Storia dell'Urbanistica"* cit. pp. 339, 340n, 381, 398, 447n, 449n, 485n, 489n; E. Fuselli, *"Urbanistica di Mussolini: il Piano regolatore nazionale"*, in: *"Quadrante"*, novembre 1933; C. De Seta *"L'Architettura del Novecento"* cit., pp. 162 e 164. Una sua opera in Liguria è la Casa del Mutilato in Corso Aurelio Saffi a Genova. F. Sborgi (a cura di), *"La Scultura a Genova e in Liguria. Il Novecento"*, Genova 1989, p. 131.

¹¹ Nicolo Gandolfo (Oneglia 1901-Pietra Ligure 1986) Ingegnere. Nel 1928 venne nominato direttore dei lavori del nuovo Palazzo Comunale operando a contatto del Titta.

¹² Riccardo De Marpillero "abilitato in Ingegneria" e "seniore" della M.V.S.N. Sue opera di ingegneria industriale sono segnalate a Torino, Milano, Venezia, Firenze, Genova, Grosseto, Bagnoli, Nanterre. Suo, ad Imperia, sarà il progetto della Caserma della Milizia realizzata nel 1934-35.

¹³ Francesco Muratorio (Oneglia 1904, Torino 1976) Ingegnere ed Urbanista. Autore di numerosi progetti in città e in provincia fra cui quello dell'Ospedale di Costa Rainera (1927-29), quello importante dell'Ospedale Civile di Imperia del 1940, alla base dell'effettiva realizzazione poi compiuta nel 1963-66 (G. De Moro, Imperia, Guida della città cit. p. 69). Numerosi altri interventi nel campo

Romoli,

- quarto premio di lire 6.000 al progetto "Littorio" di Armando Titta,
- quinto premio di lire 4.000 al progetto "S.F. III Impero" di Giovanni Severino,
- ultimo ed escluso risultava il progetto "Osare Sempre" di Carlo Bianchi e Giovanni Genzini.¹⁴

La gara ebbe vasta eco sulla stampa nazionale: varie riviste ne pubblicarono l'esito, Roberto Papini ne scrisse sul *"Corriere della Sera"*, ed Alberto Cian sul n. 6 della rivista *"Urbanistica"* del dicembre 1934. Anche Arturo Midana lo commentò sulle colonne di

dell'edilizia popolare e residenziale gli sono riferibili a Ventimiglia, Savona, Ospedaletti, Genova, Alassio, Taggia.

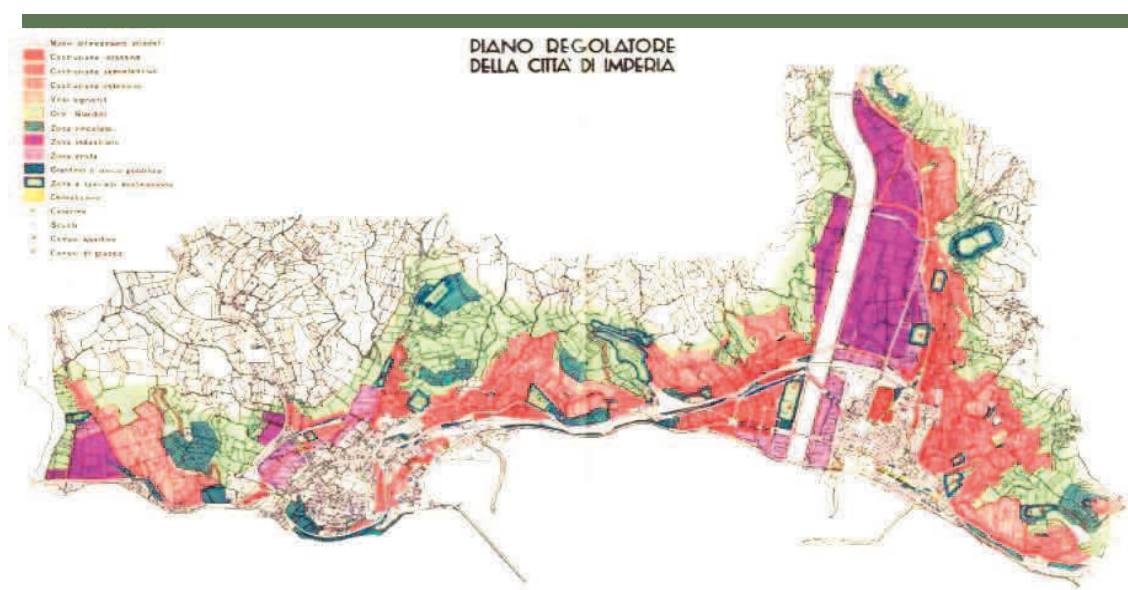
¹⁴ Si riportano di seguito per esteso i commenti della commissione ai singoli progetti (Archivio del Comune di Imperia - Fald. 334 cit):
« Il progetto contrassegnato col motto "Imperia E.F. XL" risolve il problema generale del traffico prevedendo nuovi tracciati periferici intorno ai vecchi nuclei di levante e di ponente, contempla una strada a mare collegante i due porti e considera con opportune soluzioni gli incroci di queste strade tra loro e con quella del Col di Nava fuori dell'abitato. Per quanto concerne la sistemazione dei nuclei urbani, è da osservare un eccesso di demolizioni, specialmente nell'abitato di levante, che arriva alla completa e radicale trasformazione edilizia di interi quartieri eccedendo in questo le reali necessità dei problemi ed in contrasto con le finalità del bando di concorso. Il progetto prevede in forma molto sommaria la creazione del porto unico; manca qualunque criterio di zonizzazione per le aree di sviluppo e solamente per il triangolo compreso tra la sponda destra dell'Impero ed il mare appaiono tracciate le linee di un nuovo quartiere, sebbene in forma insufficiente. Per il nuovo centro cittadino il progetto non suggerisce una organica sistemazione e si limita a proporre la copertura del tronco ferroviario sottostante la Via Aurelia, copertura da sistemarsi con terrazzo ed aiuole. Nonostante le manchevolezze lamentate, il progetto "Imperia E.F. XL" non ha errori fondamentali di impostazione e risolve sufficientemente i problemi riguardanti il traffico; la Commissione ha inoltre rilevato che questo progetto è il solo che abbia corredo il tracciato di alcune nuove strade con i profili altimetrici. Il progetto contrassegnato col motto "Littorio" apparisce in aperto contrasto con le enunciazioni generali sopra elencate per quanto riguarda i problemi del traffico. Nessun deviazione della Via Aurelia dai centri abitati, che vengono ancora attraversati nei punti di maggior congestione: in particolar modo, nel rione levante, la Via Aurelia segue ancora la direttrice Via Gandolfo, Piazza Dante, Via Statuto. La sistemazione dei rioni di levante e di ponente è prevista mediante ingenti operazioni di sventramento che localizzano in determinati punti del rinnovamento edilizio, senza tuttavia risolvere completamente i problemi. Non è contemplata la creazione del porto unico ed è trattato in modo eccessivamente sommario il concetto di zonizzazione per il futuro sviluppo edilizio. Per contro il progetto assegna la dovuta importanza alla sistemazione del nuovo centro cittadino, prevedendo una serie di edifici pubblici lungo la Via Aurelia sull'allineamento del Palazzo Municipale e la creazione di una striscia di sviluppo edilizio sotto la linea ferroviaria, ottenuta con riempimento del litorale. Tale studio denota il lodevole intento di realizzare la unificazione dei due nuclei estremi con aspetti di elevato decoro estetico e di notevole importanza edilizia, ciò nonostante questa sistemazione sembra eccessivamente dispendiosa e soprattutto compromette la enunciata possibilità della creazione del porto unico. ./.

Il progetto distinto col motto "MV.RO." si presenta ricco di elaborati, ma la diligente ricerca delle soluzioni particolari contrasta colla deficiente impostazione sintetica ed organica dei problemi principali. Così ad esempio il progetto arriva a considerare dettagliatamente le sistemazioni dell'acquedotto e della fognatura ed illustra con pregevoli studi prospettici varie sistemazioni edilizie cittadine ma purtroppo parte da errate impostazioni per quanto riguarda le questioni del traffico. La Via Aurelia attraversa il nucleo di levante e per il nucleo di ponente è prevista una galleria che è da ritenersi eccessivamente onerosa. Non è considerata alcuna specifica succursale a monte e manca un buon allacciamento fra i due porti. E' felicemente risolto l'allacciamento della strada del Col di Nava con l'Aurelia ed in pari tempo è prevista la utilizzazione del tracciato a mare per il tronco da Imperia levante a Diano Marina. Sono da notare gli eccessivi sventramenti dei nuclei centrali, specie in quello di levante. Viene progettata una Stazione ferroviaria centrale conservando in pari tempo le due stazioni esistenti, il che sembra eccessivo. Un appunto notevole mosso al progetto "MV.RO." riguarda lo spostamento dei due cimiteri attuali con la creazione al posto di quello di levante degli impianti sportivi: provvedimento quest'ultimo, non accettabile dal punto di vista sentimentale e pratico. Il progetto "MV.RO." si distingue per un accurato studio generale della zonizzazione che però non corrisponde alle premesse generali sopra enunciate per quanto riguarda la destinazione industriale nella zona del Prino e notevole in particolar modo lo studio della sistemazione del nuovo centro che è ispirato all'ottimo intendimento di realizzare una piazza organica ed architettonicamente monumentale, centro di un complesso di edifici pubblici, sebbene concepito con eccessiva larghezza di mezzi. ./.

Il progetto contrassegnato dal motto "Osare Sempre" comporta un fortissimo eccesso di demolizioni negli aggregati cittadini, in pieno contrasto perciò con le richieste del concorso, con i criteri di una attuazione pratica e con le buone regole urbanistiche: in particolar modo ripete aggravandoli per il rione di levante gli sventramenti già lamentati in alcuni dei precedenti progetti e, per il rione di ponente, propone tagli e demolizioni non giustificati da ragioni di viabilità né di risanamento edilizio, nelle vie Carlo Alberto, Mazzini e XX Settembre. Alcune buone idee sono contenute nei nuovi tracciati stradali, quali ad esempio la rettifica a mare dell'Aurelia sulla foce del Caramagna e l'andamento generale di una strada di circonvallazione a monte che dal Corso Roosevelt scende nel versante dell'Impero: purtroppo però questo tracciato non prevede un razionale allacciamento con la Via Aurelia che, per conseguenza, continua ad attraversare il rione di levante secondo il tracciato attuale. Il progetto "Osare Sempre" contempla riforme troppo radicali del sistema ferroviario, in quanto sopprime le stazioni attuali di levante e di ponente per crearne una sola centrale in un punto che non consente sufficienti possibilità di impianti, specialmente in relazione alla progettata linea di Gareggio. Manca la zonizzazione delle aree di sviluppo edilizio e la costituzione del nuovo centro cittadino e appena timidamente accennata da alcune costruzioni di incerta consistenza e destinazione. Il progetto distinto col motto "S.F. III Impero" ripete in generale gli inconvenienti lamentati nel precedente riguardo alle demolizioni dei due rioni di levante e di ponente, apparisce però ispirato a principi più organici e sani in alcune questioni di dettaglio. Il concetto di evitare i nuclei abitati è affermato con nuovi tracciati periferici della Via Aurelia e con discreti allacciamenti della strada del Col di Nava: però la biforcazione dell'Aurelia prima dell'abitato di Imperia levante avviene troppo spostata verso Capo Berta e tale da precludere la possibilità di un innesto con l'auspicata strada a mare per Diano Marina. E' opportunamente considerata la strada di collegamento del traffico portuale, che viene notevolmente prolungata ai due estremi fino a congiungersi con la Via Aurelia. Sono curati anche nei dettagli la zonizzazione e lo sviluppo edilizio del triangolo pianeggiante, limitato dall'Impero e dal mare, che si avvantaggia con una progettata copertura dell'ultimo tratto del torrente, idea seducente ma invero

"Architettura" ¹⁵. Nel maggio 1937 il direttore della *"Rassegna d'Architettura"* Bruno Moretti chiese materiale per un numero della rivista dedicato ai Piani Regolatori in mostra a Roma, mentre il 4 ottobre 1938 l'Ing. Gino Rossetti, incaricato dello studio del Piano Regolatore di Forte dei Marmi, si informava presso il Commissario Prefettizio Marlo della disponibilità di copie-studio del progetto Gandolfo-Susini.

3.3 Sintesi delle previsioni del Piano Regolatore del 1934



[FIG. 4]

Piano Regolatore esecutivo di Imperia (1934): quadro di insieme.
(in *"Architettura"*, annata XV, fascicolo XII, dicembre 1936)

Nonostante l'eco ricevuta in ambito nazionale ed internazionale, l'idea di un nuovo Piano Regolatore non trovò inizialmente riscontro nelle decisioni dell'Amministrazione

sproporzionata alle reali possibilità di attuazione. E' prevista la sistemazione del centro cittadino, ma con criteri inattuabili. Il progetto "San Giovanni e San Maurizio" riassume in sé il maggior numero dei pregi ed il minor numero dei difetti riscontrati nei vari altri progetti. Esso è seriamente studiato in ogni sua parte e denota una singolare competenza dei problemi urbanistici accompagnati dalla serena e matura valutazione dei problemi locali. E' previsto l'allontanamento del traffico di transito dai centri abitati con buoni allacciamenti alla strada del Col di Nava e colla strada dei porti. Per il tratto della parte collinosa centrale si osserva però che il tracciato prescelto corre a quota troppo elevata, mentre avrebbe più opportunamente potuto collegarsi col Corso Roosevelt fino all'ospedale civile di ponente, e a questo punto scendere direttamente verso il Caramagna senza inoltrarsi nella Valletta laterale fino in prossimità del cimitero. Anche la strada dei porti richiede un migliore allacciamento con le strade esterne. Non è stato previsto il collegamento con una strada a mare per Diano Marina per contro è notevole particolareggiato di tre soluzioni diverse per la Via Aurelia alla foce del Caramagna: di queste la Commissione ha mostrato la sua preferenza per quella avente il tracciato più a mare. La zonizzazione risponde completamente ai principi generali enunciati dalla Commissione e risulta analiticamente distribuita nelle planimetrie in modo da non offrire possibilità di incertezze ed indica altresì i punti da vincolare per ragioni di protezione paesistica. E' prevista la creazione del porto unico con ottimi servizi ferroviari e con opportune cautele nei riguardi del torrente Impero. Temperate e bene proporzionate alle necessità del risanamento e della viabilità locale sono le sistemazioni proposte per i nuclei di levante e di ponente, illustrate dettagliatamente in pregevoli tavole particolari. A questo riguardo è degna di nota la cura di avere indicato anche l'attuazione delle varie opere per gradi. Interessante è apparsa la proposta di sviluppo edilizio per l'area triangolare tra l'Impero ed il mare, sebbene non altrettanto rispondente ed organica sia la soluzione della piazza centrale adiacente al Municipio. Nel suo complesso il progetto "San Giovanni e San Maurizio" dimostra una netta superiorità sui migliori degli altri progetti che sono stati esaminati precedentemente ».

¹⁵ L' "*Architettura*" anno XV, agosto 1936, pp. 395-401. Ancora la stessa rivista, nel numero di dicembre, pubblicò una nota di redazione sullo stesso Piano Regolatore.

Comunale imperiese, che preferì procedere per obiettivi, con la realizzazione di interventi mirati a trasformare e monumentalizzare le aree centrali, adeguare e incrementare la rete di comunicazione e quella idrica¹⁶. Lo studio prevedeva una sistemazione graduale che, con il minimo sforzo di finanziamento, risolvesse i problemi di traffico, di sistemazione igienico-edilizia e di ampliamento, relativi ad un preveduto aumento della popolazione, del commercio, dell'industria, con l'assioma fondamentale dell'unione dei due rioni.

« Il traffico di transito si svolge essenzialmente su due strade di grande comunicazione, la via Aurelia e la via del Piemonte, attraversanti rispettivamente la città in direzione presso a poco parallela e normale alla riva del mare. Esso presenta l'inconveniente di svolgersi in massima parte attraverso il centro della città, valendosi di strade frequentatissime, di particolare importanza o presentanti sezioni anguste e curve ed incroci pericolosi.

Se il traffico turistico, eliminato il passaggio nelle vie ristrette e tolti i punti difficoltosi, potrà svolgersi su qualche tratto dell'attuale percorso, lo stesso non può ammettersi per quello pesante che dovrà assolutamente essere portato fuori dal centro abitato [...] si è peraltro prevista la creazione di strade atte a convogliare fuori dalla città il traffico pesante di transito, a permettere più rapidamente le comunicazioni coi porti, a facilitare l'accesso diretto dalla periferia ai centri e viceversa [...] Tra le strade future assume particolare importanza quella a monte e quella a mare [...] La seconda potrà in un primo tempo passare per il ponte delle ferriere debitamente sistemato, ottenendo un'unione temporanea sufficiente tra i due porti senza la forte spesa di un nuovo ponte alla foce dell'Impero.

*Oltre a tale unione questa prima realizzazione permetterebbe altresì un collegamento piano del porto di ponente, tanto con il centro di Oneglia quanto con via Genova per via De Geneys e via Palestro sistemata.»*¹⁷

Il tema urbanistico fondamentale del Piano rimaneva, comunque, quello di fondere armonicamente le due antiche città di Oneglia e di Porto Maurizio.

L'ubicazione del Palazzo Civico, da poco costruito in un punto intermedio degli abitati di Oneglia a levante e di Porto Maurizio a ponente - ad affermare la volontà unificatrice delle due antiche città - evidentemente assunse una fondamentale importanza nello studio del tema, costituendo la premessa morale e politica del futuro sviluppo urbano. La località ove tuttora sorge il Palazzo era purtroppo inadatta, per le sue condizioni orografiche, allo sviluppo di un nuovo centro cittadino che sarebbe stato tuttavia necessario per saldare i due vecchi nuclei. Sussistendo, dunque, tale impedimento - costituito dalla collina centrale - ed escludendo l'eventualità di procedere ad eventuali sbancamenti, si poteva ottenere la possibilità di qualche espansione della zona intermedia mediante riempimenti dell'antistante litorale, assecondando anche le esigenze del traffico del porto unico da crearsi nel tratto compreso fra quello di Porto Maurizio e la foce dell'Impero.

Studiando la zonizzazione di Piano ed i pubblici servizi della Città, apparve opportuno riservare alla costruzione intensiva e alla nascita del nuovo quartiere costituente il centro di Imperia, l'area pseudo triangolare citata nei commenti della commissione del concorso nazionale per il nuovo Piano Regolatore, situata tra il mare, la via Aurelia e la sponda destra del torrente Impero; area, questa, pianeggiante, fino ad allora non compromessa da costruzioni, la sola di una certa estensione che poteva consentire una organica espansione edilizia verso il nuovo centro cittadino. Le pendici collinose a levante

¹⁶ AA.VV. "Imperia, la nostra città", Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2009, pagg. 49.

¹⁷ A. Susini - N. Gandolfo, *Piano Regolatore esecutivo di Imperia*, in «Architettura», annata XV, fascicolo XII, dicembre 1936, p. 624.

del Palazzo Municipale e l'ampia zona pianeggiante centrale, proprietà Ilva, venivano riservate quindi a costruzioni di carattere intensivo e semintensivo, mentre quelle di levante erano destinate ad ospitare ville private. Allo sviluppo delle industrie erano destinate le zone pianeggianti sulla sinistra del Torrente Impero, e quella del Prino.

«...Unica parte centrale pianeggiante è la proprietà dell'Ilva, che assume una sua particolare importanza in quanto, ancor priva di costruzioni, potrà essere sistemata secondo norme precise e (allacciata come è previsto colla via Aurelia, col nuovo piazzale del Municipio, col centro di Oneglia, colla via a mare) costituisce il nuovo efficace nucleo di collegamento tra gli abitati già esistenti [...] E' stata assegnata ad intenso sviluppo la pianura dell'Ilva, che contribuirà efficacemente all'unione dei due rioni; si è preveduta a levante del Municipio la creazione della nuova Prefettura, per la necessità che detta piazza diventi il centro organico e monumentale della città [...] Sono state distinte le varie zone secondo la loro naturale ubicazione ed esposizione. Così le parti basse e piane sono state generalmente destinate a costruzione intensiva, passando gradatamente alla semintensiva ed alla estensiva col graduale salire lungo le pendici della collina.

*Per l'ulteriore sviluppo delle industrie sono state riservate essenzialmente la zona sulla sponda sinistra dell'Impero a monte del ponte ferroviario [...]. E' da notare a tale proposito che non si può prescindere dal carattere essenzialmente commerciale ed industriale della città e dalle necessità dipendenti, che obbligano le industrie medesime a tenersi per quanto è possibile vicine al porto [...] ».*¹⁸

Furono rispettati dunque tutti gli stabilimenti produttivi esistenti, prevedendo inoltre che la parte della pianura dell'Ilva, direttamente a contatto con la futura via a mare (l'odierno Viale Amerigo Vespucci, o, più comunemente la c.d. "superstrada"), potesse essere eventualmente destinata ad industrie compatibili con la posizione centrale e l'espansione di quelle esistenti.

Il nuovo centro doveva accostarsi, e non sovrapporsi, al vecchio, mentre un'efficiente rete di comunicazione doveva rendere possibile l'integrazione. I progettisti, nella stesura del Piano, seguirono dunque quella che era la posizione del Piacentini nel 1916 a proposito di Roma:

*"Lasciamo la città vecchia così, come si trova e sviluppiamo altrove la nuova", aggiungendo "La visione della città vecchia dovrà essere perfetta rievocazione"*¹⁹.

Tornando ad Imperia, lungo la via Aurelia (oggi, in quel tratto, Viale Matteotti) nella zona del Palazzo del Municipio (Arch. Armando Titta) e dell'attiguo Palazzo delle Poste (Arch. Cesare Bazzani) - entrambi preesistenti al Piano, localizzati in posizione baricentrica e prossima al confine tra i due centri principali preesistenti alla Città nuova - possiamo descrivere gli interventi più significativi ivi eseguiti in quegli anni.

Si tratta di interventi destinati ad avere un ruolo fortemente simbolico della neonata unione: l'impianto progettuale configurava un'armatura viaria basata sull'ampliamento della via Aurelia (di per sé elemento denso di significati, in quanto riecheggiante la tradizione delle strade dell'Antica Roma) e un sistema di trasporto pubblico affidato alla tramvia ed agli autobus.

Lateralmente dotato di ampi marciapiedi, come richiesto dal Commissario straordinario della neonata Città, Lualdi (quello a mare provvisto di cavedio di

¹⁸ A. Susini - N. Gandolfo, *Piano Regolatore esecutivo di Imperia*, in "Architettura", annata XV, fascicolo XII, dicembre 1936 pp. 624-625.

¹⁹ Marcello Piacentini, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Roma 1916, pp. 11-16.

canalizzazione per i sottoservizi), il viale simboleggiante l'unione veniva allargato e parzialmente deviato per dotarlo di un cavalcavia che consentisse di sovra-passare l'interferenza con la linea ferroviaria tra Roma e la Francia, in quel tratto a binario unico. Finanche i parapetti di protezione marginale erano informati ai caratteri classicheggianti dell'epoca, con pilastri tripartiti in stile, intercalati da sezioni di ringhiera in profilo di ferro pieno bulzonato. A valle - laddove il corpo stradale era tutt'uno con la scarpata che declinava verso la linea ferroviaria - un filare di pini marittimi impreziosiva la veduta dall'Aurelia, sfumando la veduta verso il mare.

Procedendo dal Palazzo Municipale verso levante, sullo stesso viale, vennero edificate dall'Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) le palazzine degli alloggi dei militari delle Caserme. Più oltre, il Palazzo sede dell'Ufficio Tecnico Erariale (Ing. De Marpillero, in origine sorto come caserma della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale) e, ancora, il Palazzo tutt'ora sede dell'Istituto Nazionale per gli Infortuni sul Lavoro, I.N.A.I.L.²⁰, ancora adibito alla funzione originaria.

Il miglioramento dell'Aurelia si spinse ancor più a levante, fino al rifacimento del ponte sull'Impero che, precedentemente a struttura in ferro, fu sostituito da un ampio ponte monumentale a cinque arcate. Nella zona retrostante la nuova Piazza Littoria (oggi Piazza della Vittoria) a levante del Municipio ma in posizione sensibilmente arretrata rispetto ad esso, si realizzarono le Caserme Crespi e Gandolfo.

Sempre in Viale Matteotti - ma questa volta a ponente degli edifici principali - nel 1936 fu realizzata la sede del Comando provinciale dei Carabinieri e, nel 1938, l'edificio dell'Associazione Nazionale ex combattenti (Ing. Arrigo).

Tutti gli edifici citati risentivano del dibattito e dei contrasti dell'epoca, che vedevano da una parte l'affermarsi del movimento razionalista e, dall'altra parte, l'apparentemente inconciliabile tendenza politica che invocava il ritorno al classico.

In sintesi l'attività di fusione urbanistica dei due centri principali di Imperia si limitò alla cucitura di una stretta fascia adiacente al mare, a monte della ferrovia, prevalentemente composta da edifici pubblici, oltreché alla realizzazione ed all'adeguamento di infrastrutture lineari tutt'oggi preziose per la Città, mentre il completamento a mare e, soprattutto, all'interno di questo asse ipotetico costituito dall'odierno Viale Matteotti, non si completò. Per l'incombere del Secondo conflitto mondiale non si attuò neppure l'edificazione di quello spazio triangolare di cui si è detto, situato tra il mare, la via Aurelia e la sponda destra del torrente Impero che doveva costituire il nuovo centro cittadino e che verrà edificato, non certo in conformità con il Piano del 1934 (e con gli esiti che vedremo), nel dopoguerra.

A seguito dei bombardamenti che interessarono Imperia, il 5 maggio 1945, l'Amministrazione provvisoria di Imperia, su indicazioni ricevute dal Comitato di Liberazione Nazionale, prese ufficialmente a lavorare, riscontrando una situazione particolarmente difficile.

Il bilancio dei danni era enorme: 1.549 abitazioni erano fortemente danneggiate, alcuni stabilimenti erano rasi al suolo (per esempio la Fratelli Carli e il Saponificio Amoretti), mentre i danni al patrimonio comunale ammontavano a 43 milioni di Lire di allora.

La ricostruzione si preoccupò sì di rimediare i danni ma anche di eliminare, ove possibile, le testimonianze architettoniche del ventennio fascista.

²⁰ AA.VV. *"Imperia, la nostra città"*, Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2009, pagg. 50 – 51.

3.4 Il dopoguerra e lo sviluppo non regolato dell'insediamento residenziale: il caso del "Quartiere Primavera" (1950)

Non è questa la sede per trattare temi ampiamente dibattuti come gli effetti dell'espansione edilizia del primo dopoguerra sulla Riviera ligure, che conobbe un rapido sviluppo collegato a profondi mutamenti sociali che investirono l'Italia negli anni dell'industrializzazione, immediatamente precedenti il cosiddetto *boom* economico. Si facevano strada stili di vita diversi dall'austera povertà dell'immediatissimo dopoguerra ed emergeva un ceto medioborghese formato da professionisti, piccoli imprenditori, dirigenti, operatori di borsa, negozianti, direttori di banca, proprietari di cinema, esercenti, dotato di una buona capacità di spesa, in grado di comprarsi casa al mare, oppure di prenderla in affitto per un'intera stagione.

Nella nostra penisola si cominciava a parlare di turismo. Il consumismo nascente finiva col contagiare anche le classi inferiori che imitavano il modo di vivere di quelle superiori. Le seconde case si moltiplicavano. Per chi intendesse approfondire il tema, non vi è che l'imbarazzo della scelta (uno per tutti: Italo Calvino *"La speculazione edilizia"*).

Ad Imperia tale fenomeno non fu così selvaggio come nelle zone, invero non molto distanti, che indussero Indro Montanelli a coniare il neologismo di *"rapallizzazione"*, per indicare quel fenomeno dell'urbanizzazione selvaggia ed indiscriminata verificatosi in quegli anni, del quale la cittadina di Rapallo, nel levante ligure, assurse suo malgrado a simbolo. Nondimeno Imperia non fu del tutto esente dal fenomeno.

Un esempio paradigmatico è quello riportato da Andrea Barla, oggi brillante Architetto ed Ingegnere imperiese, che nella sua tesi sulle acciaierie di Oneglia e sullo sviluppo urbanistico dell'area "ex Ferriere" espone con chiarezza il caso del "Quartiere Primavera". Questo sorse negli anni Cinquanta del secolo scorso proprio in quello spazio triangolare situato tra il mare, l'Aurelia e l'Impero, localmente conosciuto come la "Pianura dell'Ilva" che, per il Piano Regolatore del 1934, avrebbe dovuto costituire il nuovo centro di Imperia ed il tramite della naturale fusione dei nuclei urbani di Oneglia e Porto Maurizio.

Nonostante le premesse, il quartiere crebbe in modo disordinato, eterogeneo ed in assenza di una regolamentazione urbanistica adeguata, secondo il principio della crescita continua, senza un Piano adeguato alle nuove esigenze della vita civile.

Oggi, esso costituisce una sorta di *continuum* urbanizzato in fregio alla costa, noto ai più come il quartiere *"delle Ferriere"*.

Il quartiere registra, con grande evidenza, le tendenze contrastanti di quegli anni: l'eccessiva libertà concessa ai progettisti (ed alla committenza) e la carenza di rapporti concreti con le altre discipline nel medesimo campo, dovuta al mancato coordinamento orizzontale con le altre forme di pianificazione. Eppure, essendo così giovane, avrebbe potuto costituire un modello da portare ad esempio; invece riassume in sé una serie di criticità: l'impianto generale dell'edificato è molto discutibile, l'impatto paesaggistico particolarmente negativo, gli allineamenti e le distanze tra i fabbricati rispondono a logiche speculative piuttosto che essere informate ad una armoniosa tecnica urbanistica.

Le strade pubbliche, tuttora catastalmente attribuite ai vari edifici condominiali disordinatamente edificati mano a mano che venivano rilasciate le singole Licenze edilizie, vennero asfaltate con molto ritardo, nel periodo compreso tra il 1965 e il 1978 e sorgevano su sedimi residuali dell'edificazione, non rispondendo quindi a logiche progettuali proprie. La sistemazione definitiva delle strade interne al quartiere avvenne dopo la costruzione della ri-detta Strada a Mare, oggi nota anche come "superstrada" (Viale Amerigo

Vespucchi), in quanto composta da quattro corsie.

3.5 Il Regolamento Edilizio con annesso Programma di Fabbricazione del 1958

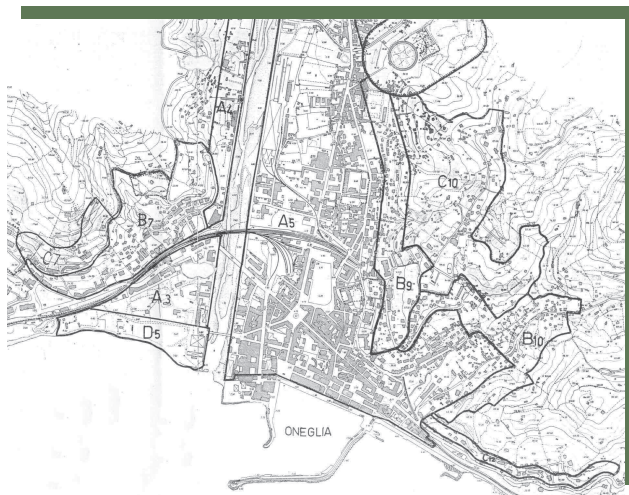
In quel periodo il Comune di Imperia non introdusse alcuna ulteriore forma di regolamentazione urbanistica, se non un nuovo Regolamento Edilizio con annesso Programma di Fabbricazione formato con provvedimento n. 477 del 18 aprile del 1958, adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 224 del 26 settembre 1958 ed approvato dalla G.P.A. nella seduta del 4 febbraio del 1959²¹.

Tale Regolamento, entrato in vigore troppo tardi per contribuire ad una gestione più razionale, omogenea ed equilibrata dello sviluppo del "Quartiere Primavera", anticipò comunque la promulgazione della Legge 765 del 1967²², nata anche per frenare il disordine edilizio imperante sul territorio nazionale. Esso conteneva un insieme di norme che dovevano essere osservate da tutti coloro che, privati o Enti Pubblici, volessero eseguire opere edilizie di elevazione o sotterranee (nuove costruzioni, demolizioni, restauri...).

In particolare il territorio comunale, veniva suddiviso in zone "edilizie" diverse: intensive, semintensive, estensive e speciali.

Come nel Piano Regolatore del 1934, le pendici collinose a levante del Palazzo Civico e l'ampia zona pianeggiante centrale, ove sorge il "Quartiere Primavera", erano riservate all'edificazione di tipo semintensivo e intensivo, mentre quelle di proprietà dell'Ilva a zona estensiva. Per le aree contraddistinte dal carattere semintensivo erano previste altezze contenute in tre volte la distanza dall'asse della strada, distanze minime dagli altri edifici maggiori di 6 metri, indice di fabbricabilità pari a 2/3 della superficie del terreno, autorimesse con capacità pari ad almeno 1/3 degli abitanti residenti. Per le zone a carattere intensivo come quella del "Quartiere Primavera", erano invece previste altezze massime pari a quelle di carattere semintensivo con distanza dai confini di almeno 1/4 e dalle costruzioni di almeno 1/2 dell'altezza.

Sotto alcuni aspetti quel Regolamento Edilizio anticipava i due Decreti Ministeriali del 1° aprile e del 2 aprile 1968 che introducevano limiti quantitativi all'edificabilità, alle altezze e alle distanze tra le costruzioni.



²¹ Cfr. Settore Urbanistica del Comune di Imperia, *Regolamento Comunale di Edilizia*, Imperia 1958.

²² La Legge 6 agosto 1967, n. 765, comunemente conosciuta come Legge-Ponte, è stata emanata in modifica della Legge 1150/1942 come naturale conseguenza della crisi edilizia del 1963-64 e della mancanza di un valido freno che servisse a contenere il diffondersi del caos edilizio imperante, a scoraggiare la corsa all'accaparramento dei terreni e a disciplinare urbanisticamente lo sviluppo delle città.

[Fig. 5]

Stralcio del “Regolamento Edilizio con annesso Programma di Fabbricazione” (1958)
(Imperia, Palazzo del Comune, Settore Urbanistica)

3.6 Il Piano Regolatore Generale del 1977: zonizzazione e scelte di intervento

La disciplina prevista dalla Legge 1150 del 17 agosto 1942²³ tardava a venire applicata in tutta Italia. Il periodo bellico ne aveva ritardato l'attuazione, per molti anni trascurata, come abbiamo visto, anche successivamente e i Comuni ne davano spesso un'applicazione parziale. Anche la ricostruzione post bellica rappresentò un'occasione mancata per l'applicazione normativa²⁴. L'assenza di una adeguata disciplina urbanistica impedì di regolare efficacemente lo sviluppo delle Città che crescevano in modo disordinato e foriero di molti problemi.

Bisognava attendere il 1953 per vedere approvato in Italia, a Milano, il primo Piano Regolatore Generale conforme alla Legge, e fino al 1954 perché fosse pubblicato un primo elenco di cento Comuni tenuti a dotarsi di un Piano. In ogni città la formazione dei Piani incontrava ostacoli; alla fine del 1958 solo 13 dei 100 Comuni obbligati ne possedevano uno e in tutta Italia erano solo quarantatre su circa ottomila.

« Tutte le città, comprese quelle più illustri, sono avviluppate da una periferia dove si ripetono - indipendentemente dalla qualità e dalla veste architettonica dei singoli edifici - il disordine e lo squallore propri degli agglomerati paleo-industriali, per effetto della medesima sproporzione fra la scala del processo e la scala dei provvedimenti per fronteggiarlo »²⁵.

Ad Imperia il Piano Regolatore Generale previsto dalla Legge 1150 venne redatto nel 1973 dall'Arch. Bruno Gabrielli, adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione 18 del 20 febbraio del 1974 e approvato con D.P.G.R. 2681 del 30 dicembre 1977²⁶. Esso

²³ La prima legge organica nel settore dell'urbanistica in Italia è rappresentata dalla Legge n. 1150 del 17 Agosto del 1942. Attraverso essa si è cercato di disciplinare l'assetto e l'incremento edilizio dei centri abitati e lo sviluppo urbanistico in genere del territorio dello Stato. Tale Legge vigila sull'attività urbanistica allo scopo di assicurare, nel rinnovamento ed ampliamento edilizio delle città, il rispetto dei caratteri tradizionali, favorendo il disurbanamento e frenando la tendenza all'urbanesimo. La disciplina urbanistica viene attuata a mezzo di Piani Regolatori Territoriali, dei Piani Regolatori Comunali e delle Norme sull'attività costruttiva edilizia, sancite dalla Legge stessa o prescritte a mezzo di Regolamenti. Il Piano Regolatore Generale, in particolare, considerando la totalità del territorio comunale, deve indicare essenzialmente la rete delle principali vie di comunicazione, la divisione in zone del territorio comunale con la precisazione della destinazione d'uso, i vincoli e le norme per l'attuazione del Piano.

²⁴ Le Legge 1150/42 presentò gravi difficoltà di applicazione, per il momento storico in cui fu emanata (durante il secondo conflitto mondiale che causava, con le sue distruzioni, molti interventi di urgenza, con l'esigenza di ricostruzioni ben lontane dalla elaborazione di Piani Regolatori e dalla loro lunga procedura di formazione ed adozione) e in pratica la sua attuazione ebbe inizio solo intorno agli anni Cinquanta.

²⁵ Leonardo Benevolo, "Storia dell'architettura moderna", Editori Laterza, Roma 1973, p. 777.

²⁶ Cfr. Settore Urbanistica del Comune di Imperia, *Piano Regolatore Generale (PRG)*, Imperia 1974.

puntava a disciplinare l'assetto e l'incremento edilizio del centro abitato e lo sviluppo urbanistico del territorio, vigilando sull'attività edificatoria allo scopo di assicurare, nel rinnovamento e ampliamento, il rispetto dei caratteri tradizionali. Coerentemente con la Legge 1150/42 considerava la totalità del territorio comunale, ne indicava le principali vie di comunicazione, prescriveva le norme per l'attuazione e ne individuava la divisione in zone, destinate all'espansione, all'uso pubblico e/o sottoposte a speciali vincoli e servitù.

Dalla relazione generale del Piano e dalla cartografia che l'accompagna, è possibile verificare che l'area alla foce del torrente Impero risultava suddivisa in tre macrozone ripartite, al loro interno, in zone di minor estensione. Il "Quartiere Primavera" rientrava nella zona individuata con il n. 77 e ogni tipo di intervento - ad esclusione degli eventuali adeguamenti degli edifici pubblici subordinati a singola Concessione edilizia - veniva rimandato al Piano Particolareggiato redatto dall'Ing. Stefano Accinelli, adottato nel 1980. La porzione di terreno a sinistra della foce del torrente Impero, rientrava invece nella zona n. 78, per la quale era presa in considerazione la necessità di ristrutturazione ed espansione delle industrie esistenti, nonché le esigenze di connessione con la zona portuale.

Veniva inoltre previsto un prolungamento dell'argine di sinistra del torrente Impero, verso il mare, con la realizzazione di una vasta area protetta dalle correnti attraverso un'aggiunta al molo lungo del porto di Oneglia, destinata a magazzini e depositi di nuovo impianto. Il prolungamento era utile anche per risolvere l'annoso problema dell'imboccatura del Porto di Oneglia, unica nella Liguria di Ponente ad essere rivolta verso ovest, e quindi maggiormente esposta alle correnti che ne rendevano difficoltoso l'accesso, e assieme al torrente, ne causavano il riempimento per deposito di detriti.

L'area a destra della foce del torrente Impero, di proprietà dell'Ilva, e tutta la distesa pianeggiante con essa confinante, delimitata a nord dal Lungomare Amerigo Vespucci e a Sud dal mare, rientrava nella zona n. 76, che caratterizzava l'impianto del nuovo porto commerciale e turistico unico. Di questa area erano studiate le destinazioni d'uso, valutato e formulato lo stretto rapporto con il sistema infrastrutturale di collegamento, con i due porti esistenti, onde garantire a ogni fase di attuazione dell'impianto portuale il dovuto grado di smaltimento del traffico indotto e la necessaria compatibilità con i restanti flussi cittadini, poiché l'intero sistema di connessione ferroviario di Piano risultava constare di un progetto di massima. Particolare attenzione era volta al contesto ambientale e urbano d'ambito, onde addivenire ad una soluzione che non si configurasse come insanabile forma di impatto in quanto compromettente i valori paesaggistico-ambientali dei siti.

In particolare, l'area di proprietà dell'Ilva, acquisita in quegli anni dall'industria alimentare, nota in tutto il mondo per la produzione della pasta, l'Agnesi S.p.A., veniva destinata a magazzino e deposito industriale, confermandone la vocazione di sempre. La zona pianeggiante, confinante verso est con la precedente, veniva adibita parte ad impianti sportivi e parte, più verso ponente, a scalo peschereccio. Verso ovest si prevedeva un vasto parco ferroviario, naturale scalo dei convogli provenienti dal vicino porto di Oneglia, attraverso la prevista linea ferroviaria costiera, quindi un'area riservata alla cantieristica e subito dopo, in prossimità del rio Baitè, uno spazio a nuovo indirizzo industriale.

Quanto alla viabilità stradale, il P.R.G. prevedeva che il traffico turistico si svolgesse lungo Viale Matteotti che, mediante bretelle e rotatorie veniva collegato con la Strada a Mare rappresentata da via Amerigo Vespucci. Il traffico pesante era escluso dal centro abitato e deviato sulla stessa superstrada a mare così da velocizzare la comunicazione logistica e facilitare l'accesso diretto ai porti.



[Fig. 6]

Stralcio del P.R.G. di Imperia (1977)
(Imperia, Palazzo del Comune, Settore Urbanistica)

3.7 Il Piano Regolatore vigente del 1998

Il Comune di Imperia ha adottato il 20 luglio 1998 un nuovo Piano Regolatore Generale²⁷, messo a punto in parallelo con il nuovo Piano Regolatore Portuale, approvato dalla Regione.

Nell'impostazione generale complessiva dell'area è da osservare l'interesse al mantenimento dell'organizzazione dei porti nell'ambito dei due bacini, conservando un ampio varco di litorale libero da previsioni insediative negli spazi centrali, in modo da evitare - con la saldatura delle infrastrutture, in netta contrapposizione con quelli che erano gli indirizzi del Piano vincitore del concorso del 1934 - uno snaturamento delle attuali polarità conseguenti e necessarie per mantenere l'individualità storico-insediativa del sistema, ma permettendo il risanamento e la ristrutturazione urbanistica nella zona adiacente alla foce del torrente Impero.

Molte sono le novità rispetto al Piano del 1977: innanzitutto, maggiore è l'attenzione rivolta agli aspetti paesistico-ambientali (l'obiettivo della disciplina è di consentire l'adeguamento dell'impianto portuale e dell'area retrostante, sia sotto il profilo funzionale che ambientale e paesistico); più grande è lo spazio riservato al traffico turistico, alle infrastrutture pubbliche nonché al verde, per rispondere alle esigenze di una Città che, dalla vocazione prettamente industriale, investe risorse e tempo sul turismo e sulle attività a questo connesse.

Scopo del Piano è quello di creare un disegno organico per l'assetto del territorio preso in considerazione, ivi comprese, quindi, le aree demaniali e, segnatamente, quelle appartenenti al demanio marittimo.

All'interno della zonizzazione che caratterizza l'intero disegno del P.R.G. del 1998, l'area del "Quartiere Primavera" è considerata come zona residenziale satura (BS). Le zone definite dalla sigla BS comprendono tutte quelle parti di territorio completamente edificate, dove il tipo di tessuto urbano ha raggiunto una densità edilizia equilibrata e non suscettibile di sostanziali modifiche.

La porzione di terreno a sinistra della foce del torrente Impero rientra invece nella zona individuata dalla sigla D, che contraddistingue gli ambiti territoriali caratterizzati dalla presenza di edifici ed impianti a carattere industriale esistenti (Agnesi S.p.A., per

²⁷ Cfr. Settore Urbanistica del Comune di Imperia, *Piano Regolatore Generale (PRG)*, Imperia 1998.

esempio), per i quali è presa in considerazione la necessità di ristrutturazione ed espansione, nonché le esigenze di connessione con la zona portuale, mediante lo sfruttamento, a sud, dell'ampia banchina portuale per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci che - debitamente organizzata, attrezzata e gestita - entrerà a far parte del disegno del nuovo porto commerciale e peschereccio di Oneglia.

Il nuovo approdo a sud dello stabilimento del pastificio Agnesi S.p.A., predisposto per l'attracco di grossi mercantili che trasportano olio e grano, viene nel nuovo Piano Regolatore Generale integrato all'interno dello scalo di Oneglia, attraverso il prolungamento dell'argine sinistro del torrente Impero, mediante un molo proiettato verso il mare, e così come previsto già dal Piano del 1977, dalla prosecuzione dell'attuale molo lungo di Oneglia.

La superficie di terra a destra della foce del torrente Impero, quindi l'area su cui permane quel che resta delle "ex Ferriere" e tutta la distesa pianeggiante con essa confinante e delimitata a Nord dal Lungomare Amerigo Vespucci e a Sud dal mare, vede - rispetto al Piano Regolatore precedente, quello del 1977 - un cambiamento radicale nella sua destinazione d'uso.

Lo spazio su cui sorgeva lo stabilimento dell'Ilva, destinato a magazzino e deposito industriale nel Piano del 1977, rientra ora in quelle zone del Piano individuate con la sigla ZR di ristrutturazione urbanistica. All'interno di quest'area sono previste operazioni di recupero e ristrutturazione, concepite come strumenti di ri-composizione, riorganizzazione del contesto urbano, di ri-qualificazione ambientale dell'ambito di intervento e di miglioramento qualitativo e quantitativo delle attrezzature pubbliche della Città. Sono permessi interventi di ristrutturazione urbanistica, demolizione, restauro e risanamento conservativo, nonché impianto di nuove realtà edilizie.

Se nel Piano del 1977, l'indirizzo dato a questa zona era prettamente industriale, ora, nel nuovo Piano, si pone l'accento sulla necessità di organizzare spazi per la pubblica utilità, di intrattenimento, spazi di incontro sociale e culturale. La ri-qualificazione dell'area "Ex Ferriere" gioca un ruolo nella definizione dell'immagine futura di Imperia, un capoluogo in bilico fra opposte vocazioni, alla ricerca di nuove strade per andare oltre i tradizionali comparti produttivi. Le ipotesi progettuali di riuso dell'area dell'Ilva si basa sulla scelta di conservare e recuperare le strutture esistenti conferendo loro però una nuova destinazione d'uso e maggiore dignità.

Sulle orme del lavoro che Renzo Piano²⁸ - famoso Architetto genovese - ha fatto nel porto antico di Genova nel 1992, in occasione dei festeggiamenti per il cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America, il nuovo P.R.G. ravvisa l'esigenza di dover: « *Mantenere la memoria del "monumento" rispettando le esigenze delle nuove funzioni, senza tradirlo, senza cancellare la sua anima, senza farne un travestito* »²⁹.

L'area di cui trattasi gioca un ruolo fondamentale, strategico, nella fusione urbanistica dei due nuclei principali della Città. Dalla lettura della relazione tecnica di accompagnamento alle tavole del Piano, si possono individuare una serie piuttosto vasta di destinazioni d'uso assegnabili alla zona "Ex Ferriere": rientrano, infatti, tra esse teatri, centri congressuali, esposizioni, mostre, fiere.

Spostandoci da Est verso Ovest, nella vasta pianura confinante con l'area occupata dalle tre ciminiere dell'Ilva, trova spazio l'impianto tecnologico per la depurazione delle

²⁸ Renzo Piano, Architetto e senatore a vita (Genova, 14 sett 1937), studia a Firenze e a Milano, collabora con Albini, deve inizialmente la sua fama al progetto del Centro Pompidou di Parigi (con Richard Rogers, 1971) ma la sua produzione è enorme. Vince il premio Pritzker consegnatogli dal Presidente USA nel 1998., nel 2006 è il primo italiano inserito dal "Time" nell'elenco delle cento personalità più influenti al mondo.

²⁹ Cfr. R. Piano, "Renzo Piano Progetti e architetture", 1964-1983, Milano 1983.

acque del comprensorio di 23+3 Comuni, inserito all'interno di una vasta zona trattata a verde, in cui sono previste le specie vegetali tipiche della macchia mediterranea. Alla foce del Torrente Impero, a fronte del depuratore, è prevista invece un'area attrezzata per la cantieristica nautica; mentre al di sotto di via Amerigo Vespucci, in corrispondenza dei terrapieni attualmente in formazione, sono presenti ampi spazi destinati a servizi culturali-ricreativi (la piazza delle feste, il museo delle barche d'epoca, il Parco Urbano).

La peculiarità di questo Piano - che travalica la maggiore attenzione rivolta al turismo e quindi al consequenziale suddivisione del Porto unico in tre fasce distinte (quella peschereccio-commerciale a Oneglia, quella cantieristica nella fascia centrale e quella turistica a Porto Maurizio), sta nella più attenta e specifica organizzazione della viabilità stradale. Da questo punto di vista l'accessibilità viaria al porto di Imperia viene risolta attraverso l'adozione di misure radicali che consistono nella riorganizzazione dell'assetto viario della zona costiera.

In particolare, è prevista la realizzazione di una strada di nuovo impianto che corre svincolata parallelamente a Viale Vespucci, longitudinalmente lungo l'arco portuale, e distribuisce il traffico con un sistema a pettine verso le diverse aree funzionali del Porto.

Il nuovo asse viario, con carreggiata di larghezza complessivamente prevista di 15 metri lungo tutto il percorso, nasce alla radice dell'attuale molo corto, a sud dello stabilimento dell'Agnesi S.p.A., in corrispondenza della nuova banchina per lo stoccaggio e la movimentazione del grano e dell'olio, per poi attraversare il torrente Impero, attraverso un nuovo ponte, e quindi andare a morire presso la Banchina Oceanica del Porto di Porto Maurizio.

Le intersezioni sono risolte con svincoli a raso (quindi con modeste opere stradali e con impatto minimo sulla struttura urbana) che prevedono lo sviluppo di rotatorie anche di ampie dimensioni, in modo da rendere il traffico il più fluido possibile, evitando nel contempo il ricorso alla semaforizzazione del tracciato.

Particolarmente interessante è la previsione dello svincolo di raccordo con la nuova Aurelia, previsto in posizione baricentrica rispetto ai due attuali bacini portuali (al confine ovest del "Quartiere Primavera"), pensato come lo snodo principale per tutta l'area. Esso è la connessione tra la zona costiera e un tratto di nuova Aurelia capace di permettere una diversa distribuzione del traffico per tutta l'area urbana compresa attualmente tra Porto Maurizio e Oneglia. **Attraverso una viabilità interamente nuova, il nuovo raccordo serve inoltre a collegare la zona portuale con la nuova stazione ferroviaria, prevista in località Castelvecchio (ed oggi finalmente realizzata).**

Il nuovo asse stradale è opportunamente raccordato con la viabilità esistente, in particolare con Viale Amerigo Vespucci e Viale Matteotti, attraverso una serie di rotatorie utili a fluidificare il traffico su questa arteria. La nuova strada risponde anche all'esigenza di selezionare il traffico connesso alle attività portuali da quello a carattere urbano.

Il problema di dotare il bacino di Oneglia di un accesso ferroviario ridotto alla sola area onegliese, giacché a Porto Maurizio vengono destinate le funzioni della nautica da diporto che non ne necessitano, è risolto con la previsione di un raccordo tra la nuova linea ferroviaria a monte e la zona portuale. Il tracciato previsto, dopo aver percorso un ampio tratto in galleria, si affaccia sull'area portuale in prossimità del rio Baitè, a stretto contatto con il "Quartiere Primavera", percorrendo la zona costiera mantenendosi più o meno parallelo alla nuova strada di servizio portuale e, infine, attraverso il ponte sul torrente Impero (di nuova edificazione) si immette nell'area portuale di Oneglia.

Fondamentale - oltre al problema del traffico, previsto con tutte le iniziative precedentemente presentate - è il problema dell'inquinamento e della rumorosità che viene

superato con soluzioni intrinseche al Piano stesso.

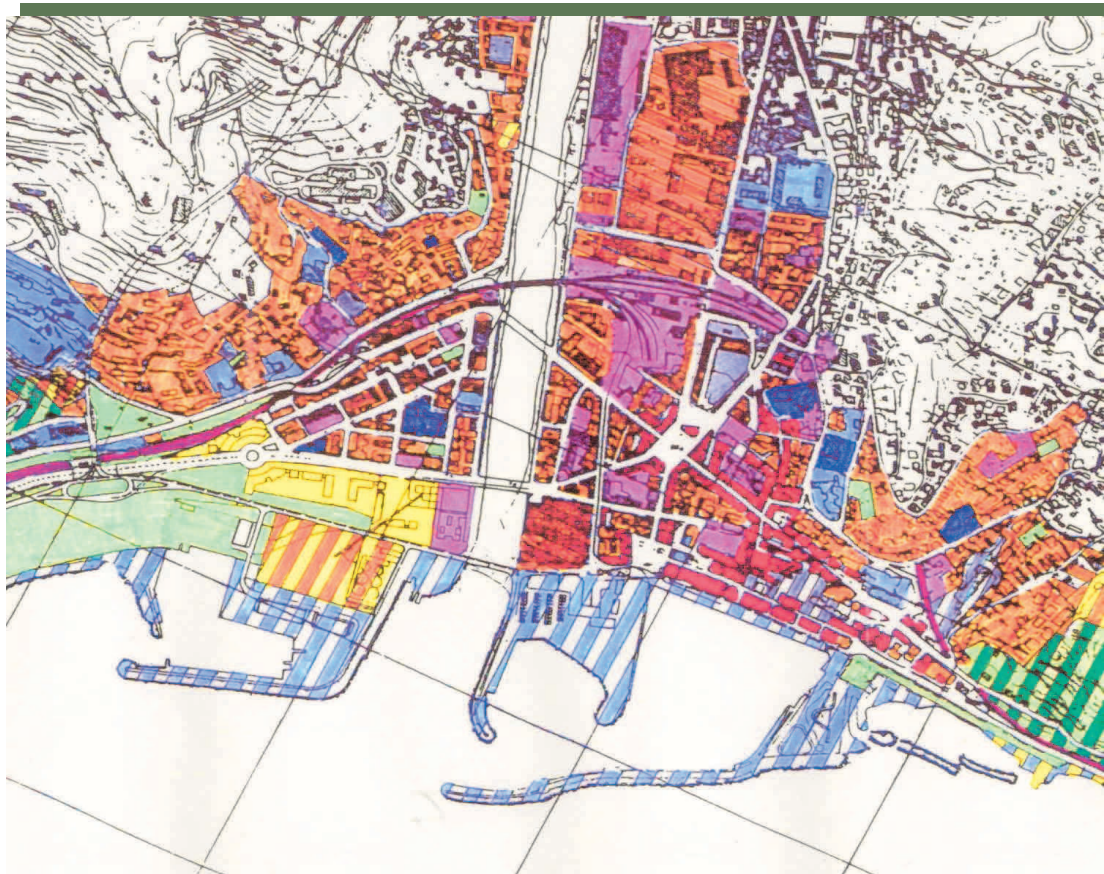
E' da evidenziare come ad una delle attività commerciali più delicate sotto questo aspetto - quella legata alla movimentazione dei prodotti oleari e del grano - sia riservato un ampio piazzale previsto a sud dello stabilimento Agnesi, in una zona totalmente rivolta verso il mare e "schermata" verso la Città dalle strutture tecniche ed edilizie dello stesso stabilimento, capaci di attenuare gli effetti degli eventuali rumori molesti legati alle attività di movimentazione. Analogo discorso va fatto per l'area cantieristica, dove le strutture edilizie e i fabbricati costituiscono una valida "barriera" al rumore rispetto alla Città.

Il progetto di riorganizzazione di tutta la fascia costiera assume quindi una rilevanza per la modificazione del paesaggio imperiese, tale da indurre alla previsione di misure mitigatorie, ottenute attraverso la creazione di zone a verde con funzione di diaframma, corretto rapporto di equilibrio volumetrico delle costruzioni nonché utilizzazione di materiali e tecniche costruttive tipiche della tradizione locale.

Molte delle previsioni fondanti i Piani Regolatori di cui si è detto sono inattuate, specie per quanto attiene alle Opere Pubbliche. In particolare sono inattuate la più parte delle previsioni costituenti l'ossatura del Piano del 1998 che, pure, è tuttora vigente.

Sotto il profilo dell'iniziativa privata esso contiene previsioni ancora attuali, capaci di soddisfare gran parte della domanda, specie alla luce della situazione congiunturale di crisi che ci tocca in sorte di vivere. Nondimeno il fatto che esso sia vigente da oltre dieci anni, produce - specie alla luce della più recente normativa regionale - problematiche rilevanti, particolarmente in ordine alla impossibilità di proporre varianti anche di minima entità, sempreché esse non attengano ad Opere Pubbliche o al comparto produttivo, attivabili mediante Sportello unico.

E' pur vero che i provvedimenti nazionali e regionali tesi a far fronte alla particolare situazione generatasi - per lo più afferenti a provvedimenti normativi di natura straordinaria ed urgente (Piano casa, Norme sull'uso dei sottotetti, provvedimenti straordinari in materia di sanatoria edilizia, ecc.) - se da una parte mostrano di far fronte alla residua domanda di iniziativa privata, dall'altra parte, a giudizio di scrive, rischiano di cancellare definitivamente le funzioni virtuose dell'urbanistica e della pianificazione territoriale. Ma questa è un'altra storia ...



[Fig. 7]
Stralcio del P.R.G. della Città di Imperia (1998)
(Imperia, Palazzo del Comune, Settore Urbanistica)

4. Pianificazione della Città futura

Il dibattito urbanistico del passato, foriero di soluzioni tuttora suscettibili di una loro attualità, non può non fare i conti con una innegabile constatazione: nonostante sia passato quasi un secolo dalla nascita di Imperia quale unione amministrativa risalente al 1923 di Porto Maurizio, Oneglia ed altri nove Comuni minori e siano state formulate varie ipotesi su come fondere urbanisticamente i due nuclei urbani maggiori, tra loro distinti fisicamente e storicamente, ad oggi non è stato ancora ottenuto alcun risultato urbanisticamente significativo.

Molti progetti si sono alternati nell'ultimo secolo: quasi tutte le ipotesi proponevano l'unione dei due nuclei a mare attraverso la creazione di un unico bacino portuale, alternativamente prevedendo l'edificazione della zona compresa tra il mare stesso, l'Aurelia e la sponda destra del torrente Impero (ipotesi che abbiamo visto fallire nel dopoguerra in quanto attuata con finalità speculative, ben diverse da quelle cui ambiva il Piano del 1934), oppure la realizzazione di ulteriori interventi pubblici e privati a nord dell'Aurelia, nella zona del Baitè, sempre ignorando l'idea che sussistessero altre soluzioni utili a sottendere

una svolta che traguardasse la fusione urbanistica dei due nuclei principali.

Sono lontani i tempi dei dissidi tra Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini, il primo teorico del diradamento dei centri storici ed il secondo portatore dell'esigenza di una maggiore conservazione del tessuto storico da salvaguardare. Un dualismo che fu per certi versi solo apparente, più teorico che pratico: è noto infatti che nei suoi articoli *"Il diradamento nei vecchi centri"* e *"Vecchie città ed edilizia nuova"*³⁰ il Giovannoni - autore della "teoria del diradamento", la cui elaborazione muoveva dai problemi che gravavano sulla città di Roma dopo la sua elevazione a capitale, in seguito all'unità d'Italia - mise anche in guardia dai pericoli degli sventramenti indiscriminati, con i quali si rischia di cancellare brani importantissimi per la storia dell'architettura. Un esempio su tutti del suo *modus operandi* è offerto dall'idea di trasformare piazza Navona in un asse rettilineo che avrebbe dovuto congiungere il nuovo Palazzo di Giustizia, oltre il Tevere, con il Corso Vittorio Emanuele II.

Piacentini, invece - che pure aveva teorizzato l'esigenza di affiancare, e non sovrapporre, il nuovo centro cittadino al vecchio, mentre un'efficiente rete di comunicazione avrebbe dovuto renderne possibile l'integrazione (*"Lasciamo la città vecchia così, come si trova e sviluppiamo altrove la nuova [...]. La visione della città vecchia dovrà essere perfetta rievocazione"*) - nei piani di risanamento messi a punto per la città di Livorno seguì i principi dell'architettura razionalista italiana, pensando di lasciare nel centro solamente manufatti con funzione commerciale e governativa e attuando un diradamento delle strade per esaltare gli edifici. Altrove Piacentini propugnò idee addirittura distruttive, come lo sventramento di alcuni centri storici, lo sviluppo delle città a macchia d'olio e l'apertura di vie radiali. Fra le operazioni più note, emerge la demolizione della "Spina di Borgo" per l'apertura di Via della Conciliazione a Roma, su progetto elaborato nel 1936 (ma portato a termine nel 1950) insieme all'Architetto Attilio Spaccarelli. Antecedenti, fra il 1927 e il 1936, sono gli imponenti lavori di sventramento della *Contrada Nuova* di Torino per realizzare il tratto di Via Roma da piazza Carlo Felice a piazza San Carlo. Inoltre a Brescia fu artefice di Piazza della Vittoria, per la quale il suo progetto vinse il concorso indetto dal Comune; in quest'ambito fu l'autore del primo grattacielo italiano, alto 57 metri. Non fu neppure estraneo agli interventi che a Genova portarono alla sistemazione della spianata del torrente Bisagno.

Si diceva che sono lontani quei tempi perché l'odierna sensibilità impone la tutela del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale e, quindi, il rispetto dei centri storici di Porto Maurizio ed Oneglia, così come dei centri storici minori che confluirono nella Città nuova. E' pur vero che in quella direzione sembravano già andare gli indirizzi del Concorso per il nuovo Piano Regolatore di Imperia bandito nel 1933.

In tale ottica è necessario anteporre ad ogni ulteriore riflessione una condizione fondamentale: per fusione urbanistica non si può né si deve intendere l'inglobamento dei nuclei preesistenti in una sorta di matrice magmatica che accorpi l'edificato fondando una sorta di Super Città disconoscente le peculiarità del territorio naturale ed antropizzato. Tutt'altro! Per fusione urbanistica deve intendersi il superamento delle problematiche leggibili alla scala territoriale ed urbana, che inibiscono lo sviluppo (che non necessariamente significa espansione) di Imperia e il superamento delle criticità tra cui la maggiore sta nell'esistenza di una periferia interna, non necessariamente concentrica, alla Città stessa.

Il concetto di periferia intesa come confine, margine, bordo, estremo o esterno, porta infatti intuitivamente ad assimilare il Centro storico e/o urbano ad un cerchio e la

³⁰ Entrambi pubblicati nel 1913 su "Nuova antologia", importante rivista sulla quale avevano scritto, fra gli altri, anche Boito e Beltrami

periferia come a tutto ciò che lambisce quasi concentricamente la circonferenza, senza penetrarla.

E' evidente che tale ipotesi è eccessivamente semplicistica, ma è utile a rendere l'idea di ciò che rappresenta l'unificazione di più centri (addirittura undici, di cui due maggiori), ciascuno provvisto di una periferia propria che non confina con quella del nucleo adiacente. In tal modo si assiste alla presenza di periferie interne alla Città nuova, che urbanisticamente ne possono determinare il degrado.

L'unificazione ha fatto di Imperia una Città lineare composta da due centri urbani storici e da diversi quartieri, tante periferie, che si sono sviluppati lungo la ferrovia che da ovest a est percorre l'intero territorio cittadino frammentandolo in modo netto ed in senso sia longitudinale che trasversale. La ferrovia nega in più punti la permeabilità tra parti di Città e a sua volta è causa diretta e indiretta di degrado.

Non si equivochi, però: Imperia è una Città bellissima (termine poco tecnico ma eloquente), dal valore paesaggistico di raro valore, che ingloba nuclei di grande pregio, composti da un edificio a tratti diffusamente "nobile". Essa - complice la sua vocazione mista, votata anche alla produzione ed alla portualità e una certa propensione alla cultura - è stata capace di sopportare, dissimulandone i risultati negativi (altrove, in Liguria, devastanti), il periodo dell'edificazione selvaggia del post dopoguerra, quando l'edilizia era svincolata da strumenti urbanistici che ne regolassero l'attività ed il territorio ligure pagava a caro prezzo l'espansione non adeguatamente assistita dallo sviluppo del territorio.

Le previsioni urbanistiche unificatrici sono da intendersi quindi nel significato più moderno del termine, cioè nella cucitura e nel rammendo dei margini delle ferite, nel superamento delle criticità, nella dotazione di servizi, infrastrutture e nell'attuazione di apprestamenti di natura paesaggistico - ambientale - mitigativa e compensativa capaci di accrescere ulteriormente l'offerta e l'attrattiva di una Città che di per sé è già meravigliosa. In tale ottica l'accezione di "urbanistica" è superata da quella più inclusiva di "pianificazione territoriale".

La Città moderna è infatti un territorio di crisi e di trasformazione in cui si pongono problemi di sostenibilità ambientale, di densità abitativa, di trasporti, di confini, di emarginazione e di sicurezza. E' anche un sistema di eventi: la compresenza di diversità, la congestione e la creatività collettiva che ne derivano contribuiscono a costruirne la forma, che non può prescindere dall'esperienza quotidiana di chi ci vive.

In quest'ottica le cifre, le percentuali e le statistiche che analizzano la crescita demografica, l'andamento del Pil, la densità di occupazione del suolo e molti altri, costituiscono valori alchemici poco utili perché non possono prescindere da fattori oggettivamente esterni alla Città stessa.

In un vecchio ritaglio di giornale conservato dall'autore, il già citato Architetto Renzo Piano sosteneva che *"Possono esistere le tensioni, ma la città insegna a rispettare gli altri [...] immagino la città compatta e densa capace di generare rapporti intensi"* e ancora: *"Essa deve prima di tutto essere un luogo della civitas e della urbanitas, il luogo privilegiato dei rapporti sociali e del confronto tra le diversità. La città intesa alla maniera della classica polis, deve insegnarti a vivere, deve essere un luogo dove possono esistere le tensioni e non un luogo da cui fuggire. L'aria della città deve renderci liberi e insegnare a rispettare gli altri"*.

E sulle periferie: *"Se le periferie diventano luogo di degrado, c'è qualcosa di sbagliato nell'idea che le ha fatte nascere. E' sbagliato volerne fare dei semplici dormitori o ghetti di lusso, bisogna ripensare alle periferie come veri e propri spazi multifunzionali, piazze, strade e giardini che siano luoghi di incontro. E se le fabbriche chiudono,*

trasformiamo le periferie in fabbriche di idee, in luogo di cultura.

[...] La Harlem che io ho immaginato non è quella della violenza, ma il luogo politico di Martin Luther King e di Malcom X [...]".

Spesso Imperia percepisce se stessa come centro minore rispetto ad altre realtà cittadine quantitativamente ben maggiori, ed interpreta tale dimensione come un freno allo sviluppo e al benessere di chi ci vive. In realtà le dimensioni di scala della Città nuova, adeguatamente sviluppate le potenzialità di cui dispone (avuto riguardo anche alla collocazione in ambito regionale e nazionale), sono ottimali, sia quanto a dati fisici che a dati demografici e climatici per determinare il buon vivere dei suoi abitanti. Anche la consistenza demografica può costituire un elemento positivo: in una scala di valori della Città, il benessere di chi ci vive, la qualità, è fattore prevalente rispetto al dato quantitativo.

Su questo aspetto, pare molto interessante l'esperienza di Giorgio La Pira, uno dei nostri padri costituenti, sul Governo della Città³¹.

La Pira parte dall'assunto che le città non sono solo enti territoriali a carattere amministrativo con una dimensione puramente urbanistica (egli usa questo termine in forza di una concezione invero piuttosto arcaica dell'urbanistica, riferendosi in realtà alla dimensione edilizia della città), ma invece sono vere e proprie entità spirituali, comunità di persone, che devono assolvere alla funzione precipua di custodire la vita spirituale dei propri abitanti. Egli intende la città come una metafora, come una sorta di documento vivente della civiltà umana, come una casa, un luogo dove la persona vive. Per lui la città non è un museo, bensì è una esemplificazione della più ampia comunità civile, ed in tale ambito i problemi politici ed economici assumono sempre di più un contorno elementare ed umano: infatti, riguardando la vita delle singole persone, tali problemi devono trovare quanto prima una soluzione e non possono essere lasciati a lungo insoluti.

Per La Pira le città hanno un ruolo centrale: possono diventare i luoghi della liberazione dell'uomo dall'odio e dal bisogno, a patto che esse siano consapevoli del proprio "essere comunità". Per lui il concetto di comunità ha un grande rilievo, sia come modello organizzativo sia come stile di vita: in quanto comunità, le città hanno il compito di tutelare tutte le diverse manifestazioni della personalità umana.

Occorre che le persone percepiscano la città come la propria dimensione di vita. Perciò è imprescindibile, anche dal punto di vista urbanistico (termine questa volta usato nel suo significato più moderno), assicurare che vi siano luoghi dove poter coltivare i sentimenti, lavorare, pensare, guarire dalle malattie. È necessario quindi che i quartieri di periferia siano a misura delle persone e che siano belli come lo sono i centri storici. È importante che anche gli edifici costruiti siano belli: per La Pira la preoccupazione di un sindaco deve indirizzarsi in particolare alla costruzione delle scuole, che sono il luogo dove i giovani trascorrono una parte importante della loro esistenza e che devono essere luminose e confortevoli, per permettere loro di giocare e di socializzare.

E' evidente nella concezione della città di La Pira la centralità della persona e della comunità in quanto insieme di persone: in tale ambito il ruolo del singolo e della comunità nell'ambito della elevazione della qualità di vita della città non è meno importante di quello dell'Ente Locale, del Sindaco e dell'Amministrazione Comunale. Un manifesto *ante litteram* e forse inconsapevole dell'urbanistica moderna.

Tornando a stringere il focus sui fatti di Imperia, nel 2017 è divenuta operativa la tratta ferroviaria a doppio binario Andora - San Lorenzo al Mare inaugurata l'11

³¹ Giorgio La Pira (9 gennaio 1904 - 5 novembre 1977) è stato un politico e docente italiano, Deputato alla Camera dal 1946 al 1953, Sottosegretario di Stato del Ministero del lavoro e della previdenza sociale dal 1948 al 1950, Sindaco di Firenze, terziario domenicano e francescano appartenente all'istituto secolare dei Missionari della regalità di Cristo di padre Agostino Gemelli, servo di Dio per la Chiesa cattolica.

dicembre 2016, traslata a nord rispetto a quella che, a binario unico, lambiva la costa. La dismissione di quest'ultima linea ferroviaria rappresenta una vera e propria opportunità di unificazione: Imperia è sì una città di mare, ma i diversi quartieri che la compongono si "affacciano" sulla linea ferroviaria e non sullo specchio acqueo presente fra i due porti.

Ciò avviene a maggior ragione in corrispondenza della zona che, nel Piano del 1934, simboleggiava la fusione urbanistica così fortemente voluta e dove sorgono molti degli edifici amministrativi della Città.

Se l'area di intervento tra Borgo Prino e la Stazione di Oneglia attraversa, dividendoli, interi quartieri edificati e popolati, il tragitto che unisce San Lorenzo al Mare a Borgo Prino interessa un tratto di ferrovia esterno al tessuto edilizio imperiese; se il suolo che si estende da Borgo Prino alla Stazione di Oneglia è densamente urbanizzato e costruito, il territorio tra San Lorenzo al Mare e Borgo Prino, confinato tra la via Aurelia e il Mare, è, invece, immerso in un paesaggio naturale da valorizzare.

Ci troviamo di fronte a due ambienti "urbani" completamente diversi, quasi in antitesi tra di loro, non per questo indipendenti, anzi l'uno funzionale all'altro, potenzialmente unificabili in un disegno di ri-generazione da ritenere corretto solo se attuato nella sua interezza.

5 L'economia e la crisi

In Città sono evidenti i morsi della crisi del tessuto imprenditoriale che, ad Imperia, più che in Provincia, ha raggiunto nel 2014 un calo dell'1,7% rispetto all'anno precedente, variazione che va ad aggiungersi ad un - 5,2% del 2013 rispetto al 2012.

Purtroppo si ha ragione di temere che i dati che parrebbero indicare una ripresa possano essere illusori, giacché proprio nel quartiere delle Ferriere il 16 dicembre 2016 si è registrata, per esempio, la chiusura dello storico stabilimento Agnesi, il primo pastificio aperto in Italia nel 1824, un vero e proprio baluardo nazionale, che da ultimo occupava un presidio residuale degli ultimi 104 lavoratori eredi di uno stabilimento che ne occupava molti, molti di più.

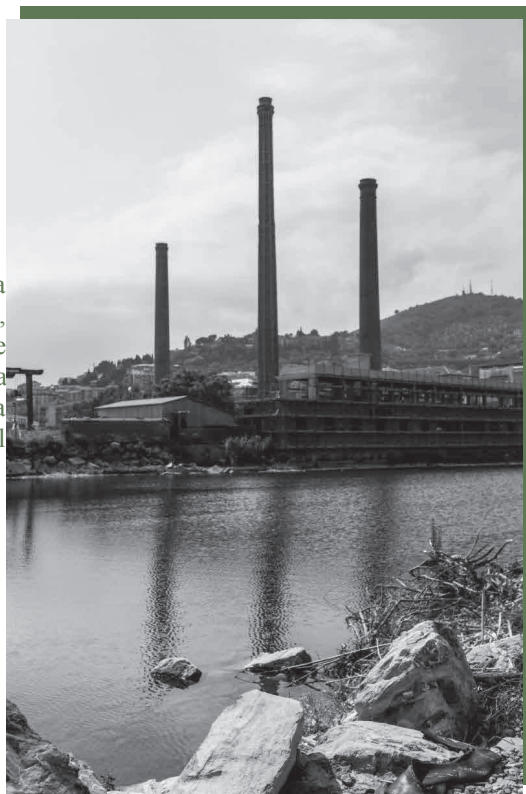
L'economia di Imperia è fortemente terziarizzata: pur rilevando una significativa percentuale delle imprese agricole e del settore delle costruzioni, il sistema economico imperiese è caratterizzato da una ridotta presenza di attività manifatturiere e da una notevole rilevanza del commercio, del turismo e dei servizi privati e pubblici. Se l'agricoltura è in flessione, è stabile il turismo, dove salgono gli agriturismi a scapito dei

Bed & Breakfast. Per i dati più recenti gli arrivi sono in crescita, + 4,6%, ma si tratta di dati condizionati dall'instabilità di alcune aree, dalla sicurezza e dalla situazione congiunturale complessiva.

Gli studi di Infocamere mostrano l'importanza della cosiddetta "economia del mare" (filiera ittica, cantieristica, sport e ricreazione, servizi di alloggio e ristorazione, movimentazione merci, passeggeri ed altre attività). E' importante assecondare questa naturale inclinazione.

La foto ...

Emblematica è l'immagine a fianco della zona posta alla foce del torrente Impero subito prospiciente al mare, pubblicata nell'ambito del Concorso fotografico nazionale *"La bellezza delle periferie urbane"* che rappresenta l'estremo lembo ovest della zona del Parco Urbano, zona ex Ferriere, alla foce del torrente Impero ed esprime il degrado ma anche le potenzialità delle aree di intervento.



6. Strategia di intervento e finalità del progetto "Periferie Urbane"

La ri-detta tratta ferroviaria Andora - San Lorenzo al Mare inaugurata l'11 dicembre 2016 costituisce la prima fase funzionale del raddoppio Finale Ligure - San Lorenzo al Mare, lungo la ferrovia Genova - Ventimiglia. Appare incredibile come nel 2018 la linea ferroviaria che mette in naturale connessione Roma con la Francia, conservi ancora nel Ponente ligure un tratto a binario unico. Sia come sia, la dismissione del vecchio tramite ferroviario attraversante Imperia, in adiacenza al mare e in uno scenario di suggestiva bellezza, rappresenta un tema intrigante da affrontare. Di fronte alle aree dismesse della ferrovia, quindi, il pensiero analitico e progettuale deve temporaneamente sospendere la sua elaborazione dando spazio a un'indispensabile attività preliminare che si esplicita nell'atto di osservare senza pregiudizi.

La dismissione della linea, delle due Stazioni, dei due scali merci e del parco ferroviario libera aree strategiche per nuove idee di vita associata e rappresenta una grande opportunità di trasformazione interna alla Città. Lo spazio generato appare come un campo gravitazionale sul cui perimetro si addensano parti di Città divise e tenute lontane per oltre

un secolo: una sorta di "buco nero lineare" di 165.000 mq di superficie (a tanto assommano le proprietà RFI in gioco), una ferita di 7 km di lunghezza, intorno a cui preme la Città con il costruito, entro cui è stata inghiottita la possibilità di interazione fra quartieri: spazi urbani divenuti "periferia" perché "allontanati", "emarginati", e separati tra di loro e dalla Città. Si apre la possibilità di intervenire trasformando la ferrovia dismessa in una risorsa preziosa nella prefigurazione di nuovi scenari urbani; utilizzare questa nuova "riserva spaziale" per ri-generare quartieri per troppo tempo oppressi da questa infrastruttura.

La periferia può diventare così luogo eccentrico non soltanto perché lontano, fuori dal centro, ma soprattutto perché luogo finalmente aperto e non condizionato. E' anche grazie a questa visione, all'opportunità offerta dalla dismissione della ferrovia, che Imperia può trasformarsi da Città divisa, in Città unita composta da più nuclei, ognuno con una propria "dignità" e "specificità", tra loro connessi da una linea verde fluida, dinamica e viva: un parco lineare ciclo-pedonale - senza consumo di suolo - capace di trasformare una barriera in risorsa.

Il percorso longitudinale, limite fisico tra quartieri molto popolati, può così diventare un tracciato strutturante e unificante, favorendo un collegamento ciclabile e pedonale non solo urbano, ma anche di scala territoriale, perché integrato nel tracciato già esistente di Area 24. Quest'ultima è la società pubblica che ha costruito ed oggi gestisce i 24 chilometri di pista ciclabile compresi tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare a ponente di Imperia, realizzati sul vecchio tracciato della linea ferroviaria in quel segmento. L'intervento, infatti, potrà avere piena continuità fruitiva e potrà costituire un *continuum* con il tratto già realizzato esternamente al Comune di Imperia (pista ciclo-pedonale del Parco costiero del Ponente Ligure previsto dal P.T.C.P. - Area 24), di 24 km che, con il tratto "imperiese", diverrebbero 30 chilometri.

Di più: tutto il tratto di pista ciclabile potrebbe essere inserito nella ciclovvia tirrenica (Roma - Ventimiglia), una previsione affascinante, in quanto potrà ri-percorrere in chiave moderna ed eco compatibile l'itinerario di una delle arterie più importanti del nostro Paese, nientemeno la prima Strada ad essere classificata "nazionale": la Strada Statale n. 1, "Via Aurelia", antica consolare iniziata nel III secolo a.C.).

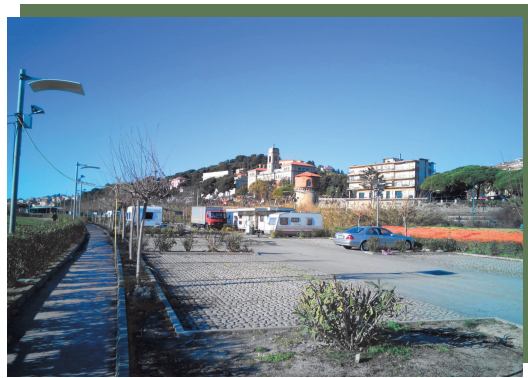
Per Imperia l'intervento potrà costituire l'innescio di un percorso virtuoso capace di condurre alla auspicata fusione urbanistica dei nuclei originari della Città, amministrativamente unificati nel 1923.

Ma le opportunità della *Green Line* di Imperia non si limitano alla pista ciclo-pedonale vista come vero e proprio strumento di Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.), previsto dal Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.), oltreché come luogo ludico, ricreativo e asse di richiamo turistico: sono molte di più. Diventa fattibile una gamma di interventi volti a interconnettere nuovamente le aree prima divise dalla linea ferrata, curando e sanando le vecchie ferite attribuite al territorio in nome di un mezzo di trasporto, il treno, assolutamente sostenibile sotto il profilo ambientale ma non più sotto il profilo paesaggistico in senso stretto, logistico ed urbanistico.

E' così che il progetto potrà mirare a ri-comprendere anche e soprattutto aree verdi da restituire alla Città, debitamente attrezzate e la costruzione della viabilità trasversale - carrabile, ciclabile e pedonale - lungo quegli assi per i quali la ferrovia rappresentava un ostacolo.

Potranno essere eliminati i sottopassi ferroviari esondabili che limitano la sagoma dei mezzi in transito. Potranno realizzarsi spazi pubblici, completare strade e realizzare piazze. Sarà possibile mitigare l'impatto sociale dell'impianto di depurazione comprensoriale (23 + 3 Comuni), prossimo al mare e al luogo simbolo dell'unione della

Città, situato nel Parco Urbano che potrà quindi essere completato e attuati interventi tesi a integrare nel paesaggio urbano quelle strutture che - alla luce dei nuovi interventi - vedranno invertiti i propri assi di fruizione visiva prevalente: nell'ambito dell'assetto risultante dalla dismissione ferroviaria quel che era retro potrà diventare fronte anteriore e viceversa.



[Foto 1 e 2]

Occupazioni abusive nel quartiere delle Ferriere



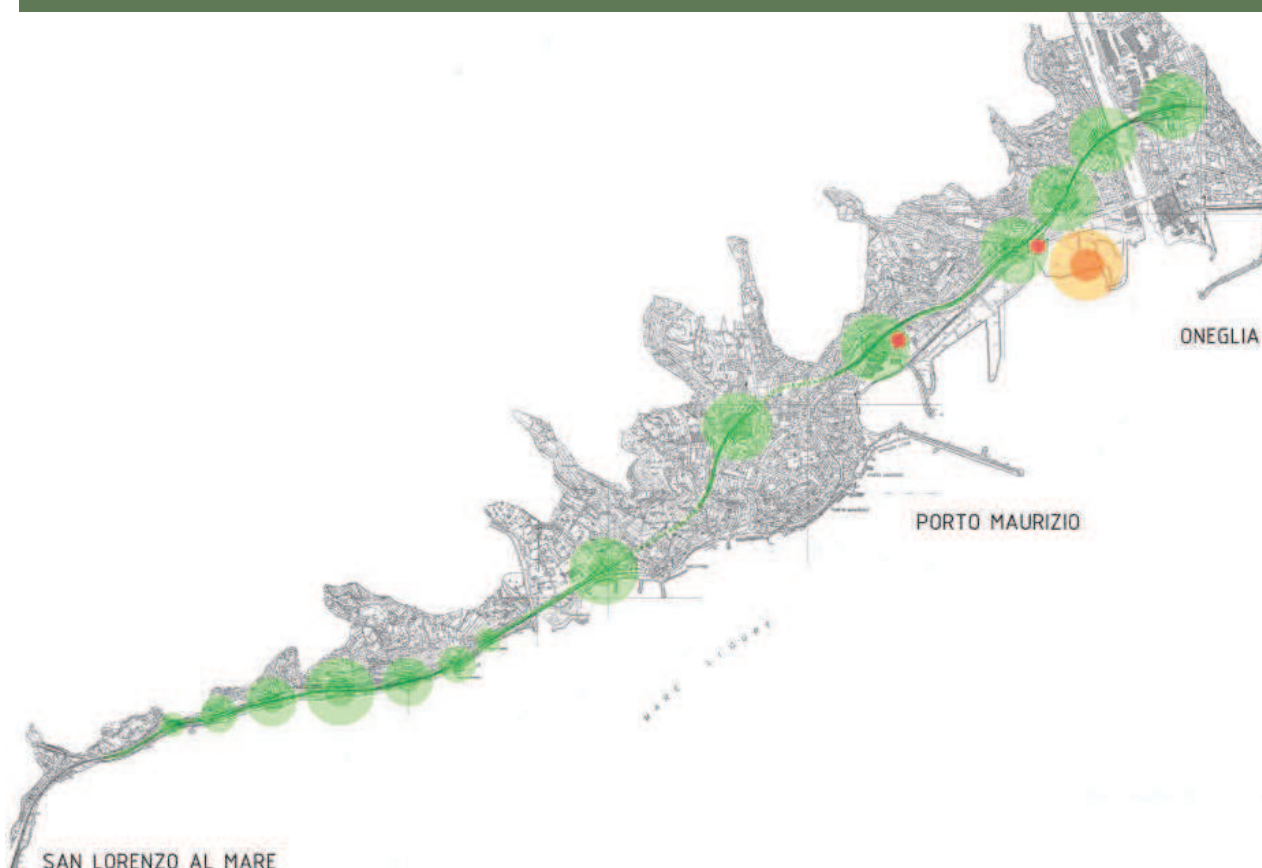
[Foto 3 e 4]

A sinistra: degrado e pericolo in Borgo Fondura, prossimo al vecchio passaggio a livello. A destra: vecchie infrastrutture ferroviarie fatiscenti e pericolose

7 Tipologia e caratteristiche della *Green line* di Imperia

7.1 Caratteristiche e problematiche del contesto oggetto di intervento

Il progetto interviene sulla stretta fascia costiera che unisce San Lorenzo al Mare e i due nuclei urbani di Porto Maurizio e Oneglia, al fine di eliminare le situazioni di pesante degrado urbanistico e paesaggistico generate dalla vetustà e dalla dismissione della linea ferroviaria che per decenni ha costituito la linea di demarcazione tra le periferie, segnando le situazioni di forte disagio sociale e marginalità delle aree attraversate. L'intervento è esteso all'attiguo Parco Urbano a levante della zona di intervento e, per parte privata, a due insediamenti dismessi, degradati ed occupati abusivamente.



[Fig. 8]

La Green Line di Imperia

In ocra gialla, la localizzazione del depuratore all'interno del Parco Urbano della Città

Inoltre l'area di intervento si estende da ovest a est coprendo, lungo la costa, quasi per intero il territorio imperiese, interessando in sequenza i diversi quartieri che, tagliati dalla linea ferroviaria dismessa, compongono la Città: dal confine occidentale con San Lorenzo al Mare, raggiunge Borgo Prino, per poi attraversare Borgo Fondura, oltrepassare Borgo Marina, l'area della Stazione di Porto Maurizio e il nuovo bacino portuale, quindi corre parallelamente al Parco Urbano, per poi transitare per il quartiere delle ex Ferriere e di Borgo San Moro e confluire nell'area della Stazione di Oneglia.

Questi quartieri, divisi dalla ferrovia, esprimono a pieno il significato negativo di "periferia" intesa come confine, margine, bordo, estremo o esterno: confinare significa marginalizzare, rendere meno importante, delegittimare; periferico diventa sinonimo di subalterno, confinato, svantaggiato.

Nel settore est di questa vasta area, il Parco Urbano è in parte definito da spazi sottratti al mare per consegnarli alla Città, affinché essa disponesse di un ampio sbocco in un punto fondamentale. Essa è identificata ed articolata lungo l'arteria a mare a scorrimento veloce lungomare "Viale Amerigo Vespucci", parallela alla costa e prossima ad essa; il progetto complessivo prevede la sistemazione a verde di tutta l'area compresa tra la passeggiata a mare, la pista ciclabile e la nuova viabilità veicolare, con la realizzazione dei servizi, anche allo scopo di mitigare l'impatto sociale del depuratore.

Ciò determina una situazione di degrado che si esprime lungo la tratta per la difficoltà di accedere alle aree per operazioni di manutenzione ma anche per le normali

operazioni di pulizia e sfalcio, per il pericolo estremo costituito dalla linea ferroviaria che si snoda tra le case e le aree aperte al pubblico, per il degrado edilizio ed il disordine urbanistico, degli edifici, degli ex stabilimenti delle Ferriere, dei complessi prospicienti al mare, dismessi, abbandonati a se stessi e occupati abusivamente da extracomunitari dell'ex S.A.I.R.O. (Società Anonima Italiana Raffineria Olii, la prima raffineria in Italia, forse nel mondo, inaugurata nel 1912, certamente una testimonianza di una delle prime strutture in calcestruzzo armato in Italia, secondo il metodo *Hennebique* importato nel nostro Paese dall'Ing. Porcheddu) e dell'ex NOVA (area che ospitava un locale da ballo ed altre attività di spiccata valenza ricreativa e turistica), che pure fronteggiano il mare e l'ormai chiuso stabilimento Agnesi e ad est - nord-est nel Parco Urbano, per l'incompiutezza dell'area dell'impianto di depurazione, una mancato intervento utile ad attutirne l'impatto sociale.

In questo quadro si registrano continui episodi di occupazione abusiva di aree pubbliche da parte di soggetti svantaggiati in edifici fatiscenti, diruti e finanche in camper improvvisati, nella zona compresa tra il quartiere Ferriere e il mare oltre a bivacchi improvvisati nel tratto sottostante l'Aurelia e i giardini pubblici, con frequenti, reiterati perché vani sgomberi da parte delle forze di Polizia.

Alla vocazione turistica di detta arteria si aggiunge quella del pendolarismo di impiegati e studenti: la pista ciclopedonale avrà quindi valenza di un vero e proprio presidio di Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.) che andrà a sollevare il traffico lungo le frequentatissime vie cittadine di Imperia, *in primis* l'Aurelia e Lungomare Amerigo Vespucci, entrambe parallele al litorale.

Strategia a consumo di suolo zero, una *Green line*, quindi, come percorso di connessione tra quartieri "periferici" e "centro", capace di convertire un'infrastruttura dismessa in asse di mobilità verde connettiva.

Il progetto di "rammendo" ha come obiettivo centrale proprio il ri-avvicinamento tra le diverse parti costituenti il tessuto urbano imperiese, identificando in questo il punto di partenza di un percorso di costruzione di identità essenziale a innescare un vero processo di ri-generazione urbana: in futuro si potranno generare attestamenti ortogonali alla linea di costa, necessari a valorizzare il sistema delle trasversalità delle valli (Val Prino, Caramagna, Artallo, Castelvecchio), tramite cui ri-leggere le identità locali.

Accanto all'asse portante del progetto è necessario incentivare l'insediamento di imprese che si collochino in posizione privilegiata rispetto al quadro economico *infra* ipotizzato, così da agevolare gli investimenti e, con questi, implementare l'occupazione. L'avviso pubblico indetto dal Comune e a ciò finalizzato ha raccolto la manifestazione di interesse di 4 privati con una prospettiva di 50 posti di lavoro *full time*.

7.2 interventi e azioni previste dal progetto

Oltre all'intervento pubblico di 18 milioni di euro, il Progetto Integrato si compone dunque di due interventi puntuali a carico e spese di altrettanti soggetti privati, selezionati a seguito di procedura pubblica e di un accordo con RFI, proprietaria delle aree ferroviarie.

I progetti sono stati individuati con ricognizione effettuata dal Settore Urbanistica, Lavori Pubblici ed Ambiente del Comune, in esito alla pubblicazione di un Avviso pubblico del 28 luglio 2016, nel testo e con gli allegati approvati con Deliberazione della Giunta Municipale 230/2016. A fronte delle domande pervenute, partecipano all'attuazione del progetto due soggetti privati selezionati tra quelli partecipanti, di cui alle schede unite all'istanza. Si precisa che entrambi gli interventi attengono ad immobili di particolare valore paesaggistico, per effetto del vincolo imposto ai sensi del tit. III del D.Lgs 42/2004. L'ex S.A.I.R.O. risulta soggetta anche a vincolo culturale puntuale ex tit. II.

Titolo del progetto :	“LA GREEN LINE DEL COMUNE DI IMPERIA - DA AREA 24 AD AREA 30”una linea in cui far convergere energie per creare opportunità....	
Obiettivo:	Conversione in pista ciclopedonale dei 6 km di tratta ferroviaria dismessa dal confine con San Lorenzo al Mare alla Stazione ferroviaria di Imperia Oneglia, a collegamento dei 24 km già realizzati sulla tratta dismessa del Ponente ligure, con contestuale ri-qualificazione dei quartieri attraversati e del Parco Urbano, per eliminare il degrado esistente, prevenire il nuovo degrado, attuare il disagio sociale	
Valore complessivo del Progetto integrato € 28.162.180,00 di cui:		
Interventi di parte pubblica eseguiti in accordo con Rete Ferroviaria Italiana, R.F.I. S.p.A., per un importo pari ad € 18.000.000,00 a valere sui fondi pubblici del bando. Progetto suddivisibile in 3 lotti funzionali fruibili autonomamente finanziabili anche in ragione di disponibilità del bando: Intervento 1 (Green line) = € 16.300.000,00 Intervento 2 Parco Urbano = € 1.700.000,00		Interventi di privati su aree produttive dismesse e degradate nell'area di interventi, per un valore di € 10.162.180,00 oltre a 50 nuovi posti di lavoro, parcheggi, verde, palestra pubblici, alloggi, servizi commerciali e di ristorazione, interventi edilizi interamente sostenuti dai soggetti attuatori (interventi eseguibili anche in caso di finanziamento di uno solo dei lotti pubblici - S1 o S2 - indifferentemente)

A) Soc. ***** S.r.l. mediante un intervento di ristrutturazione edilizia nell'area industriale dismessa dell'ex Raffineria "SAIRO" - Zona "TN" del vigente Piano Regolatore Generale, valore da computare ai fini dell'art. 7, comma 1 lettera b) del bando € 8.660.300,00

B) Soc. ***** ** ***** mediante un intervento di ristrutturazione urbanistica in area sita in adiacenza a Lungomare Amerigo Vespucci, a Imperia, insediamento ex "NOVA", valore da computare ai fini dell'art. 7, comma 1 lettera b) del bando € 1.501.880,00

In particolare:

- Il PROGETTO A: attiene ad un intervento di ristrutturazione edilizia per il quale il Consiglio Comunale ha già deliberato l'interesse pubblico. Il Permesso di Costruire che ne deriva, proposto ai sensi dell'art. 14 del DPR 380/2001, in deroga alle destinazioni d'uso e ai limiti di densità edilizia, di altezza e di distanza tra i fabbricati di cui alle Norme di Attuazione dello Strumento Urbanistico Generale e degli Strumenti Urbanistici Attuativi è finalizzato alla ristrutturazione edilizia dell'area industriale dismessa, fortemente degradata e da bonificare, "ex SAIRO" (fabbrica tristemente chiusa, ubicata nell'area di intervento e prospiciente al mare, [Foto 5 e 6] e alla realizzazione di un ostello/foresteria, di una palestra pubblica, di un immobile a destinazione d'uso residenziale e di un'ampia zona verde pubblica integrata con parcheggi pubblici. I proventi derivanti dall'operazione immobiliare ad uso residenziale serviranno a finanziare la costruzione dell'ostello/foresteria e della palestra pubblica che verranno ceduti al Comune.

Il Piano economico previsionale dell'ostello/foresteria, prevede una oscillazione tra le 1.860 e le 2.520 presenze mensili, rispettivamente corrispondenti a 22.630 e 30.660 presenze annue. L'operazione produrrà almeno 20 posti di lavoro *full time*, senza contare l'indotto.

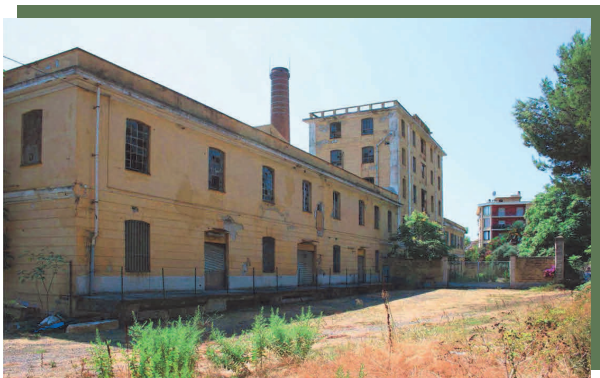
- Il PROGETTO B: attiene alla ri-qualificazione di una vasta zona nell'area di intervento, attività produttiva dismessa ex NOVA, discoteca dismessa fortemente compromessa, in un'area fortemente degradata e marginalizzata, con la realizzazione di Opere Pubbliche di dotazione infrastrutturale e la realizzazione di una attività di ristorazione [Foto 7 ed 8]. L'operazione produrrà almeno 30 posti di lavoro *full time*.

- ESITI: Gli interventi pubblici costituiranno quindi un importante fattore di trasformazione urbana e la conseguente attivazione di investimenti privati. Quello che oggi è il "retro" degli edifici adiacenti alla ferrovia, sporco e rumoroso, diventerà domani un fronte delle case, che affaccia sul "parco lineare" e ciò avrà un effetto di trascinamento di interventi di ri-qualificazione, sia per quanto riguarda le abitazioni private - che troveranno nuovi spazi dove far vivere i propri abitanti - sia per l'imprenditoria commerciale, turistica e del mare, che potranno sfruttare il volano costituito dal passaggio sulla ciclabile per l'impianto di nuove attività o per ri-disegnare quelle già esistenti.

La fase di evidenza pubblica di cui *infra*, espletata dal Comune ha già raccolto quattro domande di adesione da parte di soggetti privati per l'attivazione di altrettante iniziative produttive a totale carico del privato; in relazione al concetto di ciclabile come "fattore di attivazione" di investimenti, assumono un valore paradigmatico non soltanto i due interventi principali (ex SAIRO ed ex NOVA), ma anche i due piccoli interventi previsti in zona Prino (REMAGGI / SAPA S.r.l.).

I cinquanta posti di lavoro *full time* sono, nell'immediato, previsione assolutamente concreta e connessa con interventi certi. Ad essi si aggiungerà l'indotto e gli investimenti dei privati interessati.

Il progetto è stato inoltre redatto in accordo con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) – proprietaria delle aree della ferrovia dismessa - come da Protocollo di Intesa approvato con Deliberazione della Giunta Municipale n. 236 del 4 agosto 2016 e sottoscritto in data 5 agosto 2016.



[Foto 5, 6]
Immobile ex raffineria SAIRO



[Foto 7 e 8]
Immobile ex NOVA

VOCI DI COSTO INTERVENTI DI PARTE PUBBLICA <u>INTERVENTO 1:</u>	
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 16.300.000,00

VOCI DI COSTO INTERVENTI DI PARTE PUBBLICA <u>INTERVENTO 2:</u>	
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 1.700.000,00

PARTNER PRIVATO: VOCI DI COSTO INTERVENTO PRIVATI PROGETTO A):		
OPERE PUBBLICHE COSI' COMPOSTE:	PARZIALE	TOTALE
- Demolizioni	€ 490.000,00	
- Unità residenziale	€ 4.440.000,00	
- Unità ricettiva	€ 2.250.000,00	
- Impianto sportivo	€ 905.300,00	
- Aree esterne	€ 575.000,00	
TOTALE A VALERE SUL BANDO		€ 8.660.300,00

PARTNER PRIVATO: VOCI DI COSTO INTERVENTO PRIVATI PROGETTO B):		
OPERE PUBBLICHE COSI' COMPOSTE:	PARZIALE	TOTALE
- Parcheggio pubblico	€ 174.000,00	
- Aree pedonali	€ 96.000,00	
- Verde pubblico	€ 121.000,00	€ 391.000,00
- Edificio commerciale	€ 1.090.000,00	
- Oneri	€ 20.880,00	€ 1.110.880,00
TOTALE A VALERE SUL BANDO		€ 1.501.880,00

TIPOLOGIA E NUMERO DI BENEFICIARI DIRETTI ED INDIRETTI E RELATIVE MODALITÀ DI INDIVIDUAZIONE	
CITTADINI RESIDENTI E DOMICILIATI (par. a)	11.820 residenti + 9.500 fluttuanti = beneficiari diretti della ri-qualificazione = 21.320 abitanti
PASSAGGI PREVISTI SULLA CICLOPEDONALE	Media statistica 2300 al giorno (da 2000 a 2600) = 839.500 passaggi annui
PRESENZE PREVISTE OSTELLO COMUNALE	da 1860 a 2520 presenze mensili (22630/30660 annuali) = 37.960 presenze annue
PRESENZE PREVISTE PALESTRA COMUNALE	(parametrate agli impianti analoghi esistenti) = 109.500 presenze annue
FRUITORI DEL PARCO URBANO	975 presenze al giorno = 355.875 presenze annue

DIMENSIONE FINANZIARIA E FISICA DEGLI INTERVENTI					
INVESTIMENTO PUBBLICO			€ 18.000.000,00		
INVESTIMENTO PRIVATO			€ 10.162.180,00		
NUOVI POSTI DI LAVORO INTERVENTI PRIVATI			N° 50		
LUNGHEZZA PISTA CICLOPEDONALE			ml 6.890,00 (di cui ml 1.100 in galleria, ml 100 ponte)		
SUPERFICIE DI VIABILITA' CARRABILE			mq 10.000,00		
SUPERFICIE DI VERDE PUBBLICO			mq 7.550,00		
EDIFICIO RIVENDITA BICICLETTE			mq 20,00		
VERDE SU COPERTURA DEPURATORE			mq 11.956,00		
SUPERFICI DEL DEMANIO FERROVIARIO INTERESSATE DAL PIANO, di cui:			mq 163.966,00		
- DA ACQUISIRE AL PATRIMONIO IMMOBILIARE DEL COMUNE			mq 131.455,00		
- RESTANO A R.F.I. PER ESSERE CEDUTE IN UN SECONDO TEMPO			mq 32.511,00		
QUANTITA' RI-QUALIFICAZIONE EX SAIRO	Sup scoperta mq 5238	Sup. privata mq 2322	Sup privata mq 2960	Vol pubblico mq 11745	Vol privato mq 9033
QUANTITA' RI-QUALIFICAZIONE EX NOVA	Tot. ri-qualificazione mq 5467		Sup. insediamento mq 649	Vol. insediamento mc 1638	
CITTADINI RESIDENTI E DOMICILIATI (par. a)	11.820 residenti + 9.500 fluttuanti = <u>21.320</u>				
PASSAGGI PREVISTI SULLA CICLOPEDONALE	Media 2300 al giorno (da 2000 a 2600)				
PRESENZE PREVISTE OSTELLO COMUNALE	Da 1860 A 2520 PRESENZE MENSILI (22630/30660 ANNUALI)				
PRESENZE PREVISTE PALESTRA COMUNALE	109.500 PRESENZE ANNUE				

Bibliografia

Libri

- Curzio Maltese: *I padroni delle città*, Milano, Feltrinelli, 2007
- Enrico Berio *"Cronache di Portoneglia"*, Sagep editrice, Genova, 1983
- Franco Boggero, Rinangelo Paglieri *"Imperia"*, Sagep editrice, Genova, 1988
- Franco Bianchi *"Imperia 80"* Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2003
- AA.VV. *"Imperia, la nostra città"*, Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2009
- Renato Pilade *"Imperia e l'Italia dei Comuni"*, de Ferrari, Genova, 2013
- AA.VV. *"Palazzo Comunale e dintorni"*, mostra fotografico documentaria 21 ottobre - 1° novembre 1994, Città di Imperia, 1994
- AA.VV. *"Il sipario del teatro Cavour"*, presentazione del restauro 21-22 ottobre 1993,

Città di Imperia, 1993

- Plinio Ciani, *"Graffiti del Ventennio"*, Milano, Sugar.Co Edizioni, 1975
- Leonardo Lupi, *"Imperia negli anni Trenta"*, Imperia, Tipografia Nante, 2015
- (a cura di) Annamaria Facco Parodi Paolo Stringa *"Centri storici della Provincia di Imperia e Savona"*, Sagep editrice, Genova, 1976
- Bruno Viano *"Imperia, di strada in strada tra storia e memorie"*, Grafiche Amadeo Centro stampa Offset, Imperia, 2001
- Carlo Cresti (a cura di -) *"Futurismi e architettura"*, Firenze, Angelo Pontecorboli editore, 2009
- Franca Balletti, Bruno Giontoni, *"Una città tra due guerre"*, Genova, de Ferrari editore, 1990
- Antonio Pennacchi *"Fascio e martello"*, Roma – Bari, Editori Laterza, 2008
- Paolo Nicoloso *"Mussolini architetto"*, Torino, Einaudi, 2008
- Carlo Fabrizio Carli (a cura di -) *"Architettura e fascismo"*, Roma, Giovanni Volpe editore, 1980
- Francesca Coiro Cecchini *"La pittura murale del ventennio a Roma"*, Roma, Edilazio, 2006
- Paolo Portoghesi, Flavio Mangione e Andrea Soffitta (a cura di -) *"L'Architettura delle case del fascio"*, Firenze, Alinea editore, 2006
- Fabrizio Brunetti *"Architetti e fascismo"*, Firenze, Alinea editore, 1993
- Gianfranco Casadei (a cura di -) *"L'Architettura del ventennio"*, Ravenna – Ferrara, Legambiente, 2009
- Antonio Cederna *"Mussolini urbanista"*, Venezia, Corte del Contego editore, 2006
- Cesare de Seta (a cura di -) *"Giuseppe Pagano, architettura e città durante il fascismo"*, Milano Jaka book editoriale, 2008
- Roberto Merlo *"Liguria terra tra cielo e mare"*, Genova, Tormena, 2003
- Annamaria Facco Parodi, Paolo Stringa (a cura di -) *"Centri storici in provincia di Imperia e Savona"*, Genova, Sagep editrice, 1976
- AA.VV. *"Porti turistici ed approdi in Liguria"*, Genova, Centro studi Unione delle Camese di commercio della Liguria, 1972
- Libero Nante, Eugenio Lertora *"Imperia 100 anni in cartolina"*, Albenga, Bacchetta editore, 2002;

Testi storici

- Riccardo Lualdi *"Memoriale per S.E. il Presidente del Consiglio dei Ministri"*, Imperia, tipografia Nante, 1925
- Alberto Cian *"Il Piano Regolatore d'Imperia (Estratto dalla rivista "Urbanistica" n. 6 nov. – dic. 1934)"*, Torino, L. Rattero, 1934

Periodici

- Bruno Viano *"21-X-1923, nasce la città di Imperia"* in *"La Casana"*, periodico trimestrale, n. 1/1993, pagg. 18-21
- O.C. *"Una nuova città: Imperia"* in *"L'illustrazione italiana"*, settimanale, n. 48 del 2 dicembre 1923, pagg. 706-707
- Arturo Midana *"Il Piano Regolatore di Imperia"* in *"Architettura"* pubblicazione mensile n. 8/1936, pagg. 395-401

- Alfio Susini, Nicola Gandolfo *"Piano Regolatore esecutivo di Imperia"* in *"Architettura"* pubblicaz. mensile n. 12/1936, pagg. 624-627
- Paolo Ginatta *"Imperia la nuova città della riviera ligure"* in *"Le cento città d'Italia illustrate"*, Milano, Sonzogno, fascicolo n. 121
- Anna Ciotta *"Il concorso per il progetto di massima del Piano Regolatore di Imperia (1933)". Il Piano di Paolo Musso, Riccardo de Marpillero e Mario Scanavino"*, in *"Langhe Roero Monferrato"*, cultura materiale, società, territorio, semestrale, n. 2/2012

Tesi di laurea

- Andrea Barla *"Le acciaierie di Oneglia e lo sviluppo urbanistico dell'area "ex Ferriere"*, Facoltà Architettura del Politecnico di Torino
- Diego Moggia *"Analisi, pianificazione e ri-qualificazione del territorio"*, Facoltà Architettura Università di Genova, A.a. 2206/2007

RELAZIONE TECNICA

Il progetto "Periferie Urbane" rappresenta una grande opportunità, uno stimolo alla ri-attivazione del processo di fusione urbanistica dei nuclei costitutivi di Imperia prefigurando, attraverso la cancellazione della cesura costituita dalla ferrovia e il conseguente recupero di aree pregiate, il rammento di zone in-comunicanti tra di loro, la ri-costruzione della continuità di infrastrutture lineari e la valorizzazione di periferie interne alla Città.

Il progetto è stato redatto in accordo con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) – proprietaria delle aree della ferrovia dismessa - come da Protocollo di Intesa approvato con Deliberazione della Giunta Municipale n. 236 del 4 agosto 2016 e sottoscritto in data 5 agosto 2016 ed ha raccolto sotto il piano delle prospettive di sviluppo, la condivisione di alcuni imprenditori privati che fanno ben sperare nell'attivazione di un circuito virtuoso che estenda i benefici del progetto integrato sotto il profilo economico-finanziario, occupazionale, sociale, ed urbanistico.

Le caratteristiche principali della pista ciclopedonale sono le seguenti:

- larghezza 6,00 metri**
- pendenza massima 10% (in due modestissimi tratti in rampa)**
- lunghezza: 7 chilometri**

Non è previsto di intervenire sui fabbricati giacché essi rimarranno di proprietà di RFI che li valorizzerà con altri canali di intervento.

Le finiture superficiali della ciclopedonale sono:

- pavimentazione in tappeto d'usura tipo "Ecopav" o equivalente, in conglomerato trasparente, delle medesime tonalità e tracciature di quello esistente nel tratto già realizzato di Area 24 posata su uno strato di conglomerato bituminoso confezionato con bitumi tradizionali;
- ringhiere in acciaio Inox Aisi 316 satinare, elettrolucide;

Nei tratti in galleria è previsto l'idrolavaggio della volta con opportuna attrezzatura e detergenti, compresa la protezione dell'area di intervento con teli di polietilene o similari, esclusi ponteggi e il risanamento della volta delle gallerie, comprensivo di riparazione delle pietre di muratura difettose, ripresa e stilatura dei giunti, comprese le opere provvisorie. Tutti gli elementi a vista, quali mattoni, conci ed elementi lapidei verranno mantenuti a vista ed illuminati.

Anche i ponti verranno mantenuti ed adeguati con tecnologie che ne lasceranno invariata la loro struttura attuale e le finiture, sia di quelli in muratura che di quelli in pietra e in metallo.

Gli impianti di illuminazione verranno realizzati in conformità agli allegati grafici di progetto.

In prossimità dell'innesto della traversa dell'Aurelia in via Trento, verrà realizzato un piccolo edificio ad uso "rent bike" il cui volume sarà ottenuto con l'applicazione dell'art. 7 della Legge Regionale 3 novembre 2009, n. 49, dalla demolizione e ricostruzione delle piazzine del vecchio depuratore, in prossimità del parco Urbano, nell'ambito dell'intervento n. 1 del medesimo progetto integrato "Periferie Urbane".

Sono previsti elementi di arredo urbano quali portabiciclette tipo "Ciclos", panchine lineari tipo "Harris", cestini gettacarte a "Tulipano".

Come già detto, la pista ricalcherà le caratteristiche di quella preesistente in Area 24, nel ponente di Imperia.

Il tratto ordinario di pista ciclabile sulla sede ex ferroviario sarà realizzato in primo luogo preparando le aree con un decespugliamento ad eliminare gli arbusti infestanti (rovi, vitalbe, piante lianose, ecc.), compresa l'eventuale cippatura o trinciatura. E' previsto il taglio di piante e la potatura di altre essenze.

In sostituzione delle essenze infestanti verranno messe a dimora piante autoctone arbustive di basso fusto, tappeto erboso a zolle, oleandri, piante aromatiche, ulivi *et similia*

Sono poi previste diverse tipologia di scavo, a seconda che esso sia previsto in aree occupate dal *ballast* ferroviario e in ragione della consistenza del suolo su cui si interviene:

- scavo comune, eseguito con qualsiasi mezzo meccanico della potenza fino 2 t (miniescavatore) in rocce sciolte;
- scavo comune, eseguito con qualsiasi mezzo meccanico della potenza superiore a 2 t, in rocce sciolte;
- scavo a sezione ristretta o a pozzo eseguito con mezzo meccanico della potenza fino 2 t (miniescavatore) e con interventi manuali ove occorra, fino alla profondità di m 2.00, in rocce tenere;
- scavo a sezione ristretta o a pozzo eseguito con mezzo meccanico della potenza superiore a 2 t e con interventi manuali ove occorra, fino alla profondità di m 2.00, in rocce tenere;
- asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.

I materiali dei quali non è previsto il riutilizzo saranno trasportati a discarica o a centro di riciclaggio.

Al di sotto della pista ciclabile verranno longitudinalmente e trasversalmente posati tubi in P.V.C. rigido conforme norma UNI EN 1401-1 tipo SN4 - SDR 41, atti a raccogliere e convogliare le acque meteoriche. Essi avranno giunto a bicchiere con anello in gomma, contrassegnato ogni metro con marchio produttore, diametro, data di produzione e simbolo IIP. Diametro esterno Ø 500 mm spessore 14,6 mm. Ovviamente è prevista la formazione di pozzetti per caditoia e/o d'ispezione, eseguito in conglomerato cementizio a 2 q di cemento tipo 32.5 per metro cubo di inerte, con le pareti di spessore adeguato a tenuta d'acqua in cemento lisciato, compresa la formazione degli innesti per i tubi, con caditoie classe D 400 per carreggiate, secondo norme UNI EN 124, marchiato a rilievo con norme di riferimento, classe di resistenza, marchio fabbrica e sigla ente certificazione. Ghisa sferoidale. Le acque verranno convogliate da cunette di sezione adeguata. I rinfianchi, i riempimenti e le basi in calcestruzzo per usi non strutturali con classe di consistenza S4, dimensione massima degli aggregati di 32 mm, classe di resistenza C20/25.

E' prevista la realizzazione di due rotatorie munite di grandi superfici verdi a corredo, l'una all'innesto della traversa che, lungo l'argine destro dell'Impero connette l'Aurelia con via Trento, l'altra nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria di Oneglia.

La stratigrafia sarà tipica stradale, con tappeto in conglomerato bituminoso semichiuso. Tutti i tratti stradali di nuova realizzazione e su cui si interviene verranno muniti di barriera metallica di sicurezza.

Saranno adeguati dimensionalmente i sottopassi di via Argine sinistro, del Prino, valorizzando le preesistenze.

I ripristini stradali saranno garantiti con pavimentazione stradale d'usura (tappeto) in conglomerato bituminoso chiuso.

Il pacchetto stradale sarà così realizzato dal basso verso l'alto:

- formazione di sottofondo stradale costituito da materiale di cava (*tout-venant* stabilizzato), steso a strati, moderatamente innaffiato, compatto e cilindrato con adeguato rullo, fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta, misurato su autocarro in arrivo;
- misto granulometrico prebitumato, confezionato con bitume al 4,5% del peso dell'inerte eseguito con materiali rispondenti alle norme vigenti e secondo le dosature prescritte dal capitolato speciale d'appalto delle Opere Pubbliche, steso con mezzo meccanico per strati di spessore fino a 15 cm cilindrato e rullato fino al completo assestamento e sagomato secondo le prescritte pendenze;
- conglomerato bituminoso confezionato con bitumi tradizionali e inerti rispondenti alle norme vigenti e secondo dosature del capitolato speciale d'appalto delle opere pubbliche; in opera compresa la pulizia del piano di posa mediante accurata scopatura e soffiatura a pressione, la fornitura e la spruzzatura di 0,600 kg per metro quadrato di emulsione bituminosa al 55% per l'ancoraggio; la stesa con idonee macchine finitrici e la cilindratura dell'impasto con rullo da 6-8 tonnellate;
- pavimentazione stradale d'usura, in conglomerato bituminoso chiuso, eseguita con materiali rispondenti alle norme vigenti e secondo le dosature prescritte dal capitolato speciale delle opere pubbliche, compreso la pulizia a fondo del piano di posa mediante accurata scopatura e soffiatura a pressione, la fornitura, la spruzzatura preliminare di 0,600 kg di emulsione bituminosa per metro quadrato, la stesa in opera con idonee macchine finitrici, la cilindratura a fondo con rullo da 6-8 tonnellate. Il conglomerato bituminoso a costituire il tappeto sarà pigmentato

E' prevista anche la marcatura con strisce continue e/o discontinue colore bianco o giallo, per strisce della larghezza di cm 12/15 eseguite con vernice rifrangente.

Nei tratti ove occorre, sono previste idonee protezioni marginali amarrate su cordolo di idoneo dimensionamento in calcestruzzo a prestazione garantita con classe di esposizione XS3, classe di consistenza S4, con dimensione massima degli aggregati di 32 mm, a classe di resistenza C35/45, armature in acciaio per calcestruzzo armato ordinario, classe tecnica B450C. La ringhiera è zincata, a semplice disegno, con lavorazione saldata, incluse opere murarie, esclusi trattamenti protettivi e coloriture del peso oltre i 15 kg/m², tratti orizzontali.

Tra gli indirizzi per la successiva fase di progettazione si ritiene opportuno:

- la prosecuzione di una efficace sinergia con gli Enti cointeressati al progetto integrato: *in primis* la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Liguria, la Provincia di Imperia e i Comuni dell'ambito, per i quali la ciclopedonale costituisce l'estensione della rete esistente e una opportunità per l'estensione futura nell'ambito dell'itinerario della ciclovia tirrenica dello sviluppo di articolazioni a pettine, verso l'interno, utilizzando prevalentemente i fondovalle;
- una adeguata partecipazione alle scelte progettuali degli *stakeholders*;
- che vengano previste adeguate possibilità di migliorie progettuali senza aumento degli importi posti a base d'appalto, proponibili dai concorrenti nelle proprie offerte tecnico economiche, da valutare nell'ambito delle gare d'appalto per l'affidamento dei lavori che dovranno essere esperite con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa per entrambi gli interventi, segnatamente, a titolo di mero esempio, alle seguenti facoltà:

a) per l'intervento 1:

- a.1) miglioramento delle soluzioni progettuali tese a limitare ulteriormente le interferenze con i flussi di transito diversi da quelli ciclo-pedonali;
- a.2) migliorie nella finitura della strada parallela alla pista ciclo-pedonale, sul ponte ex ferroviario sul Torrente Impero;
- a.3) migliorie nelle finiture del sottopasso carrabile in sponda orografica di sinistra del Torrente Impero (Via Argine Sinistro)
- salvo altre

b) per l'intervento 2:

- b.1) miglioramento delle caratteristiche fruibili e della finitura prevista sulla copertura dell'impianto di depurazione;
- b.2) miglioramento delle caratteristiche fruibili e vegetazionali delle aree limitrofe all'impianto di depurazione;
- salvo altre

Sarà necessario definire in sede attuativa, d'intesa con Regione Liguria, l'ultimazione funzionale del piccolo tratto mancante in Comune di San Lorenzo al Mare, per il collegamento ad Area 24.

Le finiture non meglio descritte nella presente relazione e negli elaborati grafici e descrittivi saranno in tutto conformi a quelle utilizzate nel tratto esistente di Area 24.