

**PROGETTO FINANZIATO NELL'AMBITO DEL PNRR DALL'UNIONE EUROPA  
NextGenerationEU**

**PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) MISSIONE 5.C2.2 INVESTIMENTO 2.1**

**“Realizzazione di una nuova infrastruttura di  
trasporto pubblico locale costiero, completamente  
ecosostenibile e a guida autonoma,  
con tracciato cittadino trasversale da levante a ponente,  
completa di fermate ed unita' di trasporto”**



**Progetto di fattibilità  
tecnico economica rafforzato**

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**



## CITTA' DI IMPERIA

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

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

#### QUADRO 1 - DATI GENERALI

1. RICHIEDENTE: COMUNE DI IMPERIA

☐ Persona fisica    ☐ società    ☐ impresa    ☒ ente

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO : **MODIFICHE PUNTUALI AL TRACCIATO DELLA PISTA CICLOPEDONALE E AL PERCORSO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (il tutto previsto dal progetto "CONVERSIONE DELLA PISTA CICLOPEDONALE DI TRATTA FERROVIARIA E RIQUALIFICAZIONE AMBITO DI INTERVENTO") PER INSTALLAZIONE PICCOLI MANUFATTI (PENSILINE E BANCHINE DI FERMATA) – SISTEMAZIONE AREE VERDI**

3. OPERA CORRELATA A:

☒ edificio  
☐ area di pertinenza o intorno dell'edificio  
☒ lotto di terreno  
☒ strade, corsi d'acqua  
☐ territorio aperto

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

☐ temporaneo o stagionale  
☒ permanente:    ☒ a) fisso  
                              ☐ b) rimovibile

5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza)

☐ residenziale    ☐ turistico-ricettiva    ☐ industriale/artigianale    ☐ agricola/funzioni connesse  
☐ commerciale    ☐ direzionale    ☒ altro (**SERVIZI**)

5.b USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)

☒ urbano    ☐ agricolo    ☐ boscato    ☐ naturale    ☐ non coltivato    ☒ altro (**PERCORSO TPL E TRACCIATO PISTA CICLOPEDONALE**)

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:

☐ centro storico    ☒ area urbana    ☐ area periurbana    ☐ territorio agricolo    ☐ insediamento sparso  
☐ insediamento agricolo    ☐ area naturale

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:

☒ costa (bassa/alta)    ☐ ambito lacustre/vallivo    ☐ pianura    ☐ versante (collinare/montano)  
☐ altopiano/promontorio    ☐ piana valliva(montana/collinare)    ☐ terrazzamento    ☐ crinale

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

**Si rimanda all'Allegato A – Cartografia**

## **QUADRO 2 – ANALISI DELLO STATO ATTUALE:**

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

#### **STATO ATTUALE**

Gli interventi oggetto della presente richiesta si inseriscono all'interno delle aree dismesse dalla linea ferroviaria che attraversava longitudinalmente la Città di Imperia nel tratto compreso tra le due ex stazioni di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio in un contesto densamente urbanizzato e costruito.

In questo tratto, compreso tra le due stazioni, l'ex sedime ferroviario si estende da ovest (Porto Maurizio) a est (Oneglia) in prossimità della costa, all'altezza a nord del Porto Turistico, attraversando la zona del Parco Urbano e il quartiere delle Ferriere ove tende nuovamente ad addentrarsi nel tessuto cittadino per attraversare Borgo San Moro, attraversare il torrente Impero sul ponte esistente e raggiungere la Stazione di Oneglia.

Visto il carattere puntuale degli interventi a progetto si procede ad una descrizione dello stato attuale delle singole zone di intervento.

- 1) **POSTAZIONE DI FERMATA DI PORTO MAURIZIO:** l'intervento previsto insisterà nell'area dismessa della Stazione Ferroviaria di Porto Maurizio sulla banchina (precedentemente dedicata al binario 2,) in corrispondenza della pensilina esistente.  
La banchina risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.  
L'area risulta far parte delle zone interessate dai seguenti vincoli paesistici di bellezze d'insieme:  
*“Zona sovrastante la Aurelia tra Villa Revey e il palazzo del Comune sita in Imperia-Porto Maurizio caratterizzata da parchi giardini ville”*  
*“Zona Parrasio sita nel Comune di Imperia ricca di bellezze naturali integrate da ambienti caratteristici”*  
*“Integrazione vincoli delle zone nei Comuni di Riva L. S.Stefano al M. Costarainera S. Lorenzo al M. Imperia Diano Marina S. Bartolomeo e Cervo (complesso paesistico Parasio).”*
- 2) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO PISCINA F. CASCIONE:** l'intervento previsto verrà realizzato nei pressi dell'intersezione tra la linea ferroviaria e l'asse viario Battaglione Alpini Pieve di Teco alle spalle, dell'ex area industria S.A.I.R.O, della Piscina comunale Cascione e del Palazzetto dello Sport. Le opere insisteranno sull'ex sedime ferroviario (in corrispondenza del binario 1) senza interessare le banchine esistenti. Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.  
L'area risulta far parte delle zone interessate dai seguenti vincoli paesistici di bellezze d'insieme:  
*“Zona sovrastante la Aurelia tra Villa Revey e il palazzo del Comune sita in Imperia-Porto Maurizio caratterizzata da parchi giardini ville”*  
*“Zona Parrasio sita nel Comune di Imperia ricca di bellezze naturali integrate da ambienti caratteristici”*  
*“Integrazione vincoli delle zone nei Comuni di Riva L. S.Stefano al M. Costarainera S. Lorenzo al M. Imperia Diano Marina S. Bartolomeo e Cervo (complesso paesistico Parasio).”*
- 3) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO MUNICIPIO DI IMPERIA:** l'intervento previsto verrà realizzato sul sedime ferroviario dismesso all'altezza dell'edificio del Municipio (sopostante) alle spalle del Lungomare A.Vespucci in corrispondenza del Parco Urbano.  
Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.  
L'area risulta far parte delle zone interessate dai seguenti vincoli paesistici di bellezze d'insieme:  
*“Zona sovrastante la Aurelia tra Villa Revey e il palazzo del Comune sita in Imperia-Porto Maurizio caratterizzata da parchi giardini ville”*  
*“Zona Parrasio sita nel Comune di Imperia ricca di bellezze naturali integrate da ambienti caratteristici”*  
*“Integrazione vincoli delle zone nei Comuni di Riva L. S.Stefano al M. Costarainera S. Lorenzo al M. Imperia Diano Marina S. Bartolomeo e Cervo (complesso paesistico Parasio).”*
- 4) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO VIA TRENTO:** l'intervento previsto verrà realizzato sull' ex sedime ferroviario nel tratto in cui quest'ultimo risulta parallelo alla Via Trento nel tratto in corrispondenza della sua intersezione con Via Privata Riso. In questo tratto il contesto è fortemente urbanizzato.  
Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.
- 5) **POSTAZIONE DI FERMATA DI ONEGLIA :** l'intervento verrà realizzato nell'area dismessa localizzata in corrispondenza dell'ex scalo merci ferroviario di Oneglia sulla banchina asfaltata posta di fronte al manufatto identificato come deposito/spogliatoio.

Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.

- 6) VIA DI CORSA ONEGLIA : L' intervento interesserà l'area dismessa localizzata in corrispondenza dell'ex scalo merci ferroviario di Oneglia. In particolare verrà interessato il sedime ferroviario compreso tra la banchina asfaltata e i manufatti sottoposti a vincolo puntuale identificati come deposito/spogliatoio e magazzino.

Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.

- 7) PIAZZALE DI INVERSIONE ONEGLIA: L'intervento strettamente collegato alla realizzazione della via di Corsa al punto 6) verrà realizzato nelle aree dismesse della Stazione Ferroviaria di Oneglia ne tratto di piazzale asfaltato compreso tra il fabbricato deposito/spogliatoio e il retro del manufatto del deposito bagagli.

Il sedime risulta oggetto di vincolo architettonico puntuale *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.

- 8) AREA SERVIZI ALLA MOBILITA': L'area oggetto di intervento si trova nella zona a contorno dell'ex sedime dei binari posta a ovest della Stazione di Porto Maurizio, poco dopo l'uscita della Galleria Annunziata. Nell'area è presente un manufatto monopiano di forma rettangolare (dimensioni 19.50x6.70m altezza 3.60 m) caratterizzato da una copertura piana in latero-cemento, una maglia strutturale con travi e pilastri in cemento armato, tamponamenti e partizioni interne in laterizio, pavimentazione in parte in piastrelle, serramenti in parte lignei e in parte in alluminio.

La struttura realizzata presumibilmente negli anni 60/70, svolgeva funzione direzionale per il tracciato ferroviario attualmente volge in stato di abbandono ed è ricompreso nell'area di cantiere per la realizzazione del progetto della pista ciclopedonale.

L'area immediatamente nell'intorno è caratterizzata dalla presenza di un impianto per le telecomunicazioni (antenna).

L'area dove insiste l'immobile risulta far parte delle zone interessate dai seguenti vincoli paesistici di bellezze d'insieme:

*“Zona sovrastante la Aurelia tra Villa Revee e il palazzo del Comune sita in Imperia-Porto Maurizio caratterizzata da parchi giardini ville”*

*“Zona Parrasio sita nel Comune di Imperia ricca di bellezze naturali integrate da ambienti caratteristici”*

*“Integrazione vincoli delle zone nei Comuni di Riva L. S.Stefano al M. Costarainera S. Lorenzo al M. Imperia Diano Marina S. Bartolomeo e Cervo (complesso paesistico Parasio).”*

L'area immediatamente nell'intorno di cui l'immobile attuale non è parte è invece oggetto di vincolo architettonico *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”*.

#### **STATO PROGETTUALE APPROVATO (progetto “CONVERSIONE DELLA PISTA CICLOPEDONALE DI TRATTA FERROVIARIA E RIQUALIFICAZIONE AMBITO DI INTERVENTO”)**

Gli interventi proposti si inseriscono a completamento, per la sola parte riguardante il trasporto pubblico locale, al progetto per la realizzazione di una pista ciclo-pedonale e di TPL che, unificata al tracciato già esistente di Area 24 (Ospedaletti – San Lorenzo), permette l'estensione fino a Imperia Oneglia. Gli interventi oggetto della presente richiesta andranno pertanto ad inserirsi puntualmente in uno stato che di fatto che non è quello attuale sopradescritto, ma verranno realizzati successivamente o in concomitanza agli interventi per la realizzazione della pista ciclo-pedonale complessiva.

Le caratteristiche principali della pista ciclo-pedonale prevista dal progetto sono:

- Larghezza 6,00 metri (+ 3, 00 metri per il TPL)
- Pendenza massima 10% (in due modestissimi tratti)
- Lunghezza: 8 chilometri complessivi (il TPL al momento è previsto in un tratto di 2 chilometri)

Le finiture superficiali della ciclopedonale e della corsia TPL sono:

- Pavimentazione del tappeto di usura tipo “Ecopav” o equivalente, delle medesime tonalità e tracciature di quello esistente già realizzato di Area 24, riprendendo come colore le terre locali. La finitura sarà posata su uno strato di conglomerato bituminoso confezionato con bitumi tradizionali;
- Ringhiere in acciaio Inox Aisi 316 satinare, elettrolucidate;
- Ringhiere in acciaio corten tipo “Cortensafe”, da inserire nelle aree di sosta, con montanti fissati direttamente sul terreno uniti da una rete.
- Le piazze di sosta che sono state ricavate dalle colmate di terreno avranno una finitura in ghiaino, sempre con tonalità simili alle terre.

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

La pista ciclo-pedonale sarà illuminata da corpi illuminanti tipo “Disano - sella 1” montati su pali di altezza 10 m e interasse 40 m oppure da pali di altezza 6 m con interasse di 18 m.

Le arcate su via Vespucci saranno valorizzate con l’inserimento di barre LED tipo “L&L – Neva 2.2”.

Sono previsti elementi di arredo urbano che saranno inseriti nei punti di sosta e strategici, quali portabiciclette tipo “Metalco-Spyra”, panchine tipo “Metalco – Sarah, Foresta, Harris, I-cubo, Realgal” o “Cyria – Banquette Eudald, Bain de soleil duo monsieur, Banc migration I, cestini tipo “Metalco – Spencer”, fontanelle tipo “Metalco – Fuente C e Paraguas” e Totem informativi tipo “Cyria – Totem Eudald II”.

In sostituzione delle essenze infestanti verranno messe a dimora piante autoctone arbustive a basso fusto, tappeto erboso a zolle, oleandri, piante aromatiche, Succulente, aloe, palmette *et similia*.

Verrà inserito un nuovo ascensore di collegamento che collega verticalmente la pista ciclopedonale con viale G. Matteotti nei pressi dell’edificio comunale. La sua composizione di materiali e di elementi costruttivi è stata scelta per integrarsi nel contesto dove sarà inserito valorizzandolo.

Sono stati utilizzati materiali e colori che si integrano perfettamente al contesto, sopperendo al problema del collegamento con viale G. Matteotti, con leggerezza e qualità architettonica.

Saranno eseguiti anche scale di raccordo per creare collegamenti strategici e per collegare punti nodali della città di Imperia, come ad esempio il polo universitario e il liceo classico che sono in stretto contatto con la pista ciclo-pedonale la quale potrebbe fornire una scelta di spostamento sicura e green da parte degli studenti.

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

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

☐ cose immobili    ☐ ville    ☐ giardini    ☐ parchi    ☐ complessi di cose immobili  
☒ bellezze panoramiche

**Per gli estremi dei provvedimenti e le motivazioni in essi contenute si rimanda all’Allegato B – Vincoli Architettonici, Archeologici e Paesaggistici**

B) PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.):

☒ territori costieri    ☐ territori contermini ai laghi    ☐ fiumi, torrenti, corsi d’acqua    ☐ montagne sup. 1200/1600 m  
☐ ghiacciai e circhi glaciali    ☐ parchi e riserve    ☐ territori coperti da foreste e boschi  
☐ università agrarie e usi civici    ☐ zone umide (da D.P.R. 13/03/76 n° 448)    ☐ vulcani  
☐ zone di interesse archeologico

C) PRESENZA DI BENI CULTURALI TUTELATI AI SENSI DELLA PARTE II DEL D.Lgs.42/04 RILEVABILI DAL SITO [www.liguriavincoli.it](http://www.liguriavincoli.it):

### Vincolo architettonico

**“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti”**

**Codice Monumentale: 137**

**Codice NCTN: 07/002208615**

**Anno del decreto del vincolo: 2020**

**Per le motivazioni in esso contenute si rimanda all’Allegato B – Vincoli Architettonici, Archeologici e Paesaggistici**

### 3) RAPPRESENTAZIONE GRAFICA E/O FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE DELL’AREA O DELL’ IMMOBILE OGGETTO D’ INTERVENTO E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.

**Si veda l’Allegato C – Documentazione fotografica dello Stato attuale**

**Si veda l’Allegato D – Documentazione relativa allo stato di progetto approvato**

## QUADRO 3 – ANALISI DEL PROGETTO.

Gli interventi progettuali oggetto della presente richiesta si inseriscono puntualmente a completamento, per la sola parte riguardante il trasporto pubblico locale, al progetto per la realizzazione della pista ciclo-pedonale e di TPL che attraversa il comune di Imperia ricollegandosi con il tracciato della esistente Area24.

L’inserimento del trasporto pubblico, nel tratto compreso tra le due ex stazioni ferroviarie Imperia Porto Maurizio e Imperia Oneglia, in affiancamento alla pista-ciclopedonale consentirà il collegamento veloce tra due dei poli attrattivi della città di Imperia consentendo possibilità di fruizione della green line ad un’utenza ampia. I veicoli che

percorreranno la tratta sono da ricomprendersi in una classe di vetture appositamente sviluppata da alcuni costruttori per la sperimentazione di servizi driverless, ovvero a guida autonoma, a propulsione elettrica. I mezzi, di piccole dimensioni, consentiranno lo spostamento circa 10/15 persone, svolgendo la loro missione operativa attraverso un combinato tecnico di sensoristica di bordo a corto raggio (dispositivi ottici e radar) per prevenire urti contro ostacoli improvvisi e un sistema di gestione centralizzata basato sulla geolocalizzazione satellitare.

Il tracciato del nuovo sistema di trasporto a guida autonoma pertanto non necessiterà di particolari infrastrutture, ma viaggerà su una porzione, di larghezza minima 3 metri, in affiancamento alla pista ciclabile in corso di realizzazione e solamente in alcune specifiche sezioni si avrà la necessità di provvedere alla progettazione e realizzazione della via di corsa.

Per consentire la fruizione del TPL a guida autonoma, verranno realizzate 5 fermate, ciascuna di essa sarà dotata di banchina di accesso ed area di attesa. Considerato il particolare contesto in cui si inserirà la nuova infrastruttura di trasporto è stato necessario progettare le nuove fermate in modo esclusivo ed unico in funzione dello specifico gate da accesso al servizio senza poter realizzare una fermata “tipo”. Gli spazi a disposizione consentono la creazione di un'unica via di corsa dedicata e sono state pertanto previste postazioni di incrocio per i veicoli lungo il tracciato (in corrispondenza delle fermate) e piazzali “a fine corsa” grazie ai quali è possibile invertire il senso di marcia.

L'intervento progettato avrà piena continuità fruitiva e costitutiva, nonché le medesime finiture (arredo urbano, utilizzo dei materiali e del verde) del progetto, già approvato, riguardante la pista ciclo-pedonale essendone di fatto parte integrate.

Visto il carattere puntuale delle opere a progetto si procede ad una descrizione specifica dei singoli interventi.

- 1) **POSTAZIONE DI FERMATA DI PORTO MAURIZIO:** l'intervento previsto insisterà nell'area dismessa della Stazione Ferroviaria di Porto Maurizio sulla banchina (precedentemente dedicata al binario 2,) a breve distanza dal sottopassaggio di accesso esistente. Il progetto in questo caso prevede una sola fermata d'attesa per entrambe le direzioni di marcia, costituendo di per sé un capolinea, e nello specifico la sola installazione dell'arredo urbano necessario al comfort dei viaggiatori durante l'attesa del mezzo: due panchine (tipo “Metalco – Ponte A” o “Cyria – Banquette Eudald” color Corten), un cestino porta rifiuti (tipo “Metalco – Spencer” color Corten) e un totem informativo dotato di schermo digitale per informare i viaggiatori sui transiti e i tempi d'attesa. Il tutto occuperà un'area di circa 2,00 metri x 14, 00 metri senza barriere fisiche a separarla dal percorso pedonale previsto sopra la banchina esistente. Come copertura dell'area di attesa si sfrutterà la pensilina metallica esistente. Verrà installato il percorso tattile necessario a garantire la fruizione della fermata da parte degli utenti ipovendenti. Per le specifiche sugli arredi si veda l'Allegato F.
- 2) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO PISCINA F. CASCIONE:** l'intervento previsto verrà realizzato nei pressi dell'intersezione tra la linea ferroviaria e l'asse viario Battaglione Alpini Pieve di Teco alle spalle, dell'ex area industria S.A.I.R.O, della Piscina comunale Cascione e del Palazzetto dello Sport. Al fine di ridurre quanto più possibile gli interventi necessari e le modifiche all'attuale assetto infrastrutturale tipico del mondo ferroviario, del quale non si vuole “perdere memoria”, la nuova postazione di fermata (costituita da due fermate, una per ciascun verso di marcia) verrà realizzata senza modificare le banchine esistenti ed utilizzando lo spazio compreso nell'ex sedime ferroviario del primo e secondo binario.  
Ciascuna fermata sarà costituita da un marciapiede di attesa (posto ad una quota di 22 centimetri superiore a quella del tracciato stradale, delle dimensioni 7.50x1.70 metri) raggiungibile mediante una rampa con pendenza 8% (lunghezza 2.75 metri). Il marciapiede e la rampa saranno pavimentati con masselli autobloccanti in calcestruzzo disposti a spina di pesce (come già realizzati nelle aree di sosta del tracciato Area24) e dotati di percorso tattile necessario a garantire la fruizione della fermata da parte degli utenti ipovendenti. Il marciapiede d'attesa sarà allestito con una pensilina a 3 moduli, costituita da una struttura in tubolare rettangolare, con copertura piana in lamiera zincata e pareti in vetro temperato (tipo “Metalco – HUT color Corten) dotata di panchina d'attesa e schermo digitale per informare i viaggiatori sui transiti e i tempi d'attesa. La rampa e il marciapiede d'attesa saranno dotati di ringhiera anticaduta in acciaio Inox. La pensilina sarà dotata di illuminazione a led a risparmio energetico integrata nella copertura e di cestino portarifiuti (tipo “Metalco – Spencer” color Corten). Per le specifiche sugli arredi si veda l'Allegato F.
- 3) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO MUNICIPIO DI IMPERIA:** l'intervento previsto verrà realizzato sul sedime ferroviario dismesso all'altezza dell'edificio del Municipio (soprastante con il quale verrà collegato mediante un ascensore previsto all'interno del progetto approvato) alle spalle del Lungomare A.Vespucci in corrispondenza del Parco Urbano. Il progetto prevede la realizzazione di due banchine di fermata, una per ciascun verso di marcia, e di lievi modifiche al tracciato della pista-ciclopeditone al fine di garantire gli spazi necessari all'incrocio dei mezzi TPL.  
Ciascuna fermata sarà costituita da un marciapiede di attesa (posto ad una quota di 22 centimetri superiore a quella del tracciato stradale, delle dimensioni 6.50x1.70 metri) raggiungibile mediante due rampe, una per ciascun lato d'accesso, con pendenza 8% (lunghezza 2.75 metri). Il marciapiede e le rampe saranno pavimentati con masselli autobloccanti in calcestruzzo disposti a spina di pesce (come già realizzati nelle aree di sosta del tracciato Area24) e dotati di percorso tattile necessario a garantire la fruizione della fermata da parte degli utenti ipovendenti. Il marciapiede d'attesa sarà allestito con una pensilina a 3 moduli, costituita da una struttura in tubolare rettangolare, con copertura piana in lamiera zincata e pareti in vetro temperato (tipo

“Metalco – HUT color Corten) dotata di panchina d’attesa e schermo digitale per informare i viaggiatori sui transiti e i tempi d’attesa. La rampa e il marciapiede d’attesa saranno dotati di ringhiera anticaduta in acciaio Inox. La pensilina sarà dotata di illuminazione a led a risparmio energetico integrata nella copertura e di cestino portarifiuti (tipo “Metalco – Spencer” color Corten). Le modifiche al tracciato della pista ciclo-pedonale consistono nella modifica della segnaletica stradale orizzontale. Per le specifiche sugli arredi si veda l’Allegato F.

- 4) **POSTAZIONE DI FERMATA E INCROCIO VIA TRENTO** : l’intervento previsto verrà realizzato sull’ ex sedime ferroviario nel tratto in cui quest’ultimo risulta parallelo alla Via Trento nel tratto in corrispondenza della sua intersezione con Via Privata Risso. Il progetto prevede la realizzazione di due banchine di fermata, una per ciascun verso di marcia e lievi modifiche al tracciato della pista-ciclopedonale al fine di garantire gli spazi necessari all’incrocio dei mezzi TPL. Rispetto a quanto previsto da progetto del nuovo asse ciclo pedonale, che prevede la creazione di una scalinata per connettere la pista ciclabile con gli attigui assi viari esistenti, l’interconnessione con l’adiacente via Trento verrà garantita attraverso la creazione di una nuova rampa, per colmare un dislivello di circa 80 centimetri, (avente accessi sia dal lato di ponente che da quello di levante) che costituirà a tutti gli effetti sentiero di camminamento per i pedoni transitanti sul nuovo asse ciclo-pedonale. La rampa, con pendenza 8%, verrà pavimentata con masselli autobloccanti in calcestruzzo disposti a spina di pesce e dotati di percorso tattile oltre che di ringhiera anticaduta in acciaio inox. Inoltre verrà realizzata un’aiuola spartitraffico, necessaria ad una modellazione fluida del percorso ciclabile, con la messa a dimora di una siepe di oleandro (*Nerium Oleander*). Ciascuna fermata sarà costituita da un marciapiede di attesa (posto ad una quota di 22 centimetri superiore a quella del tracciato stradale, delle dimensioni 8.50x1.70 metri) raggiungibile mediante una rampa con pendenza 8% (lunghezza 2.75 metri). Il marciapiede e la rampa saranno pavimentati con masselli autobloccanti in calcestruzzo disposti a spina di pesce (come già realizzati nelle aree di sosta del tracciato Area24) e dotati di percorso tattile necessario a garantire la fruizione della fermata da parte degli utenti ipovendenti. Il marciapiede d’attesa sarà allestito con una pensilina a 3 moduli, costituita da una struttura in tubolare rettangolare, con copertura piana in lamiera zincata e pareti in vetro temperato (tipo “Metalco – HUT color Corten) dotata di panchina d’attesa e schermo digitale per informare i viaggiatori sui transiti e i tempi d’attesa. La rampa e il marciapiede d’attesa saranno dotati di ringhiera anticaduta in acciaio Inox. La pensilina sarà dotata di illuminazione a led a risparmio energetico integrata nella copertura e di cestino portarifiuti (tipo “Metalco – Spencer” color Corten). Per le specifiche sugli arredi si veda l’Allegato F.
- 5) **FERMATA DI ONEGLIA**: l’intervento verrà realizzato nell’area dismessa localizzata in corrispondenza dell’ex scalo merci ferroviario di Oneglia sulla banchina asfaltata in prossimità del manufatto identificato come deposito/spogliatoio. Il progetto in questo caso prevede una sola fermata d’attesa per entrambe le direzioni di marcia, costituendo di per sé un capolinea, e nello specifico la sola installazione dell’arredo urbano necessario al comfort dei viaggiatori durante l’attesa del mezzo: una pensilina a 3 moduli, costituita da una struttura in tubolare rettangolare, con copertura piana in lamiera zincata e pareti in vetro temperato (tipo “Metalco – HUT color Corten) dotata di panchina d’attesa e schermo digitale per informare i viaggiatori sui transiti e i tempi d’attesa un cestino porta rifiuti (tipo “Metalco – Spencer” color Corten). Verrà occupata un’area della banchina di circa 2,00 metri x 18, 00 metri senza differenziazioni fisiche rispetto alla banchina esistente. Verrà installato il percorso tattile necessario a garantire la fruizione sicura della fermata da parte degli utenti ipovendenti. L’accesso alla fermata verrà garantito attraverso l’attuale rampa di collegamento tra la parte pedonale e la banchina. Per le specifiche sugli arredi si veda l’Allegato F.
- 6) **VIA DI CORSA ONEGLIA** : L’ intervento interesserà l’area dismessa localizzata in corrispondenza dell’ex scalo merci ferroviario di Oneglia. In particolare verrà interessato il sedime ferroviario compreso tra la banchina asfaltata e i manufatti sottoposti a vincolo puntuale identificati come deposito/spogliatoio e magazzino andando di fatto a completare la porzione di via di corsa TPL lasciata trunca all’interno del progetto dell’asse ciclo-pedonale. L’estensione del completamento della via di corsa sarà di circa 135 metri con una larghezza variabile tra i 6 metri. La pavimentazione della via di corsa sarà realizzata in continuità con quella prevista ovvero mediante una finitura con tappeto di usura tipo “Ecopav” o equivalente, delle medesime tonalità e tracciature, riprendendo come colore le terre locali. La finitura sarà posata su uno strato di conglomerato bituminoso confezionato con bitumi tradizionali. Verrà inoltre realizzata un’aiuola parallela al percorso della lunghezza di circa 70 metri con la messa a dimora di una siepe di oleandro (*Nerium Oleander*). Per le specifiche sugli arredi si veda l’Allegato F.
- 7) **PIAZZALE DI INVERSIONE ONEGLIA**: L’intervento strettamente collegato alla realizzazione della via di Corsa al punto 6), di cui sarà prosecuzione, verrà realizzato nelle aree dismesse della Stazione Ferroviaria di Oneglia ne tratto di piazzale asfaltato compreso tra il fabbricato deposito/spogliatoio e il retro del manufatto del deposito bagagli. La realizzazione del piazzale è necessario al fine di garantire l’inversione dei mezzi e avrà le dimensioni necessarie al raggio di curvatura. La pavimentazione del piazzale sarà realizzata in continuità con quella della via di corsa, inoltre sarà realizzata nel centro un’aiuola spartitraffico con mezza a dimora di piante verdi autoctone arbustive a basso fusto.

- 8) AREA SERVIZI ALLA MOBILITA': Nella zona posta a ovest della Stazione di Porto Maurizio, prima dell'imbocco della Galleria Annunziata, si è deciso di realizzare un'area destinata ai servizi alla mobilità comprendente un'area verde attrezzata, un blocco servizi igienici e uno spazio coperto plurifunzionale. In quest'area è presente un manufatto esistente (ex centro direzionale legato alla rete ferroviaria), ora in stato di abbandono e non oggetto di vincolo architettonico, oltre che uno slargo rispetto al tracciato del percorso ciclo-pedonale, al momento occupato dall'area di cantiere per la realizzazione del percorso ciclo-pedonale. L'edificio esistente sarà oggetto di opere di manutenzione ordinaria dei prospetti: verranno eliminate tutte le componenti impiantistiche ad esso addossate (macchine per il condizionamento, cassette porta contatori elettrici esterni, canaline plastiche etc.), ed eliminate le piante infestanti che ricoprono buona parte dei prospetti; si procederà poi alla pulitura delle superfici murarie e alla tinteggiatura (con i medesimi colori) delle porzioni intonacate, mentre verranno ripuliti i marmi che fungono da zoccolatura. Internamente l'edificio sarà invece oggetto di manutenzione straordinaria: verranno demolite tutte le tramezzature in mattoni interne e realizzate nuove partizioni a delimitare i servizi igienici e lo spazio polifunzionale. Internamente verrà realizzata una nuova pavimentazione e saranno realizzate delle controsoffittature al fine di consentire il passaggio degli impianti e delle aerazioni dei servizi igienici. Verranno inoltre sostituiti gli infissi esterni senza modificarne le caratteristiche di partizione. Nell'intorno dell'edificio verranno realizzate aiuole con messa a dimora di piante ed essenze richiamanti quelle dei Giardini Winter, posti nelle vicinanze; inoltre verranno realizzate piccole aree di sosta per le biciclette attrezzate con portabiciclette tipo "Metalco – Spyra" color Corten e panchine (tipo "Metalco – Ponte A" o "Cyria – Banquette Eudald" color Corten). Inoltre verranno installati alcuni giochi inclusivi per bambini. Le aree di completamento tra la pista ciclo-pedonale e edificio, oltre che l'area di sosta e relax verranno pavimentate con finitura con tappeto di usura tipo "Ecopav" o equivalente, delle medesime tonalità e tracciature, riprendendo come colore quello della pista. Per le specifiche sugli arredi si veda l'Allegato F.

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

**Si veda l'Allegato E – Render e fotoinserimenti**

**Si veda l'Allegato F – Schema di fermata e abaco arredi e finiture**

Data .....

Firma del Richiedente

Timbro e firma del Progettista dell'intervento

.....

.....