

B

1

PIANO DI RICOSTRUZIONE DI IMPERIA-ONEGLIA

RELAZIONE.

ELEMENTI INFORMATIVI. Va premesso che il piano regolatore della città di Imperia, pure essendo stato redatto da qualche tempo in forma definitiva (dopo un regolare concorso nazionale indotto nel lontano 1934) non venne in seguito trasmesso al competente Ministero per l'approvazione e conversione in legge.

Il Comune tuttavia nel dare il consenso alle nuove costruzioni e nello studio di nuove strade, ha sempre seguito e fatto rispettare, ove possibile, le soluzioni e gli allineamenti previsti in tale piano.

A seguito delle distruzioni causate dalla guerra, che in alcune zone sono assai vaste, è stato predisposto il seguente piano di ricostruzione, inquadrate nel complesso del piano regolatore esistente, ma con le modifiche suggerite dalle nuove possibilità che si sono presentate.

I bombardamenti aerei che si sono susseguiti negli anni 1943/44 hanno particolarmente colpito la zona circostante gli impianti ferroviari coi ponti sul torrente Espero (uno delle ferrovie, l'altro della statale n° 1 -Via Aurelia-) e l'area della Casa di Lavoro.

Il Piano di Ricostruzione è quindi studiato per la sistemazione delle aree suddette, mentre non contempla le restanti zone della città dove i danni furono minori e la cui sistemazione rientra nelle previsioni del Piano Regolatore Generale.

Il presente progetto in definitiva comprende la sistemazione

zioni ritenute ^{di} più urgente attuazione ed oggi facilitate dalle demolizioni causate dalla guerra. Tali sistemazioni possono essere così raggruppate:

a) Sistemazione dell'area ove esisteva la casa di lavoro, nonché dell'adiacente area a ridosso degli impianti ferroviari fino a via Statuto, al torrente Impero ed a via Circonvallazione.

b) Strada di circonvallazione a monte tra piazza Ulisse Calvi e via Trento, con creazione di un nuovo ponte sull'Impero.

c) Strada di collegamento tra la spianata De Amicis, piazza Ulisse Calvi e la zona ex Ilva col risanamento dell'area attorno alla chiesa S. Giovanni.

SISTEMAZIONE DELLA ZONA EX CASA DI LAVORO. Lo studio parte dal presupposto che la demolizione delle carceri sia completa ^{ta} per quel poco che ancora rimane in piedi, ché, in caso contrario, nessuna buona e razionale sistemazione sarebbe possibile. Il volere salvare un troncone di edificio - il cui uso ed utilità sarebbero assai dubbi anche soltanto in rapporto agli onerosi restauri necessari - comprometterebbe la possibilità di attuare una sistemazione efficiente e necessaria per l'avvenire della città.

Ciò premesso, una diffusa descrizione delle sistemazioni prospettate per tale area sembra quasi superflua, appearing esse chiaramente dai disegni allegati. Ci limiteremo a qualche considerazione e chiarimento:

Dal momento l'ubicazione della zona e la scarsità di aree disponibili nel rione di levante, viene per essa suggerito uno sfruttamento intensivo compatibilmente a sani criteri urbanistici, con

edifici a più piani e con la creazione di spazi a verde e stacchi sufficienti a una buona illuminazione ed aerazione degli ambienti;

Sono stati previsti tratti di portici in omaggio ad una caratteristica della città e ad un diffuso desiderio dei suoi abitanti del tutto plausibile, ad agevolare anche in giornate di maltempo il collegamento pedonale tra la piazza principale del rione e la stazione ferroviaria.

E' stata considerata sotto i suoi vari aspetti l'opportunità di dare ai nuovi portici l'altezza di quelli esistenti, creando così gli ammezzati, o di limitarne l'altezza al solo piano terreno. Tuttavia ha prevalso il primo concetto in quanto è sembrata cosa migliore non variare sostanzialmente la caratteristica dei portici esistenti nel centro cittadino ai quali i nuovi si collegheranno direttamente, tanto più ove si consideri che i piani ammezzati sono generalmente destinati ad uffici commerciali e costituiscono in molti casi un tutto unico col piano terreno.

L'edificio parallelo alla stazione ferroviaria, con una disposizione longitudinale N-N-O-SE, viene ad avere un fronte (da non considerarsi secondario) volto a mezzogiorno e prospettante una zona sgombra (giardini): esso è quindi nelle condizioni migliori per il suo soleggiamento che in tal modo risulterà, sul complesso delle quattro facciate, il più favorevole, sia d'inverno (massima azione dei raggi calorifici), sia d'estate (minima azione dei medesimi).

Il piazzale della stazione sarà collegato ai giardini progettati a mezzo di una rampa che si ricavarà nel corpo del fabbricato; in tal caso coloro che sostano nel giardino pubblico si

troveranno in diretto contatto con il piazzale della Stazione senza essere soggetti al disturbo e pericolo dei veicoli in sosta o movimento nel piazzale stesso.

Per quegli altri edifici della zona che hanno pure una disposizione longitudinale EST-OVEST valgono le considerazioni già accennate, prospettando tutti, dal lato di mezzogiorno, in aree largamente ombreggiate.

Alla testata della via Nuova sono previsti due fabbricati di sei piani, che per la loro posizione simmetrica ed i vasti spazi in cui campeggiano si presentano a nobili soluzioni architettoniche di largo respiro e di sano carattere moderno. Essi in certo senso verrebbero a costituire l'ingresso alla città dalle vie del Piemonte. La piazzetta semicircolare prende lo spunto dalla forma dell'edificio del vecchio teatro. Simmetricamente a questo è previsto un nuovo cinema teatro, ivi consigliato per la forma del terreno, la possibilità di accessi ed uscite su più lati, gli spazi circostanti favorevoli alla sosta delle automobili degli spettatori.

Il grande isolato ^{tra} Via Nuova Via e le vie Farini e Berio costituito da fabbricati di altezze varie, comprende un grande cortile alberato ed in parte aperto sul quale possono affacciarsi i prevedibili laboratori ed artigiani o magazzini commerciali aventi i rispettivi ingressi principali sulle vie adiacenti. La parte alta dell'edificio a cuneo esistente tra le vie Viesseux e Nuova, potrà essere economicamente sistemata secondo un suo attuale limite strutturale arretrato rispetto alla piazzetta semicircolare: un'eventuale nuova costruzione ivi si adatterà alla forma del piano di ricostruzione.

La larghezza della Nuova Via è prevista di m. 15,00 circa

ca, il che permette quattro piste e due marciapiedi. La larghezza di via Berio è determinata dall'esistente suo sbocco in piazza Dante ed è sufficiente al traffico locale (tre piste ed un marciapiedi).

L'altezza dei fabbricati è stata fissata in funzione della loro reciproca posizione e tale da non superare di una volta e mezzo la larghezza delle strade peraltro interrotte o fiancheggiate da frequenti elarghi; essa risulta indicata particolarmente sui disegni allegati in rapporto 1/500.

Le altezze dei vari edifici sono determinate in base ad un'altezza di m. 4,60 al pavimento del primo piano e m. 3,60 circa fra pavimento e pavimento per i piani superiori; per i due piani compresi entro i portici si è prevista un'altezza complessiva di circa m. 7,50.

Quanto alla destinazione dei singoli edifici, è sembrato opportuno non vincolarla fin d'ora, salvo per il caso del cinema teatro che ragioni di planimetria, come già detto, hanno consigliato di prevedere nell'area assegnata; le altre indicazioni intendono quindi avere un valore di semplice suggerimento, lasciando alla competente Commissione Edilizia il compito dell'approvazione dei singoli progetti che potranno mano a mano essere presentati: ciò anche per non circoscrivere eccessivamente le iniziative edilizie attualmente già scarse e difficili.

AREA FRA VIA PARINI E VIA STATUTO. È stata prevista una strada che fiancheggiando la proprietà dell'Amministrazione Ferroviaria collega via Statuto a via Parini. Quest'ultima infatti è attualmente priva di uscita ed interrotta contro i terreni dell'Amministrazione Ferroviaria, onde appare ovvio il dare ad essa uno sbocco ed un'uscita

to collegamento con la grande arteria ad essa parallela. I nuovi fabbricati progettati in questo isolato fruiranno di un vasto spazio interno che in parte potrà essere sfruttato con una bassa fabbricato ad uso commerciale: la costruzione in tale area esistente (nella parte a levante) dovrà essere ricolata alla sua altezza attuale.

STRADA DI CIRCONVALLAZIONE. Una necessità da tempo sentita nel zona di levante è quella dell'allontanamento del traffico pesante dal centro cittadino, specialmente in dipendenza della strettoia di via Amendola. E' stata quindi tracciata, con riferimento a quanto già indicato nel piano regolatore, la strada di circonvallazione che, seguendo via Campidoglio, dovrebbe raggiungere la via Caressio e successivamente, con un nuovo ponte sul torrente Impero, via Trento. Questa strada di circonvallazione è stata inserita nel piano di ricostruzione in quanto ~~ma~~ l'allargamento di via Campidoglio è agevolato dalla rovina di talune vecchie case; e soprattutto in quanto la distruzione di una parte della zona industriale rende possibile lo sviluppo della strada nel tratto di terreno che fiancheggia la linea ferroviaria e facilita la costruzione del nuovo ponte parallelamente a quello ferroviario.

STRADA DI COLLEGAMENTO TRA PIAZZA U. CALVI E LA ZONA DI VIA. Nel piano di ricostruzione è stata pure indicata la nuova strada che, partendo da piazza U. Calvi passa a fianco della chiesa di S. Giovanni ed attraverso via De Bonnaz raggiunge il nuovo ponte dell'Impero a valle dell'attuale ponte della via Aurelia.

Tale strada, oltre a contribuire all'eliminazione del traffico da via Amendola ed a migliorare conseguentemente la viabilità, servirà al risanamento igienico della zona e ad una estetica

valorizzazione di San Giovanni.

Questo rione oltre ad essere stato seriamente danneggiato dai bombardamenti, presenta vecchie case malsane e addirittura pericolanti.

La strada progettata oltre a ciò potrà anche servire, in attesa della ricostruzione della nuova via a mare di collegamento con Diano Marina, ad un utile allacciamento con la zona del porto per le provenienze dalla parte di Genova.

- Marzo 1949 -

Dott. Ing. N. GANDOLFO - Imperia

Dott. Arch. A. MIDANA - Torino

Dott. Ing. E. SCANAVINO - Imperia

Manfredini
Midana

CITTA' DI IMPERIA

La presente relazione è stata pubblicata dal 12 al 26 luglio 1949 a cura dell'Ente L. del D.L.L. 1° Marzo 1945, N° 154.

Imperia, 17 gennaio 1950

IL SINDACO

[Signature]



IL SEGRETARIO CAPO

[Signature]