

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

1. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

Le criticità del waterfront sono riassumibili in tre macrotemi:

- a) Traffico veicolare che interessa soprattutto l'area di approdo dei traghetti;
- b) Impianto generale degli spazi, attualmente disomogeneo e composto da interventi architettonici incoerenti tra loro.
- c) Difficoltà tecnico-manutentive a lungo termine, con i danni a pavimentazione e ai sottoservizi provocati dalle radici, e difficoltà di interventi manutentivi per indisponibilità dei materiali.



2. PROGETTO DI MASTERPLAN E SUDDIVISIONE IN LOTTI

2.1. Nuova viabilità

Il masterplan prevede la **trasformazione del lungomare in una zona a mobilità dolce**, attuata riducendo la dimensione delle carreggiate e, dove possibile (in Corso Cavour), il numero di corsie con conseguente abbassamento dei limiti di velocità; la realizzazione di una rotonda al termine del Corso Cavour e una riduzione degli spazi di sosta immediatamente prospicienti il waterfront per spingere il traffico veicolare verso un maggiore utilizzo del parcheggio a sud del Corso Battellieri.

2.2. Studio della suddivisione in Lotti

I Lotti di intervento vengono così suddivisi:

- 1° Lotto funzionale :

Piazza Carlo Emanuele III.

Costo stimato intervento 978'000,00 €.

- Lotto 2 :

Corso Tagliafico - Piazza Repubblica - Piazza S. Carlo.

Costo stimato intervento 720'000,00 €.

- Lotto 3A : Corso Cavour - Vicolo Principe Umberto.

Costo stimato intervento 896'900,00 €.

- Lotto 3B : Corso Cavour - Porto Pescatori.

Costo stimato intervento 770'000,00 €.

- Lotto 4 : Corso Battellieri - Teatro Cavallera.

Costo stimato intervento 406'000,00 €.

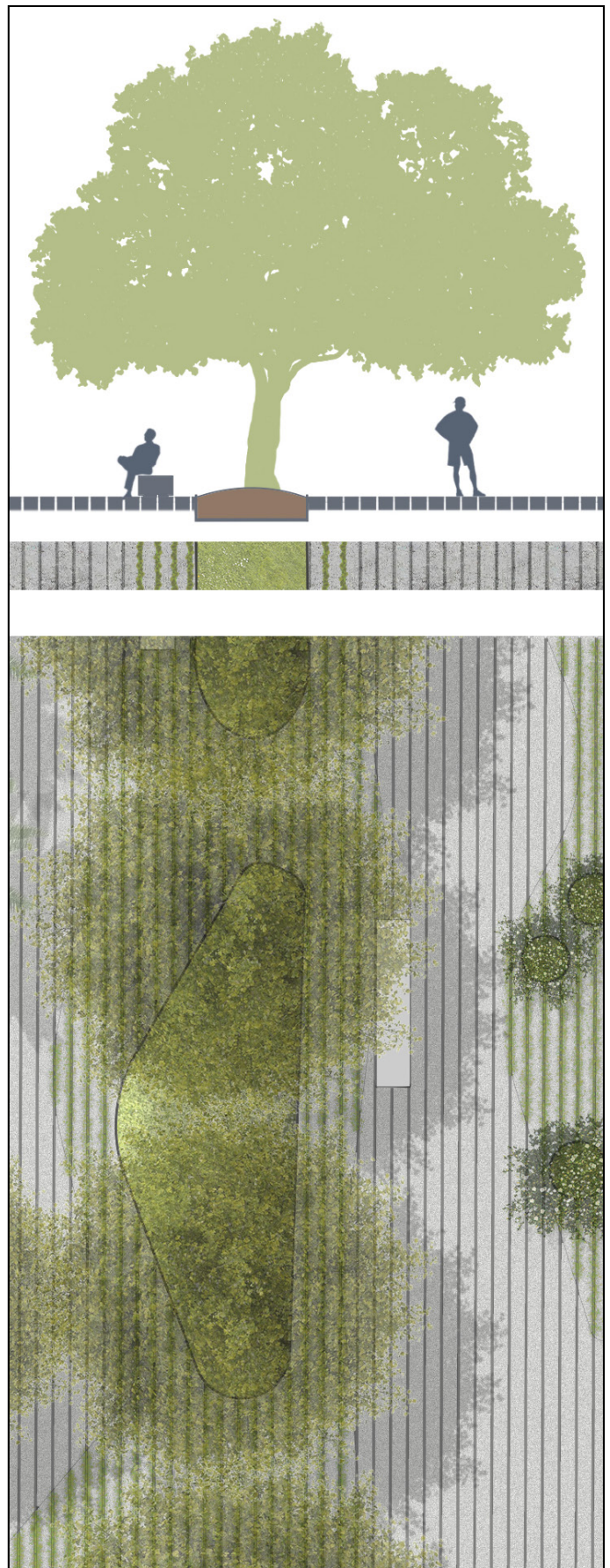


2.2. Sistemazione Architettonica delle aree verdi e pedonali

La riduzione delle carreggiate e la razionalizzazione della viabilità permettono di creare percorsi pedonali e ciclabili, su tutto il fronte mare, sicuri, confortevoli e continui.

Un nuovo sistema di aree verdi, che integra le specie arboree esistenti, elimina le barriere fisiche di separazione tra aiuola e parte calpestabile. Esso conserva una separazione chiara tra le forme organiche degli spazi verdi e quelle costanti e lineari delle aree pedonali. Esse dialogano tra loro attraverso i giunti verdi del sistema di pavimentazione drenante (vedi paragrafo 3.2.): questo permette alle radici di ricevere facilmente il necessario ossigeno evitando che le stesse lo cerchino spostandosi verso la superficie, causa dei danni oggi ben visibili a pavimentazione e sottoservizi. Vengono ripensate e ampliate le sedute, attraverso nuovi elementi di arredo urbano e delle sedute specifiche per Piazza Repubblica e nel limite tra parcheggi e passeggiata della Marina, davanti al Corso Cavour. **Vengono preservate le illuminazioni storiche esistenti in stile liberty**, integrando dove necessario elementi di illuminazione a terra. Lungo il corso Cavour viene sistemata un'**area giochi inclusiva per bambini**, che possono così partecipare attivamente alla vita dello spazio pubblico.

I dislivelli oggi presenti vengono colmati attraverso **la realizzazione di pendenze dolci per il loro superamento – che garantisce anche il corretto deflusso delle acque meteoriche** – e di rampe di accessibilità ove non possibile.



3. PROGETTO 1° LOTTO FUNZIONALE - PIAZZA CARLO EMANUELE III

3.1. Sistemazione Generale

La piazza Carlo Emanuele III riveste un ruolo nodo strategico per il waterfront e per tutto il centro abitato, essendone il centro principale di aggregazione sociale e commerciale. La piazza inoltre accoglie i passeggeri come punto di attracco sull'isola. Mentre nel resto del lungomare la parte carrabile viene realizzata con un più classico asfalto drenante, qui **viene proseguita la pavimentazione utilizzata per la parte pedonale**, che continua sino alla Piazza Repubblica, in modo da **dare un senso di continuità avvicinandola al mare** per recuperarne la sua **identità storica**. In questo modo viene anche attuata una **mobilità dolce e rallentamento del traffico su gomma**. Il livello della carreggiata viene rialzato per portarlo a quello pedonale, migliorando ulteriormente il senso di continuità della piazza.

Hotspot per il noleggio di bike-sharing e monopattini elettrici sono collocati lungo le soglie tra spazi pubblici e carreggiate.



3.2. Realizzazione tecnica

La pavimentazione della piazza, in accordo col masterplan, è realizzata attraverso uno **strato superiore lapideo con giunti non stuccati ma realizzati con calcestruzzo drenante**, poggiante su un massetto anch'esso in cls drenante, **una membrana antiradice permeabile all'acqua** e un sottofondo drenante in misto cava. Questo sistema **permette alle radici di ricevere il loro apporto di ossigeno necessario alla crescita ed evita che risalgano in superficie per ricercarlo**. L'ulteriore membrana antiradice garantisce l'eventuale risalita delle stesse qualora dovesse manifestarsi.

La modularità dei profili e dei materiali utilizzati garantisce una più semplice ed economica manutenzione.

