

STUDIO DI FATTIBILITA' DI UN NUOVO ASSETTO VIABILISTICO ED URBANISTICO DELLA CITTA' DI IMPERIA
PER L'ELIMINAZIONE / RIDUZIONE DRASTICA DEL TRAFFICO URBANO, CODE ED INGORGHI
- DOCUMENTO DI SINTESI -



Ing. Rosario Maggio

Ingegnere Aeronautico di 65 anni,
ha vissuto e lavorato in molte città Italiane e paesi esteri, e nella carriera si è occupato
di ottimizzazione e razionalizzazione di processi produttivi, soluzione di problemi tecnici,
progetti di sviluppo, ricerca, management. La titolarità di alcuni brevetti internazionali
denotano inoltre caratteristiche di inventiva e creatività



INTRODUZIONE

Questo studio l'ho svolto per hobby, come passatempo, seguendo la mia passione ed esperienza professionale nell'analizzare problemi di natura tecnica, ingegneristica, ed elaborare soluzioni.

Non mi è stato pertanto commissionato da alcun Ente o altro soggetto, ma l'ho svolto di mia libera iniziativa stimolato non solo dai problemi quotidiani del traffico, per i quali da tempo intravedevo alcune soluzioni, ma soprattutto dal fatto di aver visto negli ultimi tempi adottare alcune soluzioni con superficialità, inutili e spesso perfino peggiorative per affrontare il problema.

Con questo studio intendo dimostrare che affrontando il problema con competenza, dedizione, buon senso e capacità, si possono trovare soluzioni molto efficaci, semplici, facili da applicare e poco onerose.

Non si tratta di un Progetto definitivo, esecutivo, ma di uno STUDIO DI FATTIBILITÀ,
il primo passo per valutare le possibilità di sviluppo.

Essendo riuscito, come verrà dimostrato in questo documento, a provarne la assoluta fattibilità, sarebbe da sviluppare in dettaglio, da perfezionare, completare, qualora dovesse vedere un seguito.

Per svolgere questo studio in maniera semplice e rapida, ho utilizzato strumenti grafici che sono poco più di carta e matita, anche perchè, come prima detto, non essendo oggetto del mio lavoro, e tantomeno retribuito, non ci ho potuto dedicare molto tempo e molte risorse.

Qualsiasi problema di natura tecnica ha una causa; quindi con opportune competenze e capacità di studiarlo e analizzarlo, un buon ingegnere è capace di trovare ed elaborare una o più soluzioni. L'inesperto/incompetente inventa soluzioni spot, alla giornata, un pò a caso e in un punto, che generalmente oltre a non produrre risultati molto spesso peggiorano la situazione.

La viabilità si studia con alcune leggi e concetti di fluidodinamica, per quanto riguarda la sua scorrevolezza, gli incroci di flusso, le riunioni e separazioni di correnti, e soprattutto le perdite di flusso dovute ad ostacoli lungo il percorso, e cause di arresto/riduzione di flusso alla fine di un tratto.

Sfruttando quindi le mie competenze e passione per la risoluzione di problemi ingegneristici ho rivisto e riprogettato la **intera viabilità** della città di Imperia, che garantisce flussi scorrevoli senza arresti, ovvero senza semafori/rotatorie, o comunque ridotti al minimo.

Rivedere **l'intera viabilità** è una condizione necessaria, in quanto qualsiasi modifica SPOT operata su di una sola strada, un solo incrocio, inevitabilmente impatta sulle strade con cui si interseca, e il problema si sposta solo da un punto ad un altro, molto spesso aggravandolo. Quindi la Viabilità va studiata e progettata in maniera globale ed integrata

Una Viabilità inoltre non è fatta solo di strade e flussi veicolari, ma si intreccia con altri aspetti urbanistici con i quali deve integrarsi ed ottimizzarsi, che sono: **aree pedonali, trasporto pubblico, parcheggi, piste ciclabili**.

Questo studio affronta quindi anche questi aspetti, per i quali Imperia è endemicamente carente, e che anche essi vengo normalmente ignorati o affrontati in maniera spot senza programmazione e senza progettualità integrata e completa.

Non tener conto della integrazione di tutti questi aspetti porterebbe a risultati parziali ed inefficaci, quindi questo studio li include in maniera globale e sincronizzata.

APPLICAZIONE ALLA CITTA DI IMPERIA

L'ossatura portante della nuova Viabilità consiste in 2 **ANELLI** circolatori a senso unico antiorario in Porto Maurizio ed Oneglia, collegati tra loro da una spina dorsale EST-OVEST dove si circola a senso unico, su Viale Vespucci verso Oneglia, e sulla Via Aurelia verso Porto Maurizio .
Nei/dai due anelli confluiscono e si dipartono tutte le altre strade, il cui senso di circolazione è impostato opportunamente per evitare incroci di flusso ortogonali, come verrà mostrato in dettaglio nelle prossime pagine.



PIANTINA GENERALE COMPLETA

Il progetto si basa e si sviluppa sul concetto di PROGETTO INTEGRATO, con tutti gli altri aspetti coinvolti nella Viabilità.

In particolare prevede la pedonalizzazione di alcune zone di rilevanza turistica e paesaggistica attualmente adibite a zone di transito e parcheggio, quali la Marina, il Prino, La Spianata, Piazza Duomo e parte di Oneglia.

Si consiglia di scaricare la Piantina per poterla ingrandire e meglio seguire le descrizioni delle pagine successive



SCARICA LA PIANTINA
GENERALE COMPLETA



<https://www.dropbox.com/scl/fi/unbm7acqw5gej3p82k057/Piantina-Generale-Nuovo-Assetto-Via-bilistico.pdf?rlkey=ked7je3jo0pl6rq9n6rapyrjy&st=4gg2hmv0&dl=0>

PIANO PARCHEGGI



Un piano parcheggi integrato, funzionale e razionale, costituisce fattore determinante ed il primo passo per il successo di un Piano di Viabilità. Andrebbe fissato un obiettivo in termini di capacità/esigenze, sulla base di un censimento dei veicoli parcheggiati dai residenti nei pressi della loro abitazione, dei veicoli degli avventori abituali che si recano in città per lavoro, di quelli occasionali e dei turisti, con opportuni margini di extra capacità.

Purtroppo non possiedo questi dati, dei quali sicuramente disporrà l'ufficio competente, e quindi ho impostato il mio piano con sufficiente margine di sicurezza e con ulteriori possibilità di ampliamento, giusto per dimostrare la possibilità di eliminare le auto (e le moto) dal centro cittadino, senza alcun disagio per nessuno. Sono state individuate quindi zone limitrofe alle aree pedonali da adibire (o ampliare) a parcheggio, nelle quali indirizzare, convogliare i flussi veicolari (attualmente in giro in ogni angolo della città in maniera assolutamente capillare e caotica).

Come si può vedere dalla Cartina a fianco, i più prossimi, praticamente confinanti alla nuova area pedonale di Oneglia, sono quello della banchina presso la ex Agnesi, ed il gruppo di parcheggi nella zona Ex Scalo ferroviario.

Le superfici sono enormi, e realizzando un solo livello di sopraelevazione sulla banchina e sull'ex scalo si può raggiungere una capacità complessiva compresa tra 2000 e 2500 posti auto. Da soli sarebbero sufficienti ad ospitare tutti i veicoli attualmente parcheggiati in ogni angolo della città.

NB: per sopraelevare di uno o più livelli un parcheggio esiste oggi una soluzione ingegneristica molto economica ed a montaggio rapido, costituita da una struttura metallica modulare con piattaforme/solette prefabbricate.

Nella pagina seguente si mostrano alcune soluzioni di ditte costruttrici Italiane





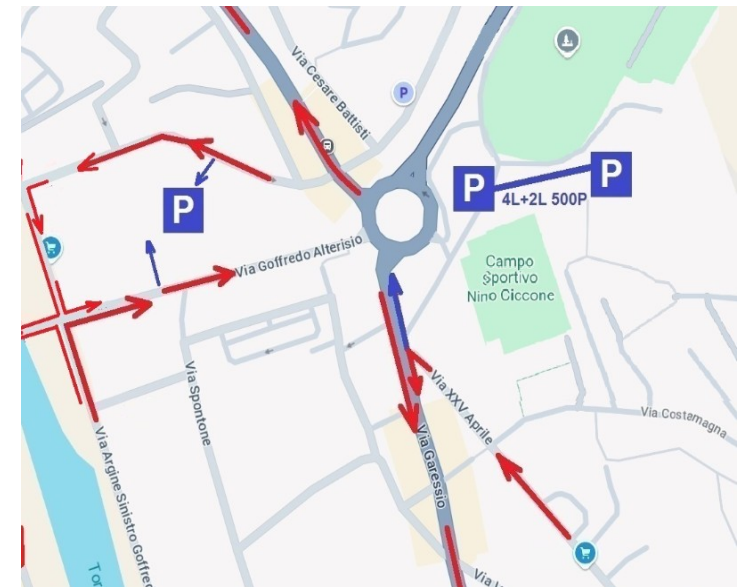
ESEMPI DI PARCHEGGI MODULARI MULTIPIANO A MONTAGGIO RAPIDO



Nella zona davanti al Depuratore e Parco Urbano il progetto prevede di sfruttare l'ampio spazio sterrato, che con una sopraelevazione può avere una capacità di almeno 1000 posti.



Alle “estremità” EST ed OVEST della città il piano prevede poi nuovi parcheggi di *Scambio* tra auto e mezzi pubblici, per consentire la sosta senza entrare in città nel caso di grandi eventi che richiamino grandi flussi .

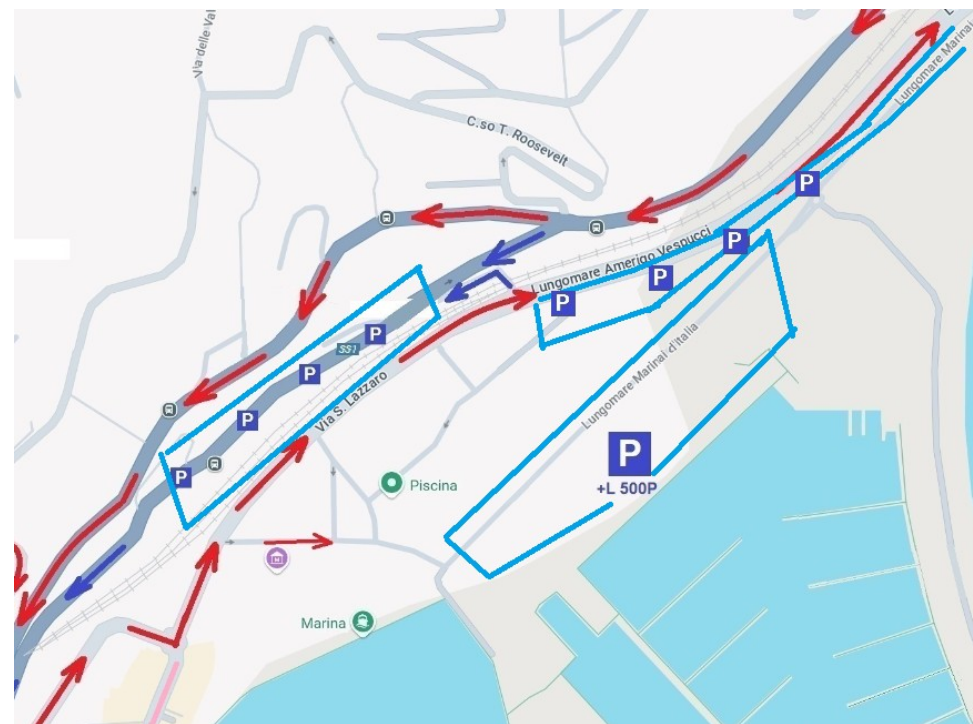


Quello previsto al Prino rimane comunque indispensabile per la posizione geograficamente decentrata del sito e carenza di ampi spazi, per consentire comunque parcheggio a turisti e bagnanti e pedonalizzare l'intera area. Non conosco la capacità del parcheggio sotterraneo, ed ho previsto al momento di utilizzare l'attuale piazzale-parcheggio sul mare.

Con ulteriori studi ed approfondimenti si dovrebbero cercare alternative per non sacrificare quello spazio, in quanto si tratta di magnifico piazzale proprio sul mare che potrebbe essere sfruttato turisticamente.

Altri parcheggi di grande capacità sono quello esistente in zona San Lazzaro (Lungomare Marinai d'Italia) + Viale Amerigo Vespucci (ampliato grazie alla direzione a senso unico) e quello nel tratto basso della Via Aurelia (zona Ex Stazione di Porto Maurizio); considerando la parte interrata dell'attuale Parcheggio San Lazzaro (che prima o poi dovrà essere aperta), ed anche qui la possibilità di qualche superficie sopraelevata, i tre parcheggi menzionati potrebbero raggiungere una capacità complessiva abbondantemente superiore ai 1000 posti.

Questi tre parcheggi risultano particolarmente strategici perchè, come si vedrà dalla prossima cartina relativa ai mezzi pubblici, risultano attraversati da una nuova linea che collega Oneglia con la Marina ed il Parasio, a cui potrebbero aggiungersi una navetta, consentendo quindi di pedonalizzare queste ultime due località.



NB: tutte le aree di parcheggio su menzionate, praticamente esistono già; bisogna solo migliorarle, ammodernarle, renderle accessibili dalla nuova viabilità; le sopraelevazioni, che come si vede dalle figure possono essere multipiani, sono una ulteriore potenzialità per raggiungere qualsiasi capacità necessaria.

Oggi ad Imperia viviamo il paradosso mostrato nella foto a fianco (Via Don Abbo), dove abbiamo i parcheggi liberi, vuoti (Rossini e Vecchia Stazione) e le strade piene di auto.

Questo progetto si prefigge, tra i vari obiettivi, di invertire questa situazione, ovvero di avere i parcheggi pieni e le strade vuote, dedicate alle persone.



PARCHEGGI TECNOLOGICI

La capacità disponibile di ciascun parcheggio deve essere riportata su pannelli digitali disposti sulle strade di accesso alla città , nonchè sui due Anelli Circolatori, in modo che gli utenti si possano dirigere verso un parcheggio con posti disponibili senza dover girare alla ricerca di uno libero. Una App dedicata potrà facilitare ulteriormente questo aspetto.

Per quando riguarda il metodo di pagamento, in tutti i parcheggi bisogna introdurre metodi digitali. Viviamo l'era digitale dove si paga un caffè con il cellulare, dove le auto rilevano pedoni e cartelli stradali, dove riusciamo a fare praticamente tutto sfiorando un piccolo schermo nella nostra mano, ma ad Imperia paghiamo il parcheggio con le monetine, il bigliettino di carta sul parabrezza, il disco orario di cartone, e paghiamo delle persone che vadano in giro per controllare i parabrezza.

La cosa più semplice è controllare gli accessi con telecamere e/o lettori di targhe, oppure tramite un banale lettore di carta di credito o carta parcheggi prepagata da visualizzare ad entrata ed uscita su di un lettore contact-less; questa gestione impostata in ogni area di parcheggio eliminerebbe radicalmente la larghissima evasione tariffaria, impossibile da controllare e sanzionare in maniera capillare; anche le zone a disco orario possono essere controllate allo stesso modo, nel senso che viene applicata una franchigia oraria in una zona a tariffa (= la tariffa scatta quando si sfora l'orario) Con questo sistema pagherebbero il parcheggio anche i furbetti della seconda fila.

Questo è possibile farlo anche in alcune zone e strade, oltre che nei parcheggi, opportunamente delimitate, come ad esempio è stato fatto in questo progetto nella zona delle Ex Ferriere. Le tariffe vanno impostate al minuto, perchè dover pagare un'intera ora per una sfioratura di pochi minuti lo ritengo vessatorio; una gestione oculata di tariffe orarie ed in abbonamento economiche aiuterebbe a trovare un buon punto di incontro tra la necessità di incassare e la esigenza di risparmiare.

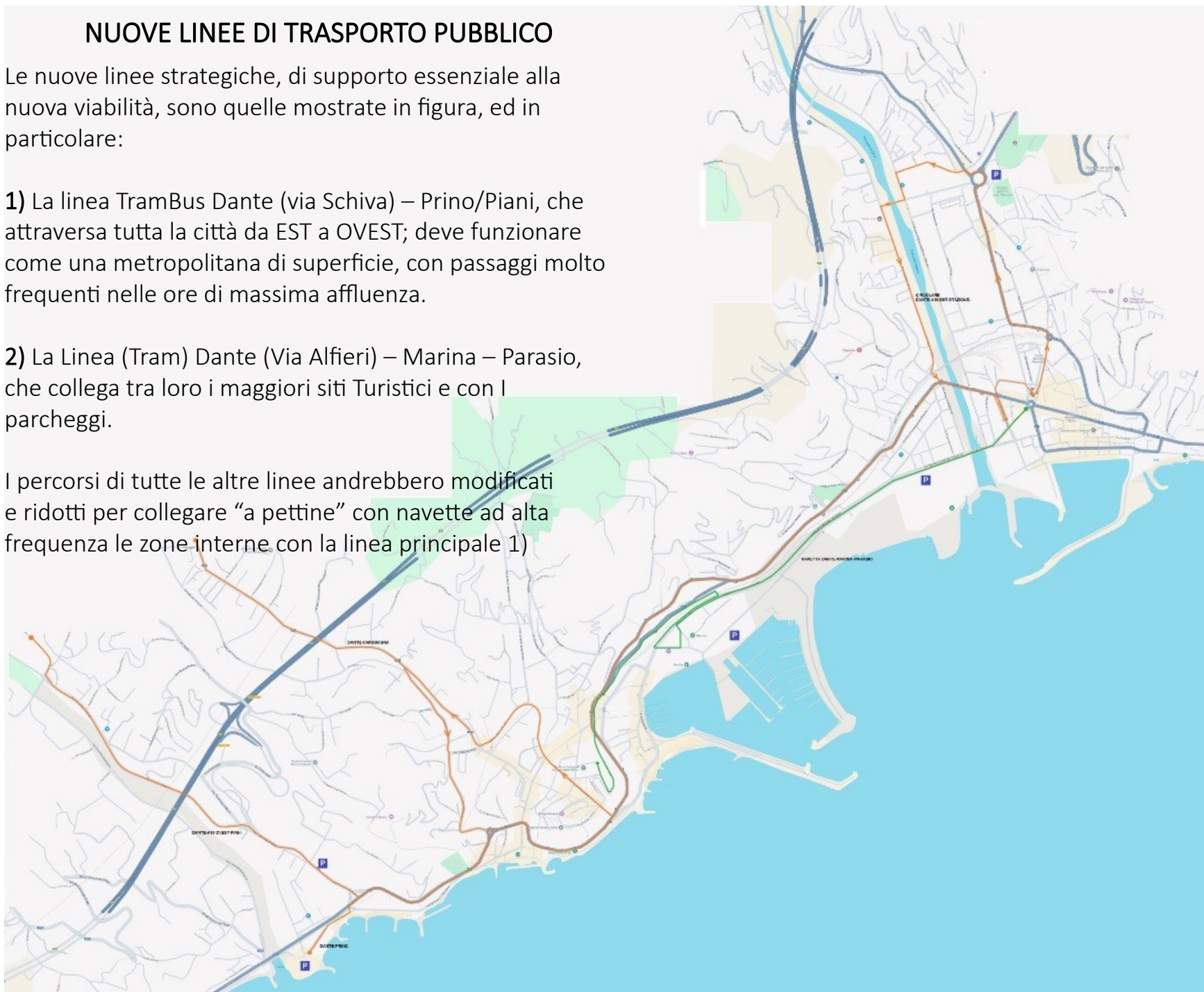
NUOVE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO

Le nuove linee strategiche, di supporto essenziale alla nuova viabilità, sono quelle mostrate in figura, ed in particolare:

1) La linea TramBus Dante (via Schiva) – Prino/Piani, che attraversa tutta la città da EST a OVEST; deve funzionare come una metropolitana di superficie, con passaggi molto frequenti nelle ore di massima affluenza.

2) La Linea (Tram) Dante (Via Alfieri) – Marina – Parasio, che collega tra loro i maggiori siti Turistici e con i parcheggi.

I percorsi di tutte le altre linee andrebbero modificati e ridotti per collegare “a pettine” con navette ad alta frequenza le zone interne con la linea principale 1)



SCARICA LA PIANTINA
DELLE NUOVE LINEE DI
TRASPORTO PUBBLICO



<https://www.dropbox.com/scl/fi/hw9dw369rhIpr84j524bn/Piantina-Generale-Nuove-Linee-Trasporto-Pubblico.pdf?rlkey=up3xee1kwb2loa9mxh3zt4hob&st=op1dnpvu&dl=0>

Le due linee sopra citate, almeno quelle, sarebbe ideale se fossero linee di TRAM, ma questo richiederebbe notevoli investimenti e lunghi tempi di realizzazione. Fermo restando che potrebbe essere un obiettivo a medio-lungo termine, nel breve termine si potrebbe utilizzare un cosiddetto TramBus, o Trolley Bus, ovvero un Tram su gomma .
L'elettrificazione delle linee dovrebbe essere un obiettivo primario.

Prima di pensare a sofisticate e costosissime tecnologie quali veicoli elettrici a batterie o a Idrogeno, io mi ricordo che quando ero bambino mio padre mi portava sui filobus, silenziosi e ad emissioni zero. Erano gli anni 60/70.



UN MODELLO DI TRAMBUS / TROLLEY BUS IN COMMERCIO



TRAM DI LISBONA

Rispetto al modello dalle linee moderne mostrato sopra, per aggiungere un valore turistico al mezzo, questo potrebbe essere realizzato con linee vintage e colori pastello, e con carrozze estive aperte, in modo da creare un fattore peculiare della città, ovvero motivo di attrazione turistica, come lo sono, ad esempio, I tram di Lisbona e Vienna, oltre ad essere efficienti mezzo di trasporto.

Emblematica la turista che si ritrae in foto col tram come fosse un monumento



TRAM DI VIENNA

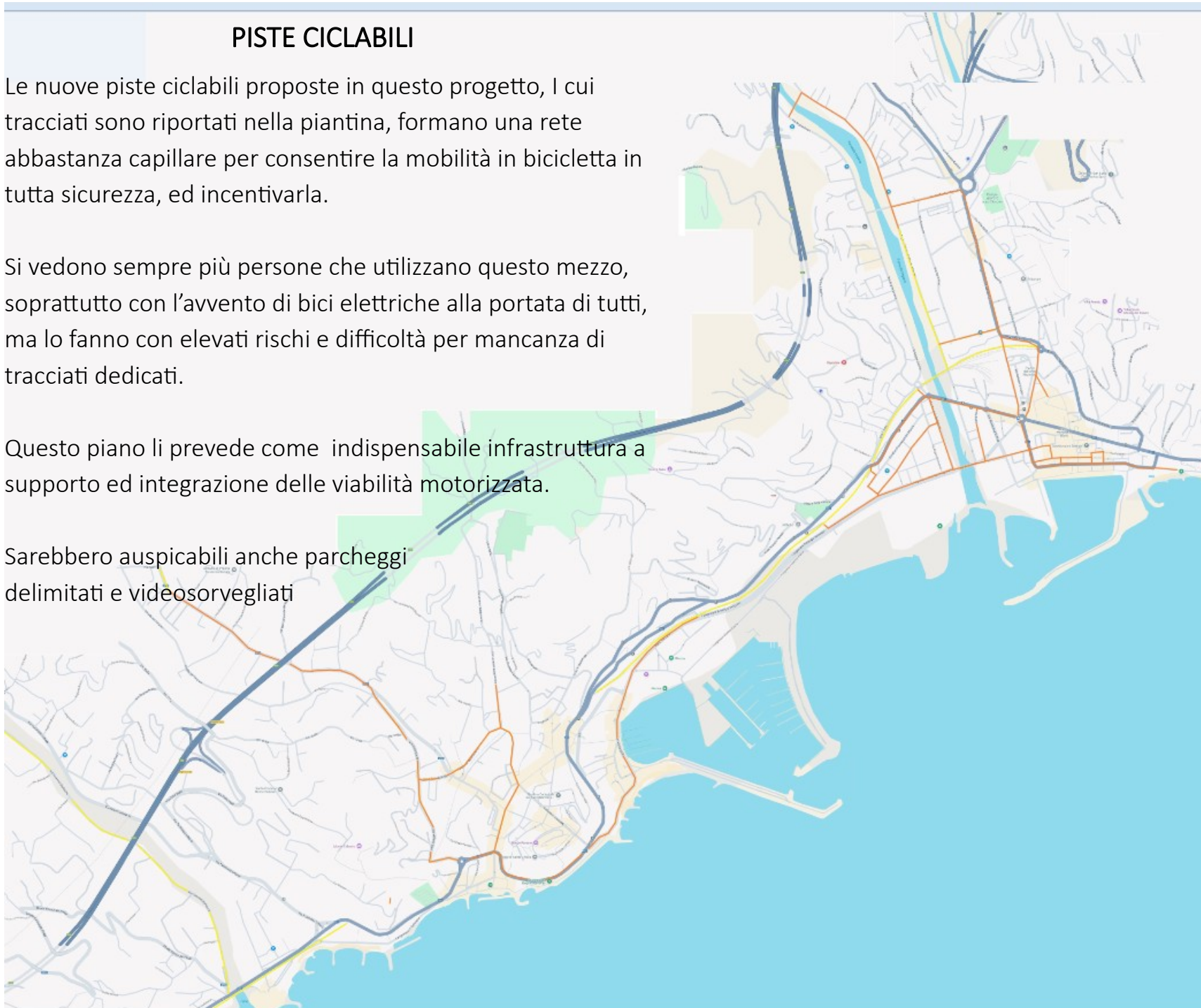
PISTE CICLABILI

Le nuove piste ciclabili proposte in questo progetto, i cui tracciati sono riportati nella piantina, formano una rete abbastanza capillare per consentire la mobilità in bicicletta in tutta sicurezza, ed incentivarla.

Si vedono sempre più persone che utilizzano questo mezzo, soprattutto con l'avvento di bici elettriche alla portata di tutti, ma lo fanno con elevati rischi e difficoltà per mancanza di tracciati dedicati.

Questo piano li prevede come indispensabile infrastruttura a supporto ed integrazione delle viabilità motorizzata.

Sarebbero auspicabili anche parcheggi delimitati e videosorvegliati



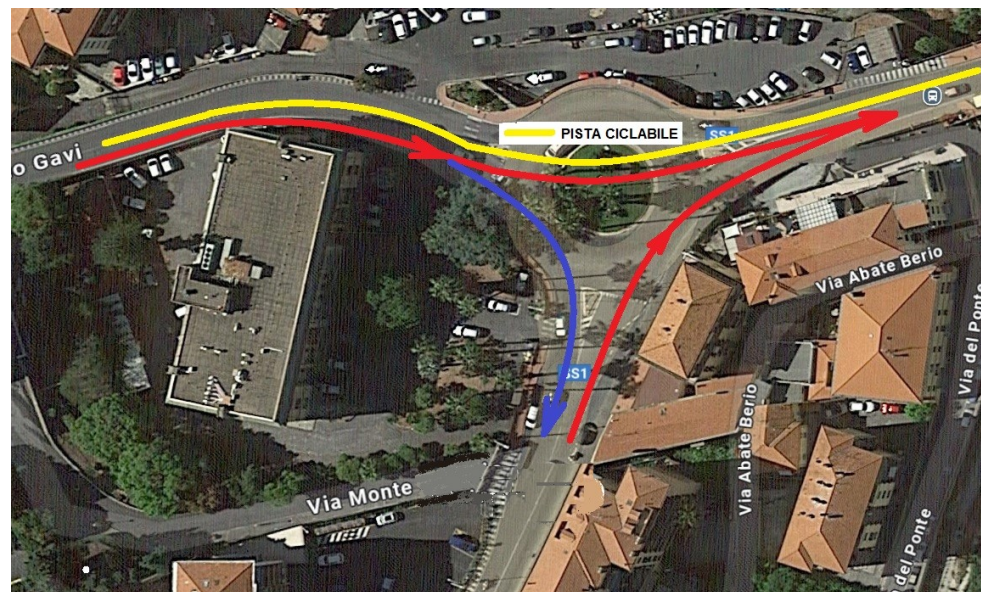
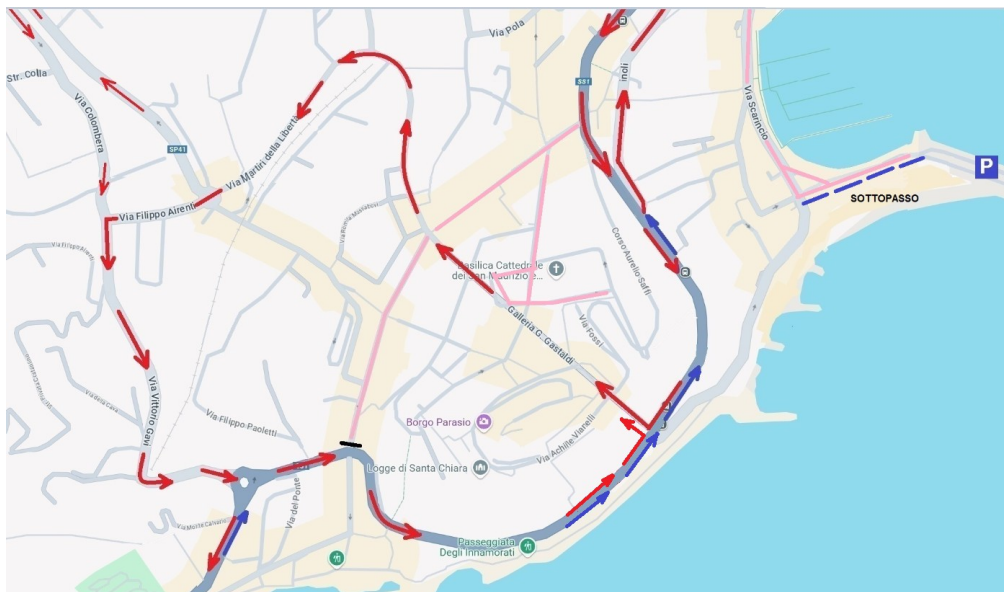
SCARICA LA PIANTINA
DEI NUOVI TRACCIATI
DI PISTE CICLABILI



<https://www.dropbox.com/scl/fi/mkqueopxj878hkkphywed/Piantina-Generale-Nuove-Piste-Ciclabili.pdf?rlkey=kx23r4cf3dhyhnqrv89qqltxp&st=9mwy6re0&dl=0>

DETTAGLI : ANELLO DI PORTO MAURIZIO E ROTONDA GAVI – AURELIA

Il primo vantaggio, in ordine geografico, provenendo da Ponente, della nuova impostazione a SENSO UNICO e la creazione dell' Anello Circolatorio di Porto M., come si può facilmente vedere dalle figure sottostanti è il totale sblocco della rotatoria tra la Aurelia e Via Gavi, causa di lunghe code nelle ore di punta; questa non funziona più da rotatoria carica di flussi incrociati, ma da semplice confluenza di due flussi che si affiancano paralleli, senza alcun ostacolo e senza alcun motivo di fermata. Il primo nodo completamente sciolto.

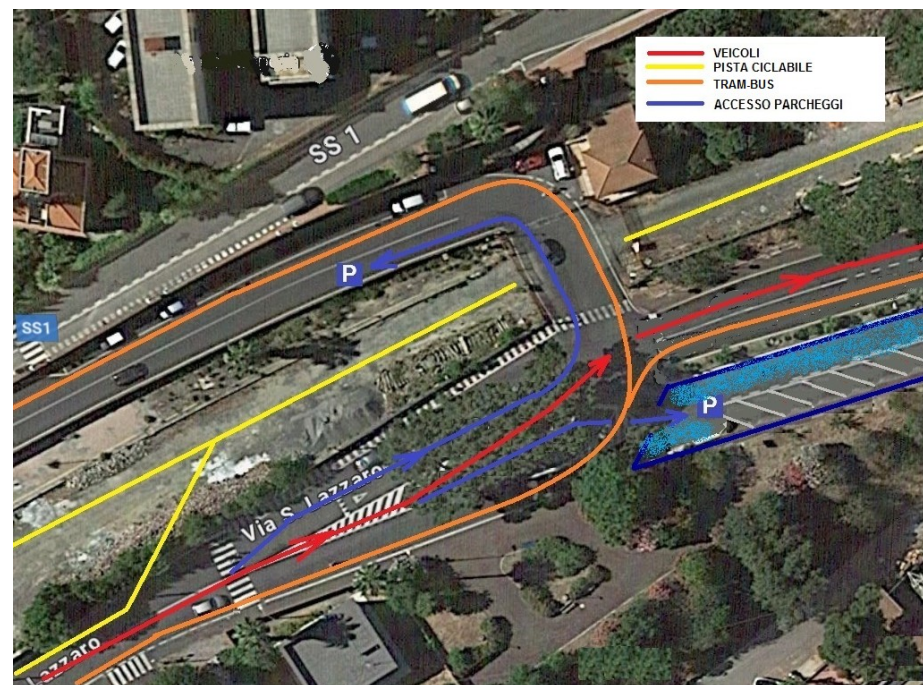
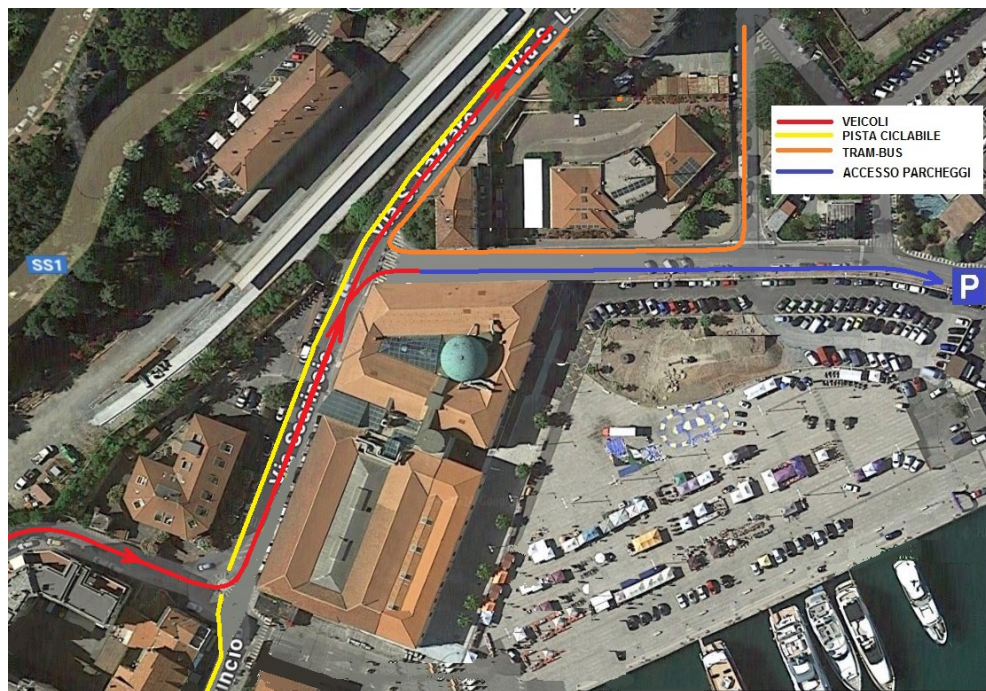


Proseguendo verso Oneglia il flusso si separa in corrispondenza dell'imbocco della galleria: chi si dirige verso Oneglia procede sull'Aurelia, mentre chi è diretto verso Porto M. svolta a sinistra nella galleria; quest'ultimo flusso deve dividersi l'ingresso in galleria con quello proveniente da Oneglia, che è obbligato a svoltare nella galleria, ma è presumibilmente di minore portata, quindi si potrà impostare quello in discesa come prioritario, con diritto di precedenza. In ogni caso il flusso in salita che deve cedere la precedenza non blocca quello diretto a Oneglia, in quanto sono su due corsie separate.

Il flusso diretto ad Oneglia viene convogliato dopo poche decine di metri sulla via Pirinoli, orientata in discesa. Il flusso in discesa su Via Gavi, proveniente da Caramagna o da Oneglia tramite Anello, è totalmente indisturbato e può procedere verso l'Aurelia senza ostacoli e fermate. La discesa che porta alla Marina viene utilizzata in questo progetto come solo accesso al parcheggio del Molo, ed eventualmente come pista ciclabile e/o prolungamento della Passeggiata degli Innamorati.

NB: il flusso che percorre l'Anello di Porto M. attraversa la Via Cascione, che questo piano prevede ovviamente interamente pedonale. Per evitare questo incrocio, che costituirebbe pericolo per gli attraversamenti indisciplinati, e frequenti rallentamenti nel caso di quelli disciplinati, si può prevedere un sottopassaggio pedonale con scale mobili ed ascensori, videosorvegliato.

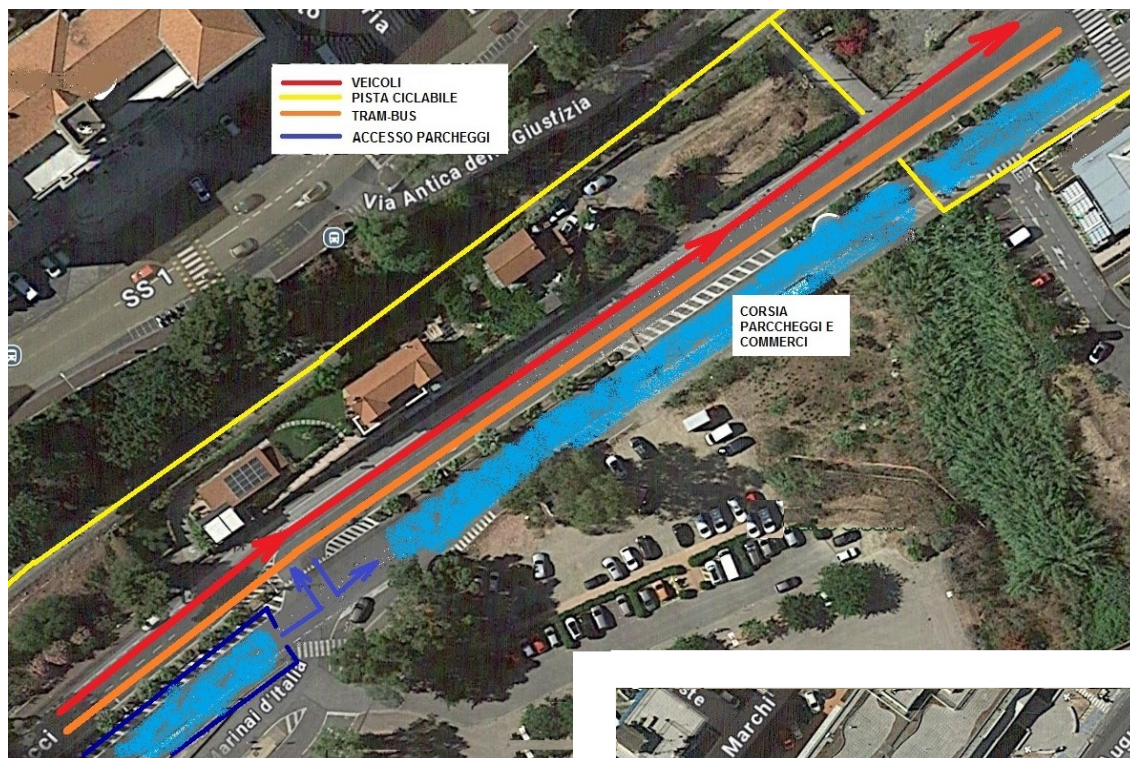
DETTAGLI MARINA-SAN LAZZARO



Il flusso proveniente da Via Pirinoli procede indisturbato verso Oneglia su Via San Lazzaro e Viale Vespucci. Se ha la Marina come meta ha la scelta tra i 3 parcheggi della zona : San Lazzaro (zona Piscina), Vespucci ed Ex Stazione Porto M., descritti nel paragrafo Piano Parcheggi e mostrati nelle figure. Oltre ad essere abbastanza vicini alla Marina, sono ad essa collegata con il TramBus.

Biciclette e Monopattini convenzionali ad uso gratuito possono migliorare ulteriormente l'efficienza di questa soluzione, che consente di pedonalizzare Borgo Marina, ovvero trasformarla in un vero Borgo Turistico, angolo ameno e godibile, dall'attuale stato di degrado urbanistico-ambientale in cui versa.

DETTAGLI: ONEGLIA VIALE VESPUCCI- FERRIERE

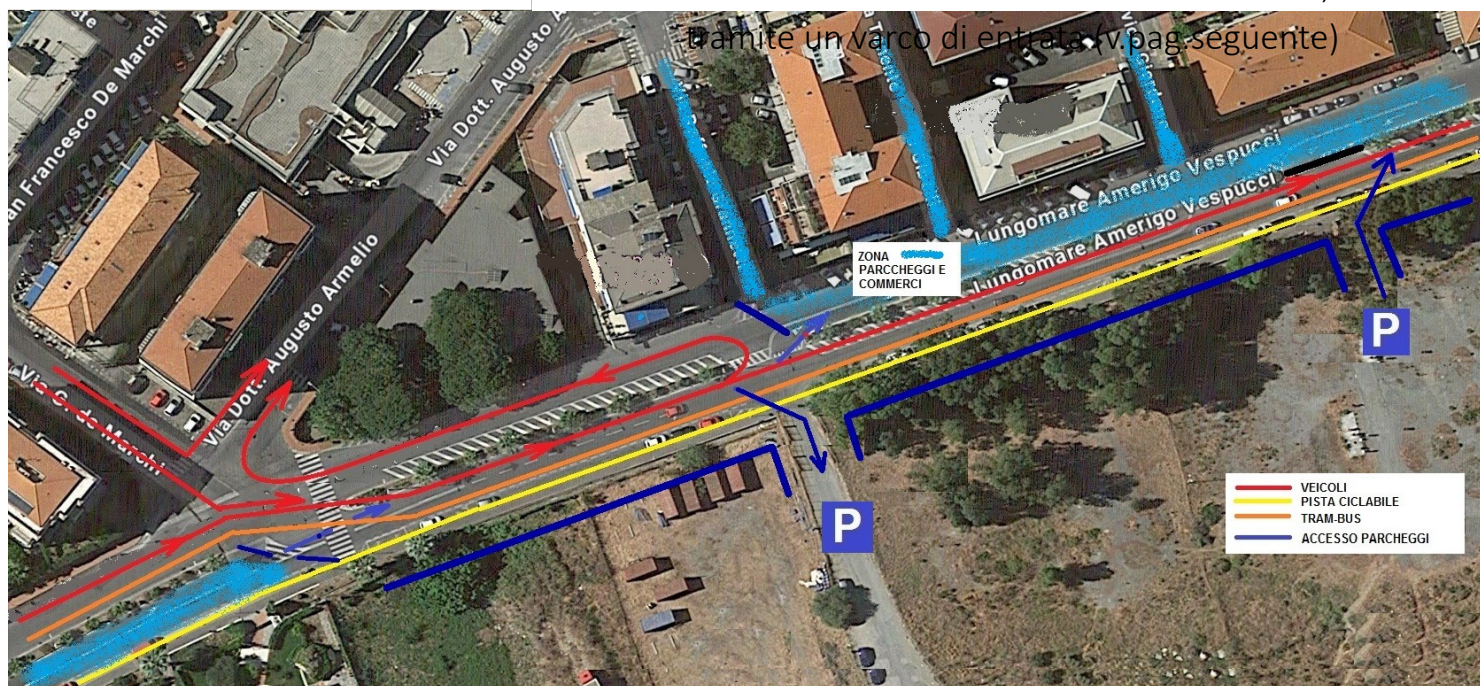


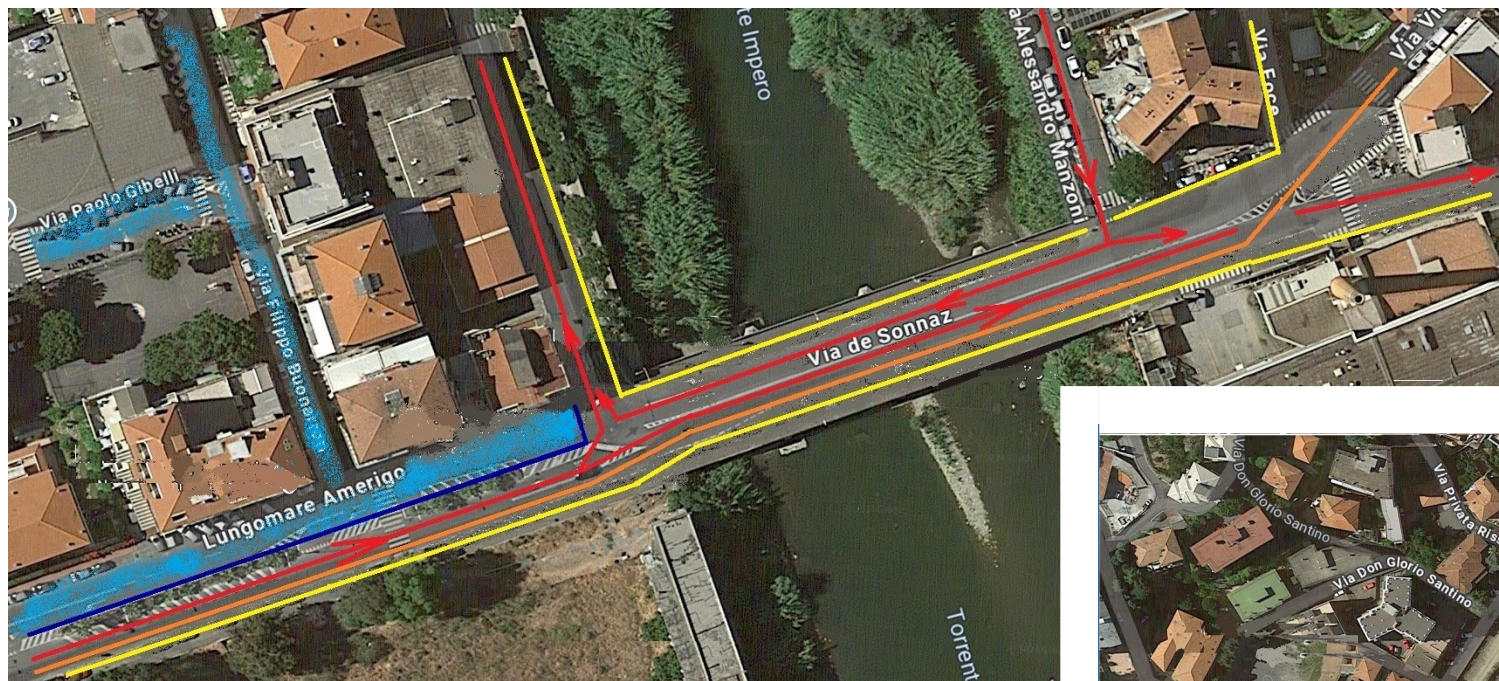
Proseguendo verso Oneglia, in corrispondenza del parco urbano termina il primo tratto delle corsie di Viale Vespucci dedicate a parcheggi (le due corsie lato mare), e ne inizia uno nuovo, con entrata defilata rispetto al flusso principale



In corrispondenza dell'incrocio con Via De Marchi termina il tratto di corsie dedicate a parcheggi; il flusso veicolare, linea TramBus e pista ciclabile passano sulle corsie lato mare, dove i veicoli hanno accesso al grande parcheggio nel piazzale antistante il depuratore.

Le due corsie lato monte vengono dedicate a parcheggi e accesso ai commerci della zona Ex Ferriere, tramite un varco di entrata (v. pag. seguente)





↑ Nel tratto finale di Viale Vespucci i veicoli possono svoltare a sinistra in Via Delbecchi (Argine Destro) per dirigersi in zona nord (autostrada, statale per Torino) o tornare verso Porto M. tramite Aurelia; proseguendo dritto sul ponte (Via de Sonnaz) invece procederanno lungo l'Anello di Oneglia per accedere alla zona Nord e Est (Dianese) o accedere al grande parcheggio della Banchina (zona Ex Agnesi)

➡ Per evitare il via vai caotico fra tutte le traverse delle Ferriere, ovvero di disturbare e rallentare il flusso principale con innumerevoli immissioni secondarie, quest' ultima zona è stata delimitata in modo da avere un unico varco di entrata ed uno di uscita, tramite i quali si possono gestire i parcheggi dedicati ai residenti della zona, le tariffe di quelli a pagamento, ed il controllo di quelli a disco orario

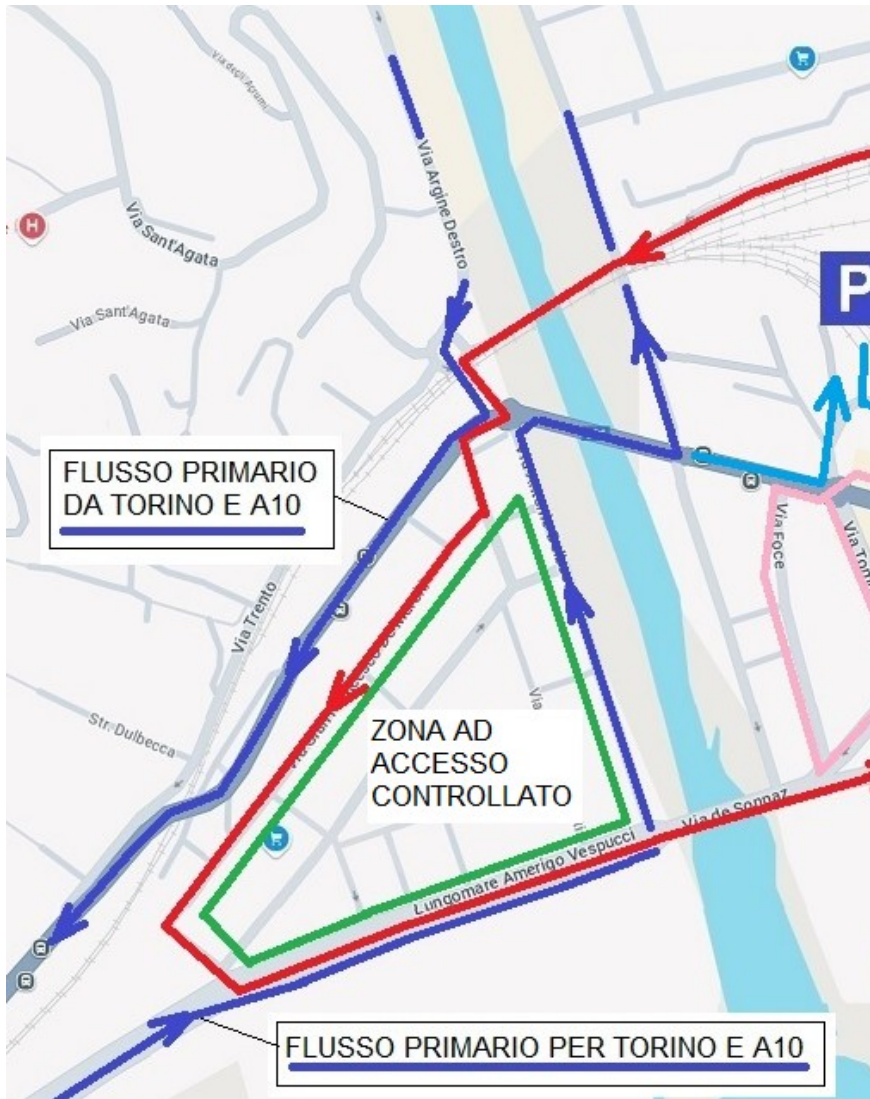


DETTAGLI ANELLO DI ONEGLIA



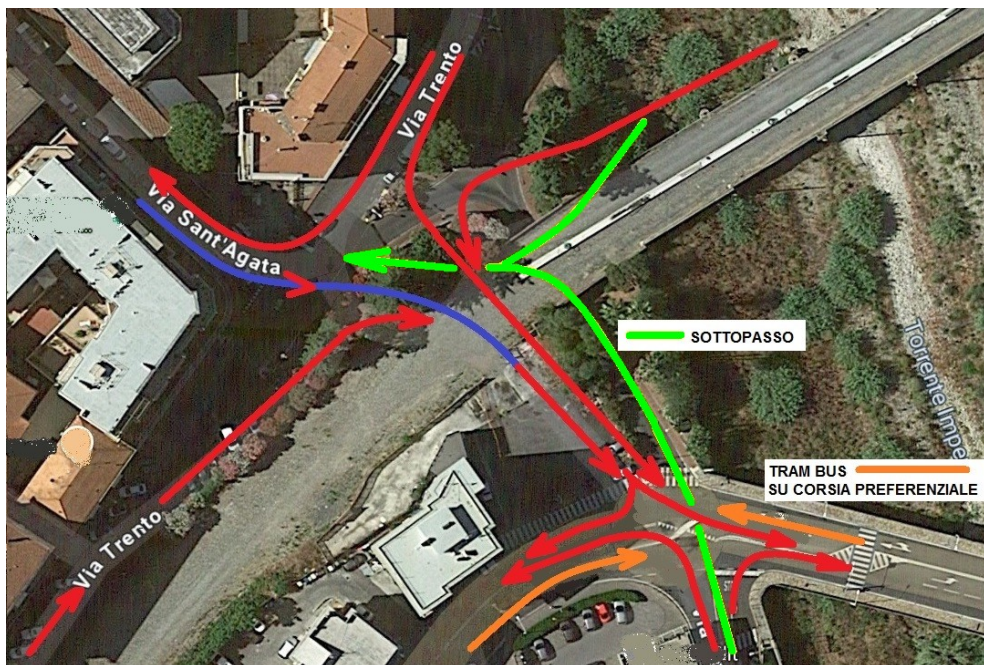
Il cuore di Oneglia, dalle Carceri al Mare, ha un diametro di circa 500m, praticamente come un grande complesso condominiale di una metropoli, che sono percorribili in circa 6 minuti a piedi, 1 solo minuto in monopattino o bicicletta (percorrendo la massima distanza da un'estremità all'altra); inondarlo con auto e moto in circolazione e parcheggio in ogni angolo, in ogni suo metro quadro, è una cosa che non ha nessun senso, nessuno scopo, nessuna utilità. Tuttaltro.

Questo studio sviluppa quindi la viabilità della zona “intorno” ad un cuore pedonale, al quale si accede da numerosi parcheggi dislocati praticamente ai suoi margini, vicinissimi, come si vede dalla cartina; ai parcheggi si accede dall’ Anello, e nell’Anello si rientra dalle uscite; come già esposto nel paragrafo dedicato al Piano Parcheggi, la capacità dei parcheggi previsti. è largamente sufficiente ad eliminare tutti i parcheggi a raso disposti lungo le strade.



Un paio di Cart elettrici come quelli utilizzati nei campi da golf potrebbero essere utilizzati per il trasporto di persone a ridotta abilità motoria da/per i parcheggi e l'area pedonale.

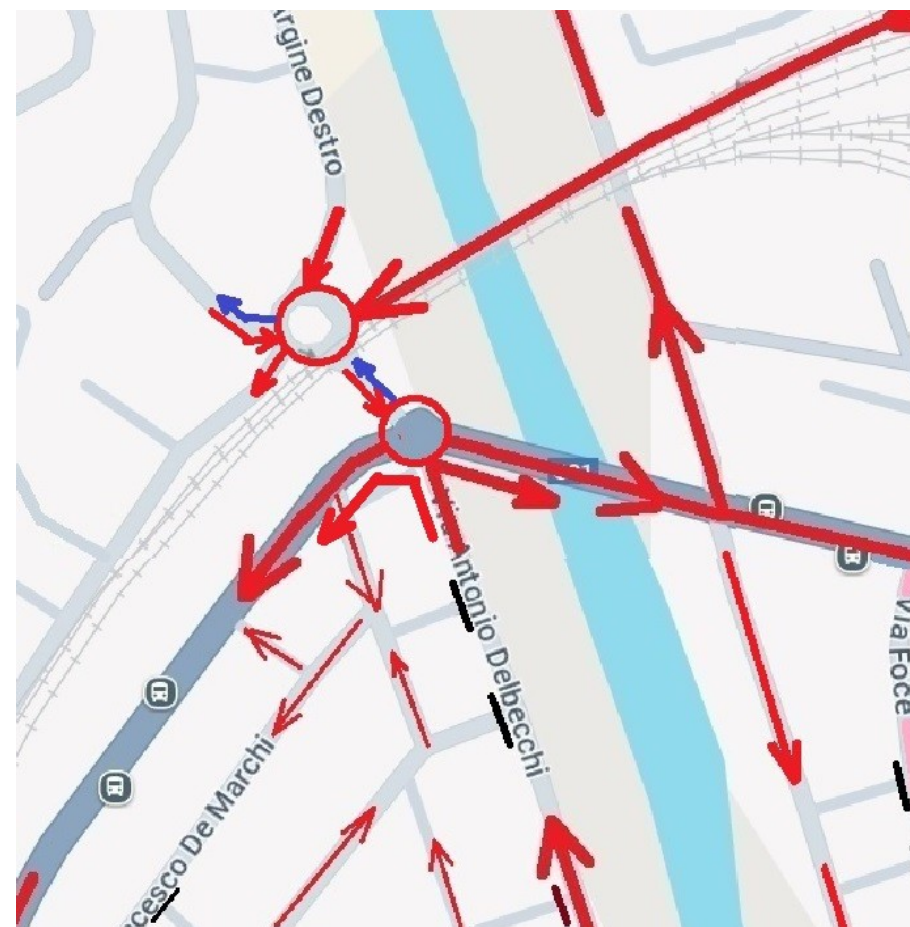
Notare come questo assetto libera completamente il flusso veicolare da/per la zona Nord, Torino e A10: questi flussi (linee blu nella figura a fianco) non incontrano nessun ostacolo, ovvero nessun incrocio, e possono procedere a velocità costante senza fermate. Attualmente questi due flussi formano lunghe code ed ingorghi sugli argini, sul ponte e sull'Aurelia.



Per ottenere questo risultato ottimale di flussi tutti liberi occorrerebbe, come mostrato nella figura sopra, ripristinare ed ampliare il sottopasso che pre-esisteva; la sua soppressione è stata una scelta non molto meditata, ed il risultato è stato pessimo, in quanto l'incrocio ora è troppo caricato, ovvero vi confluiscono troppi flussi; il sottopasso era una infrastruttura molto utile, anzi indispensabile, ma è stata demolita.

Si può vedere che la soluzione presentata non prevede alcuna rotatoria, la quale risulterebbe inutile.

Per evitare di intesecare la pista ciclabile, che interrompe il traffico tramite semaforo molto di frequente, si può realizzare una passerella ciclabile/pedonale (ponticello) prefabbricata, che scavalca la strada.



L'alternativa al sottopasso è mantenere la doppia rotatoria esistente; rimarrà un nodo molto trafficato e cruciale non "sciolto", ma comunque meno caricato rispetto alla situazione attuale, in quanto è assente il flusso proveniente dalla Via Aurelia, e quello che deve svoltare dal ponte a sinistra sull'argine sinistro non rimane più bloccato incrociando un flusso opposto, che non c'è più.

Il problema è il flusso proveniente da Via Delbecchi diretto in Via Sant'Agata, che incrocia gli altri flussi.

Chi proviene da Via Garessio (Torino e Autostrada) può accedere ai parcheggi imboccando il primo tratto di Via Berio; in uscita seguirà il percorso indicato prima.

DETTAGLI ARGINI E VIA NAZIONALE

Anche in questa zona, grazie ad un opportuno studio e rimodulazione dei sensi di marcia, è stato possibile eliminare completamente gli incroci di flusso, quindi sopprimere stop e semafori attualmente esistenti in zona Stazione.

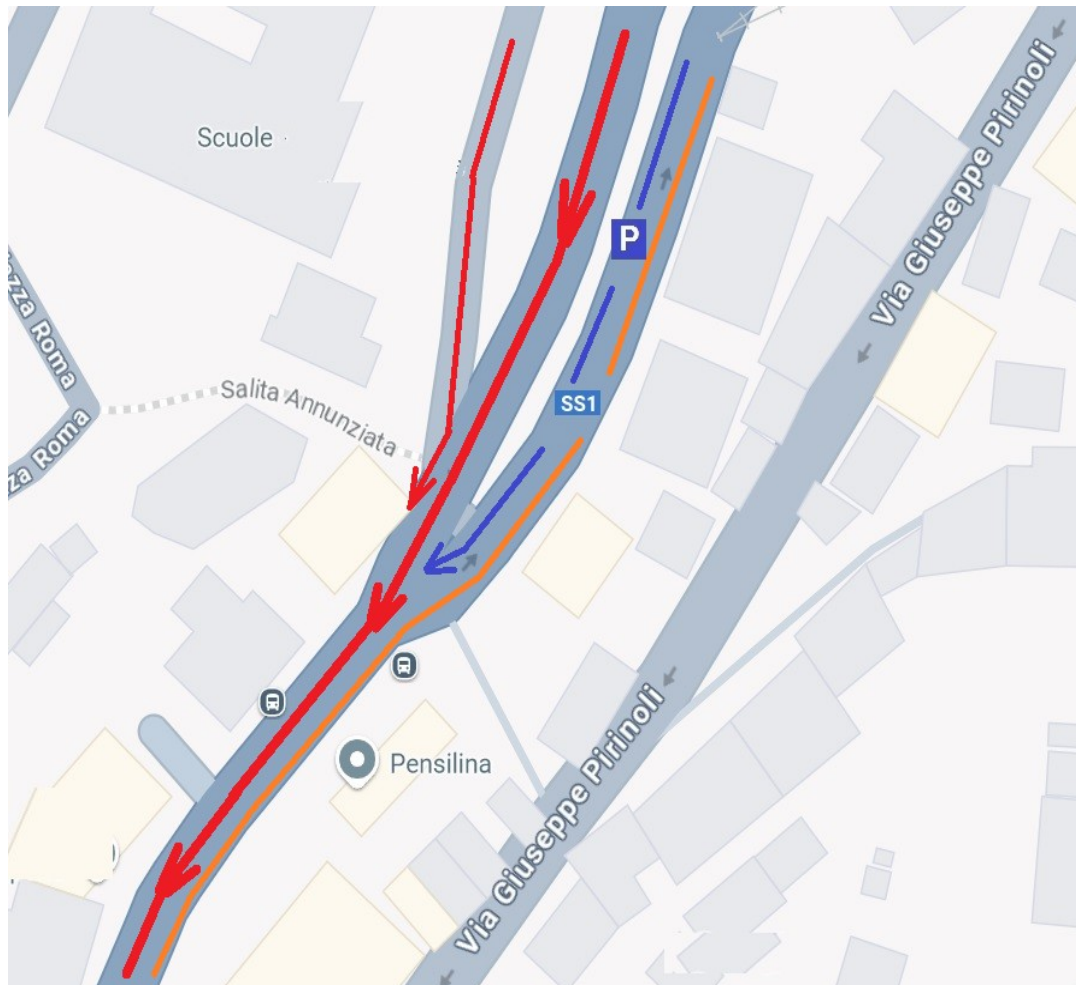
Dalla cartina a fianco si vede infatti che qualunque direzione si prenda non si incrociano veicoli, ma solo affiancamenti sufficientemente lunghi per scambiarsi di corsia in tutta sicurezza.

Per eliminare inoltre le code causate dalla immissione sulla statale per Torino, e soprattutto la sua pericolosità, il flusso in arrivo in città è stato convogliato nella Via Ponte Vecchio, orientata a senso unico in discesa, e quello in uscita sulla Via Nazionale; su questa via va prevista una corsia in entrata riservata ai soli mezzi pesanti che non possono affrontare la discesa di Via Ponte Vecchio.

I veicoli in arrivo dalla Autostrada e diretti in città sono convogliati sulla Via Garessio, orientata a senso unico verso il centro; alla fine della via (vedi cartina precedente) possono o parcheggiare o imboccare l'Anello per dirigersi in direzione Ovest – Porto M., tramite la nuova stradina parallela alla pista ciclabile.



DETTAGLI INCROCIO AURELIA-RIMEMBRANZE



Un altro nodo completamente sciolto è l'incrocio tra la Aurelia ed il Viale delle Rimembranze, causa di grandi ingorghi e code soprattutto nei momenti di entrata-uscita dalle scuole.

Orientando a senso unico in discesa verso l'incrocio il Viale delle Rimembranze, ed essendo l'Aurelia orientata verso Porto M. per l'intero tratto, è stato infatti totalmente eliminato l'incrocio di flussi.

Anche il tratto basso della SS1 è a senso unico verso Porto M. ma, come visto nei precedenti paragrafi, non è una via di transito ma un parcheggio, quindi i flussi sono molto ridotti.

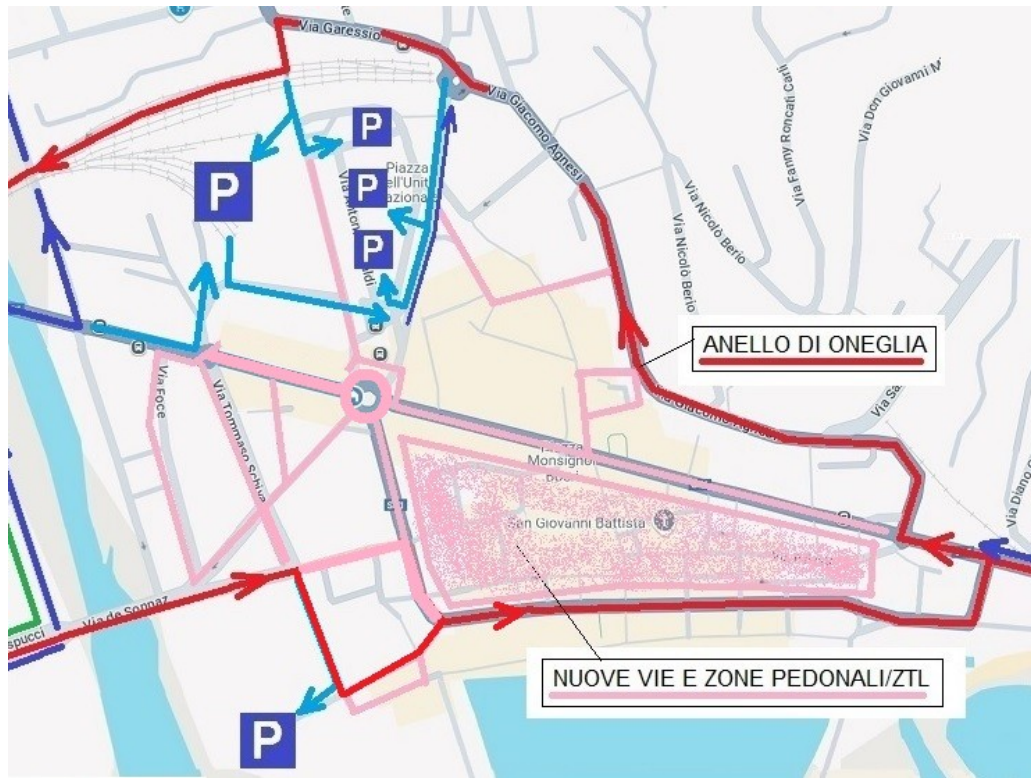
Da e per lo stesso tratto transita invece il TramBus, (linea arancione nella figura) ma su corsia preferenziale, quindi in maniera totalmente indipendente.

Alla zona scuole si accede dal Corso Roosevelt (come oggi) e da Via Acquarone-Via Verdi

AREE PEDONALI / ZTL

Questo studio prevede diverse nuove aree pedonali/ZTL a supporto ed integrazione della nuova viabilità, ed anche per sopperire ad una grave ed endemica carenza di Imperia di questo importantissimo aspetto di vivibilità di un centro urbano.

Esse sono state riportate in colore rosa sulle cartine, e di fianco mostrate quelle di Oneglia, alle quali si aggiungono Via Cascione, Piazza Duomo/Parasio, il Prino e la Marina



Quando si parla di pedonalizzare una strada o piazza, immediatamente partono le contestazioni, generalmente basate sul nulla: individui e gruppi di soggetti rivendicano interessi e comodità personali, ovvero egoismo, e taluni commercianti lamentano una potenziale riduzione di fatturato. Numerosi studi economici dimostrano che nelle aree pedonali il commercio e l'economia si incrementano di almeno il 30%, e lo stesso il valore degli immobili; d'altra parte non ci vuole un premio Nobel per capire che centinaia, a volte migliaia di pedoni che passeggiano davanti ad una vetrina, un bar, un ristorante, portano probabilità di acquisto di molto superiori ad una colonna di auto nel traffico ed un paio di posti auto davanti al negozio.

CONCLUSIONI

Questo studio dimostra che è assolutamente fattibile eliminare il traffico in città, con un semplice riassetto viabilistico realizzabile in tempi brevissimi, e che non prevede nessuna opera costosa.

Il nuovo assetto presentato consente anche di risolvere altri problemi urbanistici che affliggono la città, come la inadeguatezza del trasporto pubblico e la quasi totale assenza di aree pedonali.; quindi rivaluta e rende turisticamente fruibili (ma ciò che è fruibile dai turisti è in primis godibile dai cittadini) tutte quelle zone amene e turistiche da sempre vandalizzate e degradate a meri parcheggi per auto e scooters, come la Marina e tutto il centro di Oneglia.

Un Ingegnere analizza i problemi e trova le soluzioni.

I politici, se non sono capaci di farlo, dovrebbero aver l'umiltà di ascoltare chi ne sa più di loro, e soprattutto il coraggio di eseguire cambiamenti senza paura di perdere qualche consenso.

Cambiamenti che aspettiamo da 40 anni, ma che se non trovano questo coraggio non arriveranno mai.

Questo progetto è stato sviluppato lo scorso novembre 2024, e nel marzo 2025 ne è stata fornita una copia completa/integrale ai sigg. Sindaco ed Assessore alla Viabilità, i quali lo hanno totalmente ignorato.

Ing. Rosario MAGGIO - agosto 2025