



Provincia di Savona

# COMUNE DI BORGHETTO S.S.



## Piano Urbanistico Comunale *Progetto definitivo*

Il Sindaco  
Santiago VACCA

Il Dirigente  
geom. Luigi DE VINCENZI

**estensori:**

responsabile progettazione  
arch. PierGiorgio CASTELLARI

arch. Roberto SCHNECK

piazza Matteotti 9/6, 17031 Albenga  
tel 0182 50276 - fax 0182 52515  
e-mail schneck@libero.it



arch. Paolo DI DONATO

piazza del Popolo 3/8, 17100 Savona  
tel 019 804597 - fax 019 8486939  
e-mail archet@archet.it

geol. Carlo CIVELLI

agr. Claudio MERLINI

avv. Andrea SACCONI

**collaboratori:**

arch. Antonella MARINO  
arch. Cristina MENEHINI  
Lorenzo ZACCARINI

**oggetto:**

Allegato della descrizione fondativa (Art. 25 L.R. 04/09/97 n. 36)  
Analisi del sistema viario città centro

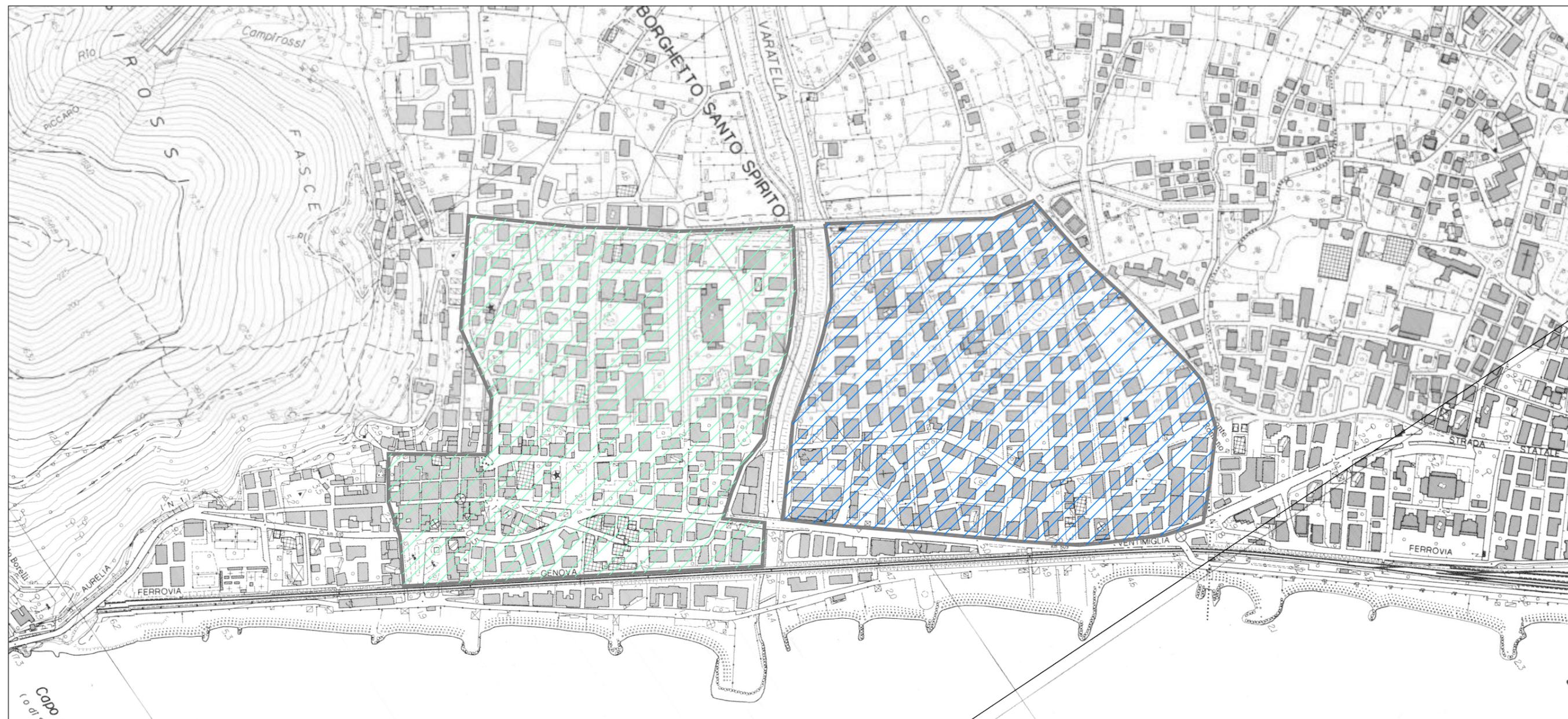
All. a

**data** 24 luglio 2009

cod.	004008	percorso file:	archivio su 'server\utente base\004-008-comune di Borghetto SS\definitivo\consegne\conscommittente\24-07-09\bo-allAdescfondativa\lug09	redatto	corretto	approvato
rev1	24-07-2009	motivo	consegna committente	Di Donato	Di Donato	Castellari
rev2	20-09-2005	motivo	consegna committente	Marino	Di Donato	Castellari
rev3	03-07-2006	motivo	consegna committente	Marino	Di Donato	Castellari

# analisi del sistema viario del centro città

areali oggetto di studio



Il presente studio si propone di analizzare il sistema viario della zona più intensamente edificata di Borghetto, risultato della forte espansione urbana avvenuta tra gli anni 50 e 70 (si veda in proposito il capitolo \_\_ della descrizione fondativa). L'analisi ha permesso di "fotografare" la situazione attuale della maglia urbana, evidenziando le problematiche e le carenze relative in generale ad una scarsa funzionalità del sistema viario interno, frammentario e disorganico.

In particolare sono stati analizzati gli aspetti relativi a:

- rapporto della via con l'edificato in termini sia geometrici che funzionali;
- caratteristiche della sezione stradale;
- caratteristiche estetiche e funzionali, legate anche allo stato di manutenzione e alla presenza di elementi di arredo urbano;
- presenza di servizi;

In base alle risultanze dell'analisi è stato possibile individuare degli obiettivi e conseguentemente indicare possibili interventi al fine di migliorare la situazione esistente. Tra gli obiettivi, quello del possibile ricoscimento della gerarchia delle vie, tramite l'aspetto, la larghezza, la presenza di alberi, ecc., si da fornire senso dell'orientamento, immediata lettura della struttura della maglia viaria.



centro città ponente Varatella



centro città levante Varatella

note

luogo

planimetria

viene evidenziato il tracciato oggetto della scheda e i punti di ripresa fotografici con riferimento alla numerazione riportata nelle schede fotografiche

assetto

schema grafico

rappresentazione schematica della sezione stradale con indicata la larghezza della via, l'altezza e le caratteristiche dei fabbricati che si intestano su di essa, la presenza di marciapiedi, alberi e di elementi di arredo urbano

caratteristiche  
fisiche

sviluppo  
sezione verticale  
sezione stradale  
orientamento  
piano terra

vengono descritte le caratteristiche fisiche attraverso una serie di elementi significativi. Ogni elemento ha una colorazione che indica il giudizio, ovvero:  
Verde: soddisfacente  
Giallo: appena sufficiente, suscettibile di miglioramento  
Rosso: inadeguato

valenze

Situazione in atto e potenzialità

interventi possibili

viene descritto lo stato attuale evidenziando la valenza gerarchica del percorso, le problematiche e le carenze.

Conseguentemente vengono messi in evidenza i possibili interventi, alla luce delle caratteristiche evidenziate, per il miglioramento dell'assetto e la risoluzione delle problematiche riscontrate

caratteristiche  
estetico-funzionali

alberatura  
pavimentazione  
aree verdi  
elementi di arredo

vengono descritte le caratteristiche estetico funzionali e la presenza di servizi attraverso una serie di elementi significativi. Ogni elemento ha una colorazione che indica il giudizio, ovvero:

servizi

servizi

Verde: soddisfacente  
Giallo: appena sufficiente, suscettibile di miglioramento  
Rosso: inadeguato



analisi sistema viario  
e proposte di integrazione  
città centro



levante del Varatella

## il centro città

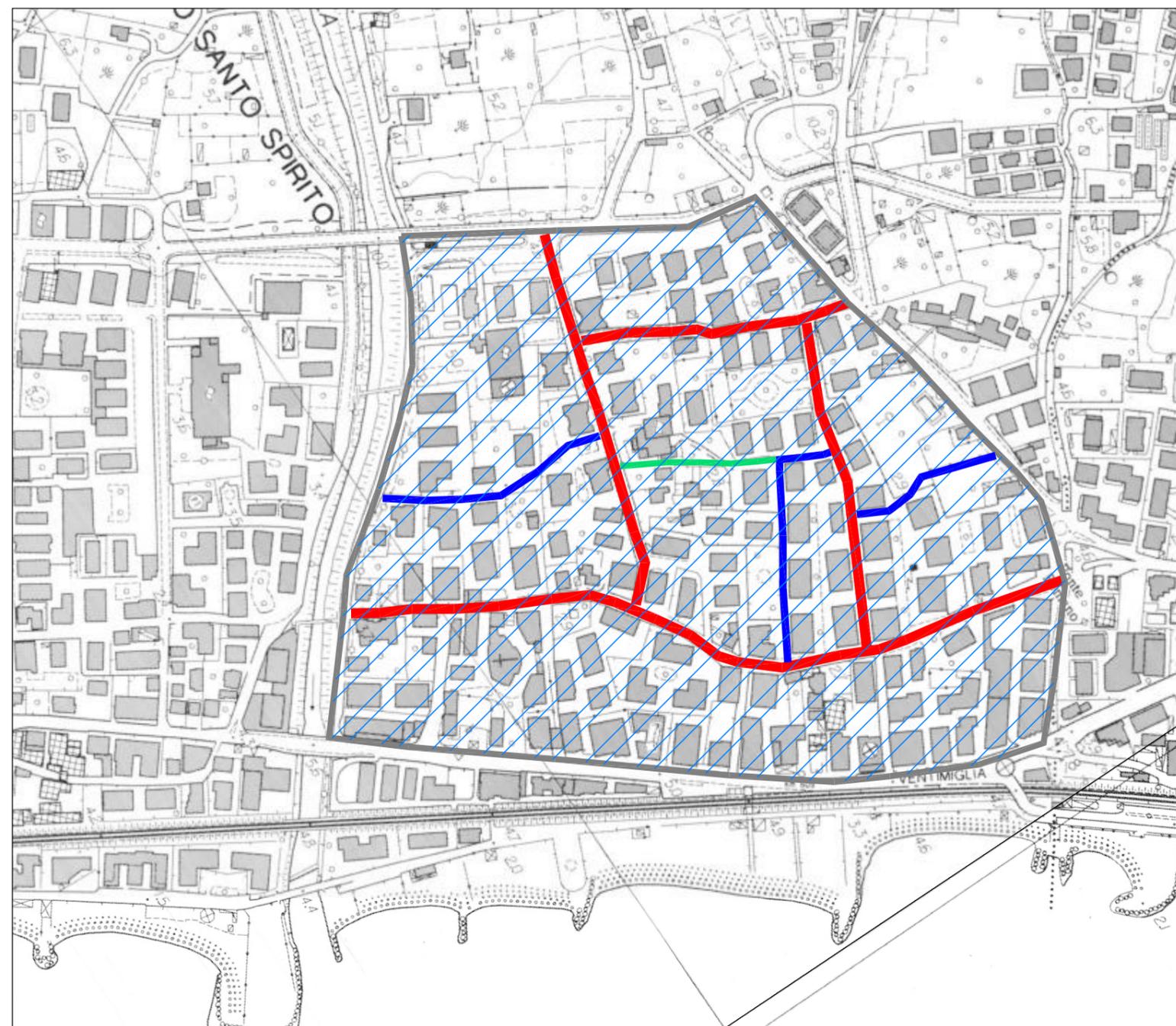
La porzione urbana oggetto di studio è delimitata da strade di scorrimento gerarchicamente superiori a quelle analizzate in quanto finalizzate al transito esterno al centro città: via Aurelia, corso Raffaello, via Mazzini, via Parioli.

L'area così delimitata è nettamente suddivisa in due porzioni dal torrente Varatella, che attraversa tutta la piana che caratterizza il territorio di Borghetto.

La parte a Levante del Varatella ha una maglia viaria caratterizzata da una maggiore sinuosità dei percorsi rispetto alla zona di levante, accostati ad un certo disordine nella posizione dei fabbricati, tra loro e rispetto alle stesse vie.

Si sono evidenziate carenze nei collegamenti e assenza di un sistema integrato e razionale di direzioni.

L'analisi delle vie esistenti ha portato ad alcune proposte di nuovi collegamenti atti a rendere più efficiente e funzionale l'intero sistema. Interventi mirati sulle sistemazioni, l'arredo urbano, il verde, i parcheggi, potranno altresì consentire un miglioramento della fruibilità anche pedonale, una più immediata lettura della gerarchia delle strade e un miglior orientamento nei movimenti, sia veicolari che pedonali.



centro città ponente Varatella



vie analizzate

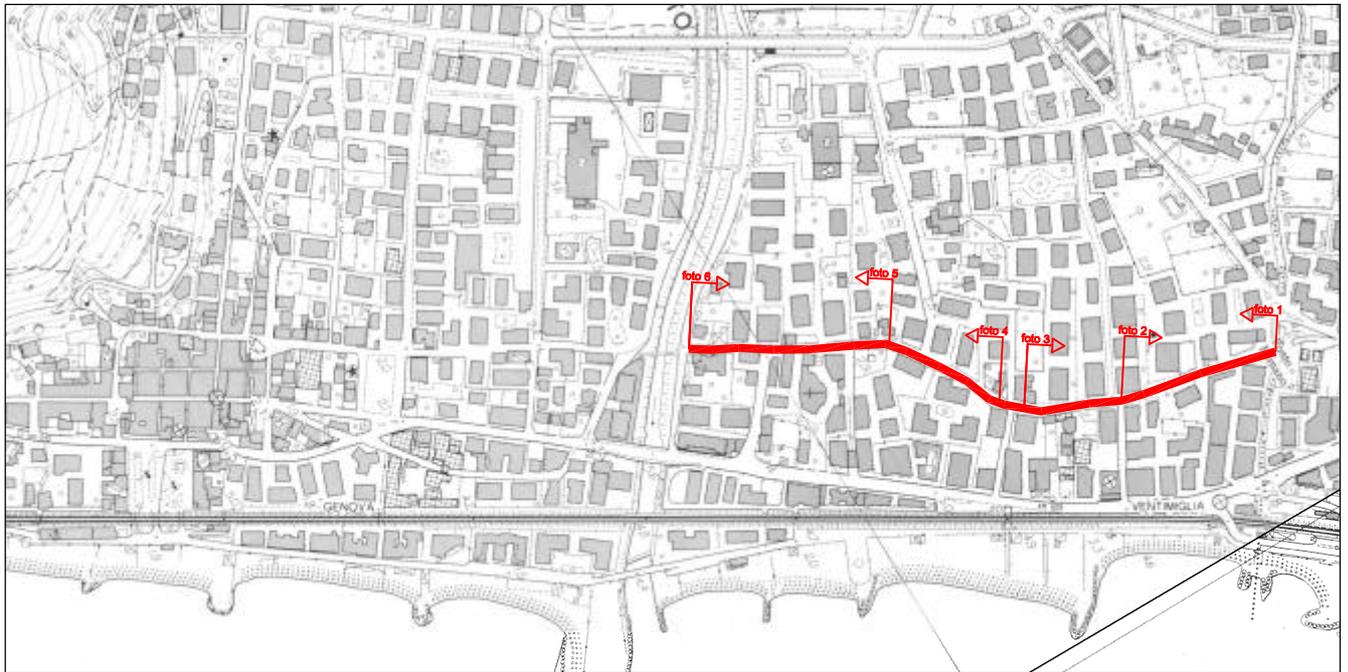
integrazione del sistema



percorribilità mista

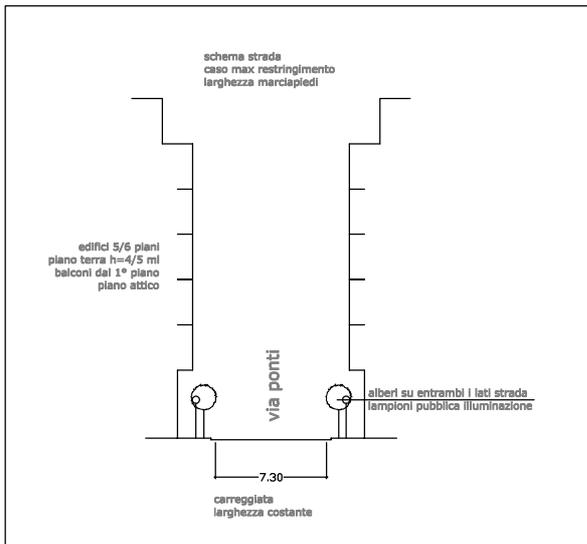


percorribilità esclusivamente pedonale



luogo

La via rappresenta, seguendo il tracciato di un antico percorso matrice, la principale direttiva di attraversamento interno alla città, in alternativa all'Aurelia. Si snoda longitudinalmente dal confine con Loano fino all'attuale ponte pedonale sul Varatella; la continuità veicolare oltre il torrente è possibile mediante il raccordo con l'Aurelia attraverso via Varatella.



assetto

**sviluppo**

- tracciato sinusoidale
- prevalente doppio senso di marcia
- larghezza carreggiata costante
- larghezza marciapiedi variabile

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con altezza di 5/6 piani, tipologia variabile
- balconi in aggetto a partire dal primo piano rialzato; altezza utile sottostante i balconi 4/4,5 ml
- edifici con piano attico / arretramento del fronte ultimo piano e relativo terrazzo di copertura

**sezione stradale**

- sezione stradale localmente più ampia per presenza parcheggi e cassonetti raccolta rifiuti differenziata
- larghezza marciapiedi variabile in funzione della presenza di parcheggi lungo il percorso ed all'arretramento degli edifici rispetto al filo strada

**orientamento**

- fronte edifici prevalentemente ruotato rispetto al filo strada

**piano terra**

- destinazione d'uso prevalente: negozi, pubblici esercizi, box auto

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Assetto di viale alberato a caratteri disomogenei; gli interventi effettuati in epoca differente sulla pavimentazione e sul verde, portano disordinata coesistenza di materiali, essenze e tipologie di arredi urbani diversi, intercalati tra loro lungo lo sviluppo del percorso.

L'immagine complessiva risulta migliorabile; l'effetto di viale alberato, rispecchia in qualche modo la posizione gerarchicamente dominante nel contesto viario circostante.

La valenza di arteria di collegamento principale longitudinale, che si affianca all'Aurelia addentrandosi nella parte interna della città, si perde in forza della mancanza di continuità veicolare oltre il Varatella; ciò impedisce l'innesto diretto nella sua prosecuzione ideale, oltre il torrente, costituita da via Dante, comportando una forzata ricongiunzione con l'Aurelia, per l'attraversamento del ponte.

Al momento infatti via Ponti raccorda i tracciati viari secondari che in essa si innestano, distribuendoli nelle due direzioni e raccordandole all'Aurelia; l'ultimo tratto a ponente della via, prosegue attraverso l'esistente ponte pedonale oltre il torrente.

**interventi possibili**

- riorganizzazione degli spazi circostanti gli edifici, prospettanti sul percorso
- razionalizzazione della presenza di alberi e verde qualitativa e quantitativa a dare omogeneità al viale
- ricerca di continuità materica e cromatica mediante la sostituzione di porzioni di pavimentazione dei marciapiedi
- inserimento di elementi di arredo urbano adeguati (panchine, aiuole, fioriere) lungo il percorso e negli spazi fra gli edifici

valenze

**alberatura**

- alberi presenti su entrambi i lati o ad alternanza irregolare
- essenze con caratteri disomogenei; si diversificano per qualità, epoca di piantumazione e collocazione

**pavimentazione**

- prevalentemente in autobloccanti
- eccessiva varietà materiche e cromatiche

**aree verdi**

- presenza episodica di siepi e aiuole negli spazi di pertinenza edifici

**elementi di arredo**

- sporadica presenza di fioriere in cemento
- lampioni alternativamente presenti sui due lati

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- piani terra prevalentemente adibiti a pubblici esercizi e negozi
- discreta diversificazione nell'offerta

servizi



vista verso ponente  
tratto iniziale dal confine con Loano

foto 1



vista verso ponente  
tratto iniziale, incrocio con via Sorrento

foto 2



vista verso levante  
la via nel tratto centrale in prossimità dell'incrocio con il  
collegamento Ponti/Cagliari

foto 3



vista verso ponente  
la via nel tratto centrale in prossimità dell'incrocio con via  
Palermo

foto 4



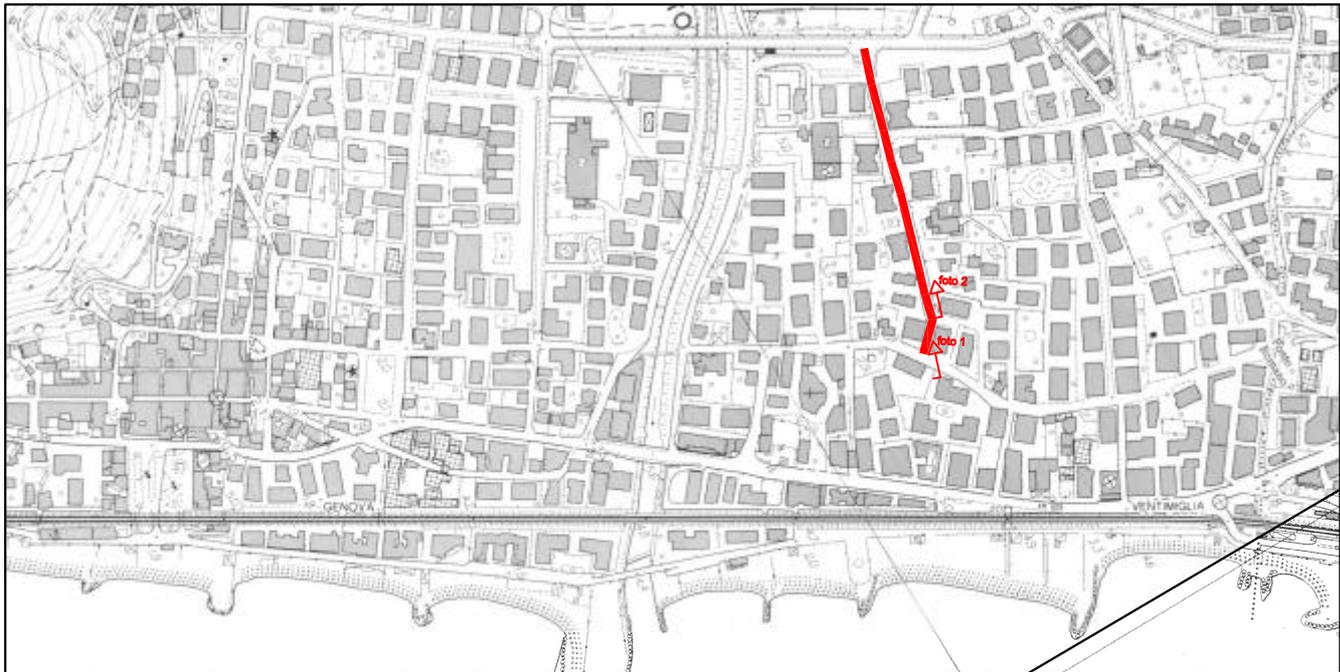
vista verso ponente  
tratto ponente in prossimità di piazza Gramsci

foto 5



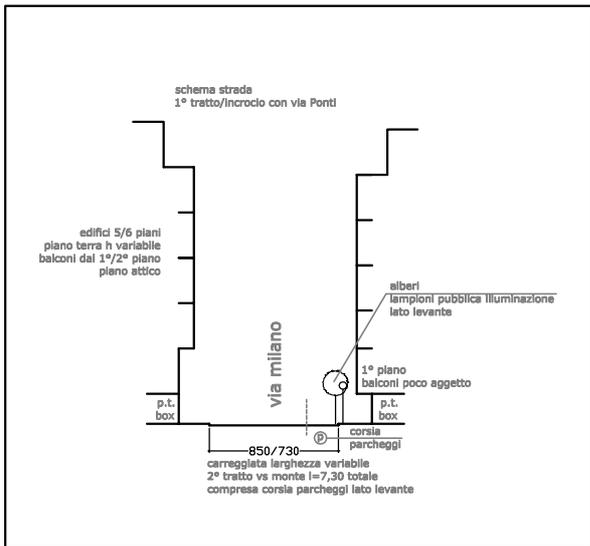
vista verso levante  
dal ponte pedonale sul Varatella

foto 6



luogo

Principale asse di collegamento trasversale nella porzione di città a levante del Varatella; raccorda via Ponti alla sua parallela, Corso Leonardo Da Vinci, strada che delimita a monte il tessuto urbano corrispondente al centro città.



assetto

**sviluppo**

- tracciato prevalentemente rettilineo
- doppio senso di marcia
- sezione carreggiata costante (primo tratto/innesto con via Ponti più largo)
- larghezza marciapiedi variabile

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con altezza di 5/6 piani sul lato a ponente e 4/5 piani sul lato a levante; tipologia variabile
- balconi in aggetto a partire dal primo piano rialzato; episodi di altezza utile sottostante i balconi pari a soli 2 ml
- edifici con presenza di volume ascensore sulla copertura piana

**sezione stradale**

- sezione stradale generalmente costante con presenza di parcheggi sul lato est e posizionamento casuale cassonetti raccolta rifiuti.
- larghezza marciapiedi variabile in funzione dell'arretamento degli edifici rispetto al filo strada; parcheggi disposti a pettine nell'area antistante la scuola materna; nell'ultimo tratto verso monte eccessiva restrizione marciapiede

**orientamento**

- fronte edifici prevalentemente ruotato rispetto al filo strada

**piano terra**

- destinazione d'uso prevalente: box auto

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Il percorso presenta caratteristiche spaziali e dimensionali tali da rendere possibile il suo completamento a formare viale alberato. Gerarchicamente si pone tra i tracciati di ordine secondario, costituendo il raccordo principale tra le due strade di scorrimento longitudinale costituite da via Ponti e Corso Leonardo da Vinci.

L'attuale valenza gerarchica, verrebbe potenziata e resa immediatamente riconoscibile, introducendo elementi di arredo urbano ed operando lievi trasformazioni dimensionali sui marciapiedi; il completamento con il verde (alberi, aiuole) conferirebbe il tipico assetto "a viale" creando continuità visiva con i caratteri di via Ponti.

**interventi possibili**

- riorganizzazione degli spazi circostanti gli edifici, prospettanti sul percorso
- razionalizzazione della presenza di alberi e verde qualitativa e quantitativa a dare omogeneità e a conferire assetto di "viale alberato"
- creazione marciapiede nel primo tratto/innesto con via Ponti lato levante, di larghezza adeguata a superare l'aggetto dei balconi e ad evitare il passaggio del pedone sotto ad essi (altezza pari a soli 2 ml); ampliamento marciapiede nei punti di eccessivo restringimento
- inserimento di elementi di arredo urbano adeguati (panchine, aiuole, fioriere) lungo il percorso e negli spazi fra gli edifici
- razionalizzazione degli elementi per la pubblica illuminazione mediante l'incremento del numero di corpi illuminanti e collocazione adeguata lungo il percorso

valenze

**alberatura**

- alberi sul lato a levante appena messi a dimora

**pavimentazione**

- rifacimento recente; mattonelle autobloccanti lungo tutto il percorso

**aree verdi**

- parco scuola materna

**elementi di arredo**

- non presenti
- lampioni presenti sul lato levante

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- piani terra prevalentemente adibiti a box
- scuola materna
- centro anziani (presso il Comune)

servizi



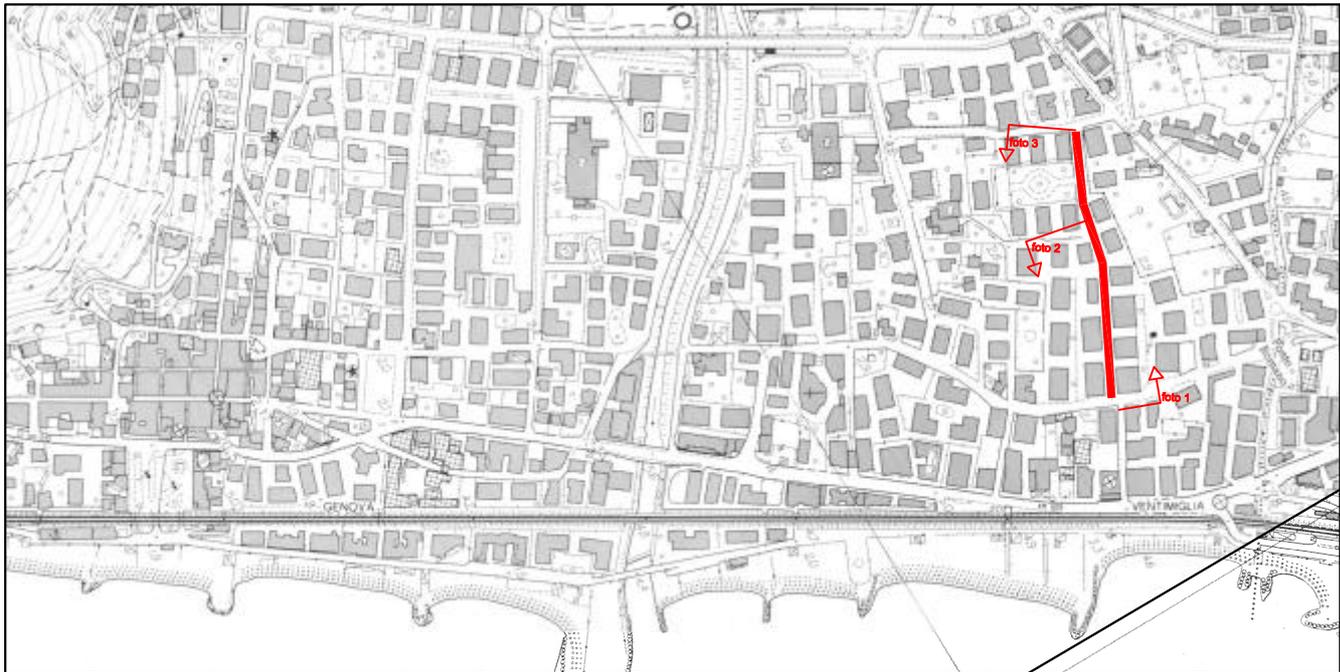
vista verso monte  
dall'incrocio su via Ponti

foto 1



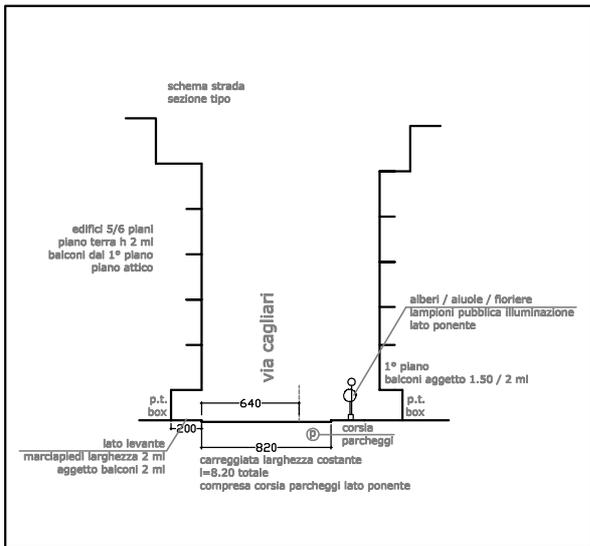
vista verso monte  
la via nel tratto centrale

foto 2



luogo

Asse di collegamento trasversale; raccorda via Ponti alla sua parallela, via Bologna, costituendo percorso veicolare gerarchicamente secondario; importante valenza di interconnessione tra gli edifici che costituiscono il cuore della zona residenziale



assetto

**sviluppo**

- tracciato prevalentemente rettilineo
- doppio senso di marcia
- sezione carreggiata costante
- larghezza marciapiedi costante sui due lati

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con altezza di 5/6 piani, tipologia piuttosto omogenea
- balconi in aggetto a partire dal primo piano rialzato; frequente **altezza utile sottostante i balconi pari a soli 2 ml (tutto il lato a levante)**
- edifici con piano attico / arretramento del fronte ultimo piano e relativo terrazzo di copertura

**sezione stradale**

- sezione stradale localmente più ampia per presenza parcheggi (lato ponente) e cassonetti raccolta rifiuti differenziata
- larghezza marciapiedi variabile in funzione della presenza di parcheggi lungo il percorso ed all'arretramento degli edifici rispetto al filo strada; il lato a levante presenta il marciapiede completamente coperto dall'aggetto dei balconi del primo piano creando effetto incumbente di "portico" per una altezza di soli 2 ml

**orientamento**

- fronte edifici prevalentemente parallelo al filo strada

**piano terra**

- destinazione d'uso prevalente: box auto

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Tracciato di ordine secondario, costituisce prioritario asse di "distribuzione interna" della zona residenziale circostante, servita altresì da viabilità minore, costituita dalla maglia viaria che si individua negli spazi tra gli edifici. L'immagine attuale è complessivamente piacevole, nonostante la presenza di problematiche notevoli in relazione alla fruibilità degli spazi destinati al percorso pedonale; in particolare il marciapiede sul lato a levante, si sviluppa, nelle porzioni in prossimità degli edifici, completamente coperto dall'aggetto dei balconi del primo piano, che risulta di pari dimensione. L'ampliamento del marciapiede, data l'attuale dimensione della carreggiata e la presenza di parcheggi disposti in linea lungo il percorso, comporterebbe l'adozione del senso unico di marcia veicolare. Trasformazioni dimensionali sui marciapiedi oltre al completamento con elementi di verde e arredo urbano dell'eventuale ampliamento, consentirebbero alla via di assumere assetto ed immagine soddisfacenti.

**interventi possibili**

- ampliamento del marciapiede sul lato a levante al fine di consentire il passaggio pedonale esternamente alla zona "sotto balcone"
- inserimento di elementi di arredo urbano adeguati (panchine, aiuole, fioriere) lungo il percorso e negli spazi fra gli edifici
- riorganizzazione degli spazi circostanti gli edifici, prospettanti sul percorso
- razionalizzazione degli elementi per la pubblica illuminazione mediante la collocazione adeguata lungo il percorso

valenze

**alberatura**

- alberi sul lato a ponente appena messi a dimora

**pavimentazione**

- rifacimento recente; mattonelle autobloccanti lungo tutto il percorso

**aree verdi**

- presenza di aiuole / fioriere intervallate agli alberi (lato ponente)
- area verde privato adiacente il percorso (parco Martin Luther King)

**elementi di arredo**

- elementi seduta / fioriere
- lampioni presenti sul lato ponente

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- piani terra adibiti a box
- un negozio (parrucchiera)

servizi



vista verso monte  
dall'incrocio via Ponti / via Sorrento

foto 1



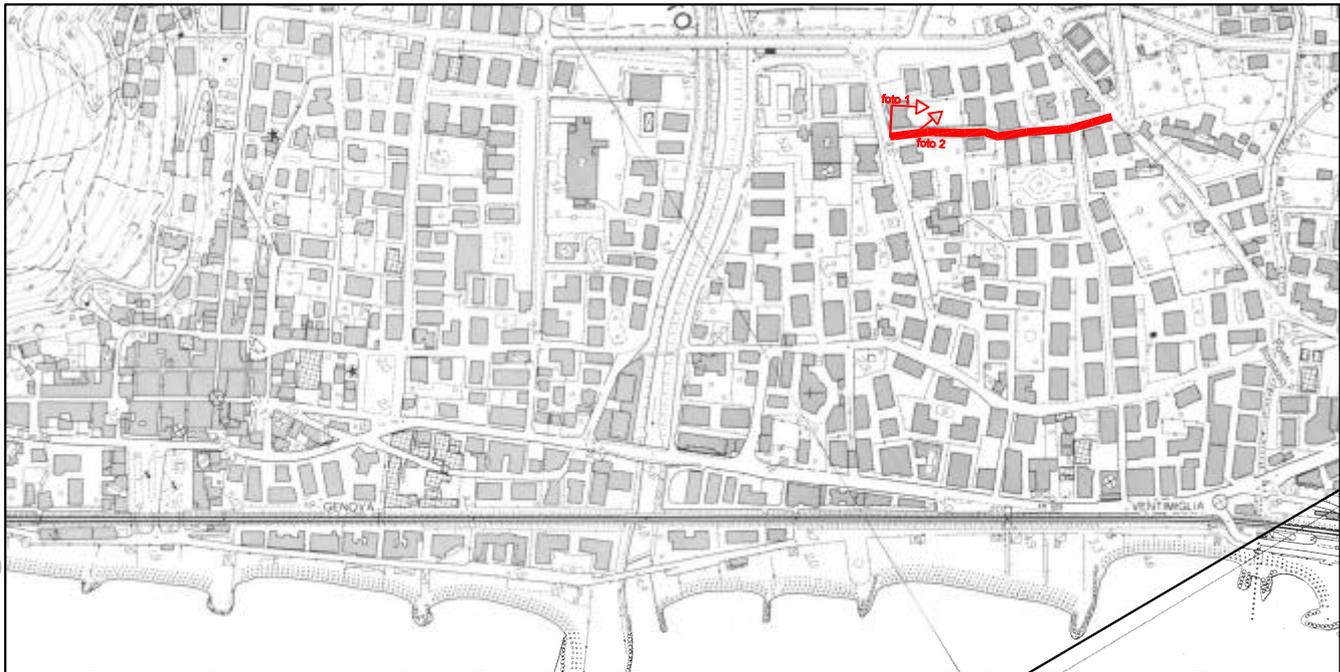
vista verso mare nel tratto centrale  
sullo sfondo via Sorrento  
e il collegamento con la via Aurelia

foto 2



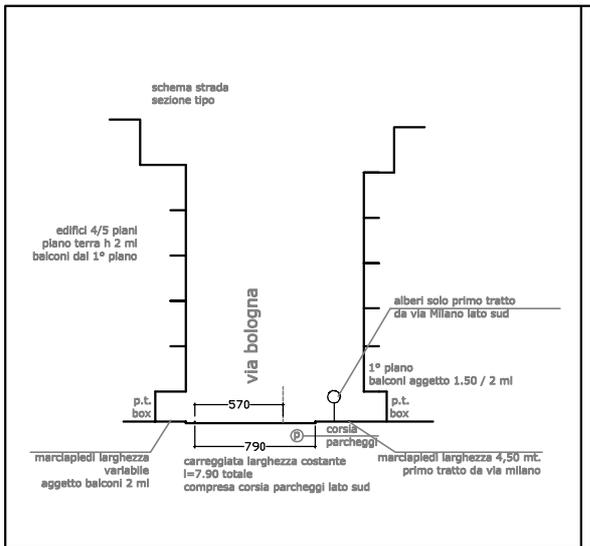
vista verso mare in prossimità  
dell'incrocio con via Bologna

foto 3



luogo

Asse di collegamento longitudinale parallelo a via Ponti; collega via Milano alla sua parallela, via Bologna, costituendo percorso veicolare gerarchicamente secondario; unico elemento di interconnessione intermedio del tessuto urbano intensivo lato levante



assetto

**sviluppo**

- tracciato prevalentemente rettilineo sagomato dalla posizione non regolare degli edifici
- doppio senso di marcia
- sezione carreggiata costante
- larghezza marciapiedi variabile

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con altezza di 4/5 piani, tipologia piuttosto omogenea
- balconi in aggetto a partire dal primo piano rialzato; frequente **altezza utile sottostante i balconi pari a soli 2 ml (su entrambi i lati)**

**sezione stradale**

- sezione stradale costante con parcheggi (lato sud) in linea lungo tutto il tratto - larghezza marciapiedi maggiore all'incrocio con via milano in funzione dell'arretramento degli edifici rispetto al filo strada; a nord, sempre presso l'incrocio con via Milano è presente un'area pubblica attualmente inutilizzata

**orientamento**

- fronte edifici prevalentemente parallelo al filo strada a sud, maggiormente ruotati sul lato nord

**piano terra**

- destinazione d'uso prevalente: box auto; presenza di un unico esercizio commerciale enoteca.

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Tracciato di ordine secondario, costituisce prioritario asse di "distribuzione interna" della zona residenziale circostante. Risulta inoltre l'unico asse di penetrazione pedonale tra via Milano e via Cagliari, costringendo chi si trova presso la scuola di via Milano ad effettuare un giro tortuoso per raggiungere la zona di via Cagliari.

L'immagine attuale è piuttosto spoglia, anche se nel complesso ordinata; tuttavia la sistemazione dell'area pubblica sita in corrispondenza del primo tratto venendo da via Milano e una integrazione con il giardino della scuola, situato dalla parte opposta della strada, consentirebbero alla via di assumere un assetto ed un'immagine più soddisfacenti e una maggiore integrazione con il contesto delle funzioni cittadine.

**interventi possibili**

- sistemazione dell'area pubblica a nord (vedere cartografia servizi esistenti) al fine di rendere più gradevole il passaggio pedonale integrando la fruizione del giardino della scuola situata di fronte (prevedendo ad esempio un'uscita/entrata).
- inserimento di elementi di arredo urbano adeguati (panchine, aiuole, fioriere) lungo il percorso e negli spazi fra gli edifici
- riorganizzazione degli spazi circostanti gli edifici, prospettanti sul percorso
- introduzione di elementi per la pubblica illuminazione mediante la collocazione adeguata lungo il percorso in modo da creare continuità estetica e visiva con le altre vie della maglia cittadina.

valenze

**alberatura**

- alberi solo sul primo tratto a sud da via Milano (in corrispondenza del marciapiede più largo)

**pavimentazione**

- marciapiedi in mattonelle di cemento grigio di non recente fattura

**aree verdi**

- presenza di aiuole negli spazi tra i palazzi

**elementi di arredo**

- panchine nello spazio tra i palazzi e in corrispondenza dello slargo del marciapiede presso l'incrocio con via Milano

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- piani terra adibiti a box
- un negozio (parrucchiera)

servizi



vista verso levante  
tratto iniziale in prossimità  
dell'incrocio con via Milano

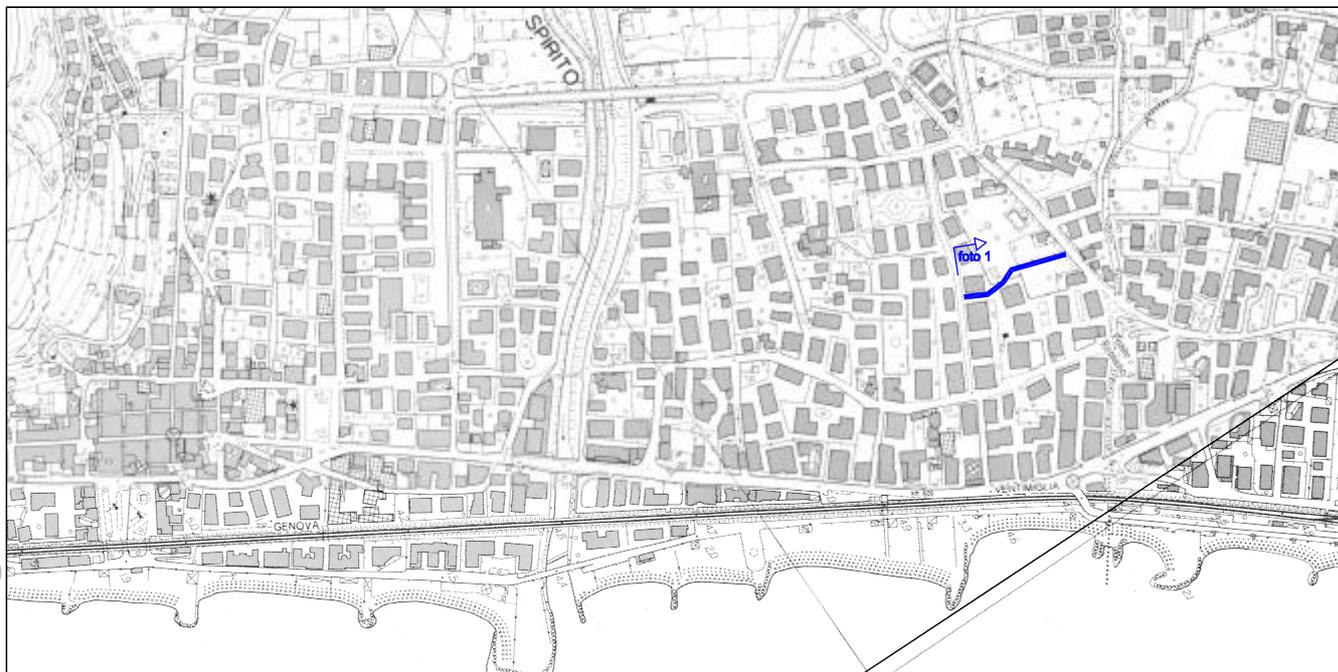
foto 1



vista verso nord  
tratto corrispondente allo spiazzo  
frontistante il giardino della scuola

foto 2

luogo



obiettivi

#### obiettivi generali

L'obiettivo generale è quello di creare una circolazione più razionale e integrata, realizzando, tramite l'incremento dei collegamenti, un più funzionale sistema viario veicolare.

L'obiettivo è quindi quello di accorciare i percorsi, alleggerendo, per capillarità, i flussi sulle strade attuali, le quali potranno essere oggetto di interventi di sistemazione più radicali, in termini di maggiori spazi a disposizione per parcheggi, percorsi pedonali e arredo urbano.

Il sistema dei sensi unici e delle direzioni di marcia dovrà validare e rendere efficace l'azione urbanistica di integrazione locale della viabilità.

#### obiettivi specifici

In particolare il collegamento tra via Cagliari e via Parioli risulta di primaria importanza per il rapporto tra circolazione interna al tessuto urbano e la viabilità di cintura di scorrimento e collegamento di livello superiore.

fotografie innesto



foto 1-innesto da via Milano

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

#### localizzazione e sviluppo

da via Cagliari tra condominio Josetta e Mistral a via Parioli in adiacenza area verde in uso alla colonia (proprietà pubblica)

- previsione senso unico di marcia
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente
- presenza marciapiedi

#### caratteristiche al contorno

area a parcheggio sullo sbocco verso via Parioli (vedere carografia servizi esistenti)

#### note

consigliato il senso di marcia verso via Parioli per evitare veicoli incrociati in immissione

caratteristiche estetico-  
funzionali previste

#### alberatura e verde

- eventuale alberatura se consentito dagli spazi a disposizione in un progetto integrato con il parcheggio previsto e l'area verde della ex colonia

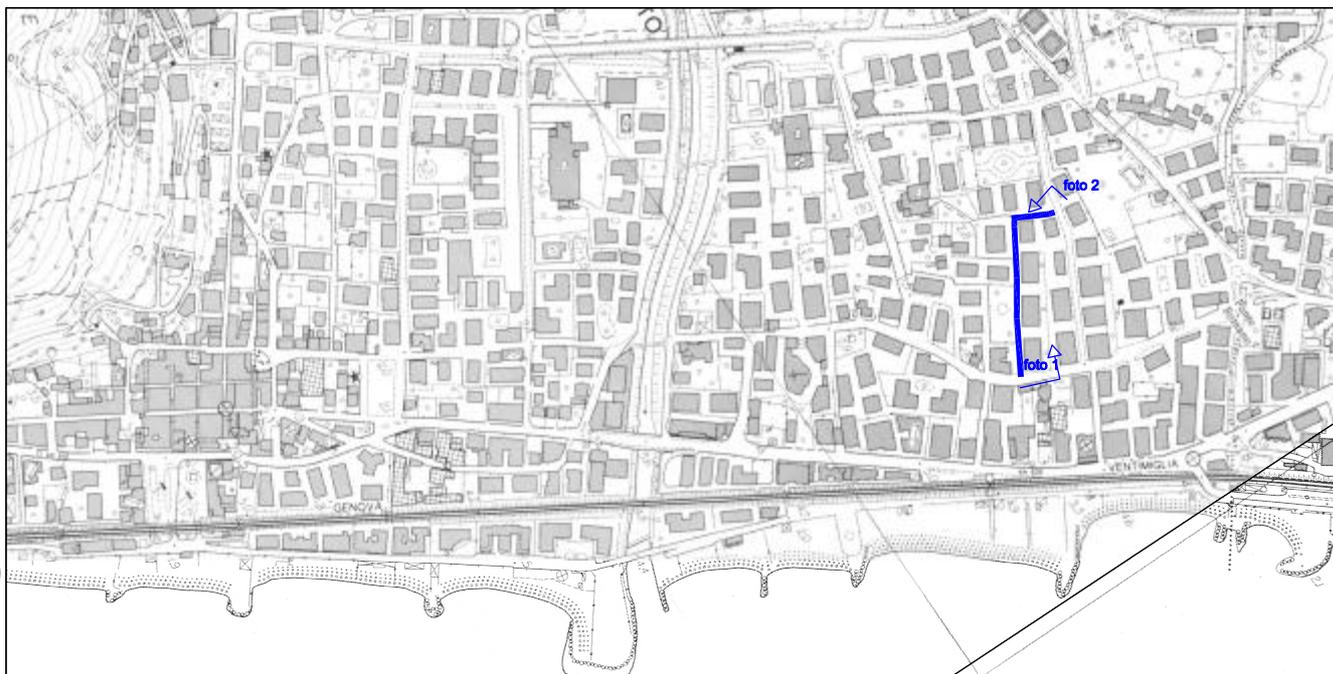
#### pavimentazione

- presenza di marciapiede da almeno un lato

#### elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione

luogo



obiettivi

### obiettivi generali

L'obiettivo generale è quello di creare una circolazione più razionale e integrata, realizzando, tramite l'incremento dei collegamenti, un più funzionale sistema viario veicolare.

L'obbiettivo è quindi quello di accorciare i percorsi, alleggerendo, per capillarità, i flussi sulle strade attuali, le quali potranno essere oggetto di interventi di sistemazione più radicali, in termini di maggiori spazi a disposizione per parcheggi, percorsi pedonali e arredo urbano.

Il sistema dei sensi unici e delle direzioni di marcia dovrà validare e rendere efficace l'azione urbanistica di integrazione locale della viabilità.

### obiettivi specifici

In particolare il collegamento tra via Ponti e via Cagliari consente di spezzare l'isolamento della vasta porzione di tessuto urbano compresa tra le vie Ponti, Cagliari, Milano e Bologna. La compenetrazione dell'area che fiancheggia il parco Collodi, sarà utile soprattutto per la circolazione locale, consentendo a chi percorre via Cagliari verso monte, di poter tornare indietro senza dover passare da via Bologna e via Milano.

### localizzazione e sviluppo

da via Ponti tra condominio Plemonte e Arabesque, fiancheggiando il parco Collodi e svoltando a destra in corrispondenza del condominio Santiago. Sbocco in via cagliari tra condominio Carducci e Aranci

- previsione senso unico di marcia
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente
- presenza marciapiede lato parco per raccordo con percorso pedonale da via Milano.

### caratteristiche al contorno

presenza del parco con giochi da collegare pedonalmente con via Ponti ( da tratto iniziale sud - vedi foto 1)

### note

consigliato il senso di marcia verso via Ponti per consentire circolazione in senso antiorario da via Cagliari.

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

### alberatura verde e pavimentazione

- eventuale siepe di separazione tra marciapiede e carreggiata se consentito dagli spazi a disposizione nel primo tratto sud fino al parco. Nel tratto terminale con sbocco su via Cagliari marciapiede a nord con raccordo con percorso pedonale da via Milano. Alberatura lungo il percorso.

### elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione

caratteristiche estetico-  
funzionali previste

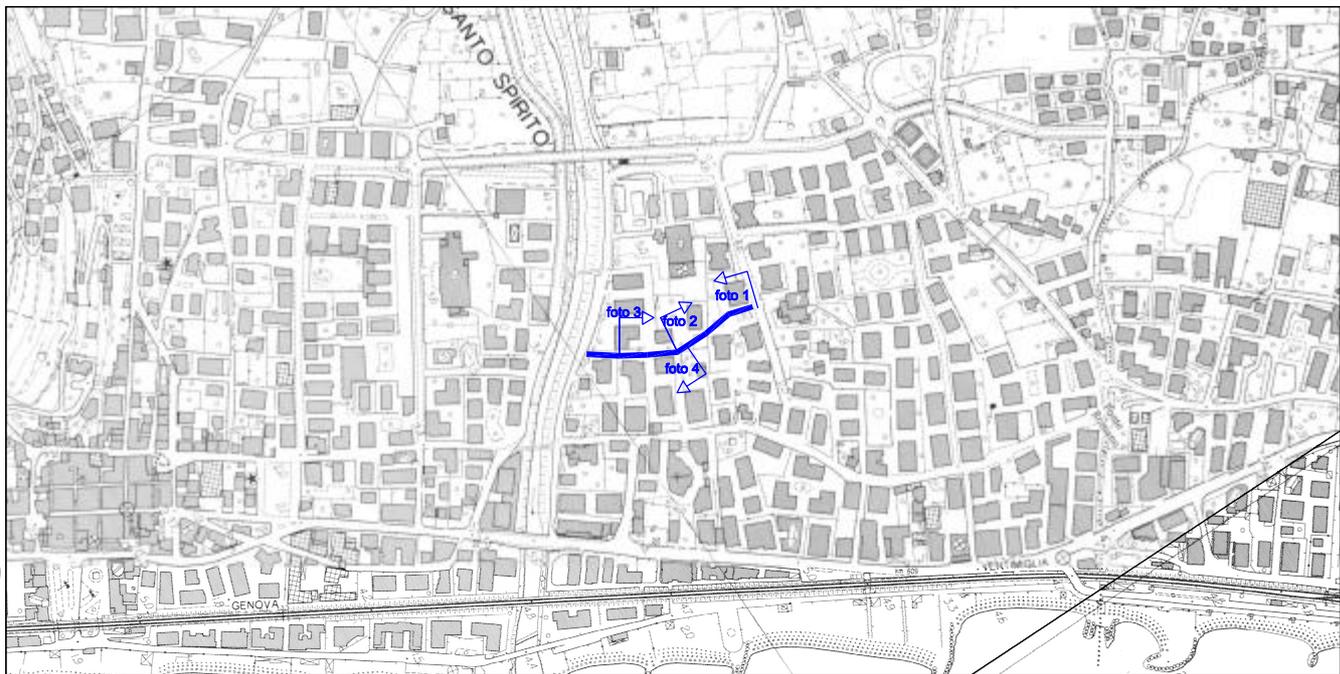
fotografie innesto



foto1 - innesto da via Ponti



foto 2 - innesto da via cagliari



luogo

**obiettivi generali**

L'obiettivo generale è quello di creare una circolazione più razionale e integrata, realizzando, tramite l'incremento dei collegamenti, un più funzionale sistema viario veicolare.  
L'obiettivo è quindi quello di accorciare i percorsi, alleggerendo, per capillarità, i flussi sulle strade attuali, le quali potranno essere oggetto di interventi di sistemazione più radicali, in termini di maggiori spazi a disposizione per parcheggi, percorsi pedonali e arredo urbano.  
Il sistema dei sensi unici e delle direzioni di marcia dovrà validare e rendere efficace l'azione urbanistica di integrazione locale della viabilità.

**obiettivi specifici**

In particolare il collegamento tra via Ticino e via Milano è già in parte esistente da via Ticino a via Firenze. La sua prosecuzione fino a via Milano consente di spezzare l'isolamento della porzione di tessuto urbano compresa tra le vie Ticino, Leonardo da Vinci, Milano e Ponti. L'esistenza del tratto che collega attualmente con via Firenze (vedi foto 3 e 4) è discontinuo e non delimitato.

**localizzazione e sviluppo**  
da via Milano tra condominio Silvia e Gardenia, a via Firenze, in raccordo alla viabilità esistente tra i condomini Dirce e Pavema. Sbocco in via Ticino del tratto complessivo a nord condominio Settebello  
- previsione senso unico di marcia  
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente  
- delimitazione su tutto il tratto con cordolo e marciapiede ove lo spazio lo consente finalizzata a definire il tratto viario rispetto agli spazi tra i condomini.

**note**  
consigliato il mantenimento del senso di marcia attuale.

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

**alberatura verde e pavimentazione**  
- nel complesso dovrà essere evidenziato e distinto il percorso veicolare dalle altre aree tra i condomini, tramite la differenziazione dei materiali, la delimitazione dei parcheggi e la realizzazione eventuale di marciapiedi nei tratti più ampi.

**elementi di arredo da garantire**  
- pubblica illuminazione  
- panchine e studio dell'arredo urbano del tratto di raccordo all'altezza di via Firenze

caratteristiche esteticofunzionali previste

obiettivi

fotografie innesto



foto 1 - innesto da via milano



foto 2 - innesto da via firenze



vista verso ponente  
tratto esistente

foto 3



vista verso levante  
da via Firenze  
tratto esistente

foto 4

luogo



obiettivi

## obiettivi generali

nell'ambito dell'obiettivo più generale di razionalizzazione e integrazione della viabilità veicolare, riveste ruolo accessorio, ma non meno importante, lo studio dei percorsi pedonali, al fine di rendere maggiormente fruibile la città.

L'obiettivo di accorciare i percorsi, per raggiungere punti strategici come le scuole, gli uffici pubblici, ecc, è più che mai importante per il pedone. Inoltre, quanto più gradevole e funzionale sarà tale percorso, tanto più sarà utilizzato.

## obiettivi specifici

L'analisi del sistema viario veicolare, che si traduce poi in proposte, vede spesso affiancato il percorso pedonale a quello veicolare. ma non sempre. L'occasione di creare percorsi unicamente pedonali, protetti dal traffico, può produrre risultati soddisfacenti nell'ottica di una migliore fruibilità degli spazi pubblici.

la proposta

Il collegamento pedonale tra via Milano e via Cagliari, in prossimità della scuola, risolve il problema dell'isolamento, anche pedonale, di Milano verso levante. Lo spazio a disposizione e i dislivelli esistenti consentono una adeguata sistemazione lungo la scuola e un raccordo con il transito pedonale fino a via Cagliari e verso via Ponti fiancheggiando parco Collodi (vedi scheda B).

Si crea quindi un collegamento tra la scuole e i giardini pubblici privo di attraversamenti di strade carrabili.

Il percorso crea quindi positive ricadute al contorno valorizzando gli spazi pubblici esistenti.

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

## localizzazione e sviluppo

da via Milano sul lato sud della scuola e fino all'incrocio con viabilità B - prosecuzione in affiancamento alla viabilità veicolare fino a via Cagliari. Raccordo con parco Collodi lungo percorso B

## caratteristiche al contorno

il tratto in prosecuzione verso via Cagliari risulta molto ampio, si da prestarsi alla convivenza tra percorso pedonale, in continuità con il primo tratto, e percorso veicolare B

## arredo urbano

l'uniformità dei materiali e delle tipologie di arredo, pavimentazioni, panchine, pubblica illuminazione, possono ulteriormente accentuare la continuità dei percorsi e di conseguenza la gradevolezza degli stessi.

caratteristiche estetico-  
funzionali previste

## alberatura e verde

- eventuale alberatura se consentito dagli spazi a disposizione in un progetto integrato con il parcheggio previsto e l'area verde della ex colonia

## pavimentazione

- presenza di marciapiede da almeno un lato

## elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione



vista verso ponente  
da via Milano

foto 1



vista verso levante  
da incrocio con collegamento  
veicolare B

foto 2

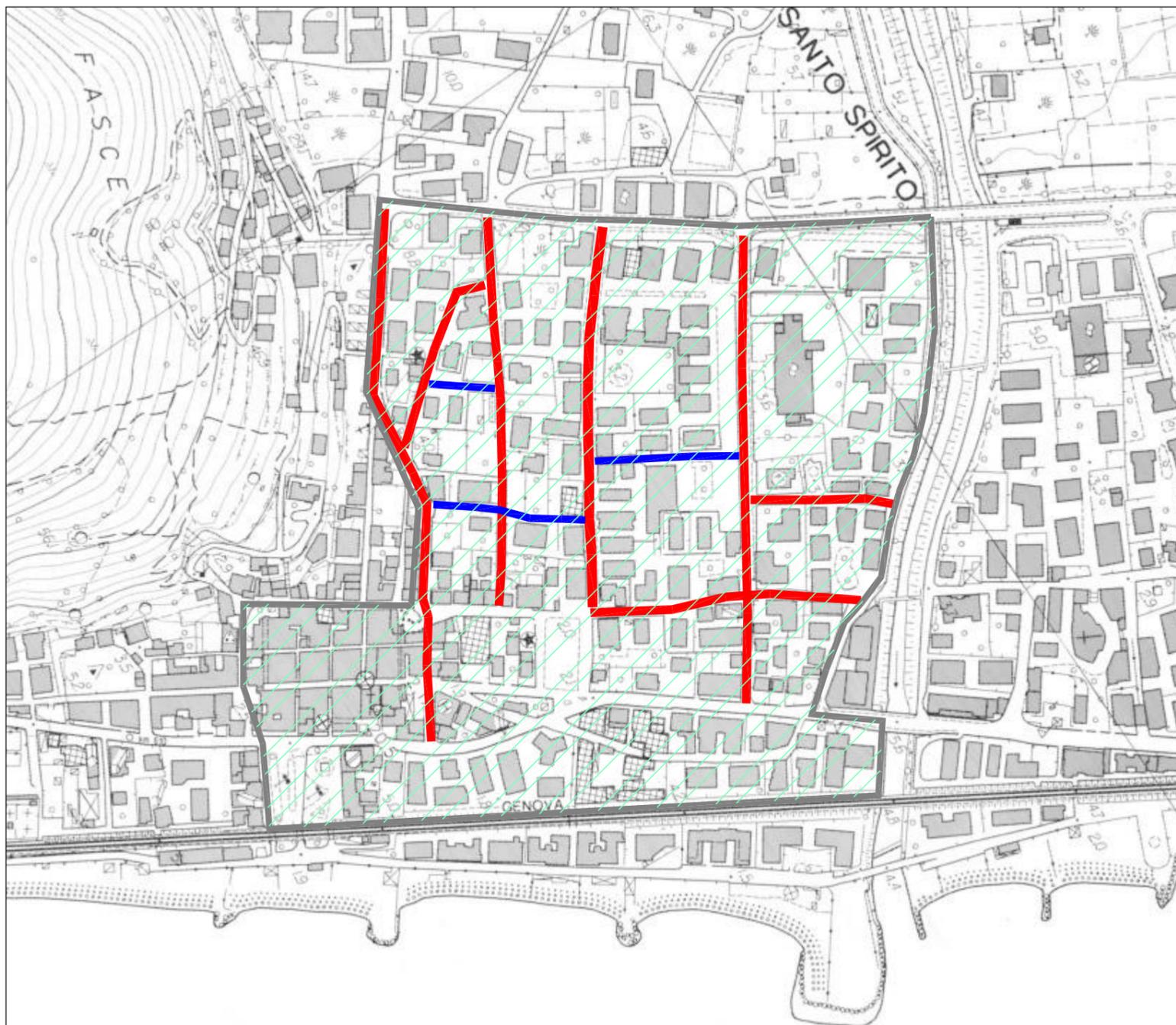


analisi sistema viario  
e proposte di integrazione  
città centro



ponente del Varatella

# analisi del sistema viario del centro città



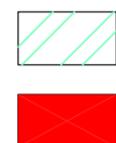
## il centro città

La porzione urbana oggetto di studio è delimitata da strade di scorrimento gerarchicamente superiori a quelle analizzate in quanto finalizzate al transito esterno al centro città: via Aurelia, corso Raffaello, via Mazzini, via Parioli.

L'area così delimitata è nettamente suddivisa in due porzioni dal torrente Varatella, che attraversa tutta la piana che caratterizza il territorio di Borghetto.

La parte a Ponente del Varatella comprende il centro storico. La maglia viaria è caratterizzata da una maggiore ortogonalità rispetto alla zona di levante. Si sono evidenziate carenze nei collegamenti e assenza di un sistema integrato e razionale di direzioni.

L'analisi delle vie esistenti ha portato ad alcune proposte di nuovi collegamenti atti a rendere più efficiente e funzionale l'intero sistema. Interventi mirati sulle sistemazioni, l'arredo urbano, il verde, i parcheggi, potranno altresì consentire un miglioramento della fruibilità anche pedonale, una più immediata lettura della gerarchia delle strade e un miglior orientamento nei movimenti, sia veicolari che pedonali.



centro città ponente Varatella



vie analizzate

integrazione del sistema

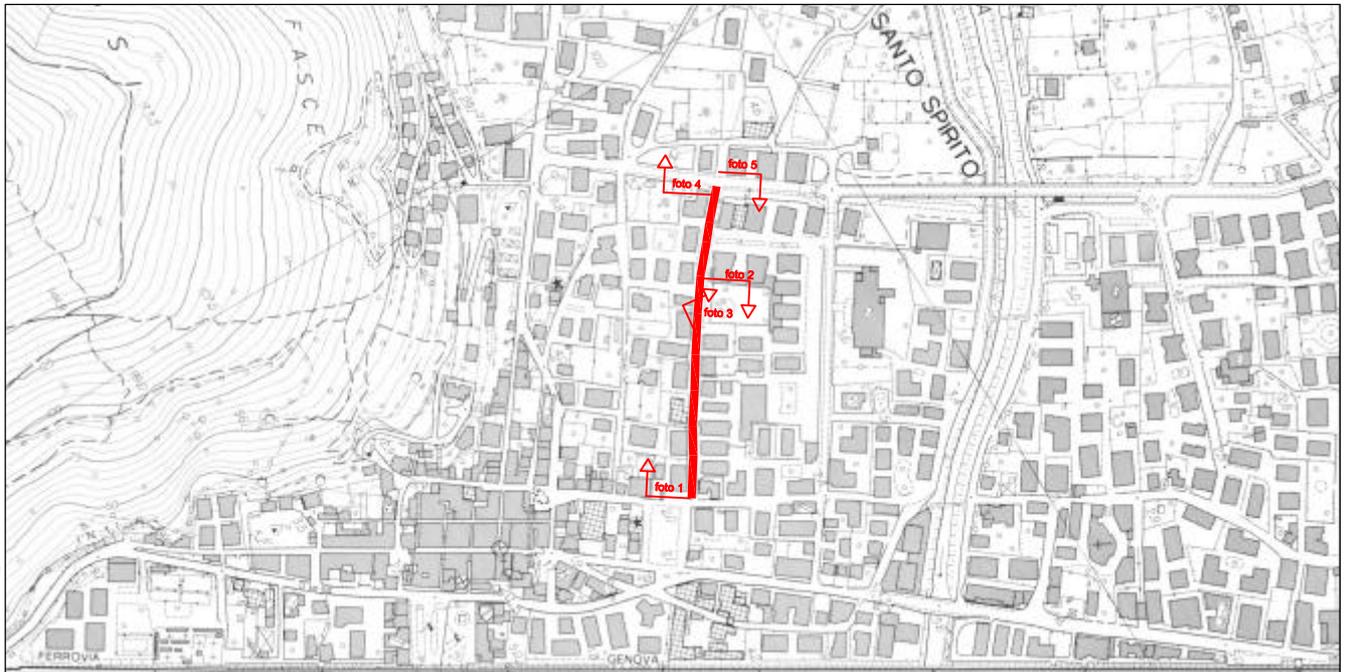


percorribilità mista

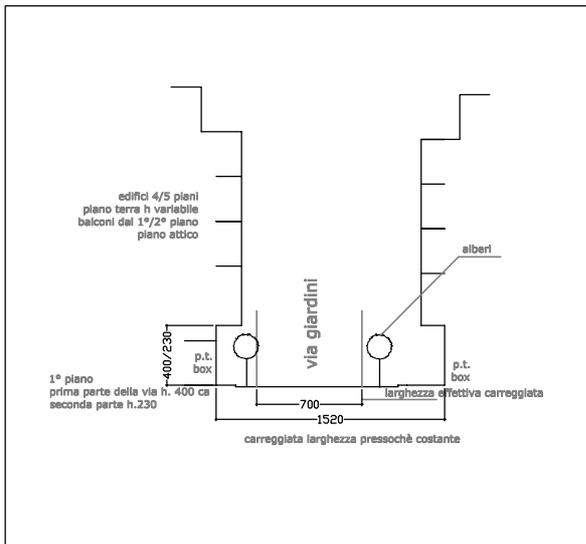


percorribilità esclusivamente pedonale

luogo



assetto



Asse di collegamento trasversale parallelo a via Trilussa; collega la via Aurelia (corso IV novembre) tramite piazza Caduti sul lavoro, a corso Raffaello, costituendo percorso veicolare gerarchicamente secondario; elemento di interconnessione del tessuto urbano intensivo lato levante intermedio tra via Mazzini, e via Trilussa

**sviluppo**

- tracciato pressochè rettilineo
- doppio senso di marcia
- larghezza carreggiata costante

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con altezza di 4/5 piani, tipologia variabile
- balconi in aggetto a partire dal primo piano ; altezza utile sottostante i balconi 4 mt nel tratto sud, mentre nel tratto più a nord piani terra h. 2.30 e balconi bassi soprastanti; prevalenza di edifici con piano attico / arretramento del fronte ultimo piano e relativo terrazzo di copertura, altri con copertura a falde con attici

**sezione stradale**

- sezione stradale regolare, presenza parcheggi discontinua
- marciapiedi molto discontinui lungo il percorso

**orientamento**

- fronte edifici prevalentemente allineato rispetto al filo strada

**piano terra**

- destinazione d'uso prevalente: market sulla piazza inizio via, solo box auto nella seconda parte verso nord.

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Potenziale assetto di viale alberato, attualmente a caratteri disomogenei; la discontinuità dei marciapiedi, spesso limitati alla pertinenza del singolo edificio piuttosto che riferiti alla percorribilità pedonale della via, porta ad un'immagine nel complesso disordinata; l'assenza di arredo urbano e l'illuminazione stradale contribuiscono ad impoverire l'immagine complessiva, benchè la larghezza della via e la sua funzione di collegamento verso monte dalla piazza (punto nodale della zona a ponente del Varatella) suggeriscano potenzialità di miglioramento.

**interventi possibili**

- riorganizzazione degli spazi circostanti gli edifici, prospettanti sul percorso e realizzazione di marciapiede continuo almeno su un lato;
- armonizzazione del percorso pedonale con la presenza degli alberi;
- inserimento di elementi di arredo urbano, e illuminazione adeguata in sostituzione di quella esistente.

**alberatura**

- alberi presenti in maniera continua su entrambi i lati esternamente al marciapiede
- essenze diversificate sui due lati

**pavimentazione**

- molto eterogenea

**aree verdi**

- presenza del giardino (piazza giardini - v.foto 3)

**elementi di arredo**

- assenti
- lampioni di tipo stradale non idonei

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- piani terra prevalentemente adibiti a box -supermercato all'inizio della via

valenze



vista verso nord:  
tratto iniziale dalla piazza  
Caduti sul lavoro

foto 1



vista verso sud:  
tratto intermedio  
dall'incrocio con via Nieveo

foto 2



vista dalla via  
verso piazza Giardini

foto 3



vista verso nord:  
in prossimità dell'incrocio con corso Raffaello

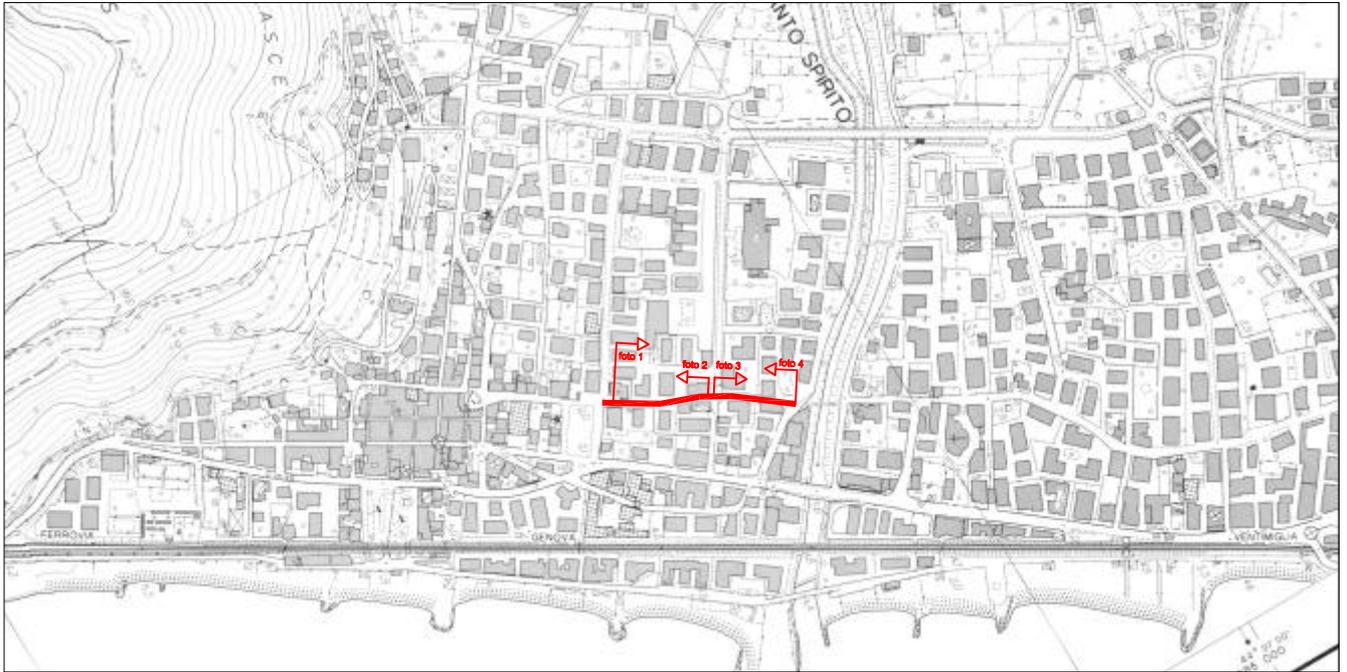
foto 4



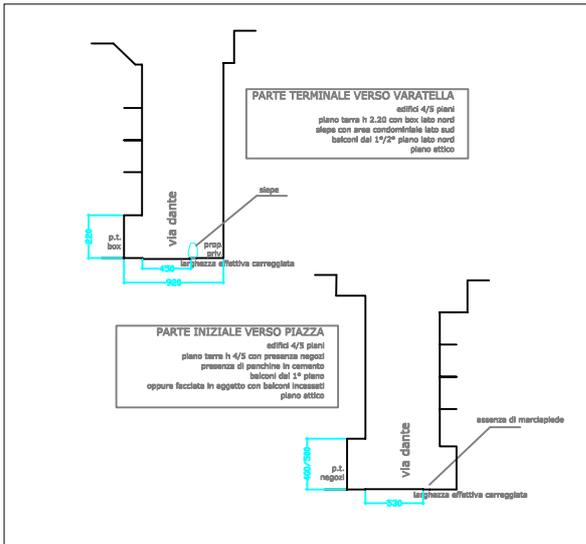
vista verso sud  
dall'incrocio con Corso Raffaello

foto 5

luogo



assetto



Asse di collegamento longitudinale parallelo alla via Aurelia; collega la piazza Caduti sul lavoro a via Trilussa e a via Tevere, lungo il Varatella, costituendo percorso veicolare gerarchicamente secondario; unico elemento di interconnessione longitudinale del tessuto urbano intensivo lato ponente

**sviluppo**

- tracciato pressoché rettilineo
- doppio senso di marcia
- larghezza carreggiata costante salvo ultimo tratto verso Varatella

**sezione verticale**

- piuttosto eterogenea, con edifici intestati sul percorso con altezza di 4/5 piani, tipologia variabile
- balconi in aggetto a partire dal primo piano; altezza utile sottostante i balconi 4 mt nel tratto sud, mentre nel tratto più a nord piani terra h. 2.30 e balconi bassi soprastanti; prevalenza di edifici con piano attico / arretramento del fronte ultimo piano e relativo terrazzo di copertura, altri con copertura a falde con attici

**sezione stradale**

- sezione stradale irregolare, presenza parcheggi discontinua
- marciapiedi molto frammentari e perlopiù pertinenziali degli edifici piuttosto che intesi come percorso pedonale di transit

**orientamento**

- fronte edifici non allineato rispetto al filo strada

**piano terra**

- presenza di negozi soprattutto all'inizio della via partendo dalla piazza, solo box auto nella seconda parte verso levante.

caratteristiche  
fisiche

**Situazione in atto e potenzialità**

Potenziale miglioramento dell'immagine e della fruibilità. Attualmente caratteri disomogenei; la discontinuità dei marciapiedi, spesso limitati alla pertinenza del singolo edificio piuttosto che riferiti alla percorribilità pedonale della via, porta ad un'immagine nel complesso disordinata;

**interventi possibili**

la previsione di un di arredo urbanopiu organico, una adeguata illuminazione e soprattutto la previsione di un percorso pedonale continuo possono rendere possibile la fruibilità pedonale della via.

**alberatura**

- praticamente assente

**pavimentazione**

- molto eterogenea scarsa fruibilità pedonale

**aree verdi**

- assenti salvo piccola area a metà via ( vedi foto 2)

**elementi di arredo**

- fioriere in cemento discontinue
- pubblica illuminazione assente
- panchine in cemento

caratteristiche  
estetico-funzionali

**servizi**

- bar, pensione gelateria, edicola - parcheggi nelle aree pertinenziali degli edifici

valenze



vista verso levante:  
tratto iniziale dalla piazza  
Caduti sul lavoro

foto 1



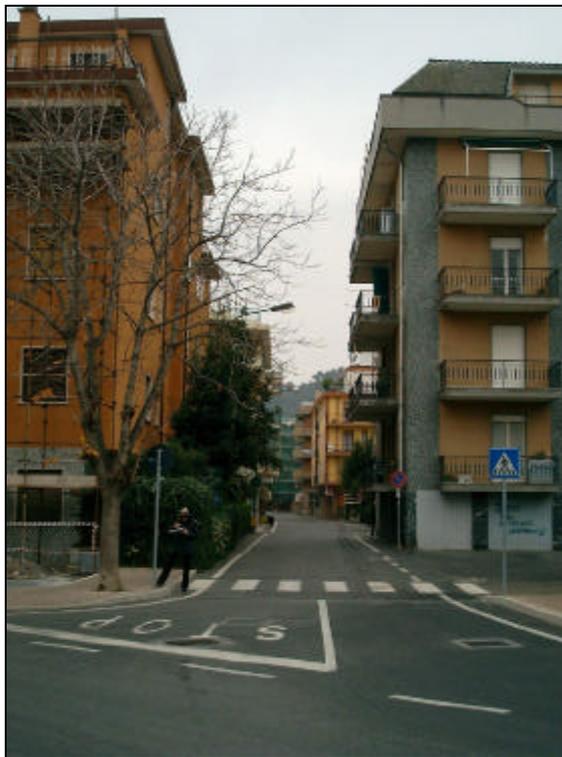
vista verso levante:  
tratto intermedio verso l'incrocio  
con via Don Minzoni / via Trilussa

foto 2



vista verso levante  
in corrispondenza dell'incrocio  
con via Don Minzoni / via Trilussa

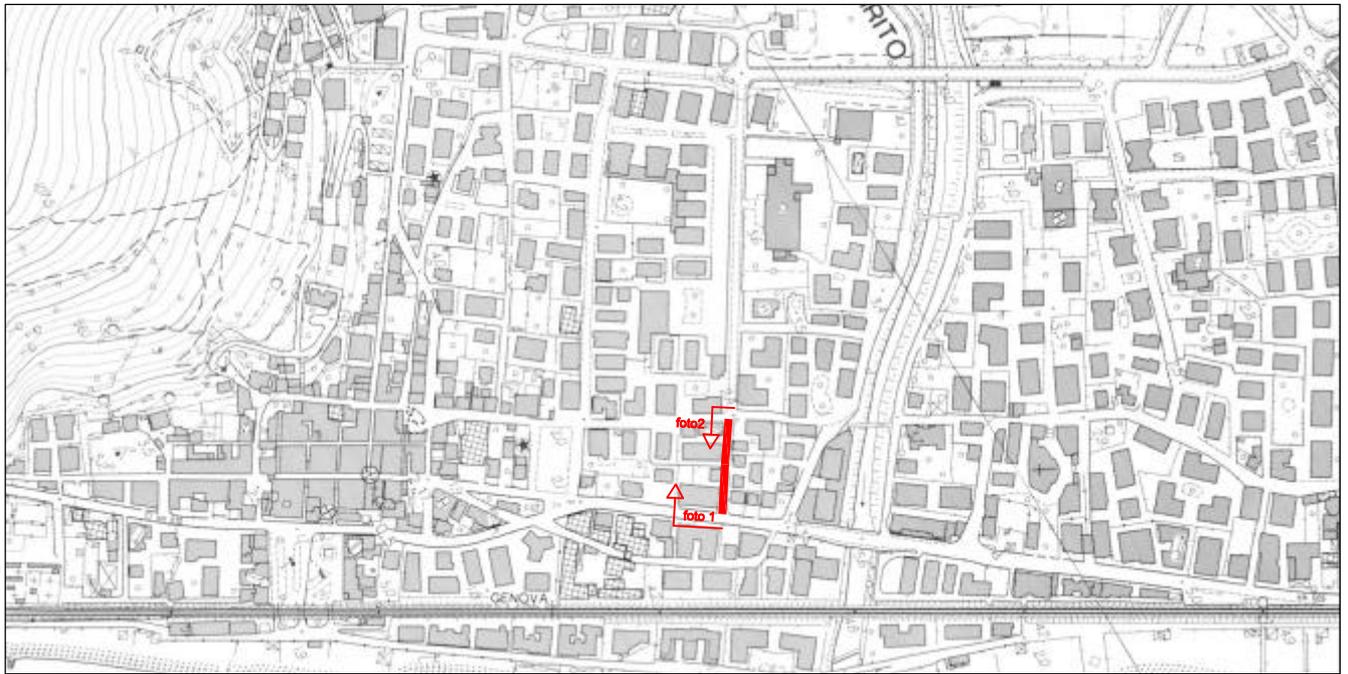
foto 3



vista verso ponente  
dall'argine torrente Varatella su via Tevere

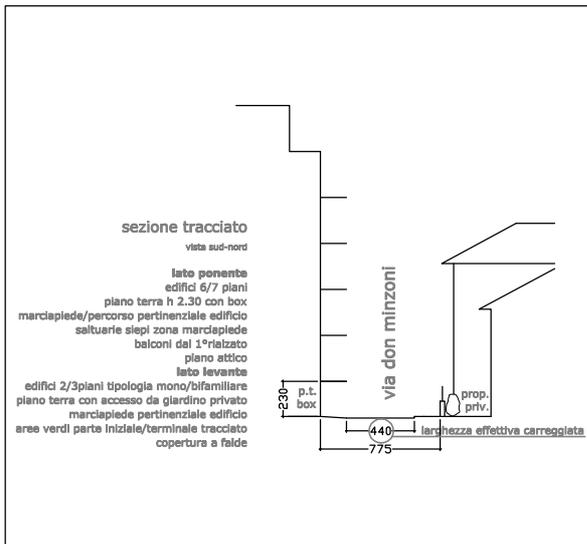
foto 4

luogo



breve tratto viario di collegamento trasversale tra corso IV Novembre (via Aurelia) e la sua parallela interna al centro abitato, via Dante

assetto



caratteristiche  
fisiche

**sviluppo**

- tracciato rettilineo
- doppio senso di marcia tranne nel tratto di innesto su via Dante
- larghezza carreggiata costante

**sezione verticale**

- edifici intestati sul percorso con tipologia variabile a disomogenea; lato a levante: 2/3 piani, tetto a 4 falde, arretrati di spazio corrispondente a giardini privati piano strada; lato a ponente: 4/5 piani con balconi
- balconi in aggetto a partire dal primo piano (lato a ponente); altezza utile sottostante i balconi h.2.30

**sezione stradale**

- sezione stradale regolare; assenza parcheggi lungo il percorso
- marciapiedi pertinenziali degli edifici; sul lato a ponente i balconi in aggetto presentano larghezza pari al sottostante marciapiede individuato

**orientamento**

- fronte edifici allineato rispetto al filo strada

**piano terra**

- prevalente presenza box auto; un albergo con accesso dal piano strada

caratteristiche  
estetico-funzionali

**alberatura**

- presente solo nel tratto di accesso al percorso in corrispondenza dell'incrocio con via Dante, lato levante

**pavimentazione**

- presente a tratti sul marciapiede lato a ponente, alterna superfici semplicemente asfaltate ed individuate da striscia carreggiata; continua sul lato a levante in mattonelle autobloccanti

**aree verdi**

- piccola area verde in corrispondenza incrocio con via Dante, lato a levante
- giardini privati lato a levante

**elementi di arredo**

- fioriere di aspetto disomogeneo, in corrispondenza degli accessi agli edifici
- pubblica illuminazione marciapiede lato a levante

servizi

**servizi**

- un albergo
- assenza di parcheggi regolamentati; le auto sostano occasionalmente nelle aree antistanti i box, lato a ponente

valenze

**situazione in atto e potenzialità**

La valenza gerarchica della via risulta "sminuita" dalle ridotte caratteristiche dimensionali; la brevità del tratto, seppur importante elemento di raccordo tra la via Aurelia e la sua parallela interna al centro abitato, fa sì da renderla semplice percorso di transito veicolare e pedonale, privo al momento di caratteristici elementi di connotazione che portino al miglioramento dell'immagine e della fruibilità. Attualmente i caratteri sono disomogenei; la discontinuità dei marciapiedi, sul lato a ponente limitati alla semplice individuazione mediante le strisce di carreggiata dipinte sull'asfalto, porta ad un'immagine nel complesso disordinata.

La sosta, non regolamentata, delle auto in corrispondenza delle aree antistanti i box, sul lato a ponente, accentua il disordine, creando intralcio al passaggio pedonale.

**interventi possibili**

la creazione di un marciapiede continuo sul lato a ponente, con idonei livelli onde consentire l'accesso ai box posti al piano terra e la previsione di un di arredo urbano più organico (fioriere antistanti i portoni di accesso agli edifici) possono migliorare la fruibilità pedonale della via.



vista verso il Corso IV Novembre (via Aurelia)  
in corrispondenza incrocio con via Dante

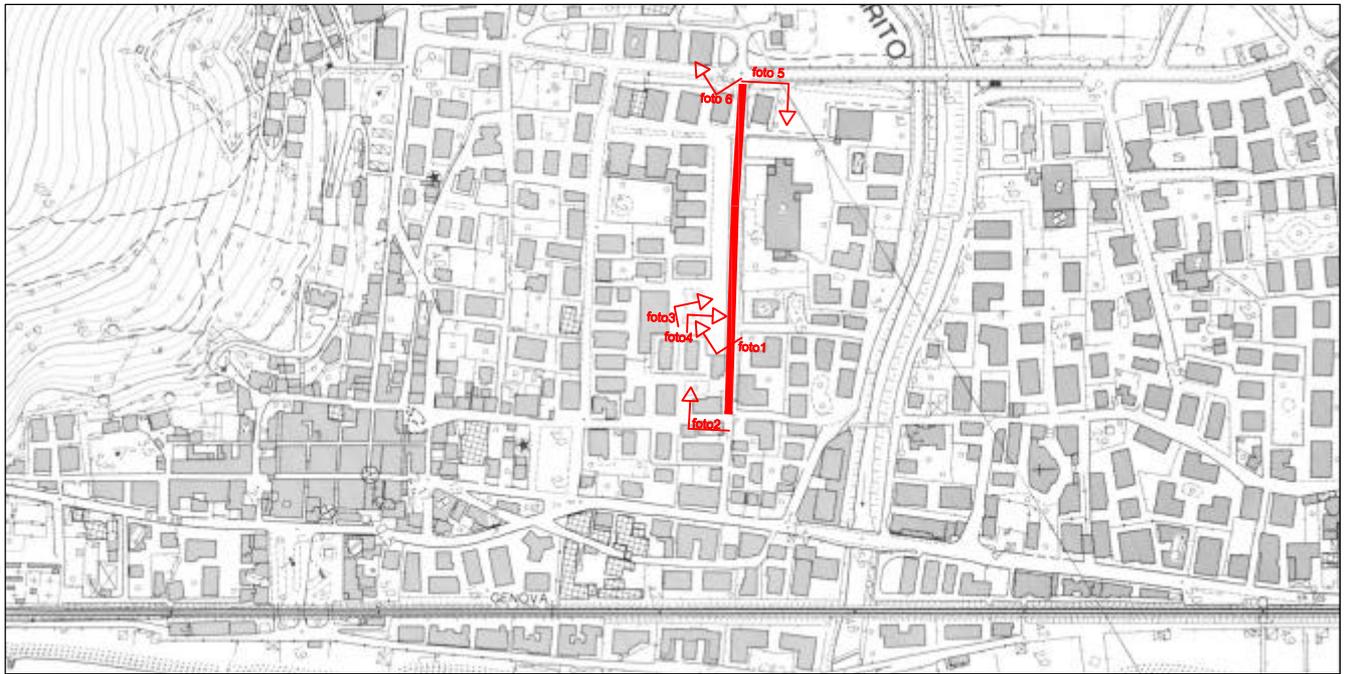
foto 1



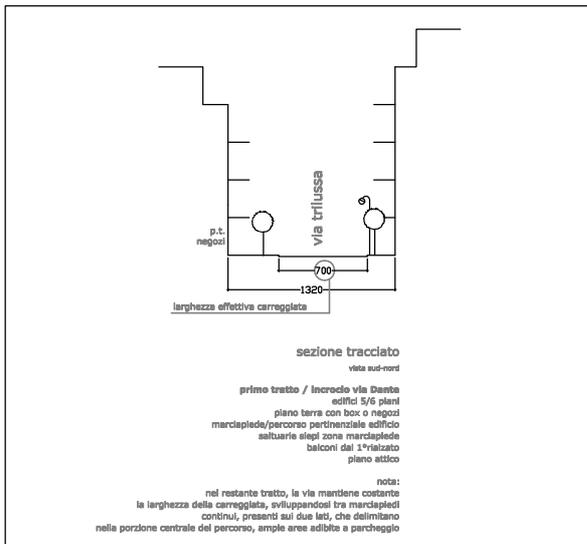
vista dal Corso IV Novembre (via Aurelia)  
verso monte

foto 2

luogo



assetto



valenze

**situazione in atto e potenzialità**

importante valenza di collegamento trasversale interno al tessuto urbano, collega via Dante, parallela verso mare al corso IV Novembre (via Aurelia), all'asse di scorrimento a monte costituito da corso Raffaello. Le dimensioni e l'aspetto complessivo, le conferiscono potenziale dignità di viale "alberato", seppur ancora embrionali risultano gli interventi sul verde (alberi messi a dimora recentemente), e l'assenza di elementi di arredo urbano accentuano ancor più la presenza "desolante" della grande area adiacente adibita a parcheggio su via Petrarca.

La presenza dell'edificio scolastico e di quello postale, comportano costante flusso di abitanti nella zona, insieme all'evento periodico settimanale, il mercato rionale, che si svolge lungo la via e nelle adiacenti aree a parcheggio.

**interventi possibili**

razionalizzare la presenza del verde, valorizzando gli isolati alberi con sistemi di siepi ed aiuole, intervallate da sedute per la sosta dei pedoni, soprattutto in prossimità del tratto centrale, dove gli spazi si dilatano in corrispondenza dei parcheggi; sul lato a levante, inoltre, l'edificio della scuola, e dell'ufficio postale, risulterebbero avere una migliore "cornice" esterna che indubbiamente valorizzerebbe la fruibilità pedonale.

importante asse di collegamento trasversale tra via Dante, e l'estrema linea di chiusura del tessuto urbano intensivo a monte: corso Raffaello. Sullo stesso tracciato, prosegue in direzione nord-sud la successiva via Don Minzoni, confluyendo direttamente sul corso IV Novembre (via Aurelia)

caratteristiche  
fisiche

- sviluppo**
- tracciato rettilineo
  - doppio senso di marcia
  - larghezza carreggiata costante
- sezione verticale**
- edifici con tipologia costante, presenti solo nel primo ed ultimo tratto (nord-sud); primo tratto direzione sud-nord: 4/5 piani con balconi, intestati sul percorso o lievemente arretrati; tratto centrale: lato ponente, edifici tipologia simile, arretrano rispetto la carreggiata dello spazio relativo ad ampia area parcheggio (via Petrarca); sul lato a levante, edifici speciali (scuola, ufficio postale) con relativi parcheggi antistanti
  - balconi in aggetto a partire dal primo piano, sul tratto terminale a nord, piani terra adibiti a box, altezza utile sottostante 2,40 ml circa
- sezione stradale**
- sezione stradale regolare; assenza parcheggi lungo il percorso
  - marciapiedi presenti lungo tutta la via
- orientamento**
- fronte edifici allineato rispetto al filo strada tratto a sud; fronte ruotato rispetto al percorso ultimi edifici tratto a nord su corso Raffaello
- piano terra**
- prevalente presenza box auto; alcuni esercizi commerciali tratto a sud

caratteristiche  
estetico-funzionali

- alberatura**
- presenti lungo tutto il percorso, essenze messe a dimora di recente; nel primo tratto lato levante, siepi lungo il marciapiede ed alberi ad alto fusto
- pavimentazione**
- presente e continua su entrambi i lati in mattonelle autobloccanti
- aree verdi**
- aiuole e alberi nel tratto centrale, sono visibili nell'area a parcheggio, l'adiacente via Petrarca
  - giardino dell'istituto scolastico lato levante
- elementi di arredo**
- pubblica illuminazione marciapiede lato a levante
  - assenza di elementi di arredo urbano su entrambi i lati

servizi

- servizi**
- qualche esercizio commerciale
  - scuola, uffici postali, mercato



tratto centrale della via  
vista verso l'area parcheggio di via Petrarca

foto 1



vista verso monte  
dall'incrocio con via Dante

foto 2



tratto centrale della via:  
vista verso levante, l'edificio scolastico  
ed il parcheggio antistante

foto 3



tratto centrale della via:  
vista verso levante, l'edificio delle poste

foto 4



tratto terminale della via lato monte:  
vista verso sud dall'incrocio con corso Raffaello

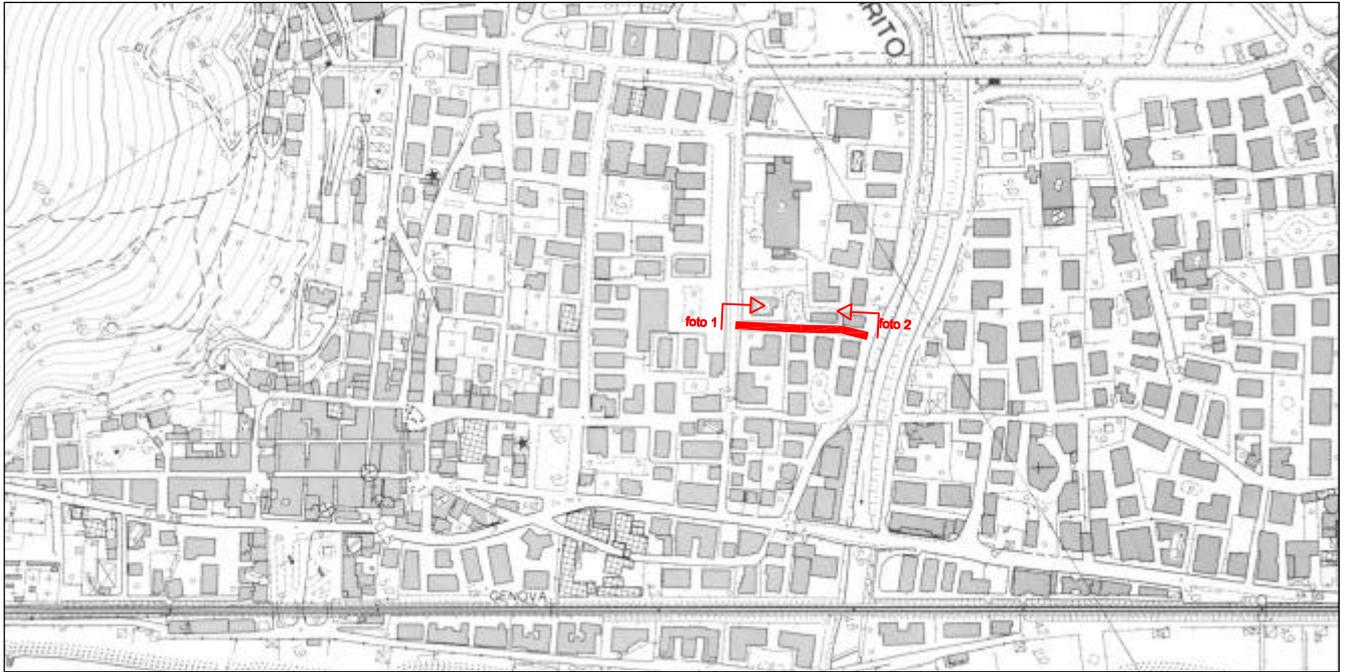
foto 5



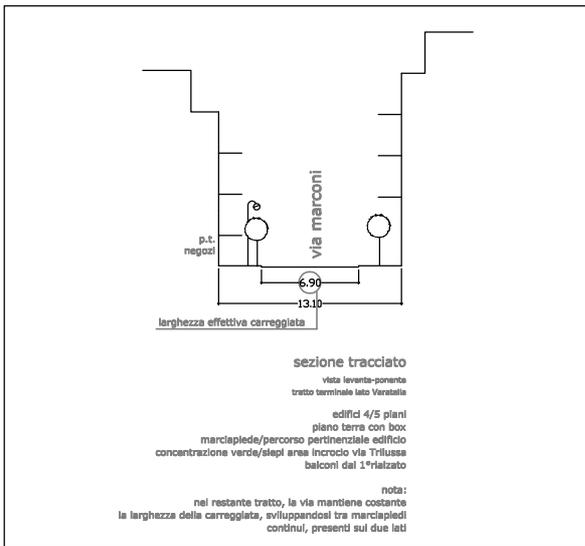
tratto terminale della via lato monte:  
vista verso nord, rotatoria all'incrocio con corso Raffaello

foto 6

luogo



assetto



tracciato di raccordo longitudinale tra l'asse urbano interno, costituito da via Trilussa e la viabilità esterna lungo il torrente Varatella, via Tevere

caratteristiche  
fisiche

**sviluppo**

- tracciato rettilineo
- doppio senso di marcia
- larghezza carreggiata costante

**sezione verticale**

- edifici con tipologia costante, 4/5 piani con balconi, arretrati rispetto al percorso dello spazio relativo ad ampio marciapiede
- balconi in aggetto a partire dal primo piano, piani terra adibiti a box o fondi; presente edificio di testa (lato Varatella) con altezza utile sottostante ai balconi di 2,20 m circa

**sezione stradale**

- sezione stradale regolare; assenza parcheggi lungo il percorso
- marciapiedi presenti lungo tutta la via

**orientamento**

- fronte edifici allineato rispetto al filo strada

**piano terra**

- prevalente presenza box auto

valenze

**situazione in atto e potenzialità**

percorso longitudinale di raccordo tra via Trilussa, asse trasversale di attraversamento interno al nucleo abitato, e la perimetrale via Tevere, viabilità esterna al centro, che si snoda lungo la sponda a ponente del torrente Varatella. Le caratteristiche attuali le conferiscono un complessivo buon aspetto, in particolare grazie alla presenza, nel punto di incrocio con via Trilussa, di un'area verde, organizzata a completamento di un sistema di due edifici.

La parte terminale della via, verso il torrente Varatella assume aspetto molto banale; percorso veicolare, con marciapiedi su entrambi i lati, che consentono semplicemente il transito pedonale, privi di elementi di connotazione o arredo tali da caratterizzarlo quale parte di un sistema viario organico.

**interventi possibili**

la presenza delle aree verdi descritte, potrebbe essere completata lungo tutto il percorso mediante l'inserimento di verde, sotto forma di alberi o siepi, dimensionalmente proporzionati al contesto.

Tale completamento, troverebbe relazione con un analogo sviluppo della collegata, maggiore, via Trilussa, soprattutto al fine di valorizzare la presenza dei due edifici speciali (scuola, poste), elementi polarizzanti per il nucleo urbano.

caratteristiche  
estetico-funzionali

**alberatura**

- presente nella prima metà della via (incrocio via Trilussa), su entrambi i lati; no "effetto viale" ma completamento aree verdi

**pavimentazione**

- presente e continua su entrambi i lati in mattonelle autobloccanti

**aree verdi**

- verde di completamento area condominiale incrocio via Trilussa
- alberi e siepi antistanti edificio uffici postali

**elementi di arredo**

- pubblica illuminazione
- limitati elementi di arredo urbano nell'area verde condominiale

servizi

**servizi**

- uffici postali



vista verso levante  
dall'incrocio con via Trilussa

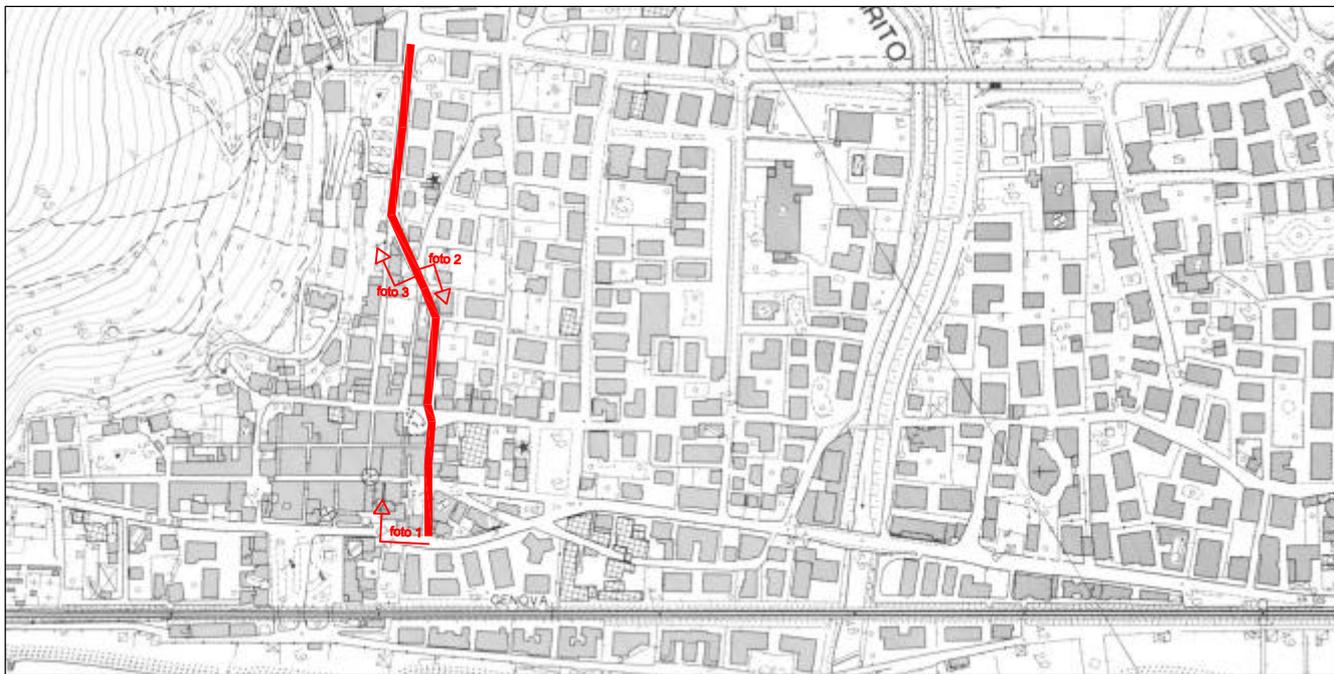
foto 1



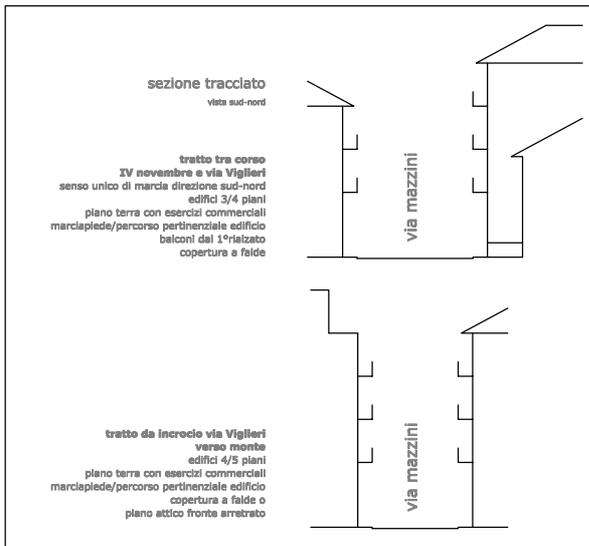
vista verso ponente,  
da via Tevere

foto 2

luogo



assetto



valenze

**situazione in atto e potenzialità**

l'aspetto attuale del tracciato, ne tradisce la reale valenza e potenzialità. Nonostante la prevalente funzionalità legata al traffico veicolare, presenta l'assenza totale dei basilari elementi di arredo urbano, che ne rendano il transito pedonale sufficientemente "confortevole". Indubbiamente i principali vincoli all'incremento qualitativo dei caratteri attuali, sono costituiti dalla posizione degli edifici rispetto al percorso, soprattutto nel primo tratto a sud, dove spesso non arretrano rispetto alla carreggiata nemmeno dello spazio sufficiente al transito dei pedoni.

**interventi possibili**  
razionalizzazione della presenza dei marciapiede, compatibilmente con le caratteristiche dimensionali della carreggiata, rispetto allo sviluppo verticale degli edifici; inserimento degli elementi di arredo urbano di base, dove possibile, per una migliore fruibilità del percorso

principale arteria di collegamento con l'entroterra;  
"la via per Toirano", storico tracciato con funzione matrice

caratteristiche  
fisiche

**sviluppo**

- tracciato rettilineo a tratti
- doppio senso di marcia prevalente (eccetto primo tratto a sud)
- larghezza carreggiata variabile

**sezione verticale**

- edifici con tipologia disomogenea, 3/4 piani con balconi e tetto a falde; 4/5 piani con balconi dal primo piano rialzato e piano attico con fronte arretrato;
- balconi in aggetto a partire dal primo piano, piani terra adibiti a box, fondi o esercizi commerciali nella porzione più a sud della via;

**sezione stradale**

- sezione stradale variabile; assenza parcheggi lungo il percorso
- marciapiedi con presenza discontinua e larghezza ridotta

**orientamento**

- fronte edifici allineato rispetto al filo strada; nel primo tratto a sud si intestano direttamente sul percorso delineando la carreggiata, stretta fra stretti marciapiedi

**piano terra**

- presenza di esercizi commerciali concentrati nel primo tratto a sud

caratteristiche  
estetico-funzionali

**alberatura**

- assente nel primo tratto a sud
- sporadiche e disomogenee presenze in giardini/aiuole privati che delimitano direttamente la carreggiata nel tratto della via in prossimità dell'incrocio co via Cellini

**pavimentazione**

- isolate presenze solo negli stretti marciapiede del primo tratto a sud;

**aree verdi**

- assenza verde pubblico

**elementi di arredo**

- pubblica illuminazione: presenza corpi illuminanti su palo; lato a ponente percorso
- assenza elementi di arredo urbano

servizi

**servizi**

- esercizi commerciali nel primo tratto a sud



vista verso nord  
dall'incrocio con corso IV novembre

foto 1



vista verso sud  
dall'incrocio con via Cellini

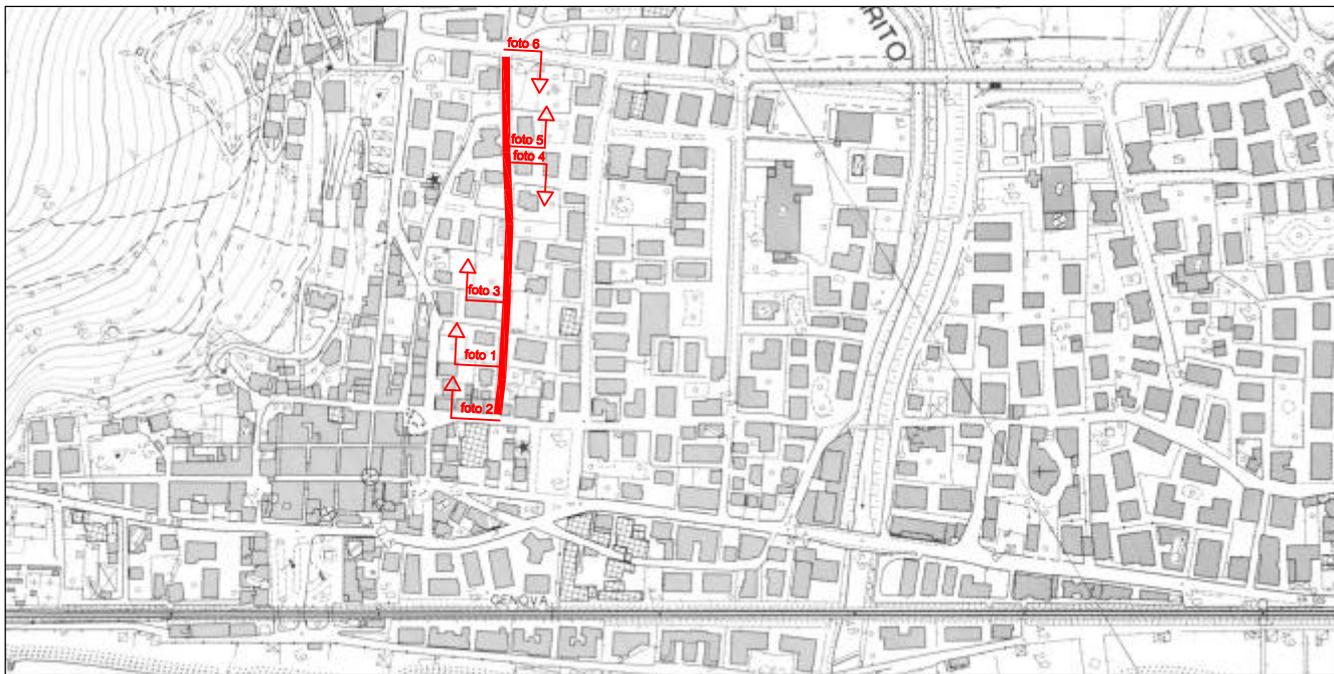
foto 2



vista verso nord  
dall'incrocio con via Cellini

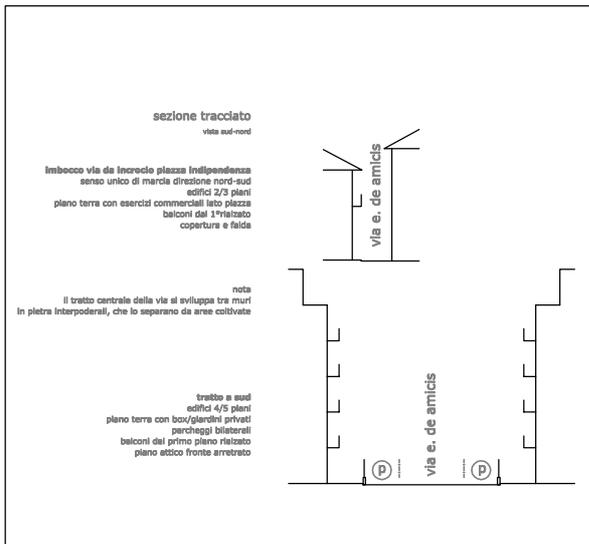
foto 3

luogo



percorso con prevalente valenza di collegamento interno per la zona residenziale circostante

assetto



valenze

**situazione in atto e potenzialità**

Il percorso risulta prevalentemente funzionale al collegamento con gli edifici adiacenti, sviluppandosi centralmente rispetto alla loro collocazione planimetrica, e "raccolgendo" tracciati trasversali minori di raccordo, a formare la rete distributiva del circostante quartiere residenziale. L'assenza dei basilari elementi di arredo urbano, rendono il transito pedonale poco "confortevole", anche per la variabilità dimensionale della carreggiata, comunque sempre priva di marciapiede. Indubbiamente all'incremento qualitativo dei caratteri attuali, contribuirebbe un unitario intervento di razionalizzazione del verde e della presenza di elementi di arredo urbano.

**interventi possibili**

razionalizzazione della presenza dei marciapiede, compatibilmente con le caratteristiche dimensionali della carreggiata e tenuto conto dello sviluppo verticale degli edifici; inserimento degli elementi di arredo urbano di base, dove possibile, per una migliore fruibilità del percorso. Interventi volti al miglioramento qualitativo dell'intero contesto edilizio, dovrebbero riguardare, di riflesso, anche gli assi trasversali di collegamento alle laterali, parallele, via Mazzini e via Giardini, percorsi gerarchicamente superiori, destinati ad assumere ancora maggiore valenza in funzione delle nuove espansioni del tessuto edilizio.

caratteristiche  
fisiche

- sviluppo**
  - tracciato rettilineo
  - senso unico di marcia prevalente (eccetto primo tratto a nord)
  - larghezza carreggiata variabile
- sezione verticale**
  - edifici tipologia omogenea, 4/5 piani con balconi dal primo piano rialzato e piano attico con fronte arretrato;
  - balconi in aggetto a partire dal primo piano, piani terra adibiti a box o fondi
- sezione stradale**
  - sezione stradale variabile
  - parcheggi bilaterali solo nel primo tratto a sud
  - porzione centrale sviluppo tra muri in pietra
- orientamento**
  - fronte edifici allineato rispetto al filo strada; nel primo tratto a sud si intestano direttamente sul percorso delineando la carreggiata, nel restante arretrano rispetto al filo del percorso data la presenza di giardini, cortili privati o aree antistanti ai piani terra adibiti prevalentemente a box
- piano terra**
  - prevalente presenza di box

caratteristiche  
estetico-funzionali

- alberatura**
  - essenze diverse a dimora nei giardini privati
  - sporadiche e disomogenee presenze in giardini/aiuole privati
- pavimentazione**
  - esclusiva presenza di asfalto
- aree verdi**
  - assenza verde pubblico
- elementi di arredo**
  - pubblica illuminazione: presenza corpi illuminanti su palo
  - assenza elementi di arredo urbano

servizi

- servizi**
  - unico esercizio commerciale nel primo tratto a sud (barbiere)



tratto iniziale della via direzione sud-nord

foto 1



vista verso monte  
dall'incrocio con piazza Indipendenza

foto 2



tratto centrale della via:  
vista verso monte; i muri in pietra interpoderali

foto 3



tratto centrale della via:  
vista verso sud

foto 4



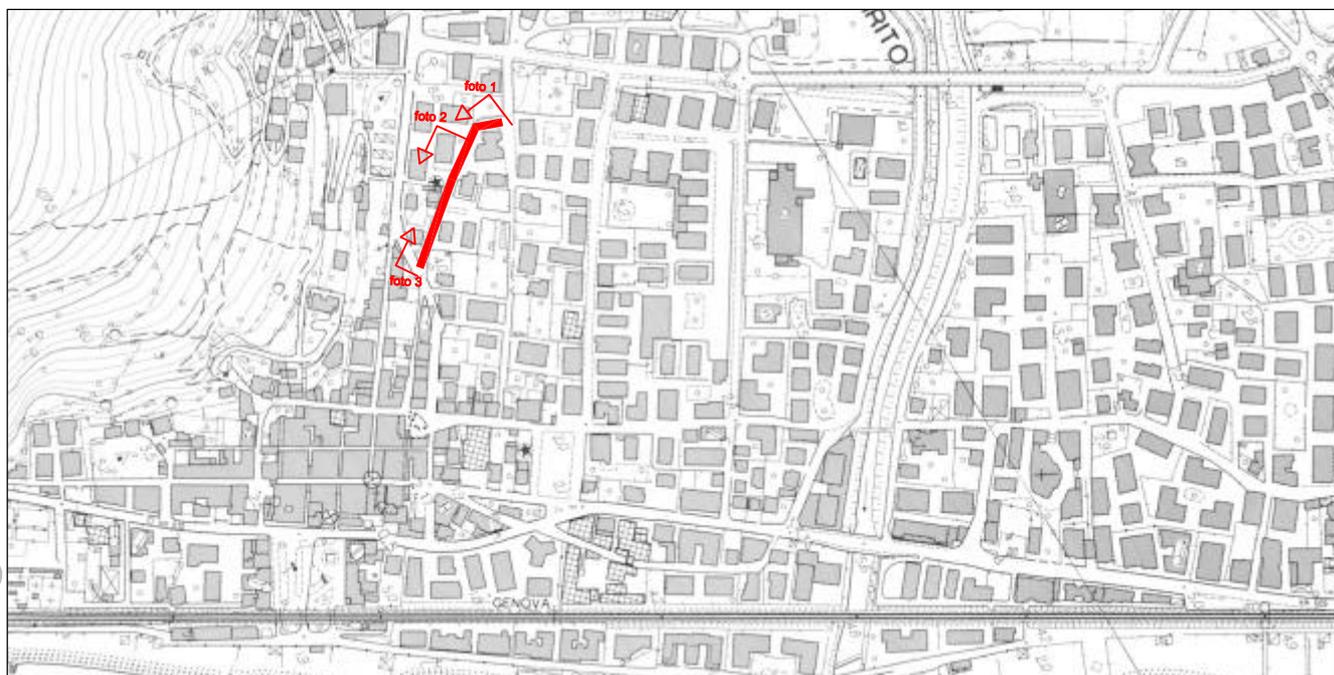
vista verso monte  
in prossimità dell'incrocio con via Nievo

foto 5



vista verso sud  
dall'incrocio con corso Raffaello

foto 6



percorso con valenza di collegamento veicolare interno per la zona residenziale circostante, raccorda via De Amicis con la parallela via Mazzini

assetto viario variabile e discontinuo  
sezione non significativa

**sviluppo**

- tracciato non rettilineo
- larghezza carreggiata variabile

**sezione verticale**

- edifici tipologia omogenea, lato a ponente, 5/6 piani con balconi dal primo piano rialzato e piano attico con copertura a falde;

**sezione stradale**

- sezione stradale variabile
- parcheggi bilaterali solo nel primo tratto a sud
- porzione centrale sviluppo tra muri in pietra

**orientamento**

- fronte edifici allineato rispetto al filo strada; nel primo tratto a sud si intestano direttamente sul percorso delineando la carreggiata, nel restante arretrano rispetto al filo del percorso data la presenza di giardini, cortili privati o aree antistanti ai piani terra adibiti prevalentemente a box

**piano terra**

- prevalente presenza di box

caratteristiche  
fisiche

**alberatura**

- essenze diverse a dimora nei giardini privati
- sporadiche e disomogenee presenze in giardini/aiuole privati

**pavimentazione**

- esclusiva presenza di asfalto

**aree verdi**

- assenza verde pubblico

**elementi di arredo**

- pubblica illuminazione: presenza corpi illuminanti su palo
- assenza elementi di arredo urbano

caratteristiche  
estetico-funzionali

**situazione in atto e potenzialità**

Il percorso presenta attualmente caratteri anonimi, legati prevalentemente alla geometria del suo sviluppo, che lo connotano più come spazio di risulta fra gli edifici circostanti, costituito da carreggiata, posti auto e slarghi, che come vera e propria "strada".

Risulta attualmente funzionale al contesto edificato del contorno, costituendo "bretella" di collegamento verso l'esterno del tessuto urbano più denso, collegando la "interna" via De Amicis con la "esterna" via Mazzini.

All'incremento qualitativo dei caratteri attuali, contribuirebbe un unitario intervento di razionalizzazione del verde e della presenza di elementi di arredo urbano, da effettuarsi contestualmente alle citate vie collegate di superiore valenza gerarchica.

**interventi possibili**

interventi volti al complessivo miglioramento dell'intero comparto urbano, formato dalle collegate vie De Amicis e Mazzini, di cui via Cellini costituisce importante anello di collegamento.

servizi

**servizi**

- unico esercizio commerciale nel primo tratto a sud (barbiere)

luogo

assetto

valenze



imbocco della via  
vista verso sud da via De Amicis

foto 1



vista verso sud  
tratto centrale della via

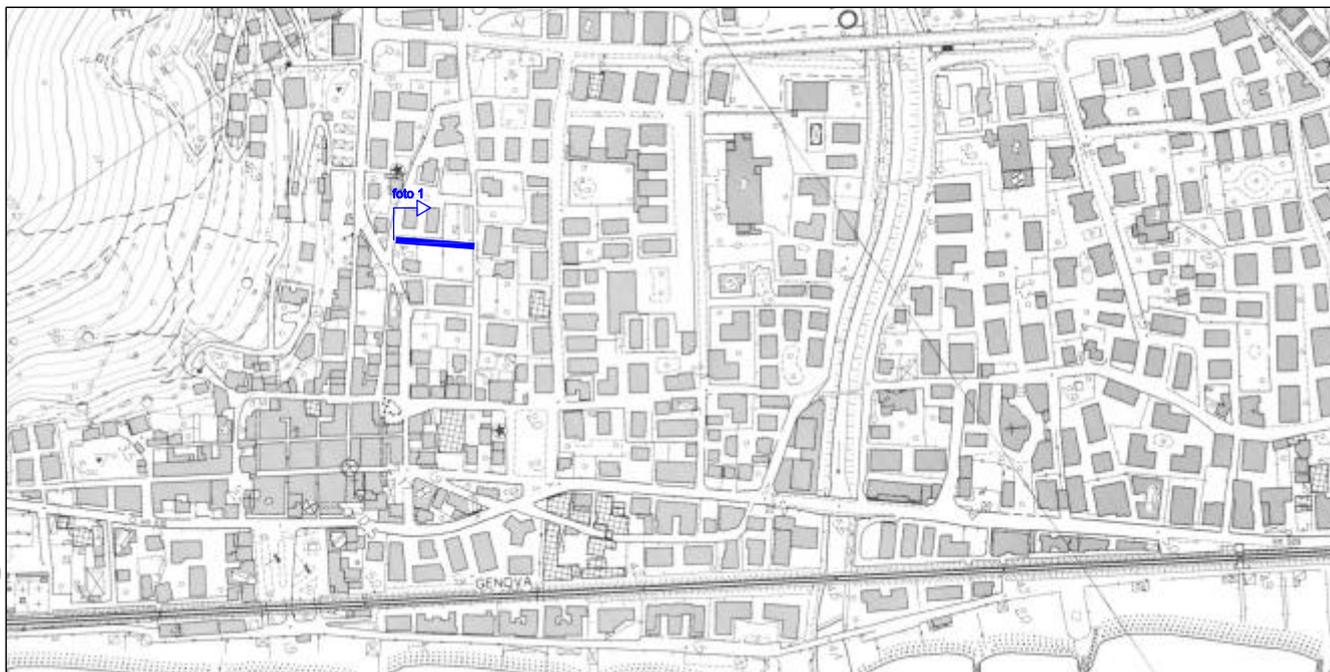
foto 2



imbocco della via  
vista verso sud da via De Amicis

foto 3

luogo



obiettivi

### obiettivi generali

L'obiettivo generale è quello di creare, incrementando i collegamenti "interni", un più funzionale sistema viario veicolare, agevolando e razionalizzando la circolazione nei microcosmi formati dai quartieri, agevolando il raccordo con le arterie veicolari principali. Il sistema dei sensi unici e delle direzioni di marcia dovrà validare e rendere efficace l'azione urbanistica di integrazione locale della viabilità.

### obiettivi specifici

In particolare il collegamento tra via Cellini e via De Amicis, risulta incrementare le vie di collegamento veicolare interne al tessuto urbano, soprattutto relativamente alla priorità di raccordo De Amicis-Mazzini. Il collegamento in questione, consentirebbe anello di congiunzione De Amicis - Mazzini, in modo quasi diretto, raccordandole attraversando solo breve tratto della via Cellini.

fotografie innesto



foto 1-innesto da via Cellini

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

### localizzazione e sviluppo da via De Amicis, attraversando aree pertinenza edifici circostanti, a via Cellini

- previsione senso unico di marcia
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente
- presenza marciapiede

### caratteristiche al contorno aree private di pertinenza edifici circostanti

#### note

il senso di marcia verso via Cellini risulta consigliabile a formare anello di raccordo De Amicis-Cellini-Mazzini

caratteristiche estetiche-  
funzionali previste

### alberatura e verde

- eventuale alberatura o verde a contorno marciapiede, anche quale elemento di divisione con le circostanti aree coltivate

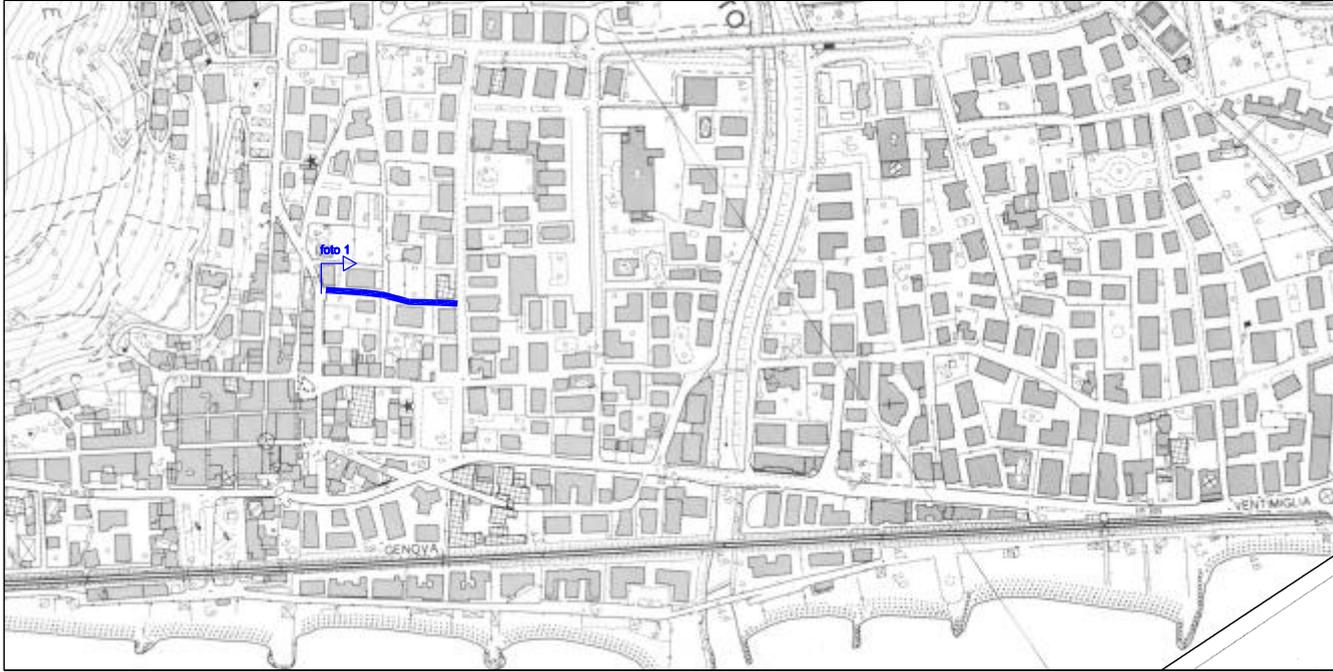
### pavimentazione

- presenza di marciapiede da almeno un lato

### elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione

luogo



obiettivi

### obiettivi generali

L'obiettivo generale volge alla creazione di un collegamento diretto tra due arterie di scorrimento veicolare di primaria valenza quali le vie in questione, Mazzini e Giardini. La prima in quanto margine estremo a ponente della definita "città centro", costituisce cintura di detta porzione cittadina; il raccordo trasversale con la via Giardini, renderebbe più capillare, il sistema viario interno all'esteso quartiere circostante.

### obiettivi specifici

Razionalizzare la maglia dell'edificato attraverso la creazione di nuovi sbocchi viari, al fine di creare, intensificando i percorsi trasversali "interni", un più agevole sistema di collegamenti veicolari e pedonali, che ne consenta una gerarchizzazione tale da migliorare le attuali traiettorie di spostamento interne ai quartieri.

fotografie innesto

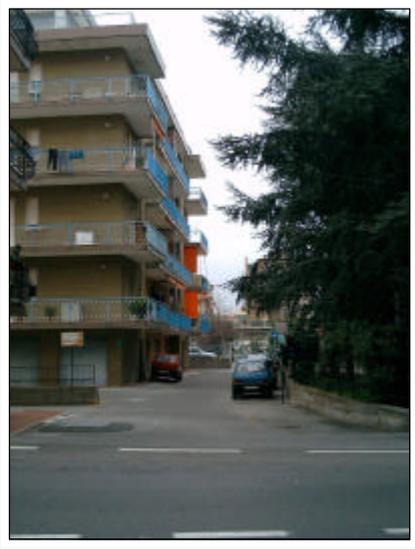


foto 1-innesto da via Mazzini

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

### localizzazione e sviluppo da via Mazzini, attraversando aree pertinenza edifici circostanti, a via Giardini

- previsione senso unico di marcia
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente
- presenza marciapiede

### caratteristiche al contorno aree private di pertinenza edifici circostanti

**note**  
il senso di marcia verso via Mazzini, risulta consigliabile a formare anello di raccordo diretto dall'interno verso l'esterno del centro abitato

caratteristiche estetico-  
funzionali previste

### alberatura e verde

- eventuale alberatura o verde a contorno marciapiede, anche quale elemento di divisione con le circostanti aree libere

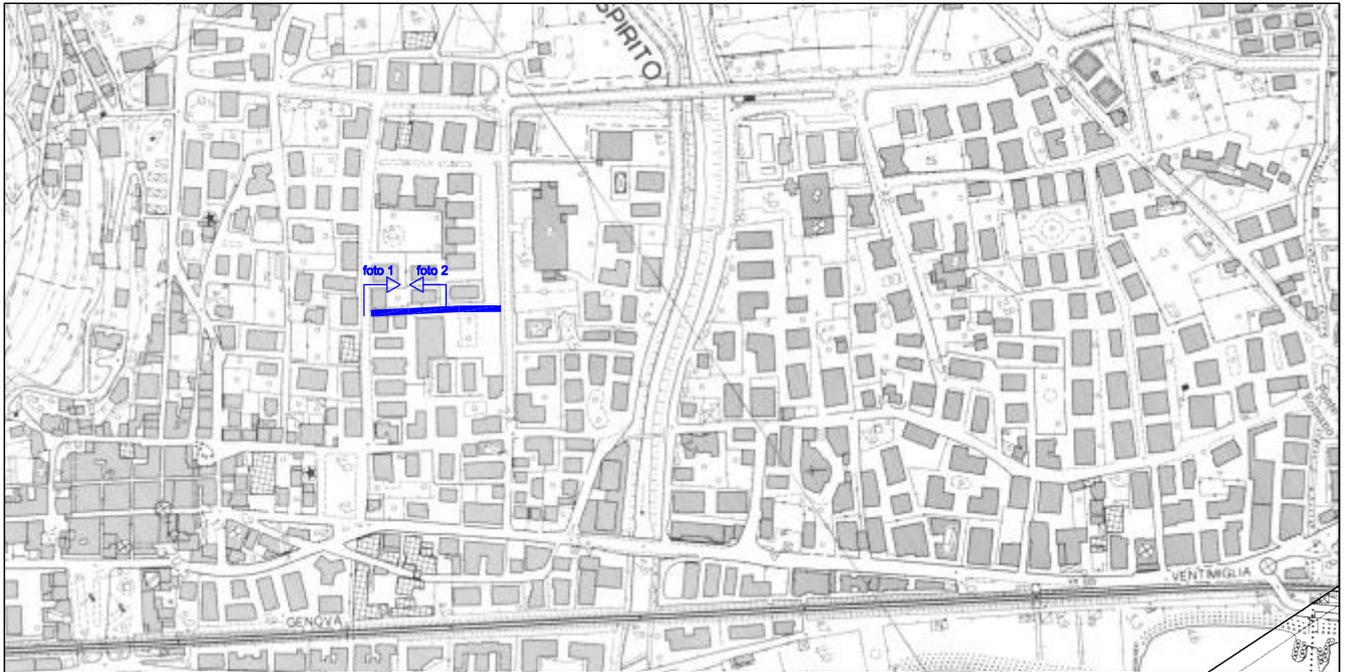
### pavimentazione

- presenza di marciapiede da almeno un lato

### elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione

luogo



obiettivi

#### obiettivi generali

L'obiettivo generale volge alla creazione di un collegamento diretto tra le due vie principali interne al centro città, Giardini e Trilussa, al momento prive di collegamento trasversale diretto per tutto il tratto tra il viale Verdi a monte e la via Dante, raccordo all'estremità sud.

#### obiettivi specifici

Il percorso, già esistente in quanto "varco" secondario di passaggio, che si innesta "perdendosi" nella piazza Fermi, assumerebbe caratteri e vera e propria valenza di collegamento.

Prevedendo l'individuazione della carreggiata, mediante apposita segnaletica e tracciamento, si stabilirebbe nuova e più razionale relazione di distribuzione del traffico veicolare, con piazza Fermi e la via Petrarca, anche vista la loro destinazione d'uso periodica, quale sede del mercato rionale.

fotografie innesto

(foto v. scheda C.1)

caratteristiche fisiche  
delle aree interessate

#### localizzazione e sviluppo

da via Trilussa, attraversando l'area di piazza Fermi, a via Giardini

- previsione senso unico di marcia
- larghezza carreggiata secondo normativa vigente
- presenza marciapiede

#### caratteristiche al contorno

aree private di pertinenza edifici circostanti, piazzale adibito a parcheggio pubblico / mercato

#### note

il senso di marcia verso via Giardini, risulta consigliabile data la larghezza ridotta all'imbocco da via Giardini, che ne renderebbe poco agevole l'innesto diretto con veicolo in direzione Trilussa.

caratteristiche esteticofunzionali previste

#### alberatura e verde

- eventuale alberatura o verde a contorno marciapiede, anche quale elemento di divisione con la piazza

#### pavimentazione

- presenza di marciapiede da almeno un lato

#### elementi di arredo da garantire

- pubblica illuminazione



vista da via Giardini  
verso via Trilussa

foto 1



vista da piazza Fermi  
verso via Giardini

foto 2