COMUNE DI CIPRESSA

(Capofila dei Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo al mare)

C.A.P. 18017 PROVINCIA DI IMPERIA Tel.0183 98005

Via Matteotti, 41 e-mail: Ufficio Tecnico - Comune di Cipressa <ufficiotecnico@comune.cipressa.im.it>

PROGETTO ESECUTIVO DI:

"Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica"- intervento di:

1. *Ripristino delle condizioni di sicurezza al piede del muro frangiflutti su area demaniale, Località Marmi;*
2. *Ripristino in scogliera nelle aree oggetto di dissesto e saturazione di brecce alla base del muro frangiflutti di protezione costiera;*

CUP H46F24000060006

RELAZIONE PAESAGGISTICA

TIZIANO DE SILVESTRI 11.03.2026 12:50:00 GMT+01:00

Tecnico incaricato: *De Silvestri Ing. Tiziano*

Sommario

Tipologia dell'intervento 3
Opera correlata 6
Carattere dell'intervento 6
Indicazioni Generali 6
Vista generale dell'ambito in cui si inserisce l'intervento di ripristino proposto 11
Verifica compatibilità muro di protezione della costa – dividente demaniale (Linea rossa) 12
Analisi del contesto in essere nell'ambito di riferimento 15
Morfologia 21
Uso del suolo 22
Percorsi 23
Vegetazione e colture presenti 24
Paesaggio costruito 24
I modelli insediativi presenti 25
Il tessuto e i tipi edilizi esistenti 25
Gli elementi architettonici 25
Sintesi delle analisi 26
Materiali previsti 26
Accorgimenti costruttivi per un corretto inserimento nell'ambiente 27
Verifiche d'impatto su visuale panoramica pubblica e valori paesaggistici 27
Indicazione e analisi dei livelli di tutela 28
Vincoli e Strumenti 28
Vincoli di «bellezza d'insieme» 28
Il Piano Territoriale di Coordinamento paesistico 28
Strumenti urbanistici locali 29
Rappresentazione fotografica del contesto paesaggistico 30
Rappresentazione fotografica dell'area d'intervento 32
Proposte progettuali 33
Strategia di progetto 33
Ripristino della continuità della difesa a mare, per consentire il programmato completamento del percorso ciclo-pedonale lungomare, con discesa sulla battigia in un tratto sprovvisto di accessi 33
Riqualificazione paesaggio costiero 34
Sistema integrato di azioni di riqualificazione 34
Valutazione di compatibilità paesaggistica 34
Elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica 35

Tipologia dell'intervento

Al riguardo di quanto in effige indicato, si rende necessario intervenire nel punto laddove si è manifestato un dissesto significativo nel muro frangiflutti, situato sul lungomare di Cipressa e realizzato in occasione della costruzione della linea ferroviaria Ge-XXMIGLIA originaria a binario unico lungocosta, che attraversava il litorale di Cipressa e Costarainera e faceva parte del primo tracciato ottocentesco della ferrovia Genova-Ventimiglia (inaugurato tra il 1856 e il 1872).

Come in seguito ampiamente esposto, la zona è stata oggetto d'importanti trasformazioni, infatti:

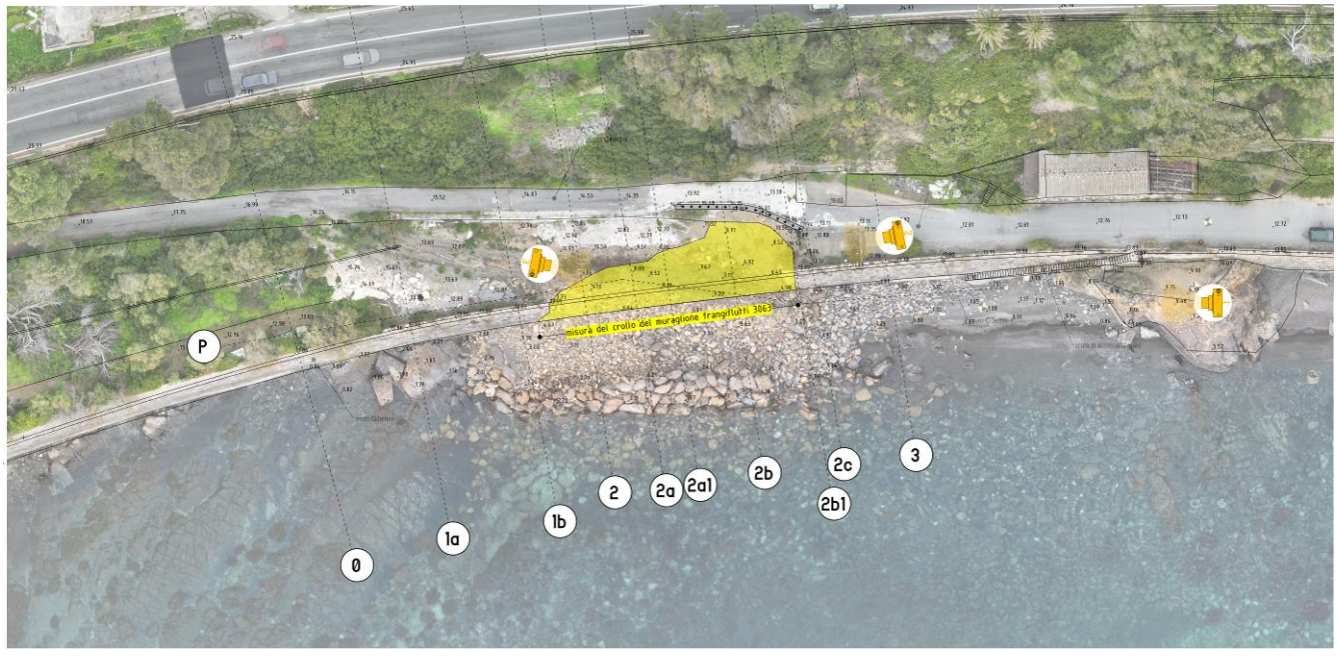
- la linea ferroviaria originaria correva interamente all'aperto lungo la costa, servendo la zona di Cipressa (con la stazione di San Lorenzo-Cipressa, attiva fino al 2001) e l'area marina di Costarainera, spesso a pochi metri dal mare;
- sebbene la dismissione definitiva dell'intera tratta litoranea San Lorenzo-Ospedaletti sia avvenuta nel 2001, già negli anni '20/30 vennero effettuate le prime varianti significative, come la realizzazione della galleria di San Lorenzo- Costarainera-Cipressa (lunga 1521 m.) per abbandonare il tracciato costiero più esposto e consentire la realizzazione di un importante nosocomio per la cura della tubercolosi;
- il vecchio percorso in riva al mare di Cipressa-Costarainera è stato sostituito per velocizzare la linea, ridurre i rischi di mareggiate ed intervenire per affrontare un problema sanitario molto grave e, conseguentemente l'opera di difesa della costa non è più stata manutenzionata.

È certamente da scongiurare la prosecuzione del dissesto in atto, al fine di evitare danni ulteriori che assumerebbero condizioni assolutamente da evitare.

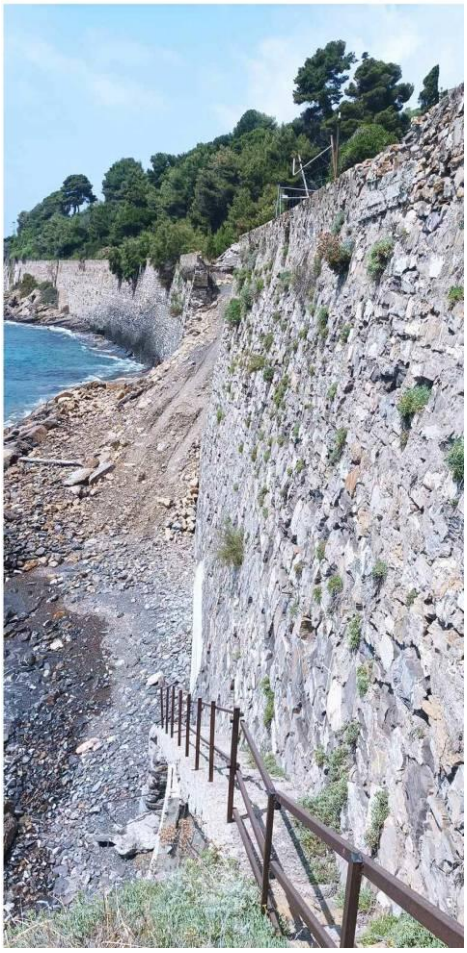
L'intervento proposto prevede di realizzare una protezione con massi naturali al piede, il meno possibile impattanti con la linea di costa ed il ripristino dell'opera di contenimento e difesa della costa, leggermente arretrata rispetto a quella originale, al fine di consentire l'inserimento di una rampa di discesa verso la battigia e tale da garantire il contenimento del versante, con sovrastante la S.S. n. 1 Aurelia e la futura Pista Ciclo-Pedonale di lungomare, di cui è prevista la realizzazione a carico di privati in convenzione e limitare l'erosione contrastando l'estensione del dissesto ai margini laterali dell'intervento.

È d'obbligo il rimando agli elaborati progettuali di riferimento e, nel seguito, è riportato la stato di fatto e di progetto per una migliore comprensione del tutto.

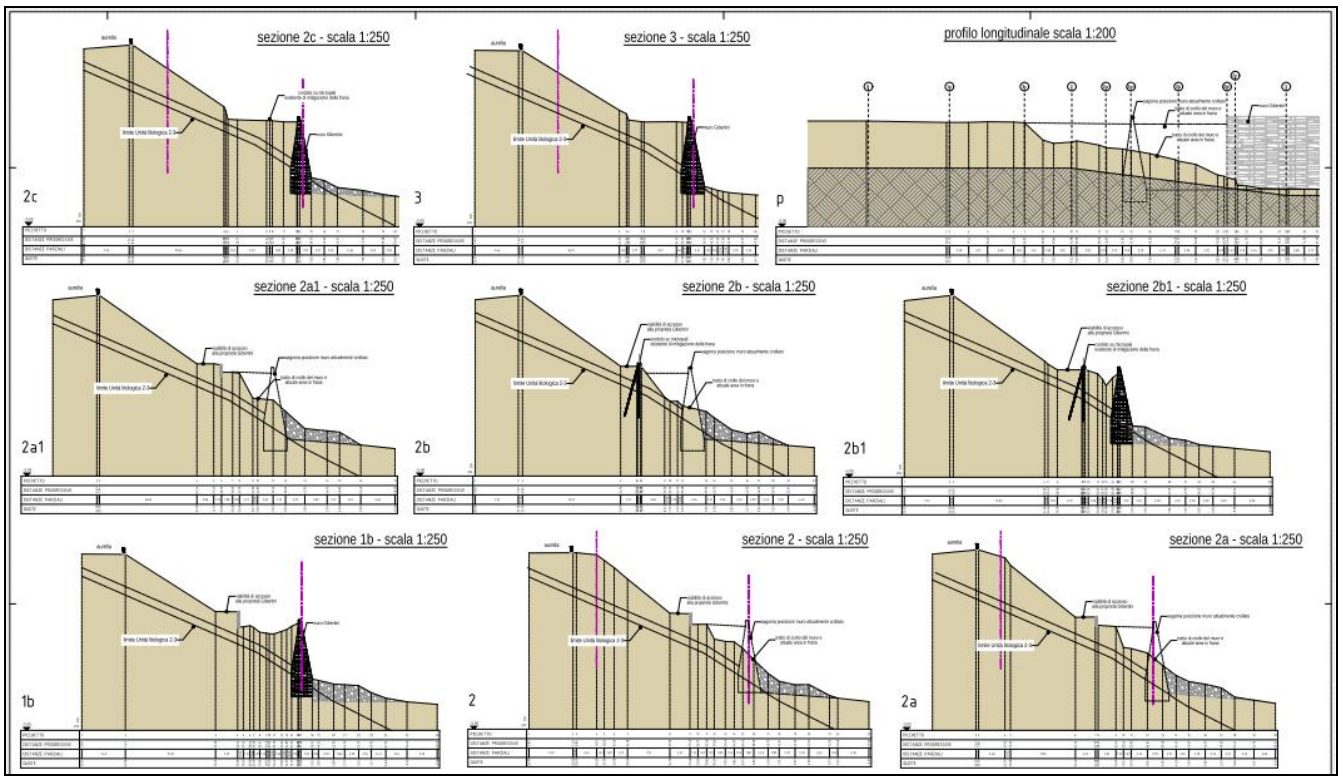
Viene nel seguito presentata la situazione in essere:











... immagini dalle quali emerge la necessità d'intervenire nel punto laddove si è manifestato un dissesto significativo, la cui prosecuzione è certamente da scongiurare, al fine di evitare danni ulteriori che assumerebbero condizioni assolutamente

da scongiurare. Nelle sezioni su esposte e sulla base delle indicazioni geologiche disponibili, è riportata la stratigrafia in situ caratterizzata da un substrato abbastanza superficiale. L'intervento proposto prevede di realizzare una protezione con massi naturali al piede, il meno possibile impattanti con la linea di costa, ed il ripristino dell'opera di contenimento e difesa della costa, leggermente arretrata rispetto a quella originale al fine di consentire l'inserimento di una rampa di discesa verso la battigia, secondo quanto esposto in premessa e comunque tale da garantire il contenimento del versante, con sovrastante la S.S. n. 1 Aurelia e la futura Pista Ciclo-Pedonale e limitare l'erosione contrastando l'estensione del dissesto ai margini laterali dell'intervento.

A tale riguardo si opera altresì nell'ambito di una sistemazione compatibile con la funzionalità di una pista finalizzata all'accesso dei mezzi d'opera, necessaria:

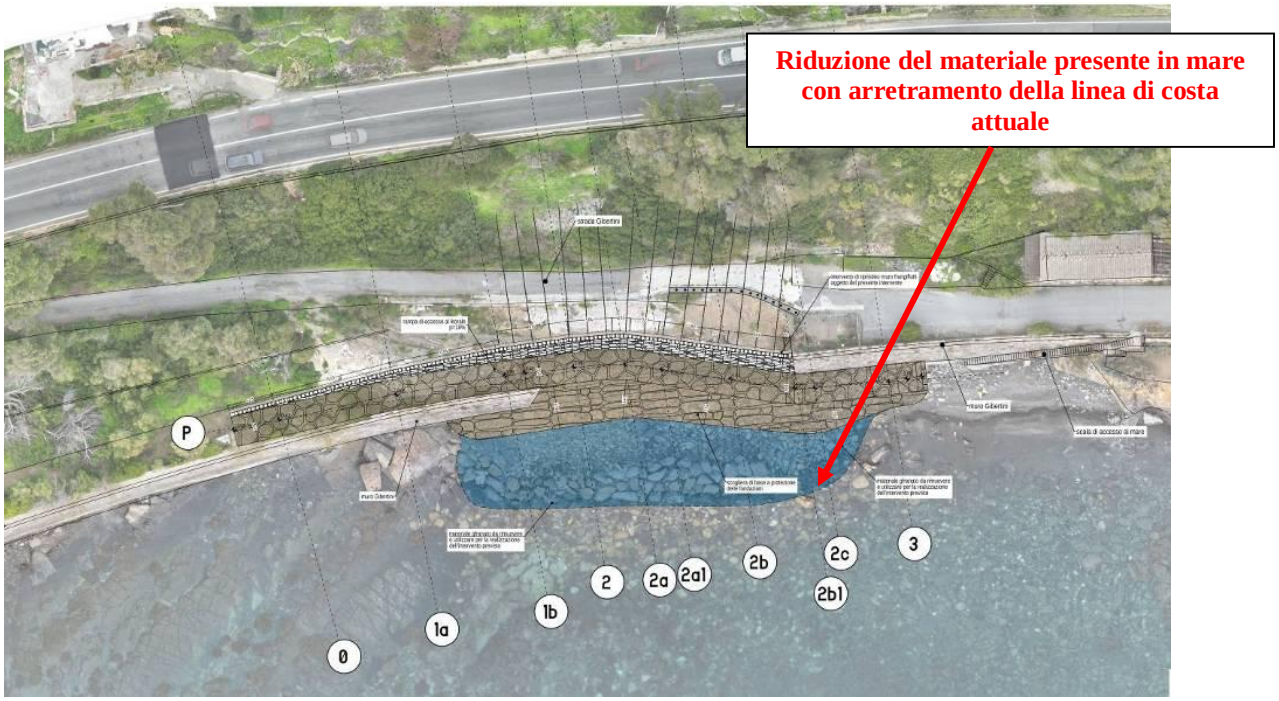
- alle attività manutentive;
- a consentire l'accesso alla battigia in tratto di costa alta.

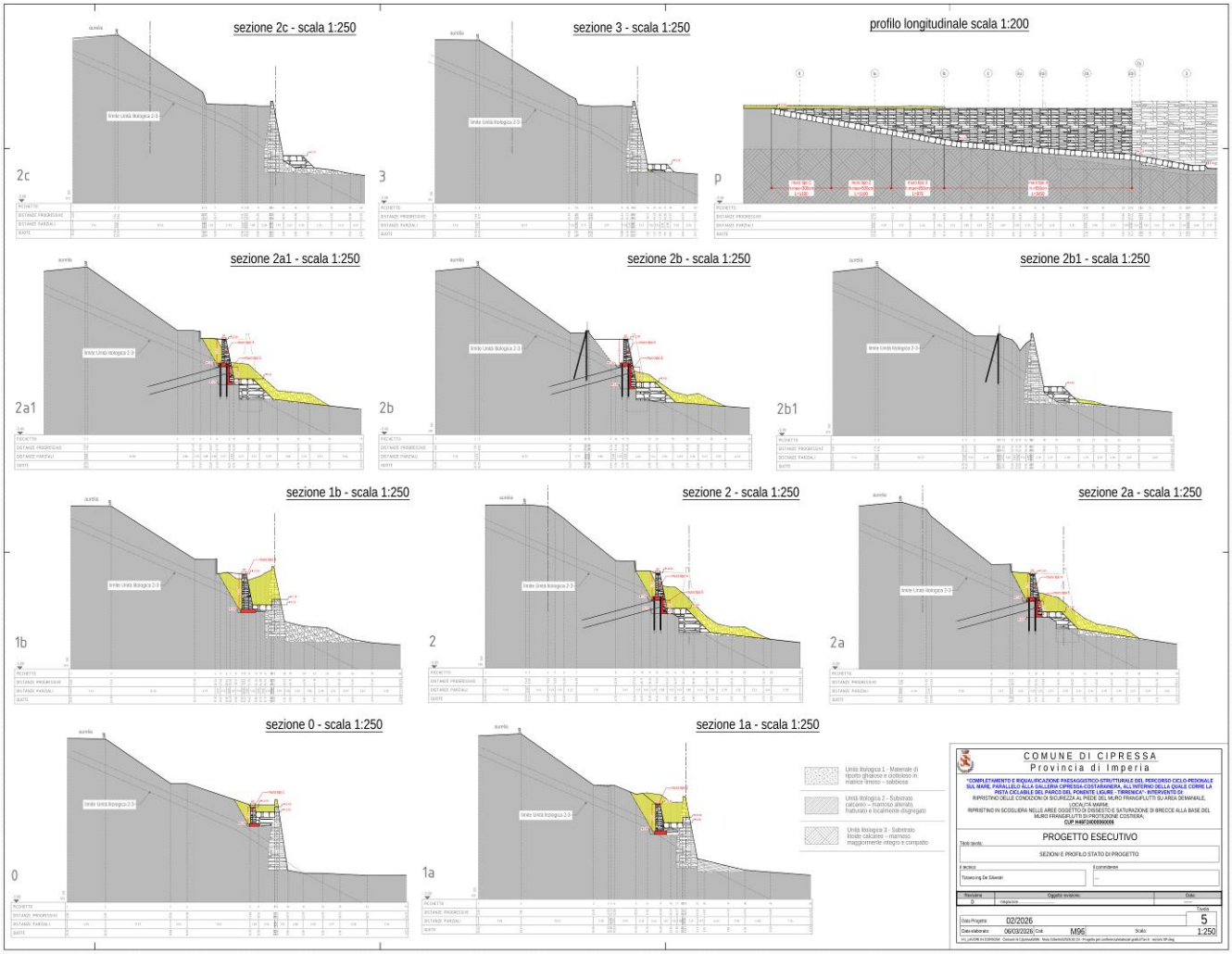
Nel seguito si riporta un estratto planimetrico dell'intervento proposto nella soluzione finale, comprensivo delle attività poste a carico del privato, quali la realizzazione della pista ciclopedonale con le relative opere di sostegno e d'infrastrutturazione al fine di meglio evidenziare il corretto inserimento, oltre che l'evidente opportunità dell'intervento in questione, nel contesto programmatorio d'area in essere e precedentemente esposto.



Lo studio esposto nell'immagine precedente è stato eseguito allo scopo di verificare che quanto previsto nell'intervento in argomento sia pienamente compatibile con le previsioni del SUA vigente sull'area, soprattutto nell'ottica di non pregiudicare la realizzazione prevista della pista ciclo-pedonale di lungo costa.

Nel seguito si riporta invece l'indicazione planimetrica dell'intervento di ripristino delle condizioni di sicurezza del versante interessato dal crollo del muro frangiflutti, che prevede la contestuale realizzazione di una rampa di discesa alla battigia, secondo la ricostruzione proposta dal Comune di Cipressa.





Il presente studio riguarda l'inserimento paesaggistico ambientale delle opere previste.

Opera correlata

Inserimento paesaggistico-ambientale di opere di difesa costiera e marittime.

Carattere dell'intervento

Permanente, definitivo.

Proponente: Comune di Cipressa

Indicazioni Generali

L'intervento proposto, trae origine dalla previsione del Programma di Riqualificazione dei litorale di Torre dei Marmi con pista ciclo-pedonale di cui al PRUSST, previsto per l'area si estende dall'inizio della ex galleria ferroviaria di Cipressa fino al depuratore intercomunale, lungo quello che era il tracciato originario, ormai dismesso, della ferrovia.

Come indicato dal PRUSST stesso …

" …. Tale area era occupata da un campeggio, e costituisce un importante opportunità di passaggio per la pista ciclabile oltreché una zona di enorme bellezza dal punto di vista paesaggistico che necessita di una forte riqualificazione. L'Intervento prevede la realizzazione della pista pedonale e ciclabile in bordo mare in gran parte a cielo aperto che abbandonando la galleria F.S. rimarrebbe sulla costa, passando fra il territorio di Costarainera e lo sbocco della galleria ferroviaria in direzione di Santo Stefano al Mare. Inoltre si prevede di riqualificare la struttura turistica trasformandola da campeggio a villaggio albergo con la possibilità di realizzare nuove volumetrie in sostituzione delle attuali roulotte e costruzioni precarie…..

Tale intervento è strettamente collegato con la strategia di riqualificazione della fascia costiera attuata dal PRUSST, tanto che era già stato previsto nel programma come intervento correlato da sviluppare. Infatti in questo tratto la pista ciclabile passa in un tunnel lungo 1.600 m. che risulta problematico rispetto alla godibilità di un percorso all'aria aperta, contestualmente il passaggio di una infrastruttura turistica di tale richiamo consentirebbe di recuperare il degrado e gli insediamenti precari e disomogenei oggi esistenti nell'area…..

……. Al fine di poter avviare un intervento di riqualificazione che possa commisurare l'esigenza di avere spazi pubblici a destinazione pista ciclabile e rendere fattibile l'operazione di riqualificazione complessiva dell'area si ritiene dover ampliare la gamma di destinazioni d'uso anche ad una quota parte di residenza peraltro del tutto compatibile con il carattere dei luoghi….."

A seguito di quanto suddetto ed accertato che per oltre 4 km. di costa, l'accesso diretto al mare è di fatto interdetto dalla presenza di costa alta, caratterizzata dalla presenza di quella che era l'opera in muratura inziale di difesa della costa realizzata ai fini di proteggere l'iniziale tratto di linea ferroviaria di fine '800, in concomitanza con il crollo di un tratto della suddetta difesa, il Comune di Cipressa ha ritenuto opportuno e d'interesse pubblico, cogliere l'opportunità di ripristinare la difesa stessa non secondo le fattezze originarie ma rimodulando le strutture al fine di consentire, da un lato la difesa dal mare necessaria e dall'altro la possibilità d'un accesso in rampa alla battigia, indispensabile sia per le opere di manutenzione in genere, sia per migliorare la fruizione dei luoghi, proprio nell'ottica d'una generale riqualificazione dell'area.

È quindi opportuno evidenziare come il progetto de quo sia parte integrante d'un disegno programmatorio di ampio respiro che nel seguito, per completezza espositiva e chiarezza procedimentale, ne vengono ripercorse le varie tappe fin qui svolte, per meglio consentire l'inquadramento della programmazione che il Comune di Cipressa, assieme agli Enti Locali limitrofi, sta portando avanti sul territorio relativamente all'ambito presentato.

Il Comune di Cipressa, con la D.G.C. n. 9 del 27/01/2022, stabiliva:

1. di procedere, in coerenza con le proprie linee programmatiche ed in ottemperanza all'Accordo definito tra i Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo Al Mare ex art. 15 Legge 241/90 s.m.i., con l'individuazione del Comune di Cipressa Capofila, all'attuazione di tutto quanto necessario per l'attuazione del "*Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure – Tirrenica*";
2. di approvare uno Studio di FATTIBILITA' TECNICO – ECONOMICA del "*Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica*" specificatamente redatto dal tecnico incaricato, ammontante a totali 1.100.000,00 €.;
3. d'inserire tale intervento nella Programmazione Triennale 2022/2024 delle OO.PP. del Comune di Cipressa Capofila;

Inoltre, proprio in riferimento alla tematica suddetta:

- la deliberazione della Giunta Comunale di Cipressa n. 74 del 7/72022, riapprovava lo schema di convenzione tecnico urbanistica con il soggetto attuatore HANBURY S.R.L. per l'attuazione del Piano Particolareggiato di iniziativa privata nell'ambito del PRUSST, promosso dalla Regione Liguria nella zona LTR (scheda d'intervento 8.60 AF), che interessa la Zona litoranea L del Piano Regolatore Generale del Comune di Cipressa, nel testo composto da una premessa, n. 22 articoli e n. 1 allegato (All. G) Relazione finanziaria (L.R. 24/87 art.2 - lett. e)) che interessa proprio la parte di ponente del *percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera* in argomento;
- la convenzione suddetta prevede di realizzare opere di urbanizzazione primaria e secondaria del comparto in argomento, tra cui:
    a) *galleria by-pass di collegamento con l'esistente pista ciclabile nella galleria dell'ex ferrovia con il percorso esterno di lungomare suddetto;*
    b) *la pista ciclabile e la passeggiata pubblica (AP3 e AP4), da realizzarsi fronte mare, lungo il litorale compreso tra il depuratore consortile dei Comuni in effige e la TORRE dei MARMI; detto tratto di pista sarà dotato di marciapiedi, illuminazione pubblica, alberature e arredo urbano; il tracciato avrà una lunghezza di circa ml. 441 e larghezza media di ml. 4,00 incluso il relativo marciapiede;*
- sono certamente significative le attività svolte fino ad oggi dai Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo al Mare che hanno portato a definire un quadro chiaro della possibilità di porre in essere il completamento e

la riqualificazione paesaggistico - strutturale del percorso pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure – Tirrenica;

- tale percorso pedonale sul mare:
  - rappresenta un luogo di grande attrazione, che potrà essere collegato alla Pista Ciclo- Pedonale suddetta in modo efficace da due parti, atteso che lato levante presenta un percorso già collegato alla Ciclovia Tirrenica realizzata da Area 24 e da ponente da un ramo che verrà realizzato con il contributo di privati, in convenzione con il limitrofo Comune di Cipressa: fondamentale peraltro è l'accesso al Parco del Benessere Novaro posto in posizione baricentrica, soprattutto in previsione dell'ampliamento della Ciclovia verso Imperia nel breve periodo e poi verso Diano in futuro, per giungere fino ad Andora, capitalizzando così un percorso di oltre 40 km.;
  - sarà aperto a tutti, ma non un'alternativa vera e propria al passaggio in galleria che, resa attraente con iniziative parallele, resterà certamente la vera pista ciclabile di chi vuol procedere in quel modo, ma altrettanto certamente sarà frequentato, da famiglie, anziani a passeggio, persone in cerca di tranquillità e magari anche in bicicletta con una nutrita presenza di persone magari ferme in osservazione o a chiacchierare o in sosta per un riposo momentaneo, ecc.
- il Comune di Cipressa:
  - con la Deliberazione della Giunta Comunale n. 104/2021, avente ad oggetto: Strumento urbanistico Attuativo di iniziativa privata predisposto nell'ambito del PRUSST del Ponente Ligure interessante la zona LTR (Scheda d'Intervento 8.60AF): approvazione, ha approvato, per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 4 della Legge Regionale 24/1987 lo Strumento Urbanistico Attuativo in argomento che, tra l'altro, *prevede, in convenzione a carico del Soggetto Attuatore Privato la realizzazione di un tratto di Pista Ciclabile pubblica, a partire dalla deviazione, poco dopo l'ingresso nella galleria Cipressa – Costarainera, lato Cipressa, ancora in galleria per sbucare sul lungomare e proseguire fino al confine con il Depuratore Intercomunale*;
  - con la Deliberazione della Giunta Comunale n. 74 del 12/07/2022 sopra richiamata avente ad oggetto: "Approvazione schema di convenzione tecnico urbanistica con il soggetto attuatore HANBURY S.R.L. per l'attuazione del Piano Particolareggiato di iniziativa privata nell'ambito del PRUSST, promosso dalla Regione Liguria nella zona LTR (scheda d'intervento 8.60 AF), che interessa la Zona litoranea L del Piano Regolatore Generale del Comune di Cipressa", ha approvato lo schema di convenzione tecnico urbanistica che consentirà, tra l'altro, di realizzare opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed in particolare:
    a) la strada di uso pubblico che collegherà la S.S. n. 1 Aurelia al futuro percorso di lungomare in argomento, con larghezza non inferiore a ml. 4,50 e dotata di illuminazione pubblica;
    b) la galleria by-pass di collegamento del percorso di lungomare in argomento con l'esistente pista ciclabile nella galleria dell'ex ferrovia;
    c) il tratto di pista ciclabile e passeggiata pubblica del percorso in argomento, da realizzarsi fronte mare, lungo il litorale compreso tra il depuratore consortile e la Torre dei Marmi; detto tratto di pista sarà dotato di marciapiedi, illuminazione pubblica, alberature e arredo urbano; il tracciato avrà una lunghezza di circa ml. 441 e larghezza media di ml. 4,00 incluso il relativo marciapiede;
  - con atto stipulato presso lo Studio dei Notai Re di Imperia, con atto registrato ad Imperia il 28/0/2022 al n. 2499 serie 1T ha definito il rapporto pubblico – privato conseguente la conclusione della procedura urbanistica inerente il Piano Particolareggiato suddetto, rendendolo operativo;
- il Comune di Costarainera:
  - ha concluso, per la parte di competenza territoriale i lavori di aumento del livello di resilienza delle strutture ed infrastrutture presenti lungo la costa ed il Parco Costiero, a seguito dell'evento alluvionale dell'ottobre 2018 che aveva aggravato la condizione di dissesto del muro a bastioni di protezione costiera, del percorso pubblico superiore di lungo costa in questione e delle infrastrutture presenti quali la pista ciclabile di Area24 e le ex strutture ospedaliere del Polo Barellai - Interventi estesi di messa in sicurezza;
  - ha definito, con la deliberazione della Giunta Comunale n. 3/2022 la progettazione per la messa in sicurezza dell'attuale passaggio pedonale esistente al km. 655+730 della S.S. n. 1 Aurelia al servizio delle Località Piani Paorelli e Piani di Cipressa, quale accesso dal percorso di lungo mare in argomento al "Parco del Benessere Novaro", come propaggine sul mare del Parco stesso, posto in una posizione molto interessante, soprattutto in previsione dell'ampliamento della Ciclovia Tirrenica verso Imperia e poi verso

Diano in futuro, per giungere fino ad Andora, di cui il collegamento in questione rappresenterebbe un valore aggiunto;

- ha definito con la nuova Proprietà di aree su cui da tempo insiste un tratto del percorso di lungomare in argomento, individuata nella C.E.M. S.p.a., con sede in Napoli Via Santa Lucia n. 143, P.IVA 07109270632, rappresentata dall'Amministratore Unico Sig.ra Doriano Maria Grazia, la convenzione inerente la disponibilità e l'uso pubblico del tratto stesso tra i Piani Paorelli e San Lorenzo al Mare;
- ha concluso, nell'ambito della partecipazione al primo bando INTERREG VI-A France - Italia ALCOTRA 2021-2027 con Progetto Jardival 2 a seguito dell'adesione attiva con la D.G.C. 62/2022, che è stato ritenuto meritevole d'approvazione, l'approfondimento delle tematiche relative al suddetto completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, con particolare riferimento all'accesso da più lati al "Parco del Benessere Novaro";

- il Comune di San Lorenzo al Mare, in continuità con quanto attuato dal Comune di Costarainera ha concluso i lavori di messa in sicurezza delle opere di Difesa Costiera a ponente del Torrente San Lorenzo: II° Intervento di Completamento con realizzazione complessiva del ripascimento nel tratto di confine intercomunale per consentire l'aumento del livello di resilienza delle strutture ed infrastrutture presenti lungo la costa ed il Parco Costiero nel tratto di competenza;

ed occorre ulteriormente evidenziare:

- che le attività suddette, avviate a seguito di studio approfondito sulla situazione dell'area in termini di vincoli e criticità ambientali che ha definito le attività conformi e compatibili alla normativa vigente in fatto di salvaguardia e protezione ambientale, contribuiscono a raggiungere al contempo un elevato grado di valorizzazione dell'area;
- che grazie a tali studi si è giunti ad un buon livello di conoscenza territoriale ed a definire valutazioni importanti anche sotto l'aspetto socio economico relativamente all'importanza nel contesto comprensoriale dell'intervento di definizione d'un percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica, che merita l'individuazione di un strategia generale di sviluppo sostenibile, considerato l'alto valore ambientale e paesaggistico del territorio in cui si colloca, necessitante di un disegno attuativo che contempli altresì un modello di gestione futura con le relative previsioni economico- finanziarie necessarie, attraverso un percorso e tempistiche definite anche in riferimento ai possibili canali di finanziamento pubblico e privato;
- che tale attività è già stata oggetto di Accordo tra i Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo Al Mare ex art. 15 Legge 241/90 s.m.i., con l'individuazione del Comune di Cipressa Capofila, finalizzato a regolare:
  - le azioni e gli impegni reciproci per l'attuazione del "Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa- Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure – Tirrenica";
  - l'attuazione delle fasi operative per la sua realizzazione;
  - il tutto con l'Accordo che prevede, in capo al Comune Capofila di Cipressa, il compito di provvedere alla redazione degli studi finalizzati all'inoltro delle richieste di finanziamento.

Per tutto quanto suddetto ed a seguito di ulteriori aggiornamenti intervenuti e meglio peraltro già proposti ed esplicitati nell'incontro sul tema, tenutosi presso la Sala del Consiglio del Comune di Cipressa, alla presenza della Regione Liguria e dei soggetti coinvolti su indicati, pubblici e privati, è stato definito e sottoscritto un più ampio ed esteso Accordo per lo svolgimento in collaborazione pubblico-privato di un'attività di interesse comune, ai sensi degli Artt. 11 e 15 della Legge 241/1990 e ss.mm.

Tale Accordo è stato oggetto d'approvazione con la DGC. 30/2023 e riapprovato con la successiva DGC. 117/2023, con le quali veniva altresì approvato un primo intervento di ripristino del tratto di difesa della costa franato con realizzazione di accesso diretto sulla zona demaniale marittima per una spesa complessiva di Euro 145.000,00 che costituisce l'intervento 1. Indicato in effige del presente studio.

Per consentire un'adeguata comprensione dei luoghi in argomento nel seguito è riportata una planimetria generale relativa al tratto compreso tra gli imbocchi della galleria ex ferrovia, lato San Lorenzo e lato Cipressa, con le previsioni indicative degli interventi previsti nell'ottica dei Comuni in Accordo, di poter realizzare l'alternativa alla galleria stessa per il tracciato della Pista Ciclabile del Ponente Ligure, secondo le previsioni del PRUSST del Ponente Ligure e per meglio esplicitare il tema.

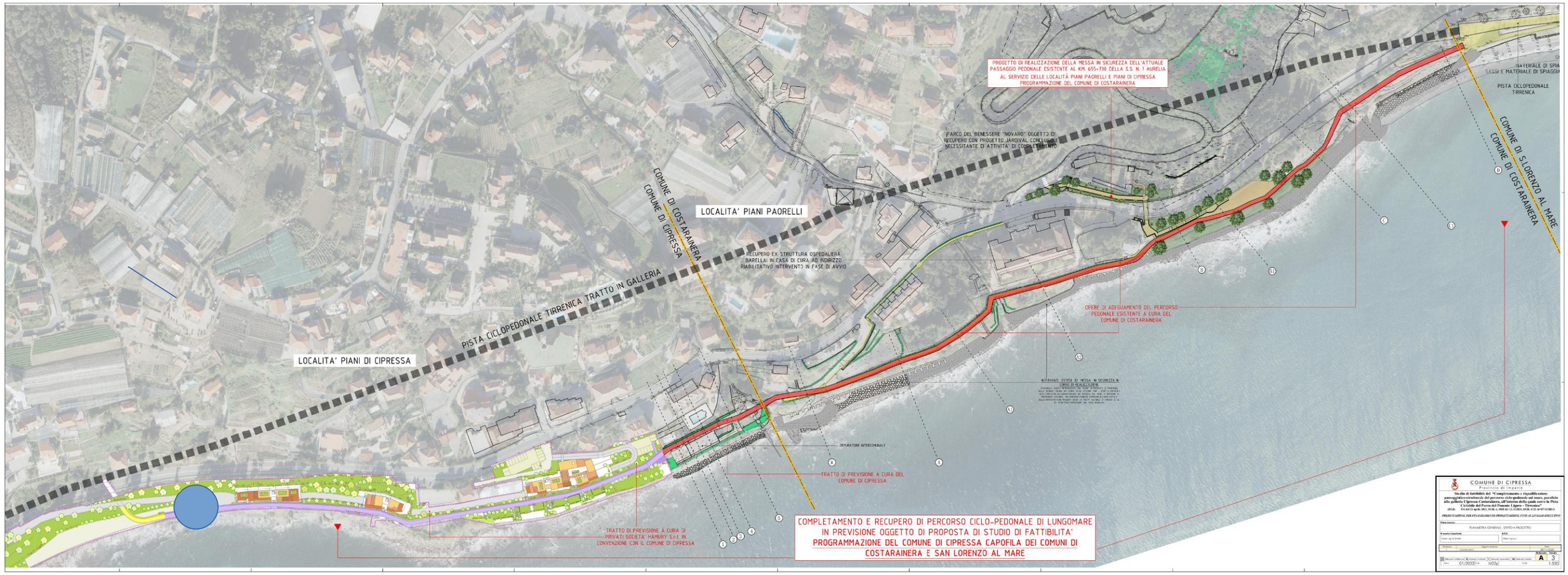
In questo contesto viene altresì presentata la problematica non da poco e legata alle condizioni di forte erosione da parte del moto ondoso sul muro di protezione a mare che, in un tratto, come su esposto è già crollato: il tutto evidenziato nell'immagine a seguire.



La necessità di operare in coordinamento e collaborazione pubblico – privato per raggiungere l'obiettivo del "*Completamento e della riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica*" appare evidente ma è altresì chiaro come il tratto di Pista Ciclo Pedonale alternativo alla galleria in argomento, risulti esposto al rischio di possibili crolli e quindi debba essere prevista una periodica manutenzione del muraglione stesso; al netto delle competenze e convenzioni in atto tra il pubblico ed il privato al riguardo, tale attività, per la sua natura manutentiva, potrà e dovrà essere commisurata con l'esigenza di salvaguardia degli habitat marini. Non sarà da escludere l'eventuale possibilità di dover chiudere la passeggiata in caso di cedimenti del muraglione o del terrapieno a tergo.

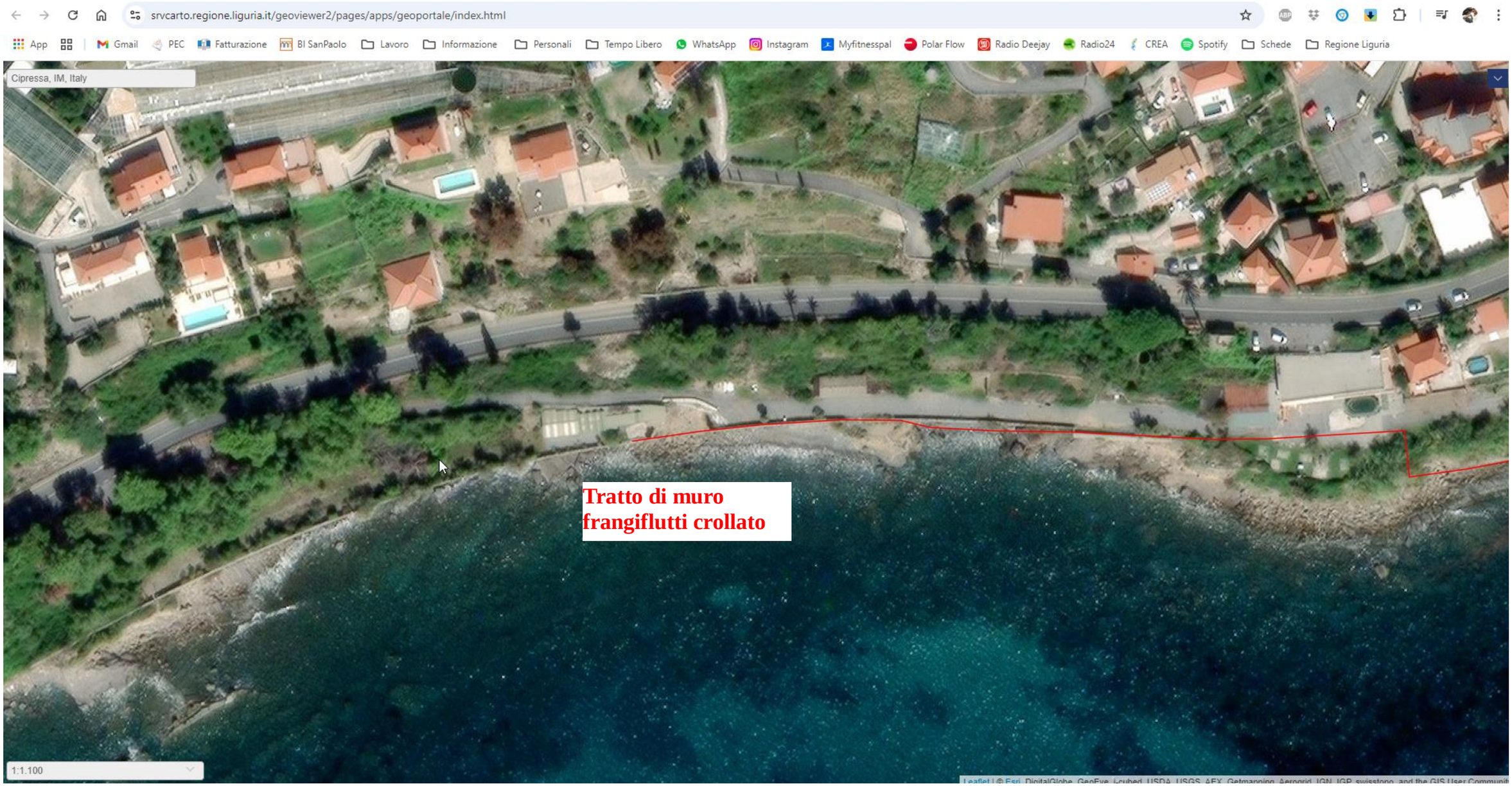
D'altronde il tutto rientra tra gli obiettivi della trasformazione individuati dal PRUSST, con la soluzione prevista per la Pista Ciclabile tramite by-pass di collegamento all'esistente tunnel ex ferroviario con il tratto a mare, rispondendo per quanto possibile alle richieste, dato atto che l'obiettivo di collegamento dei due territori di Costarainera e S. Stefano al Mare è difficilmente realizzabile tramite un intervento limitato al Comune di Cipressa.

Vista generale dell'ambito in cui si inserisce l'intervento di ripristino proposto



Tratto di muro frangiflutti crollato

Verifica compatibilità muro di protezione della costa – dividente demaniale (Linea rossa)



Nell'ottica su esposta laddove è stato chiarito che la linea di costa nel tratto in questione è destinata ad ospitare il percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure – Tirrenica, in una condizione certamente più fruibile e tale da consentire una visione di luoghi certamente più interessanti, il Comune di Cipressa, in precedenza rispetto agli ultimi crolli ma a seguito di un primo dissesto intervenuto, aveva programmato un "Intervento di ripristino tratto di difesa costa franato, con realizzazione di accesso diretto in demanio marittimo" finanziato con Decreto Dirigenziale Regione Liguria DD n° 6277/2023 e risorse proprie del Comune stesso, conscio da un lato che purtroppo, dopo un primo crollo di una parte del muraglione frangiflutti, se non si fosse intervenuti celermente il processo di rovina non si sarebbe arrestato con il rischio di continuare a compromettere la struttura di contenimento di fronte mare ma, dall'altro, nella necessità d'inserire in tale tratto di costa alta artificiale, una discesa a mare, assolutamente mancante praticamente su tutto il tratto centrale del suo territorio.

Tale intervento è stato assunto nella competenza del Comune nella necessità di realizzare un accesso alla battigia, inesistente per tutto il tratto a partire dal confine comunale Cipressa - Costarainera e da lì fino alla Località Aregai ma nell'ottica, sempre per quanto di competenza, di poter realizzare ogni sorta di manutenzione necessaria, al netto delle competenze e convenzioni in atto comunque commisurata con l'esigenza di salvaguardia degli habitat marini ed efficace per la stabilità dell'opera di contenimento.

Nelle date del 02 e 03 Marzo 2024, in occasione dell'allerta meteo allora comunicata da A.R.P.A.L., si sono verificate condizioni meteorologiche eccezionali, comportanti tra l'altro piogge intense, forti venti e mareggiate, che hanno continuato a flagellare il territorio comunale anche nelle giornate successive, fino al giorno 10 Marzo scorso.

L'Ordinanza Sindacale n. 738 del 15 Marzo 2024, emessa a seguito delle forti mareggiate che si erano abbattute sul territorio costiero comunale, veniva, tra l'altro, dato il compito al Responsabile dei Servizi Tecnici Comunale di porre in essere, avvalendosi anche delle procedure di somma urgenza di cui all' art. 140 del D.Lgs. 36/2023, tutte le iniziative necessarie a salvaguardare le condizioni di pubblica incolumità sul territorio comunale;

In particolare, durante gli eventi meteorologici eccezionali del 2, 3 Marzo e 9, 10 Marzo 2024 il muraglione frangiflutti, già in precedenza parzialmente danneggiato, ha subito nuovi crolli nella sua porzione di ponente, risultando pericoloso e pericolante, a seguito d'una condizione di significativo fuori piombo del paramento murario, nonché di svuotamenti del terrapieno retrostante lo stesso, dovuti all'apertura di brecce alla base.

A quel punto, dopo i dissesti ulteriori intervenuti a seguito degli eventi del Marzo 2024, considerato che la condizione del muraglione frangiflutti che si era venuta a determinare rappresentava grave pericolo per la pubblica e privata incolumità, in quanto posto al piede del versante caratterizzato dalla presenza:

- della ex galleria ferroviaria, ora pista ciclabile, con la sovrastante la Strada Statale Aurelia;
- nell'area immediatamente a monte, dalla strada di transito per l'accesso diretto ai fabbricati catastalmente censiti alla Sez. A, F. 12, part. 701, di proprietà privata;

venivano accertati:

- il rischio in atto, per i nuovi crolli intervenuti al muraglione frangiflutti nella sua porzione di ponente, pericoloso e pericolante, a seguito d'una condizione di significativo fuori piombo del paramento murario, nonché di svuotamenti del terrapieno retrostante lo stesso, dovuti all'apertura di brecce alla base;
- l'entità dei danneggiamenti intervenuti, nonché l'aggravamento della condizione di pericolo;
- il rischio di ulteriore aggravamento della condizione in essere;

da cui è emersa altresì la necessità:

- di provvedere immediatamente e compatibilmente con le risorse economiche disponibili all'avvio delle attività necessarie per la mitigazione delle problematiche sopra evidenziate, in somma urgenza, anche mediante una prima fase di intervento;
- di attivare altresì, in somma urgenza, tutte le procedure che consentissero l'esecuzione, con l'intervenuta disponibilità economica necessaria, di tutte le ulteriori opere a garanzia della tutela della pubblica incolumità ed a salvaguardia della salute pubblica;

Veniva conseguentemente redatto il VERBALE DI SOMMA URGENZA n.1/2024 ai sensi del disposto di cui all'art. 140 del D.Lgs. 36/2023, in data 22/03/2024 al prot. 1186, con il quale:

- si dichiarava che per l'esecuzione dei lavori di cui sopra ricorrevano gli estremi della SOMMA URGENZA e che i lavori necessari alla rimozione dello stato di urgenza non eccedevano il limite di 500.000 euro;
- si disponeva, ai sensi dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023:
  - l'immediato avvio della esecuzione degli interventi per la mitigazione delle problematiche sopra evidenziate in somma urgenza, mediante l'ausilio del personale in servizio presso la struttura comunale,

supportato adeguatamente da coadiutori e mezzi d'opera, mediante affidamento dei lavori alla Ditta COMAR s.r.l., con sede in Imperia, Via Matteotti n. 17, P.I. e cod. fisc. 00743270084;

- l'immediato avvio della esecuzione dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura, quali il supporto al RUP, la progettazione e direzione lavori dell'intervento;
- l'avvio contestuale delle specifiche procedure di dimensionamento delle soluzioni tecniche più consone alla definizione compiuta delle attività in somma urgenza, compresa la redazione della perizia giustificativa dei lavori e delle conseguenti attività autorizzative.

Nella succitata Ordinanza n. 738/2024 veniva ordinato alla Proprietà Privata di provvedere immediatamente a limitare lo stato di pericolo descritto, eseguendo i lavori all'uopo necessari per consentire:

- l'accesso urgente, attraverso la realizzazione delle opere strettamente necessarie all'accesso all'area demaniale per la messa in sicurezza del muraglione frangiflutti, nei modi ritenuti più opportuni;
- al Comune di Cipressa di poter utilizzare dette opere, per l'esecuzione dell'intervento in area demaniale di protezione della costa, in condizione di sicurezza;

Preso atto della comunicazione in data 29/05/2024 della Società HANBURY SRL, relativa alla conclusione dei lavori di competenza, finalizzati alla prosecuzione di quanto necessario per la messa in sicurezza del versante oggetto di dissesto per la parte di lavori di competenza del Comune;

Durante l'avvenuta esecuzione di quanto precedentemente esposto da parte del soggetto privato direttamente coinvolto, il Comune di Cipressa, al fine di poter procedere per quanto di competenza, ha inoltrato in data 15/05/2024 istanza, assunta a Protocollo Generale di Regione Liguria con Prot-2024-0514868 in pari data, inerente alla richiesta di autorizzazione, ai sensi dell'art. 109 del Decreto legislativo n. 152/06 per l'intervento di realizzazione della scogliera con massi naturali al piede dell'opera al fine di limitare l'erosione dietro il paramento e scongiurare l'estensione del dissesto ai margini laterali delle porzioni ancora in essere e che benché si trattasse di un intervento in Somma Urgenza per garantire la messa in sicurezza di un versante fronte mare, il Settore Regionale Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile ha ritenuto, con nota Prot-2024-0836654 del 13/06/2024, non procedibile la richiesta del Comune suddetta, confermando la necessità preventiva di sottoporre l'intervento al procedimento di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/06.

In quel momento l'intervento di competenza della Società HANBURY SRL suddetta era di fatto completato con attività interne alla dividente demaniale e finalizzate alla realizzazione della pista d'accesso alla battigia, creando altresì una provvisoria condizione di equilibrio di versante, necessariamente da monitorare ma compatibile con le condizioni meteo marine caratteristiche della stagione estiva allora in corso, valutando altresì la stagione balneare prevista dal 01 maggio - 30 settembre, di cui all'Ordinanza della Capitaneria di Porto d'Imperia del 22/04/2024;

A seguito delle indicazioni regionali intervenute è stato redatto il verbale a prot. 2603 del 9/7/024, con il quale il Responsabile dei Servizi Tecnici nonché R.U.P. disponeva una temporanea interruzione dei lavori di somma urgenza sino al successivo ordine di ripresa, a cui seguiva la Deliberazione della Giunta Comunale n. 85/2024 avente ad oggetto: "Intervento volto al ripristino delle condizioni di sicurezza al piede del muro frangiflutti su area demaniale località Marmi – Direttive" con la quale il Comune di Cipressa dettava le direttive al Responsabile dei Servizi Tecnici, volte alla conclusione dei lavori di cui sopra attraverso anche l'esperimento della procedura di assoggettabilità a VIA, in ottemperanza a questo comunicato dall'Ente finanziatore Regione Liguria, atteso che l'intervento di competenza della proprietà privata era stato di fatto completato, creando comunque una provvisoria condizione di equilibrio di versante.

Fermo restando che l'esperimento della procedura di assoggettabilità a VIA, in quanto richiesto dall'Ente Regione è un procedimento da attuarsi, con ogni probabilità sarebbe forse stato più cautelativo completare un minimo di protezione integrativa al piede, non attuata a seguito dell'improcedibilità dichiarata del disposto di cui all'art. 109 del Decreto legislativo n. 152/06, in pendenza dell'espletamento della VIA, come consentito e possibile, facendo ricorso al potere di ordinanza contingibile ed urgente (con riguardo ai pericoli accertati nelle proprietà private) ed a quello di somma urgenza, disciplinato dal Codice degli Appalti, che senza ombra di dubbio consentono di intervenire nell'immediato e successivamente di procedere alla richiesta delle autorizzazioni ed all'avvio delle procedure (anche di assoggettabilità alla V.I.A.), di volta in volta ritenute necessarie ed opportune da parte delle Amministrazioni competenti. Con Decreto n. 9/2025 avente a oggetto: eccezionali eventi meteorologici verificatisi nei giorni dal 9 febbraio al 31 marzo 2024 nel territorio della Città Metropolitana di Genova e delle Province di Imperia e di Savona - approvazione dell'integrazione al piano stralcio degli interventi per l'importo complessivo di euro 7.950.108,45 a valere su risorse FEN stanziate con DCM del 03/07/2024 e DCM del 04/06/2025 è stato assegnato al Comune di Cipressa un contributo pari a €. 335.000,00, che rappresenta l'Intervento n. 2 indicato in effige.

Il Responsabile dei Servizi Tecnici ha conseguentemente provveduto all'affidamento degli accertamenti tecnici ulteriormente necessari da cui derivano gli elaborati specificatamente redatti per l'esperimento della procedura di assoggettabilità a VIA secondo quando indicato nella su indicata DGC. n. 85/2024.

Analisi del contesto in essere nell'ambito di riferimento

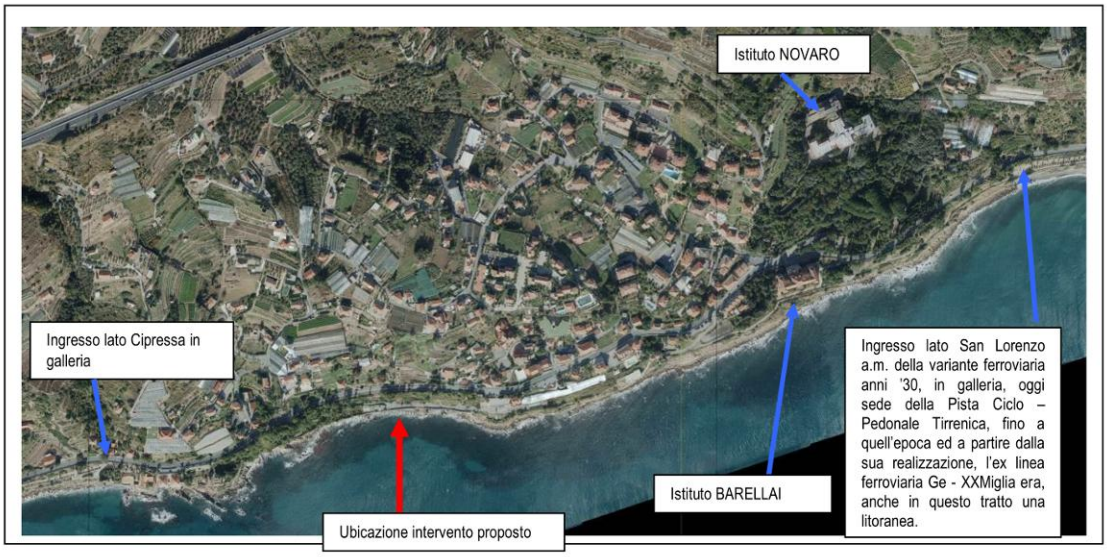
Alla luce d'un chiarimento ormai definitivo sulla condizione in essere e sui ruoli che i vari soggetti coinvolti sono chiamati a svolgere, i tre Comuni di Cipressa, Costarainera e San Lorenzo al Mare hanno avviato, con la partecipazione di "Amaie Energia", proprietaria di alcune aree interessate ed, al tempo stesso, Gestore della Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica assieme ai Privati suddetti eventi causa, la progettazione del "*Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica*".

L'obiettivo è quello di garantire il collegamento alla Pista Ciclo Pedonale in modo efficace da due parti: il lato di levante (San Lorenzo al Mare) presenta un percorso già collegato alla Ciclovia Tirrenica realizzata da Area 24 mentre da ponente (Cipressa e Costarainera) è necessario un nuovo ramo che verrà realizzato con il contributo di privati, in convenzione con il Comune di Cipressa: fondamentale è l'accesso al Parco del Benessere Novaro posto in posizione baricentrica, soprattutto in previsione dell'ampliamento della Ciclovia verso Imperia e Diano. La nuova ciclabile sarà aperta a tutti ma non è un'alternativa vera e propria al passaggio in galleria che resta la vera pista ciclabile, tuttavia sarà certamente frequentata in particolare da famiglie a passeggio e persone in cerca di tranquillità. Il tratto di pista ciclabile e passeggiata pubblica da realizzarsi fronte mare, lungo il litorale compreso tra il depuratore consortile e la Torre dei Marmi sarà dotato di marciapiedi, illuminazione pubblica, alberature e arredo urbano; il tracciato avrà una lunghezza di circa 450 metri e larghezza media di ml. 4,00 incluso il relativo marciapiede. La rimanente parte compreso il collegamento con l'esistente galleria Costarainera sarà realizzato in convenzione con privati.

Lo Studio di fattibilità del "Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica" del 2022, ammontante per la parte di competenza pubblica a un milione e 100 mila euro, ha fornito le indicazioni necessarie per procedere ed approfondire il tutto con un livello definitivo di progettazione generale che affronti, nel dettaglio tutte le problematiche. Con la DGC. n. 91/2025 il Comune di Cipressa, in qualità di Capofila dell'Accordo suddetto, ha approvato un primo aggiornamento del suddetto PFTE del "Completamento e riqualificazione paesaggistico-strutturale del percorso ciclo-pedonale sul mare, parallelo alla galleria Cipressa-Costarainera, all'interno della quale corre la Pista Ciclabile del Parco del Ponente Ligure - Tirrenica", in aggiornamento del precedente su indicato ed a seguito delle informazioni emerse dagli studi recenti dallo stesso eseguiti nel contesto del Progetto Jardival 2 e dall'applicazione del prezziario aggiornato di riferimento: il tutto finalizzato alla presentazione d'istanza di finanziamento, secondo il disposto di cui alla suddetta DGR n. 478 del 25 settembre 2025, ammontante a totali 1.500.000,00 €.

Per meglio comprendere l'importanza dell'intervento proposto occorre descrivere brevemente la storia dei luoghi in cui si colloca. In questi posti infatti, con il termine "*Sanatorio*" fu avviato un grande progetto, tra gli anni venti e trenta del '900 che nasceva dalla necessità di curare la TBC polmonare ed ossea in tempi in cui i medicinali erano del tutto inefficaci ed il contagio preoccupava. L'unico modo per curare e limitare la diffusione della tubercolosi era dunque procedere ad isolare i malati in luoghi particolarmente salubri (sole, iodio) e dar loro da mangiare cibi genuini in misura abbondante, giacché la debolezza indotta da diete troppo povere era tra gli elementi che favorivano la malattia.

Nasce così, probabilmente anche per la presenza di amministratori locali lungimiranti e oggi dimenticati, uno dei progetti di talassoterapia ante litteram più interessanti. Il progetto consentì infatti di consentì infatti di costruire due grandi nosocomi, Barellai e Novaro, dedicati rispettivamente alla patologia ossea e polmonare.



Gli edifici vennero progettati specificamente per andare incontro al sole ed al mare. Ma, stanti anche i tempi lunghi di degenza, ci si preoccupò anche della qualità della vita dei malati in tutti i sensi: vennero costruiti due parchi all'italiana che, sia pure in uno stato di decadenza vergognosa, è tutt'oggi possibile vedere. Vennero espropriati quasi 450 mila mq. di terreni per realizzare un'azienda agricola a ciclo integrale per la produzione di ortaggi, frutta, grano. In una zona venne inoltre realizzato un piccolo centro zootecnico che forniva carne fresca. Nei poderi vennero costruite case per i contadini.

Vista la dimensione dei nuovi nosocomi, fu necessario agire anche sui trasporti: nacque così l'attuale stazione di San Lorenzo al mare (con la doppia intitolazione a Cipressa poiché l'amministratore locale oculato proveniva da quel paese), lo scalo merci dove oggi c'è il parcheggio e lo spostamento della ferrovia. L'attuale galleria in cui transita la pista ciclabile fu costruita in modo da ospitare il doppio binario e spostare il tracciato sotto terra in modo da non disturbare i degenti.

La ferrovia, in precedenza passava per quel sottile tracciato che ancora oggi si può percorrere a piedi e che parte da San Lorenzo per arrivare appunto all'edificio del Barellai e da lì verso Cipressa fino alla Torre dei Marmi.

Come s'intuisce, si trattò, in allora, d'una grande e positiva trasformazione del territorio per scopi di utilità sociale estremamente importanti. Il tratto posto nel Comune di Cipressa e compreso tra l'attuale depuratore e la Torre dei Marmi non fu interessato direttamente dalla trasformazione urbanistica suddetta, ma fu destinato in un campeggio, che operò fino agli anni 2000 ma il muro ciclopico di contenimento lato mare e di protezione frangiflutti, è ancora una testimonianza della vecchia linea ferroviaria litoranea ante variante anni '30.

Nel seguito viene riportata un'immagine scattata poco tempo dopo l'inaugurazione del Nosocomio Barellai, laddove si possono scorgere con chiarezza le opere di protezione a mare delle ex litoranea, non sono state invece reperite foto storiche del tratto oggetto d'intervento in quanto, evidentemente di minore interesse.



Figura 22 – Piani Paorelli (Costarainera), Centro Sanatoriale "Giacomo Filippo Novaro", panoramica dal mare, 1935 circa (per gentile concessione dell'I.N.P.S., Archivio Storico, archivio fotografico, sezione antica)

Sono invece disponibili e recuperate dallo Strumento Urbanistico Attuativo (S.U.A.) per zona di pianificazione PRUSST - Intervento 8.60 AF Zona LTR "Riqualificazione del litorale Torre dei Marmi" Località: zona litoranea Camping Cipressa: Studio Meteo - Marino del tratto di costa in esame e valutazione degli effetti del moto ondoso sul muro frangiflutti con particolare riferimento al settore presente a valle delle strutture ipogee in progetto, a firma del Dott. Geol. Andrea Valente Arnaldi, le immagini della situazione del muro frangiflutti prima dei recenti crolli che, nel punto oggetto di studio, si sono verificati, creando l'innesco di una pericolosa situazione che rischia, da un lato di pregiudicare lo sviluppo dell'area, dall'altro, di aprire ad ulteriori crolli con incremento del rischio già in essere, atteso che, poco più a monte corre la S.S. n. 1 Aurelia che rappresenta l'unica via locale di comunicazione.

Sempre desumendo indicazioni importanti dallo studio suddetto, si fa riferimento al documento "Regione Liguria, 1999 - Difesa costiera e ripascimento delle spiagge", laddove si evidenzia che, fino all'anno 1800 circa le spiagge presenti lungo il tratto di costa in esame subirono un graduale aumento raggiungendo in quel periodo la massima estensione della linea di costa (fine della "piccola età glaciale").

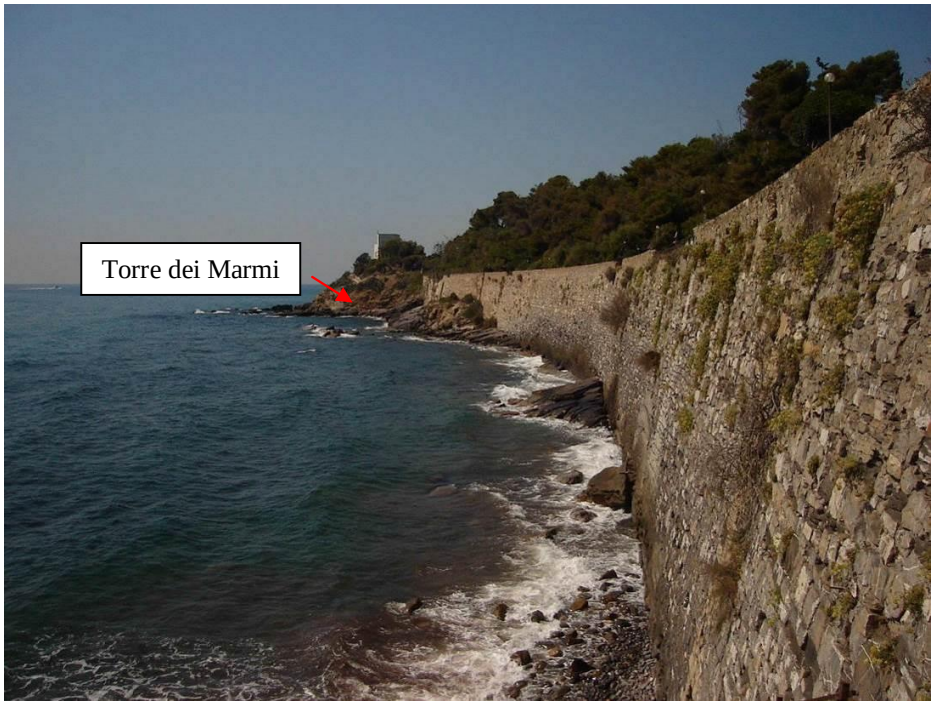
L'inversione di tendenza iniziò nei primi anni dell'800, proseguendo nella seconda metà del secolo con la costruzione della linea ferroviaria costiera di cui si è fatto cenno. Il suo passaggio portò non solo alla riduzione diretta della superficie delle spiagge, ma alla realizzazione di consistenti opere di difesa costituite generalmente da scogliere di massi radenti la costa, che costituirono il primo elemento di turbativa nelle dinamiche meteomarine e che crearono i primi processi erosivi, innescando un effetto a catena di un'opera per far fronte alla erosione provocata da una precedente.

Nel periodo successivo alla fine della seconda guerra mondiale le dinamiche costiere vennero squilibrate da 3 processi principali:

- forte prelievo di inerti dai principali bacini imperiesi, che riduce ai minimi il trasporto di materiali verso le spiagge;
- sviluppo dell'economia turistica, che porta non solo alla espansione lungo costa dei centri abitati, ma anche alla realizzazione dei primi porti turistici. La loro ubicazione, non ponderata rispetto agli effetti sul rimanente litorale, accentua in molti casi i fenomeni erosivi nei litorali di sottoflutto;
- costruzione di scogliere aderenti e pennelli, finalizzati alla difesa di singole spiagge, realizzati in modo "disordinato" in quasi tutti i golfi del Ponente Ligure.

Sempre in base alla predetta pubblicazione, il tratto di costa in esame, risulta interessato, al pari di molte altre unità fisiografiche liguri, da problemi connessi all'erosione costiera, con la presenza di tratti che manifestano pericoli di attacco alle strutture più prossime al mare.

In riferimento all'area oggetto di studio, il muro frangiflutti in pietra e cemento di protezione costiera presenta importanti dimensioni, con altezze anche superiori agli 11 m e, come suddetto, realizzato a protezione della linea ferroviaria litoranea di fine '800. Tale opera di difesa, finalizzata proprio ad evitare fenomeni erosivi da parte del moto ondoso che rischierebbe di destabilizzare parte della linea di costa, si presentava in condizioni ancora accettabili, dimostrando l'effettiva efficacia e l'adeguatezza a garantire una buona difesa dall'azione erosiva del moto ondoso.



Vista panoramica del muro frangiflutti ante dissesto in corrispondenza dell'area di studio (direzione W) (marzo 2016)

Erano però già visibili alcuni settori basali soggetti a fenomeni di sgrottamento più o meno significativi, causati, peraltro, con ogni probabilità, sia dal moto ondoso stesso che dall'irregolarità del piano di appoggio, costituito dal substrato litoide integro e compatto a componente calcareo marnosa prevalente. Tale substrato rappresenta il piano di sostegno all'intera opera di contenimento in corrispondenza dell'area in esame, garantendo pertanto un elevato livello di stabilità fondazionale. Nel seguito, nell'ambito delle attente analisi della circostanza in essere, si riporta l'analisi del tratto di muro oggetto d'intervento effettuata sempre dal Dott. Geol. Andrea Valente Arnaldi laddove, con vista frontale, si può notare come il punto oggetto del presente intervento fosse già stato consolidato ma gli eventi alluvionali del 2018 e successivi hanno prodotto la situazione di crollo che viene presentata nel seguito.



Regione Liguria / Provincia di Imperia / Comune di Cipressa

S.U.A. PER ZONA DI PIANIFICAZIONE PRUSST
INTERVENTO 8.60 AF ZONA LTR
Riqualificazione del litorale TORRE DEI MARMI

LOCALITA': zona litoranea Camping Cipressa

ADOZIONE AI SENSI ART. 9 COMMA 1° L.R. 32/2012 IN OTTEMPERANZA ALLA NOTA DEI SETTORI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - VAS ED URBANISTICA DELLA REGIONE LIGURIA PROT. PG / 2018 / 174772 IN DATA 19 GIUGNO 2018 A SEGUITO ADEGUAMENTO ESITI FASE PRELIMINARE DI CONFRONTO / SCOPING EX ART. 8 L.R. 32/2012, **CON TRASLAZIONE DI PARTE DEI VOLUMI DA AMBITO ID-MA DEL PTCP E LORO RICOMPOSIZIONE IN AMBITO ID-MO-A .**

Tavola	***DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA PANORAMICA DEL MURO FRANGIFLUTTI CON INDICAZIONE DEI DIVERSI COMPARTIMENTI DI ANALISI AVENTI CARATTERISTICHE OMOGENEE***	
IDRO-GEO-AMB 1		
REV. 01	Dicembre 2019	Scala: -

Soggetto attuatore: Societa' Hanbury S.r.l.
c.so Re Umberto 23 - Torino

Proprietari : Societa' Hanbury S.r.l.
Mancardi Giuseppe
Oreggia Caterina

Tecnico:
Dott. Geol. Andrea Valente Arnaldi
via Marconi n. 61 - Sanremo
E-mail: info@geostudiovalente.com

Progettista:
Dott. Arch. Flavio Gaudino
via Piani n. 28 - Imperia
E-mail: arch.gaudino@libero.it

Documentazione estratta dagli atti del S.U.A. da cui emerge la condizione critica già in essere antecedentemente al movimento franoso instauratori ed oggi chiaramente visibile in corrispondenza del punto indicato con la freccia rossa, laddove appare evidente un precedente intervento di consolidamento della base del muro, realizzata in calcestruzzo che, probabilmente non si è rivelato sufficiente a garantire la stabilità del manufatto a seguito degli eventi meteo avversi della fine del passato decennio.

Nel seguito è invece riportata la situazione purtroppo in essere, a seguito degli eventi meteo avversi del 2024 e decisamente problematica, ancorché necessitante d'intervento secondo quanto già in precedenza dettagliatamente esposto.



Strutture nel frattempo demolite



Quanto evidenziato nelle immagini precedenti rappresenta uno squilibrio che si è venuto a creare tra la cronica riduzione di sedimenti derivanti dal sistema dei corsi d'acqua nell'ultimo secolo e la crescente pressione antropica che si è sviluppata già a partire dalla realizzazione della ferrovia litoranea e proseguita negli anni 60-70 lungo la costa. Al riguardo, sempre dall'attenta lettura dello Studio Meteo - Marino del tratto di costa in esame e valutazione degli effetti del moto ondoso sul muro frangiflutti suddetto, a firma del Dott. Geol. Andrea Valente Arnaldi, per quanto riguarda il materiale di spiaggia emersa si presentano di seguito alcune immagini derivate durante il rilievo strumentale della costa dallo stesso svolto, che sintetizzano la caratterizzazione del materiale di spiaggia presente.



Panoramica della spiaggia sotto il muro in questione

Le differenti tessiture presenti sono state individuate con le immagini seguenti.

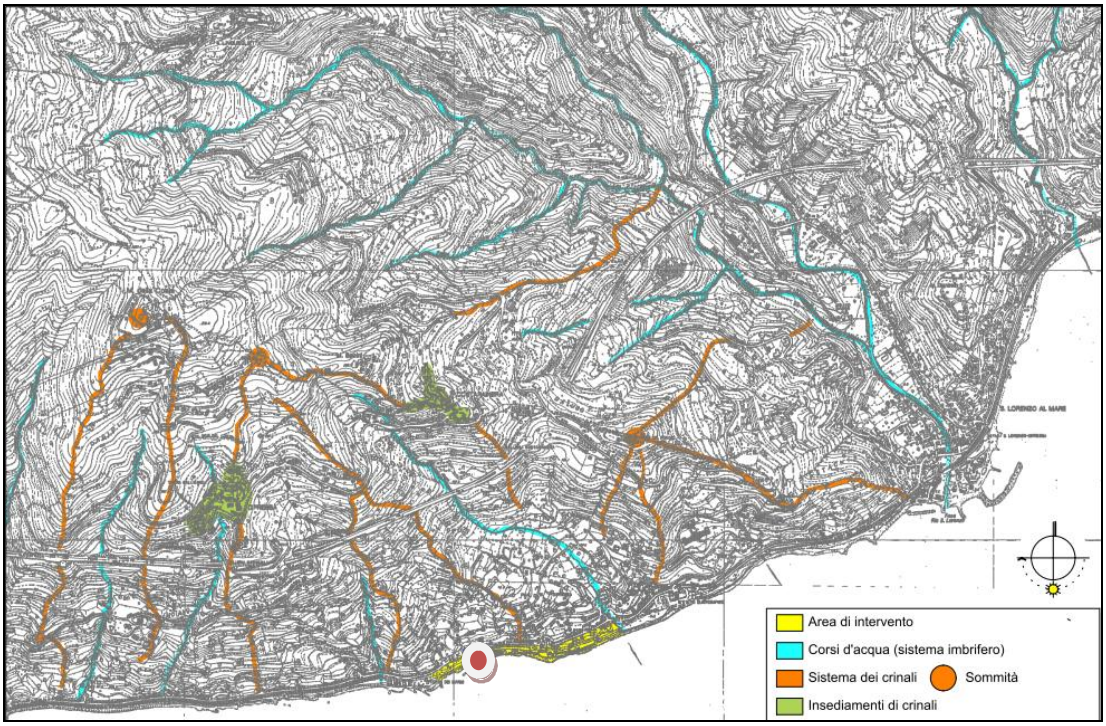


Sedimenti caratteristici

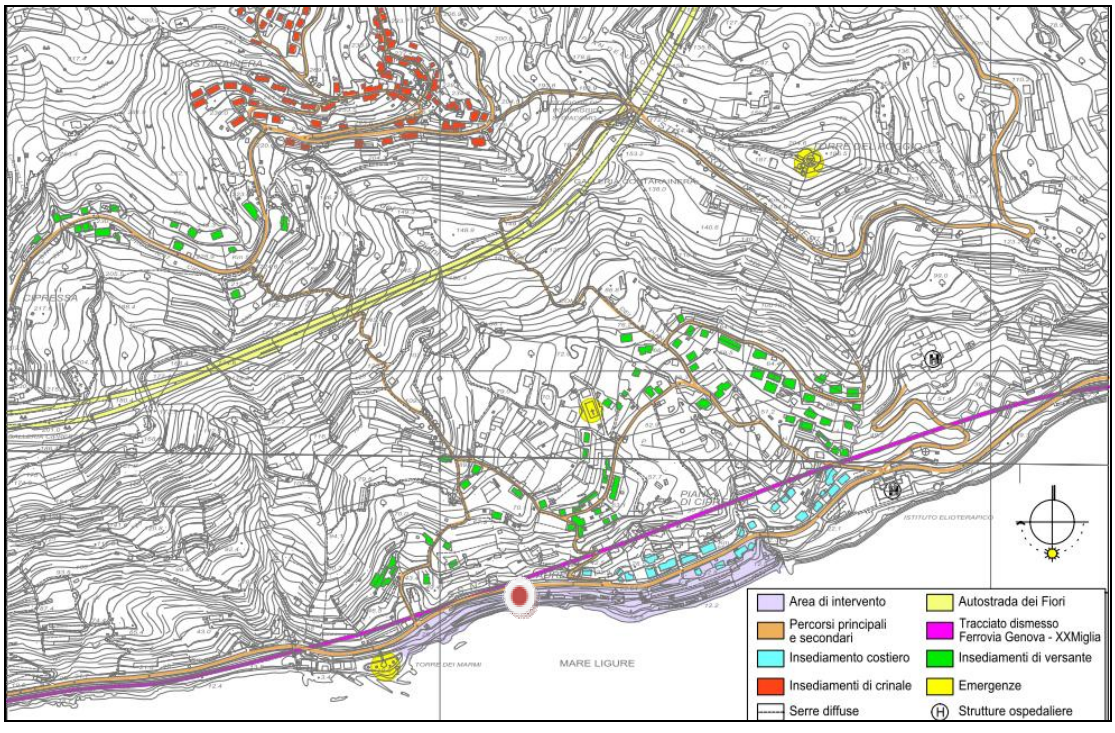


Morfologia

L'area d'intervento si colloca in un ambito territoriale caratterizzato da un versante collinare affacciato sul mare e caratterizzato da una morfologia poco acclive, prevalentemente costituito da fasce terrazzate. La linea di costa risulta poco accessibile per la presenza di un alto muro frangiflutti sulla cui sommità si estende una stretta fascia di terreno a fasce, in parte coltivate ed in parte occupate da serre. La parte di versante a monte dell'Aurelia, escludendo quella urbanizzata, è caratterizzata da una situazione orografica omogenea a profilo costante, con una forte presenza di serre e sistemazioni a fasce terrazzate. Nel seguito sono evidenziati gli elementi morfologici ed il sistema degli insediamenti con la trama delle varie infrastrutture esistenti nella zona.

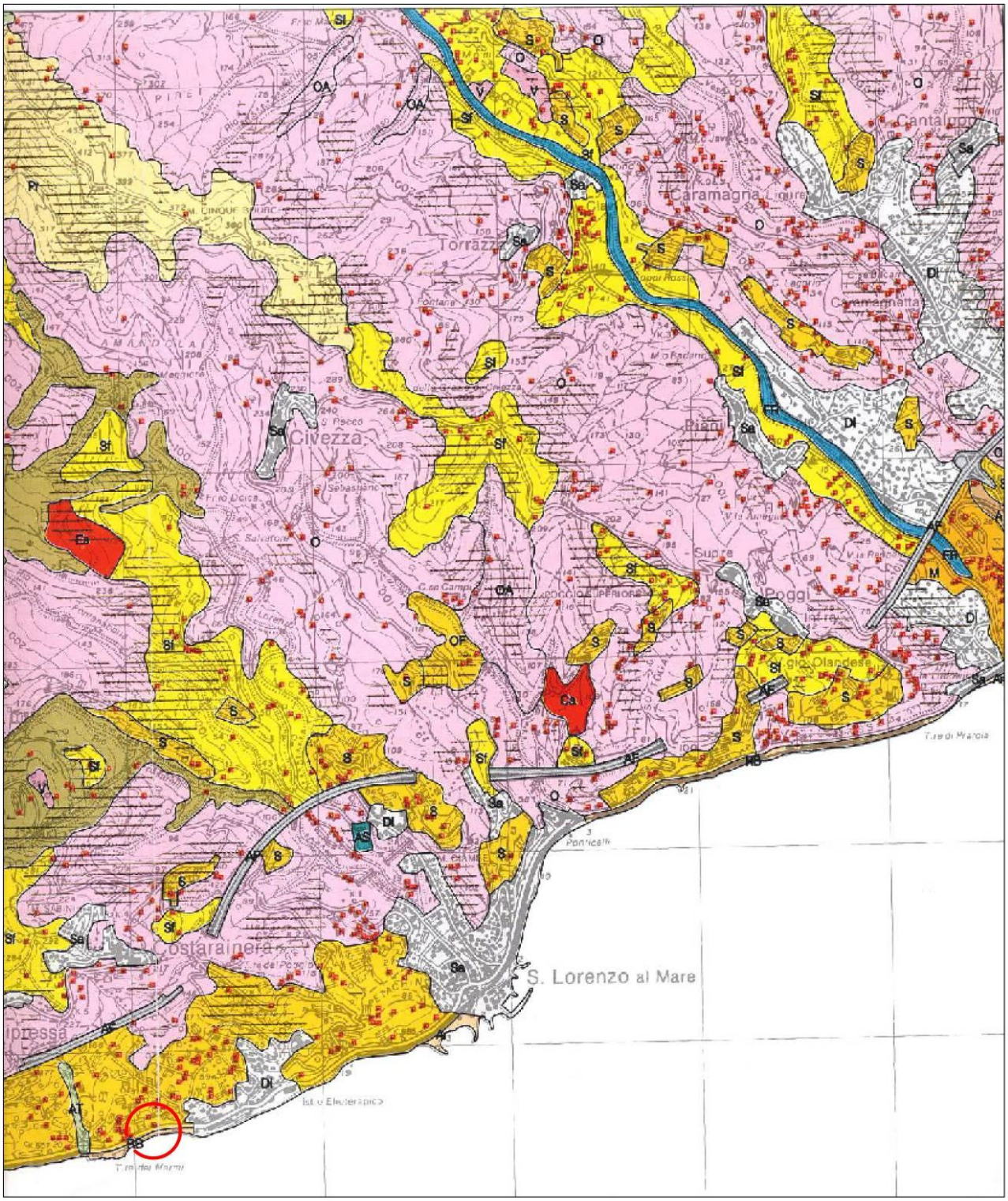


Elementi morfologici di riferimento



Sistema degli insediamenti in essere

Uso del suolo



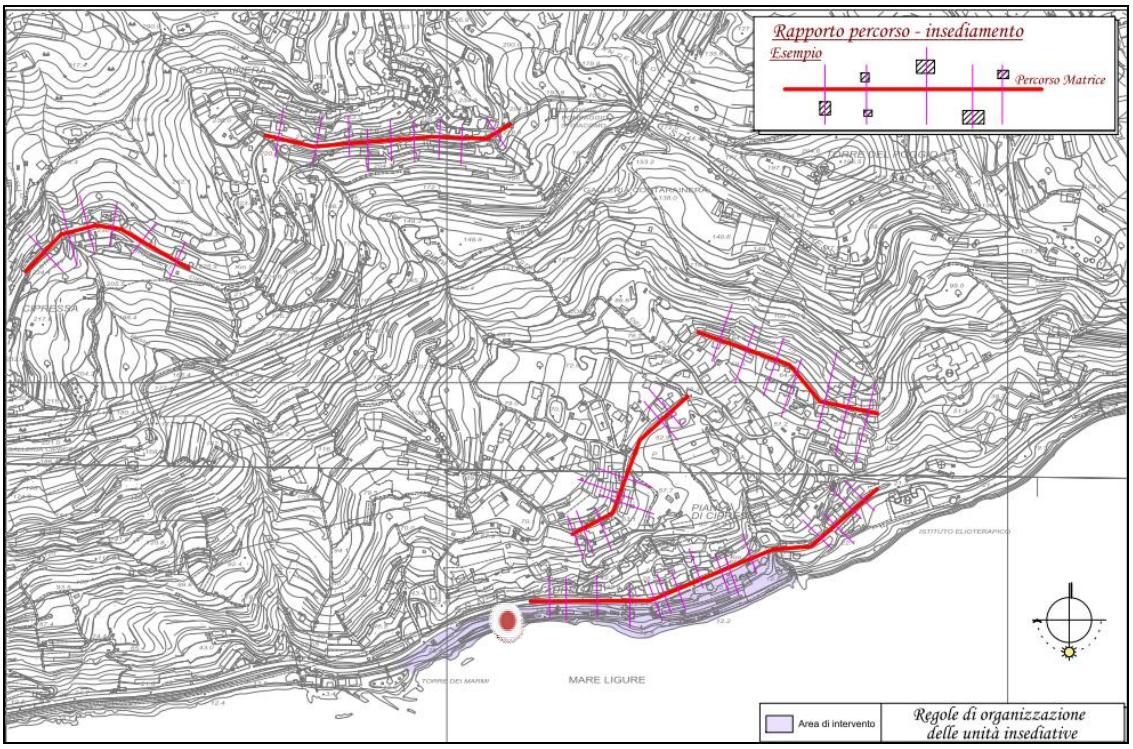
Carta dell'uso del suolo e legenda a seguire

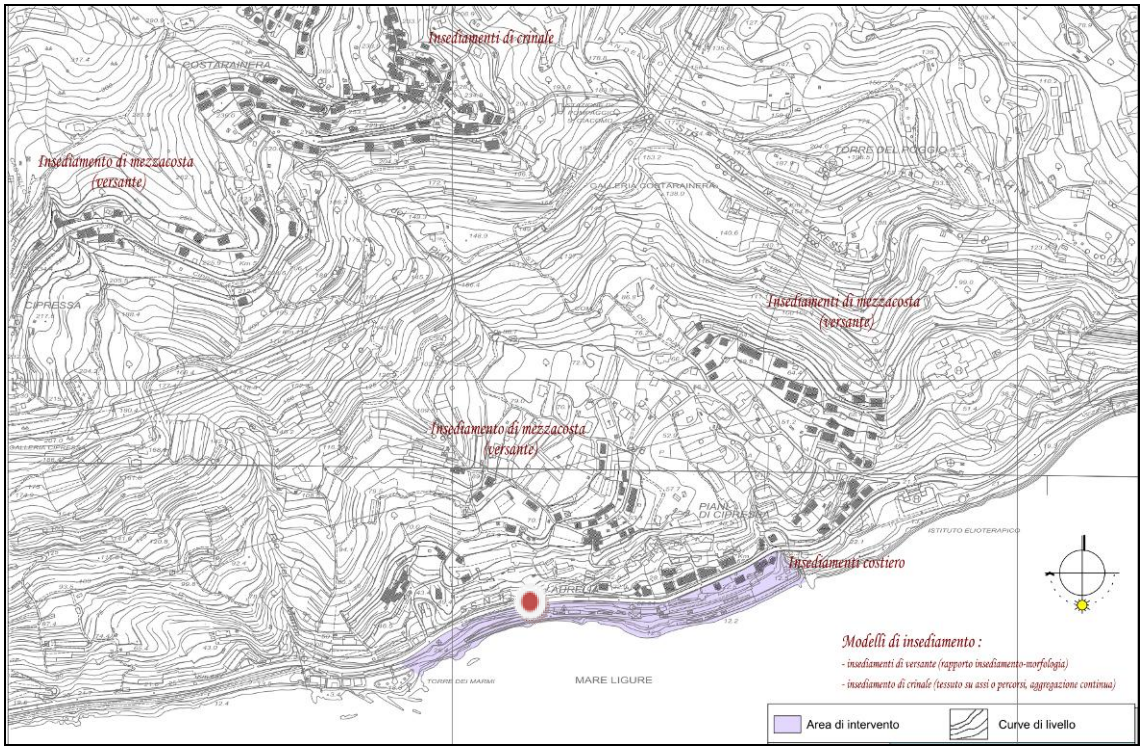


Percorsi

L'Aurelia costituisce l'asse di attraversamento principale, da esso si innestano una serie di percorsi secondari carrabili che risalgono il versante e che svolgono la funzione di accesso alle parti di territorio urbanizzate. La trama dei vecchi percorsi di tipo rurale, che attraversano il versante e che rappresentavano le vie di comunicazione verso la costa, completa il sistema infrastrutturale del pendio collinare.

Nel seguito si riportano le indicazioni inerenti le regole di organizzazione delle unità insediative e i modelli insediativi; con palese dimostrazione di come gli assi viari principali abbiano costituito le direttrici di sviluppo ortogonalmente alle quali sono sorti gli edifici.



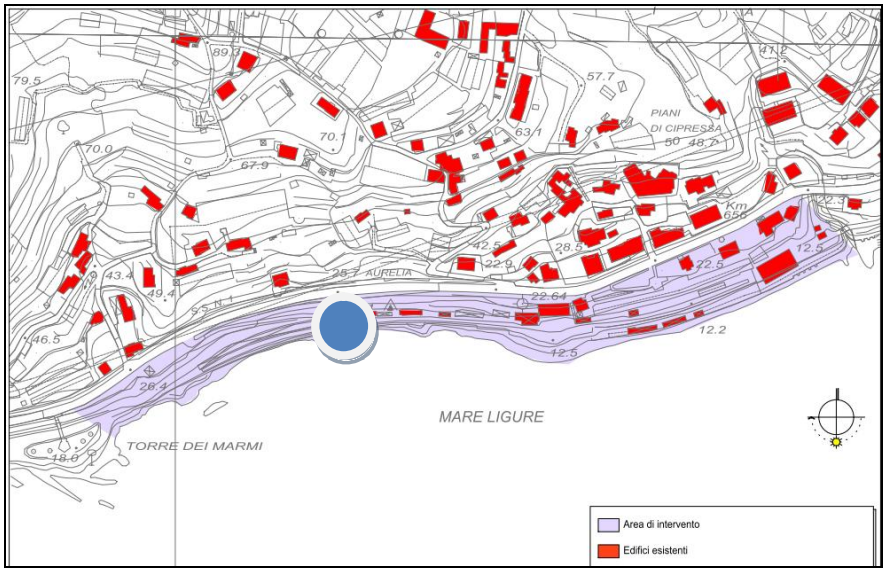


Vegetazione e colture presenti

L'originaria conformazione del versante è stata nel tempo modificata, con la realizzazione di terrazze che hanno consentito di svolgere le attività agricole primarie. Le poche aree non modificate dall'opera dell'uomo e quindi rimaste allo stato originario sono prive di vegetazione arborea; solo alcune zone presentano ancora le caratteristiche di macchia mediterranea con qualche alberatura di rilievo; nelle parti residue è presente una flora arbustiva poco significativa sotto il profilo paesaggistico. Nella porzione meno urbanizzata è ancora evidente, tuttavia, la tessitura e la parcellizzazione del territorio agricolo, ancora in parte destinato a tali usi, inframmezzata da ampie superfici coperte a serre.

Paesaggio costruito

Per l'analisi del corretto inserimento dell'intervento ina questione, anche se a carattere puntuale viene preso a riferimento l'ambito in cui è inserito che è costituito da una vasta porzione del versante collinare che si affaccia sul mare, e presenta caratteristiche insediative notevolmente differenti.



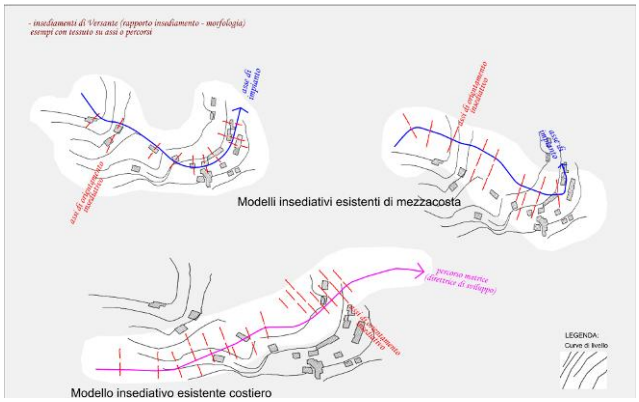
Edificato esistente

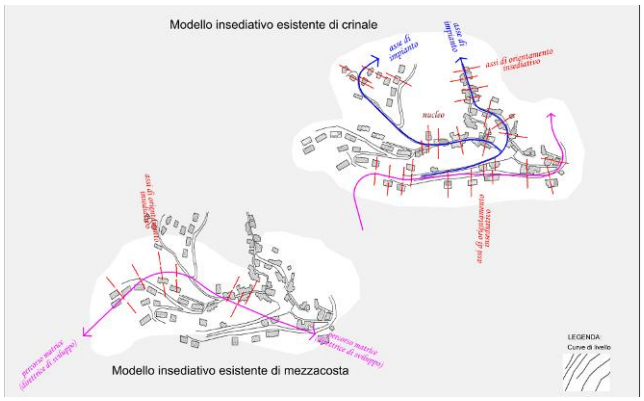
La parte a confine con Costarainera (loc. Piani di Cipressa) è stata in tempi recenti oggetto di una urbanizzazione significativa, che ha trasformato il territorio, originariamente agricolo, in un ambito prevalentemente periurbano costituito da una edilizia a bassa densità collocata sulle fasce terrazzate. La porzione di territorio invece posta ad ovest, non ha subito alterazioni di rilievo sotto il profilo paesaggistico, conservandone la sua natura prevalentemente di tipo agricolo. La trama dei poderi, ancora del tutto riconoscibile, e l'edilizia sparsa prevalentemente funzionale alle attività rurali che in essa si svolgono costituiscono gli elementi più rappresentativi di questa parte del paesaggio costiero. Le analisi compiute, quindi, hanno portato ad individuare due distinte unità insediative, la prima più strutturata sotto il profilo urbanistico, la seconda meno organizzata, tipica di un territorio agricolo. Nella parte maggiormente urbanizzata sono state rilevate alcune regole insediative costituenti la base dei processi di antropizzazione del territorio:

- l'andamento morfologico favorevole che ha determinato la scelta dei siti di nuova edificazione;
- i percorsi esistenti sui quali si sono attestati i fabbricati;
- gli "assi di orientamento insediativo".

I modelli insediativi presenti

Nel seguito si mostrano come sul territorio gli insediamenti si siano disposti secondo modelli differenti, dipendenti dalla morfologia del sito e dai collegamenti viari.





Sono in sintesi riscontrabili tre tipi di insediamento: quello di crinale, quello di versante o mezzacosta ed infine quello costiero, che ci riguarda più da vicino poiché si trova immediatamente a ridosso del sito d'intervento. La stretta linea di costa, sottolineata dal percorso della Via Aurelia, ha praticamente imposto un andamento lineare all'edificato, con gli edifici che si sono attestati ortogonalmente lungo il fronte del percorso matrice.

Il tessuto e i tipi edilizi esistenti

Nella parte urbanizzata del contesto circostante l'intervento è soltanto riscontrabile un'organizzazione dell'insediamento che ha prodotto un tessuto disomogeneo, composto prevalentemente da edifici a blocco, eterogenei nella forma e nella dimensione.

Gli elementi architettonici

Come per il punto precedente, la ricerca e l'analisi degli elementi riscontrabili sul territorio non ha evidenziato significativi punti di riferimento. Non si sono trovate tracce di elementi architettonici di particolare rilevanza paesaggistica, se non in qualche vecchio edificio ancora presente nella parte dove viene ancora svolta l'attività connessa all'uso agricolo del suolo. Un osservazione a parte va riservata alla "Torre dei Marmi", posta sulla costa di Cipressa, lato Sanremo rispetto all'intervento in argomento, in prossimità dell'imbocco della galleria della ex linea ferroviaria, ora Pista Ciclo Pedonale del Ponente Ligure, lato Cipressa, eretta nel XVI secolo (intorno al 1565), faceva parte del sistema difensivo costiero ligure contro i pirati barbareschi: presidiava il luogo di sbarco per proteggere la popolazione locale, simile alla sovrastante Torre Gallinara, presenta beccatelli, caditoie e feritoie tipiche dell'architettura militare dell'epoca facendo di fatto parte di una rete di avvistamento e difesa costiera. Il manufatto è una ex torre-fortezza, era dotata di sistemi difensivi e



di uno spiazzo superiore per i cannoni, progettato per difendere la zona dagli assalitori, in una posizione strategica per monitorare l'area di sbarco dei Marmi. Oggi ovviamente, come dalla foto riportata, la torre rimane una testimonianza storica delle necessità difensive della riviera ligure nel XVI secolo ed è di proprietà privata.

Sintesi delle analisi

Le principali considerazioni conseguenti alle analisi compiute sul contesto preso a riferimento possono essere cosi sintetizzate:

- il territorio collinare si distingue per la diversità delle parti che lo compongono: una porzione maggiormente urbanizzata e strutturata, una seconda meno organizzata, tipica degli ambiti agricoli;
- l'ambiente è stato profondamente trasformato dalle azioni dell'uomo;
- la linea costiera ha subito una significativa alterazione con la realizzazione del manufatto (muro frangiflutti) che caratterizza il paesaggio anche per la sua dimensione ma che andrà a costituire l'elemento di presidio per la nuova Pista Ciclo pedonale di lungo costa, complementare a quella realizzata, in questo tratto, completamente in galleria;
- l'ambiente costruito non presenta condizioni di qualità particolari e si pone come sfondo di un versante collinare ancora riconoscibile per i caratteri rurali che esprime;
- i singoli edifici non presentano elementi tipologici di particolare significato architettonico, fatto salvo quanto esposto per la Torre dei Marmi.

Gli elementi così individuati nell'analisi dell'ambito investigato hanno però fornito una indicazione sufficientemente chiara del territorio e del paesaggio di riferimento.

L'esame ha in sintesi evidenziato che:

- coesistono due realtà territoriali ed insediative differenti: un ambito urbanizzato che in minima parte interessa anche la fascia d'intervento e che il PTCP classifica come ID-MOA, un ambito prevalentemente agricolo che il PTCP classifica ID-MA, dove prevale la componente produttiva sulla dimensione edilizia;
- il percorso della Via Aurelia si configura come "percorso matrice" dell'edificato esistente e costituisce la linea di separazione tra l'area più fortemente edificata (a monte) e la zona d'intervento (a valle);
- la fascia in cui è previsto l'intervento di consolidamento, è meno edificata ma ampiamente mortificata dai volumi agricoli dismessi (serre) e dai volumi incongrui (baraccamenti e servizi dell'ex camping) ed è oggetto d'intervento di riqualificazione tramite SUA approvato ed in fase di avvio;
- la linea di costa è fortemente rimarcata dall'imponente muro frangiflutti suddetto che ha una sua storia così come su riportato e, soprattutto, diventerà l'elemento di sostegno e protezione dal mare della futura pista ciclo-pedonale di lungo costa;
- la massa del depuratore consortile incombe sul fronte mare e posta, quasi simmetricamente rispetto alla Torre dei Marmi, lato Imperia purtroppo penalizza un po' il sito.

L'indicazione più importante che emerge a questo punto è quella di poter procedere con l'intervento previsto, correttamente inserito nel contesto paesaggistico analizzato ed ampiamente descritto, per salvaguardare l'esigenza primaria di ripristinare il muro frangiflutti nel tratto crollato, al fine di consentire la realizzazione di un accesso al mare, assolutamente necessario in un tratto significativamente lungo di costa alta e privo di accessi, sia al servizio della prevista realizzanda nuova pista ciclabile e passeggiata a mare, posta in posizione privilegiata di fronte mare così come previsto nel Sua approvato, quale accesso alla battigia, sia per consentire, nel tratto in questione, una corretta attività di manutenzione al muro di frangiflutti stesso.

Materiali previsti

Nell'utilizzo dei materiali per la realizzazione dell'intervento di ripristino è previsto:

- il recupero ed il riutilizzo delle pietre che componevano il paramento del tratto di muro crollato, ovviamente per quanto possibile ed altresì il riutilizzo di quelle derivate dalla riduzione delle parti di muro ancora in essere ma poste in prossimità della breccia creatasi con il crollo e necessitanti di riduzione anche precauzionale, per la realizzazione dei rivestimenti delle nuove opere di sostegno che oggi, necessariamente sono previste in c.a.;
- l'utilizzo del c.a. sono ed esclusivamente per le opere di sostegno e strutturalmente adeguate;

- l'impiego, sia per la realizzazione della scogliera di base, sia per il corrazzamento del rilevato costituente la rampa di discesa alla battigia, di scogli della stessa tipologia geologica e cromatica di quelli già ampiamente presenti in zona e coerenti altresì con la geologia dei luoghi, della pezzatura di 3ª categoria, (da 3t a 7t).

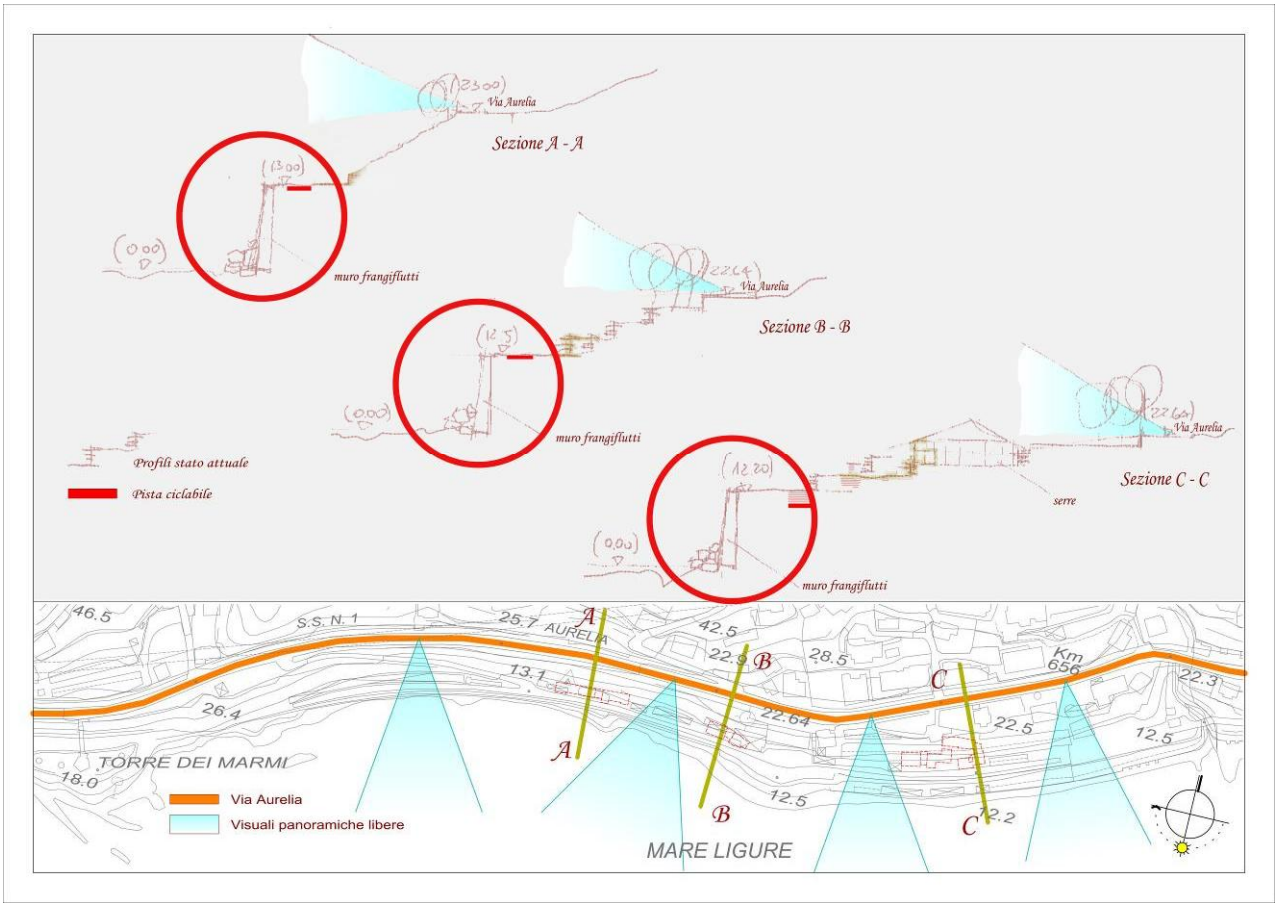
Accorgimenti costruttivi per un corretto inserimento nell'ambiente

Nel progettare l'intervento in questione, sono stati studiati appositi accorgimenti per garantire un inserimento ambientale corretto. Come esposto nel paragrafo precedente è stata prestata la massima attenzione all'utilizzo dei materiali, sia come recupero dell'esistente, sia come scelta del materiale lapideo integrativo.

L'uso del c.a. è riservato esclusivamente alle opere di sostegno nella parte più strettamente strutturale, le stesse sono previste rivestite con il recupero del paramento dell'esistente soggetto a riduzione ed il nuovo paramento, ancorché di rivestimento, presenterà la stessa pendenza della scarpa del muro frangiflutti esistente, al fine di garantirne la piena continuità.

Verifiche d'impatto su visuale panoramica pubblica e valori paesaggistici

A livello panoramico, dalla costa e da luoghi di pubblico transito, l'intervento in progetto sarà percepibile sempre in maniera modesta e non impattante ed al riguardo si prendono a spunto delle analisi fatte in un precedente Soi che mostrano comunque l'idea chiara della situazione nell'area in esame.



In particolare, percorrendo la Via Aurelia in corrispondenza del tratto che fiancheggia l'intervento, lo stesso non sarà visibile: il dislivello di quota è tale, infatti, da far sì che lo stesso si trovi al di fuori del campo visivo e schermato comunque dalle alberature. Dal mare sarà, ovviamente, più percepibile ma, come già detto, gli accorgimenti adottati ne attenueranno decisamente la percezione garantendone un corretto inserimento.

La soluzione progettuale proposta risulterebbe così pienamente ammissibile in quanto in termini di:

- quantità dell'intervento, la stessa è essenziale per un ripristino dell'esistente nell'ottica di una migliore sostenibilità ed accettabile in rapporto allo stato dei luoghi ed alle sue differenti condizioni paesaggistiche;

- qualità delle scelte tipologiche in quanto propone la forma compositiva assolutamente tipica per la soluzione di problematiche analoghe e realizzate nell'area;
- struttura in quanto inserisce le nuove tecnologie perfettamente nel contesto esistente.

L'intervento a progetto non penalizzerà il paesaggio esistente ma, anzi, contribuirà alla riqualificazione del sito, coerentemente con la filosofia del PRUSST che, di fatto, con la previsione della realizzazione della nuova pista ciclo pedonale di lungo costa, ne richiede l'attuazione per garantirne una sostenibilità a tutti i livelli.

Indicazione e analisi dei livelli di tutela

Vincoli e Strumenti

Vincoli di «bellezza d'insieme»

L'area della fascia litoranea è interessata dai seguenti vincoli di «bellezza d'insieme» L.1497/1939, oggi compresa nel D.Lgs 22 gennaio 2004 n. 42 secondo quanto di seguito indicato:



e più precisamente:

Vincolo Architettonico

Provincia IM
Data di Aggiornamento 31/07/2006
Comune CIPRESSA
Codice Monumentale 1
Codice NCTN 07/00111408
Descrizione Torre dei Marmi
Anno di vincolo 1950

Vincolo Paesistico Bellezza d'insieme

Codice vincolo 070296
Numero Progressivo per Comune 1
Oggetto del Vincolo FASCIA COSTIERA DI INTERESSE PAESAGGISTICO E PANORAMICO SITA NEL COMUNE DI CIPRESSA
Tipo Decreto Decreto Ministeriale
Data del decreto 29/09/1962
Tipo di Pubblicazione Gazzetta Ufficiale
Numero di pubblicazione 287
Data pubblicazione 12/11/1962
Grado identificazione identificabile con precisione
Limiti amministrativi storici SI

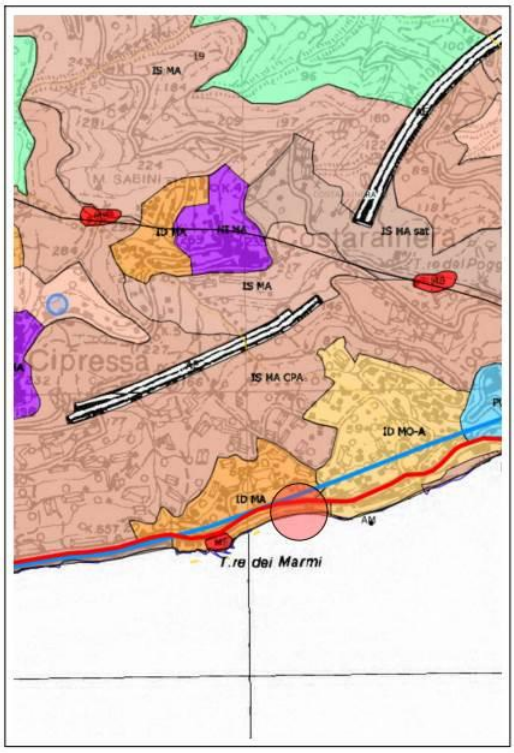
Vincolo Paesistico Bellezza d'insieme

Codice vincolo 070346
Numero Progressivo per Comune 3
Oggetto del Vincolo ZONA PANORAMICA COSTIERA TRA RIVA LIGURE E CIPRESSA COMPRENDENTE GLI ABITATI ANTICHI DI RIVA LIGURE S.STEFANO TERZORIO POMPEIANA CIPRESSA LINGUEGLIETTA COSTARAINERA
Tipo Decreto Decreto Ministeriale
Data del decreto 24/04/1985
Tipo di Pubblicazione Gazzetta Ufficiale
Numero di pubblicazione 143
Data pubblicazione 19/06/1985
Grado identificazione identificabile con precisione
Limiti amministrativi storici SI

Il Piano Territoriale di Coordinamento paesistico

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) rappresenta uno strumento, previsto dalla L. 431/1985, preposto a governare, sotto il profilo paesistico, le trasformazioni del territorio ligure: adottato nel 1986 ed approvato nel 1990, tale Piano comprende l'intero territorio regionale. Il Piano è stato redatto sulla base di un complesso di studi e di analisi, i quali hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici e alla scala locale (1: 25.000), con riferimento a 3 assetti del territorio di cui in oggi resta il riferimento solo all'*assetto insediativo*.

L'intervento in oggetto ricade all'interno della classe ID – MA, ovvero: "Insediamento Diffuso a regime normativo di Mantenimento" così come riportato in estratto della cartografia relativo all'assetto insediativo locale, di cui alla VARIANTE DI SALVAGUARDIA DELLA FASCIA COSTIERA, DCR n. 18/2011.



Si riportano, di seguito, le prescrizioni previste per tali classi, come indicato nelle vigenti Norme di Attuazione del Piano.

Art. 44
Insediamenti Diffusi - Regime normativo di MANTENIMENTO (ID-MA)

1. Tale regime si applica là dove l'assetto insediativo abbia conseguito una ben definita caratterizzazione e un corretto inserimento paesistico, tali da consentire un giudizio positivo sulla situazione complessiva in atto, non suscettibile peraltro di essere compromesso dalla modificazione di singoli elementi costituenti il quadro d'insieme o da contenute integrazioni dei tessuto edilizio.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente immutati i caratteri complessivi dell'insediamento in quanto vi si riconosce l'espressione di un linguaggio coerente ed un equilibrato rapporto con il contesto ambientale.
3. Sono pertanto consentiti esclusivamente interventi di limitata modificazione delle preesistenze ed eventualmente di contenuta integrazione dell'insediamento purché nel rispetto dei caratteri peculiari della zona e dei suoi rapporti con l'ambito paesistico.
4. Per far fronte a quelle carenze di ordine funzionale che possono influire sulla stessa qualità dell'ambiente e sulla sua fruizione, con particolare riferimento alla accessibilità ed ai parcheggi, sono consentiti interventi anche relativamente più incidenti sull'assetto dell'insediamento.

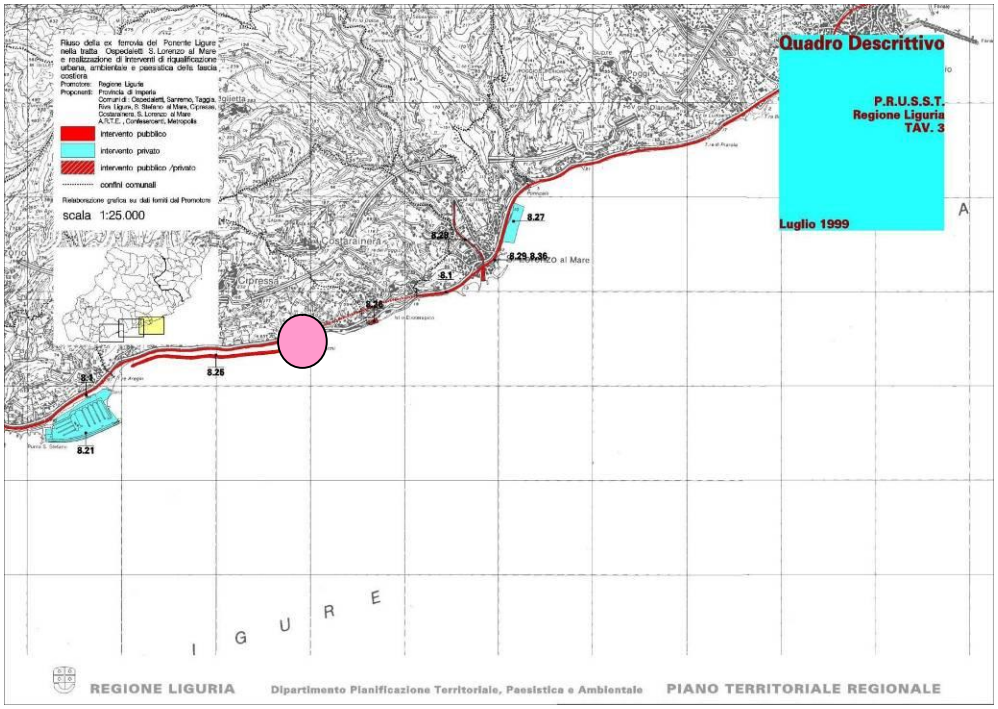
Manufatti Emergenti

Nell'area posta verso ponente rispetto alla localizzazione dell'intervento è presente un manufatto emergente così classificato:

CIPRESSA	68	F	TORRE GALLINARO	Posizione di difesa ed avvistamento postmedioevale sopra il paese di Cipressa. Il panorama è stato alterato dall'autostrada non molto distante	A	59
	69	F	TORRE DEI MARMI	Rudere di edificio per la difesa e l'avvistamento. Costruito nei secoli XVI-XVII, venne poi trasformato. Vincolo nel 1950	A	59

Strumenti urbanistici locali

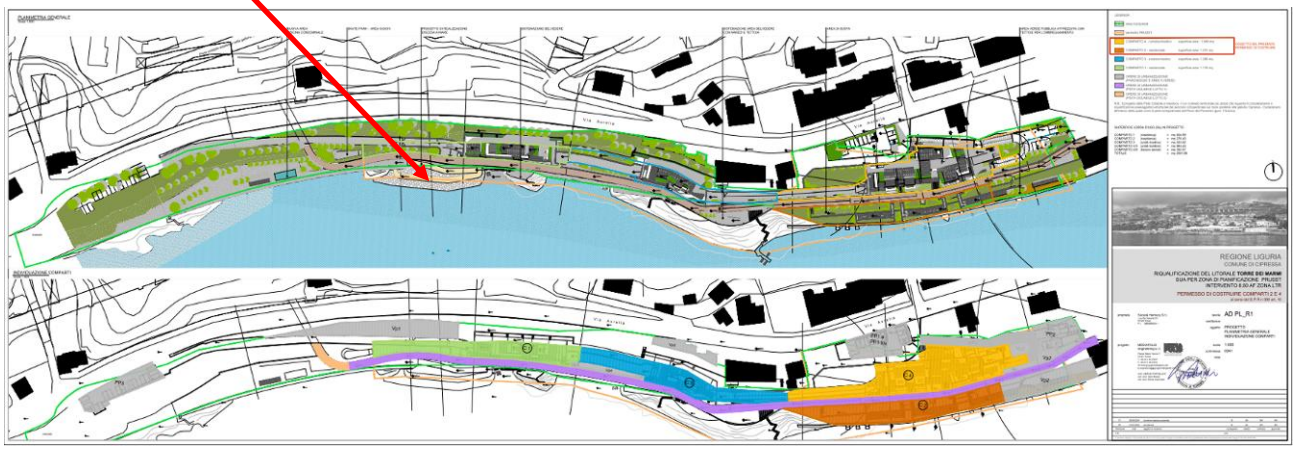
Sull'area laddove è individuato l'intervento in questione vige la pianificazione promossa dalla Regione Liguria con il PRUSST della zona LTR, (scheda d'intervento 8.60 AF) programma promosso dal Ministero dei Lavori Pubblici "volto al riassetto ed alla valorizzazione delle aree occupate dall'ex ferrovia del Ponente ligure in quanto costituenti un ambito di rilievo regionale con notevole potenzialità di sviluppo e caratterizzato da ingente patrimonio paesistico - ambientale e turistico - culturale da potenziare e valorizzare" anche con un sistema integrato di attività finalizzate all'ampliamento la riqualificazione delle infrastrutture, del tessuto economico, produttivo e artigianale, alla promozione turistico - ricettiva ed alla riqualificazione di zone urbane e periferiche interessate da fenomeni di degrado.



Piano Regolatore Generale del Comune di Cipressa

Il Piano Regolatore Comunale di Cipressa, nell'area in questione, ha individuato nella "Zona litoranea L" lo sviluppo pianificatorio della propria fascia costiera. Detta zona risulta originariamente ripartita in "sottozone", normate nell'Art. 8.7. delle N.T.A., che a loro volta rimandano agli specifici Piani attuativi l'attribuzione dei volumi in esse ammissibili. Nella fattispecie lo S.U.A. in oggetto viene attuato all'interno del perimetro del PRUSST predisposto dalla Regione Liguria, nella scheda d'intervento 8.60 AF. Questa specifica zona, classificata dal PRUSST come zona LTR, costituisce il principale parametro di riferimento del presente S.U.A. . Nella Zona LTR, al fine di pervenire ad un recupero ambientale e paesaggistico del litorale, sono ammesse dal PRUSST nuove volumetrie fino a m³ 7.900, in sostituzione di tutti i volumi incongrui rappresentati dalle serre e dai baraccamenti del campeggio. Nel frattempo è stato approvato il SUA in argomento e lo stesso è in fase d'avvio a seguito di rilascio di permesso a costruire.

Nel SUA suddetto è stato previsto, a livello indicativo, l'intervento in argomento, pertanto lo stesso risulta compatibile con il vigente Piano Regolatore, recependone le specifiche indicazioni tecniche previste per il settore di territorio comunale in questione.



Rappresentazione fotografica del contesto paesaggistico del tratto di costa

… a partire dal confine con il comune di Costarainera…..



….. sbocco del rio di confine intercomunale con in evidenza l'impianto di depurazione consortile rimasto incompleto ….



… particolare del muro frangiflutti in questione, in un tratto rinforzato da speroni in pietra



… vista d'insieme del tratto di costa …

Rappresentazione fotografica dell'area d'intervento



….vista particolareggiata della situazione in essere in oggi ….



… vista verso levante ….



.. vista verso ponente ….

Proposte progettuali

Strategia di progetto

Ripristino della continuità della difesa a mare, per consentire il programmato completamento del percorso ciclo-pedonale lungomare, con discesa sulla battigia in un tratto sprovvisto di accessi

L'ipotesi di realizzazione del su indicato percorso ciclo pedonale di lungomare presenta caratteri molto interessanti quale percorso alternativo all'attuale galleria ciclabile, collegato alla Ciclovia Tirrenica, con accesso dal Comune di San Lorenzo al Mare a levante e dal Comune di Cipressa a ponente ed interessante l'area in esame: la sua realizzazione è prevista a carico del Soggetto Attuatore Privato in convenzione con il Comune e consentirà il collegamento ciclopedonale a

cielo aperto con un breve tratto terminale in galleria non essendo possibile, lato Cipressa, il collegamento diretto a cielo aperto. La prevista realizzazione del ripristino della continuità della difesa costiera, con l'inserimento di un accesso alla battigia come già esposto, rappresenta un'opportunità per consentire sia un accesso al mare in un tratto di circa 4 km che ne è assolutamente privo e che presenta un interesse attrattivo notevole, sia un accesso che potrà essere utilizzato per tutte le attività di manutenzione di cui in futuro il muro frangiflutti avrà bisogno, per scongiurare crolli rovinosi come quello che si è verificato nel sito in questione e che potranno essere così effettuati con i mezzi idonei alle necessità strutturali in essere.

Riqualificazione paesaggio costiero

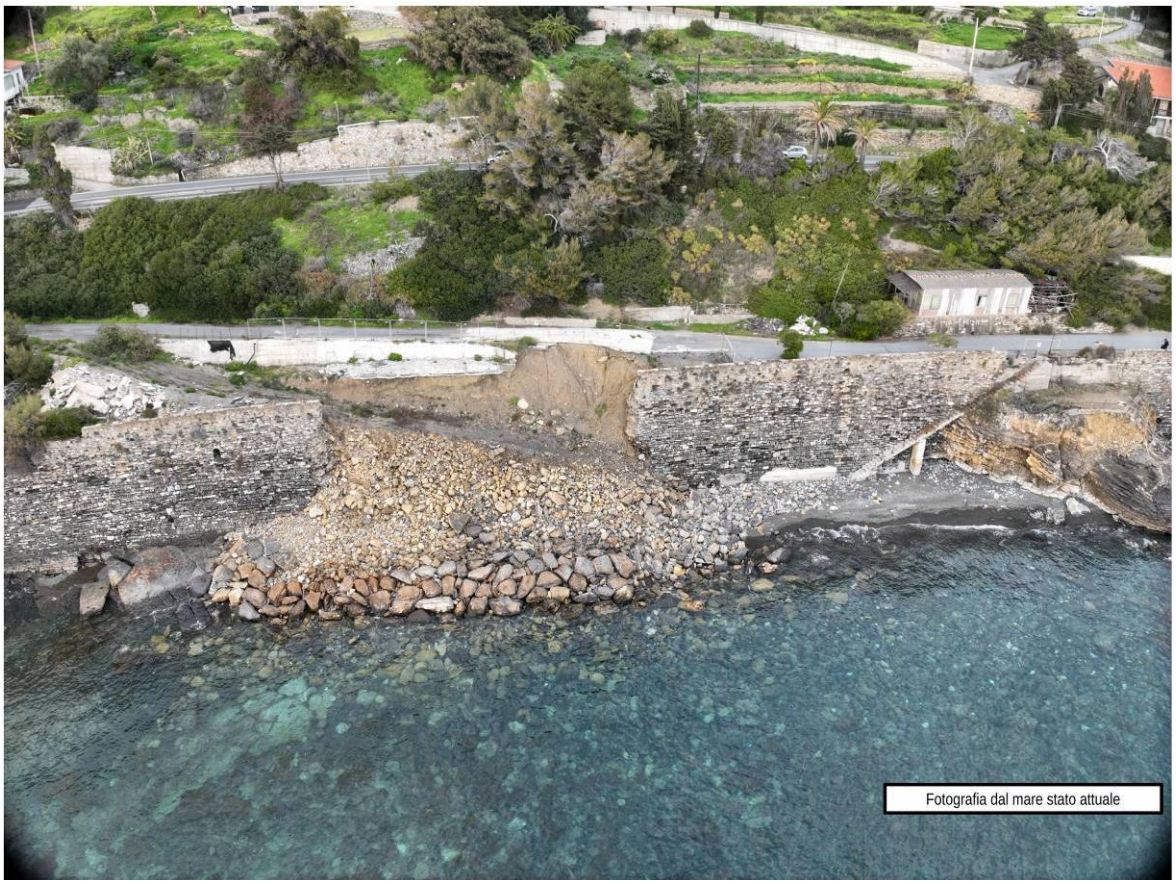
Il progetto prevede la realizzazione di un intervento di riqualificazione del paesaggio costiero, in oggi caratterizzato da una ferita molto evidente che rischia di ampliarsi con il passare del tempo, attraverso una sistemazione che tenga conto dell'esistente al contorno ma altresì realizzata con l'utilizzo delle tecniche di oggi, con l'uso dei materiali idonei quali scogli per le parti più a mare ed i rivestimenti delle pareti con le pietre recuperate il più possibile dal muro crollato e comunque assolutamente congruenti con l'esistente.

Sistema integrato di azioni di riqualificazione

Gli interventi già realizzati al contorno nei Comuni limitrofi negli anni precedenti sono stati un primo tassello di un più ampio sistema di azioni che riguardano l'area costiera, nel tratto compreso tra i comuni di San Lorenzo al Mare, e Costarainera, dalla pulizia, dalla sistemazione e messa in sicurezza delle scarpate sottostanti il percorso pedonale di lungomare, già esistente in quei comuni, dal recupero delle staccionate di protezione a mare, dalla ri-sagomatura delle scarpate, dalla sistemazione degli accessi alla battigia storici, dalla sistemazione di percorsi pedonale con scaletta che scendono alla scogliera a mare,… ora in quel di Cipressa ora si rende necessario affrontare un'emergenza con la previsione di realizzare un'opera sostenibile, sia in termini di fruibilità, sia per il ripristino della protezione mare, al fine proseguire nell'attività di completamento del recupero del fonte mare …

Valutazione di compatibilità paesaggistica

Nel seguito è riportato un confronto tra la situazione in essere su riportata e la proposta di sistemazione con un fotomontaggio.





Elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica

L'intervento previsto mirano a realizzare un'azione di riqualificazione del paesaggio costiero in un punto dove si è verificato un crollo dell'esistente muro frangiflutti a causa dell'azione del mare che, insieme al ripristino della difesa costiera si propone come occasione altresì di miglioramento della situazione antecedente, attraverso il consolidamento e la messa in sicurezza delle opere di sostegno monte e di protezione a mare, inserendo una condizione di fruibilità meglio adatta alle condizioni peculiari del tratto costiero in argomento.

Le azioni accompagnano il necessario ripristino dell'opera di difesa costiera con la creazione delle condizioni di accesso alla battigia, assolutamente necessarie per consentire le attività di manutenzione del muro frangiflutti esistente, in più punti eroso ed a futuro rischio di crollo, attraverso il controllo della stabilità locale tramite interventi rispettosi del contesto in essere al contorno, ancorché l'area in esame abbia subito molti interventi nel tempo.

Le azioni sono quindi valutabili come miglioramenti della qualità di un paesaggio comunque antropizzato e con criticità, aumentando anche la connessione tra elementi di valore già esistenti: in particolare la pista ciclo-pedonale del Parco Costiero del Ponente Ligure attraverso la valorizzazione del percorso pedonale di lungomare in previsione in continuità con quanto già esistente nei Comuni limitrofi e dell'accesso alla spiaggia.

Tecnico incaricato: *De Silvestri Ing. Tiziano*