

PROGETTO.

****VERSANTE SUD: Casa Sbernini/Ponte Tesino**

In questo tratto, l'asse stradale litoraneo non subisce variazioni rimanendo costituito da due corsie – nord e sud – separate a aiuola spartitraffico, le quali presentano, su tutti i lati, parcheggi pubblici in linea.

Quello che va sottolineato è il raccordo tra la pista ciclabile che corre sul viale e l'analogo percorso che si addentra verso il nuovo quartiere Tesino Village, fino al parcheggio scambiatore per congiungersi con il resto del sistema delle piste ciclabili urbane. Essendo questo il tratto più generoso per quanto riguarda le superfici da relax, la sistemazione prevede aree verdi posizionate in modo armonico e funzionale a formare un unicum dove aiuole e spazi pedonali si compenetrano, rimanendo tuttavia ben distinti. Il verde pubblico è raccordato, per mezzo di attraversamenti pedonali a livello, col marciapiede ovest e con le aree verdi poste in fregio agli alberghi. In questo caso, verrà stipulato un accordo irrevocabile da parte dei proprietari delle strutture ricettive alla cessione a favore del Comune, l'atto verrà formalizzato entro il 2010.

****VERSANTE NORD: Casa Sbernini/incrocio viale Ballestra**

Costituisce, questo, il tratto che si trasformerà in maniera più radicale, dal momento che l'attuale articolazione in due corsie separate da aiuola spartitraffico verrà modificata attraverso la creazione di un'unica carreggiata stradale a doppio senso di circolazione. A questo scopo, è già stato effettuato lo spostamento di 25 palme esistenti nello spartitraffico, delle quali 11 rimesse a dimora verso est per ridefinire la carreggiata stradale, al quale avrà dimensione minima di 7 metri. Presso l'incrocio con viale Ballestra, verrà più efficacemente definita la minirotatoria esistente: il diametro di 22 metri, prevede al suo interno una corona transitabile di 8 metri e un'isola centrale di 6, parzialmente attraversabile per le manovre dei veicoli di grandi dimensioni (autobus).

****ELEMENTI DI UNIFORMITÀ:** La soluzione di passaggio tra i due "sistemi" viari va ricercata, oltre che nella concordanza di stili ed elementi di arredo, nella complanarità degli spazi, si è scelto cioè di sistemare sullo stesso piano aree verdi e zone pedonali per dare maggiore respiro alla visione prospettica, e nell'effetto "onda" del disegno di incastro dei materiali di rivestimento delle superfici pedonali, levocell (pavimento in calcestruzzo lavato) e pietra naturale. L'impianto di pubblica illuminazione verrà potenziato con nuove strutture, in particolare, destinate al percorso pedonale e alle aree verdi adiacenti (a sud), alla carreggiata stradale, percorsi ciclabile e pedonale e alla rotatoria (a nord).

****FINANZIAMENTO DELL'OPERA.** La valorizzazione di questo segmento di lungomare è inserita nell'elenco annuale delle opere pubbliche allegato al bilancio di previsione 2010, per un valore di 1.032.000 €, da finanziarsi con l'accensione di un mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti.

DATI.

Lunghezza intervento: 650 m.

Posti auto: 300 (attuali 328); a questi, vanno aggiunti quelli esistenti nell'area in prossimità del sottopasso Pertini, ammontanti a circa 100 posti auto. Di fatto, si avrà un saldo positivo di 72 posti.

Aree verdi: 5.500 mq (attuali 1.800 mq)

Spazi ciclo-pedonali: 7.580 mq (attuali 4000 mq), di cui 3760 mq di pavimentazione in levocell, 970 mq in travertino posato alla palladiana, 1.050 mq in travertino posato a correre, 1.800 mq in quarzo (pista ciclabile).