



COMUNE DI SANTA CATERINA DELLO IONIO
(Provincia di Catanzaro)



Documento di indirizzo alla progettazione

Il RUP
Ing. Fernando Mantello



L'Ufficio per il Progetto Integrato borghi
(Delibere G.C. n.73-88/2018)

INDICE

1.	PREMESSA.....	3
2.	TEMA 1 : CORSO NAZIONALE.....	3
	2.1 Corso Nazionale : stato di fatto di via Nazionale	3
	2.2 Corso Nazionale : le finalità perseguite dal Committente.	6
3.	TEMA 2 : LUNGOMARE - RIQUALIFICAZIONE E COMPLETAMENTO.....	8
	3.1 Lungomare : stato di fatto.	8
	3.2 Lungomare : finalità perseguite dal Committente.	10
4.	SUDDIVISIONE IN LOTTI FUNZIONALI	12

1. PREMESSA.

Con il concorso di idee l'Amministrazione comunale intende acquisire proposte ideative per la riqualificazione urbana della Via Nazionale (SS 106) finalizzata alla creazione del "Corso Nazionale" ed il *completamento del Lungomare*. La riqualificazione di seguito prospettata rappresenta un obiettivo di natura strategica per il territorio.

2. TEMA 1 : CORSO NAZIONALE

2.1 Corso Nazionale : stato di fatto di via Nazionale

La marina di Santa Caterina dello Ionio è una realtà urbana di recente costituzione. Come le la prevalenza delle realtà calabresi la marina nasce come insediamento appendice del centro urbano in collina (comune capoluogo). Solo tra gli anni '60-70 incominciano a svilupparsi gli insediamenti attuali in continuità a quelli realizzati negli anni '50 nell'area della stazione ferroviaria e in asse alla SS 106.

Le nuove costruzioni sono state realizzate tuttavia senza rispettare un *allineamento* ben netto nel fronte prospiciente la SS 106. Ciascun edificio è infatti costruito con una propria *distanza e quota* rispetto all'asse stradale. Negli anni successivi le varie amministrazioni hanno poi realizzato alcune tratte di marciapiedi ed in particolare dove la distanza delle costruzioni dalla SS106 lo consentiva, tenuto conto anche dell'accesso alle attività economiche e/o di magazzini, o la sosta dinnanzi alle abitazioni private (foto 1 e foto 3). Le diverse realizzazioni di percorsi pedonali è avvenuta quindi in modo disomogeneo (per larghezza, qualità) e sono molteplici le soluzioni di continuità, e le barriere architettoniche (foto 2, foto 3).



Foto 1 – accesso alle attività economiche esistenti (a sinistra)



Foto 2 – accesso alle attività economiche esistenti (a destra)



Foto 3 – accesso alle attività economiche esistenti (a sinistra)

La limitata qualità estetica degli edifici e delle opere di urbanizzazione unitamente alla precaria accessibilità e possibilità per la sosta dei veicoli hanno contribuito ad accentuare per la marina le caratteristiche di *paese di passaggio privo di una identità propria*. L'*attrattività* della marina è oggi limitata essenzialmente alla sola stagione estiva e alla pregevole costa. L'*attrattività minore* e costante durante l'anno è rappresentata dalle attività economiche prospicienti la SS106 che trattengono gli automobilisti di passaggio in sosta laterale alla stessa strada. La piattaforma stradale (corsie e banchine) della SS106 e fasce pavimentate, presenta una larghezza variabile tra 7,00 m e 10,40 m. Le banchine ove possibile sono impiegate per la sosta longitudinale dei veicoli. L'illuminazione presente su un solo lato della SS106 è realizzata da ordinari lampioni stradali.

Gli spazi laterali alla SS106 (piazze e piazzali) da evidenziare ai fini della proposta, procedendo dall'innesto con la SP138 in direzione Catanzaro, sono i seguenti:

1. sulla sinistra, i giardini pubblici, delimitati da muretto e marciapiede di calcestruzzo.
2. sulla sinistra, la piazza Papa Giovanni XXIII (L3 in planimetria) intorno alla quale sono sorti la Chiesa ed edifici residenziali (primo nucleo urbano della marina). La piazza pavimentata in mattonelle di cemento e alberata sui bordi (foto 4).
3. sulla destra, il piazzale Stazione (L4 in planimetria) dove si accede all'omonimo edificio ferroviario è pavimentato in conglomerato bituminoso. Sul lato alla SS106 il piazzale è alberato e sono collocato due lampioni con funzioni di torrefaro (foto 5);
4. sulla destra, piccolo piazzale della ex-stazione ferroviaria (parziale di P1 in planimetria), pavimentato in conglomerato bituminoso;
5. sulla destra, piazzale di recente realizzazione (parziale di P1 in planimetria) con vista mare con pavimentazione in travertino;
6. sulla destra, giardino pubblico con marciapiede in calcestruzzo (G2 in planimetria);
7. sulla sinistra, giardino pubblico di recente realizzazione (G1 in planimetria) con marciapiede in calcestruzzo.



Foto 4 – Piazza Giovanni XXIII



Foto 5 – Piazza Stazione

In sintesi lo stato di fatto fisico del costruito prospiciente alla SS106 presenta le seguenti criticità :

- edifici non sempre allineati in prospetto e quota rispetto all'asse stradale della SS106;
- larghezza complessiva della piattaforma stradale disomogenea;
- marciapiedi realizzati a tratte, da un solo lato e di caratteristiche costruttive e dimensionali differenti (di rado i marciapiedi sono costruiti da entrambi i lati);
- piazze Papa Giovanni XXIII, piazza Stazione e piazzali minori da riqualificare;
- soluzioni di continuità e presenza di barriere architettoniche;
- sistema di illuminazione disomogeneo e insufficiente costituito da lampioni stradali.

2.2 Corso Nazionale : le finalità perseguite dal Committente.

Concetti chiave alla base delle *finalità* perseguite dal concorso di idee:

Place Branding è il processo di scoperta, creazione, sviluppo e realizzazione di idee e concetti per (ri)definire l'*identità*, i tratti distintivi il 'genius loci' di un luogo e, conseguentemente, costruirne il senso complessivo. Un processo di Place Branding richiede diversi tipi di investimento: *hardware* (infrastrutture, edifici), software (eventi, storie), "orgware" (coordinamento delle strutture organizzative) ed elementi "virtuali" (loghi, azioni simboliche, siti Web).

L'*identità* di ciascun luogo (*place identity*) è determinata da un insieme di elementi, fisici e non, ovvero sociali, economici, culturali. Sono tuttavia gli elementi fisici, dalla scala più minuta dei singoli manufatti a quella del territorio nel suo complesso, a comunicare a chiunque abiti o usi un luogo i valori della popolazione insediata, e i saperi di chi ha contribuito nel tempo a costruire e riprodurre in ciascun territorio.

Un territorio non è un semplice agglomerato di case, uffici, strade, industrie, semafori, automezzi ecc. È soprattutto un concetto 'identitario', uno spazio allo stesso tempo fisico e simbolico, in grado di generare senso di appartenenza nelle persone che ci vivono e attrazione per le altre.

Un territorio, quindi, dovrà imparare a farsi scegliere investendo su di un chiaro connotato identitario, in grado di superare luoghi comuni e stereotipi, per comunicare la propria unicità, i propri valori, le proprie eccellenze e la propria idea di sviluppo.

Costruire l'*identità visiva* di un centro urbano deve essere prima di tutto un'operazione di selezione dei caratteri distintivi che emergono dalle modalità con cui è vissuta, dalla qualità dei servizi offerti, dalle esperienze ambientali, culturali e sociali che potenzialmente potrebbe offrire. L'*identità competitiva* di un territorio è una scelta di progetto che va costruita a partire da uno specifico patrimonio di valori che definiscono il suo capitale territoriale. Il concetto di visione è strettamente connesso a quello di vocazione nelle azioni di valorizzazione del territorio.

Il concetto di identità competitiva è il risultato di una serie di fattori distintivi, i quali vanno correlati e opportunamente armonizzati pur nella loro complessità, per mantenere tale, e se possibile incrementare, la competitività del territorio.

Il progetto del *brand* include una *visione strategica* proiettata nel futuro, di come *il luogo oggetto di progetto* sarà percepito dai suoi abitanti o dai suoi fruitori.

Il concorso di idee intende premiare le proposte in grado creare la nuova *identità* della frazione marina, il *biglietto da visita* per chi vi arriva e chi la attraversa, anche quale porta di ingresso verso Borgo del comune capoluogo per il quale l'Amministrazione ha già avviato iniziative volte al suo recupero e valorizzazione.

Nuova identità e attrattività costituiscono i punti cardini della proposta progettuale ricercata dal concorso di idee.

La proposta deve quindi operare nel *risolvere le criticità dell'esistente* (descritte nel paragrafo 2) valorizzandone i pregi, attraverso soluzioni esteticamente e funzionalmente adeguate a generare una *nuova identità riconoscibile, leggibile* al visitatore, all'automobilista che attraversa il centro abitato e al cittadino che lo abita e tali da accrescerne *l'attrattività*.

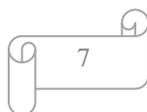
Il concorso di idee intende premiare le proposte in grado di agire:

- sulla riconfigurazione della mobilità per favorire la mobilità pedonale, per garantire le connessioni e la continuità anche con le vie interne e l'accesso al mare, per ridurre la velocità veicolare lungo la SS 106;
- sul ridisegno degli spazi aperti dell'asse centrale della SS 106 (piazza Stazione, piazza Papa Giovanni XXIII, altri spazi minori), per il miglioramento complessivo dell'immagine urbana e della leggibilità del centro urbano della frazione "marina" al fine di aumentarne l'attrattività e attribuendo a ciascun spazio riqualificato una funzione;
- sulla valorizzazione estetica-funzionale-paesaggistica del contesto di cui sopra.

Il progetto deve perseguire la riconfigurazione estetica-funzionale della Via Nazionale-SS 106 (percorsi pedonali, piazze e piazzali) al fine di rendere la via *attraattiva e rappresentativa dell'identità pubblica* realizzando, altresì:

- ✓ la riduzione della velocità del tratto urbano della SS 106 (*traffic calming* compatibili una strada statale di primaria importanza. Ad esempio non sono consentiti i dossi);
- ✓ il miglioramento e sicurezza della mobilità pedonale;
- ✓ gli attraversamenti pedonali;
- ✓ l'abbattimento di barriere architettoniche;
- ✓ l'ottimizzazione e l'incremento delle aree per la sosta degli autoveicoli (parcheggi), ed in particolare a servizio delle attività economiche presenti;
- ✓ il mantenimento e miglioramento della fruibilità delle attività economiche e magazzini in essere;
- ✓ la valorizzazione della vista mare;
- ✓ la sostenibilità ambientale ed economica (criteri minimi ambientali, soluzioni a basso impatto e risparmio energetico con riferimento a materiali, colori, impianti, costi di realizzazione e manutenibilità).I costi dovranno essere ben ponderati in un ottimale rapporto fra qualità e costo dell'intervento. Il progetto dovrà tenere in considerazione tutte le scelte tecniche e progettuali utili a definire i migliori Criteri Minimi Ambientali possibili per le aree oggetto di intervento.

Costituiscono elementi *invarianti* della proposta :



- ✓ marciapiedi di larghezza minima di 150 cm salvo la possibilità di derogare alla larghezza di 90 cm (marciapiede di servizio ad esempi sul lato stradale individuato come di rango inferiore nell'idea progettuale), o per casi privi di soluzioni (edifici, sezione insufficiente, ecc.);
- ✓ sezione stradale minima da garantire per la SS 106 è una larghezza di 6,50 m (corsie+banchina destra e sinistra) ai sensi del D.M. 5.11.2001. Oltre tale ingombro sono consentiti marciapiedi e/o stalli per la sosta dei veicoli.
- ✓ per la sosta longitudinale stalli di larghezza minima 2,0 m a lato della carreggiata stradale (paragrafo 3.4.7 Regolazione della sosta - D.M. 5.11.2001);
- ✓ soluzioni illuminotecniche a basso impatto fisico e di emissioni (inquinamento luminoso) preferendo sistemi illuminanti di altezze modeste, soluzioni ad effetto ecc. Gli eventuali sostegni dei corpi illuminanti ed arredi essere collocati al di fuori della larghezza utile del marciapiede.

3. TEMA 2 : LUNGOMARE - RIQUALIFICAZIONE E COMPLETAMENTO

3.1 Lungomare : stato di fatto.

L'infrastruttura è una recente realizzazione avvenuta in tre lotti (due completi e il terzo con sola strada carrabile). Il lungomare esistente (tratta D-E, passeggiata e strada) termina in prossimità del Diving center (foto 3), mentre prosegue con strada carrabile sino al lido "Lampara" (foto 4).

L'opera consiste in una passeggiata pavimentata sul lato mare, una fascia di verde, un marciapiede e la strada carrabile. Tra la strada carrabile e la ferrovia è presente una fascia oggi impiegata per la sosta benché non pavimentata e organizzata (vi insistono piantumazioni di alberi che occupano parzialmente la fascia).

Tra le criticità si rilevano

- Strada a sezione ristretta nel primo tratto in curva e in uscita dal sottopasso e impossibilità alla sosta laterale (foto 1);
- sosta carente (parcheggi) e non organizzata in generale su tutto il lungomare (foto 1 e 4);
- marciapiedi in compresenza di lampioni stradali (foto 1 e 4);
- impianti di illuminazione non adeguati al contesto paesaggistico (lampioni stradali) e fonte inquinamento luminoso (illuminazione su lungomare – foto 1-2-3-4)
- degradazione delle qualità paesaggistiche e ambientali dell'area originaria (dune, vegetazione, ecc.) per la estrema vicinanza alla spiaggia.



Foto 1- prima tratta lungomare esistente



Foto 2- termine prima tratta e inizio seconda tratta lungomare esistente



Foto 3- termine lungomare esistente (diving center)



Foto 4 - tra diving center e lido "La lampara"

3.2 Lungomare : finalità perseguite dal Committente.

La proposta ha come oggetto :

- ✓ l'idea per il completamento del lungomare (tratta E-F tra Diving Center e lido "La Lampara") in raccordo con il lungomare esistente.
- ✓ interventi minimali per il recupero/restauro paesaggistico e ambientale della tratta D-E del lungomare esistente (impianti, arredi, ecc.) e la realizzazione di parcheggi negli spazi disponibili o da recuperare su tutta la tratta D-F.

Concetti chiave alla base delle *finalità* perseguite dal concorso di idee:

- ✓ una nuova idea di lungomare compatibile con i valori paesaggistici e ambientali (ridotto

- consumo di suolo, materiali a basso impatto, tutela della duna);
- ✓ restauro/recupero paesaggistico e ambientale dell'esistente.

La proposta deve perseguire:

- il ripristino delle qualità paesaggistiche dell'area degradata sotto il profilo paesaggistico da usi impropri di tipologie costruttive e materiali, al fine avviare la valorizzazione e la riqualificazione attraverso *interventi minimali* sull'esistente (strada carrabile, impianti di illuminazione, arredi, ecc.). Non devono prevedersi rifacimenti dell'esistente (pavimentazione della passeggiata, ecc.);
- il recupero, la ricostruzione e la rinaturalizzazione, volti a reintegrare i valori paesaggistici preesistenti (dune e spazi retrodunali);
- il completamento del lungomare in raccordo con il lungomare esistente mediante soluzioni compatibili e in equilibrio con i valori paesaggistici e ambientali riconosciuti;
- la creazione su tutto il lungomare (esistente e nuovo) di *zone comfort* (ombra e punti acqua) e di *sedute permanenti*.

Costituiscono elementi *invarianti* della proposta :

- recupero e incremento di stalli per la sosta (nel caso di stalli longitudinali devono avere un ingombro laterale minimo di 2 m) da realizzarsi con soluzioni ecologiche drenanti (no pavimentazioni in conglomerato bituminoso). Nella tratta esistente D-E si deve prevedere la realizzazione di stalli longitudinali a lato strada nella fascia verde del lungomare;
- impianti di illuminazione a basso impatto visivo e inquinamento luminoso e risparmio energetico;
- arretramento della passeggiata rispetto alla duna (nuova tratta di lungomare), anche con riduzione fascia di verde tra strada e passeggiata;
- soluzione (es. mini rotatoria) in prossimità del lido "La Lampara" per la svolta dei veicoli in sicurezza.

4. SUDDIVISIONE IN LOTTI FUNZIONALI

Per esigenze di programmazione degli interventi e reperimento dei relativi finanziamenti la soluzione complessiva proposta, corrispondente ad una visione di insieme, dovrà essere presentata, per quanto attiene la stima economica (TAV.2), garantendone la fattibilità per **lotti funzionali**:

- ✓ **Lotto 1** Marciapiedi, piazzali e giardini
(tratta funzionale A-B: da Caserma Carabinieri a distributore carburante IP)
Comprende la sistemazione di percorso pedonale, sosta veicoli, piazzali minori e giardini esistenti (G1-G2 in planimetria), l'accesso al mare e passerella pedonale per accesso a lottizzazione esistente oltre il torrente (M in planimetria).
- ✓ **Lotto 2** Marciapiedi, piazzali
(tratta funzionale B-C: da distributore carburante IP a innesto SP138)
Comprende la sistemazione di percorso pedonale (sino al sotto passo ferroviario lato est e sino a innesto con SP138 ad ovest), sosta veicoli, piazzali minori e giardini esistenti (P1 in planimetria).
- ✓ **Lotto 3** Piazza Papa Giovanni XXIII (L3 in planimetria)
Comprende la sistemazione della piazza (compreso il piazzale antistante la delegazione municipale) e degli spazi per la sosta, la scala pedonale per l'accesso alla via comunale superiore sul lato ovest (via Corrado Alvaro).
- ✓ **Lotto 4** Piazza Stazione (L4 in planimetria)
Comprende la sistemazione della piazza e degli spazi per la sosta, la baia di sosta per gli autobus che transitano sulla SS 106, il marciapiede sul lato est di raccordo con P1 .
- ✓ **Lotto 5** Lungomare
Comprende interventi minimali di riqualificazione dell'esistente (tratta D-E in planimetria, a partire dal sottopasso ferroviario) e il nuovo lungomare di completamento (tratta E-F in planimetria).

Per *lotto funzionale* si intende la parte dell'intervento complessivo che può essere realizzabile autonomamente garantendosi la funzionalità, fruibilità e fattibilità indipendentemente dalla realizzazione delle altre parti.