

SEAderno SEAside

CITTÀ: Siderno, Italia

COMMITTENTE: Città Metropolitana di Reggio Calabria

DESTINAZIONE D'USO: Lavori di recupero per il lungomare e ricostruzione dell'opera di difesa costiera aderente

TIPO DI CONCORSO: Progettazione Urbanistica del Waterfront

ANNO: 2016

CAPOGRUPPO

PhD Cesare Corfone | dottore di ricerca in architettura e urbanistica e master in progettazione urbana

PROGETTISTI

architetto Marco Vincenzo Manduzio | specialista in progettazione e master in architettura avanzata

architetto Lina Casiero | specialista in progettazione architettonica

architetto Angela Pia Russo | specialista progettazione architettonica e comunicazione digitale

COLLABORATORI

architetto Luciana De Girolamo | specialista in restauro e master in architettura naturale

architetto Raffaele Vitale | specialista in tecnologia costruttiva e master in progettazioni di grande scala

architetto Mario Danilo Carella | specialista in tecnologia edilizia, sicurezza e progettazione antincendio

architetto junior Flora La Cava | specialista in interior design, grafica e comunicazione

Miriam Maiorani | laureanda in architettura

CONSULENTI

PhD Massimo Angrilli | architetto e docente di urbanistica

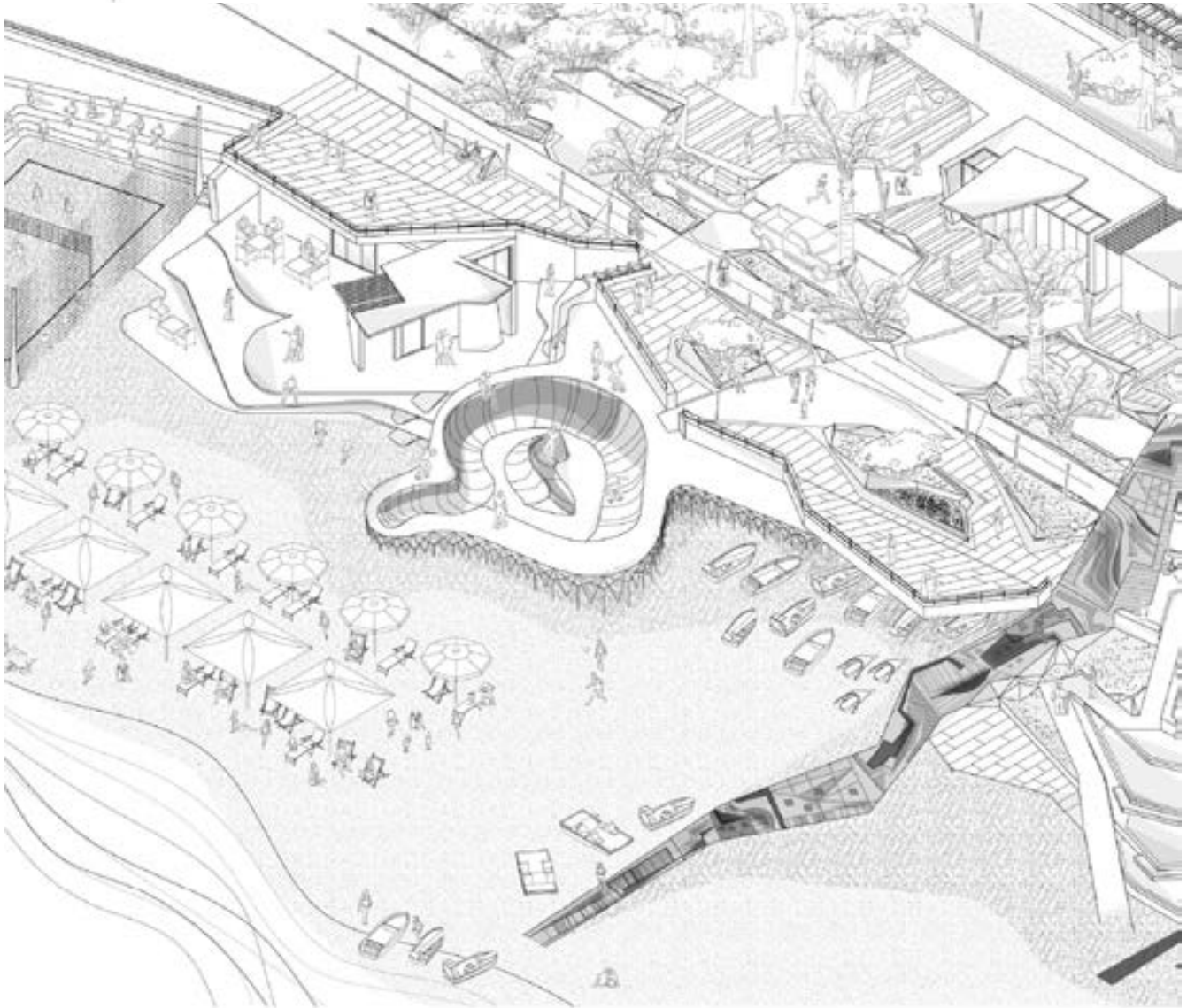
PhD Paola Misino | architetto e docente di composizione architettonica

Progettazione Urbanistica del Waterfront di Siderno

IDEE GUIDA E VISIONE STRATEGICA

A Siderno oggi la qualità del *waterfront* è condizionata dalla presenza della viabilità stradale e dei parcheggi a ridosso dell'arenile e dalla scarsa qualità delle attrezzature balneari e delle opere di urbanizzazione (manto stradale; spazi pedonali e ciclabili; ecc.). Inoltre i danni causati dalla recente mareggiata hanno messo in luce la fragilità del "sistema lungomare" e la sua incapacità di resistere agli eventi atmosferici che si fanno sempre più frequenti ed intensi.

Un ripensamento profondo è necessario e questo ripensamento deve investire tutti gli aspetti della fascia costiera, ivi compresa la viabilità carrabile. In questo senso la proposta qui descritta propone l'eliminazione del tratto di viabilità carrabile presente in prossimità della battigia, da sostituire con una *promenade* pedonale, fiancheggiata da servizi commerciali e ristorativi. Il nuovo modello di viabilità prevede l'accesso esclusivo per i residenti e per i gestori delle attrezzature dislocate nel *waterfront* (oltre ai mezzi di soccorso e di rifornimento) tramite connessioni con via Cristoforo Colombo e viabilità interna ai lotti. Sono stati quindi predisposti percorsi carrabili di servizio, collegati alla viabilità pedonale. Tuttavia occorre precisare che, essendo prevista la pedonalizzazione di tutta la fascia litoranea, non è previsto il reperimento di nuove superfici a standard per parcheggi, né per i nuovi volumi edilizi né per le nuove superfici; le aree a standard sono state destinate interamente a verde pubblico e a piazze. Ciò in quanto l'obiettivo della sostenibilità della trasformazione, sottolineato dal bando stesso, impone di ridurre la pressione del sistema insediativo sull'ambiente marino, migliorando così anche la salubrità dell'ambiente urbano.



SEAderno SEAside
Disegno assometrico di progetto

UNA VISIONE AL FUTURO: SEADERNO SEASIDE

La soluzione progettuale prevede la formazione di una nuova banchina, esclusivamente pedonale, sagomata per rispondere all'onda d'urto provocata dalle mareggiate negli eventi meteorici come quello del 2013/2014. Il principio è noto da secoli e consiste nel predisporre una sistema di gradonate con piccoli dislivelli in luogo di un unico terrazzo poggiato su un muro verticale. La gradonata in caso di mareggiata agisce come un **dissipatore del moto ondos**, riducendo i danni che la forza d'urto provocherebbe infrangendosi contro una parete verticale.

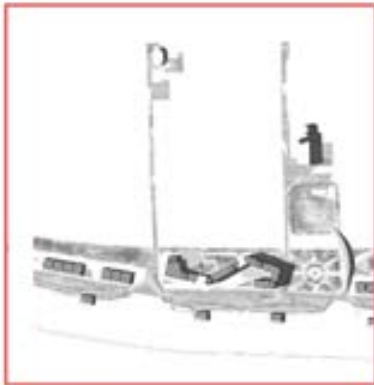
Questa soluzione può essere considerata come la prima mossa di una auspicata strategia di adattamento della città ai cambiamenti climatici. Attraverso la predisposizione del dissipatore di mareggiate, che a tutti gli effetti potrebbe essere inteso come una infrastruttura per l'adattamento al cambiamento climatico, si potenzierebbe la resilienza urbana. La gradonata è pensata anche come uno spazio di transizione tra il lungomare e la spiaggia. Uno spazio dove poter sostare, utilizzando le gradonate come sedute, ma anche uno spazio dove giocare, in alcuni tratti sono infatti previsti campi da *beach volley* e campi bocce.

Al di sopra delle gradonate la terrazza ospita la *promenade* pedonale, il vero e proprio luogo del passeggio di lungomare, in uno spazio non promiscuo e totalmente *car-free*. Lungo la *promenade* sono dislocati piccoli volumi per le attrezzature che animano il lungomare, come caffè, ristoranti, sale da ballo, palestre, spazi culturali, *sea-wellness*, pubblici esercizi, etc.

La *promenade* prosegue, scavalcando con un ponte pedonale la foce della fiumara, e approda al parco della fiumara, che nella proposta è stato denominato Parco Torrente Lordo, composto da cordoni dunali e da una pineta litoranea. Si precisa che in questo caso si tratta solo di una prefigurazione, da intendersi solo come anticipazione di un futuro auspicato.

Nella fascia compresa tra la *promenade* e la ferrovia il progetto prevede alcuni volumi edilizi destinati a residenze, attrezzature turistiche, attività commerciali e ristorative. La previsione di queste funzioni ha due scopi precisi: il primo è connesso alla fattibilità dell'operazione di riqualificazione del *waterfront* di Siderno. La seconda concerne la necessità di prevedere un mix funzionale in grado di garantire vitalità a tutto il settore urbano, nelle diverse ore del giorno e lungo tutto il corso dell'anno.

Gli spazi aperti giocano un ruolo centrale nella proposta progettuale, le funzioni loro assegnate non sono solo funzioni legate alle attività sociali ma anche alle prestazioni ecologiche. In particolare nella "fascia ecologica" sono previste infrastrutture verdi e blu con molteplici finalità: abbattimento inquinamento atmosferico grazie all'azione delle chiome degli alberi; gestione delle acque di pioggia attraverso la previsione di *rain garden*, trincee di drenaggio (*infiltration trench*); fitodepurazione.



SEAderno SEAside
Planovolumetrico (1/3)



SEAderno SEAside
Planovolumetrico (2/3)



SEAderno SEAside
Planvolumetrico (3/3)

FATTIBILITÀ

Riguardo alla fattibilità la proposta progettuale propone un processo di valorizzazione delle aree comprese tra l'arenile e la ferrovia, in particolare utilizzando le superfici di proprietà pubblica. Si intende avviare cioè una partnership pubblico-privata innovativa, con lo scopo di reperire le risorse necessarie per la realizzazione delle opere pubbliche e dei servizi pubblici del nuovo *waterfront* in regime di *project financing*.

L'ipotesi è che imprenditori immobiliari, interessati a valorizzare le aree del *waterfront*, si facciano carico della realizzazione di parti di esso, secondo un programma definito dal Comune e normato in schede riferite a comparti di attuazione da inserire nello strumento urbanistico vigente tramite variante.

Nelle schede norma di ciascuno dei comparti saranno regolate le modalità di utilizzo delle eventuali aree di proprietà pubblica: al fine di consentire la realizzazione degli edifici l'Amministrazione comunale concederà, ai soggetti attuatori, porzioni di lungomare nella propria disponibilità. Le aree pubbliche oggetto di intervento, verranno concesse in diritto di superficie per un periodo correlato al tipo di richiesta proposta. Il periodo del diritto di superficie previsto va da 50 a 99 a seconda delle funzioni degli interventi.

L'obiettivo del progetto prevede il disegno unitario del lungomare e dell'arenile, ciò tuttavia non vuol dire che la sua realizzazione debba essere concepita come un unicum, cioè come una grande opera pubblica, al contrario la sua realizzazione potrà avvenire per parti e secondo un processo distribuito nel tempo. L'integrazione e la continuità degli spazi, privi di elementi di separazione, sarà assicurata dalla regia pubblica dell'operazione.

La planimetria riportata illustra una ipotesi di ripartizione in comparti di attuazione, ciascuno con la propria autonomia economica. I comparti non riuniscono necessariamente ambiti spaziali tra loro contigui, ma riuniscono stralci del progetto in ragione dei flussi di cassa che sono capaci di generare in regime di *project financing*. Dalla planimetria e dalle tabelle allegate si può evincere l'articolazione dei comparti ed i costi-ricavi ad essi associati.

Riguardo alla necessità di promuovere nella fascia di *waterfront* molteplici attività, in grado di richiamare cittadini e turisti lungo tutto il corso dell'anno, si è ipotizzato, attraverso gli stessi meccanismi di coinvolgimento di privati appena citati, di promuovere un adeguato mix funzionale, selezionando quelle funzioni che meglio rispondono a requisiti di fruibilità collettiva e che concorreranno, in tal modo, ad ampliare e articolare l'offerta dei servizi alla collettività ovvero ad elevare i livelli qualitativi dei servizi stessi.

Il disegno planimetrico complessivo illustra ulteriori possibilità di ampliamento delle aree oggetto di trasformazione. In particolare sono stati evidenziati alcuni assi stradali e spazi pubblici, con attrezzature ad essi associate, in continuità di "disegno" con la facciata marittima. Tali assi, soggetti a riqualificazione, fanno parte dello scenario futuro ma non sono oggetto prioritario della proposta progettuale. Sono pertanto da intendersi come suggerimenti per un ulteriore sviluppo del processo di potenziamento del *waterfront* di Siderno, istituendo relazioni trasversali con il tessuto urbano verso l'interno della città. Una trasversalità importante è costituita naturalmente dalla fiumara, valorizzata come asse ecologico e di fruizione.

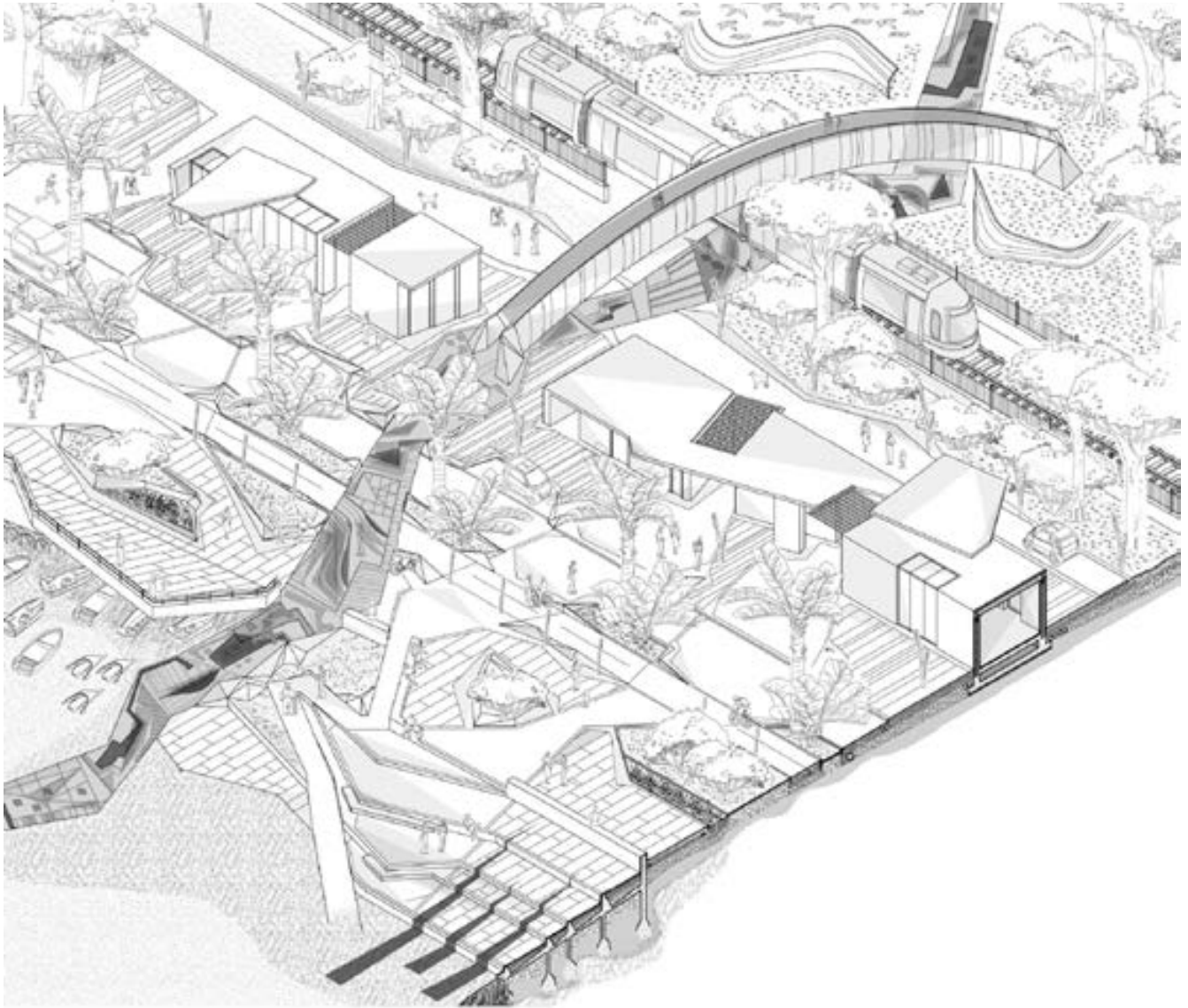
COSTI DELL'INTERVENTO E REPERIMENTO DEI FONDI

L'ipotesi di modello economico sopra descritta prefigura un processo incentrato sul ruolo dei soggetti privati e su meccanismi di valorizzazione immobiliare dei suoli fronte mare, secondo un tipico modello di partenariato pubblico-privato in cui la regia pubblica ed il capitale privato concorrono alla formazione di un patrimonio comune di spazi ed attrezzature. Dunque il reperimento dei fondi è incentrato, in misura prioritaria, sulla disponibilità degli investitori privati a farsi carico della realizzazione anche delle parti pubbliche del progetto. La suddivisione in stralci, o in comparti di attuazione, come sarebbe più opportuno dire, prevede dunque la suddivisione e la ripartizione in capo ai

diversi attuatori, dei costi necessari a realizzare le opere pubbliche previste. Per la riuscita di un simile modello è necessario che il risparmio conseguito dagli investitori per la disponibilità gratuita dei terreni da edificare (ceduti in diritto di superficie dal Comune proprietario) ed il surplus del ricavo ottenuto dalla loro valorizzazione immobiliare sia adeguato a coprire anche i costi delle opere pubbliche. Le opere che i privati possono realizzare e commercializzare sono naturalmente gli immobili con destinazione residenziale e commerciale; le attrezzature per gli scopi balneari e ristorativi; i parcheggi (da immettere sia nel normale mercato della locazione sia nella sosta breve a tariffa oraria); i campi sportivi disseminati lungo la fascia costiera da affittare a tariffa oraria. Le stime sommarie prodotte nella presente relazione offrono una prima verifica del modello prefigurato, che andrebbe sottoposto a fasi più approfondite di analisi e di valutazione di sostenibilità economica secondo le metodiche correntemente in uso nell'estimo.

Uno spazio consistente all'interno della fascia costiera è riservato alle attrezzature sportive, lo spunto viene dalla preesistenza, in particolare dalla presenza dell'YMCA. I campi gioco (tennis, calcetto, pallavolo, etc.) hanno lo scopo di vitalizzare lo spazio fronte mare anche nella stagione invernale. Inoltre la connessione funzionale e spaziale tra il lungomare e le attrezzature balneari dislocate sull'arenile ha il compito di mantenere attivi anche i lidi durante tutto l'anno, incentivandone l'uso per funzioni ristorative.

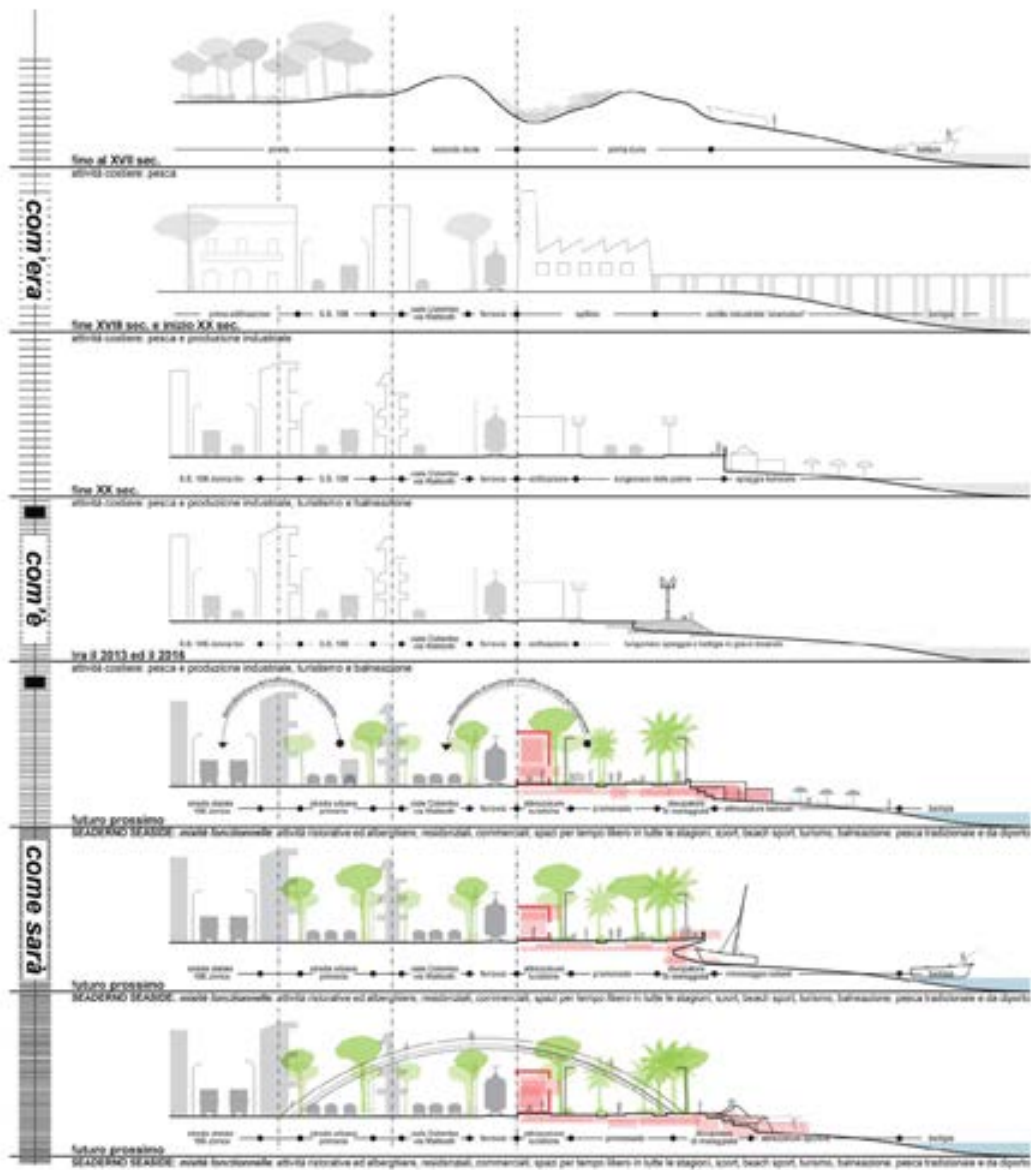
Il progetto propone anche un significativo incremento delle aree verdi, le nuove aree verdi attrezzate assommano a circa 28.300 mq e gli alberi di nuovo impianto sono circa 1.400. La loro gestione sarà imputata in quota parte ai gestori delle attività di prossimità, come le attrezzature turistiche, quelle commerciali e sportive, che dovranno, con apposita convenzione con il comune, provvedere alla loro gestione con mezzi propri, in concorso con quelli del comune.



SEAderno SEAside
Disegno assometrico di progetto



SEAderno SEASide
Sistema delle reti: rete ambientale e viabilità



SEAderno SEASide
Evoluzione storico progettuale della fascia costiera



SEAderno SEAside
Renders