



COMUNE DI AMANTEA

PORTO TURISTICO

Project Financing

PROMOTOR: CONSORZIO STABILE ECIT Capogruppo
LOMBARDI Project s.r.l.
Co. Fer Srl

consorzioecit@pec.it +39 0968 209867-8

PROGETTO: CeMatelier - Ing. Federica Mazzuca

www.carusomazzuca.com

info@carusomazzuca.com +39 0984 798417

COMUNE DI AMANTEA
www.comune.amantea.cs.it
Project Financing

PROMOTOR: CONSORZIO STABILE ECIT Capogruppo
LOMBARDI Project s.r.l.
Co. Fer Srl

consorzioecit@pec.it +39 0968 209867-8

PROGETTO: CeMatelier - Ing. Federica Mazzuca

www.carusomazzuca.com

info@carusomazzuca.com +39 0984 798417





grado di rispondere alle esigenze di chi concede e chi investe, di chi vende e chi compra, praticamente di tutti coloro che interagiscono con l'opera in questione.

Lo stesso spazio pubblico si riversa bene lungo tutta l'area portuale; in particolare, intorno a tutto lo specchio d'acqua, a quota della darsena interna, si distribuisce un nastro continuo con 10 m di banchina, che in diversi punti, tra un edificio e l'altro, si allarga diventando una piazza o un giardino, mentre a quota della statale SS18, oltre all'ampio spazio dedicato ai parcheggi a raso, prendono forma piazze, slarghi e terrazzi che si affacciano sulla darsena.

Nelle tabelle 3, 4, 5 si evidenziano i costi delle opere; in particolare, si differenziano i costi legati agli importi dei lavori relativi rispettivamente alle cosiddette Infrastrutture e alle cosiddette Funzioni. Si evidenzia che l'ammontare totale di tutto il sistema delle opere corrisponde a un importo dei lavori complessivo di € 77.848.685.

	TOTALI IMPORTO DEI LAVORI (FUNZIONI + INFRASTRUTTURE)
TOT FUNZIONI (€)	58253300
TOT INFRASTRUTTURE (€)	19595385
TOT IMPORTO LAVORI (€)	77848685

	(€)	TOTALI IMPORTO DEI LAVORI INFRASTRUTTURE
1	15195385	TOT (opere di ingegneria portuale e costiera; struttura darsena)
2	2000000	TOT (impalcati; rilevati)
3	2400000	TOT (opere di urbanizzazione)
TOT INFRASTRUTTURE	19595385	

QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Si pensa ad un luogo rivolto alla promozione del benessere e di una maggiore qualità della vita, annunciando, tra l'altro, l'emozione di un nuovo quartiere, così da nutrire il tessuto della città, rafforzando l'identità collettiva. L'attenzione si pone nel prefigurare scenari progettuali in grado di offrire alla città una caratterizzazione spiccata per una grossa fetta di spazio urbano di marcata centralità, in grado di garantire un miglioramento sostanziale della qualità sociale, culturale ed occupazionale della città.

In generale, si può affermare che l'impatto di un'edificazione influisce per il 12% sul consumo dell'acqua, per il 30% sull'emissioni dei Gas Serra, per il 65% sulla produzione di rifiuti e per il 70% sul consumo di energia elettrica. Ridulta prioritario che, nell'attuale contesto internazionale, l'intero processo progettuale dei nuovi edifici si basi su criteri di sostenibilità garantiti di un approccio coerente, giustificato ed economicamente consapevole:

- coerente, perchè in grado di considerare tutti gli aspetti più rilevanti della progettazione;
- giustificato, perchè in grado di realizzare i calcoli e le simulazioni necessarie per validare le strategie di sostenibilità e quantificarle;
- economicamente consapevole, perchè in grado di quantificare le previsioni economiche di investimento e i tempi di ammortamento delle soluzioni proposte.

Si immagina una nuova polarità versatile con funzioni aperte e stimolanti che involino il pubblico ad una continua fruizione dello stesso, garantendo, tra l'altro, un target molteplice e non settoriale. Il dimensionamento delle diverse opere viene pensato in modo da stabilire un efficiente uso gestionale delle stesse che si basi sulla *modularità*. L'intera area ospita circa **19.783 mq** di superficie adibiti a **residenze**, **13.903 mq** adibiti a **strutture ricettive** e **21.752 mq** adibiti al **commercio** e **16.946 mq** adibiti ai **servizi** previsti per il porto. Più in dettaglio, si prevede la definizione di **19 comparti**, ognuno dei quali contiene uno o più stabili con un'assegnata destinazione, in modo da risultare molto più pratica la gestione dell'intera operazione infrastrutturale e immobiliare. Si ritiene che quando la progettualità è rivolta al soddisfacimento non solo dei requisiti di qualità, ma anche dei necessari indirizzi sulle possibilità di mercato, si riesce ad ottenere un prodotto in

PREMESSA METODOLOGICA

Concepire un nuovo rapporto tra il disegno della città e il disegno dell'infrastruttura diventa una necessità se si vuole rimarginare un tessuto urbano frammentario e lacerato.

Rimarginare significa creare nuovi margini, intesi non come barriere bensì come nuove percezioni dello spazio. Attraverso questa operazione si delineano naturalmente forme che si traducono in una serie di spazi/funzione, in cui il cittadino percepisce la "cosa pubblica" come "bene proprio", carico di quei concetti familiari che rimandano la mente al passato, al vecchio modo di intendere il luogo pubblico.

Il processo progettuale diviene, dunque, un'operazione che prende forma non in termini puramente compositivi ma attraverso radici funzionali legate all'uso dei luoghi e dei confini, senza mai compromettere le accessibilità fondamentali, sia fisiche che percettive, in un complesso sistema completamente privo di barriere architettoniche.

Questo permette di ottenere uno spazio attraversabile in tutte le direzioni, sempre fruibile, sul quale interagiscono diverse polarità; è una piazza, è un luogo di approdo per natanti e non solo, è un luogo di aggregazione per quanti vivono la città.

In questa direzione si può pensare a diverse possibilità di espressione, garantendo svariati usi, in modo che anche gli spazi notoriamente non pregiati, dall'aiuola dell'albero, alla panchina, alla fioriera, al parcheggio, entrano a far parte del sistema, assumendo un valore estetico singolare.

L'intenzione del progetto è quella di creare un microclima particolare, uno spazio raccolto ma aperto, disponibile a molte delle aspettative di aggregazione sociale. La quinta preferita è difficile da individuare, perché ogni elemento si esprime nell'insieme attraverso un modo tutto nuovo di abbracciare e vivere lo spazio.

Un grande polo attrattivo vicino al centro di Amantea e ancor più a quello di Campora S. Giovanni, cerniera di raccordo non solo a scala urbana ma anche rispetto al resto del sistema territoriale. Elemento fondamentale, l'estensione, che conferisce al territorio ritmo e continuità, proponendosi come spazio polifunzionale prima indefinito ora configurato.

SOSTENIBILITÀ

SOCIALE

ECONOMICA

ISTITUZIONALE

AMBIENTALE

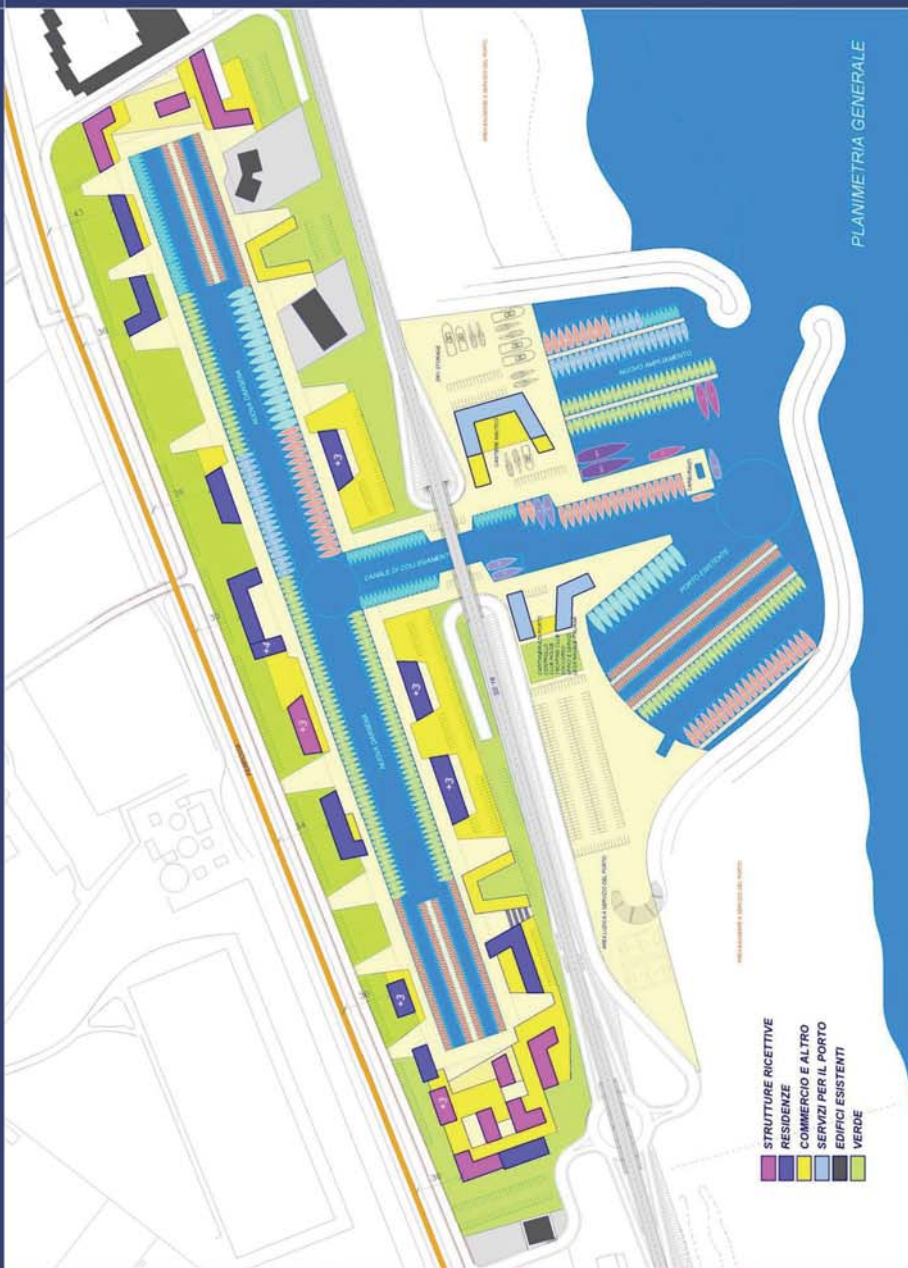


NATANTI E SERVIZI

Lo studio effettuato permette di stabilire un nuovo equilibrio tra mobilità e viabilità, tra residenze e servizi, tra mare e terra, tra bisogni e risposte concrete. Sanare le problematiche di un luogo significa ristabilire la qualità di un sistema, significa restituire identità al territorio, vuol dire volgere lo sguardo al futuro. I cardini di questo nuovo disegno urbano vengono fuori da un nuovo modo di pensare lo spazio pubblico. Si intende conferire una dignità più autentica e forte ai luoghi di tutti, senza prescindere dalla necessità di dover ricorrere al finanziamento dei singoli privati. Solo così si può realisticamente immaginare un luogo in cui la gente trovi la propria identità, un luogo che trasmetta quell'educazione del rispetto ambientale, simbolo di una società rivolta al futuro.

La realizzazione di questa serie di interventi mira ad esercitare un influsso anche sullo sviluppo economico-produttivo del territorio che influenzi la creazione di un maggiore equilibrio delle dinamiche che investono la bassa e l'alta stagione, sia per la realizzazione che per la gestione a breve, medio e lungo termine; in particolare, si intende promuovere non solo un processo di rigenerazione del contesto urbano a livello urbanistico, ambientale e sociale, ma si intende concepire una serie variegata di strumenti economici. Il progetto presenta una molteplicità di servizi e diventa contenitore di tutti quegli strumenti necessari per le attività da diporto (rimessaggio delle barche a terra, parcheggio per le macchine dei diportisti, manutenzione e riparazione della barche, rifornimenti di acqua, energia elettrica, telefono, internet, carburante, uffici amministrativi, servizi igienici, zona shopping). Si precisa che il numero totale dei posti barca, con riferimento alla darsena interna e all'area portuale comprendente lo specchio d'acqua attualmente presente e quello che si formerà con la costruzione della nuova diga a scogliera, è di **1.005 imbarcazioni**. Al numero di imbarcazioni si affianca il numero dei posti auto esterni che è di **810 stalli a raso**. Nelle planimetrie vengono evidenziate le classi relative dei posti barca previsti e la posizione degli stalli.

A servizio del porto sussistono una serie di stabili adibiti al commercio, alla ristorazione, allo sport e al tempo libero, oltre a tutto ciò che concorre a determinare un approdo sicuro e invitante, con riferimento alla presenza della Capitaneria, di un Club House, Primo soccorso, Uffici, Lega Navale Italiana, Cantiere nautico, Dry storage, rifornimento di carburante.



ARCHITETTURA, INFRASTRUTTURE E SOSTENIBILITÀ

Dare spettacolo e conferire qualità diventa la soluzione ricercata per un complesso nodo di interscambio tra vie di terra e vie d'acqua. E' importante capire come interagire con la possibilità di creare un'idea progettuale forte, in grado di garantire l'inviluppo di una serie diversificata di aspettative e bisogni di un territorio e della sua gente, così da poter diventare input generatore di nuove visioni e prospettive di sviluppo a tutti i livelli, per un processo vero di coesione sociale ed economica.

Il progetto nasce dalla volontà di ripensare l'intera area portuale del Comune di Amantea (CS), per integrarla e renderla compatibile con il tessuto urbano, creando una nuova centralità, garante di nuove opportunità per il territorio. Sulla base del valore delle potenzialità implicite del sistema urbano, delle problematiche insistenti proprio sull'infrastruttura portuale (legate all'insabbiamento dell'imboccatura del porto e dei processi di erosione manifestati a sud dello stesso), nonché delle criticità emergenti rispetto al sistema della mobilità, mutilato per tanti aspetti dall'ingombro della linea ferroviaria, si è inteso intervenire potenziando i punti di forza e trasformando quelli di debolezza, al fine di ottimizzare la gestione dei costi e verificare per tutto il sistema la sostenibilità ambientale ed economica degli interventi.

Il progetto assume una spiccata qualità spaziale perché, definendo in maniera più evidente e soprattutto percettibile lo spazio urbano in tutti i suoi aspetti e in tutte le sue funzioni, conferisce all'intera centralità nascente un "continuum" che interagisce bene non solo con l'esistente, ma soprattutto con l'aspettativa comune di un nuovo modo di intendere la connessione tra il mare e la terra. Sebbene le idee generatrici del progetto nascano dall'esigenza di superare le criticità accennate, l'evoluzione di questo approccio ha portato alla scelta di una serie di temi di ricerca, quali:

1. un approdo sostenibile;
2. viabilità e mobilità;
3. natanti e servizi;
4. qualità e sostenibilità economica.

Questi temi sono intesi a generare quel rinnovamento di cui la città ha bisogno.



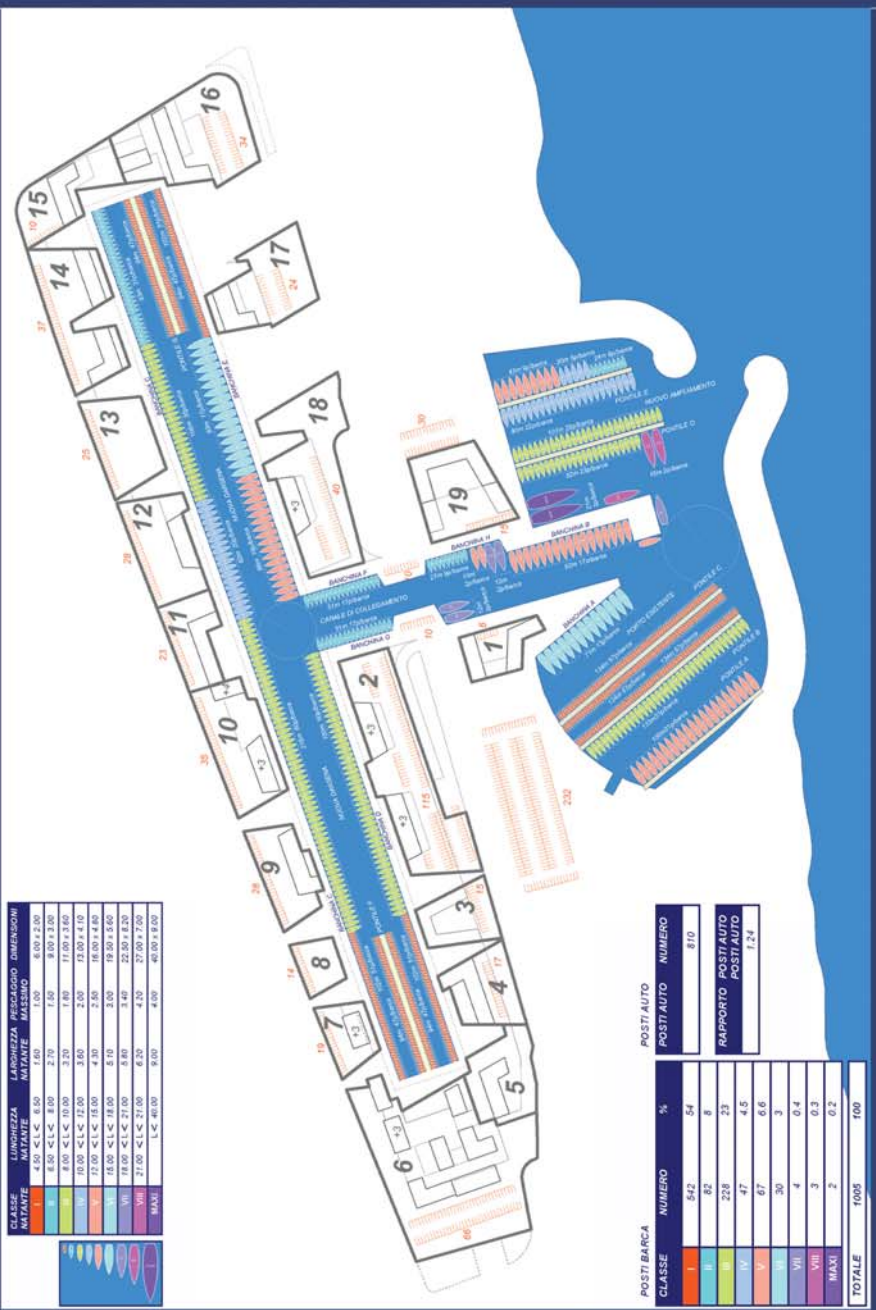
VIABILITÀ E MOBILITÀ

Per l'accesso alla nuova area portuale il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati posto in direzione nord rispetto alla localizzazione dell'intervento ed è costituito da quattro rampe di innesto alla Statale SS18 "Tirrena" e da una rotonda di svincolo che permette appunto l'accesso all'area dalla statale e dalla viabilità locale.

Sulle rampe di svincolo sono state adottate pendenze longitudinali conformi alla normativa vigente. La rotonda presenta un diametro esterno della corona giratoria pari a 42.00m ed è quindi possibile classificarla come rotonda convenzionale rispetto alle tipologie di rotonda definite nella normativa. Gli innesti della rotonda sono conformi ai dettami relativi all'angolo di deflessione utile per la corretta deviazione delle traiettorie dei veicoli. E' previsto inoltre un accesso di servizio tramite una rampa con pendenza longitudinale pari all'8% in corrispondenza del canale di collegamento alla darsena.

Per ciò che riguarda gli interventi sull'asse principale si evidenzia che l'intervento si sviluppa interamente in rettilineo planimetrico il quale ricalca il tracciato planimetrico attuale. Per ciò che riguarda gli interventi relativi all'andamento altimetrico si segnala che i raccordi altimetrici e le pendenze longitudinali delle livellette previste nelle zone di raccordo con l'esistente sono conformi ai valori normativi.

La strada, secondo le Normative vigenti, è definita di categoria C1 e in corrispondenza dell'opera presenta la sezione standard, costituita da 2 corsie da 3.75m, due banchine pavimentate da 1.50m per complessivi 10.50m. Completano la sezione trasversale dell'opera due marciapiedi di emergenza di larghezza complessiva pari a circa 1.80m ciascuno. Su questi ultimi trovano posto i sicurvia con barriera metallica ed i parapetti mantenendo in ogni caso una larghezza minima utile di 1.10m, atta anche a consentire la libera deformazione della barriera di sicurezza nel caso di urto di un veicolo in svio. La pavimentazione sull'opera è costituita da uno strato di binder di circa 6 cm di spessore e da uno strato di usura di 4cm, per complessivi 10cm comprendenti anche lo spessore dell'impermeabilizzazione. L'impermeabilizzazione degli impalcati è costituita da guaina bituminosa in opera o cappa asfaltica. L'opera di svincolo è costituita complessivamente da 2 campate, mentre l'opera di scavalco del canale è costituita complessivamente da 3 campate.



UN APPRODO SOSTENIBILE

Dare spettacolo e conferire qualità diventa la soluzione ricercata per un complesso nodo di interscambio tra vie di terra e vie d'acqua. E' importante capire come interagire con la possibilità di creare un'idea progettuale forte, in grado di garantire l'inviluppo di una serie diversificata di aspettative e bisogni di un territorio e della sua gente, così da poter diventare input generatore di nuove visioni e prospettive di sviluppo a tutti i livelli, per un processo vero di coesione sociale ed economica.

Il litorale appartenente al Comune di Amantea, nella Provincia di Cosenza, è posto a sud dell'unità fisiografica compresa tra Capo di Bonifati (nord) e Capo Suvero (sud). Si estende per circa 12,5 km tra la foce del torrente Verri, confinante con il Comune di Belmonte Calabro, e il Torrente Torbido, confinante con il Comune di Nocera.

Lungo il tratto costiero sono presenti diversi corpi idrici, di cui solo due hanno importante rilievo morfologico costiero, in relazione alla loro capacità di trasportare sedimenti in mare: il Fiume Catocastro e il Fiume Oliva. Il verso della deriva litoranea è dovunque diretto da Nord verso Sud e l'elevata pendenza dei fondali consente agli stati di mare incidenti sul litorale di conservare un elevato contenuto energetico anche in prossimità della battigia, dando luogo a significativi danni alla spiaggia emersa, nonostante le numerose opere di difesa costiera presenti lungo tutto il litorale.

Dal riconoscimento e dall'analisi sui sedimenti, mediante opportune scelte sui siti dove effettuare i campionamenti, si possono trarre utili indicazioni di carattere qualitativo sulle trasformazioni morfologiche passate e presenti, sempre se combinate con altre condizioni al contorno.

In linea generale, le zone con granulometria più grossolana indicano la presenza di una notevole energia del moto ondoso incidente, che impedisce la deposizione delle particelle più fini, generando un'intensa attività di trasporto dei sedimenti con conseguente attività erosiva. Al contrario, a zone caratterizzate da granulometria più fine corrispondono aree soggette a debole energia meteomarina, che consente la deposizione dei sedimenti.



I primi studi effettuati sulla risoluzione della problematica relativa all'insabbiamento dell'imboccatura portuale riscontrano la necessità di spostare la bocca del porto oltre la profondità di chiusura della fascia dei frangenti, ovvero almeno in corrispondenza della profondità di 7 m; infatti, nel tratto, la isobata -7 m è collocata a circa 120 m dalla battigia, distanza minima che lo studio prevede debba intercorrere tra linea di costa e la bocca del porto. Per ottenere ciò, si prevedono due interventi principali; il primo è rivolto a ripristinare l'originaria configurazione della spiaggia a nord e a sud del porto, così da ottenere una distanza di circa 95 m tra la bocca del porto e la linea di costa, mentre il secondo mira a recuperare parte della distanza occorrente per garantire la posizione dell'imboccatura portuale in corrispondenza della profondità di 7 m, mediante la realizzazione del prolungamento del molo sopraflutto, in modo, tra l'altro, da rendere più sicura l'imboccatura stessa e garantire nel contempo una ridotta agitazione ondosa nello specchio acqueo.

Lo studio prevede che il trasferimento del materiale accumulatosi a nord del porto, vista l'entità del quantitativo, venga effettuato integrando all'attività di pompaggio dell'impianto di by-pass esistente anche il trasporto delle sabbie con mezzi terrestri (drag-line, escavatore e camion). Si sottolinea che con la continua gestione del litorale i problemi legati all'insabbiamento del porto possano essere drasticamente ridotti, rimanendo da prevedersi un dragaggio periodico di mantenimento dei fondali che avrà cadenza pluriennale.

Agli esiti dello studio suddetto, si affianca un esame preliminare ancora più attuale del progetto che suggerisce, ai fini della mitigazione del fenomeno di insabbiamento dell'imboccatura portuale e della conseguente erosione della spiaggia sottoflutto, di sviluppare un secondo bacino esterno simmetrico a sud di quello esistente con nuova diga a scogliera convergente verso una bocca centrale con avamposto, ricavando così una nuova darsena esterna dell'ordine di 1,5 Ha (mediante dragaggio della spiaggia subito a sud del porto attuale) utilizzabile per l'ormeggio di un centinaio di imbarcazioni di medie dimensioni e per l'eventuale stazionamento di una piccola draga utile ai futuri escavi manutentivi, sistema mobile di bypass, anche se la nuova configurazione planimetrica del porto favorirà il naturale bypass delle sabbie.