

Indice

Indice	1
INTRODUZIONE.....	2
1. Finalità	4
2. Criteri.....	7
CONTENUTI	9
1. Cenni storici.....	9
2. Caratteristiche generali	12
3. Stato dei luoghi.....	15
4. Il progetto del Porto Turistico <i>Port - ONE</i> in Portopalo di Capo Passero	15
4.1. Opere marittime foranee.....	15
4.2. Opere marittime di ormeggio	16
4.3. Opere a terra	18

INTRODUZIONE

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 3 del D.C.P.M. 12 dicembre 2005 approvato dall' *Osservatorio Regionale per la qualità del Paesaggio* nella seduta del 13 luglio 2006, e faceva parte del progetto definitivo approvato con l'ultima Conferenza dei Servizi del 15 aprile 2009 e dell'Accordo di Programma sottoscritto fra la Società MarinaSud, il Comune di Portopalo di Capo Passero e la Regione Siciliana, così come previsto dal DPR 509/97 (decreto Burlando). L'accordo di Programma citato venne pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana in data 25/11/2011, dopo il DDG 514 del 27/07/2010 (approvazione VAS) e il DRS 689 del 29/09/2010 (approvazione VIA in GURS del 05/11/2010). Con l'approvazione della VAS il progetto definitivo di Port-ONE diventava Piano Regolatore del Porto di Portopalo di Capo Passero, ossia di tutta la rada che va dalla diga di levante a quella di ponente, ivi compreso, quindi, il porto commerciale e peschereccio. In data 15/11/2016 veniva sottoscritto l'ATTO FORMALE, fra la MarinaSud e la Regione Siciliana, a seguito del quale, dopo i pagamenti dovuti e tutti regolarmente eseguiti, venivano consegnate le aree con verbale del 14/12/2016. In data 14 marzo 2017, prima della comunicazione di inizio lavori, in una seduta del Collegio di Vigilanza, ci si accorge che la VIA è scaduta e, nonostante la già avvenuta consegna delle aree, si è dovuto riavviare la procedura. A tutt'oggi, però, nei luoghi oggetto di intervento, nulla è stato modificato rispetto alla relazione redatta a suo tempo, relazione che qui di seguito viene riproposta modificando solo alcuni passaggi e ribadendo, appunto, che nulla è stato modificato e nessun vincolo è stato introdotto rimanendo ancora vigente la VAS che, come già scritto, è da ritenersi PRG del Porto di Portopalo di Capo Passero.

Il Porto turistico di Portopalo di Capo Passero è collocato all'interno dell'omonima baia. Allo stato attuale la suddetta baia è protetta da due moli, uno a levante, di m. 470 e un altro a ponente, di m. 400, oltre ad un piccolo molo a protezione di una darsena proprio a ridosso dell'inizio del molo di levante.

Il porto, con Decreto n° 106/13 del 07 marzo 2001 è stato definito di II categoria e III classe e costituisce rifugio per la flotta peschereccia e imbarcazioni da diporto.

Organismo terminale di un asse stradale proveniente dal centro urbano, il porto, con il piccolo borgo limitrofo, vive oggi un totale degrado. L'improvvisazione urbanistica ed edilizia e la mancanza di una qualsiasi pianificazione sulla qualità urbana e architettonica, ne fanno un coacervo di attività promiscue, di linguaggio architettonico assai povero, arenate anch'esse in un pantano senza prospettiva metaforicamente simile all'insabbiamento del porto stesso.

Da questo stallo si doveva necessariamente uscire.

L'occasione venne offerta dalla realizzazione del Porto Turistico denominato *Port – ONE*, progetto iniziato nel 2007 e conclusosi con l'approvazione del progetto definitivo e la sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana, nel novembre del 2011.

Fra gli obiettivi:

- definizione dell'area d'intervento fra le dighe di sopraflutto e sottoflutto;
- demarcazione del confine mare-terra, oggi un fetido acquitrino;

- riqualificazione del *Waterfront* perseguendo il concetto che vede l'architettura in rapporto paritetico e sinergico con il paesaggio e la preesistenza;
- favorire un rinnovamento economico - sociale attraverso la rivalutazione delle risorse ambientali e culturali e la loro integrazione con il progetto.

Il procedimento sta finalmente giungendo alla sua fase conclusiva, visto che è stata rilasciata la Concessione Demaniale Marittima per l'area interessata e la stessa area, nel dicembre del 2017, veniva consegnata alla ditta titolare della C.D.M.

Finalità

Le finalità dell'intera operazione rimangono quelle prese in considerazione col progetto approvato nel 2011, visto che nell'area nulla è cambiato rispetto alle scelte progettuali di allora. Si fa riferimento a quanto definito dalle linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale di cui al D.A. n° 6080/99, in special modo alla citazione della Legge n° 431/85, secondo la quale, a differenza della Legge 1497/39, si ha il superamento del modello "statico conservativo" a vantaggio della scelta di uno strumento "gestionale dinamico". Il paesaggio costiero, nell'ambito 17 (quello interessato), ha subito, negli ultimi anni, una forte e incontrollata pressione insediativa, ad eccezione delle residue zone umide sfuggite alle bonifiche della prima metà del secolo scorso e oggi tutelate come riserve naturali.

I pantani in oggetto, però, sono assai lontani dal sito interessato dal presente intervento. In anni recenti il paesaggio agrario tradizionale, contraddistinto da colture arboree quali l'ulivo, il mandorlo e soprattutto la vite (nella pianura sabbiosa di Pachino), ha ceduto il posto ad una serricoltura invasiva distribuita ovunque, dal ragusano a tutta la parte sud del siracusano.



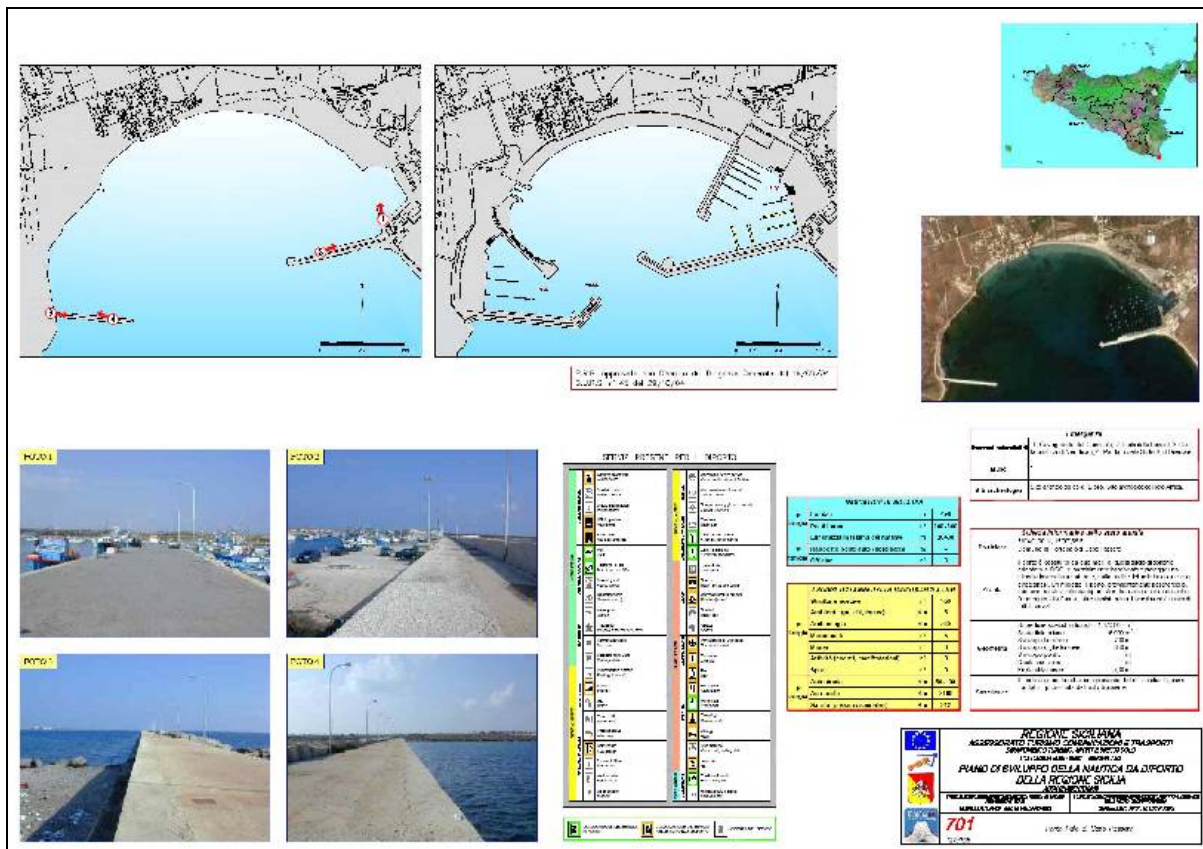
L'area interessata dal progetto insiste su un litorale sabbioso, di pochi centimetri sul livello del mare, tutta in area demaniale, e soggetta, da anni, ad inquinamento di varia natura proveniente dalle varie attività presenti all'interno della baia di Portopalo di Capo Passero. L'intervento ha, come finalità, *la rivalutazione e riqualificazione*

dell'intera area, cercando di affrancarla da un contesto di degrado dovuto a cause di varia origine e natura.



Oltre al degrado del tessuto urbano e alla presenza di un *waterfront* privo di "identità", l'area del porto presentava e presenta ancora diversi fenomeni di degrado ambientale: inquinamento delle acque (rifiuti solidi, liquidi, relitti di imbarcazioni), carenza di impianti e servizi, disgregazione della pavimentazione (distacco e mancanza di parti); un degrado costiero causato dall'erosione della costa; insabbiamento del fondale, in quanto l'immissione di breccio e sabbia ha alterato l'aspetto morfologico del litorale, ha modificato la trasparenza delle acque, ha causato l'innalzamento del fondale, rendendo porzioni del porto inutilizzabili per l'ormeggio.





1. Criteri

Il "*Piano Strategico per lo sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana*", approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 16 novembre 2001, è stato lo strumento che ha consentito il coinvolgimento di tutto il territorio siciliano nel nuovo sviluppo turistico ponendo valide premesse per l'evoluzione del diportismo nautico in Sicilia con concrete capacità competitive. Le direttive del *Piano* del 2001 hanno consentito l'individuazione del patrimonio delle infrastrutture portuali esistenti nell'Isola, attraverso un apposito censimento, e la promozione dell'azione di potenziamento delle numerose strutture espressamente dedicate al diporto. Il *Piano* del 2001 ha previsto la realizzazione entro il 2008 di una rete di porti turistici in grado di consentire la circumnavigazione completa dell'Isola, con una distanza massima fra due porti vicini di 30 miglia circa, avendo ben presente che il porto turistico è una ulteriore porta di accesso al sistema turistico siciliano, punto di partenza di possibili itinerari di fruizione dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa.

Il crescente sviluppo del diportismo nautico quale parte della politica turistica regionale, nonché le analisi effettuate sul mercato nazionale ed internazionale con particolare attenzione all'area mediterranea, hanno condotto a procedere all'aggiornamento dello studio di settore della portualità turistica, che stava alla base del *Piano* del 2001, alla luce delle cui nuove risultanze è stato definito il "***Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia***", approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 26 maggio 2006.

Quest'ultimo, sulla base dei dati contenuti nel *Piano* del 2001, e in relazione agli obiettivi previsti dallo stesso, individua il ruolo leader della Regione nel sistema turistico mediterraneo in cui la Sicilia assumerà una posizione baricentrica, fornendo allo stesso tempo azioni e strumenti per l'evoluzione del sistema siciliano della portualità turistica, sia in merito alla qualità dell'offerta dei servizi dei porti, sia in ordine alle connessioni che andrà a realizzare con il sistema nazionale e con il sistema mediterraneo.

CONTENUTI

Portopalo di Capo Passero, in provincia di Siracusa, è il comune più a Sud della Sicilia (al di sotto del parallelo di Tunisi), raggiungibile da Siracusa (da cui dista circa 50 Km) percorrendo un tratto dell'Autostrada Siracusa - Gela fino a Noto, per poi seguire la strada provinciale fino a Pachino e, infine, la provinciale per Portopalo.

Il suo territorio comunale confina con il Comune di Pachino.

Il clima caldo, asciutto, mitigato dall'azione dei due mari, è quello tipico della costa mediterranea, con estati torride, molto precoci e lunghe (spesso la bella stagione si protrae fino a Novembre), e con inverni miti, mai troppo freddi. Ciò favorisce una vegetazione particolare che, unita alla morfologia variegata della costa (lunghe spiagge con dune sabbiose alternate a litorali rocciosi), richiama alla mente paesaggi esotici.

1. Cenni storici

Nel 395 a.C. Dionisio il Vecchio, tiranno di Siracusa, durante la guerra contro Cartagine per il possesso della Sicilia, sferrò l'attacco finale alla colonia fenicia di Mozia. I pochi scampati al massacro trovarono rifugio presso le coste dell'estrema punta sud - est della Sicilia, a ridosso di Pachys, un promontorio di origine vulcanica. Oggi il promontorio si chiama Capo Passero, e ai suoi piedi sorge Portopalo, piccolo centro di 3500 abitanti circa.

Portopalo, il cui antico nome era Terra Nobile (il nome di Portopalo fu dato dai Romani per i pali che venivano innalzati per segnalare dal porto alle colline il frequente arrivo di pirati ed invasori), fu fondata nel 1778 dal barone Don Gaetano Deodato - Moncada che, nel 1792, fece costruire a proprie spese le prime cento case nei pressi della Tonnara. Fino alla soppressione della feudalità, nel 1812, Portopalo rimase villaggio suburbano di Noto, per poi passare sotto il decurionato di Pachino, dal quale si svincolò nel 1974 divenendo così Comune autonomo.

Da Portopalo sono passate le più grandi civiltà, come testimoniano i reperti ritrovati nella zona archeologica di Scalo Mandrie. Nel tratto di mare che separa l'Isola di Capo Passero dal paese sono passati Fenici, Greci, Romani, Arabi, Normanni.

I principali luoghi e monumenti che caratterizzano Portopalo sono:

L'isola delle correnti: (dal latino "Currentium insula") è una piccola isola rocciosa dalla forma rotondeggiante, estesa per circa 10.000 mq con l'altezza massima sul livello del mare di mt. 4 e collegata alla terraferma da una sottile striscia di roccia, un caratteristico braccio artificiale più volte distrutto dalle onde impetuose (attualmente il piccolo collegamento ha uno squarcio di 15 metri ed è profondo nei momenti d'alta marea un metro circa).

L'isola di Capo Passero: lunga m. 1300, larga m. 500, ed estesa per circa 37 ettari, è situata tra lo Jonio e il Mediterraneo ed è da considerarsi una autentica perla naturalistica, tanto da essere inclusa dalla Società Botanica Italiana nei biotipi di

rilevante interesse botanico della Sicilia. Nella sua parte occidentale, quella più vicina alla costa, l'azione combinata delle maree e dei venti ha formato una bellissima spiaggia, frequentata ogni anno da tantissimi turisti. In questa zona la vegetazione è quella tipica dei litorali sabbiosi: l'Euforbia pepilis, il giglio di mare (o Pancrazio) e la rughetta marina.

La Fortezza di Carlo V: fu eretta agli inizi del XIV secolo, durante il dominio degli Aragonesi in Sicilia, su un edificio preesistente. Il Castello Fortezza, costruito per volontà di Carlo V di Germania e Re di Spagna per l'avvistamento delle navi Saracene e per difendere l'area Sud-Orientale dalle incursioni piratesche, ha pianta quadrata e si eleva nella parte più alta dell'Isola di Capo Passero (22 m. s.l.m. su terreno piano). Nel 1526 la Fortezza fu distrutta da un cruento attacco dal famoso pirata Dragut per poi essere riedificata dalla Città di Noto. L'accesso alla fortezza, il cui ingresso è rivolto verso oriente, era regolato da un ponte levatoio.

Luoghi sacri: la Chiesa di San Gaetano, Patrono di Portopalo, si trova al centro del paese. Ubicata all'angolo tra via Vittorio Emanuele e via Lucio Tasca, la Chiesa era prima un grande magazzino di merci e materiali vari, appartenente alla famiglia Tasca, e da questa donato in seguito alla comunità. I lavori di costruzione della Chiesa Parrocchiale ebbero inizio in data 8 maggio 1927 e furono completati il 14 Luglio 1931 come testimoniato da un documento dell'epoca, un verbale di regolare esecuzione dei lavori redatto in data 16 febbraio 1927. La Chiesa poi durante gli anni ha subito diverse ristrutturazioni, sia all'interno che all'esterno, per presentarsi alla fine così come la vediamo oggi.

Il Porto peschereccio: nato come porto rifugio per le imbarcazioni che cercavano riparo in questa rada durante tempeste e mareggiate, il Porto peschereccio di Portopalo si è andato evolvendo col passare degli anni, fino a diventare così come lo si vede oggi, con le sue banchine e i moli attrezzati a rifornire di acqua e gasolio i natanti che vi attraccano.

L'antica Tonnara: la Tonnara di Capo Passero costituisce uno splendido monumento di archeologia industriale. La loggia e lo stabilimento per la lavorazione del tonno, la grande fornace, i magazzini delle botti o del sale, la chiesa del XVII secolo: qui giungevano i tonni che, prima macellati e poi lavorati, hanno costituito nel corso dei secoli una importantissima risorsa economica per tutta la popolazione del luogo. Le grandi reti ancorate sul fondo, formavano una sorta di passaggio obbligatorio per condurre i tonni nella "camera della morte", ultima loro corsa prima del destino finale che li avrebbe attesi. Alla fine della mattanza si tornava a riva per scaricare tutto il pescato: i tonni, trasportati con dei carrelli, venivano condotti in una grande sala per essere sventrati e puliti. Poi si passava alla bollitura, in forni adatti, e, infine, alla conservazione con olio d'oliva.

Spiagge e Scogliere: la costa di Portopalo di Capo Passero presenta una morfologia particolare, alternando lunghi litorali sabbiosi a scogliere, sia a strapiombo sul mare, che degradanti dolcemente verso l'acqua.

Scalo Mandrie: scalo Mandrie è la zona di Portopalo di Capo Passero nella quale sorsero le prime case dei pescatori, primi abitanti di quel piccolo borgo che due secoli dopo sarebbe diventato il paese attuale; è importante anche dal punto di vista archeologico. Gli scavi archeologici compiuti in questa zona hanno infatti riportato alla luce anche i resti di un antico insediamento, del quale rimangono evidenti tracce di un'intensa attività legata al mare, una necropoli, una serie di grotte di epoca preistorica. Nei pressi della Piazza Scalo Mandrie (ora Piazza Terrazza dei Due Mari) vi sono due ampie grotte: si tratta di antiche abitazioni preistoriche utilizzate in epoca tardo bizantina per le sepolture. Proprio a ridosso della spiaggia, poi, si possono benissimo notare i resti di una tonnara greco romana: ampie vasche dove probabilmente veniva lavorato il pesce appena pescato.

2. Caratteristiche generali

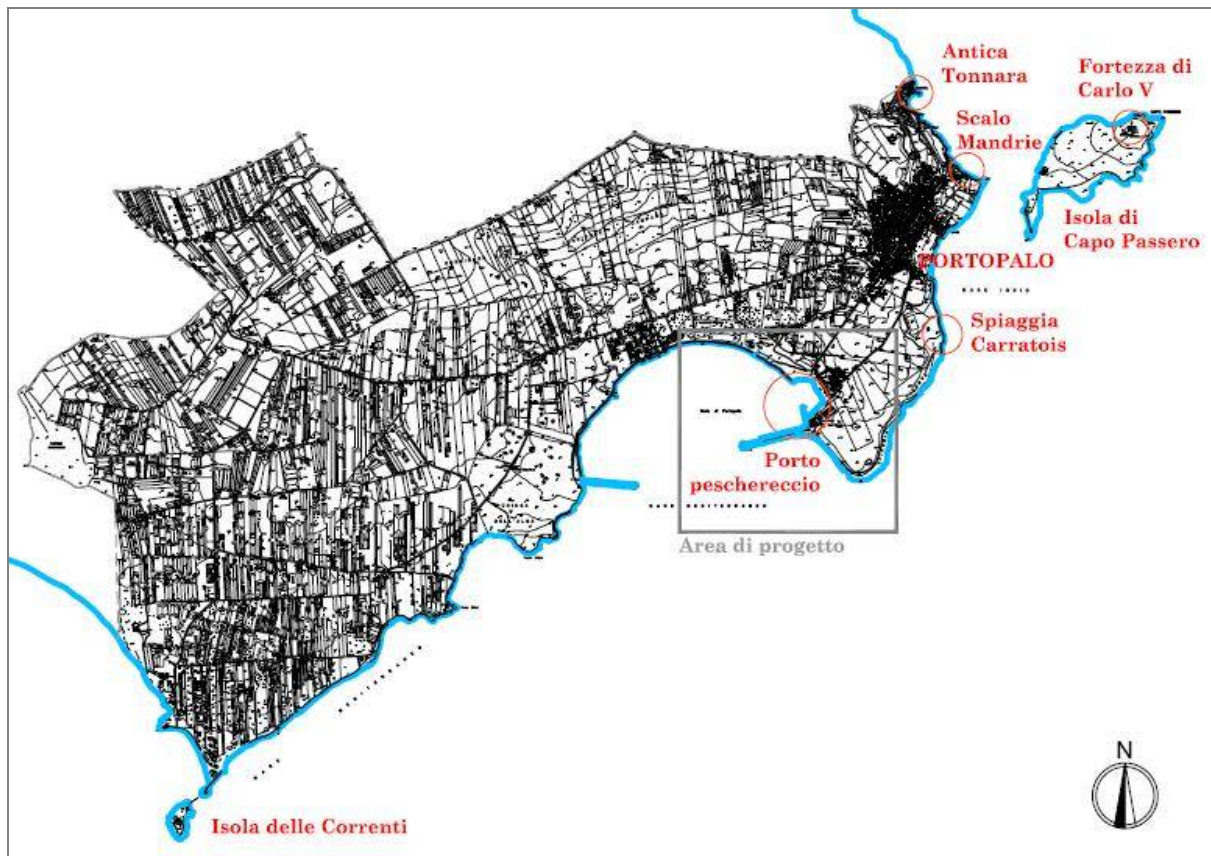
I principi generali che hanno guidato la stesura di questo progetto derivano non semplicemente da tendenze e orientamenti puramente personali ma, soprattutto, dall'esame attento del contesto urbano/territoriale di Portopalo di Capo Passero che denota delle specificità e delle particolarità assolutamente originali che meritano l'attenzione profonda che vi è stata di fatto dedicata.

Tali principi si collocano nelle linee più generali dei criteri adottati nelle progettazioni dei *waterfront* che in questi ultimi anni, a fronte dello sviluppo notevolissimo (8.000 km.) di coste che caratterizza la nostra Nazione, sono divenuti un argomento estremamente frequentato anche a livello di ricerca universitaria e non solo e sono stati quindi filtrati attraverso lo studio puntuale ed attento delle specificità del contesto (fisico, geografico, orografico, morfologico, storico, culturale, ecc.).

Port - ONE, porto turistico in Portopalo di Capo Passero:

- diventa il fulcro dello sviluppo turistico delle aree costiere in chiave di riorganizzazione dei rapporti con le aree interne e marginali dotate di presenze storiche e di aree d'interesse naturalistico;
- contribuisce alla diversificazione del concetto tradizionale di turismo, accrescendo il valore aggiunto dell'offerta turistica nel suo complesso;
- contribuisce all'integrazione col territorio retrostante, coniugando le risorse della costa con le risorse artistiche, naturalistiche e culturali diffuse;
- propone una "lettura" diversa di conoscenza del territorio siciliano, perché anziché rafforzare l'antica distinzione tra costa ed interno, ne sollecita una fruizione integrata capace di offrire al viaggiatore un'esperienza piacevole e culturalmente significativa;
- diventa la "porta d'ingresso" verso un mondo da scoprire.

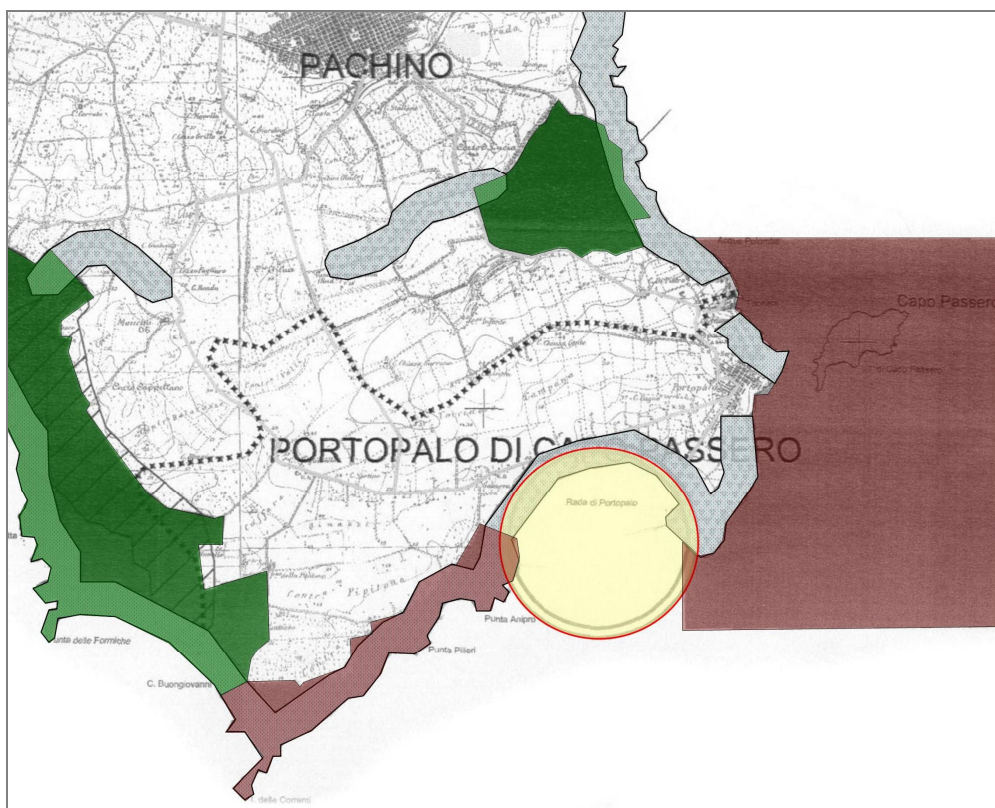
Pertanto, l'idea di fondo è quella di promuovere l'integrazione porto-territorio, coniugando le risorse della costa con le risorse artistiche, naturalistiche e culturali presenti nel territorio stesso, considerando la risorsa mare un *continuum* con la risorsa natura-cultura.



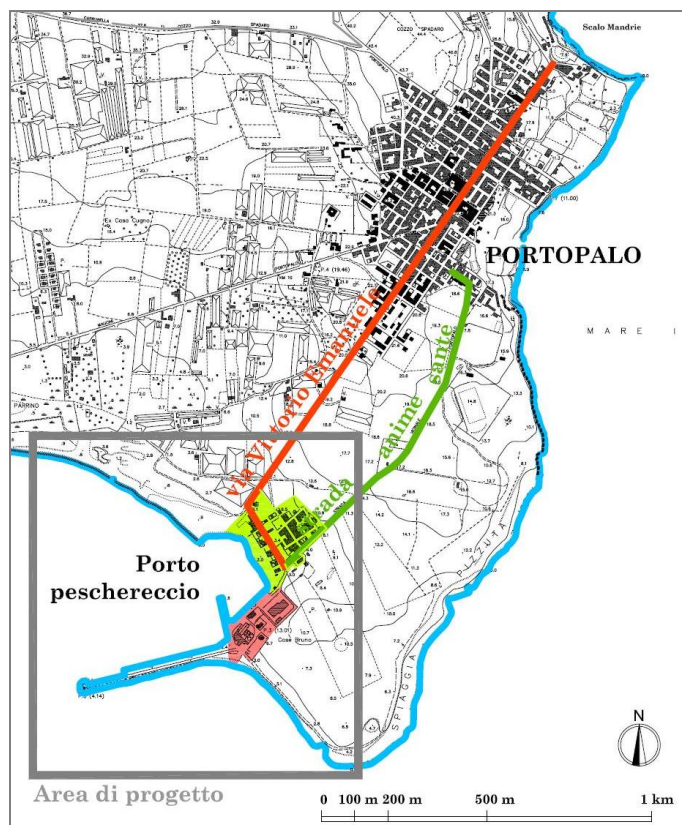
Il Comune di Portopalo di Capo Passero fa parte del *Piano Territoriale di Coordinamento degli Iblei*, che interessa per intero i territori delle Province di Siracusa, Ragusa e parte di Catania. Esso è regolato, urbanisticamente, dal P.R.G. deliberato dal Consiglio Comunale nel 1984, e approvato con D.A. del 17 novembre 1997, n.652.

L'area oggetto di intervento ricade in zona D3 e comprende le aree per gli insediamenti di edifici per la commercializzazione dei prodotti connessi con le attività portuali e con il rimessaggio delle imbarcazioni. In queste zone, il P.R.G. si attua mediante i relativi piani.

Il progetto del Porto di Levante prevede il rimessaggio e l'area destinata a servizi, nell'area indicata dal P.R.G., per cui risulta conforme allo strumento urbanistico vigente. Le attività a diretta fruizione del mare sono localizzate in zona demaniale, oggetto della concessione.



Da quanto si evince dalla carta dei vincoli l'area portuale non fa parte delle aree naturali protette, per cui, [ancora oggi, come nel 2011](#), non è sottoposta a vincolo.



Il Porto turistico di Portopalo diventa un segno urbanistico morbido ed organico in un tessuto edilizio ancora sconnesso e disomogeneo. L'area in oggetto, a ridosso dei magazzini e della zona costiera, risulta infatti in una condizione di marginalità funzionale rispetto alla città consolidata, inserita in un tessuto edilizio non progettato, con prevalenza del sistema dei vuoti sui pieni. Osservando la zona costiera risulta evidente l'assenza di una pianificazione dell'area.

L'analisi valuta la viabilità esistente ed in particolare l'accessibilità all'area portuale.

Si può accedere attraverso una viabilità primaria, Via Vittorio Emanuele, e una secondaria, Strada Anime Sante.

3. Stato dei luoghi

L'analisi dello stato dei luoghi parte dall'individuazione di tre diverse aree funzionali, caratterizzate da diverse tipologie di insediamenti e tessuti urbani, così distinti: il centro urbano, i magazzini costituenti un piccolo borgo e l'area portuale (fig. 8).

Il centro urbano è caratterizzato da un tessuto compatto a maglia ortogonale derivante da un preciso disegno di progetto urbano in cui le strade, delimitate dagli edifici, sono collegate fra loro in modo da conseguire uniformità e permeabilità degli spazi pubblici.

Il Borgo è caratterizzato da un tessuto formatosi spontaneamente, senza alcuna pianificazione a priori, costituito da edilizia destinata a magazzini e deposito, e dalla presenza di un ex - edificio militare.

La zona costiera è caratterizzata in prevalenza dalla presenza di edifici destinati a magazzini e commercio. Presenti anche singolarità residenziali.

Da queste analisi si evince la disomogeneità degli elementi, non solo per funzione, ma anche per tipologia. Affacciandosi direttamente sulla costa, creano con essa, e quindi con il mare, non un dialogo, ma una dicotomia.

4. Il progetto del Porto Turistico *Port - ONE* in Portopalo di Capo Passero

Nella progettazione si è tenuto conto della reperibilità e della distanza di approvvigionamento di idonei materiali da costruzione, al fine di ridurre i costi di trasporto, individuando una cava, in Contrada Camporeale, per l'estrazione di pietrame di varia pezzatura vicino al luogo di costruzione.

4.1. Opere marittime foranee

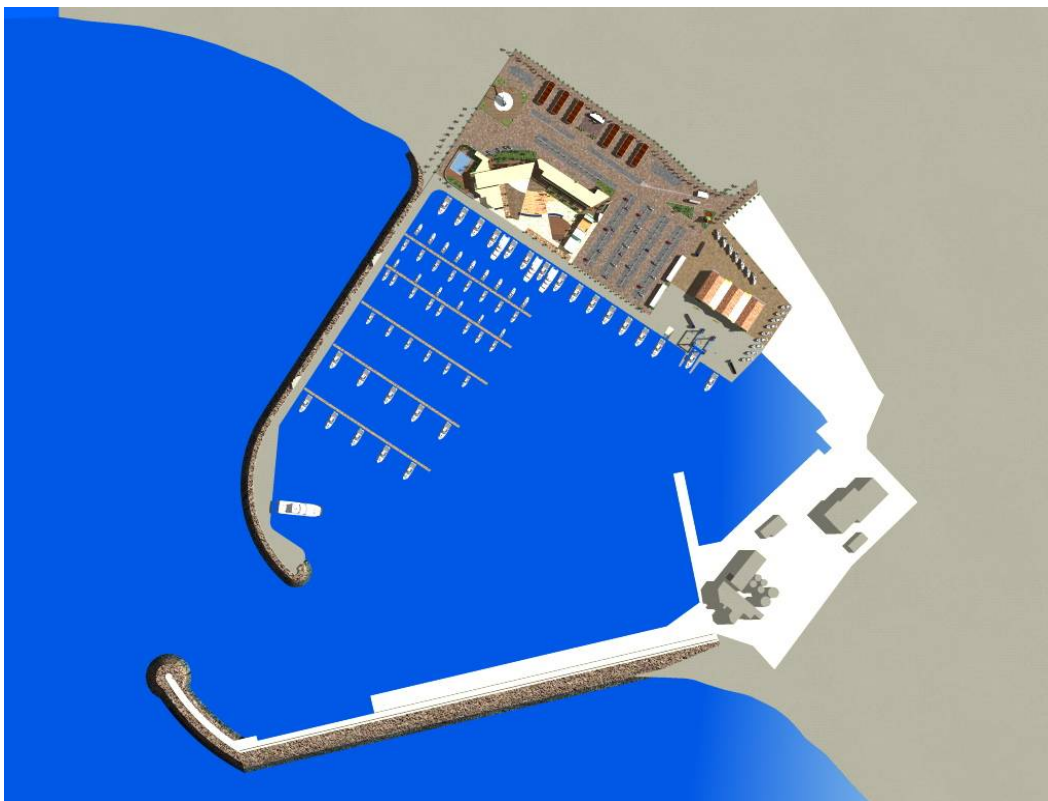
Nel progetto della diga foranea vengono utilizzati massi naturali aventi una buona qualità di compattezza, esenti da fratture e piani di sfaldamento o incrinature, resistenti all'azione dell'acqua e del gelo e aventi forma irregolare con angoli vivi; prove specifiche sono state richieste per definire i parametri idraulici e strutturali e di accettabilità.

Per la vasta gamma di opere, dai massi artificiali per le scogliere e le banchine, ai calcestruzzi di cemento armato per i cassoni e gli impalcati, vengono utilizzati conglomerati cementizi. I calcestruzzi sono preparati con additivi per renderli più

resistenti ai fenomeni di corrosione e sfaldamento causati dall'ambiente marino: in tal modo si cerca di rendere più lunga la durata dei manufatti.

Dal punto di vista strutturale, per la realizzazione della diga frangiflutti, si è scelta la tipologia a gettata; tra le motivazioni principali che hanno portato all'impiego di questa soluzione vi è di certo la non elevata profondità del mare nel tratto interessato, oltre che la migliore capacità, specialmente per la parte sopraflutto, di sopportare l'azione del moto ondoso.

Le diverse parti della diga, quindi, sono state progettate in modo da assolvere alle funzioni di protezione da tutte le principali direzioni di propagazione che interessano il paraggio in esame, e da assicurare, in ogni caso, la stabilità dell'opera.



4.2. Opere marittime di ormeggio

Le strutture di ormeggio previste all'interno di *Port - ONE* sono di due tipi: a banchina e a pontile. Nello specifico, tutto il fronte della banchina di ripa è adibito ad ormeggio per le classi di imbarcazioni maggiori, mentre, lungo tutto il molo di sottoflutto, sono presenti pontili galleggianti.

I pontili galleggianti consentono un'agevole variazione della disposizione planimetrica dei pontili all'interno del bacino in quanto sono strutture totalmente rimovibili, il loro ancoraggio sarà realizzato con sistemi di catenaria e corpi morti.



4.3. Opere a terra

Le opere a terra, che occupano l'area a ridosso della costa, nella fascia demaniale, e che costituiscono i servizi per la fruizione del porto, sono divise logisticamente in due aree: l'area della "Club House" e l'area cantieristica.

Nell'area della "Club House" le tipologie costruttive ed i relativi materiali si possono così descrivere:

- per i corpi di fabbrica A, B, C, D: le strutture saranno del tipo intelaiato in calcestruzzo di cemento armato, solai latero - cementizi sia per gli interpiani che per le coperture e tamponamenti in laterizio porizzato. I calcestruzzi sono preparati con additivi per renderli più resistenti ai fenomeni di corrosione e sfaldamento causati dall'ambiente marino; il Corpo G è interamente in struttura metallica, con applicazioni di vetri antisfondamento per l'intera superficie, in modo da garantire visibilità completa; il Corpo H è in pannelli di cls prefabbricato mentre, i fabbricati del Corpo I, sono in muratura portante con solai latero - cementizi per le coperture;
- per i rivestimenti degli edifici verranno utilizzati intonaci per esterni e lastre in materiale lapideo reperibili localmente;
- per la pavimentazione della piazza verrà utilizzato monostrato vulcanico di vari tipi e pezzature mentre, per la restante parte dell'area a servizio della «Club House», verrà utilizzato battuto cementizio e/o asfalto;
- tutte le parti metalliche, compresi gli infissi, saranno in acciaio verniciato;
- per tutte le parti trasparenti verranno utilizzati vetri antisfondamento o vetro camera in funzione dell'impiego e della collocazione.

Come primo obiettivo, per le opere a terra, si è cercato di definire il rapporto tra i diversi "pezzi" dell'insediamento portuale, in termini funzionali e di organizzazione spaziale. Questa condizione è stata ricercata e soddisfatta, facendo emergere dal progetto il senso di uno spazio fisico unitario e significativo, prevalente sui singoli elementi che lo compongono.

Il ruolo di catalizzatore, per il fruitore, è svolto sicuramente dall'ampia struttura a terra, che avvolge la Piazza, aperta verso il mare e accessibile, dall'entroterra, da punti ben precisi scelti dai progettisti; struttura che ospita, al suo interno, le varie funzioni alle quali è chiamato a rispondere un moderno Marina .

Gli edifici delle varie zone avranno tutti un'altezza contenuta, così da non creare barriera visiva fra i visitatori e il contesto, puntando, come obiettivo, alla fruizione prospettica del mare da ogni parte dell'area di intervento, e da coni ottici appositamente studiati.

Nella zona limitrofa alla banchina di ripa si affaccia, quindi, la grande piazza che è il cuore della Club-House. Qui trovano posto gli uffici direzionali ed i servizi per i diportisti, divisi dal padiglione per le attività relative al rimessaggio e officina meccanica dall'ampio parcheggio che funge così da filtro naturale.

Tutta l'area è delimitata da ingresso controllato con strada di accesso carrabile anche e soprattutto per mezzi pesanti. Le attività presenti sono tutte quelle che un Marina richiede, dal Pronto Soccorso alla Farmacia, dalla ristorazione allo sportello bancario, dal negozio nautico a quello per fare cambusa, dall'abbigliamento al noleggio auto, etc. Gli edifici sono con struttura intelaiata in calcestruzzo di cemento armato e solai latero - cementizi gettati in opera. I tompagni sono realizzati in laterizio porizzato con rivestimenti misti di intonaco e pietra locale.







