



COMUNE DI ROCCELLA JONICA



RIQUALIFICAZIONE E ADEGUAMENTO DEL PORTO DELLE GRAZIE DI ROCCELLA JONICA

Progetto Definitivo

F – OPERE DI ARREDO URBANO E VERDE

F.01

RELAZIONE OPERE DI ARREDO URBANO E VERDE

Data:

15-05-2019

Scala:

PROGETTAZIONE:



Certified by Bureau Veritas Italia S.p.A.

ISO 9001:2015 ISO 14001:2015
Sistema di Gestione Qualità Sistema di Gestione Ambientale

ASSOCIATO
oice Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

PROJECT MANAGER

ing. Antonino Sutera



PROGETTISTA

ing. Antonino Sutera
ing. Giuseppe Bernardo



GRUPPO DI LAVORO

ing. Giuseppe Cutrupi
ing. Roberta Chiara De Clario
ing. Simone Fiumara
ing. Tindara Cristina Grasso
ing. Fabio Vinci
arch. Elio Carrozza
arch. Nicola Cosenza

REVISIONI	Rev. n°	Data	Motivazione

R.U.P.

Visti/Approvazioni

Ing. Lorenzo Surace

Codice elaborato:

DNC104_PD_F.01_2019-05-07_R0_ARREDI E VERDI_CTR.docx

INDICE

1	PREMESSA	2
2	DESCRIZIONE GENERALE	3
3	DESCRIZIONE INTERVENTI	4
3.1	<i>MOLO DI SOTTOFLUTTO (PESCATORI)</i>	4
3.2	<i>MOLO SUD DI RIVA</i>	5
3.3	<i>PINETA NORD (POLO AMBIENTALE)</i>	5
3.4	<i>DARSENA TURISTICA (MOLO B)</i>	7
3.5	<i>ELEMENTI DI ARREDO URBANO</i>	8
3.6	<i>REALIZZAZIONE DI UNA STRADA INTERNA DI SERVIZIO</i>	9
3.7	<i>COMPLETAMENTO DELLA RECINZIONE</i>	10
4	INDICAZIONE DEI MATERIALI UTILIZZATI	11

1 PREMESSA

La progettazione prevede soluzioni alternative di nuove localizzazioni delle funzioni portuali, in particolare, in accordo con la fase preliminare, le azioni progettuali mirano soprattutto alla riqualificazione dell'esistente sia dal punto di vista architettonico che urbanistico.

Pertanto, nei successivi paragrafi verranno approfonditi gli aspetti e le scelte progettuali e funzionali costituenti gli interventi previsti nelle diverse aree del porto.

2 DESCRIZIONE GENERALE

Il progetto dello spazio pubblico è stato concepito come occasione di ricucitura tra i differenti ambiti dislocati all'interno dell'area portuale (per posizione e funzionalità), con l'obiettivo di creare, attraverso interventi di riorganizzazione spaziale, un tessuto coeso e riconoscibile.

Un intervento dove i luoghi pubblici sono concepiti come spazi che, per primi, possono essere portatori di nuovi valori, nuovi modi di vivere e di agire nel contesto in cui si inseriscono. Per questo motivo essi rappresentano una risorsa dove negoziare i propri interessi comuni, imparare ad interagire con i diversi attori, rispettandoli e dove il legame con il luogo può essere visto come una precondizione per instaurare un nuovo senso di comunità. Oltre a ciò, l'intervento sullo spazio pubblico si pone come obiettivo quello di mettere al centro dell'attenzione la bellezza paesaggistica che è insita nella natura del luogo, predisponendo e, soprattutto, cercando di gestire i nuovi luoghi in maniera condivisa, tramite operazioni culturali "leggere" che mirano alla definizione di spazi flessibili che, con "poca spesa", possano accogliere gli usi più disparati e soddisfare le necessità degli utenti, diventando il vero motore di aree pubbliche, oltre che un formidabile punto d'integrazione. Un approccio, quest'ultimo, che rivela la forza che la visione condivisa può avere nel realizzare spazi di qualità, in grado di contribuire al benessere delle persone per il miglioramento della qualità della vita, sfruttandone le potenzialità. Si è cercato di rendere questi spazi più interessanti, vari, multiculturali e multietnici, puntando sulla re-interpretazione dei valori di qualità della 'sosta' e di attraversamento di uno spazio urbano come la 'piazza', scommettendo sulla qualità e sulla bellezza di una nuova offerta urbana in grado di compiere la sua funzione di coesione dell'identità del luogo.

L'intervento, pertanto, rappresenta l'occasione per affrontare in modo coordinato i diversi aspetti sopracitati e più in generale per trasformare l'area, affrontando i seguenti temi: accessibilità, collegamenti e relazione con le nuove architetture e cura dell'ambiente, a cui questi si aggiunge l'immagine complessiva dell'insediamento, in termini di qualità architettonica, paesaggistica ed ecologica. In linea con gli obiettivi dello Studio di Fattibilità, anche la progettazione definitiva ha prestato particolare attenzione all'integrazione degli spazi dei servizi del porto con il contesto adiacente, di tipo naturalistico, attraverso la connessione, a livello funzionale e formale, degli spazi e delle vie di accesso all'area. A tal proposito particolare attenzione è stata posta nella ridefinizione delle sezioni stradali, risultato ottenuto in modo efficace anche attraverso interventi di materiali come il bitume e i cordoli per contenimento della nuova pavimentazione, considerato che alcuni interventi sono limitanti con strade e parcheggi.

3 DESCRIZIONE INTERVENTI

3.1 Molo di Sottoflutto (Pescatori)

Ubicata in corrispondenza del cancello di ingresso principale e prospiciente il molo di sottoflutto a servizio delle imbarcazioni dedite all'attività peschereccia, l'intervento si inserisce su di un'ampia area degradata e ridefinisce uno spazio di pertinenza, delimitato dalla strada, a servizio dei pescatori.

L'area ha una superficie complessiva di 1760 mq (comprese le architetture), di cui circa 1200 mq sono realizzati con conglomerato bituminoso in modo da permettere continuità nell'attraversamento, la possibilità di avere composizioni cromatiche differenti e richiamare il colore della viabilità su cui va ad innestarsi, enfatizzando il rapporto visivo e spaziale tra spazio pubblico e viabilità, conferendo valenza architettonica allo spazio stesso.

La superficie rimanente definisce uno spazio pubblico a piazza, delimitato da cordatura modulare in elementi prefabbricati di calcestruzzo vibrocompresso con finitura monostrato, rialzato rispetto al piano stradale e realizzato con pavimento industriale a spolvero con calcestruzzo, ricoperto ed elicoterato con strato di epossidico colorato in resina con spessore non inferiore a mm 2, uno specifico strato resinoso che consente di ottenere particolari prestazioni funzionali della pavimentazione, e rispetto agli agenti atmosferici e rispetto all'usura stessa.

L'area a ridosso del muro di cemento perimetrale è invece costituita da terra di coltivo, con messa a dimora di piante tipo cercis siliquastrum (albero di giuda), un ampio spazio pensato a verde che fa da filtro al sistema perimetrale e che consente alcuni innesti con pavimentazione permeabile costituita da ghiaietto e delimitata da sottili cordoli in acciaio corten.



Figura 3.1 Render area depositi

3.2 Molo sud di riva

Così come per l'area di deposito dei pescatori, anche in questo caso si interviene su di un'area non del tutto definita, e dal punto di vista architettonico e dal punto di vista paesaggistico. Allo stato attuale l'area di intervento accoglie n. 6 moduli prefabbricati a servizio delle Autorità presenti nell'area portuale: Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza.

L'area ha una superficie complessiva di circa 800 mq (comprese le architetture), di cui una porzione (circa 365 mq) è realizzata con conglomerato bituminoso mentre la rimanente superficie definisce uno spazio pubblico a piazza, delimitato anch'esso da cordonatura modulare in elementi prefabbricati di calcestruzzo vibrocompresso con finitura monostrato, rialzato rispetto al piano stradale, in parte pavimentato, in questo caso con lastre modulari in CLS (spessore cm 6) con finitura doppio strato quarzo e in parte con pavimentazione permeabile (ghiaietto) e verde, delimitati da sottili cordoli in acciaio corten che ne consentono una separazione fisica netta dei materiali.



Figura 3.2 Render area molo sud

3.3 Pineta Nord (Polo Ambientale)

Inserita in un contesto dalle caratteristiche ambientali del tutto differente rispetto alle altre aree, ad oggi la zona della Pineta presenta dei caratteri più riservati, con una forma raccolta, definita da un grande spazio in parte alberato (arbusti di Pino) in parte delimitato da uno degli edifici del Porto e dalla recinzione esistente. L'area appare oggi come un elemento scarsamente vitale, priva di quella qualità che lo dovrebbe caratterizzare. Il suolo si presenta come una distesa di terra ricoperta da aghi e pigne in cui il provvisorio stato di manutenzione e l'esclusione di qualunque

RELAZIONE OPERE DI ARREDO URBANO E VERDE

attività a supporto dello spazio verde comporta una perdita di vitalità del luogo e delle necessarie interazioni con il contesto. Questa sommatoria di eventi attribuisce al fruitore dell'area un senso di insicurezza e di emarginazione rispetto alla vita del Porto.

Obiettivo della progettazione è quello di ricucire il vuoto di un'area strategica, individuata in fase preliminare, sfruttando le potenzialità di cui essa dispone e dandole il giusto valore senza stravolgere la propria identità. Si prevede, come primo obiettivo, di rendere evidente l'accesso all'area, nascosta in parte dall'edificio esistente e di trattare, attraverso un percorso non lineare, con la stessa cura dei materiali questa parte al pari delle altre. Pensata come un'area in cui si prevedono una serie di attività per la salvaguardia ambientale, il progetto mira alla realizzazione di un Polo all'interno dell'area portuale (nello specifico, all'interno dell'area della pineta). Utenti principali possono essere le scolaresche (in quanto la sensibilizzazione parte proprio attraverso progetti didattici), ma anche gruppi e associazioni del settore ambientale.

Per la sua valorizzazione si prevede la realizzazione di aree pavimentate con cemento industriale, di diversa forma e grandezza che conducono piazza centrale, concepita come tale in quanto punto di snodo tra i due nuovi edifici e su cui si punta a fare emergere la dimensione collettiva del luogo. Le aree pavimentate definiscono un percorso non lineare e sono delimitate in parte da superfici piantumate con specie erbacee che fungono da fulcri visivi (in particolare nei vertici e nelle delimitazioni dei percorsi) ed in parte da superfici ricoperte da ciottoli. La pedonalizzazione di questo spazio è molto importante in quanto non solo consentirà di creare un collegamento sicuro fino al Polo Ambientale, degli accessi ai locali che garantiscono la protezione dalle acque meteoriche, ma anche un ambiente pubblico vivibile e gradevole lasciando libera la vegetazione marginale. La sua geometria sarà semplice, di forma poligonale e sarà attestata dall'elemento centrale della piazza rappresentato dalla piantumazione di una specie vegetativa di taglio medio grande: liquidambar styraciflua (storace americano).



Figura 3.3 Render area polo ambientale

3.4 Darsena Turistica (Molo B)

Punto centrale dell'intera area portuale, per le sue caratteristiche locazionali la darsena turistica è da ritenersi una delle zone più frequentate e vissute sia dai visitatori che dai fruitori del porto. Infatti, in molti casi, l'area viene sfruttata come punto di sbarco di importanti imbarcazioni da diporto, non solo, in alcuni casi diventa scenario per la realizzazione di alcune importanti manifestazioni all'aperto.

Considerata la sua natura, la scelta sulla tipologia degli interventi è stata finalizzata all'ottenimento di uno spazio fruibile dall'intera collettività portuale, attraverso la realizzazione di opere in grado di incidere positivamente sulla trasformazione paesaggistica di un'area a forte valenza ambientale.

Le opere previste sono state pertanto concepite considerando prioritaria la tutela del paesaggio, introducendo opere ecocompatibili in termini di materiali e perfettamente integrabili dal punto di vista paesaggistico, il cui disegno prevede una permeabilità percettivo-paesaggistico che caratterizza l'intero ambito come unità progettuale attraverso una immediata riconoscibilità visiva di un'area particolarmente significativa dal punto di vista funzionale in relazione alle modalità di accesso e di interscambio tra persone, mezzi e servizi di mobilità.

L'area è stata pertanto pensata come uno spazio pavimentato per circa 850 mq con lastre modulari in CLS e rialzato rispetto al piano stradale. È sistemata in parte a verde per il tempo libero, con punti d'ombra generati sia dalle architetture che dalla piantumazione di un arbusto rialzato rispetto al piano di calpestio a formare una "vasca verde".



Figura 3.4 Render Molo B



Figura 3.5 Render Molo B

3.5 Elementi di arredo urbano

Pur convinti che gli elementi di arredo urbano possano essere espressamente disegnati per lo spazio in cui sono collocate in quanto tendono a sottolineare i criteri generali adottati di unicità e unitarietà, si è, allo stesso tempo, anche consapevoli che un progetto di riqualificazione di uno spazio pubblico non possa, sotto certi aspetti, non avvalersi di elementi di arredo tratti da una produzione commerciale "qualificata". A tal proposito, il progetto ha prestato particolare attenzione alla scelta e alla posizione degli elementi di arredo urbano, puntando a motivi semplici e lineari (quali sedute in monoblocco di calcestruzzo, cestini portarifiuti, rastrelliere per biciclette, alberature di piccola/media grandezza e pali per l'illuminazione che perseguono i criteri di funzionalità, sostenibilità ambientale, risparmio energetico e allo stesso tempo caratterizzare l'area stessa, esaltando lo spazio di progetto e gli elementi presenti al suo interno) che, oltretutto, conferiscono ai diversi ambiti un carattere di identificazione e consolidamento visivo dello spazio privato. Gli arredi saranno collocati nei luoghi ideali di maggior frequenza degli utenti in modo da non interrompere l'uso continuo dello spazio, né da ingombrare il campo visivo.



Figura 3.6 Sistemi di seduta

RELAZIONE OPERE DI ARREDO URBANO E VERDE

Per quanto riguarda il sistema di pubblica illuminazione si propone di sostituire alcuni lampioni esistenti con nuovi di ultima generazione a basso consumo e contro l'inquinamento luminoso. L'illuminazione pubblica dovrà essere concepita per evitare l'inquinamento luminoso, per sottolineare l'unitarietà della composizione ed arricchire gli effetti percettivi dei vari interventi, favorendone la frequentazione anche nelle ore serali e garantendone la sicurezza.

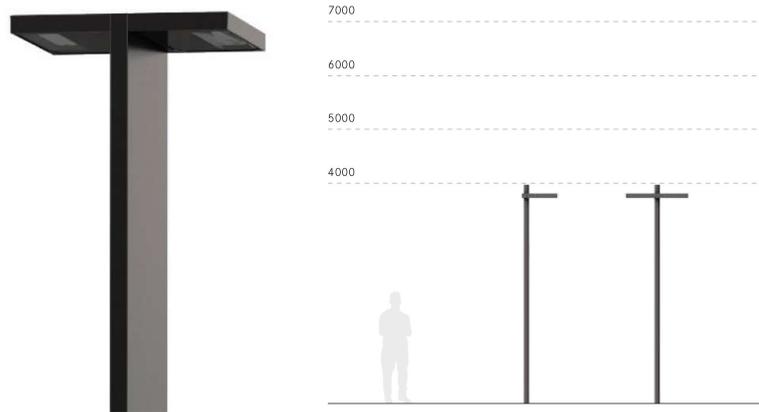


Figura 3.7 Sistema di illuminazione su palo



Figura 3.8 Cestino portarifiuti in lamiera zincata (s), rastrelliera portabicicletta in acciaio corten (centro e dx)

3.6 Realizzazione di una strada interna di servizio

Al fine di rendere intercomunicante l'area del molo di sottoflutto con quella del Molo di Riva e la condivisione degli spazi a parcheggio da parte dei fruitori e dei mezzi di servizio, è prevista la sistemazione dell'accesso all'area commerciale attraverso interventi di sistemazione del tracciato esistente. Nello specifico, verrà demolito parte del marciapiede per una lunghezza di circa 45 mt e per una larghezza pari a circa 60 cm e ripristinato attraverso il riposizionamento dei cordoli esistenti e la nuova bitumazione del tratto interessato dall'intervento.

3.7 Completamento della recinzione

Si prevede il completamento della recinzione dell'area commerciale con l'utilizzo di pannello grigliato elettroforgiato in acciaio, della stessa tipologia di materiale esistente, per un tratto di circa 275 mt.

4 INDICAZIONE DEI MATERIALI UTILIZZATI

I materiali impiegati nel progetto sono pensati per garantire una facile realizzazione, standardizzazione e reperibilità dei componenti, dovranno rispondere ai criteri di sostenibilità e durabilità e dovranno garantire una facile manutenzione. Ogni tipologia potrà essere integrata o alternata con altre dalle similari caratteristiche, purché le varie soluzioni adottate siano uniformi e coerenti tra di loro.

L'intervento punta a generare ordine con il colore: è prevista l'aggiunta di alcuni elementi colorati, che, grazie all'uso gerarchico del colore, scandiscono gli spazi del comparto e generano ordine ed orientamento.

Per le pavimentazioni è previsto l'uso di diverse trame a seconda del materiale utilizzato:

- lastre modulari in CLS (sp. cm 6), con finitura "doppio strato quarzo" delle dimensioni di cm. 31,8 x 47,8, con colorazione prevalentemente di grigi e/o tortora. Il pavimento è realizzato con cemento ad alta resistenza integrato con soluzione nanotecnologica e autopulente (self cleaning) fotocatalitica (riduttore delle sostanze inquinanti organiche e inorganiche) oltre a quarzi e sabbie silicee;
- pavimenti in cemento industriale, elicotterato e con finitura a spolvero;
- pavimentazione permeabile costituita da ghiaietto (ciottoli).

Cordonature e bordure:

- cordonature modulari costituite da elementi prefabbricati (cordoli) di calcestruzzo vibrocompresso con finitura monostrato, di dimensioni cm 7/7x20 e lunghezza pari a cm 100, di colore grigio, realizzato con inerti ad alta resistenza a granulometria controllata e ottimizzata;
- bordure costituite da una lastra in acciaio Corten, per la delimitazione di aiuole, separazione da pavimentazioni a ciottoli e per vialetti. Sono in barre da 3000x150x3 mm e vengono montati con picchetti in ferro per posizionamento e bloccaggio delle bordure.