



# COMUNE DI SCILLA (RC)



## AMMODERNAMENTO DEL PORTO DI SCILLA E DELLE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO

### Progetto Definitivo

#### A. RELAZIONI E STUDI AMBIENTALI

**A.06**

### RELAZIONE TECNICA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

Data:

**12-04-2022**

Scala:



#### PROJECT MANAGER

ing. Giuseppe Bernardo

#### PROGETTISTI

ing. Giuseppe Bernardo  
ing. Domenico Condelli  
ing. Vincenzo Secreti  
ing. Roberta Chiara De Clario  
arch. Pasquale Billari

#### GRUPPO DI LAVORO

ing. Giuseppe Cutrupi  
arch. Francesca Gangemi



ing. Domenico Condelli

arch. Pasquale Billari



#### GEOLOGIA:

Geol. Giuseppe Cerchiaro

REVISIONI	Rev. n°	Data	Motivazione

R.U.P.	Visti/Approvazioni
--------	--------------------

Codice elaborato:

DNC144\_PD\_A.06\_2022-04-12\_R0\_Relazione tecnica delle opere architettoniche\_BLR.docx



<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>CENNI STORICI E DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>OBIETTIVI DEL PROGETTO - RAGIONI DELLE SCELTE</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE INTERVENTO - REALIZZAZIONE STAZIONE MARITTIMA</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>FATTIBILITÀ AMBIENTALE</b>	<b>9</b>

## 1 PREMESSA

Il presente elaborato, redatto ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 50/2016, costituisce la Relazione del Progetto Definitivo riguardante i lavori di "Ammodernamento del Porto di Scilla e delle infrastrutture di collegamento" (CUP F71C18000140002 – CIG 7772525A87).

La presente relazione è riferita nello specifico alla realizzazione della Stazione Marittima. L'intervento d'iniziativa pubblica finalizzato a potenziare, riqualificare e valorizzare l'area portuale del Porto del Comune di Scilla, in provincia di Reggio Calabria e i servizi ad essa connessi.

Le considerazioni di seguito esposte intendono illustrare l'intervento progettuale nel suo complesso, puntualizzando essenzialmente gli aspetti relativi all'inserimento ambientale, le caratteristiche dei materiali prescelti, i criteri di progettazione delle strutture e degli impianti, le ragioni delle scelte architettoniche effettuate anche in riferimento alla sicurezza, funzionalità ed economia di gestione.

Si tiene a precisare, sin dalle premesse, che quanto prefigurato in progetto risponde alle finalità dell'intervento che la committenza intende attuare e che le soluzioni proposte sono state precedute da un'accurata analisi critica del progetto preliminare a suo tempo approvato onde poterlo meglio sviluppare e completare.

Si evidenzia, infine, che onde evitare superflue ripetizioni, saranno nel prosieguo semplicemente delineati gli aspetti progettuali che risultano illustrati in dettaglio nelle altre relazioni, alle quali espressamente si rimanda per ogni chiarimento.

Nel prosieguo di questa trattazione saranno tuttavia ripresi gli elementi ritenuti fondamentali in rapporto alla finalità e contenuti propri del presente elaborato.

## 2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area di progetto ricade all'interno del borgo di Scilla, in provincia di Reggio Calabria. Esso sorge su di un alto sperone roccioso a picco sul mare e si identifica come uno dei più importanti centri turistici della Costa Viola ed uno dei borghi più belli d'Italia.

Nell'ambito del sistema portuale regionale, il porto di Scilla rientra tra i porti turistici appartenenti alle tipologie con altre funzioni prevalenti (peschereccia, commerciale e passeggeri). In tale ambito, i porti esistenti e di progetto svolgono la funzione di "porte d'accesso" al sistema naturalistico ambientale e storico-culturale dell'intero territorio regionale e punto di partenza dei principali itinerari di fruizione turistica e dei contesti locali. Inoltre, i principali porti della regione (dimostrano elevate potenzialità di connessione con i principali circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo, nel comparto crocieristico e della nautica da diporto.



Figura 2.1 Inquadramento geografico

Il territorio di Scilla si estende su una vasta superficie e comprende una superficie di 43,68 kmq di cui una parte costiera con il centro storico situato a 70 metri sul livello del mare e, a completare l'estensione comunale, le frazioni di Favazzina, Melia e Solano Superiore. Il centro storico è a sua volta diviso nei quartieri di Marina Grande, San Giorgio, Jeracari e Chianalea. Il comune di Scilla è situato al centro della costa viola, in prossimità dell'omonimo promontorio e si affaccia sul Mar Tirreno, proprio all'ingresso dello Stretto di Messina. Dista circa 22 km dal capoluogo di provincia e, a tutti gli effetti si può considerare all'interno della nascente città metropolitana.

RELAZIONE GENERALE

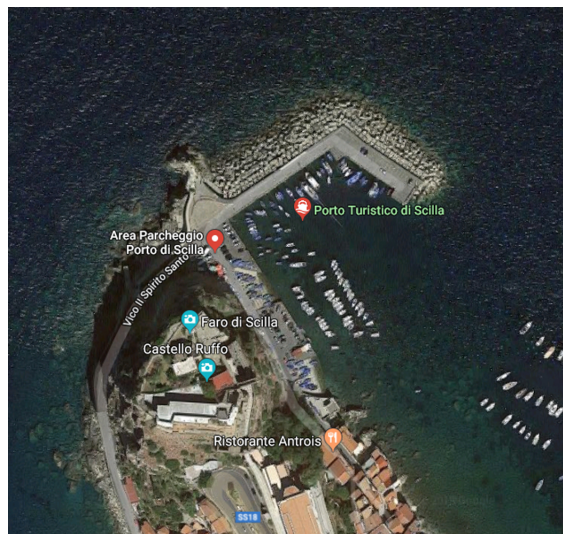


Figura 2.2 Inquadramento geografico dell'area portuale del comune di Scilla



Figura 2.3 Inquadramento area d'intervento nel contesto urbano

RELAZIONE GENERALE

---



Figura 2.4 Ubicazione area d'intervento

### 3 CENNI STORICI E DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO

La storia del porto di Scilla è strettamente legata a quella della sua città le cui origini antichissime mescolano mitologia, storia, leggenda e immagini create dal suggestivo paesaggio circostante. Secondo la tradizione, Scilla, figlia del re di Megara, avrebbe aiutato il re Minosse per conquistare delle terre che erano sotto il dominio del suo stesso padre.

Al termine dell'atroce vicenda il re cretese si rifiutò di sposarla e l'abbandonò alle onde del mare che ne portarono il corpo ai piedi del promontorio che si trovava a 12 miglia da Messina, cui fu dato pertanto il nome della fanciulla. Secondo fonti storiche, ondate di popolazioni provenienti dal mare e dirette verso sud avrebbero successivamente fondato dei villaggi lungo i terrazzamenti più bassi del dorsale dell'Aspromonte.

Trattandosi di popoli di pescatori, probabilmente scelsero come area d'insediamento la zona attigua la rupe centrale di Scilla, dove la presenza dei numerosissimi scogli agevolava la pratica della pesca, consentendo al tempo stesso la costruzione delle rudimentali capanne. Il porto di Scilla, infatti, si trova al di sotto della rupe dove oggi sorge il Castello dei Ruffo di Scilla.

Nei secoli questo porto ha rappresentato un rifugio per le imbarcazioni che attraversavano lo stretto di Messina, trasformandosi successivamente in un porto peschereccio dal momento che la pesca era la principale attività di cui si occupava la popolazione locale. Ancora oggi nell'unico scivolo del porto si trovano le barche dei pescatori pronte a mettersi in mare per una battuta di pesca. Nella banchina sono spesso ancorate le passarelle per la pesca del pescespada, una tipologia di pesca molto diffusa nella zona.

Il porto di Scilla è formato da un molo che presenta una forma a "L" che si estende in direzione nord-sud est ed è munito di banchine nella parte interna, con bitte per l'ormeggio, e di una sola banchina con uno scivolo: la banchina Ruffo di Calabria è adibita a diporto nautico, quella chiamata Scoglio di Ulisse è dedicata ad imbarcazioni da pesca, mentre il molo esterno è assegnato ad uso commerciale e per l'ancoraggio dei mezzi di polizia.

Il fondale roccioso diventa particolarmente pericoloso per il comparire in superficie di alcuni scogli in presenza di correnti marine particolarmente intense e nei giorni in cui il libeccio la fa da padrone.

I servizi da diporto sono gestiti dalla Boat Service che ha posizionato in prossimità del porto 2 campi boe ecologici con 100 posti barca, attivi dal 1 maggio al 30 settembre, costruiti con catenarie legate ai sassi e agli scogli naturali presenti sul fondo. Il servizio include l'attracco della barca, la guardiania continua e il trasporto di andata e ritorno a bordo su traghetto. La gestione ha stabilito una convenzione con i cantieri per il rimessaggio invernale e la manutenzione che consente di lasciare la barca in affidamento annuale.

Un'altra attività di Scilla in costante crescita è, chiaramente, il turismo. La città richiama tanti turisti non solo per il mare e le spiagge, ma anche per le bellezze naturali e le opere architettoniche: nel periodo estivo, infatti, ci sono molti ormeggi nel porto a disposizione di coloro che soggiornano a Scilla e che portano la propria imbarcazione.



## **4 OBIETTIVI DEL PROGETTO - RAGIONI DELLE SCELTE**

L'intervento è finalizzato, per come si evince anche dal progetto preliminare, a potenziare, i servizi connessi all'attività portuale rientranti in un più ampio progetto di ammodernamento e riqualificazione del porto turistico.

E' chiaro, pertanto, che l'obiettivo primario dell'attività progettuale consiste nel miglioramento dello scenario attuale, ma anche nella ricerca di soluzioni tali che all'incremento della dotazione di opere di urbanizzazione corrisponda un effettivo progresso della qualità della vita dei residenti e dei turisti.

La soluzione proposta, dunque, mira innanzitutto a salvaguardare e reintegrare i valori di un paesaggio che, seppur contaminato da costruzioni abusive e dall'azione insensata dell'uomo, presenta ancora multiformi e suggestivi elementi d'interesse naturalistici.

I lavori previsti nel Progetto Definitivo, perseguono i medesimi scopi e indirizzi stabiliti nel Progetto di Fattibilità Tecnica Economica. Tuttavia, alla luce delle risultanze delle indagini e degli studi specialistici eseguiti, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, sono stati effettuati dei perfezionamenti al progetto posto a base di gara,

Nei paragrafi che seguono si riporta la descrizione di maggior dettaglio del progetto della Stazione Marittima. Il progetto potrà essere meglio desumibile dagli elaborati progettuali planimetria di dettaglio, corredata da sezioni, prospetti e particolari costruttivi, cui si rimanda.

## 5 DESCRIZIONE INTERVENTO - REALIZZAZIONE STAZIONE MARITTIMA

L'importanza che l'area portuale riveste, anche in funzione dei risultati attesi in termini di ospitalità e quindi movimento nautico, rende complementare la necessità di localizzare all'interno di essa un luogo fisico permanente, a supporto e controllo delle attività ivi concentrate.

La stazione marittima, prevista in corrispondenza della banchina, ospiterà l'Ufficio della Guardia Costiera in servizio sul porto e sarà inoltre sede di una piccola sala convegni-esposizione a servizio della cittadinanza e degli utenti del porto ed infine un info-point.

Il fabbricato, ad una elevazione fuori terra, sarà ubicato nei pressi della scalinata che conduce al Belvedere dei faraglioni di Scilla (detto anche Scoglio d'Ulisse), la forma e le dimensioni sono scaturite dalla forma geometrica del sito.

Infatti l'edificio prende la forma concava del muro di protezione del porto. L'altezza del manufatto è di m 4,00, ha un'estensione in pianta di circa mq 100, oltre un portico sul prospetto principale di circa mq 35, che replica le arcate della galleria che dal porto conduce alla località Marina grande. La copertura del fabbricato è calpestabile e costituisce un terrazzo panoramico posto alla stessa quota del belvedere esistente.

La struttura dell'edificio sarà realizzata in c.a. e tamponature in laterizi. Gli ambienti interni sono suddivisi in ingresso, due uffici per il personale della Guardia Costiera, una sala convegni-esposizione di circa 40 mq, un blocco servizi sanitari ed un vano dedicato a info-point.

I pavimenti saranno in materiale antiscivolo, le porte interne saranno in legno, mentre gli infissi esterni, di moderna concezione, saranno in alluminio a taglio termico con vetrocamera. Tutti gli ambienti saranno provvisti di impianti idonei a soddisfare le esigenze degli uffici (elettrico, idrico-sanitario, telefonico e rete internet, ecc.). L'edificio inoltre sarà dotato di impianto fotovoltaico.



Figura 5.1 Rendering Stazione marittima

## **6 FATTIBILITÀ AMBIENTALE**

La valutazione di fattibilità ambientale si fonda sulla individuazione e sulla valutazione degli effetti che la realizzazione di un progetto produce sull'ambiente, considerato non solo dal punto di vista fisico e naturale, ma anche sotto quello della globalità delle attività umane.

Tutti gli interventi umani, infatti, comportano comunque una modificazione dell'ambiente; di qui la necessità di assicurarsi, fin dalla fase progettuale, che tali modifiche permettano in seguito lo stabilirsi di nuovi e duraturi equilibri. Affinché questo scopo sia raggiunto, la valutazione dell'accettabilità degli effetti che un progetto è in grado di provocare, deve poter condizionare la decisione di dare corso o meno alla sua realizzazione, diventando parte integrante del progetto stesso.

La scelta delle tipologie esecutive e quella dei materiali, è effettuata in funzione della piena compatibilità dell'intervento con l'ambiente, minimizzando gli impatti conseguenti alla realizzazione dell'opera, sia in fase di costruzione che in fase d'esercizio.