

15

ARCHIVIO

PSC



ORDINE DEGLI
ARCHITETTI,
PIANIFICATORI,
PAESAGGISTI E
CONSERVATORI DELLA
PROVINCIA DI
CROTONE



Ordine degli
INGEGNERI
Provincia di Crotona



INDA.
GERMINANA

Spett.le Sindaco del Comune di Crotona

Spett.le Assessore Urbanistica avv. Salvatore De Luca

Spett.le Assessore Lavori Pubblici ing. Tommaso Sinopoli

I sottoscritti arch. Danilo Arcuri, presidente Ordine Architetti della provincia di Crotona, ing. Antonio Grilletta, presidente Ordine Ingegneri della provincia di Crotona, geom. Anna Oppido, presidente Collegio dei Geometri della provincia di Crotona, TRASMETTONO documento contenente "Contributi e proposte per il redigendo PSC del Comune di Crotona".



Arch. Danilo Arcuri)

(ing. Antonio Grilletta)

(geom. Anna Oppido)



Comune di Crotona
N. 0012508/1 del 23/02/2018 - 11:29



CONTRIBUTI E PROPOSTE PER IL REDIGENDO PIANO STRUTTURALE COMUNALE DI CROTONE

A CURA DI:



ORDINE DEGLI
ARCHITETTI,
PIANIFICATORI,
PAESAGGISTI E
CONSERVATORI DELLA
PROVINCIA DI
CROTONE



Ordine degli
INGEGNERI
Provincia di Crotone



febbraio 2018

Sommario

PREMESSA.....	3
INTRODUZIONE.....	4
PER UN PSC REALMENTE PARTECIPATO E INCLUSIVO	5
PER UNA CITTÀ SOSTENIBILE, SICURA...MA ANCHE OSPITALE.....	6
LA MOBILITÀ CITTADINA	14
LA TUTELA E INCREMENTO DEGLI ECOSISTEMI NATURALI E DELL'ECONOMIA AGRICOLA.....	15
IL RAPPORTO CON IL MARE: IL WATER-FRONT	18

di Crotona come **Città Ospitale**.

Il fattore ospitalità di una Città è normalmente relegato alla dimensione umana: l'accoglienza degli albergatori, la gentilezza dei camerieri, la disponibilità degli addetti all'informazione.

Nella Città Ospitale l'accoglienza deve invece essere strettamente collegata agli aspetti strutturali: la facilità di raggiungimento, per esempio, la bellezza e l'armonia estetica, la tipicità dei luoghi e delle botteghe.

Vi sono pertanto sia elementi complessivi di gradevolezza della città e di qualità della vita, sia specifiche scelte alternative tra destinazioni d'uso, sia soprattutto elementi di fondo nella definizione delle strategie di sviluppo che, partendo da considerazioni economiche e sociali, si riflettono sulla forma e sulla funzione urbana.

Rafforzare l'identità di Crotona come Città ospitale vuol dire pensare attentamente a come fruire le risorse naturali, culturali e turistiche presenti sul territorio.

La **valorizzazione turistica del patrimonio naturale della nostra costa** costituisce una opzione strategica prioritaria nel redigendo DP del PSC, riconoscendo, coerentemente con l'approccio europeo della crescita intelligente e sostenibile, la "fruizione delle risorse naturali, culturali e turistiche" come punto di forza per la crescita della nostra città.

E' necessario, dunque, sostenere il miglioramento di tutto il sistema di fruizione e divulgazione della conoscenza del patrimonio culturale con riferimento alle aree di attrazione culturale, archeologica e di bellezza naturale della costa comprendendo anche il promontorio di Capocolonna.

Nel **rispetto di tutti i vincoli che tutelano il patrimonio archeologico, naturale e paesaggistico**, occorre programmare interventi finalizzati all'incremento della domanda di fruizione del territorio e alla promozione dell'attività turistica sia culturale che naturalistica; si devono programmare e organizzare azioni che tengano conto della diversificazione della domanda anche in termini di modalità, durata e periodo di fruizione.

A titolo di esempio:

- **Interventi di recupero dei manufatti esistenti** da trasformare in strutture a servizio dell'ospitalità (ricettive del tipo bed e breakfast - ristoro con degustazione di prodotti locali - servizi per la fruizione dei beni naturali, culturali e paesaggistici che consentano anche di migliorare e rendere più intensa e coinvolgente la fruizione del patrimonio stesso attraverso soluzioni tecnologiche 3d e realtà aumentata) , e nelle zone turistiche la possibilità di realizzare strutture socio-sanitarie per la terza età;

sicurezza.

Da questo punto di vista, purtroppo, Crotone presenta storicamente diversi punti critici, sia centrali (centro storico, via Miscello da Ripe - area park&ride) che periferici (località Acquabona, area Trecento Alloggi, etc,) in cui è ormai concreto il rischio di essere vittima di episodi di violenza.

Le motivazioni di tale degrado sociale possono essere ascritte a diverse cause quali, ad esempio, la mancanza di manutenzione, lo squallore dello spazio urbano, la scarsa illuminazione dei percorsi, la mancanza di vitalità o addirittura la scarsa presenza delle forze dell'ordine.

Di conseguenza, **fin dalle prime fasi decisionali della pianificazione urbana è necessario stabilire i criteri di sicurezza:** destinazioni (piazze, parchi giochi, etc) e attività consone (ad esempio, associazioni ed attività sportive) che condizionano positivamente la vitalità degli spazi pubblici, **il livello di coesione sociale e le relative azioni di controllo;** al contrario, la frammentazione urbana, l'isolamento e il degrado, contribuiscono a creare condizioni negative per un ambiente sicuro.

Per il QTRP è imperativo prevedere programmi di **rigenerazione urbana**⁹ *"...tra gli interventi prioritari a scala locale (...) al fine di cogliere almeno quattro fondamentali obiettivi tesi al principio della sostenibilità che sono:*

- *Risparmio di territorio;*
- *Ammagliamenti di tessuto urbano privo di attrattività;*
- *Soddisfazione delle esigenze abitative all'interno del perimetro urbano esistente;*
- *Economie di scala per i Comuni;*

Lo strumento urbanistico regionale stabilisce, inoltre, *"che i Comuni dovranno individuare, anche in funzione della legge 106/2011, le aree di crisi oggetto di rigenerazione urbana a cui si applicano gli istituti degli incentivi volumetrici, fiscali e tributari su cui potranno intervenire sia gli Enti Pubblici e sia i Privati. Le iniziative di rigenerazione urbana andranno applicate alle aree di crisi che soffrono di uno o più dei seguenti elementi negativi:*

- **Degrado Urbanistico:** *si intendono le aree con presenza caratterizzante un impianto urbano di scarsa qualità morfologica e da una carenza di attrezzature, servizi, spazi pubblici, ovvero da aree caratterizzate da attrezzature ed infrastrutture dismesse.*
- **Degrado edilizio e tipologico:** *si intendono le aree con massiccia presenza di manufatti edilizi, muniti di regolare titolo abilitativo, non finiti, con caratteristiche estetiche incomplete*

⁹ Art. 19 del QTRP – Tomo IV delle Disposizioni normative

o di scarsa qualità, dalle tipologie edilizie anomale e/o fuori scala.

- **Degrado socio-economico:** sono le aree caratterizzate da condizioni di abbandono, di sottoutilizzo, di impropria/parziale utilizzazione, con presenza di strutture non compatibili con il contesto urbano di riferimento, carenti per qualità e/o quantità di attività di servizi e spazi pubblici di supporto alla residenza.

Il redigendo piano strutturale comunale deve stabilire i presupposti per l'affermazione definitiva di una società più equa e paritaria attraverso, ad esempio, la soppressione delle barriere ambientali e architettoniche, insistendo su tutti gli spazi e le strutture cittadine dove il concetto di inclusione risulta essere particolarmente necessario.

Tutto ciò si coniuga con un'azione programmatica, da sviluppare all'interno di un **Laboratorio di rigenerazione urbana** che concretizza obiettivi e strategie indicati nel QTRP, trova campo di applicazione in determinati ambiti della nostra città che per criticità e potenzialità necessitano di una trasformazione e rivitalizzazione urbanistica.

Alcune azioni di dettaglio:

- Riconfigurazione dell'assetto urbanistico e funzionale dell'Area del porto;
- Rigenerazione edilizia tendente ad incentivare azioni di sostituzione, di ristrutturazione e di "delocalazione" al fine di ricomporre gli elementi minimi di qualità architettonica tra c.so Messina e la Cinta Muraria storica;
- Rigenerazione urbanistica, ambientale ed edilizia da attuare attraverso l'aumento della capacità insediativa e la diminuzione della densità edilizia della zona compresa tra via V. Veneto – via Vecchia Carrara - trav. Libertà;
- Rigenerazione edilizia tendente ad incentivare azioni di demolizione, recupero e rifunzionalizzazione dell'asse storico portante tra la stazione e il centro di via M. Nicoletta, caratterizzato in generale da vecchi magazzini ottocenteschi sul fronte strada con spazi ineditati sul retro. Attualmente le NTA del piano vigente prevedono un indice unico (0.56 mq/mq) da applicare sia per le aree edificate che per quelle inedificate non è soddisfacente per i "frontisti" proprietari di immobili sul fronte strada, in quanto, demolendo e consociandosi con i proprietari dei terreni retrostanti, andrebbero a ricostruire al massimo quanto già da loro posseduto. A questo proposito, al fine di operare un'ideale riqualificazione, sarebbe opportuno operare una distinzione di indici tra i proprietari delle

superfici già edificate ed i proprietari delle aree inedificate, garantendo ai primi un premio di cubatura ed in generale la possibilità di edificazione di fabbricati alti 7 piani f.t.

- Riqualficazione del fronte dei fabbricati prospettanti sull'attuale tratto terminale di via Roma caratterizzato da edifici vetusti e fatiscenti, alcuni addirittura residuati del quartiere - baraccopoli denominato "Shangai". Detto fronte ha una notevole valenza architettonica-urbanistica in quanto cortina dell'area del piazzale Ultras e degli spazi adiacenti ed elemento di ricucitura sia per gli edifici posti a monte (via C. Alvaro) che degli edifici posti su viale Gramsci. In tale area vanno ridefiniti i suoi confini per dare organicità ad eventuali interventi di demolizione dell'esistente e ricostruzione con premio di cubatura e possibilità di edificare n° 8 piani f.t. di cui 7 abitativi.
- Rigenerazione sociale incrementando l'attrattività economica e sociale delle aree urbane, favorendo i processi di partecipazione prima e di gestione dopo degli interventi di rigenerazione urbana della borgata S. Francesco;

Anche l'edilizia abitativa, può ricoprire un ruolo fondamentale in tutto questo.

La popolazione che si va diversificando è uno degli obiettivi più stimolanti per la Città di Crotona.

La struttura demografica e del reddito, entrambe in evoluzione, richiedono la disponibilità di un'ampia gamma di opportunità abitative in tutta la città.

È importante che tali opportunità abitative connotino i quartieri esistenti, siano in grado di dare un'offerta mista per reddito e fascia di età e di costituire un ambiente urbano favorevole ai pedoni ed a coloro che usufruiscono dei mezzi pubblici preservando il più gli spazi verdi.

Su questo è necessario intercettare le risorse che la Regione Calabria sta investendo¹⁰.

IL RECUPERO E LA VALORIZZAZIONE DEL CENTRO STORICO CHE COSTITUISCE IL NUCLEO IDENTIFICATIVO DELLA NOSTRA COMUNITÀ

La storia e la cultura della Città di Crotona devono avere centralità nella redazione Piano Strutturale Comunale.

L'unicità della struttura urbana, delle sue tradizioni e del paesaggio costituiscono un quadro vincolante sia per la valorizzazione che per la sua conservazione.

La relazione esistente tra i centri urbani di antica formazione, il tessuto agrario preesistente

¹⁰ Bando Social Housing - Asse 9 - Azioni: 9.3.5 9.4.1 9.4.4 - POR FESR 14/20

derivante dalla storia del Latifondo e della Riforma Agraria e l'ambiente naturale è unica nel suo genere, per valorizzarla è necessaria la massima attenzione.

Il disegno urbano del centro storico è ricco di edifici di grande pregio architettonico e di beni culturali che non possono essere compromessi o lasciati deteriorare.

I dettagli degli spazi pubblici possono sia accentuare l'identità globale della città come comprometterla.

La qualità ed il carattere della città dipendono **da un alto livello dei dettagli e dalla continuità dell'arredo, dell'illuminazione stradale e degli interventi di architettura paesaggistica.**

Entro le mura storiche cittadine, marciapiedi, illuminazione stradale e piazze **necessitano di miglioramenti e restauri.**

L'illuminazione, la pavimentazione stradale, le panchine e il paesaggio urbano dovranno essere studiate al fine di conferire alla città un aspetto più aperto e invitante.

Come ad esempio l'area ad elevata valenza storico-culturale incastonata tra il vecchio Municipio ottocentesco, la chiesa settecentesca dell'Immacolata e il bastione Toledo, porta d'ingresso della via Risorgimento dove sorgono i palazzi nobiliari della città.

Qui sono presenti i resti, di recente restaurati, di un tratto di mura bizantine, unico esempio esistente in Calabria che occorrerebbe valorizzare approfonditamente dato che, oltretutto, quest'area è spesso sede di manifestazioni culturali all'aperto.

Un'idea progettuale, quindi, che prevede per questa area la realizzazione di uno spazio libero da manufatti privi di alcun pregio storico-architettonico, opportunamente arredato, atto a consentire una migliore fruizione della mura del "castrum" bizantino e idoneo ad ospitare spettacoli all'aperto. All'esterno del centro storico, inoltre, alcune strade e quartieri dovrebbero essere oggetto di studi particolari e di dettaglio che il nuovo Piano dovrà governare.

Tale riprogettazione dovrà essere ispirata al miglioramento generalizzato dell'ambiente urbano e delle sue attrezzature e all'aumento dello spazio disponibile per ospitare aree di sosta.

Molte altre zone di interesse storico situate attorno al centro città potrebbero beneficiare di un simile trattamento.

La città potrebbe inoltre essere in grado di rinnovare e riutilizzare alcuni edifici privati.

La qualità delle strade e delle aree paesaggisticamente migliorate può giocare un ruolo pilota per nuovi investimenti privati e interventi di ripristino.

Anche i nuclei rurali nel territorio aperto non devono perdere l'identità fisica o sociale che li ha

contraddistinti sino ad ora.

LA MOBILITÀ CITTADINA

Sul tema della mobilità per Crotona è **obbligatorio ridefinire il corretto equilibrio tra le diverse componenti della mobilità: trasporti pubblici su ferro e gomma, trasporto privato veicolare, movimenti pedonali.**

Per poter incrementare l'uso dei mezzi pubblici ed offrire anche l'opportunità di muoversi a piedi sia all'interno del centro urbano che al di fuori di esso, è necessario programmare gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici, come quelli stabiliti nel Piano Regionale dei Trasporti¹¹.

Il concetto di sviluppo finalizzato all'uso del mezzo pubblico è oggi utilizzato ampiamente nell'organizzazione dello sviluppo dei centri urbani pedonabili e ad uso misto, simili ad esempio alla struttura urbana tradizionale di Crotona e dei nuclei urbani diffusi sul territorio circostante.

Lo sviluppo dei trasporti pubblici e dei nuclei urbani risultano in questo caso tra loro correlati ed interdipendenti.

Se si amplia il numero dei mezzi pubblici disponibili nelle aree a bassa densità abitativa che privilegiano l'uso dell'auto, il numero dei passeggeri che li utilizzerà sarà basso.

Se invece si costruiscono quartieri ad uso misto e ad alta densità senza provvedere ad un adeguato sistema di trasporto si verificheranno congestioni del traffico.

La strategia di integrazione delle forme di sviluppo con gli investimenti nel trasporto pubblico può creare una struttura razionale per la crescita della città.

In **previsione di un nuovo sistema di mobilità**, la pianificazione delle aree di parcheggio dovrà rappresentare un obiettivo significativo: strutture di parcheggio opportunamente dislocate e ben distribuite sono necessarie per i residenti, i lavoratori ed i visitatori.

Alcune delle aree di sosta esistenti sono ubicate in zone logisticamente di difficile accesso o mal segnalate; altre sono semplicemente sottodimensionate, mentre i parcheggi preesistenti dovranno essere ampliati e dotati di servizi per accogliere il possibile incremento del flusso turistico.

Per la soluzione dei problemi di parcheggio è di fondamentale importanza l'ubicazione strategica

¹¹ Misura 10.3 del Piano Regionale dei Trasporti in materia di City logistics (la Regione Calabria intende raggiungere l'obiettivo ambizioso dell'UE di realizzare una logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030) finalizzati alla realizzazione di interventi che favoriscano nelle aree urbane un sistema di logistica urbana a zero emissioni.

paesaggio naturale è della massima importanza.

Uno degli aspetti più preziosi della Città di Crotona è costituito dalla fascia collinare, comprendente il già citato sito di Vrica, che si estende a ridosso della fascia costiera Sud.

Per conservare questo aspetto ed ampliarlo in tutte le direzioni fino a comprendere e proteggere sia i paesaggi naturali che quelli rurali dovrebbe essere tracciata una "cintura verde" attorno al centro cittadino.

Il mantenimento di tali aree contribuirà a proteggere l'unicità della relazione del centro urbano con la campagna circostante sviluppando una delle caratteristiche salienti, ma che va rapidamente assottigliandosi della città di Crotona.

Obiettivo prioritario è dunque, fermare il consumo di suolo di Crotona.

Gli spazi verdi, le risorse naturali e l'agricoltura dominano anche altre zone nel territorio del Comune, ma la creazione di una cintura verde, per la vicinanza con la città e la prossimità di terreni unici nel loro genere, è di importanza cruciale sia per l'identità che per la qualità della vita dei suoi cittadini.

A sud di Tufolo i terreni agricoli degradano verso il mare e il paesaggio rurale costituisce un altro importante elemento di identità.

Impedire ulteriori considerevoli sviluppi nella zona consentirà di preservare il complesso sistema idrografico presente nell'area.

Tutti i nuovi collegamenti viari sul lato sud occidentale dovranno essere progettati rispettando il carattere paesaggistico-ambientale della zona, contribuendo inoltre a dare forma alla cintura verde. La crescita delle aree urbane situate entro i confini della cintura verde dovrebbe essere compatta e circoscritta.

I terreni situati ad ovest e a sud costituiscono altrettanti paesaggi importanti che necessitano di essere conservati.

I criteri che dovranno orientare lo studio ambientale del territorio di Crotona, dovranno tenere conto:

- Dell'identità e dei caratteri dei singoli luoghi e le loro interrelazioni;
- Degli elementi strutturali del territorio come il sistema delle acque, della fascia costiera delle aree collinari e calanchive, della pianura;
- Dei "temi guida per la progettazione" quali i segni d'acqua, le trame storiche e ambientali, le trame agricole, i margini e i vuoti urbani;

- Dei criteri di funzionamento del territorio antropizzato e libero;
- Del ruolo e delle prestazioni del sistema degli spazi verdi.

Ad ogni ambito individuato dovrà essere assegnato un ruolo:

- Lo "spazio aperto", parti costiere, parti collinari, elementi di riequilibrio eco-biologico e climatico per l'intero territorio.
- Gli "ambiti filtro", aree agricole pedecollinari e di pianura, di elevato valore paesistico, con caratteri storico ambientali consolidati e prevalentemente coltivati con impianti di pregio, che svolgono la funzione di separazione e mediazione tra lo spazio aperto e le aree antropizzate.
- La "cintura verde", le parti collinari costiere e tutte le parti agricole della pianura, capaci di proteggere i paesaggi rurali e di garantirne l'integrità nel contatto con le aree urbane.
- I "corridoi fluviali", la trame e le aree di pertinenza delle acque, corridoi di connessione degli aspetti ecologici, e di supporto per le attività di tempo libero.
- La "piana della bonifica", dalla Pertusola alle aree agricole della zona nord che costituiscono la testimonianza del paesaggio storico.
- I "collegamenti ambientali", gli spazi aperti della città e i "capisaldi del verde" che si connettono con il territorio aperto a partire dall'interno della città.

Quanto sopra ricalca i contenuti della **Convenzione Europea del Paesaggio sottoscritta Firenze il 20/10/2000**,¹⁴ ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006 numero 14, che detta i principi fondamentali per la valorizzazione e tutela del suolo, con particolare riguardo alle superficie agricole, naturali e semi-naturali al fine di tutelare il paesaggio nonché contenere il consumo di suolo quale risorsa non rinnovabile anche in funzione della mitigazione dei fenomeni di dissesto idrogeologico, delle strategie di adattamento ai cambiamenti climatici, della riduzione dei fenomeni che causano erosione e perdita di biodiversità.

¹⁴ La Regione Calabria ha recepito la Convenzione Europea del Paesaggio e attua i contenuti della "Carta Calabrese del Paesaggio", sottoscritta il 22/06/06, con Province, Anci, Università, Parchi e Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici per cui gli enti territoriali che elaborano il quadro conoscitivo della propria strumentazione urbanistica possono individuare paesaggi da tutelare

IL RAPPORTO CON IL MARE: IL WATER-FRONT

Zone sud e est

Questi ambiti devono ritenersi saturi da edificazione ed a carattere prevalentemente residenziale. Limitrofe al centro storico, all'area portuale ed alla costa, presentano valenze storico-artistiche o ambientali di contesto; non necessitano di trasformazioni urbanistiche ed edilizie, **ma di un progetto di riqualificazione unitario in grado di elevare la qualità della scena urbana del water-front** attraverso il possibile azzeramento degli episodi edilizi che si frappongono alla vista del mare e la creazione di spazi pavimentati alternati ad aree verdi con piantumazioni a basso fusto.

Il tratto costiero da Crotona a Capocolonna

Si tratta di un ambito a carattere residenziale e turistico (già urbanizzato) destinato alle residenze, strutture, servizi ed attrezzature turistico-ricettive di iniziativa privata in un contesto con valenze paesaggistico-ambientali.

Gli interventi consentiti dal vecchio PRG erano finalizzati alla realizzazione di piani attuativi destinati alla realizzazione di nuove residenze, nuove strutture ricettive ed all'adeguamento funzionale delle esistenti al fine di migliorare gli attuali livelli di fruizione collettiva.

Per tali ambiti soggetti a pianificazione attuativa (quelli di nuova edificazione) è necessaria la valutazione effettuata in fase di ricognizione prevista dalla procedura "consumo suolo zero" di cui all'art. 27quater della legge 19/02, anche alla luce dell'apposizione del vincolo inibitorio relativo alle "aree costiere non antropizzate, ovvero aree libere da costruzioni poste tra centri abitati, così come definite dal nuovo codice della strada, sino alla profondità di 300 metri dalla linea demaniale." di cui all'art. 24 del QTRP.

In ogni caso, il tessuto esistente richiede l'adeguamento dei sistemi di urbanizzazione primaria e secondaria.

Per quanto riguarda gli ambiti già attualmente utilizzati per la ricezione turistica, gli stessi richiedono di interventi finalizzati al miglioramento dell'offerta turistica ed alla loro tutela e valorizzazione (vedi pag. 8).

Diversamente per le strutture balneari che ricadono in ambito demaniale.

In questa fattispecie è impellente la redazione del **Piano Comunale di Spiaggia**

