



Regione
Puglia



Comune di
Gallipoli



Comune di
Taviano



Comune di
Racale



Comune di
Alliste

COMUNE DI GALLIPOLI

VALORIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE INTEGRATA DEI PAESAGGI COSTIERI DEI COMUNI DI TAVIANO, RACALE, ALLISTE. PROGETTAZIONE COMPLEMENTARE ALLA SECONDA FASE DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE (CIG - 615588904F / CIG - Z041737F9B / CUP - H47B14000360001)



GRUPPO DI PROGETTAZIONE

ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI IMPRESE E PROFESSIONISTI

Balbo Associati Progetti srl

Capogruppo Mandataria

sede in

Via Cavour, 256 - 00184 ROMA

Codice Fiscale e Partita I.V.A.

n. 03964391001

DIRETTORE TECNICO

Arch. Giovanni Pineschi



RICCISPAINI Architetti Associati srl

Mandante

sede in

Via Sora, 33 - 00186 ROMA

Codice Fiscale e Partita I.V.A.

n. 02340280698

DIRETTORE TECNICO

Arch. Filippo Spaini



Arch. Giuditta Ferroni

Mandante

sede in

Via Carlo Alberto, 53 - 00185 ROMA

Partita I.V.A.

n. 13163941001

IL TITOLARE

Architetto Paesaggista

Giuditta Ferroni



PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO

Relazione generale

Codice elaborato

R1.RGE

Scala

-

revisione	data	descrizione	redatto	verificato	approvato
R.00	DICEMBRE 2015	PRIMA EMISSIONE			

Questo documento è di proprietà esclusiva. E' proibita la riproduzione anche parziale e la cessione a terzi senza la nostra autorizzazione

1. Sommario

0. Nota introduttiva	4
Completamento redazionale per l'appalto integrato	4
Esclusioni di zone speciali e segnalazione di zone di complessità attuativa	4
Esigenze di completamento della passeggiata a mare, raccordando le zone del presente Progetto.....	5
Avvertenze per l'interpretazione degli elaborati progettuali	5
2. Premessa	6
Dalla prima alla seconda fase - coerenza interscalare e anticipazioni sperimentali	6
Tener fede agli obiettivi generali: garantire la sperimentazione del PPTR	7
Cogliere le opportunità paesaggistiche in tre modelli d'intervento (linea, punto, angolo)	8
3. Obiettivi programmatici della rigenerazione urbano rurale	9
Riqualificare è riequilibrare (correlare costa ed interno)	9
Il <i>Master Plan</i> della costa Gallipoli - Ugento	9
Promuovere uno stile paesaggistico.....	9
Articolare la rigenerazione per temi: accessibilità, spazio rur- urbano, ecologia	10
4. Gli Obiettivi programmatici della rigenerazione ecologica	15
La griglia degli eco corridoi - linee trasversali e longitudinali	15
La filosofia del restauro ecologico	16
Il restauro degli ecosistemi sull'orlo delle falesie: gli oggetti delle operazioni di restauro.....	17
I progetti per il sistema idrologico urbano diffuso	17
5. La descrizione dei tre interventi "esemplari"	19
Le Unità di progettazione paesaggistica integrata:	19
A. la "Linea", B. "il Punto", C. "l'Angolo"	19
Il paesaggio per contrastare "l'indifferenza ai luoghi"	19
La "Linea- pettine" della Unità nord, il waterfront di Marina di Mancaversa (Comune di Taviano).....	20
Obiettivi del progetto di Marina di Mancaversa: ricostruire la naturalità della linea di costa.....	20
Programma degli interventi: interpretare il rapporto tra tessuto urbano e costa	20
RELAZIONE GENERALE	22
La "linea": riqualificazione del waterfront di Marina di Mancaversa	24
"il Punto" della Unità intermedia: il nucleo "denso" di Torre Suda (Comune di Racale).....	32
RGE 1	32
Obiettivi del progetto: il mare riscoperto	32
Il programma di interventi della Punta di Torre Suda: ridurre, rinaturalizzare, presidiare	33
Descrizione specifica degli interventi.....	35
"l'Angolo" della Unità sud: l'insenatura di Torre Sinfonò (Comune di Alliste)	44
Obiettivi di progetto: Il golfo rinaturalizzato e la "domanda del luogo"	44
Il programma di interventi: l'insenatura restaurata di Torre Sinfonò,	47

Descrizione specifica degli interventi: morfologie organiche per il golfo riconquistato -	48
"lucertole timorose" e "vipere inoffensive" o "anfesibene": presidi verdi attrezzati a Torre Sinfonò	51
6. Tipologie di intervento, per ciascuna delle tre aree di intervento	53
Le "macro aiuole" per la rinaturalizzazione: triangolazioni verdi sulla scogliera	53
Il programma di rafforzamento botanico	53
i caratteri architettonici delle opere, nelle tre aree di intervento	58
- eventi riqualificanti a Mancaversa (con riassetto del lungo mare e delle rotatorie stradali dell'interno).....	58
- eventi riqualificanti di Torre Suda (la rinaturalizzazione del Capo: percorso panoramico e affacci passerelle sul mare)	58
- eventi riqualificanti di Torre Sinfonò (la riscoperta del golfo geologico e le grandi aiuole "lucertole e vipere innocue")	58
"tappeti sull'asfalto": Strade a Mancaversa (pittura della carreggiata ciclabile)	59

0. Nota introduttiva

Completamento redazionale per l'appalto integrato (esecutivo e realizzazione)

Le elaborazioni del presente progetto definitivo sono direttamente conseguenti alle soluzioni già definite e presentate nella seconda fase del concorso, rispettandone filosofia ed i campi di azione (prescelti a partire dalle delibere dei tre Comuni direttamente interessati). Come è noto, le modalità redazionali di un Concorso costringono ad una compressione espositiva. Nella presente versione si sono esplicitati tutti i contenuti (anche ciò che in fase di concorso era solo implicito). Ma si è restati fedeli alla sostanza del progetto, così come ha potuto essere valutato ed apprezzato dalla Commissione giudicante.

Dopo la proclamazione del vincitore, si è effettuato un "completamento del progetto di concorso", per adeguarlo alle esigenze del bando di Progetto integrato. Si sono esplicitati i diversi aspetti per renderlo facilmente leggibile, in modo da non lasciare adito a dubbi ed incertezze per la sua successiva fase di definizione (lo sviluppo in progetto esecutivo), adottando una più ampia descrizione grafica e verbale, consona alle problematiche realizzative. Sono stati rieditati sia le relazioni che gli elaborati grafici (urbanistici, di rilievo, progettuali) in formato idoneo per la completa definizione delle opere da realizzare.

La rilettura progettuale di tutte le opere ha consentito di verificarne la fattibilità, per tutte le zone di intervento e per i diversi capitoli di lavorazione. Nel contempo, per garantirne l'effettiva attuazione, al fine di tutelarne la disponibilità economica dei finanziamenti, si è mantenuto un tempo ristretto di ri-elaborazione.

Il progetto è così completato nella sua articolazione in grafici e testi scritti. alla presente relazione generale, si affiancano la relazione tecnica e lo studio di inserimento urbanistico, le relazioni specialistiche (relazione strutture e impianti, relazione geologica, relazione paesaggistica, relazione gestione materie, piano sicurezza), gli elaborati di fattibilità amministrativa ed economica (disciplinare descrittivo prestazionale, elenco prezzi, computo e quadro economico, capitolati).

La descrizione grafica riguarda lo stato di fatto con i rilievi e l'assetto finale della riqualificazione: le tavole grafiche sviluppano, per ciascuna delle tre zone di intervento, le opere costruttive e quelle di rinaturalizzazione (piantumazioni botaniche) alle diverse scale (1:1000, 1:500, 1:200, 1:100, 1:50, 1:10).

Esclusioni di zone speciali e segnalazione di zone di complessità attuativa

Come detto, il presente progetto definitivo resta aderente alla soluzione di concorso. Debbono tuttavia essere segnalate due zone particolari, da prendere in considerazione per le problematiche di più complessa attuabilità (più di quanto non fosse prevedibile nel progetto di concorso), già in premessa la preoccupazione di incognite di maggior costo,, che potrebbero creare anche turbative in fase realizzativa. che si possano presentare interventi di emergenza e durante i lavori.

Ci riferiamo a due eventi ambientalmente rilevanti. A Torre Sinfonò il progetto prevede di demolire gran parte del terrapieno della strada, già parzialmente smottato. A Torre Suda il progetto propone di eliminare il Piazzale dietro il Tiro a volo, per una completa rinaturalizzazione.

Qui si presentano le difficoltà maggiori: è difficile all'attualità diagnosticare la natura e la consistenza del riempimento della grande spianata quadrangolare (di 60 x 60 mt. di lato), dato che è stata scoperta una vera e propria discarica abusiva sotto la pavimentazione (sono in atto i procedimenti di accertamento parte delle autorità competenti: materiale



inquinante e per di più in area soggetta a vincolo paesaggistico ambientale). Manteniamo la previsione di una bonifica (che dovrà richiedere l'asportazione della pavimentazione e del rinterro inquinato, per arrivare al suolo vergine su cui effettuare la ricostituzione della pedologia originaria e la creazione di un giardino roccioso), ma escludiamo di inserirla in questa fase d'intervento.

Non è infatti possibile né dare certezza procedurale, né calcolare i costi effettivi se si considerano le particolari e onerose modalità di intervento. Le indicazioni dettate nel progetto di concorso, restano valide ma, noto il bisogno di una procedura specifica e date le incognite sulle sostanze pericolose e le difficoltà di portare a discarica tali materiali tossici, non è possibile tener conto della procedura di bonifica all'interno delle opere in appalto, ma si demanda la valutazione a un secondo stralcio dedicato.

Nel secondo caso, per le opere di demolizione del terrapieno di Torre Sinfonò, non si tratta di una esclusione, ma di accorgimenti preventivi: si è verificato che gli interventi di consolidamento saranno più complessi, per lo stato persistente di rischio di crollo. Per questo, si deve in questa sede prevedere l'opportunità di adeguamenti progettuali, da definire subito dopo le demolizioni, in modo da adattare le sistemazioni delle murature (per la parte da mantenere) alla reale configurazione delle rocce, oggi nascoste dal terrapieno stesso. Le valutazioni di computo sono comunque state prudenziali, allocando risorse credibilmente sufficienti alla migliore realizzazione dell'assetto disegnato.

Esigenze di completamento della passeggiata a mare, raccordando le zone del presente Progetto

Accanto alle difficoltà di attuazione, qui segnalate, delle parti "complesse" del presente progetto, si devono considerare anche le opportunità di ampliamento delle aree di intervento, al fine di legare maggiormente tutta la fascia di riqualificazione e diminuire "l'isolamento" dei primi interventi.

Il presente progetto prevede la realizzazione solo di alcune tratte della pista ciclo pedonale¹ (Via Ortisei – Via Senigallia a Mancaversa; Cala di Torre Sinfonò) per evidenti ragioni economiche. La viabilità ciclo pedonale è legata agli interventi locali di riqualificazione ambientale così come prescritto dal PPTR. Le giuste esigenze di completamento della passeggiata a mare da parte della popolazione locale sono da considerare con attenzione, da valutare attraverso uno studio mirato di compatibilità ambientale di inserimento paesaggistico e da programmare come futura integrazione di questo intervento.

Sarà quindi necessario definire le priorità future della riqualificazione, con i termini di fattibilità di ulteriori stralci, in un quadro di analisi e progetto. Serviranno delle verifiche sulle criticità ambientali dei luoghi, sempre adottando un criterio di qualità / aderenza ai luoghi, equivalente a quelli assunti sin ora. Come sviluppato ai punti successivi, la *riconessione in un fronte a mare* è certamente un valore da perseguire, che era già stato colto dal Master Plan del nostro progetto preliminare (in prima fase del Concorso, che prendeva in considerazione 12 km di costa da riunificare).

La *qualità* risiede nella regola di mantenere il criterio di *aderenza ai luoghi*. Il progetto non potrà ridursi all'azione elementare di srotolare un nastro di terra stabilizzata sulla scogliera, ma piuttosto "ridisegnare la costa": curarla tratta per tratta, in relazione alle sue caratteristiche specifiche, naturali ed antropiche. Un apposito stralcio potrà realizzare un percorso pedonale "complesso", cioè affiancato da aree di rinaturalizzazione. Una tale passeggiata si svilupperebbe in particolare nei due territori di Racale e Alliste, per circa 2 chilometri, con una articolazione in tre tratte.²

Avvertenze per l'interpretazione degli elaborati progettuali

Il Progetto propone tre livelli di definizione: indirizzo strutturale, indirizzo locale, progetto attuativo. Si vuole con questo, garantire una continuità tra visione complessiva (aderente alle linee programmatiche del Piano Paesaggistico), processi di riassetto integrato per ambiti omogenei, progetti realizzativi locali. Si suggerisce in questo senso di difendere la continuità tra processi di area vasta e interventi specifici. Per la precisione, si segue la seguente articolazione:

- la fascia litoranea dei 12 Km. È l'"area vasta" di riferimento per il Master Plan della riqualificazione integrata, con la connessione gestionale della fascia costiera e della parallela fascia interna rurale.
- le aree di interesse, in Unità di riqualificazione (definizione delle relazioni con l'intorno, per successivi raccordi e per verifiche di funzionalità tra parti esistenti e nuove)
- le zone di intervento diretto (aree da recintare come zone di cantiere) che costituiscono gli ambiti di primo intervento, dove la riqualificazione deve essere totale e la rinaturalizzazione raggiungere una sistemazione completa.

¹ Ampliamenti di appalto proposti dai due Comuni di Racale e Alliste.

² Più esattamente: in territorio di Racale (circa 800 metri) si svilupperà una passeggiata davanti al fronte edificato prospiciente costa rocciosa; in territorio di Alliste si articolerà in due tratte per circa 1 chilometro, da Piazza Madonna della Luce al confine comunale) lungo il fronte edificato prospiciente costa rocciosa, e poi fianco della strada provinciale.

2. Premessa

Dalla prima alla seconda fase - coerenza interscalare e anticipazioni sperimentali

Il Concorso sviluppato in due fasi ha previsto un momento iniziale più programmatico dedicato a tutta la fascia costiera, come Master Plan di riqualificazione paesaggistica, decidendo poi in un secondo momento di restringere molto lo spettro delle ipotesi progettuali sviluppate nella fase precedente. In effetti, in mancanza di fondi consistenti, poteva essere sistematica ed esaustiva solo la visione generale che ha assunto un ruolo molto importante all'interno della progettazione in quanto in questa fase si sono individuate, anche se in grande sintesi, le criticità ed opportunità: in sintonia ed a verifica di quanto normato dal Piano Paesaggistico (PPTR).

Passando ora alla realizzazione dei progetti campione (della seconda fase), si è dovuto compiere una selezione più forte delle opere realizzabili, trovando la loro massima concentrazione nei punti concreti d'intervento (in relazione alla drastica riduzione di risorse dei finanziamenti). Si è seguita la scelta delle amministrazioni locali, che hanno privilegiato la fascia prospiciente al mare: quella ambientalmente più importante ed ambita (che è anche la più delicata). Forse sottovalutando le opportunità del retro terra.

Ma pur rispettando questa selettività, abbiamo ritenuto che fosse opportuno non perdere la complessità di visione e di manovra della riqualificazione del preliminare. Abbiamo mantenuto e rispettato quella visione territoriale, immaginando che possa essere ancora possibile una realizzazione processuale, di cui il presente primo stralcio possa essere l'avvio.

Il progetto definitivo (di seconda fase del concorso) è stato redatto tenendo conto di due livelli previsionali: (a) le *prescrizioni* per le opere finanziabili, (b) le *indicazioni* che indirizzano le "opere connesse" (oggi non finanziate) che si potranno attivare in successive fasi, nel momento in cui saranno rese disponibili fondi per ulteriori riqualificazioni.

Il progetto propone quindi *due perimetri*: (a) le aree d'intervento delle opere finanziate, (b) le "aree di inquadramento" nell'intorno degli interventi. L'insieme dei perimetri (delle opere finanziate e delle opere ulteriori) determina le Unità di intervento integrato (mare / terra), con cui è più chiaro come rileggere programmaticamente tutta l'area vasta. Cioè come "ri-modularla" per porzioni integrate che uniscono tratte di costa al loro "retroterra".



Le tre unità di riqualificazione

Ogni "modulo" di riqualificazione integrata, deve rappresentare un insieme organico di azioni che diano maggiore respiro alle mete turistiche, facendo collaborare le risorse territoriali presenti, da quelle note prospicienti il mare a quelle "nascoste" delle aree rurali retrostanti. La costa deve essere apprezzata (e soprattutto usata) nella sua complessità e progettata valorizzando tutte le opportunità. Con questo spirito abbiamo guardato alle tre aree deliberate dai tre comuni di Taviano, Racale e Alliste. Ogni area nel nostro progetto è un Modulo, rappresentativo di una Unità di riqualificazione.

Tener fede agli obiettivi generali: garantire la sperimentazione del PPTR

Le tre Unità del Progetto definitivo riteniamo che siano un campione significativo, un "modello" valido per verificare l'applicabilità del Piano Paesaggistico pugliese. La modalità "concorsuale" è in effetti la migliore sperimentazione, che esalta il confronto e il dibattito: il concorso è un istituto che dimostra di essere, in buona misura, un "collaudo del PPTR".

Per mantenere lo spirito che era al centro del preliminare (e non tradire l'obiettivo di "sperimentare ipotesi innovative e rispettose"), abbiamo voluto verificare nel concreto gli indirizzi e le prescrizioni del Piano Paesaggistico.

In effetti, nel progetto definitivo sono ben rintracciabili gli obiettivi per la riqualificazione delle coste, dichiarati nelle norme tecniche di attuazione del PPTR (vedi il capitolo dedicato ai riferimenti sugli art. di normativa³). Il progetto presente è una esperienza, che crediamo innovativa, perché consente di evidenziare alcune potenzialità inesprese.

In prima fase, l'attenzione prioritaria era indubbiamente più sistematica, riferendosi all'area vasta. Ma le tre Unità ripropongono e sono rappresentative di quella complessità di tutta la fascia costiera, la sua dote paesaggistica primaria. La complessità è data dal "racconto sequenziale" del sistema costiero a sud di Gallipoli, da Punta Pizzo all'Ugento.

È un racconto di continue piccole ma significative variazioni, che sono la sua vera identità. Il progetto propone una casistica di caratteri e soluzioni che non la fanno perdere. È l'aspetto che rappresentava il nostro maggiore sforzo programmatico: la rilettura critica e previsionale dei circa 12 km di fascia costiera, fatto per sistemi, guida le soluzioni anche di dettaglio, tematizzandole: quelle della mobilità e accessibilità, quelle insediative abitative, quelle ambientali ecologiche.

Ne avevamo, in area vasta, precisato la varietà, per i diversi caratteri che si succedono, tra le linea di costa, la retrostante fascia insediata e infine la piana agricola. Ne avevamo colto il valore, proprio assumendone uno spessore consistente (di diverse centinaia di metri).

Il Progetto definitivo coglie per campioni la successione serrata di "paesaggi longitudinali", che abbiamo cercato di rivisitare in una dimensione organica, analizzandoli, proprio a partire dalla linea di costa. Di ognuno avevamo individuato i propri caratteri: i 50 metri "anidri" della costa rocciosa, poi la successiva fascia di prima vitalità naturale (ma sottoposta ad un forte stress per l'antropizzazione), quindi la fascia insediata (la densificazione abitativa degli ultimi 50 anni, che ha sconvolto un paesaggio agrario millenario), infine il retrostante "margine rurale", la fascia più promettente, che interagisce tra campagna e insediamenti.

Le porzioni ora approfondite sono una messa a fuoco, parziale ma valida, come campione, per quel paesaggio più esteso, che resta il vero oggetto della riqualificazione. È infatti a tutto il contesto dei 12 chilometri che si dovrebbero applicare le soluzioni riqualificative, che ora proponiamo.

È quel contesto, riconosciuto dal PPTR proprio come realtà particolare, pur pregiata ma da riqualificare, che nel recente passato è stata sottovalutata: essa aspetta di riemergere, in chiave turistica, come la maggiore potenzialità inespressa. Quello che, per così dire, aspetta il momento di essere riproposto quale vitale "polmone" economico e ambientale, con cui rigovernare le forze attrattive della costa.

Nel progetto definitivo questo spessore è assunto, pur se riferito ad un campione ristretto, come base di valorizzazione paesaggistica. Esso va considerato il necessario "filtro fruitivo", da attivare con opportuni riammagliamenti trasversali, per una nuova stagione di riqualificazione.

In conclusione, il progetto definitivo pone le "prime pietre", della riconfigurazione paesaggistica.

³ Misure di salvaguardia e utilizzazione: art. 51, 52, 53, 56. ...) ... vedi punto 8 (la compatibilità con il PPTR)

Cogliere le opportunità paesaggistiche in tre modelli d'intervento (linea, punto, angolo)

Nel progetto definitivo abbiamo dovuto essere selettivi. Abbiamo rispettato le delibere di ciascun Comune, seguendone le richieste. Le condizioni paesaggistiche specifiche, che abbiamo riconosciuto per i tre ambiti di interesse prioritario, debbono legare il progetto del fronte mare (con i luoghi selezionati ora) con il progetto del retroterra (di seconda e terza fase). Nella ipotesi auspicabile di una progressione dei finanziamenti, le opere ora selezionate rappresentano quindi una anticipazione delle Unità di intervento, che vorremmo fosse esemplare.

La tabella sottostante esplicita la nostra intenzione di offrire un esempio di metodo (rigoroso) e di stile (minimalistico), di tecniche di intervento (tradizionali e innovative) e infine, di attenzione storico culturale (aderenza al contesto):

A. avamposti sul mare: gli "affacci"	B. retro terra: le "radici"
le zone di intervento diretto (opere da appaltare)	le zone degli interventi connessi (successivi)
Le connessioni al mare (allacci e affacci)	il radicamento (le aree complementari)

- LINEA	Marina di Mancaversa (Taviano) - finestre urbane sul litorale naturale	Penetrazioni nel tessuto a scacchiera Testate dei pettini viari
- PUNTO	Torre Suda - (Racale) l'emergenza storica	Margine edificato lineare / costa rinaturalizzata
- ANGOLO	Torre Sinfonò - (Alliste) Il golfo riconquistato	edificato a nuclei / ruralità a fronte mare

La interdipendenza tra retro terra e mare è la sostanza della proposta da non perdere.

È proprio il rapporto tra linea di costa (cioè gli "affacci" sul mare) e i "paesaggi filtro" della campagna la chiave per cogliere i "luoghi sensibili", su cui abbiamo progettato le opere di riqualificazione.

Riteniamo che debba essere utilizzato l'aspetto più importante del paesaggio: la percezione. Percepire è scoprire, avvicinarsi, svelare alla coscienza ciò che sfugge nella distrazione. Cogliere i punti validi per apprezzare "lo svelamento".

Allora l'accorgimento più fruttuoso scelto dal progetto definitivo è stato quello di "costituire cerniere", concepire degli snodi della fruizione e percezione. Abbiamo disegnato connessioni, punti in cui percepire i rapporti del contesto, tra mare ed interno. Punti che rappresentano, per altro, l'aggancio tra i due livelli di attuazione dell'Unità integrata.

Le cerniere hanno determinato la partizione delle opere e la scelta delle azioni di riqualificazione. Esse sostengono, in sostanza una "macchina scenica" della fruizione paesaggistica: macchina che suggerisce prospettive, allineamenti, ma soprattutto quadri ottici, fissi e mobili.

Invitano a "guardare il paesaggio, fisso e mobile, con sedute strategiche e percorsi di lettura. Il Paesaggio, con le sue movenze, disegna le Unità e coglie la loro vera organicità. Precisa i punti sensibili delle Unità di riqualificazione, che sappiano mantenere quella complessità del preliminare.

3. Obiettivi programmatici della rigenerazione urbano rurale

Riquilibrare è riequilibrare (correlare costa ed interno)

Il Master Plan della costa Gallipoli - Ugento

Gli obiettivi di progetto si concentrano sul "fascio problematico" di paesaggi irrisolti. Ci siamo convinti dell'opportunità di questo spostamento di pesi: "dilatare" l'ambito di interesse turistico, proprio per "diminuire" la pressione sulla sola fascia balneabile, che l'ha resa così vulnerabile. Coinvolgendo il "retro terra" nella zona di interesse turistico, come potenziale risorsa territoriale aggiuntiva, abbiamo proposto un *sistema integrato multivalente*, che renda biunivoche e complementari le localizzazioni di balneazione e le aree retrostanti, naturali ed agricole. Così l'offerta di accoglienza ai turisti si può dilatare: offrendo ulteriori luoghi di pregio e rendendo fruibili aree sottovalutate (e così coinvolgendo un maggior numero di operatori turistici).

Transetti: La soluzione vincente è quella di instaurare dei "transetti trasversali" che riconnettano e coordinino, almeno per il periodo estivo, ogni area di balneazione (la più richiesta e più pregiata) con una sua area di appoggio retrostante, in una azione di sviluppo sostenibile *inclusivo*.

Nella seconda fase della progettazione, ognuno dei tre "transetti" prescelti identifica i "luoghi di valore" che proponiamo come modelli. Per ognuno le prestazioni funzionali ed i valori paesaggistici si localizzano su due fuochi d'attenzione: (1) un avamposto *sull'acqua* (le opere che sono oggetto di trasformazioni finanziate) e (2) una retrovia, nel *verde* (le opere aggiuntive con le funzioni e gli attributi complementari).

Ogni transetto è quindi dotato di un momento di affaccio sul mare (il polo sull'acqua) ed un momento di *radicamento*. Le radici sono date da una sorta di *oasi rurali*, che nel Master Plan erano state disposte su una "linea di gronda" dell'accessibilità, che garantisce una gestione oculata dell'avvicinamento turistico. Linea arretrata, che è dotata di zone sosta ombrate e da parcheggi alberati (da attivare nei mesi estivi).

Il Progetto definitivo rispetta e in parte attua gli indirizzi del *Piano Paesaggistico Regionale*: per questo tratto di costa, la riqualificazione del *waterfront* prevede la ridefinizione della mobilità *dolce*.

Nel quadro costiero, le aree deliberate dai comuni sono quelle più importanti (ed ambite), ma anche quelle più ambivalenti, cariche di problemi. Infatti, gli elementi naturali e rurali affascinanti (caratteri unici, pregiati, della sua scogliera e dei retrostanti oliveti), sono più pressati dalla "nebulosa" di casette dell'edilizia degli ultimi 50 anni (dal dopoguerra agli anni 80) che si è frapposta tra la costa e il paesaggio interno, spezzandone il sostanziale rapporto di continuità.

A livello di area vasta ricordiamo lo schema riproposto di griglia territoriale elementare:

- i due *Decumani longitudinali* del lungomare pedonale ri-naturalizzato e del Viale verde inter-rurale (elementi primari), e
- una serie di *Cardini*: corridoi trasversali idro-ecologici e dell'accessibilità (elementi secondari).

In tal modo si forma un telaio cardo-decumanico, che guida la tessitura di tutti i tracciati: quelli ecologico botanico (con razionalizzazione idrologica) e quelli insediativi (con le tracce dei percorsi rigenerativi, differenziandoli per gerarchia e ruolo funzionale, tra rurali e insediativi).

Il telaio è un tracciato paesaggistico, cioè a doppia valenza:

- è strumento *interpretativo* (di lettura e percezione),
- è strumento *programmatico* (progettuale delle fruizioni e modificazioni riqualificanti e valorizzanti).

Lo abbiamo assunto a guida del progetto (attuale: di avvio) perché permanga delle successive interpretazioni (nel progress del coinvolgimento dei tecnici e degli utenti).

Quindi, è un *telaio interattivo*, riconosciuto come "matrice condivisa", di interpretazione e modificazione dei luoghi (in ossequio alla CEP, Convenzione Europea del Paesaggio).

Promuovere uno stile paesaggistico

Strategie per scoprire e abbellire

Questo "telaio interattivo", è tale se saprà essere assunto dagli abitanti della costa.

Allora si potrà, per così dire, scoprire ed abbellire i loro luoghi⁴.

Abbiamo seguito una doppia "strategia artistica":

(a) scoprire i luoghi, che significa *illuminarli*, aiutare ad assumere uno sguardo partecipato dei luoghi. La cognizione affettiva del paesaggio interiore va "costruita" ri-nominando i segni, facendoli rivivere nella griglia. La "affabulazione artistica" fa ri-vedere, con occhio nuovo lo spessore del bello dei luoghi (come l'arte impone). (

b) abbellire i luoghi, che significa *attivare gesti spaziali* mirati sulle cose nei punti sensibili. Inserire segni estetici nel contesto come completamento di valore iconico. Le opere progettate vogliono integrare luoghi e stili di vita, di abitanti e turisti. Vogliono risolvere le criticità legate all'eccessivo carico carrabile del periodo estivo (quando la costa si trasforma in un grande parcheggio diffuso). Vogliono salvaguardare e valorizzare (scoprire e rendere ancor più fruibile) un paesaggio ricco di emergenze naturali e rurali.

Questi paesaggi "in sovrapposizione" hanno bisogno soprattutto di un lavoro di ripulitura: riordino con eliminazione delle scorie della casualità distratta. Verso le tracce dello stato precedente, agro naturale. Da ritrovare passo dopo passo.

Quindi il presente progetto propone delle precise "mosse di de-costruzione". Vuole ridurre la pesantezza delle strade, dei marciapiedi. Vuole frapporre filtri, cercare stacchi di fruizione e percezione. Dare spazio alla natura aiutandone la resilienza. Dare riferimenti allo sguardo "tornato vergine".

Il progetto cerca cioè di attuare meccanismi che possano "guidare il fruitore", dal momento di arrivo (inserendo delle Porte sul mare) costeggiando le vie asfaltate lungo costa, sino a quando si inoltra sulla terra rocciosa, per raggiungere il mare.

Uno stile insieme elegante e semplice: questo è richiesto da un programma di elevazione della qualità turistica. L'offerta potrà diventare più competitiva, per qualità, a livello internazionale, se saprà concepire un made in Italy più selettivo, uno stile di livello più elevato per qualità. Non solo in senso estetico, ma di stili di vita: perché lo stile è marketing: contribuisce a creare indotti economici, che superino il turismo di basso profilo degli anni passati, che riduce l'attrattività locale.

Lo "stile utile" (oggi si abusa del termine smart: preferiamo parlare di "intelligenza dei luoghi"): essere fedele ad un paesaggismo intelligente che sia allo stesso tempo "critico e aggressivo". Lo abbiamo cercato nei tre momenti che vorremmo "esemplari", che supponiamo "modelli di riferimento" per tutti i 12 km di costa.

Articolare la rigenerazione per temi: accessibilità, spazio rur- urbano, ecologia

La strada anteriore ciclo pedonale litoranea

Le prestazioni della mobilità dolce, assunte dal progetto definitivo, migliorano la sicurezza (diretta e indiretta), ma restituiscono qualità sia alla strada che al sistema insediativo in generale. Abbiamo assunto le seguenti regole, valide in generale ed applicate nello specifico, che riguardano le seguenti azioni e opere:

- riduzione della carreggiata stradale carrabile nei punti nevralgici, anche realizzando uno spazio pedonale e ciclabile, lastricato, con vantaggio paesaggistico naturale e del fronte verso il mare (oltre al limite di velocità di percorrenza).
- demolizione di brevi tratti stradali nei principali punti di accesso al litorale (abbandono delle rettifiche che consentivano la percorrenza veloce della litoranea), nei tratti in cui attraversano letteralmente la costa, per il recupero della fruibilità balneare, delle funzionalità ecologiche e dell'aspetto paesaggistico.
- limitazione gestionale per il traffico veicolare dell'uso della litoranea nelle stagioni estive (divieti ai mezzi motorizzati privati con eccezione dei mezzi di emergenza e di servizio);

⁴ ... il "rinascimento del Paesaggio" si attua in rapporto alle due forme artistiche: la Artialisat[i]on in visu e la Artialisat[i]on in situ; Alain Roger: «Artialisat[i]on du paysage», in Le court Traité du paysage. 1997)

- dotazione di fermate per il servizio di trasporto pubblico (bus navetta elettriche);
- dotazione di spazi per la sosta e il parcheggio di biciclette e risciò elettrici.

Nello specifico, particolare attenzione è data ai due luoghi più critici, sia a Torre Suda, sia a Torre Sinfonò:

criticità (a): la strada litoranea attuale⁵, deve essere ripensata e caratterizzata come accessibilità locale dolce, specie nei mesi estivi. La percorrenza veloce è incompatibile con l'uso dolce della fruizione turistica, a piedi o in bicicletta. La conformazione geometrica dell'attuale tracciato della litoranea (tratti rettilinei e curve veloci ad ampio raggio) è di strada di scorrimento.

Realizzato negli anni passati con delle "rettifiche" in più punti⁶ del precedente percorso rurale. La funzionalità di strada veloce è inutile d'inverno, dannosa e pericolosa d'estate. Va aggiornata, eliminando molte rettifiche, per tornare ai vecchi tracciati lenti. La litoranea, riadattata alla funzione turistico paesaggistica, sarà portatrice di sviluppo. Il progetto di Torre Sinfonò dimostra i vantaggi di un diverso modello.

Per diminuire la velocità il modello prestazionale è quello del *traffic - calming* e del Km 30; l'accessibilità dolce aumenta l'abitabilità della costa, migliora la sicurezza di pedoni e ciclisti, garantisce tutte le differenti abilità, di bambini ed anziani. A Torre Suda e a Torre Sinfonò si inseriscono pavimenti *traffic - calming* in prossimità degli attraversamenti pedonali. Riducendo le prestazioni carrabili, si aumenteranno le opportunità di spazio pubblico, come dimostra il progetto di pedonalizzazione.

Per una qualità della pedonalizzazione, va considerata anche il margine dell'abitato a Marina di Mancaversa:

criticità (b): la strada locale può trovare il suo nuovo assetto (progettato) senza bisogno di opere pesanti; la modifica della sede stradale può avvenire con interventi leggeri, anche solo gestionali e di connotazione cromatica.

È possibile ri-connotare la strada asfaltata col verde perimetrale e delle pitture sull'asfalto: una siepe borderà le murature, a lato interno, mentre verso mare la carreggiata asfaltata sarà articolata in due parti, restringendo la sede carrabile al minimo, con una pittura che segna la parte che si riserva alla pista ciclabile. Il percorso pedonale prosegue dove manca la strada, con un nuovo tracciato. E il progetto lo marca con una serie di varchi, distribuiti lungo le aree di riqualificazione, in parte dotati di passerelle lignee sospese (che non interferiscono con la vegetazione), con supporti per il parcheggio delle biciclette (come pensiline inerbite in legno).

La strada posteriore rurale (e i nodi di scambio)

La soluzione strutturale dell'accessibilità del Master Plan applica il principio di mobilità di trasferire il carico di circolazione carrabile dalla strada costiera ad una parallela più interna. Ma diventa in conseguenza una riconfigurazione urbanistica: un progetto rurale urbano. L'elemento innovativo (tipologicamente e morfologicamente) è riferito al "Viale Rurale": un asse primario del riordino morfologico e funzionale ecologico multivalente. Come detto, non è una nuova infrastruttura, ma la riconnessione in senso longitudinale di una percorrenza, che recupera tratti di reti rurali (quindi un tessuto dotato di una linea di raccordi irrigui) quale passeggiata tra gli appezzamenti ad ulivi.

Il nuovo sistema di accessibilità al litorale può eliminare le pressioni antropiche sulla costa, nei mesi estivi. Se si inibisce il traffico sul litorale (con la sosta delle auto), allora si decongestionano gli spazi e si riducono gli inquinamenti (acustico, atmosferico e idrogeologico). Si basa su (a) una dorsale di gronda e (b) dei transetti trasversali.

(a) la *dorsale carrabile inter-rurale* è concepita e disegnata quale collegamento di "gronda". È ottenuta con l'adeguamento di alcune strade interpoderali esistenti, ad una distanza variabile dai 200 ai 600 metri dalla linea di costa, compatibile con la percorrenza ciclabile e pedonale verso il litorale. Lungo la strada inter-rurale vengono localizzati 17 nodi di scambio, dove è possibile parcheggiare le auto private. La costa si raggiunge con servizi di bike sharing e bus navetta.

⁵ il verdetto dell'acqua piovana è stato netto: ha anticipato il proposito programmatico del restauro del golfo. In effetti, a Sinfonò la strada è stata recentemente interrotta, per smottamento del terrapieno che ha tagliato il golfo.

⁶ Il modello della strada litorale, conformata per l'attraversamento automobilistico veloce, è tipico dell'epoca industriale postbellica. È ormai anacronistico, dannoso e pericoloso per le aree insediate o frequentate dai turisti. È talvolta deturpante. Per tale motivo è oggetto di interventi riconfigurazione in tutte le marine del mondo.

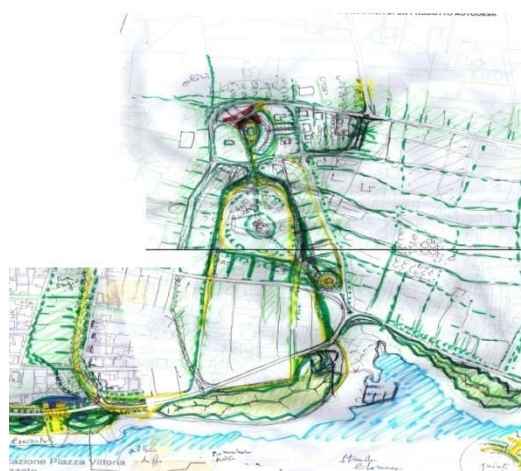
La nuova viabilità mantiene l'immagine delle strade rurali: si snoda tra gli ulivi, bordata da muretti in pietra, da cespugli ed alberature di ulivo, pino e leccio. Agli incroci principali in corrispondenza delle strade provinciali, sono effettuati adeguamenti con rotatorie (di raggio ridotto 15 ml) .

L'adeguamento della sezione stradale prevede anche allargamenti (fino a 8 mt) nei punti maggiormente critici e la sistemazione di muretti in pietra. L'illuminazione è prevista in corrispondenza dei nodi di scambio.



Il nuovo sistema di accessibilità ("il Viale rurale")

Esempi di due Unità integrate tra Affaccio Costa e Radicamento rurale



(b) i "trasetti trasversali" sono dotati di 17 nodi di scambio (disposti a distanza tra 200 e 500 metri), in corrispondenza con gli assi di accessibilità trasversale. Il nodo di scambio è un luogo complesso: A. parcheggi, attrezzature di servizio (affitto biciclette / riscio, fermata bus navetta) e B. "terminali" dei corridoi ambientali ecologici, ("linee d'acqua trasversali", in aree attrezzate a parco). I percorsi ciclopeditoni (di accesso al litorale) favoriscono lo sviluppo: attivano "oasi ecologiche polifunzionali" (aree verdi e parchi rurali) per "comparti" (con forme di concertazione pubblico-privato e compensazione delle aree "cedute o prestate" per usi collettivi).

I parcheggi previsti utilizzano (per i soli mesi estivi) le aree agricole (lotti di 2.000 mq.) senza toccare le alberature esistenti; con incentivi si favoriscono le piantumazioni a boschetto. Il modello di piccoli parcheggi distribuiti lungo la dorsale sono meglio dei grandi parcheggi concentrati: si limitano gli effetti impattanti sul paesaggio e sull'ambiente; si migliora la qualità dei luoghi con il potenziamento della biomassa. Il fondo rurale mantiene la propria destinazione agricola per i restanti mesi dell'anno. Nei mesi estivi esprime un reddito aggiuntivo quando ospita la sosta a pagamento sotto le alberature, su terreno naturale, ed offre servizi minimi (igienici, vendita al minuto di bevande, prodotti tipici locali), oltre ai servizi logistici dell'affitto delle biciclette, dei riscio elettrici e della fermata bus navetta.

Il radicamento delle Oasi attrezzate (del viale inter rurale e dei trasetti trasversali)

Per consentire ai movimenti turistici di apprezzare ed attuare un "sondaggio rurale", di esperienza paesaggistica di avvicinamento dolce al mare, il fattore primario è il *Viale interno inter rurale*, che raggruppa stradine e dispone muretti, è valorizzato da piantumazioni aggiuntive (alberi, siepi, testate di coltivazioni).

È a basso impatto: infatti sarà attivo solo nei mesi estivi (animato da attività culturali rurali) quale "filiera di attività agricole" che, d'estate propongono al turista i frutti della terra (ortaggi ecc. in produzione e vendita a chilometro zero). Cosicché le auto in arrivo verso il mare, "drenate" in questa fascia, possono essere parcheggiate al fresco (in boschetti appositi: con funzione di park temporaneo).

[illegible]

Sono mete del turista multivalenti: stazioni di servizio (a distanza adeguata tra loro,) con piazzette e bar ristoro, per chi vuole rinfrescarsi prima e dopo il mare. I Nodi coordinano le abitazioni limitrofe dei contadini, per favorire l'ospitalità saltuaria (un "albergo diffuso" nel rurale) : una sorta di "Oasi rurale" dell'ospitalità. La rigenerazione rurale delle aree agricole (le "superficie permeabile ad uso agricolo") richiede quindi coltivazioni orticole estive, in consociazione con gli oliveti estensivi (entro cui piccoli allevamenti di bassa corte, polli e galline ovaiole, tacchini, realizzano il km0).

le vie dei sentieri e degli impluvi, l'acqua opportunamente indirizzata, percorre canali drenanti fitodepuranti. Diventa la matita morfologica principale, sensibile ad una sostenibilità ecologica. Dal Viale, quasi per "rivoli" le discese al mare utilizzano questa rete capillare rurale.

Alcuni percorsi acquisiscono una propria identità e riconoscibilità (iconica), tramite piccoli accorgimenti botanici. Canaline e solchi al suolo sono bordati da arbusti, validi sotto il profilo estetico e per il contenuto ecologico, possibili senza esproprio (sottrazione ai singoli privati), ma con adeguate agevolazioni, in "programmi misti" idro botanici degli appezzamenti di prossimità.



Il nuovo sistema ambientale, i corridoi ecologici

Le aree urbanizzate, per creare discontinuità modulate, si "incidono con corridoi ecologici" (nel caso di possibili diradamenti si attivano dispositivi compensativi).

È un programma progressivo di incentivazione di un nuovo ciclo di vita per insediamenti dequalificati, da ripensare in una innovativa ospitalità turistica di qualità diffusa, non solo stagionale, per tutto l'arco dell'anno (con la formula di "albergo diffuso" di più proprietari).

4. Gli Obiettivi programmatici della rigenerazione ecologica

La griglia degli eco corridoi - linee trasversali e longitudinali

In Area vasta la riconnessione ecologica si riferisce ai due parchi naturali regionali di Gallipoli sud e dell'Ugento. Nello specifico, le riconnessioni prese in considerazione per le azioni ecologiche riguardano le direttrici dei corridoi lungo costa longitudinali, e quelle trasversali mare / piana agricola. La griglia risultante è data dall'incrocio tra linee trasversali e longitudinali:

- le linee trasversali ecologiche idrogeologiche (che penetrano nel tessuto urbano), che devono suddividere la concentrazione insediativa lungo la costa, creando delle discontinuità tra l'edificato, per mantenere o ritrovare la connessione ambientale e paesaggistica con l'entroterra (favorendo i sistemi di ventilazione naturale e lo scambio idrologico costa – entroterra),
- le linee longitudinali di rinaturalizzazione lungo la fascia costiera (superfici verdi vietate al passaggio e sottratte all'uso antropico) e lungo il margine rurale interno, tali che ristabiliscano la continuità ecologica, in particolare dunale e di scogliera e fella fascia tra insediamento e territorio agricolo.

Il processo di urbanizzazione ha stratificato, per 50 anni, fasce insediative parallele alla costa. L'obiettivo è "scavare corridoi ambientali di continuità" tra le maglie del tessuto insediativo, in corrispondenza delle aree libere intercluse in ancora presenti tra il fronte costiero e le aree agricole retrostanti.

Sono stati individuati: undici corridoi trasversali, (A) in corrispondenza del micro reticolo idrologico (rilevato attraverso una indagine condotta ad hoc); due corridoi longitudinali (B) paralleli alla costa, sia lungo la scogliera, sia in area rurale (le zone F degli strumenti urbanistici comunali dei tre Comuni). Questa rete di corridoi trasversali e longitudinali costituisce quindi il contributo che i Comuni offrono all'armatura ambientale di collegamento dei parchi regionali naturali di Punta Pizzo e di Ugento.

Il programma di intervento del progetto definitivo contribuisce alla realizzazione dei corridoi ecologici. Si dovrà inquadrare all'interno del quadro pianificatorio comunale, attraverso una interazione con gli strumenti attuativi previsti nei comuni (zone "F" del Comune di Racale, strumenti attuativi previsti nel Comune di Alliste, aree di trasformazione e servizi nel Comune di Taviano). Le opere previste nel progetto possono conferire unitarietà di sistema e attivare procedure concertative all'interno dei diversi strumenti di attuazione (oltre a fornire strumenti utili alla pianificazione generale ed alla sua evoluzione nel futuro, come ad esempio per il PdF del Comune di Racale).

I corridoi ecologici e le azioni migliorative

L'insieme delle aree in studio sono a diverso grado di naturalità. La linea costiera (serie di basse falesie intercalate da rias e piccole spiagge) è particolarmente depauperata, ridotta a una fascia ristretta per la pressione degli insediamenti (e la stagione estiva) che ne mettono a rischio la conservazione. Ma presenta ancora una parziale integrità. Le aree più interne manifestano una certa qualità, nonostante le opere di trasformazione fondiaria e bonifica. È peculiare il paesaggio carsico salentino (con rari ambienti palustri e di macchia, tra i quali l'area protetta di Punta Pizzo).

La pressione dell'incendio e specialmente del calpestio ha portato alla frammentazione della copertura e a ampie aree di suolo nudo. Fa da matrice a questi ambienti naturali un paesaggio di campi ulivetati, compartiti a volte da filari arborei che ne migliorano la diffusa naturalità. Le situazioni di degrado che hanno comportato la frammentazione degli ambienti naturali costieri rappresentano la problematica più rilevante per il ristabilimento delle condizioni di naturalità dei luoghi. Ma anche il miglioramento degli spazi naturali più interni e la strutturazione di una rete ecologica di continuità e funzionalità degli ecosistemi possono assumere un interesse prioritario per il ripristino dell'integrità e della naturalità diffusa del territorio.

Le azioni migliorative: (a) rafforzamento diffuso di una trama di fasce arbustive (siepi) e filari arborei lungo i confini dei campi ulivetati, (b) recupero e connessione della vegetazione ripariale lungo i canali, a costituire dei corridoi ecologici che arrivano fino alla costa, connettendosi all'ecosistema litorale delle macchie e garighe.

La filosofia del restauro ecologico

I processi ambientalmente distruttivi nelle dinamiche uomo natura nelle aree della costa di Alliste, Racale e Taviano, così pesantemente antropizzate negli ultimi decenni, richiedono di invertire le priorità dello sviluppo. È possibile avviare questo ribaltamento, inserendo dei "fuochi di rigenerazione ecologica": i tre interventi campione sono le prime tessere attivabili, dove massimizzare la rinaturalizzazione per ritrovare le condizioni primigenie, per quanto possibile, e contenere lo "spazio pubblico generico".

La criticità dell'ecosistema, degradato, trasformato o completamente distrutto a causa degli effetti diretti o indiretti di attività umane (che inducono verso uno stato irreversibile) può essere restaurato, inducendo lo sviluppo di successivi stadi evolutivi, verso le condizioni precedenti il degrado.

La sequenza logica del restauro segue le fasi di:

- a) conoscenza delle condizioni ambientali della zona in cui l'ecosistema si trova e di studi su ecosistemi analoghi ancora intatti;
- b) il riconoscimento delle cause che ne hanno determinato il degrado,
- c) la deduzione della evoluzione di un ecosistema che abbia subito impatti,
- d) il riconoscimento della direzione generale e i limiti di quella traiettoria (struttura, composizione e funzionamento dell'ecosistema),
- e) le scelte degli indirizzi dalle condizioni di riferimento, al processo di restauro, verso le migliori condizioni di salute e integrità. Verifica dell'estensione e della durata dei disturbi subiti, dalla situazione culturale che ha determinato la conformazione del paesaggio e da vincoli e opportunità presenti.

Il restauro rimuove o modifica uno specifico disturbo, lasciando poi che siano gli stessi processi ecologici a determinare il recupero. La modalità risiede nell'avvio di una azione progressiva di perimetrazione e potenziamento di "tessere naturali" che, nell'insieme, comporranno un mosaico di salvaguardia (come fascia "complementare" pregiata dei luoghi collettivi). Sono le "aiole marine", le linee trasversali di percolazione verde, in cui si pratica il restauro ecologico, dato da una serie di frammenti (di avvio) verso il recupero dell'ecosistema (verso condizioni di salute, integrità e sostenibilità: resilienza).

La degradazione o la trasformazione di un ecosistema (dovuta a più cause, protratte nel tempo) hanno determinato la sostanziale perdita di suoi elementi storici. Talvolta lo sviluppo successionale spontaneo dell'ecosistema è arrestato, poiché fatti, anche naturali, ne causano un ritardo indefinito. In tutti i casi, comunque, il restauro ecologico mira ad avviare o facilitare la ripresa di quei processi che riconurranno l'ecosistema alla propria evoluzione.

Raggiunta tale fase successionale, l'ecosistema in cui s'interviene potrà essere gestito con diverse intensità: (a) può non richiedere più interventi esterni per raggiungere condizioni soddisfacenti di salute e integrità, in tal caso il restauro è da ritenersi completo. (b) può (molto spesso), ancora richiedere una gestione continua per contrastare l'invasione di specie opportuniste, gli impatti di varie attività umane, del cambiamento di clima e di altri eventi imprevedibili.

La successione ecologica e il degrado ambientale

È fondamentale la sequenza di cambiamenti che una comunità biotica attraversa prima di raggiungere lo sviluppo massimo possibile nel proprio contesto climatico-ambientale, è una condizione di auto mantenimento in uno stato stabile definita climax. Il restauro ecologico supporta l'ecosistema lungo questa sequenza successionale verso la condizione futura ricercata.

Il degrado generalmente riporta l'ecosistema verso i primi stati della successione o lo sposta verso un altro stato finale. Per definire quale sia la comunità potenziale del sito e la traiettoria per raggiungerla si devono stabilire obiettivo e percorso del restauro sull'ecosistema di riferimento.

Gli ecosistemi di riferimento costituiscono il modello per la pianificazione del progetto di restauro e, in seguito, per una valutazione della sua riuscita. Rappresenta lo stato finale (climax) dell'evoluzione attraverso la serie di stati successivi dell'ecosistema da restaurare.

Le aree costiere più degradate, hanno subito una forte pressione, per il passaggio degli automezzi e il calpestio, che ne ha frammentato la continuità della copertura e destrutturato la comunità biotica, favorendo l'ingresso di specie appartenenti a una flora sinantropica e banalizzata.

Il restauro degli ecosistemi sull'orlo delle falesie: gli oggetti delle operazioni di restauro

la ricostituzione della comunità originaria

L'operazione di restauro consiste nell'accelerare questa successione naturale migliorando le condizioni fisiche dell'habitat e introducendo già negli stati iniziali le specie autoctone proprie, e di diverse età, per innescare il processo che condurrà verso lo stato finale.

Obiettivo del restauro è la ricostituzione della comunità originaria (Macchia e Gariga calcicola). È l'ecosistema di riferimento del restauro e richiede l'impedimento del passaggio degli automezzi e del calpestio. Gli accessi al mare solo circoscritti (passerelle pedonali percorsi protetti). Il processo viene accelerato dalla preparazione del terreno (aratura a solchi, dove il suolo è nudo e molto compattato), e semina con pacciamatura di specie erbacee e arbustive della serie autoctona. (per la semina e la piantumazione vedi dopo) in buche con terreno vegetale e fibra organica per garantire l'attecchimento. Si sceglieranno piante a comportamento pioniero.

La piantumazione delle specie autoctone arbustive dovrà avere una configurazione irregolare e naturaliforme, formando delle macchie, distribuite casualmente e costituite da individui disetanei e di specie diverse di arbusti giovani, plantule e semi. La riduzione delle pressioni antropiche è prevista come forma didattica (punti di informazione sulla conoscenza botanica e corretta fruizione dell'ambiente) e con l'interdizione al passaggio.

I progetti per il sistema idrologico urbano diffuso

La mitigazione del rischio idrogeologico: contrastare l'impermeabilizzazione dei suoli

L'aumento dell'impermeabilizzazione dei suoli ha effetto negativo sull'assetto idrogeologico, frammentazione del suolo agricolo, perdita di qualità urbana e della vita sociale nelle città. L'aumento di aree verdi favorisce l'assorbimento delle acque meteoriche nel sottosuolo evitando il sovraccarico dei sistemi fognari e garantendone un quantitativo per usi non potabili. L'azione progettuale segue la filosofia di un verde progettato per intercettare la micro-rete e "accumulare e sedimentare" i deflussi (controllo e rallentamento).

In questo modo, si risponde all'esigenza di regolazione idraulica prevista dal bando, affidando buona parte di questa funzione è una risposta non ad opere ingegneristiche "dure", ma allo stesso paesaggio, come prevede il PPTR.

La maglia di continuità ecologica

Il progetto prevede, sia a livello di impianto urbanistico generale che a livello locale la ricostituzione di una maglia di continuità ecologica che assicuri le connessioni retroterra mare e favorisca la continuità idrogeologica della fascia costiera interessata dal tessuto insediativo.

A livello urbanistico, il sistema degli spazi aperti è stato previsto attraverso i comparti all'interno dei ecologici seguendo la linea dei compluvi, che sono stati identificati all'interno del tessuto attraverso uno studio microidrologico ad hoc. I compluvi così identificati divengono quindi le linee ordinatrici e le direttrici del sistema di drenaggio delle acque superficiali. L'approvvigionamento idrico per gli orti può venire dai compluvi più rilevanti (canale della Volpe o i flussi intercettati dalle dune), che possono essere tratti e anche utilizzati per fitodepurazione naturale.

All'interno dei corridoi ed in corrispondenza dei compluvi, le acque vengono convogliate lungo i percorsi verso il mare e intercettate in cisterne e piccoli invasi, alcuni dei quali sono previsti nelle soluzioni progettuali proposte, alcuni invece verranno inseriti all'interno dei comparti di attuazione per la realizzazione dei corridoi.

Gli interventi di rinaturalizzazione e di rimozione delle infrastrutture sulla costa hanno lo scopo di scongiurare l'effetto barriera che l'infrastruttura esercita sul sistema costiero, dove avvengono gli scambi a livello di falda superficiale tra mare e costa. L'impermeabilizzazione del suolo e il prelievo idrico da falda provoca effetti di abbassamento della falda di acqua dolce ed effetti di osmosi salmastra della falda freatica. In questo senso i corridoi ecologici previsti costituiscono il necessario spazio vitale per l'equilibrio idrogeologico dei suoli. Il progetto promuove un sistema di raccolta delle acque (in zona rurale nei nodi di scambio, sulla costa in micro cisterne scavate).

In area vasta, il sistema delle maglie rur urbane, tracciato dal progetto è l'elemento reticolare di riqualificazione generale dei tre Comuni: un sistema di nodi per il reticolo idrologico che interagirà con i sistemi di raccolta delle acque

delle abitazioni (anche le piazze saranno dotate di canale di raccolta delle acque e di cisterna). Sulla fascia costiera, oltre alla rimozione delle superfici asfaltate non necessarie, si prevede in generale un rimodellamento del terreno, con materiale permeabile.

L'intervento di ripristino della superficie permeabile sarà rilevante soprattutto a Torre Suda, dove viene rigenerato gran parte del suolo (rimozione del manto stradale viario e del parcheggio, eliminazione della pavimentazione del piazzale).

Nei tratti di costa attigui alla Torre Sinfonò e alla Piazza B.V. Stella di Mare, le sottostrutture di fondazione della litoranea, che costituiscono una barriera ambientale per la costa vengono rimosse, così anche per il campo sportivo in località Diavoli.

5. La descrizione dei tre interventi “esemplari”

le Unità di progettazione paesaggistica integrata:

A. la “Linea”, B. “il Punto”, C. “l’Angolo”

Il paesaggio per contrastare “l’indifferenza ai luoghi”

Il piano paesaggistico propone (contrappone) un grande parco del mare, che presuppone un “ripensamento paesaggistico” della litoranea (nelle tavole sono evidenziati i 12 km di riqualificazione, da punta Pizzo a Torre S. Giovanni).

Il nostro progetto assume questo ripensamento del water front, secondo due modalità: (a) come generale “ribaltamento gestionale” (divieto all’uso carrabile estivo), (b) come limitate “modificazioni fisiche” (di ri-sistemazioni della carreggiata) che garantiscano i requisiti di “spazio pubblico” (un asse integrato di natura e artificio).

Per garantire la qualità di spazio pubblico, continuo e unitario, la linea programmatica che proponiamo è:

(A) riqualificare la quinta edilizia fronte mare (ecologicamente e esteticamente);

(B) delocalizzare le funzioni contrastanti;

(C) migliorare la fruibilità lenta;

(D) ripensare gli spazi di fruizione, in chiave paesaggistica ed ecologica (stabilimenti balneari ed i lidi attrezzati).

Gli obiettivi specifici si traducono in uno stile per la costa, una gamma di soluzioni tipo e si precisano nelle modalità del disegno di suolo, che, in sintesi, deve assecondare il disegno della scogliera.

Nell’insieme, il progetto si propone di contribuire a riaprire una stagione innovativa, che possa ridare proprio al Paesaggio il ruolo di “regia”: sollecitare prima il senso del luogo e poi la sua utilizzabilità pratica.

La consistenza del waterfront (la parte più pregiata che si affaccia sul mare) è determinata da due fasce parallele: la anteriore naturale della fascia di pietra e verde della scogliera, la retrostante artificiale dello spazio pedonale e ciclabile (a margine dell’abitato). Gli interventi di progetto sono adattativi: seguono la sequenza di alternanze fruibili delle zone accessibili e balneabili (in prossimità delle calette) e quella delle zone naturali intercluse, intoccabili.

Le balneabili si affacciano su insenature con propria spazialità (cavee naturali) e si riconnettono al percorso longitudinale retrostante. Le zone naturali (superfici intoccabili core), protese verso il mare, vengono “leggermente” delimitate da tracce di muretti che marciano le “macro aiole” (di rinaturalizzazione ecologica). Questa alternanza “natura/cultura” declina un *waterfront* rural urbano, come infrastruttura paesaggistica, che si articola in tre “Unità di paesaggio” di diversa tipologia, con soluzioni progettuali specifiche: le tre “Unità di paesaggio”: (Mancaversa: la Linea, Torre Suda: il Punto, Torre Sinfonò: l’Angolo).

Le tre Unità rispettano la loro regola costitutiva: essere un sistema di riqualificazione e vitalizzazione che integra avamposto sul mare e radici nell’entro-terra. Ciascuna possiede il suo “radicamento”, che può essere ben sintetizzato negli ideogrammi: la linea

La *linea a pettine* a Mancaversa (dato dal lungo mare ed i corridoi trasversali (che penetrano nel tessuto verso il retro terra);

il *punto denso* a Torre Suda, che al suo interno si articola in Asse e Curva che si “annodano” e poi si prolungano sino alle due “oasi” (una più urbana e una più rurale);

l’*angolo della cala* a Torre Sinfonò, con il golfo che si allunga ad “Y”, con un ramo che va a radicarsi verso l’oasi rurale interna e gli altri due protesi lungo costa, verso oasi rurali prossime al mare.

La “Linea- pettine” della Unità nord, il waterfront di Marina di Mancaversa (Comune di Taviano)

Obiettivi del progetto di Marina di Mancaversa: ricostruire la naturalità della linea di costa

Per Marina di Mancaversa, l'intervento si concentra essenzialmente sulla riorganizzazione funzionale e paesaggistica del waterfront attraverso due ordini di interventi:

1) la sistemazione del lungomare esistente, con attrezzature minime coperte e inerbite (pergole) per l'accesso, la sosta e il parcheggio biciclette;

2) la sistemazione della connessione pedonale costiera da Via Belvedere a Via Daniele Manin, con la sistemazione del parterre esistente con la realizzazione tratti di pavimentazione permeabile, schermatura con pietre naturali e schermature e sedute alternate realizzate con muretti di pietra, copertine in legno e la ri-ambientazione del margine costiero destrutturato dalla presenza di residenze affaccianti direttamente sulla costa.

L'obiettivo è ricostruire continuità naturale e funzionale al tratto di costa interposto tra Via Belvedere e Via Manin attualmente degradato e conferire “centralità” a Piazza Mancaversa come piazza sul mare, dotando l'esedra esistente di elementi di arredo minimo (pergola e piantumazioni umbratili) in modo da creare una giusta misura di transizione tra l'urbano e il naturale.

La ricomposizione naturalistica e paesaggistica prevede la costituzione di una fascia di transizione cespugliata che verrà posta tra le case e il percorso pedonale, nonché l'acquisizione dello spazio degradato a destra della Piazza in modo da costituire un “giardino di affaccio costiero” con caratteri ed essenze tipicamente mediterranee.

La gariga mediterranea in questo tratto di costa ha una ampia superficie potenziale di copertura; il progetto favorisce la ricolonizzazione di questa attraverso la regimentazione e la progettazione attenta dei varchi e degli attraversamenti su passerelle. I percorsi nel progetto sono disegnati sul suolo roccioso tramite pietre o “galleggianti” su piattaforme lignee (che non interrompono il verde sottostante, esistente o rinnovato).

Il progetto in questo modo, propone di semplificare e caratterizzare lo spazio urbano, con una progressione di spazi attrezzati, prospicienti il mare, ritmati. Le zone sosta modulari sono “intermittenti”: disposte lungo il percorso pedonale, in corrispondenza delle testate delle vie del tessuto, ortogonali alla costa. Ogni zona sosta è una “Porta di ingresso al mare”.

Sul prospetto lungo costa dell'abitato a scacchiera) si prevedono: le porte pedonali (dal tessuto edilizio), gli affacci belvedere, i percorsi ciclo pedonali (zone sosta e passerelle), le fasce rinaturalizzate (con tre tipologie di rinaturalizzazione).

Programma degli interventi: interpretare il rapporto tra tessuto urbano e costa

Il progetto propone un intervento di micro riconfigurazione che si estende lungo la linea di costa urbanizzata interessata da manufatti edilizi sulla costa (da Via Ortisei a Via Daniele Manin) in cui il tessuto edilizio si attesta direttamente sulla linea di costa determinando il maggior livello di degrado e aggressione all'ambiente.

Questo tratto di lungomare può essere schematicamente articolato in quattro tratte. Le prime due tratte sono caratterizzate da una strada asfaltata che fronteggia la linea di costa lungomare (che dovrà essere pedonalizzata in estate).



Le tratte del Lungomare Mancaversa

Nella prima tratta, la strada che fronteggia le case prospicienti il mare, si affaccia direttamente sul banco roccioso della spiaggia senza alcun elemento di mitigazione o filtro. In questa zona il progetto cerca di recuperare l'immagine paesaggistica del fronte mare, lavorando sui margini dei muri perimetrali delle case private e sul margine stradale.

Nella tratta successiva, accanto alla strada insiste un intervento di sistemazione del fronte mare costituito da ampie terrazze lastricate attrezzate con fioriere e panche in pietra, che determinano uno spazio urbano continuo. Il progetto in questo caso "conferma" questo impianto, e lo rafforza aggiungendovi un sistema di strutture leggere (pergole e griglie frangisole) per migliorarne gli spazi di vita, di incontro ed affaccio sul mare, con zone d'ombra e verde pensile e sul bordo delle terrazze, verso mare, con rafforzamenti botanici del verde esistente (piantumazioni arbustive più consistenti).

Nelle due tratte successive (3° e 4°) la strada si interrompe a favore di un reticolo di tracciati di accesso che dai tronconi della maglia stradale urbana conducono al mare attraverso i residui di gariga mediterranea. I muri perimetrali e gli accessi degli edifici sul fronte mare insistono in questa zona direttamente sul substrato roccioso. Lo strato vegetazionale è oggi molto consumato da sentieri pedonali irregolari e tracciati impressi da auto che in larga parte hanno eliminato lo strato di terra vegetale: il progetto in queste tratte vuole eliminare gli usi impattanti, regolarizzare i percorsi (di larghezza ridotta e regolare), rafforzare il manto erboso e cespugliato.

Nella terza tratta, che si estende grosso modo tra via Belvedere e Piazza Mancaversa, l'andamento orografico è regolare e pianeggiante in questa zona è presente l'arenile al di sotto del banco roccioso. Nella quarta tratta la morfologia del suolo è più articolata e il banco roccioso prevale sulla parte sabbiosa; le strade del tessuto a scacchiera si affacciano direttamente sul lungomare roccioso. In questa parte del lungomare il progetto tende a ricostituire la continuità della gariga superstite operando una mediazione tra i percorsi di accesso pubblici e privati e lo spazio naturale.

Nella quarta tratta che si estende da Piazza Mancaversa a Via Daniele Manin, l'andamento orografico è più articolato: il banco roccioso si eleva sul mare .



Lungomare di Mancaversa: Tratte 1 e 2



Lungomare Mancaversa: Tratte 3 - 4

Descrizione specifica degli interventi

In queste aree il programma di rigenerazione (già delineato nella prima fase) viene messo in atto attraverso: (a) la modulazione delle parti simili o ritmiche, (b) e la progettazione delle componenti in funzione delle variazioni del rapporto tra spazio antropizzato e spazio naturale.

Gli approfondimenti del progetto riguardano gli oggetti artificiali (case, muri, strade asfaltate, pavimentazioni), gli elementi naturali (mare sabbia, supporto naturale roccioso bagnato dal mare, rocce nude, colonizzate dalla gariga o erose dal calpestio pedonale e carrabile), (c) le sequenze tra le variazioni. Si pone l'attenzione per evitare di sovrapporre e confondere i nuovi elementi e quelli esistenti alterando il carattere dei luoghi. Gli interventi migliorativi di micro ricostruzione dei caratteri naturalistici, limitarsi ad prevedere e curando di armonizzare, per quanto possibile, le strutture per l'accessibilità.

Accessibilità e viabilità

Riorganizzazione della viabilità dell'incrocio semaforico

L'intervento previsto dal progetto prevede il ripensamento dell'incrocio semaforico attraverso la realizzazione di un sistema di distribuzione locale incardinato su due rotatorie. La prima insiste sullo svincolo tra la SP 330 e la SP215, mentre la seconda si innesta sull'immissione della Via Cristoforo Colombo con la SP 215. In questo tratto la sezione stradale presenta una doppia corsia per senso di carreggiata. La sezione stradale consente una velocità di

attraversamento carrabile eccessiva in rapporto al tipo di tessuto urbano ed al numero delle immissioni stradali poste sul lato mare.



La soluzione prevista prevede la riduzione dei sensi di marcia ad uno per carreggiata, e l'immissione in rotatoria in corrispondenza degli innesti predetti. La razionalizzazione della accessibilità consente di liberare spazio lungo le strade per la realizzazione di marciapiedi, che potranno essere realizzati in uno stralcio successivo, oppure essere realizzati in vece del parcheggio previsto, qualora le aree non fossero disponibili in tempi brevi.



In corrispondenza delle rotatorie sono previste quattro cunette sulla SP 205 aventi la funzione di riduzione della velocità degli autoveicoli.

Realizzazione di un parcheggio di scambio

Nella prima fase della progettazione, è stata sistematizzata la riorganizzazione complessiva della mobilità "dolce", a livello dell'intero settore territoriale da Marina di Mancaversa a Cisternella. Nella seconda fase viene approfondita la localizzazione del parcheggio in corrispondenza dello svincolo e delle strutture commerciali presenti lungo la SP 2015 che in questo tratto subirà un declassamento a viabilità urbana principale.

Il parcheggio è dimensionato per 100 stalli che dovranno sopperire all'eliminazione dei posti auto ricavati in maniera incongrua sul banco roccioso a ridosso delle spiagge del lungomare.



Lo stato dei luoghi attuale per la localizzazione del parcheggio

Dal punto di vista tecnico il parcheggio è stato pensato come uno spazio permeabile realizzato con un fondo di ghiaietto calcareo stabilizzato a calce e dotato lungo l'asse perimetrale e tra gli stalli di alberature ad alto fusto o arbustive (*Quercus ilex*, *Pistacia lentiscus*, *Phillyrea latifolia*, *Olea europea* var. *sylvestris*, *Pinus halepensis*, *Erica arborea*) in modo da costituirsi come spazio permeabile umbratile, utilizzabile come zona parcheggio nei periodi di maggiore pressione turistica. Data la necessità di acquisire le aree per la realizzazione ed essendovi l'istanza di una rapida realizzazione, **il parcheggio NON è stato compreso all'interno del progetto definitivo ed è rimandato ad una fase successiva di attuazione**

La "linea": riqualificazione del waterfront di Marina di Mancaversa

SC La schermatura dei fronti edificati

La tipologia della linea lungomare connota le diverse tipologie di riqualificazione paesaggistica.

Si tratta di un *waterfront* in tono minore: non è un evento importante, di tipo urbano, ma piuttosto un discreto riordino del margine di un borgo di mare. Le azioni sono delle tipologie seguenti:

1 *Restauro superficiale del verde lungo strada esistente e il banco roccioso.*

2 *Realizzazione di un camminamento continuo, per tutto lo sviluppo del fronte mare, con mosse paesaggistiche si concentrano su piccole opere. Il percorso longitudinale identifica tre segmenti della linea.*

Tre lessici differenti:

- Il commento dei tratti già lastricati e dotati di aiole
- La risagomatura dei tratti provvisori (tra il degrado e la naturalità non cancellata (le fasce pavimentate propongono lungo mari di fascia asfaltata e fascia lastricata: sempre una artificializzazione cioè una sottrazione alla naturalità ed un tradimento al paesaggio originario,
- la creazione di zone per la sosta e la fruizione ambientale con sedute in pietra.

C) la qualificazione dello spazio pubblico

La qualificazione riguarda la il riordino dell'accessibilità, a margine tra abitato e zona balneare. La geometria introdotta non cambia i rapporti attuali tra naturalità e zone frequentate: soltanto riduce l'area antropizzata per concentrare le superfici calpestabili. Esse si riducono a due tipi di sistemazioni: puntuali e lineari.

Si evitano ampie superfici (già presenti nelle attuali sistemazioni pedonali). Le sistemazioni puntuali B1 riguardano le Porte affaccio: piccoli moduli di sosta attrezzata (tappeti triangolari o rettangolari con pavimenti lignei e panche belvedere). Le sistemazioni lineari B2 riguardano prevalentemente i camminamenti longitudinali (passeggiate ciclo pedonali di sentieri in terra stabilizzata e passerelle lignee) di sezione costante (di pochi metri di larghezza).



La passeggiata panoramica a qualche metro di altezza sopra il mare sul limitare tra abitato e fascia di ri naturalizzazione;

una passeggiata "tratteggiata", minimalista, che mette in evidenza le variazioni altimetriche (quote basse nella tratta 1) e 2):

crescenti nella tratta 3),

degradanti nella tratta 4) che determinano una sequenza di situazioni paesaggistiche, in cui cambia la visibilità del mare (con improvvise viste su calette e scogliere) e cambiano i prospetti edilizi retrostanti.

L'abitato a scacchiera si dispone lungo costa con una edilizia sobria di uno o due piani. Volumi tendenzialmente bianchi. Il colore è dato piuttosto dalle recinzioni in blocchetti ocra e dal verde dei giardinetti che contengono).

AC- La riconfigurazione dei percorsi costieri

I percorsi costieri sono realizzati per aumentare la componente naturale della costa. Si prevede pertanto la rimodellazione della litoranea con la riduzione della superficie stradale da tre a quattro metri e l'inserimento tra la pista ciclabile e il banco roccioso di una fascia di percorso e una fascia di protezione arbustiva. I materiali debbono essere naturali, evitando al massimo l'"effetto barriera" costituito dai muretti che sono costituiti da elementi di lunghezza non superiore a 2 metri e localizzati in maniera discontinua in corrispondenza dei varchi attrezzati per la disabilità. I tratti attrezzati sono perciò limitati ai punti di accesso per le differenti abilità, nel resto del lungomare si privilegia la sequenza strada- barriera cespugliata e banco roccioso inerbito.

Lo stato di fatto disegna un tracciato incerto che il progetto vuole solo ribadire con sistemi minimali di tracciamenti segmenti lineari di muretti o semplici allineamenti di sassi, a cui si devono appoggiare le poche opere di potenziamento botanico. Le tre fasce a potenza variabile verde piatto erboso, verde a grana fina cespugliato basso grana grossa a cespugliato alto e arboreo. Le tre fasce sono quindi già presenti, solo rafforzate, come da leggeri tratti di matita sul foglio rugoso.

L'accessibilità trasversale di attraversamento della gariga ricostituita e del salto di quota presente nel banco roccioso è realizzato attraverso passerelle pedonali di 1,20 metri di larghezza realizzati in legno rigenerato con sostanze poliuretaniche resistente alle sollecitazioni meccaniche e alle aggressioni chimiche.

AC - Sistemazione terminali strade di accesso al lungomare

I terminali delle strade hanno la funzione di marcare il passaggio dalla città alla zona naturale. I terminali dunque assumono la funzione di filtro funzionale e morfologico tra la zona carrabile e la zona pedonale.

Tutti i terminali stradali vengono riorganizzati attraverso la riconfigurazione dell'“attacco” tra la strada asfaltata e il litorale. Viene così eliminata la porzione di asfalto per gli ultimi cinque metri della strada. Viene poi inserita nella parte centrale (quattro metri di larghezza) una passerella realizzata con pavimentazione in legno ricomposto di materiale poliuretanico immarcescibile.

Ai lati viene creata una piccola area filtro di un metro segnata da cordoni in pietra calcarea ed organizzati e a verde attraverso la spanditura di terreno vegetale e la piantumazione di arbusti e piante tappezzanti.

Sopra

lo stato di fatto (ampie aree brulle e polverose



sotto

i percorsi perimettrati e le piattaforme lignee di accesso

Ai lati dei terminali vengono posizionati un punto luce su stelo di 3,50 metri di altezza a illuminare il terminale e una presa d'acqua a pozzetto. La passerella prosegue oltre la strada verso i percorsi determinando così una zona di accesso - filtro articolata.

Una particolare attenzione è stata riservata ai due terminali di Via Belvedere e Viale Mancaversa, che rappresentano due terminali privilegiati dell'accessibilità trasversale dai nodi di scambio posti sulla SP 205 attraverso la piantumazione di alberature sulla parte di affaccio. In particolare, su via Mancaversa, in corrispondenza della zona terminale della strada attualmente oggetto di lavori di infrastrutture fognarie, verrà completato l'asse alberato e il percorso esistente con nuove piantumazioni.

Infine, a Piazza Mancaversa, l'esedra esistente viene completata con una struttura pergolata in legno e alluminio per aumentare l'ombra e migliorare così la fruibilità ambientale.

RV – Il ripristino vegetazionale dell' area costiera

La delimitazione delle aree di rinverdimento viene effettuata attraverso la posa in opera di massi in calcarenite locale opportunamente fratturati e disposti in blocchi irregolari ed intervallati da pietre singole posizionate in modo da definire dei perimetri discontinui e irregolari. La rinaturalizzazione è infatti l'obiettivo primario. Rocce e dune, zone aride e zone con strati di terra vegetale sufficienti ad una prima livello di vitalità vegetale.

Il restauro del verde ed il suo potenziamento varia a seconda dei contesti, in tre tipi di assetto vegetale:

1) verde di semplice bordura lungo le strade asfaltate, per schermare le recinzioni ed i muri edilizi e ridurre l'effetto artificiale della strada (che sull'altro lato è già provvista di fioriere, che vanno potenziate con nuove piantumazioni);

2) verde più formale e denso (arbusti medio alti) contro i muretti delle terrazze esistenti, verso mare, prima delle zone balneabili;

3) verde di maggiore estensione, più libero e rado (prato e arbusti bassi) sulle scogliere. Le superfici di rinverdimento sono sempre marcate da muretti molto bassi, che seguono delle linee spezzate appena segnate da una sequenza di cippi (distanti tra loro da 5 / 10 metri).

Le essenze prevalenti sono le seguenti: *Myrtus communis*, *Cistus creticus*, *Erica forskalii*, *Inula viscosa*, *Rosmarinus officinalis*, *Rubus ulmifolius*, *Satureja cuneifolia*, *Thymus capitatus*, *Elicrisum italicum*.

Articolazione degli interventi per tratte

Tratta da Via Ortisei a Via Senigallia: l'obiettivo primario è rigenerare l'immagine del waterfront

Nella tratta 1, tra Via Ortisei e Via Senigallia, sul lato dei muri perimetrali, viene eliminata una fascia di asfalto per uno spessore di circa un metro. Questa fascia viene protetta da un cordolo in cls prefabbricato e nello spazio così protetto e reso permeabile, viene riportato il terreno vegetale e piantumata una schermatura arbustiva. Le essenze prevalenti sono le seguenti: *Myrtus communis*, *Cistus creticus*, *Erica forskalii*, *Inula viscosa*, *Rosmarinus officinalis*, *Rubus ulmifolius*, *Satureja cuneifolia*, *Thymus capitatus*, *Elicrisum italicum*.

Sul versante prospiciente il mare viene ricostituito il margine tra asfalto e banco roccioso, ricostituendo sul lato mare una percorso pedonale in terra stabilizzata. Tra il marciapiede e il banco roccioso viene posizionato un muro discontinuo in blocchi di pietra calcarenite a protezione della costa sul quale viene ricostituito il manto corticale terroso e effettuata una piantumazione con essenze arbustive alte.

In corrispondenza dell'ex marciapiede in marmette esistenti che verrà smantellato saranno piantumate cinque - sei alberature ad alto fusto in fregio ad un parcheggio ciclopedonale.



Tratta da Via Ortisei a Via Senigallia, il lungomare dequalificato

Tratta da Via Senigallia a Via Belvedere, completare l'immagine del waterfront

Nella tratta 2, tra Via Senigallia e Via Belvedere, il progetto opera degli interventi "a completamento" leggero del lungomare già realizzato. Gli interventi prevedono la continuazione della pista ciclabile e di un camminamento pedonale, effettuata attraverso la stesura di uno strato di finitura sull'asfalto esistente, opportunamente pigmentato per segnare la parte riservata alla percorrenza ciclopeditonale. In questa tratta i muri perimetrali delle case sono schermati anch'essi, come la tratta precedente, con schermature arbustive.

Sulle piattaforme rialzate pavimentate si prevede una protezione delle zone antistanti i muretti e la realizzazione di un supporto di terra naturale con piantumazioni arbustive. Nelle esedre, al fine di riparare dal sole le zone di seduta, vengono posizionate delle pergole in legno e ferro con grigliati schermanti il sole e rampicanti.





Tratta da Via Belvedere a Piazza Mancaversa: i percorsi assecondano le movenze della scogliera

Il percorso in questa tratta descrive un tracciato incerto che il progetto vuole solo ribadire con sistemi minimali di tracciamenti segmenti lineari di muretti o semplici allineamenti di sassi, a cui si devono appoggiare le poche opere di potenziamento botanico. Le tre fasce a potenza variabile: verde piatto erboso, verde a grana fina cespugliato basso grana grossa a cespugliato alto e arboreo. Le tre fasce sono quindi già presenti, solo rafforzate, come da leggeri tratti di matita sul foglio rugoso.

Il percorso pedonale viene tracciato con andamento irregolare, seguendo l'andamento del banco roccioso; questo è realizzato tramite la stesura di uno strato variabile dai 10 ai 30 cm per una larghezza variabile con larghezza minima di m 2,40 stabilizzato a calce. Alternativamente, in corrispondenza di allargamenti del percorso vengono realizzate delle zone di sosta delimitate da cordoni di pietra calcarea allettati sul banco roccioso che contengono parti di pietrisco sciolto, maggiormente permeabile. In tali "slarghi" sono posizionate le sedute in pietra che contribuiscono a delimitare le parti percorribili da quelle rinaturalizzate.



SEZIONE DI DETTAGLIO

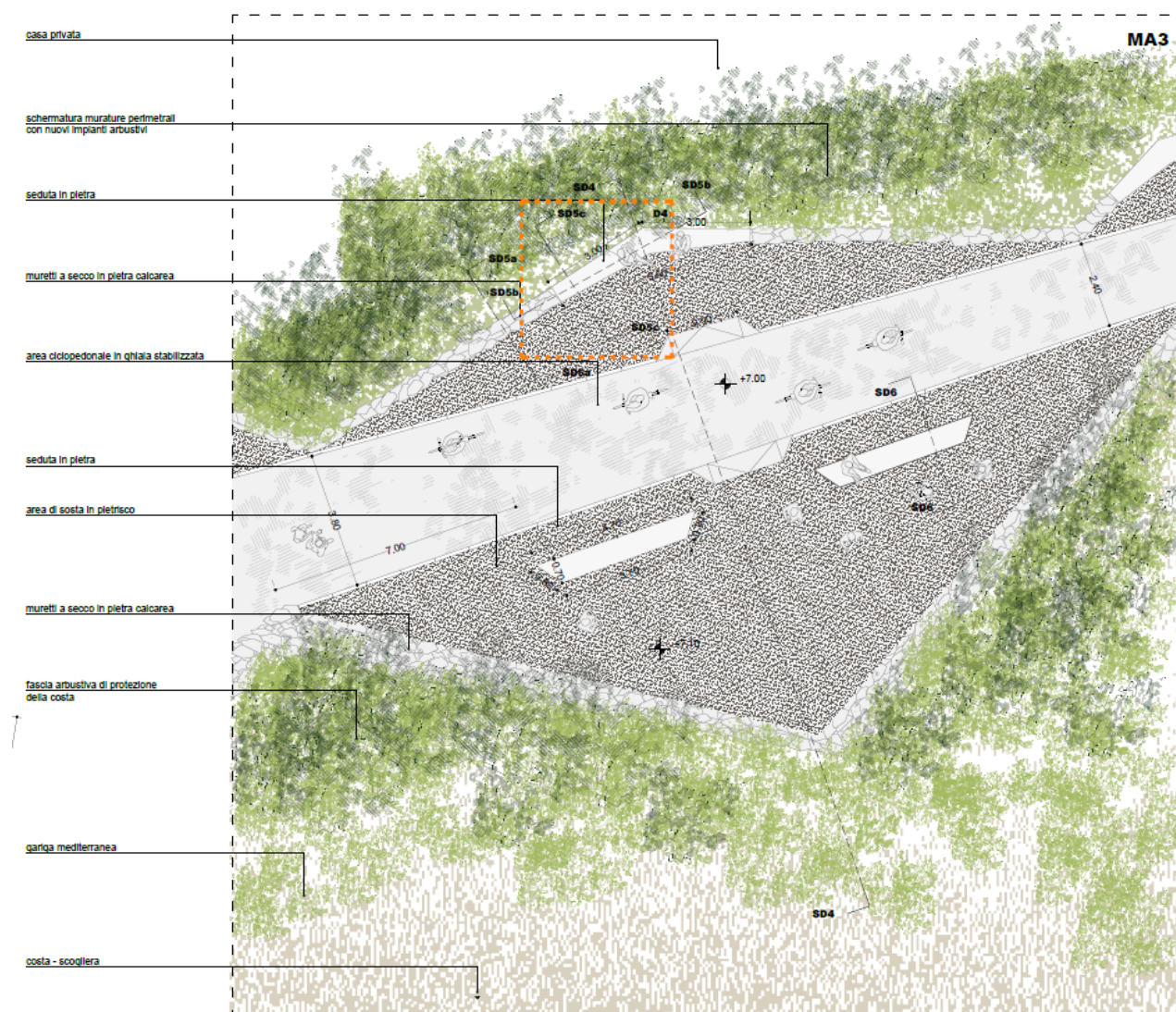
scala 1:100



MARINA DI MANCAVERSA

PLANIMETRIA DI DETTAGLIO MA3

scala 1:100



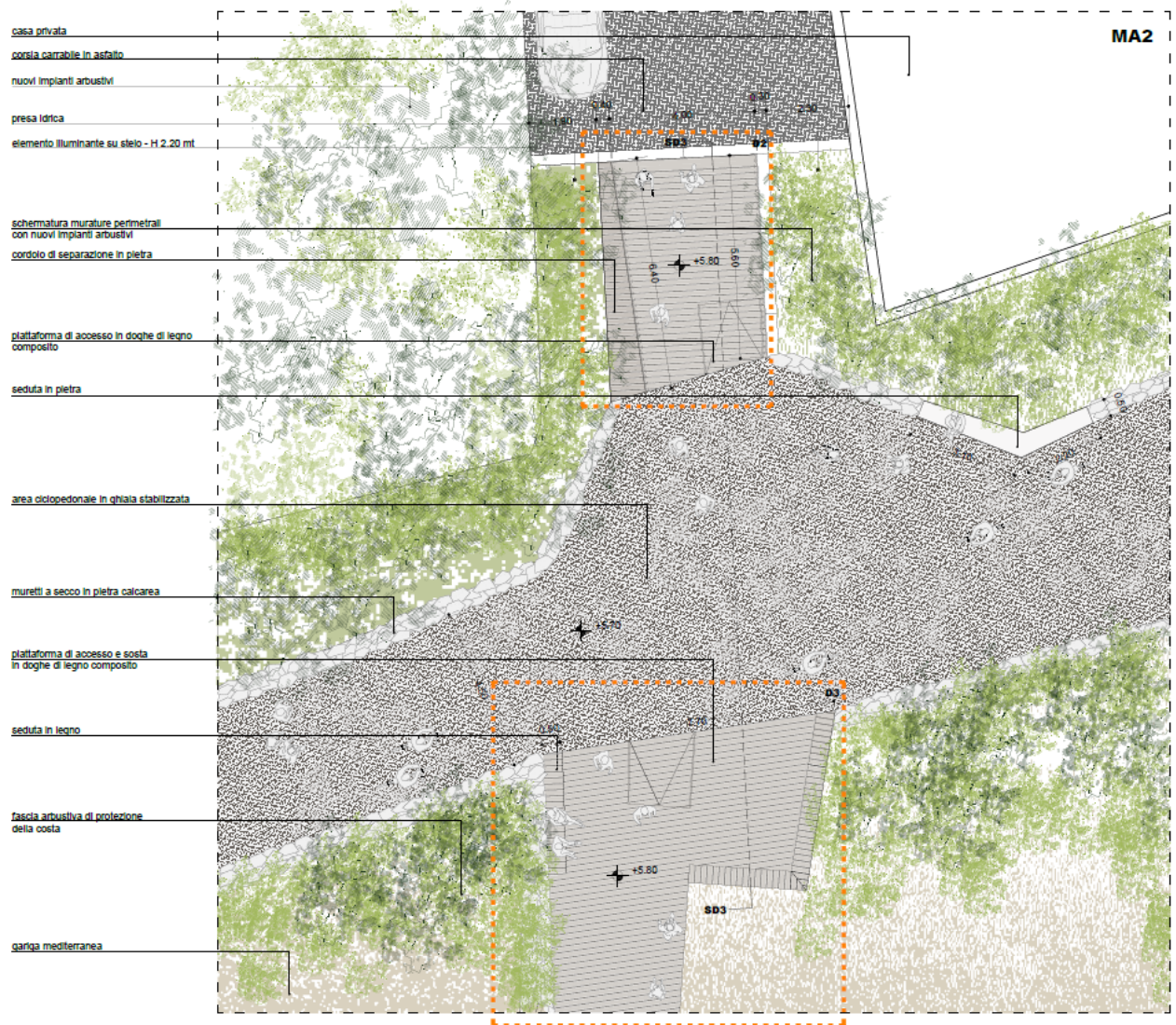
Tratta da Piazza Mancaversa a Via Manin: le sequenze tra strade e banco roccioso

In questa tratta una sequenza di strade si affaccia ortogonalmente sul banco roccioso che assume un andamento movimentato. Il progetto in questa area tenta di ricostruire una immagine regolare ma caratterizzata dai diversi affacci: il tracciato deve "marcare il paesaggio", cioè avere una propria icona.

Il progetto cerca alcuni segni distintivi. Il fuoco di attenzione deve essere fisicamente espresso: un elemento bidimensionale (tappeto minerale o vegetale caratterizzato), un elemento tridimensionale che sia land mark, cosicché la percezione potrà essere accompagnata. Ogni seduta potrà essere un "punto primario" della percezione.

Le panchine non sono un oggetto (design) con funzione pratica di riposo. Lo sono solo in via subordinata. Ma sono un meccanismo scenico.

Proponiamo delle piattaforme che devono "tradurre" l'arrivo delle strade trasverse di accesso al mare in "balconi belvedere": quasi delle "porte o finestre sul mare".



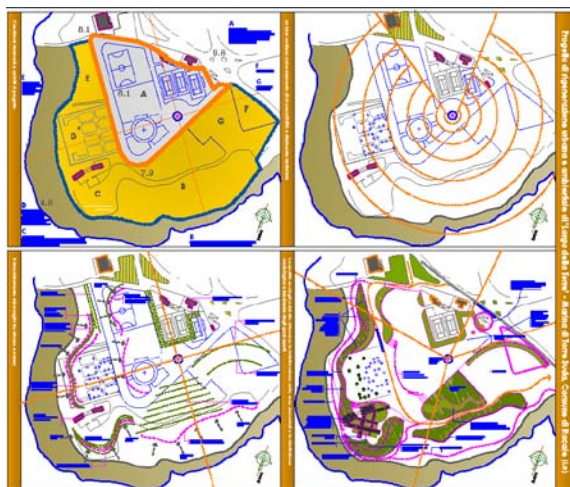
“Il Punto” della Unità intermedia: il nucleo “denso” di Torre Suda (Comune di Racale).

Obiettivi del progetto: il mare riscoperto

Il punto Torre Suda ha avuto due “stagioni” di utilizzazione e modificazione dei luoghi.

La prima stagione è stata caratterizzata dall'indifferenza per il valore del “luogo”, considerato solo come suolo libero disponibile a qualunque uso: sport, parcheggio, grandi lastricati per adunate o installazioni.

La seconda stagione, molto recente, ha interpretato il luogo come giardino formale, quasi ruotante intorno alla Torre, con aiole (piccole) determinate da percorsi pavimentati. Sono rimaste le pavimentazioni di grande estensione in cui sono state praticiate alcune inserzioni di naturalità artefatta. Si tratta di un primo stralcio, di cui il presente progetto è il completamento. In effetti, l'area risulta ancora in attesa di soluzione unitaria.



a sinistra gli studi precedenti

Intorno al grande triangolo, le altre parti, degradate attendono che il processo di riqualificazione elimini le funzioni incompatibili contraddittorie: come il piazzale asfaltato a parcheggi (anche la stazione carburanti è incongrua).

a destra il Master Plan (punta / retro)



Torre Suda rappresenta un momento “focale”, tra i nuclei abitati disseminati lungo costa, dove si concentrano qualità e problemi. Vi è un conflitto morfologico tra disegno tondeggiante intorno alla torre e assetto a scacchiera; un conflitto storico tra l'isolamento dell'antica torre di avvistamento ⁷ e le conurbazioni successive; un conflitto socio urbanistico tra il pregio ambientale e l'addensamento di servizi generici (sportivi e ludici). In sostanza l'emergenza paesaggistica soffre dell'artificialità che l'ha avvolta. Essa attende una soluzione più matura, cioè più semplice, che riesca a:

(a) “sottolineare” il grande triangolo del recente intervento come *ultimo attestamento antropizzato* del promontorio

b) “rinaturalizzare” i due lati della punta (eliminando gli elementi impattanti, sia della zona asfaltata che della piattaforma quadrata⁸ avanzata verso mare), potenziando la natura con tre livelli di intensità (boschiva, cespugliata alta, cespugliata bassa e prato).

(c) “ridurre l'artificiale” a due soli segni, tra loro intrecciati: la retta e la curva ad esse. La retta dell'asse pedonale ortogonale esistente (tangente alla torre) è prolungata verso il mare, sino a galleggiare come passerella trampolino sulla scogliera. La curva è un percorso panoramico che, nella prima ansa si affaccia sul mare (con zone sosta pergolate intermittenti, delimitando la zona rimboscata) e poi nella seconda, tangente al tiro a volo restaurato, si conclude intorno ad una piazzetta marina (con cavea lignea per allestimenti e spettacoli).

d) garantire il supporto alla accessibilità marina tramite il riuso del manufatto dell'ex tiro a volo ed il recupero.

⁷ La Torre costiera (del XV secolo) con la sua pianta circolare ed il volume cilindrico di 13,5 metri, sovrasta la piattaforma rocciosa protesa verso il mare. Torre di avvistamento, a controllo delle scorrerie dei turchi, comunicava visivamente a sud con Torre Sinfonò, a nord con Torre del Pizzo. Una capacità di visione ed una forza di land mark, che la pongono come evento paesaggisticamente primario. Land mark molto presente nella provincia di Lecce, che è costellata da 57 torri costiere.

⁸ Oggetto di indagini per la riscoperta di una sottostante discarica abusiva, da bonificare totalmente.

Il programma di interventi della Punta di Torre Suda: ridurre, rinaturalizzare, presidiare

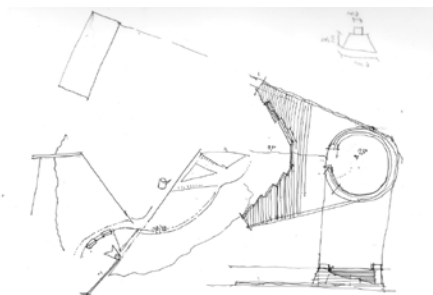
Il progetto presentato in questa sede tende a completare quanto realizzato intorno alla Torre: un avanzamento della qualità rispetto alle precedenti sistemazioni brutali, (si notava un uso distratto e utilitaristico dell'area, quasi fosse solo una zona vuota disponibile a qualunque necessità).

Tuttavia, questo completamento viene realizzato seguendo contemporaneamente continuità e discontinuità:

- continuità / coerenza morfologica con le soluzioni già realizzate (continuazione dei percorsi, recupero paesaggistico delle zone degradate limitrofe a quelle riqualificate,
- discontinuità in chiave di ricomposizione naturalistica degli squilibri determinati da un eccesso di superfici impermeabili: la sostenibilità richiede la "ricostruzione dell'ambiente storico", del suo isolamento e della monotonità dei materiali vegetali e minerali.

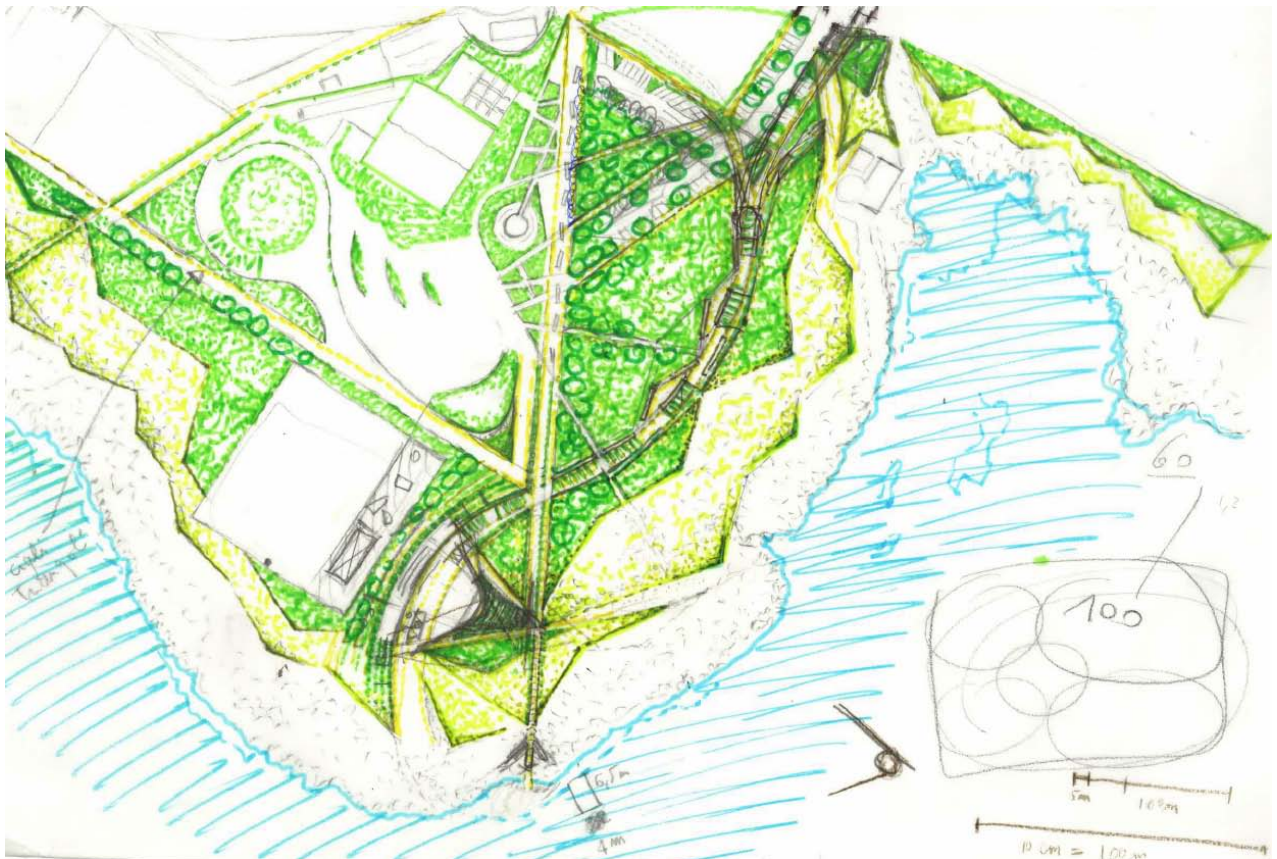
Il progetto tende dunque a ricomporre l'unitarietà e la funzionalità dell'area tramite le seguenti azioni:

- la riduzione delle strade carrabili prossime alla torre, con sistemi permeabili stabilizzati che conducono alla Torre Suda come naturale baricentro del promontorio;
- la riqualificazione della balneazione attuale, riconfigurandone l'attacco a terra: l'eliminazione dell'area a parcheggio (de localizzato all'interno, tra la strada e il tessuto urbano) e la creazione di una superficie inerbita utilizzabile come "parco di affaccio" per la fruizione della costa;
- la creazione di un percorso pergolato "ad arco" che accompagna la linea della costa
- il prolungamento di due percorsi pedonali di accesso alla costa rocciosa verso mare, tramite due pontili: quello dell'asse già realizzato (tangente alla torre) e quello che prolunga l'altro lato del grande triangolo planimetrico esistente;
- la rinaturalizzazione dell'area centrale attraverso la costituzione di una area umbratile continua piantumata con siepi e alberature a costituire un denso boschetto. Le attrezzature per lo sport (situate a lato di Torre Suda) vengono così maggiormente schermate;
- La ricostituzione della vegetazione bassa costiera, sulla scogliera.



Il concept per Torre Suda: percorsi e presidi





il Master Plan della zona costiera di Torre Suda prevede di arretrare molte dotazioni (parcheggi e servizi) nel retroterra, dove potranno essere localizzate funzioni turistiche complementari al fulcro pregiato della torre, che diventa il "terminale avanzato" di un corridoio che penetra all'interno, nelle aree agricole diffuse, costruendo un collegamento ecologico e funzionale tra il promontorio e la piana rurale.

Il programma funzionale del progetto prevede quindi di trasferire dell'ambito d'interesse (fuori dell'area di intervento) parte delle aree adibite a parcheggio nel lotto retrostante all'attuale strada lungomare, unitamente alla riorganizzazione del nodo stradale con una rotatoria. Tali interventi sono programmabili in stralci funzionali successivi, da attivarsi in relazione alla definizione dei regimi proprietari e/o concessionari delle aree in questione.

In area di intervento, accanto a Torre Suda, le azioni da tradurre in opere sono di tre tipi da considerare una sorta di inserita nella natura del capo avanzato della costa,.

a) il mare riscoperto: l'accessibilità al mare viene potenziata e garantita anche per le diverse abilità da un percorso pergolato parallelo alla costa che compie un tragitto ad arco tra la macchia mediterranea intensificata e da due percorsi rettilinei (ortogonali alla costa): "l'asse passerella – trampolino" tangente alla torre e l'asse secondario di prolungamento del lato triangolare esistente.

b) il recupero del paesaggio naturale, con fasce arbustive e boschive davanti alla costa,

c) la rinaturalizzazione della grande piattaforma di Piazza Don Tonino Bello (realizzata negli anni '70) caratterizzata da incongruenza con lo stato dei luoghi e da una obsolescenza determinata da ampi spazi liberi recuperati all'interno del recente intervento di sistemazione,

(d) la creazione di un nuovo presidio della Punta, piazza marina (in parte pianeggiante lastricata, in parte a cavea lignea) e polo sociale polifunzionale, ottenuto dal restauro dei manufatti esistenti del "tiro a volo" e dal recupero paesaggistico e funzionale dello spazio antistante, attualmente utilizzato per parcheggi.

Descrizione specifica degli interventi

BS - Bonifica e rinaturalizzazione superfici impermeabili

BS1 - Bonifica e rinaturalizzazione parcheggio esistente

La grande zona triangolare del parcheggio davanti alla Torre, attualmente ridotta ad una piana asfaltata viene recuperata attraverso la rimozione dell'asfalto e la riorganizzazione degli spazi in una grande aiuola triangolare rinverditata con arbusti autoctoni e alberature poste a coronamento del canale ottico verso la Torre. Lateralmente sono previsti gli stalli per le auto, organizzati lungo il margine attuale dell'area demaniale su pietrisco calcareo stabilizzato.

Gli stalli sono localizzati sotto le piantumazioni disposte lungo il perimetro dell'area (*Quercus coccifera*, *Quercus ilex*, *Pistacia lentiscus*, *Phillyrea latifolia*, *Olea europea* var. *sylvestris*, *Pinus halepensis*, *Erica arborea*). Il progetto prevede in uno stralcio successivo, la delocalizzazione dei parcheggi nel lotto posto a monte della strada carrabile SP 2015 del lungomare e la sistemazione della rotatoria (e, possibilmente, la delocalizzazione della pompa di benzina).

La aiuola triangolare davanti alla Torre Suda viene configurata come "giardino mediterraneo roccioso" in cui viene realizzato un percorso permeabile in ghiaia non stabilizzata che si riconnette alla rete pedonale già realizzata, mentre ai lati viene sistemato il giardino roccioso con essenze arbustive di classe C -arbusti bassi (*Myrtus communis*, *Cistus creticus*, *Erica forskalii*, *Inula viscosa*, *Rosmarinus officinalis*, *Rubus ulmifolius*, *Satureja cuneifolia*, *Thymus capitatus*, *Elicrisum italicum*) e D - arbusti alti (*Calicotome infesta*, *Cistus creticus* subsp. *Eriocephalus*, *Cistus monpellierensis*, *Erica arborea*, *Phillyrea latifolia*, *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Arbutus unedo*, *Juniperus oxycedrus* subsp. *Macrocarpa*, *Daphne gnidium*, *Euphorbia spinosa*). In modo da non compromettere il cono visuale.

La continuità con l'esistente e il cambio di paradigma così vengono garantiti attraverso un passaggio graduale tra la zona già riqualificata (spazio antropizzato) e la scogliera (spazio naturale)

BS2 - Bonifica e rinaturalizzazione Piazza Don Tonino Bello

Il Progetto prevede lo smantellamento dell'attuale piazzale realizzato negli anni settanta, che risulta di fatto essere "doppiato" dall'attuale ampio spiazzo pavimentato in cubetti calcarei realizzato di recente. Oltre ad essere pleonastico, tale spazio è stato realizzato su terreno di riporto contenente rifiuti di provenienza varia (plastiche, nylon, materiali inquinanti) e quindi richiede una vera e propria bonifica ambientale, che è stata computata nel progetto, ma di cui le spese dovrebbero essere addebitate ai responsabili di un intervento realizzato in spregio alla sensibilità dei luoghi.



La discarica abusiva inquinante e posta in area soggetta a vincolo paesaggistico ambientale

"Nel terreno plastica e veleni: i carabinieri della stazione di Racale hanno scoperto sotto il piano di calpestio tonnellate di rifiuti speciali (calze di nylon, cartoni, brandelli di stoffe, imballaggi in plastica e bottiglie di vetro, stoccate sotto la piazza all'epoca della sua realizzazione, risalente alla fine degli anni Settanta) durante i lavori di rifacimento della piazza Don Tonino Bello, nella marina di Torre Suda, a seguito dello smottamento di un muro perimetrale dell'area pubblica in corso di ristrutturazione."

La bonifica prevede l'asportazione della pavimentazione e del rinterro, con la ricostituzione della morfologia originaria, e la creazione di un giardino roccioso.

La tecnica di rinverdimento prevede che vengano posizionati tra gli affioramenti del banco carbonatico all'interno delle depressioni le zolle di radicamento in terreno vegetale, ancorate con la miscela di fibre vegetali (cocco e fibra di canapa); in queste zone viene "incoraggiata" la ricolonizzazione delle specie della costa rocciosa (*Crithmum maritimum*, *Limonium sp.*, *Erodium sp.*, *Plantago subulata subsp. Grovesii*, *P. macrorrhiza*) attraverso azioni di idrosemina e trapianto di piantine.

La struttura dei percorsi dalla strada "base" dell'attuale triangolo viene riconfigurata, sostituendo agli attuali ampi viali ortogonali lastricati una rete di piccoli percorsi ricavati tra i banchi rocciosi, il cui disegno dovrà essere tracciato *in situ* assecondando l'andamento naturale del banco roccioso, così come emergerà, una volta rimossa la platea attuale.

I trenta pitospori e i nove tamerici attualmente presenti vengono mantenuti e protetti all'interno delle aiuole esistenti, che verranno risistemate e riconformate con delimitazioni eseguite con blocchi di pietra calcarenitica a completamento delle zone di affioramento del banco roccioso.

Il grande impianto di illuminazione centrale verrà smontato e sostituito con una linea di illuminazione "segna passo" realizzata a terra lungo la rete dei sentieri.

BS2 – Riduzione della strada asfaltata

La strada asfaltata che attualmente ribatte la base del triangolo equilatero verso il mare attualmente ha una carreggiata di 10 metri. Tale infrastruttura è decisamente incongruente da un punto di vista ambientale e trasportistico. Il progetto prevede la demolizione e l'asportazione del manto bituminoso, la trasformazione della strada in percorso pedonale su breccia stabilizzata, la riduzione alla metà della larghezza stradale attuale (il percorso misurerà 5 metri, sufficiente per il transito di mezzi di soccorso).

E' previsto lo smontaggio e il riposizionamento dei sei lampioni "romantici" presenti sul lato a mare della strada. Il progetto esecutivo valuterà l'opzione del rimontaggio dei lampioni esistenti o la loro sostituzione con corpi illuminanti "moderni", maggiormente coerenti con quelli installati di recente.

Il percorso costiero ad "S"

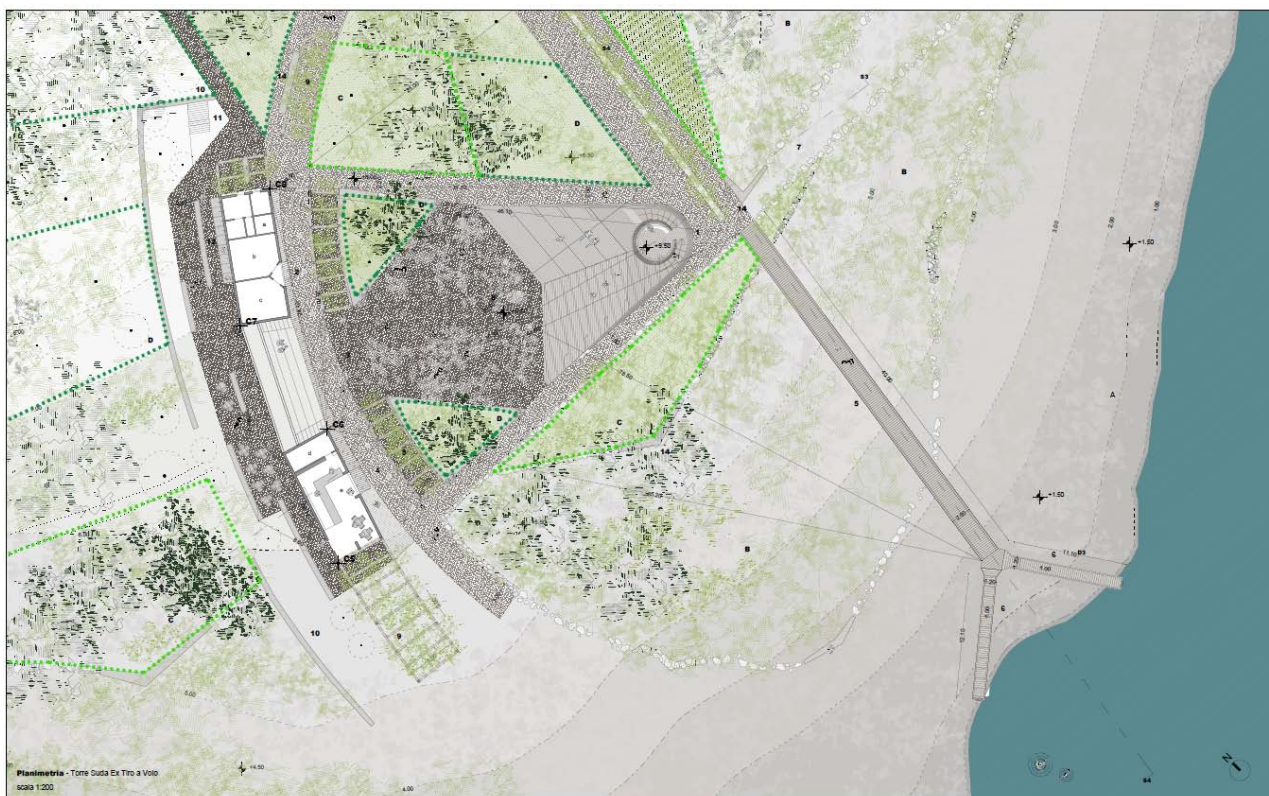
Il percorso costiero esistente viene riconfigurato attraverso la realizzazione di protezioni in blocchi di pietra e pietre isolate sulle quali viene riportato il terreno vegetale e vengono riformate le fasce arbustive ed erbacee per il recupero del paesaggio naturale, con fasce arbustive e boschive).



Lo stato di fatto: contrasto tra nuove realizzazioni di qualità (il Triangolo intorno a Torre Suda) e il degrado (appena riemerso). Il programma d'intervento completa le sistemazioni realizzate intorno alla torre Sud, raccordandosi con gli assi pedonali (prolungate sino a mare)



In alto il rendering della realizzazione, con a destra l'area abbandonata, il parcheggio e l'area incolta, ora inclusi nella zona di intervento; a sinistra, il piazzale quadrato da rinaturalizzare, dopo aver bonifica della discarica sottostante l'asse pedonale, già realizzato, verrà prolungato con passerella, verso il mare. il parcheggio a destra: impattante l'attuale asfalto e l'incolto: sono le aree di rinaturalizzazione, con nuove piantumazioni (per un verde boschivo)



Il nuovo presidio della Punta: la piazzetta marina e il centro polifunzionale- restauro del “tiro a volo”, presidio ambientale e polo sociale)

Il presidio polifunzionale prevede il recupero del manufatto esistente dell'ex tiro a volo. Il progetto prevede il consolidamento statico delle murature portanti attraverso un accoppiamento strutturale nelle parti angolari di otto pilastri in CIs (il progetto esecutivo può valutare la soluzione alternativa di una controfodera in c/c con parete elettrosaldata) e la sostituzione della soletta esistente con una soletta rinforzata atta alla praticabilità del tetto.

La rifunionalizzazione degli ambienti prevede l'istallazione nel corpo “a monte” di servizi igienici, di un infermeria attrezzata per il primo soccorso e di un ufficio/ deposito. All'esterno del primo corpo, sul retro vengono posizionate delle docce esterne su pavimentazione in marmette calcaree e muretti in pietra naturale inverditi. Nella parte retrostante è allocato un impianto di raccolta dei reflui a doppio scomparto interrato insieme alle tubature di adduzione e schermato con pedana in legno sotto la quale sono alloggiare le pompe e l'impianto.

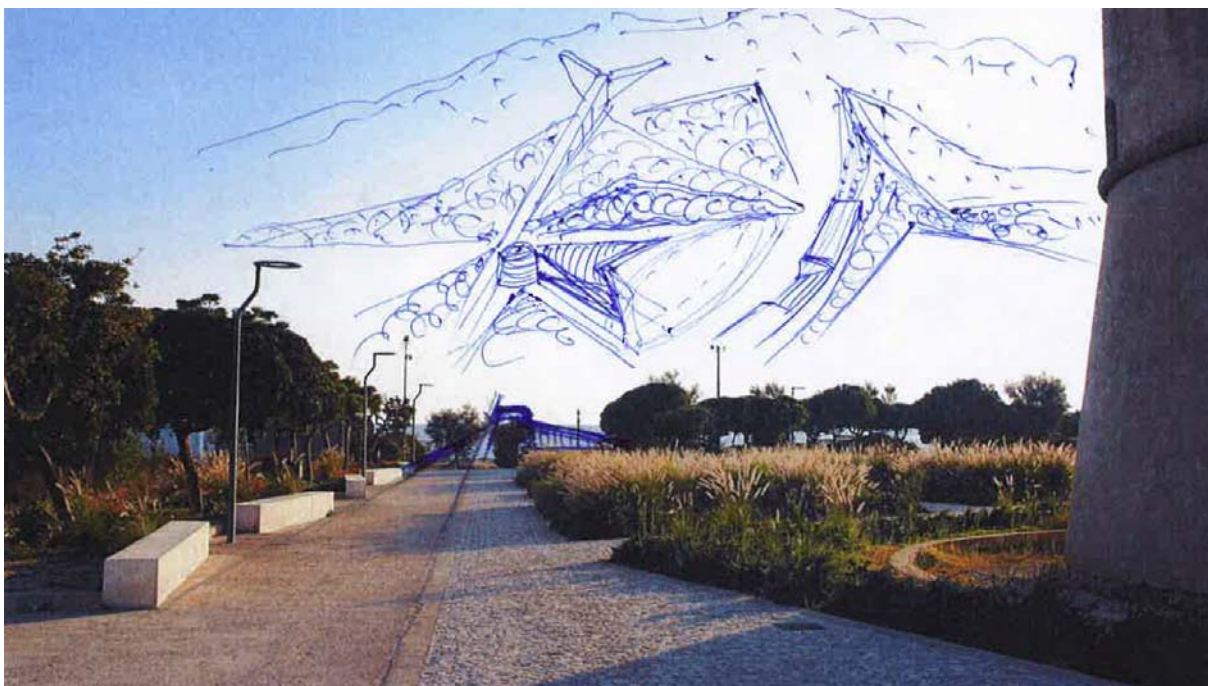
Nella porzione a monte della soletta viene posizionato un impianto solare termico per l'acqua direttamente soprastante i servizi igienici.

Nel secondo manufatto viene posizionato un bar e un deposito, posto in diretta connessione attraverso due porte vetrate con lo spazio esterno antistante, il lato corto, dove è realizzata una struttura a pergola ed il lato posteriore dove vengono posizionati tavoli e spazi per la sosta e il consumo.

Il tetto della struttura direttamente accessibile dalla gradonata esistente, viene reso praticabile e sicuro da una ringhiera in acciaio o ferro opportunamente trattato realizzato con staffe metalliche verticali, tubolare di coronamento e cavi di acciaio imbullonati sui montanti e passanti attraverso i fori praticati sui montanti. Lo spazio antistante le uscite sul piazzale principale è pavimentato per un breve tratto (che segue l'andamento circolare planimetrico della struttura).

Gli infissi esterni che si affacciano sulla piazzetta vetrati sono realizzati in alluminio verniciato e protetti da una saracinesca esterna. Tali entrate sono protette da un piccolo *brise soleil* schermante realizzato in legno lamellare.

Le sistemazioni esterne prevedono la stabilizzazione del piazzale con ghiaietto trattato a calce, e la individuazione di airole verdi inerbite con vegetazione mediterranea di tipo C e D (arbusti bassi e alti).

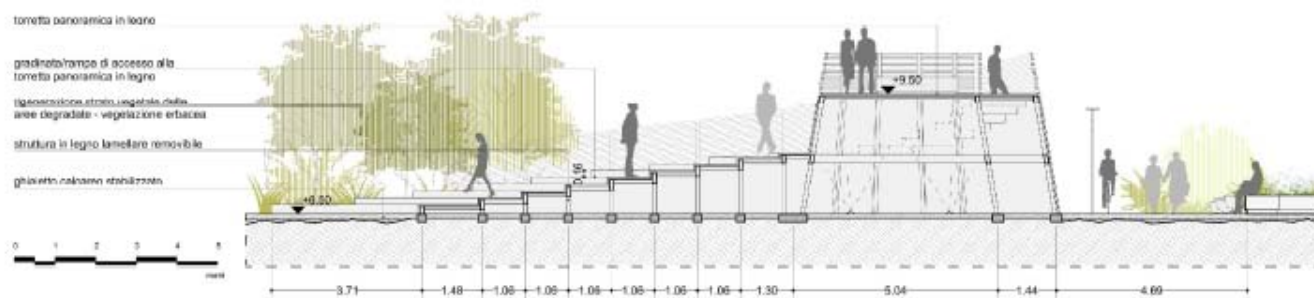


La Piazzetta centrale sull'asse tangente alla torre Suda

Nella piazzetta centrale viene realizzata una struttura lignea, removibile per le rappresentazioni e la fruizione ambientale nei mesi estivi. Costituisce una cavea che guarda verso il volume dei servizi, disegnando una piazzetta prossima al mare

SEZIONE DI DETTAGLIO

scala 1:100



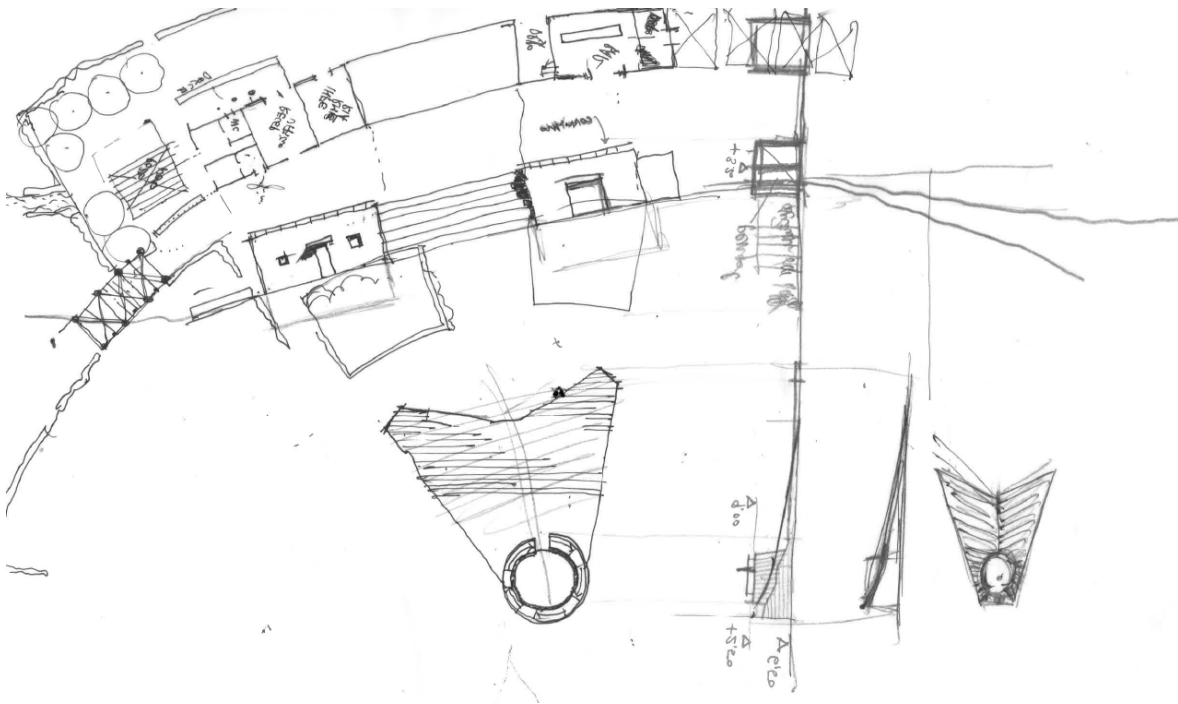
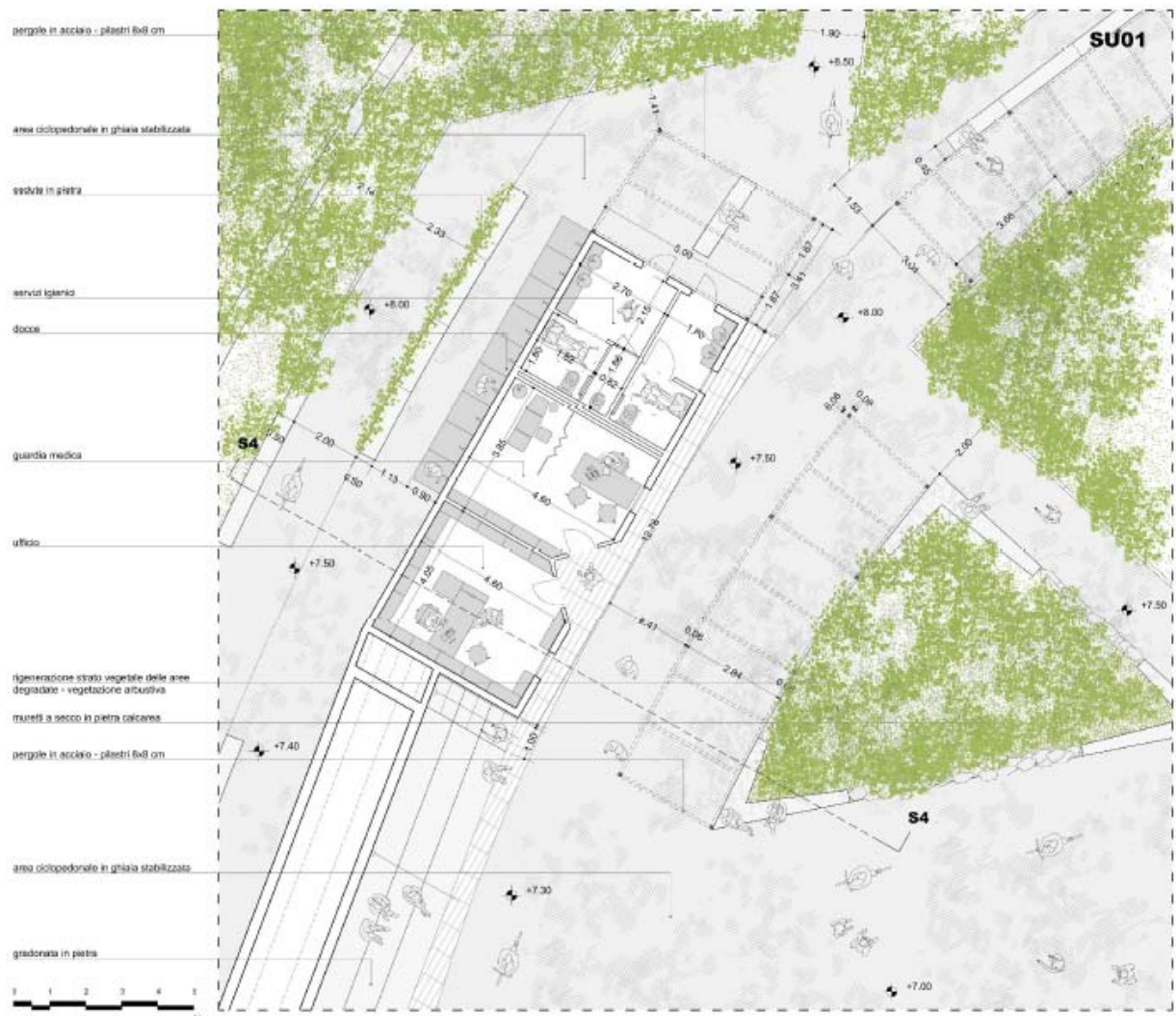
La struttura è realizzata in legno lamellare ancorata con zanche e bulloni al terreno e si compone di una parte gradonata ed una torretta panoramica alta tre metri, sempre in tavolato di forma troncoconica, alla quale si accede da una scaletta a chiocciola.

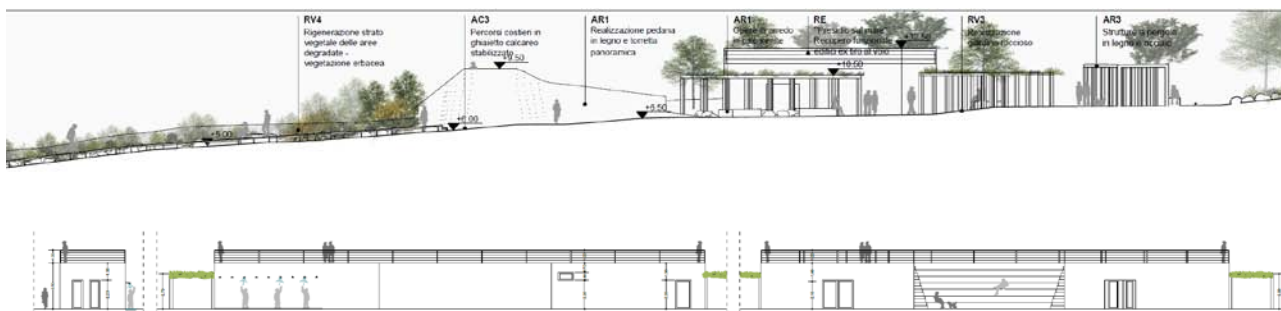


L'attuale stato di abbandono



La nuova piazzetta marina, tra cavea lignea e volume bianco dei servizi





Le piattaforme marine

Il grande triangolo, in cui si iscrivono le recenti opere di riqualificazione intorno a Torre Suda, viene sottolineato dalle due passerelle pedonali che prolungano i lati del triangolo, sino a raggiungere il mare. Una delle due prosegue l'Asse pedonale tangente alla Torre. L'altra segna il confine tra il promontorio e l'abitato (dove si collocano alcuni servizi di ristoro e presidio esistenti).

Ai terminali delle passerelle librate sulla scogliera, sono previste delle discese a mare: strutture a "ponte levatoio" che permettono una accessibilità marina.

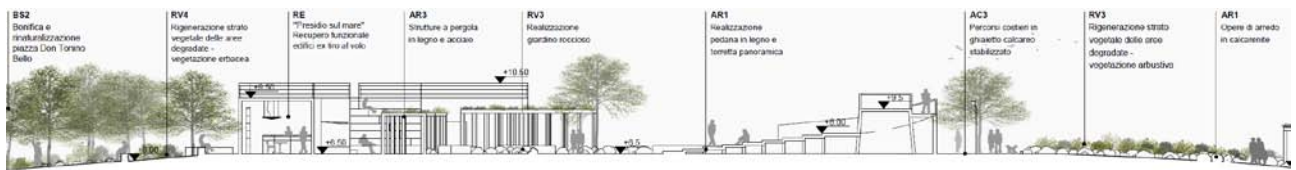
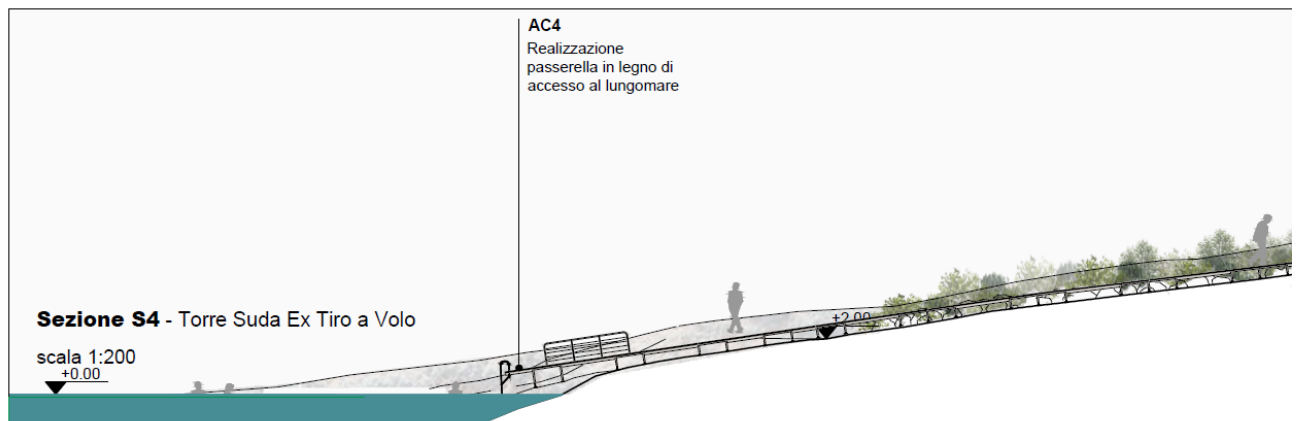
Sono costituite da strutture leggere che si aprono a V: quasi dei "trampolini" a sbalzo sulle onde.

Tali piattaforme sono incernierate con pedane grigliate, elevabili con un paranco, dotate di scaletta e galleggiante.

Le strutture sono prefabbricate, anche per essere rimovibili nelle stagioni invernali.

Il progetto prevede che si raccordino a "zattere" in acqua: piattaforme galleggianti, da ancorare alla costa, per permettere la discesa agevole in acqua, con funzione ludica balneare, ma anche di supporto per le emergenze.





"l'Angolo" della Unità sud: l'insenatura di Torre Sinfonò (Comune di Alliste)

Obiettivi di progetto: Il golfo rinaturalizzato e la "domanda del luogo"

L'area di Torre Sinfonò si situa in un paesaggio più rurale, in cui lo spazio naturale ancora prevale, nell'intermittenza di piccoli gruppetti di edificazioni e campi agricoli, in alternanza lungo la litoranea. La minore pressione antropica (verde meno calpestato e zone balneabili meno frequenti), permette più facilmente di dare priorità alla ri-naturalizzazione. Il restauro della cala, distrutta dall'intrusione del terrapieno della litoranea (realizzata negli anni '70) che attraversa la linea d'acqua, si impone, come ricostruzione dell'originario rias: è un "restauro ri-naturalizzante" dell'insenatura costiera di origine geo idrologica, quasi cancellato dalla sovrapposizione violenta di una "diga" occlusiva.

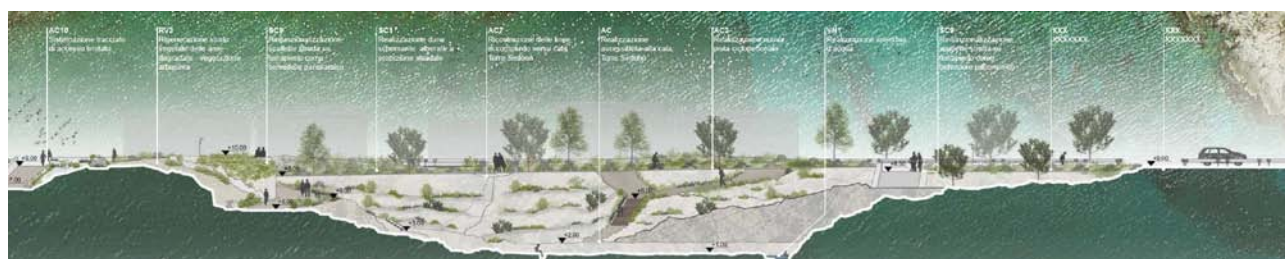


È questo un caso esemplare di ripensamento: dalla cultura del primato delle auto e della velocità a quello della fruizione lenta. Oggi, demolendo il tracciato veloce, si attua il "rallentamento" della viabilità di scorrimento e si recupera il vecchio tracciato viario rurale (prima abbandonato), più idoneo per una mobilità dolce (da preferire soprattutto in corrispondenza dei nuclei abitati). Si ritrova così un'*armonia* con la natura, come suggerisce il toponimo (*sinfonòs*, in greco significa accordo, sinfonia, anche in senso figurato: accordo come *agreement*).





L'insenatura va restaurata ridando il disegno originario della costa a golfo, valorizzando l'*angolo* della cavea naturale, che si isola e protegge dal traffico arretrando la viabilità. La funzione idro geologica primaria si ricostruisce. Gli interventi di restauro geologico prevedono di riattivare la zona umida con presenza d'acqua di mare captata dalla insenatura rias (con pompa) e rafforzare ai lati il verde con piccoli terrazzamenti. Ai lati esterni, sulla scogliera si rafforzano delle grandi aiole, a forma di macro animali striscianti (lucertole e vipere) con alle estremità delle "teste" che celano, sotto il verde, delle strutture ricettive elementari (spazi attrezzati): la bocca delle vipere è una nicchia abitata nei periodi balneari.



Nelle zone liberate dalla strada ed in quelle in degrado ed abbandono degradate sono previste delle aree coperte (le "vipere e lucertole"). Lungo la litoranea si costituisce una fascia di protezione arbustiva e la rigenerazione della gariga.

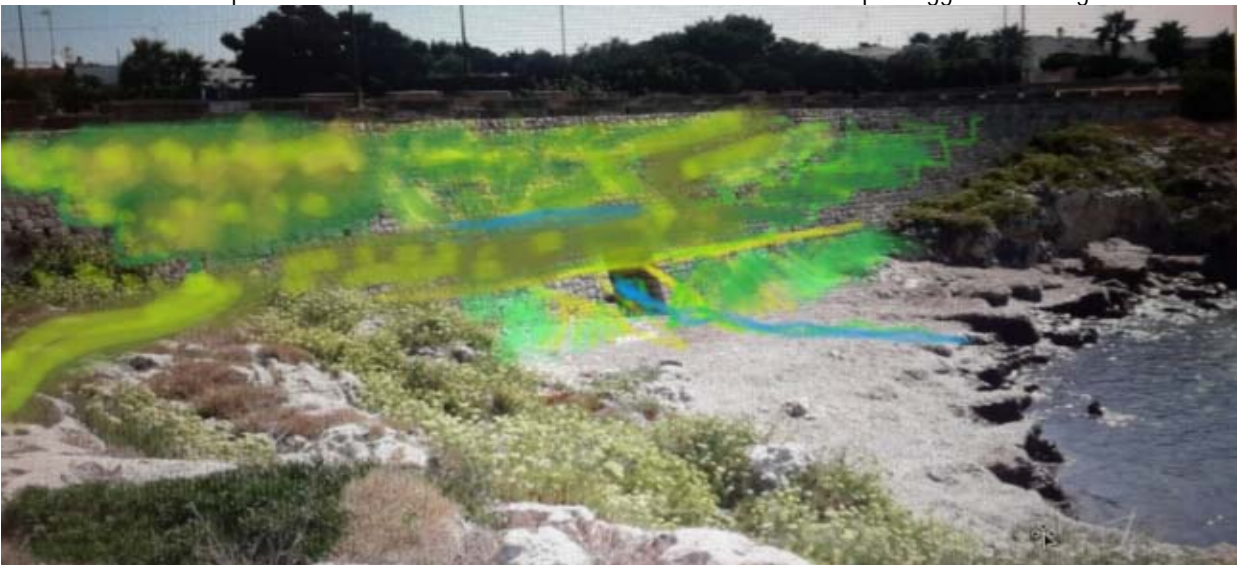
Anche Torre Sinfonò è un terminale del corridoio ambientale che connette i luoghi di balneazione e di fruizione di costa



studi per la demolizione parziale del terrapieno, che diventa un sistema di piccoli terrazzamenti verdi



la conca dietro il terrapieno ritrova l'affaccio sul mare: la naturale raccolta dell'acqua suggerisce un laghetto



Il programma di interventi: l'insenatura restaurata di Torre Sinfonò,

La soluzione che proponiamo è quindi: "declassare" la viabilità in *tratte a prevalenza pedonale* (lastricati di *traffic calming*). Si riconfigurano gli attacchi ai due estremi, inserendo zone a prevalenza pedonale (piazze sul mare); obbligando tutta la curva intorno alla caletta al regime di *zona 30* (Km/ora)

Il progetto di restauro di strada e caletta non è altro che un completamento dell'*azione naturale* di smottamento in atto (che stavolta è da considerare un benefico). Si propone la quasi totale demolizione della massicciata (che si è sovrapposta al rias formando una vera "diga"), salvo due "belvedere", sopra dei piccoli terrazzamenti. Restauro è "ricostruire lo stato precedente" di cavità naturale, con pochi *interventi adattativi* (più vegetali che minerali). La caletta così sarà idonea alla balneazione: accoglierà ai lati due presidi (piccole zone attrezzate di accoglienza ristoro), che vanno a mimetizzarsi nella vegetazione (cercando una tipologia "organica" che dia forma iconica al verde), già rigogliosa per la presenza dell'acqua di impluvio. Al centro, il laghetto è ottenuto utilizzando la parte bassa del terrapieno, che resterà immersa. Un telo impermeabilizzante impedirà il crearsi di infiltrazioni, che potrebbero ridurre la tenuta statica.



Lo schema d'intervento del *waterfront* è dato dunque dalla sequenza "linea-punto-linea":

due macro airole lineari ed un golfo al centro.

Ai lati della caletta si sviluppano due ampie zone verdi (Linee) perimetrate come riserva di ricostruzione naturale sulla scogliera. La loro forma allungata assomiglia ad organismi viventi ("vipere innocue e lucertole timide"), disegnati sulla scogliera con pochi segni leggeri: sassi e muretti (che li delimitano ai lati) e una vegetazione arbustiva (che si va a potenziare).

Queste ampie zone rinaturalizzate e protette (recintate a muretti) si protendono verso il centro (Punto) della caletta, presidiato dalle zone attrezzate schermate nel verde (appunto le teste di questi animali immaginari).

Risulta in sostanza una figura planimetrica ad Y, il cui momento focale della cavea naturale viene sottolineato e valorizzato da un "laghetto d'impluvio", una sorta di micro oasi marina (già oggi ricca di flora per l'umidità contenuta).

Il laghetto, alimentato da una pompa sommersa in mare, riceve anche le acque piovane, che lo renderanno torbido quando piove. Ma si ripulirà, pompando dal mare. Un telo impermeabilizzante garantisce la tenuta. All'intorno si potranno mettere specie idrofile, ma solo a monte, per avere una cavea fortemente rinverditata.

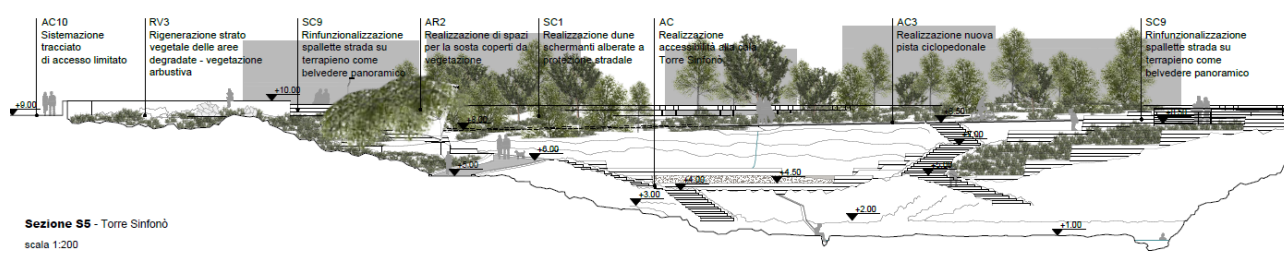


Descrizione specifica degli interventi: morfologie organiche per il golfo riconquistato - il restauro geologico (l'acqua dolce e di mare della insenatura rias) e il verde abitato (nella bocca delle vipere)

Demolizione dell'impalcato stradale

La demolizione dell'impalcato stradale comporta l'asporto della parte asphaltata, la demolizione della parte centrale del terrapieno stradale, con il reimpiego delle pietre della muratura perimetrale esterna nella sistemazione della parte a scarpa e dei muretti in pietra che hanno la funzione di seduta e di contenimento delle parti inerbite (schiena delle lucertole).

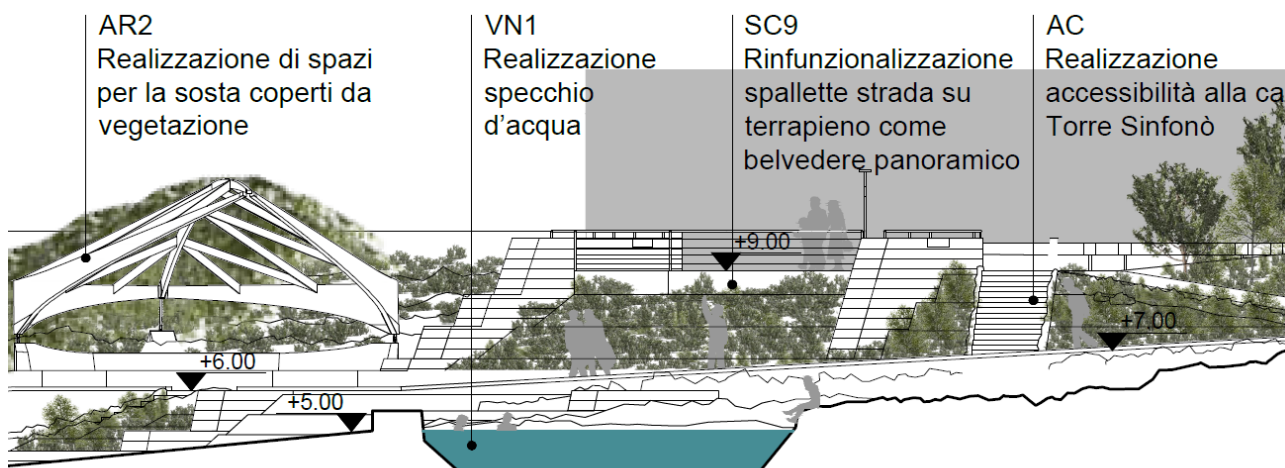
La demolizione consente la restituzione dell'unità morfologica della cala, che riguadagna in tal modo il rapporto col mare, ora negato, attraverso la ripulitura della terra accumulata nella scarpata e la sistemazione della scarpata sulla quale è prevista una "ricolonizzazione" controllata di vegetazione mediterranea.



Creazione dei due belvedere

Il terrapieno del viadotto è mantenuto ai lati, modellandolo a spallette, sistemate a scarpa. Si ottengono due terrazze, ripavimentate con una copertura permeabile a ghiaietto stabilizzato. La parte inferiore, al centro, costituisce il contenimento del laghetto, realizzato col medesimo materiale di demolizione. Si dovranno prevedere apposite feritoie di percolazione, per evitare i fenomeni di trattenimento delle acque meteoriche che hanno provocato la frana attualmente visibile.

Si deve notare che il materiale eccedente della demolizione del paramento esterno, sarà riutilizzato "in cantiere", nelle altre zone di riqualificazione, per la creazione delle macro airole limitate da giardini rocciosi, materiale.



Presidi attrezzati delle “lucertole timorose” e “vipere inoffensive o “anfesibene”

Alle estremità dello sviluppo longilineo delle macro airole e in corrispondenza delle spallette dei ponti, si creano delle piccole cavità (grotte artificiali) coperte di verde che si raccorda con quello della rinaturalizzazione. Essendo prossime alle cavee balneabili, questi terminali tridimensionali alludono a delle teste di lucertoloni. Questi nicchioni abitabili sono realizzati in materiali poveri, a secco (pietra e legno).

Protezione dalla strada tramite dune inerbite.

Il Progetto “consolida” l'intervento realizzato con la strada attuale: completa con una parte inerbita e piantumata con essenze arbustive e alberature di coronamento ed accentua la schermatura con un rinterro di due dune, più alte della strada, ricoperte da arbusti. proseguendo la suddivisione con cordoni calcarei.

La realizzazione della pista ciclabile

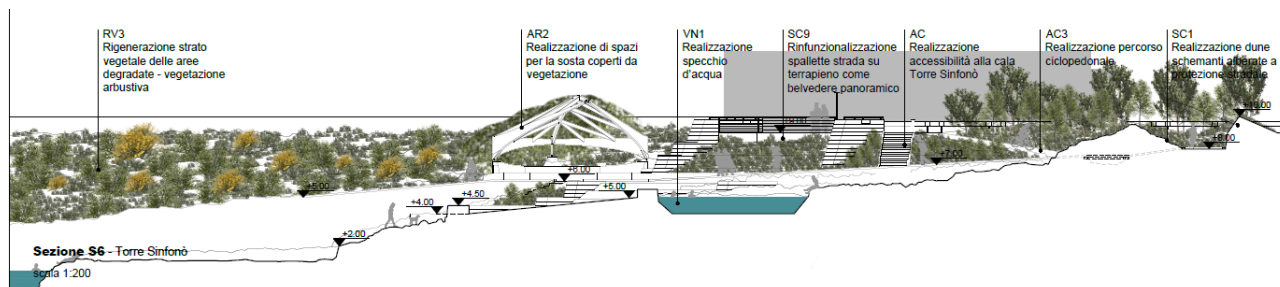
Il progetto si pone in continuità con la pista ciclabile esistente prevedendone il prolungamento lungo la parte sommitale perimetrale della cala e spostandone l'ultimo tratto che attualmente si ricollega alla strada, facendo passare il nuovo tratto all'interno del perimetro della cala. Essa circonda la parte alta della cala, inserita nella duna realizzata con rinterro stabilizzato e rinforzato. Per tutta la lunghezza del tratto a curva sopra la cavea, la pista ciclabile (in ghiaia stabilizzata) sarà contenuta da cordoni in pietra calcarea ancorati al supporto roccioso.

Per consentire il deflusso delle acque piovane, di impluvio, la duna sarà conformata (nell'ambito della rimodellazione della scarpata), con due canali / caditoie e pista ciclabile le supererà tramite piccoli ponticelli (di griglie in legno sorrette da travetti lamellari lunghi 2,50 mt poggiandosi su spallette realizzate in cls e ancorate sul banco roccioso tramite piccoli pali infissi).

Le cunette per la riduzione della velocità e gli accessi

Lungo le strade esistenti, in corrispondenza delle curve sono posizionate delle cunette per ridurre la velocità e consentire l'accessibilità pedonale dalle zone di parcheggio.

Il progetto di Torre Sinfonò prevede la connessione dei corridoi attraverso la realizzazione di un marciapiede in terra stabilizzata e la realizzazione di un parcheggio verde e di una zona di servizi, che attualmente insistono su aree private e che potranno essere attivate in un secondo stralcio funzionale



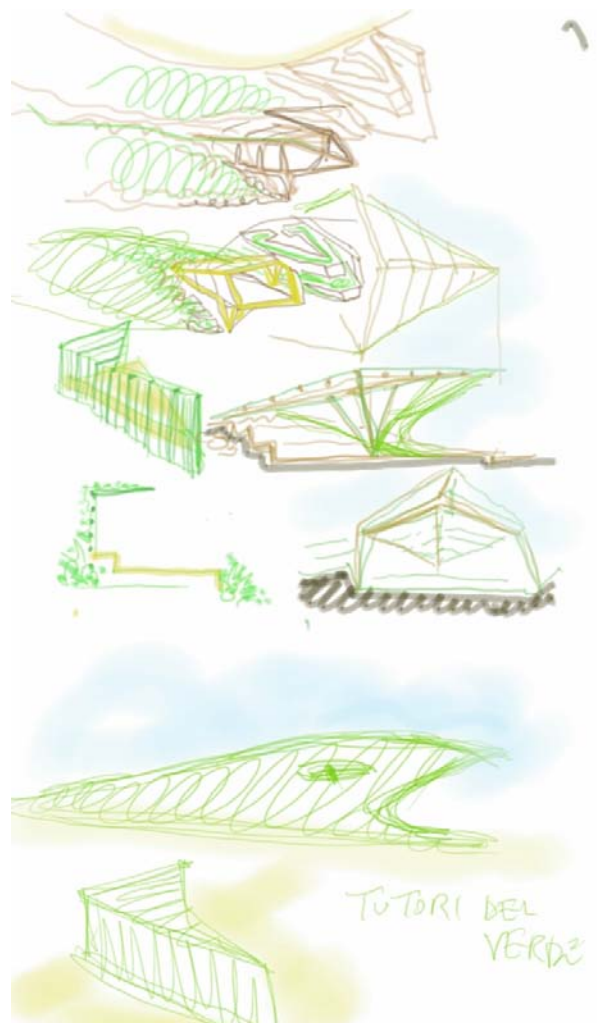
Terrazze panoramiche e piccoli terrazzamenti a Torre Sinfonò



Un terrapieno che sosteneva la vecchia litoranea, ora in disuso per pericoli di crollo, diviene cava per pietre e rudere da rimodellare.

La modellazione recupera l'artigianalità dei muretti a secco che segnano le campagne pugliesi

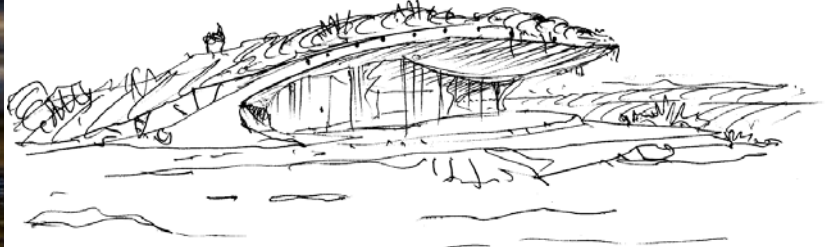
Gli studi di sistemazione delle terrazze, che qualificano i due presidi ai lati della caletta, si concentrano su due aspetti.



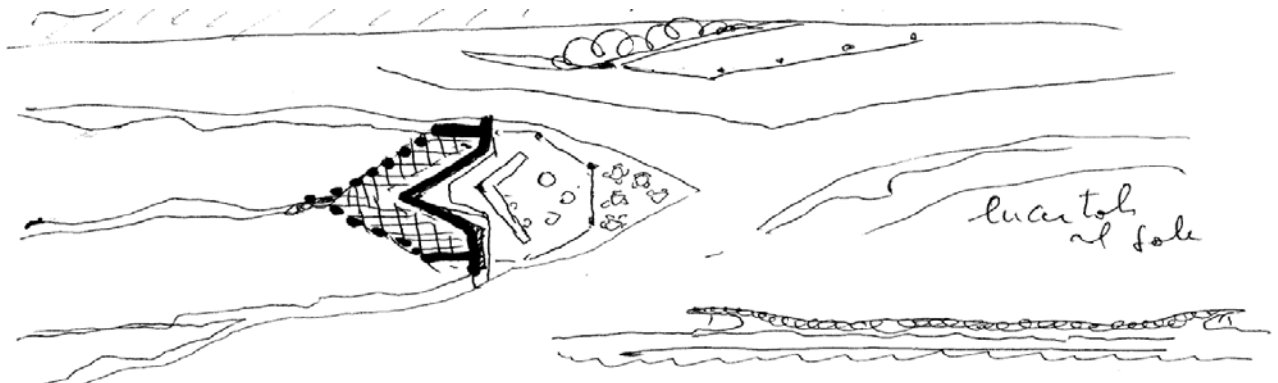
- 1 la struttura lignea del volume trasparente delle nicchie verdi (le bocche delle vipere) presidi ombrati in prossimità del mare
- 2 la struttura lapidea del volume massiccio delle terrazze ed i sottostanti piccoli terrazzamenti, anch'essi supporto di verde cespogliato

“lucertole timorose” e “vipere inoffensive” o “anfesibene”: presidi verdi attrezzati a Torre Sinfonò

Alle estremità dello sviluppo longilineo delle macro aiole si creano delle piccole cavità (grotte artificiali) coperte di verde della rinaturalizzazione. Questi terminali tridimensionali sono prossimi alle cavee balneabili e alludono a delle teste di lucertoloni (o vipere “innocue”). Questi nicchioni abitabili sono realizzati in materiali poveri, a secco (pietra e legno).



bocca della vipera: con traliccio verde (struttura principale con centine in legno lamellare marino, struttura secondaria in tubolari flessibili), orditura in rete d'acciaio per rampicanti



i tagli nel verde, l'artificiale emerge come la punta di un Iceberg (di servizi e percorsi ipogei)



vipere innocue: verde e cemento (base di pietre naturali e artificiali regolari); corpo della vipera o lucertola : spina dorsale in cespugli e lecci lati cespugliati e marginatura in muretti di pietra

6. Tipologie di intervento, per ciascuna delle tre aree di intervento

Le tipologie prescelte rispondono ad una specifica "la filosofia": deve prevalere la natura, si devono ribaltare le priorità funzionali. La balneazione e la presenza antropica in generale viene delimitata. Le dinamiche ecologiche sono referenti. Anche l'arredo urbano, oltre che le azioni botaniche, deve valorizzare il primato della natura: il progetto propone un lessico minimale mimetico, adattativo.

La Macro "aiuole" per la rinaturalizzazione: triangolazioni verdi sulla scogliera

Sono aree di rinaturalizzazione, di diversa estensione (100 / 100 mt.). Sono incalpestabili (core), segnate ai margini da muretti di pietra a secco (con funzione di segnale di divieto al passaggio ed anche di protezione delle piante esistenti (o previste) dai venti salmastri. I muretti hanno una conformazione variabile, sia per lo spessore della base al suolo (da una a diverse pietre), che in elevato (da 40 cm a 1 mt).

Una volta inerbiti, essi sono come dei giardini rocciosi, proteggendo la piccola flora negli interstizi. Svolgono la funzione di diga antivento per il verde esistente o da piantumare. Per difendere gli attecchimenti e le piante pioniere, sono previsti anche muretto all'interno, dove la scogliera offre poche irregolarità naturali.

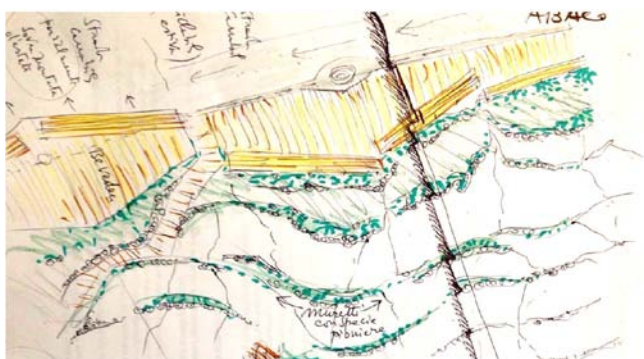
Il programma di rafforzamento botanico

In sostanza, gli interventi botanici rappresentano un *restauro*, sull'orlo delle falesie, *degli ecosistemi costieri*: è necessario porre rimedio al passaggio degli automezzi ed al continuo calpestio, che ne ha frammentato la continuità della copertura e destrutturato la comunità biotica, favorendo l'ingresso di specie appartenenti a una flora sinantropica e banalizzata.

Le aree costiere che sono oggetto delle operazioni di restauro, sono tra le più degradate, per la forte pressione antropica. Obiettivo del restauro è la ricostituzione della comunità originaria: in tali aree è rappresentata da una macchia e gariga calcicola, che diffusamente ricopre le lande costiere della regione. È l'ecosistema da restaurare, innanzi tutto nelle aree non calpestabili (le "Macro aiuole"). Attraverso l'impedimento del passaggio degli automezzi e del calpestio vi è un netto alleggerimento delle pressioni. Gli accessi al mare vengono limitati. I percorsi longitudinali e trasversali sono delimitati da muretti e panche in pietra. Le aree inerbite possono essere attraversate solo attraverso passerelle pedonali da realizzare allo scopo. Nel tempo, sarà favorito anche il recupero spontaneo dell'ecosistema, ma il progetto prevede di accelerarne i tempi, intervenendo con la preparazione del terreno (laddove lo spessore lo consenta, attraverso l'aratura a solchi, specialmente nelle aree dove il suolo è nudo e molto compattato, unitamente alla semina con pacciamatura di specie erbacee e arbustive appartenenti alla serie autoctona. La miscela di erbe sarà composta da *Brachypodium retusum*, *Brachypodium ramosum*, *Trachynia distachya*, *Lagurus ovatus*, *Hyparrhenia hirta*.

Alla semina potrà essere integrata la piantumazione di giovani arbusti con zolla, in buche di dimensioni da accogliere l'intera zolla e pacciamatura alla base. Data la mancanza di suolo, è opportuno preparare le buche con terreno vegetale e fibra organica per garantire l'attecchimento. Si sceglieranno piante a comportamento pioniero della serie dinamica potenziale quali: *Cistus creticus*, *Cistus salvifolius*, *Pistacia lentiscus*, *Rhamnus alaternus*, *Phillyrea latifolia*, *Myrtus communis*, *Olea sylvestris*, *Daphne gnidium*, *Thymus capitatus*, *Hanthyllis hermanniae*.

La piantumazione delle specie autoctone arbustive dovrà avere una configurazione irregolare e naturali forme, formando delle macchie, distribuite casualmente e costituite da individui disetanei e di specie diverse di arbusti giovani, plantule e semi. All'uopo verranno posizionate delle protezioni in pietrame discontinue a favorire la crescita delle specie pioniere.



Per il controllo delle diverse forme di erosione e dissesto sono previsti specifici interventi "limitanti" che riducono l'impronta antropica. in un'adeguata zona di rispetto, attraverso:

- passerelle per l'accesso diretto alla spiaggia
- picchetti d'interdizione dei parcheggi auto
- punti di informazione di corretta fruizione dell'ambiente e sull'origine e finalità dell'azione di restauro e protezione.

La rinaturalizzazione del margine costiero degradato

Gli interventi volti alla rinaturalizzazione degli ambiti costieri, che oggi presentano criticità da un punto di vista della qualità e della fragilità in termini ecologici, sono concepiti per autosostenersi in un'ottica di sostenibilità già dalle prime fasi dell'intervento.

L'inserimento di specie autoctone, che caratterizzano già questi ambienti, sono state scelte in funzione del loro grado di xero tolleranza. Le cenosi vegetazionali che si andranno a consolidare nel tempo, hanno un duplice scopo:

- impedire i processi erosivi della costa, ambiente questo, in cui il grado di antropizzazione determina lo stravolgimento dei flussi eolici e delle correnti marine;
- aumentare la qualità ambientale ed il conseguente grado di biodiversità.

Nelle superfici sottoposte a questo tipo di intervento di rinaturalizzazione aree di circa 500/600 mq verranno piantumate con una densità di 3/5 piante per mq. Le specie maggiormente idonee a questo scopo sono: *Arbustus unedo*; *Artemisia arborescens*; *Cistus* spp; *Erica multiflora*; *Osyris alba*; *Phillyrea* app; *Pistacea lentiscus* e *Juniperus* app.



Oltre ad impedire il camminamento su queste superfici, si deve prevedere, in termini selvicolturali, un risarcimento delle piante morte alla fine del primo anno dalla realizzazione dell'impianto nell'ordine del 10%.

Aspetto non meno importante riguarda il materiale vegetale di cui si dovrà disporre per gli impianti. Solo una corretta e programmata attività vivaistica concepita ad hoc potrà garantire il successo dell'intervento proposto.

I percorsi pedonali vengono impreziositi da intarsi decorativi, anche per attrarre l'attenzione per usi non distratti.



intarsi nei percorsi in terra stabilizzata e roccia calcarea

Gli inserti di rafforzamento iconico

radicamento non solo come integrazione tra culture locali (dei prodotti agricoli e della cucina popolare) ma anche come rintracciamento antropologico di motivi archetipi. Una Archeologia della memoria figurativa può essere attivata anche riproducendo motivi antichi sui nuovi sentieri paesaggistici.

Lo strato del pavimento naturale roccioso, in alcuni punti, può essere leggermente scavato, per imprimere mosaici minimali (disegno in bianco e nero che riproducono antiche pitture rupestri).

Così i percorsi pedonali perdono la loro caratteristica di generica equivalenza e possono essere personalizzati, per specifiche tratte.



ogni tratta potrà avere un proprio "nome culturale", favorendo una nuova toponomastica identitaria.

grandi aiole naturalistiche rinforzano il verde dell'arco costiero con essenze autoctone

macro aiole che triangolano la costa lungo la scogliera esempi stralcio

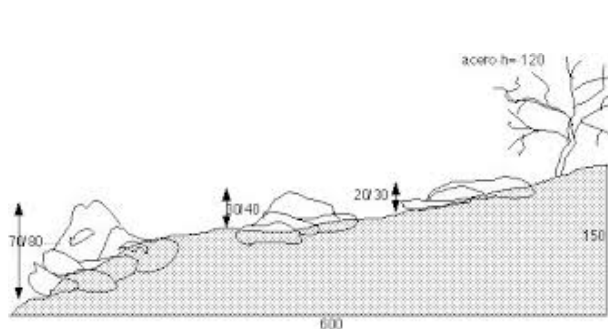
Il giardino roccioso : riferimenti progettuali e suggestioni



il gioco alternato tra verde roccioso e muretti di delimitazione delle macro aiole non richiede una perimetrazione "completa" delle zone di rinaturalizzazione. Le triangolazioni sono tracciate tra le rocce, sfruttando le loro asperità naturali.

I muretti vanno solo a "sottolineare" alcune linee morfologiche della rinaturalizzazione.

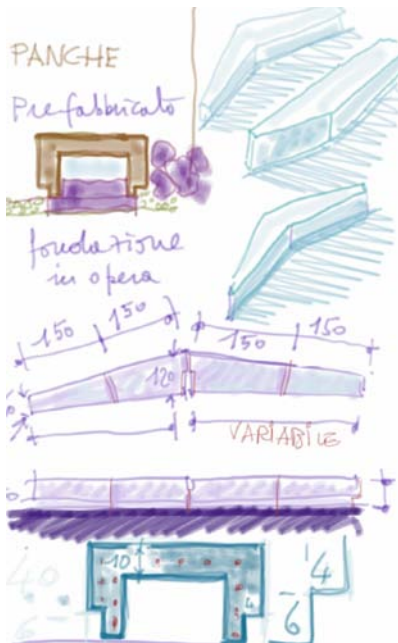
L'alternanza di vegetazione grassa e cespugliato autoctono richiederà uno studio di adattamento, durante il cantiere.



giardini rocciosi lineari, disegnati da "triangolazioni delle rinaturalizzazioni, tramite "grandi aiole" (arbustive ed arboree, cespugliate, erbose) perimetrate da muretti di confine davanti alle scogliere, con cippi angolari (termini delle aree di rinaturalizzazione), talvolta offerti dalle panche in c.a.

i caratteri architettonici delle opere, nelle tre aree di intervento

- eventi riqualificanti a Mancaversa (con riassetto del lungo mare e delle rotonde stradali dell'interno)



- le panche (in c.a. biancastro) con doppia funzione.
Sono "delimitanti" le airole e "illuminanti" i sentieri
- le illuminazioni basse valorizzano i materiali e gli arbusti

- le illuminazioni alte sono sottili cilindri che segnano le assialità dei percorsi
- le triangolazioni spaziali si fondano su sottili aste verticali e passerelle orizzontali



- eventi riqualificanti di Torre Suda (la rinaturalizzazione del Capo: percorso panoramico e affacci passerelle sul mare)
- eventi riqualificanti di Torre Sinfonò (la riscoperta del golfo geologico e le grandi airole "lucertole e vipere innocue")

“tappeti sull’asfalto”: Strade a Mancaversa (pittura della carreggiata ciclabile)

La fascia costiera a nord è ...Nel suo aspetto, dipingendo una parte della carreggiata (lato verso mare), con decorazioni grafiche che ricordano antichi motivi storico-antropologici (la pittura in termocolato plastico la trasformerà (d'estate) in una "strada-passeggio" ciclo-pedonale). Il lato non asfaltato sarà mantenuto in terra stabilizzata, salvo le tratte provviste di pedane lignee.

A Marina di Mancaversa il percorso è un confine, tra griglia insediativa neutra e scogliera naturale.

Percorsi guidati (e obbligati al rispetto) galleggiare = senza toccare (molta visione, poca tatticità)



I percorsi protetti diventano le cornici paesaggistiche

(Alain Roger: artialisation in situ)

Come "sovrastutturare" la percezione di paesaggio (voluta e imposta) del fruitore.

riferimenti a tecnologie elementari di arredo degli spazi pubblici lungo costa

Griglie verticali a marina di Mancaversa e torre suda

filtri del paesaggio:

trattamenti lignei nel verde

(strutture mobili e fisse)



torre Suda:

filtri e quinte dei moduli attrezzati



Le griglie di Mancaversa e Torre Suda.

Filtri che costruiscono volumi trasparenti, per un linguaggio di membrane sottili materiche:

tutori del verde o supporti schermanti

Le pergole: filtri alla luce del sole e Tutori del verde, verticale e pensile



Strutture sottili in alluminio bianco: poi griglie e reti



Mantenere i due strati: sopra tiranti reti e rampicanti, sotto teli o griglie



Selezione di prodotti consoni:

tutti i pergolati sono concepiti come strutture sottili trasparenti.

L'effetto è introdurre geometrie elementari, minimaliste, senza decori.

Sono arredi funzionali: tutori dell'ombra, di arredo delle zone sosta.

Sostengono griglie di cannucciati , teli, rampicanti.

Preferibilmente di colore bianco, impregnati di vernice speciale per esterni.

Le opere metalliche sono preferibilmente in alluminio o profili zincati.