

Regione Puglia
COMUNE DI PATU'
Provincia di Lecce



progettazione
architettonica
integrata
sostenibile

Progetto per il miglioramento dei servizi e del sistema di accoglienza turistica della marina San Gregorio consistente nell'adeguamento ed implementazione delle strade di accesso al mare; delle aree di parcheggio e del verde attrezzato. - Categoria C, Tipologia C2 del Bando della Regione Puglia di cui al BURP n.73 del 31/05/2018.

RIMODULAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

COMMITTENTE:

Amministrazione Comunale
Cod. Fiscale: 81003250750

.....

250

TAV. 01

**RELAZIONE TECNICO-
ILLUSTRATIVA**

PROGETTO:
OTT 2021

SCALA

REVISIONE:
MAG 2022

architetto Dario Russo
C.F. RSSDRA78L02D851G
P.I. 04135440750
cell. +39 328 6218414
dario@studioa3e.it
Via Cesare Battisti n.2, 73040
Castrignano del Capo (LE)
tel. e fax +39 0833 758924
www.studioa3e.it

.....

per. ind. Giuseppe Grecuccio
C.F. GRCGPP73L03Z133X
P.I. 03133330757
cell. +39 347 5911634
pino@studioa3e.it
Via Cesare Battisti n.2, 73040
Castrignano del Capo (LE)
tel. e fax +39 0833 758924
www.studioa3e.it

.....

Sommario

1. PREMESSA	- 2 -
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO.....	- 3 -
3. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	- 4 -
4. IL PROGETTO	- 6 -
4.1 Area eventi.....	- 9 -
4.2 Area a parcheggio “A” (automobili ed autobus).....	- 11 -
4.3 Area a parcheggio “B” (automobili).....	- 13 -
4.4 Strade (Via E. Ferrari, Via C. Colombo, Via P. De Coubertin).....	- 14 -
4.5 Accessi al mare (Via E. Ferrari, Porto messapico, Canale dell’Alga)	- 15 -
4.6 Innovazione tecnologica	- 17 -
5. IMPIANTI.....	- 19 -
5.1 Illuminazione	- 19 -
5.2 Videosorveglianza.....	- 19 -
6. SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	- 19 -
6.1 Riferimenti normativi	- 19 -
6.2 Riferimenti dimensionali.....	- 20 -

Relazione Tecnico Illustrativa

1. PREMESSA

Il territorio comunale di Patù si estende nell'estremo lembo meridionale della penisola salentina su un declivio tufaceo degradante verso sud-ovest. Il Comune occupa una superficie di 8,54 km² con quote altimetriche comprese tra 0 e 155 m sul livello del mare. Il territorio è bagnato dal Mare Ionio per una lunghezza di circa 3 km e conta due marine: Felloniche e Torre San Gregorio.

La marina San Gregorio, in posizione mediana rispetto la costa, ospita i resti ancora visibili dell'antica città messapica di Vereto: la scalinata monumentale; un pozzo per il rifornimento di acqua fresca ed il porto, ancora visibile a pochi metri di profondità sulla punta dell'insenatura.

Vereto venne distrutta dai Saraceni nel IX secolo d.C. e dalle sue rovine, ad opera di alcuni superstiti veretini che si spostarono più a valle in direzione nord, ebbe origine l'attuale agglomerato urbano.

San Gregorio, grazie alla sua posizione geografica nonché alla vicinanza a Santa Maria di Leuca protesa nel Mare Ionio nell'estremo lembo della Puglia e per questo denominata "finibus terrae", rappresenta da sempre una tappa affermata del turismo pugliese. Natura, storia, cultura, fede e tradizione si fondono in un luogo di eccezionale bellezza ed importanza. Specie nel periodo estivo, ogni anno i turisti, spinti dagli interessi più disparati, giungono in gran numero in questa terra che non è luogo di passaggio, ma meta, punto di arrivo. A tal proposito il Comune di Patù rientra tra i Comuni ad economia prevalentemente turistica e città d'arte così come definiti dal Regolamento Regionale n. 11/2004.

In luoghi dove i collegamenti sono ancora difficili e poco agevoli è ancora l'automobile a farla da padrona con tutte le problematiche che ne conseguono.

I rilevamenti eseguiti sul traffico veicolare all'interno dell'abitato di San Gregorio hanno evidenziato volumi troppo spesso insostenibili. L'insufficienza del parcheggio pubblico ubicato alle porte della marina ed a ridosso della Strada Provinciale 214, fa sì che tutti i veicoli continuino il tragitto all'interno del centro urbano determinando situazioni alquanto problematiche.

In virtù di tali rilevamenti e di appropriati studi si è giunti ad individuare le possibili soluzioni al problema. Una soluzione, la più efficace, è quella di potenziare il parcheggio esistente al fine di bloccare a monte la maggior parte del traffico. Al tempo sarebbe opportuno

potenziare la viabilità dolce attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili per il collegamento sostenibile dei maggiori attrattori nonché i servizi di informazione e supporto al turismo. Considerando la dimensione di San Gregorio e la posizione di quest'area a parcheggio (sia quello esistente che quello della proposta progettuale) è evidente che una volta posteggiato sarà molto semplice per il fruitore che arrivi, giungere agevolmente dappertutto a piedi, su hoverboard o in bicicletta.

La presente relazione tecnico illustrativa ha il fine di descrivere la rimodulazione delle opere previste nel progetto definitivo già approvato dagli enti competenti e per il quale si è già in possesso del titolo abilitativo ai lavori. La rimodulazione riguarda esclusivamente gli accessi al mare per i quali sono stati individuati, nei tratti più sensibili dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, nuovi tracciati più sostenibili. La rimodulazione riguarda anche i materiali e la tecnica anch'essi rivisti in chiave più sostenibile. Gli elaborati grafici oggetto di rimodulazione sono costituiti dalle tavole: 05B; 05C e 05D.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO

L'intervento proposto è localizzato nell'area interna della marina San Gregorio e riguarda diverse zone del nucleo abitato. Le azioni più corpose riguardano la realizzazione di due aree a parcheggio e la ristrutturazione della piazzetta antistante il porto messapico da adibire ad area eventi a supporto del turismo. Gli altri interventi riguardano 4 percorsi d'accesso al Demanio Marittimo; una passeggiata; la realizzazione di pista ciclabile e percorsi pedonali lungo le strade esistenti.

Secondo il vigente Piano di Fabbricazione, le singole aree di intervento sono così tipizzate:

- 1) Area Eventi – Demanio Marittimo.
- 2) Parcheggio "A" – Zona F₂, Di Interesse Turistico, Attrezzature Balneari (proprietà pubblica).
- 3) Parcheggio "B" – Zona E₃, Verde Agricolo Extraurbano, fascia costiera di interesse panoramico, (proprietà privata). In NCT Foglio10 particelle 8, 207, 211, 212 e 826.
- 4) Accesso 1 – Zona F₂, Di Interesse Turistico, Attrezzature Balneari (proprietà privata).
- 5) Accesso 2 – Zona F₂, Di Interesse Turistico, Attrezzature Balneari (proprietà privata).
- 6) Accesso 3 – Verde Agricolo Speciale, Impianti ed attrezzature pubbliche e collettive DM 02/04/1958 (proprietà pubblica).
- 7) Accesso 4 – Zona E₃, Verde Agricolo Extra Urbano, Fascia costiera di interesse panoramico (proprietà privata).

- 8) Passeggiata – Fascia FP3 secondo PCC approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 3 del 17/02/2020. (demanio Marittimo).
- 9) Pista ciclabile – coerente con le previsioni del Piano della Mobilità Ciclistica (proprietà pubblica).

L'intervento risulta pienamente coerente con le previsioni dei Piani vigenti nonché con gli altri interventi ricadenti nella zona oggetto di ulteriori progetti in corso di realizzazione.

3. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

La proposta progettuale riguarda tre lotti di cui:

1. il primo è perimetrato su tre lati rispettivamente da via Enzo Ferrari, dalla S.P. 214 e da via Tazio Nuvolari (di proprietà dell'Amministrazione Comunale);
2. il secondo è lambito ad est dalla S.P. 192 ed ad ovest da via Ferdinando Magellano e si trova a pochi metri dalla rotonda di San Gregorio (di proprietà privata per il quale si avvierà procedura di esproprio secondo quanto previsto dal DPR 327/2001 in materia di espropriazione per pubblica utilità);
3. il terzo corrisponde con la piazzetta a ridosso del porticciolo messapico utilizzato sino a poco tempo addietro come parcheggio (di proprietà del Demanio Marittimo).

Le aree interessate dal progetto si trovano in posizione centrale rispetto all'intera marina di San Gregorio e gli interventi previsti sono diversi.

Lo stato dei luoghi varia a seconda dell'intervento previsto e nello specifico:

- Per: "l'Area Eventi" lo stato attuale è rappresentato da una piazzetta ricadente in area demaniale, oggi più simile ad uno slargo, pavimentato con tappeto bituminoso ed in parte utilizzato come viabilità a servizio di una proprietà privata antistante. Qui sono presenti alcune panchine; della vegetazione costituita da tamerici secche; gelsi e pitosfori. La particolare posizione rispetto all'area di interesse storico (porto, scalinata messapici e promontorio di Capo San Gregorio), nonché la particolare vista che offre anche sul mare fanno del luogo un importante attrattore turistico ad alto potenziale da valorizzare.
- Per il parcheggio "A", lo stato di fatto è rappresentato da un'area libera, di proprietà comunale, pavimentata con misto di cava ed utilizzata, in maniera disorganica e confusa a parcheggio di automobili, installazione estiva di giostre, venditori ambulanti, ecc. Anche per questa zona vi è un accesso diretto sulla Strada Provinciale 214 con conseguente pericolosità durante le operazioni di ingresso e uscita. In corrispondenza del centro sportivo, di recente realizzazione, è presente

una porzione pavimentata con masselli autobloccanti in cls presso vibrato che agevola il collegamento con via Enzo Ferrari.

- Per il parcheggio “B” lo stato di fatto è rappresentato da un lotto di proprietà privata il quale versa in stato di abbandono ricoperto da qualche cespuglio di vegetazione autoctona; da sterpaglie; da ulivi secchi a causa della Xylella ed erbe infestati. Sullo stesso non vi sono manufatti a parte qualche muretto di recinzione e di terrazzamento. L'area di intervento presenta una conformazione altimetrica degradante in direzione nord/ovest - sud/est gestita su tre terrazzamenti. La natura del terreno ne determina una sostanziale inadeguatezza alla coltura agricola motivo per il quale versa in stato di abbandono.
- Per le strade interessate dagli interventi, Via C. Colombo (parte); Via Fausto Coppi (parte); Via P. De Coubertin e Via E. Ferrari, lo stato di fatto è rappresentato da strade asfaltate con tappetino bituminoso, costeggiate da marciapiede costituito da cordoli e pavimento in cemento spesso con sezione inadeguata o occupata da ostacoli al transito.
- Per gli accessi al mare, lo stato di fatto è rappresentato da porzioni di terreno agricolo incolto ed in stato di abbandono.

Dal punto di vista geologico ci troviamo in aree in cui affiorano i Calcarei di Altamura riferibili a Cenominiano-Turoniano. Questa formazione costituisce il basamento dell'intera Penisola Salentino, si presenta con stratificazione variabile ad andamento ondulato, con strati di circa 20-30 cm di spessore che, a luoghi diminuisce ed assume la caratteristica struttura a “tavolette”, con laminazione ritmiche. È interessata da fratturazione subverticale, con diaclasi e leptoclasie che, avendo un andamento normale ai piani di strato talvolta rendono la roccia brecciata e scomponibile in soldi di forma geometrica. Presenti, inoltre, strutture fisico-meccaniche secondarie dovute all'azione del carsismo, con fratture e saccazioni riempite di materiale residuale. Per un approfondimento si rimanda alla relazione Geologica allegata.



4. IL PROGETTO

L'intervento proposto, come detto, ricade tra i Comuni ad economia prevalentemente turistica e città d'arte così come definiti dal Regolamento Regionale n. 11/2004.

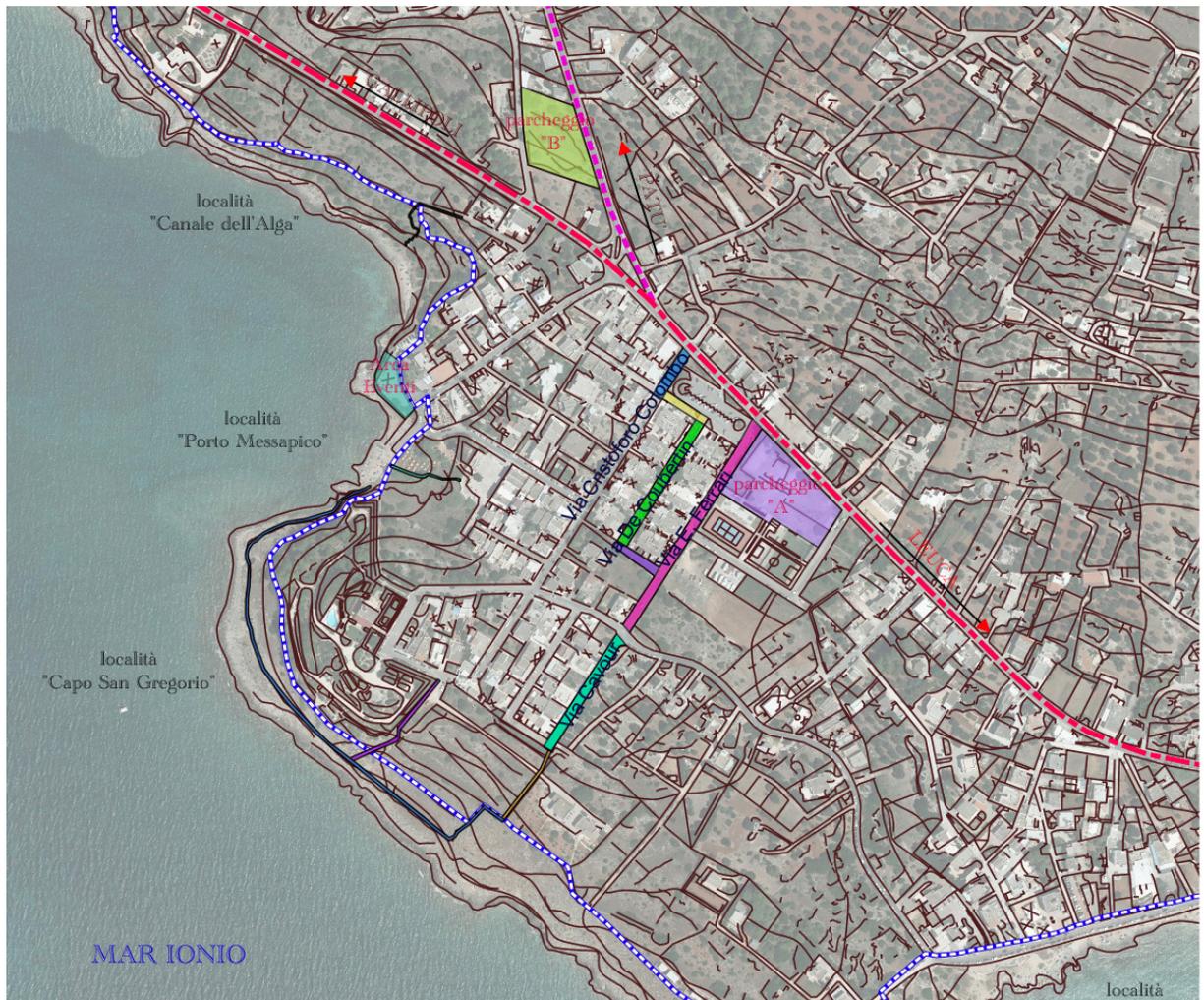
Il progetto in esame, coerentemente con la programmazione che la Regione Puglia ha avviato da tempo, si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Potenziamento degli attrattori turistici del territorio comunale con specifica attenzione per quelli ricadenti nella marina San Gregorio al fine di garantire il loro collegamento alla rete regionale;
- Diversificare i flussi turistici grazie alla valorizzazione non solo dei beni paesaggistici costituiti dal mare e della costa, ma anche di quelli archeologici, storici e culturali;
- Incentivare la destagionalizzazione dei flussi turistici puntando alla valorizzazione della cultura autoctona nelle sue svariate sfaccettature concretizzando eventi durante tutto l'arco dell'anno;
- Contribuire all'attuazione della pianificazione comunale;
- Contribuire all'integrazione ed al completamento dei sistemi di mobilità;
- Contribuire all'integrazione dei sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione degli spostamenti connessi al turismo in attuazione del Piano della Mobilità Ciclistica che a sua volta si pone in stretta relazione ai Piani e Progetti a respiro Regionale.

Nello specifico possiamo sintetizzare gli interventi in cinque azioni principali:

- 1) Conversione della piazzetta prospiciente il porticciolo messapico in uno spazio plurifunzionale per l'organizzazione di eventi, manifestazioni, e per la giusta fruizione dell'intera area messapica. anche attraverso l'installazione di adeguata cartellonistica plurisensoriale.
- 2) Realizzazione di due parcheggi finalizzati all'incremento della ricettività; alla diversificazione dei veicoli (motoveicoli, automobili, autobus); alla gestione in sicurezza degli accessi sulla SP 214; al decongestionamento del traffico nell'area residenziale; al supporto alle strutture ricettive e quindi al turismo;
- 3) Realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali con pavimentazione drenante in sostituzione dell'asfalto bituminoso al fine di ridurre le superfici impermeabili;
- 4) Realizzazione di percorsi di collegamento finalizzati all'accessibilità sostenibile del Demanio Marittimo attraverso l'installazione di pedane in legno in tre diversi punti della costa: collegamento da via Ferrari, porto messapico e Canale dell'Alga. L'intervento è totalmente reversibile e paesaggisticamente sostenibile seguendo puntualmente le indicazioni del PPTR;
- 5) Realizzazione di interventi relativi ai sistemi di gestione del traffico, a soluzioni di infomobilità (soluzioni innovative per il parcheggio, gestione della sosta anche sulla base dei sempre più utilizzati big data e analytics) e nuove app per guidare e migliorare l'esperienza del city user e del turista.

RIMODULAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO – D.Lgs. 50/2016
Progetto per miglioramento dei servizi e del sistema di accoglienza turistica della marina San
Gregorio consistente nell'adeguamento ed implementazione delle strade di accesso al mare;
delle aree di parcheggio e del verde attrezzato.
- Categoria C, Tipologia C2 del Bando della Regione Puglia di cui al BURP n.73 del 31/05/2018 -



4.1 Area eventi



- 6) L'attuale piazzetta prospiciente il Porto Messapico verrà convertita in uno spazio plurifunzionale capace sia di ospitare eventi culturali che garantire un luogo privilegiato per la fruizione dell'intera area messapica, anche attraverso l'installazione di adeguata cartellonistica plurisensoriale, nonché dello splendido mare su cui affaccia specie durante il tramonto.

L' Area eventi inclusa del precedente progetto, di cui questo proposto costituisce modifica, è stato oggetto di ulteriore intervento già finanziato (Progetto per la realizzazione di uno spazio espositivo dedicato al: "Mercato Locale della Qualità" da realizzarsi nella marina di San Gregorio. GAL "Capo di Leuca" Azione 3 – Servizi per la popolazione rurale nel Capo di Leuca; Intervento 3.1 - Mercati Locali della Qualità) e dunque per tale motivo stralciata e sostituita con una nuova area, identificata nella piazzetta antistante il porto messapico, capace di integrare la precedente ed arricchire i servizi turistici offerti.

Sempre in continuità con la programmazione comunale in atto, l'area limitrofa alla piazzetta è già oggetto di ulteriore intervento: "La costa ionica tra greci ed indigeni. Azione 2 / intervento 12 – Torre San Gregorio – Patù (LE)" il cui obiettivo, così come riportato nella relazione tecnica allegata al progetto, "... consiste nel suo insieme in una duplice azione sulla porzione di costa afferente all'area cosiddetta della "Scala dei Messapi". In particolare, la prima misura riguarda un intervento di restauro e mitigazione del degrado delle emergenze storiche consistenti nella cosiddetta Scala dei Messapi, appunto, mediante un sistema organico e

metodologicamente completo di attività idonee a riportare il sito in una forma di maggiore visibilità e garantire una sua massima tutela e conservazione, elevando le possibilità di fruizione da parte di visitatori e turisti”.

Con l'intervento proposto, mantenendo il modus operandi del progetto già menzionato, verrà eliminata la superficie asfaltata sostituendola con una pavimentazione in basoli di pietra calcarea. La particolare situazione idrogeologica, classificata all'interno del Piano di Assetto Idrogeologico, relativamente alla Pericolosità Idrogeologica, come: “elevata” (PG2 e PG3) non consente scavi e dunque non è possibile procedere con la rimozione dell'ampio strato costituito dalla sovrapposizione nel tempo di asfalto al fine di verificare la possibilità di ottenere superfici permeabili. A tal proposito, dall'analisi della situazione morfologica adiacente, si è rilevata presenza di roccia e dunque, molto probabilmente, non si otterrebbe comunque superficie permeabile.



La vegetazione esistente sarà sostituita con alberi di Ginepro Rosso detto Coccolone (*Juniperus oxycedrus*) tipica essenza delle aree marine salentine. La sostituzione fa eccezione per le piante di Pitosforo esistenti all'interno dell'aiuola prospiciente la discesa al porticciolo, le quali anche grazie alle dimensioni, fanno ormai parte della memoria storica collettiva della popolazione autoctona. La

viabilità di collegamento con la proprietà privata prospiciente la piazza sarà perimetrata e messa in sicurezza attraverso l'installazione di paletti dissuasori amovibili all'occorrenza (in caso di eventi che richiedono più spazio).

La vecchia strada di collegamento con il porto messapico già oggetto del progetto di restauro della Scala dei Messapi sarà ridimensionata e lo spazio recuperato contribuirà all'ampliamento del solarium esistente. L'area a solarium verrà anch'essa ristrutturata ottimizzando i percorsi pedonali ed eliminando la pavimentazione in betonelle (attualmente disconnesse ed in condizione di pericolo per i fruitori) al fine di sostituirla con una pavimentazione in basoli di pietra calcarea locale;

4.2 Area a parcheggio "A" (automobili ed autobus)



Il lotto in esame, di proprietà comunale, ad oggi si presenta come un'area libera e priva di destinazione d'uso definita. Con la proposta progettuale si intende trasformarla in un parcheggio diviso in tre zone funzionali:

1. Zona parcheggio autobus parallela ed adiacente alla Strada Provinciale 214 della capienza di 4 veicoli;
2. Zona parcheggio automobili ricavata nella fascia compresa tra gli impianti sportivi ed il parcheggio riservato agli autobus della capienza di 100 veicoli. Anche in questo caso si prevede la realizzazione di pavimentazione drenante al fine di non modificare

l'attuale regimentazione delle acque meteoriche. Tra i due parcheggi (bus ed auto) è prevista la realizzazione di una fascia a verde capace di captare ed assorbire eventuali fenomeni di ruscellamento dovuti a precipitazioni copiose ("bombe d'acqua") al fine di scongiurare il riversamento sulla SP 214. Le alberature presenti verranno, ove necessario, spostate e comunque incrementate con altra vegetazione autoctona. L'ingresso al parcheggio auto avverrà sia dalla strada litoranea che da Via Tazio Nuvolari; l'uscita dal parcheggio avverrà solo da via Tazio Nuvolari. Questo parcheggio sarà collegato con l'area del "Mercato Locale della Qualità" attraverso un viale pedonale e ciclabile (parte dell'attuale via Enzo Ferrari).

Le pavimentazioni drenanti saranno di due tipi:

- prato armato (carrabile) in corrispondenza degli stalli delle automobili;
- masselli autobloccanti su letto di sabbia, per la viabilità interna, per i camminamenti, i marciapiedi, le isole pedonali e le piste ciclabili.

L'intera area sarà cinta con muri in pietra locale posata a secco secondo la tradizione costruttiva autoctona e sarà dotata di impianto di video sorveglianza e pubblica illuminazione.

Dal punto di vista gestionale l'intero parcheggio sarà in grado di funzionare pressoché autonomamente. Gli accessi saranno forniti di barre e sistema di rilevamento del veicolo nonché di colonna per il ritiro del tagliandino identificativo della sosta pur avvenendo la stessa a titolo gratuito. Tutta l'area sarà videosorvegliata da remoto al fine di avere sempre il pieno controllo.

3. Area a servizi (esistente e condivisa con gli impianti sportivi). A questa zona si accederà attraverso la scala esistente ed una rampa per il superamento delle barriere architettoniche di nuova costruzione.

L'area a servizi comprende:

- Servizi igienici dedicati ai maschi;
- Servizi igienici dedicati alle femmine;
- Servizi igienici dedicati a fruitori con ridotte capacità motorie;
- Info point;
- Ufficio di Polizia Locale.

4.3 Area a parcheggio “B” (automobili)



L'intervento ricade su di un lotto di proprietà privata attualmente in stato di sostanziale abbandono. In questo caso, dato il carattere meno antropizzato del contesto di intervento, si propongono interventi volti alla tutela e salvaguardia della valenza paesaggistica dell'area. A tal uopo si prevede la realizzazione di pavimentazione drenante che sia in grado di non alterare i caratteri, la morfologia e le cromie esistenti. L'ingresso e l'uscita dei veicoli dal parcheggio auto avverrà da Ferdinando Magellano, mentre una rampa permetterà ai pedoni, autosufficienti e non, di entrare o uscire utilizzando il marciapiede protetto della S.P. 192.

Le superfici pavimentate drenanti saranno di tre tipi:

- prato armato (carrabile) in corrispondenza degli stalli delle automobili;
- masselli autobloccanti su letto di sabbia per i camminamenti ed i marciapiedi;
- terra locale battuta e stabilizzata con legante ecologico a base di Sali e calce idraulica per la realizzazione della viabilità interna al fine di ottenere un impatto paesaggistico pressoché nullo ed una opportuna permeabilità.

L'attuale regimentazione delle acque meteoriche rimarrà invariato grazie alla forte permeabilità di tutte le tipologie di superfici pavimentate che comunque sono ridotte al minimo necessario.

L'intera area sarà cinta con muri in pietra locale posata a secco secondo le Linee guida 4.4.4 del PPTR e dotata di impianto di video sorveglianza e pubblica illuminazione.

Dal punto di vista gestionale l'intero parcheggio sarà in grado di funzionare pressoché autonomamente. Gli accessi saranno forniti di barre e sistema di rilevamento del veicolo nonché di colonna per il ritiro del tagliando identificativo della sosta pur avvenendo la stessa a titolo gratuito. Tutta l'area sarà videosorvegliata da remoto al fine di avere sempre il pieno controllo.

4.4 Strade (Via E. Ferrari, Via C. Colombo, Via P. De Coubertin)

In attuazione del Piano della Mobilità Ciclistica si prevede la realizzazione di marciapiedi e piste ciclabili bidirezionali in sede propria sulle strade principali. Altri interventi previsti riguardano la rimodulazione dei sensi di marcia di alcune strade, la limitazione dell'accesso veicolare ai soli residenti lungo i tratti di strada che servono esclusivamente i punti periferici della marina e la chiusura al traffico veicolare di alcuni tratti di strada.

Per i veicoli che percorrono la strada litoranea Leuca-Gallipoli, l'accesso alla marina di San Gregorio sarà consentito da Via Del Mare e da Via C. Colombo mentre l'uscita avverrà solo da Via Tazio Nuvolari. Questa soluzione consentirà la decongestione del traffico nel centro abitato che sarà convogliato forzatamente verso le nuove aree a parcheggio e da qui verso l'uscita sulla Starda Provinciale 214.

Le opere previste differiscono in relazione al tratto di strada interessato ed in particolare:

- VIA E. FERRARI sarà inibita al traffico veicolare, nel tratto iniziale, dalla strada litoranea S.P. 214 sino all'incrocio con Via Tazio Nuvolari; l'interdizione ai veicoli sarà garantita attraverso l'installazione di dissuasori metallici fissi. All'interno di tale tratto si prevedono un'isola pedonale e una pista ciclabile. Questo intervento permetterà una soluzione di continuità tra parcheggio "A" e l'area che ospiterà il "Mercato Locale della Qualità" al fine di garantire la massima sicurezza dei fruitori. Il restante tratto di strada sarà a doppio senso di marcia sino a via Cavour ove il transito sarà dedicato esclusivamente ai residenti.

L'isola pedonale sarà realizzata in terra locale battuta con stabilizzante ecologico a base di Sali e calce idraulica; la pista ciclabile e i marciapiedi saranno realizzati su tutta la lunghezza con masselli autobloccanti posati su letto di sabbia incoerente al fine di garantire la giusta permeabilità alle acque meteoriche.

- VIA P.DE COUBERTIN, (transitabile con automobili solo dai residenti) sarà interessata dagli interventi progettuali solo per la realizzazione dei marciapiedi su ambo i lati, con masselli autobloccanti su letto di sabbia.
- VIA C. BENSO DI CAVOUR, (transitabile solo dalle auto dei residenti) sarà interessata dagli interventi progettuali solo per la realizzazione della pista ciclabile e del marciapiede con masselli autobloccanti su letto di sabbia.

4.5 Accessi al mare (Via E. Ferrari, Porto messapico, Canale dell'Alga)



In attuazione del Piano Regionale delle Coste e del Piano Comunale delle Coste, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 3 del 17/02/2020, si prevede la realizzazione di nuovi accessi al mare partendo da strade o piazze pubbliche. In accordo con quanto previsto dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale si prevede il recupero dei vecchi camminamenti chiamati "carrare" da sempre utilizzati con il medesimo scopo ed oggi quasi scomparse a causa del lungo abbandono. In passato la gente del luogo

contribuiva attivamente alla manutenzione delle stesse nello spirito della comunità che cresce “a mani comuni”. Il progetto precedente prevedeva: “...l'installazione di pedane in legno opportunamente collegate da scale e protette da parapetti.” La soluzione però da un lato introduceva materiali e tecniche di fatto non autoctoni, dall'altro avrebbe implicato la definitiva scomparsa dalla memoria collettiva locale dei tradizionali camminamenti. Nel tratto individuato lungo Capo San Gregorio, in corrispondenza del pozzo messapico e sino alla scala monumentale, il tracciato è stato spostato all'interno della proprietà del “Casino” (con conseguente esproprio della superficie interessata). Qui è già presente un camminamento lungo tutto il perimetro individuato da due muri a secco esistenti.



Con questa soluzione si eviterà di intervenire lungo un tratto di costa ad elevata pericolosità geomorfologica (PG3).

In passato era stato già redatto un progetto per una “passeggiata” lungo questo tratto di inestimabile bellezza e di difficile fruizione, ma lo stesso aveva incontrato un forte ostacolo proprio a causa della porzione di percorso ricadente in quest'ambito.

I notevoli salti di quota presenti lungo la maggior parte dei tracciati non consentono la realizzazione di percorsi accessibili a persone con ridotte capacità motoria per le quali tuttavia è sempre garantito l'accesso al mare da Via Del Mare fino al Porto messapico.

Tutti i manufatti saranno realizzati facendo ricorso a materiali naturali propri della tradizione costruttiva autoctona: Pietra viva e da taglio; legno, calce come legante al posto del cemento, inerti locali che in parte deriveranno dal riciclo nelle proporzioni previste dalla normativa vigente.

4.6 Innovazione tecnologica

Nell'ultimo decennio il rapporto complesso fra contesti urbani e mobilità ha assunto un ruolo centrale nelle strategie nazionali ed europee dove l'obiettivo dichiarato e riconfermato è quello di affrontare le sfide ambientali ed innalzare la qualità della vita. Le tecnologie abilitano e perfezionano le dimensioni fondamentali per diventare una città intelligente. La mobilità e il turismo sono forse i domini su cui le innovazioni tecnologiche hanno e avranno un maggiore impatto e da cui deriveranno gli outcome più rilevanti per i cittadini e city user di domani.

Già nel prossimo decennio potrebbe significativamente mutare il nostro modo di spostarci e di vivere le città. Innovazioni legate alla raccolta e gestione di dati e informazioni (IoT - Internet of Things, device mobili, dispositivi wearable) e alla sempre più crescente capacità e velocità di analisi, simulazione e interpretazione dei fenomeni (Big Data Analytics, Machine/Deep Learning) come alla digitalizzazione e automazione dei processi (A.I., IoE - Internet of Everything), ai sempre più diffusi sistemi di pagamento elettronico (e-ticketing, EMV, Blockchain) e alla diffusione delle informazioni in tempo reale da molteplici canali anche mobile, se opportunamente governate, renderanno il sistema di mobilità sempre più utente-centrico e adattivo.

L'era del mezzo privato una volta simbolo di flessibilità, benessere economico e sviluppo cederà inevitabilmente il passo a soluzioni di mobilità del futuro: intermodali, door-to-door, inclusive, condivise, sostenibili e influenzate dalla ricerca dei singoli di un diverso benessere, quello psico-fisico. Come accade già in diverse città virtuose, spostarsi a piedi, andare in bicicletta, raggiungere la propria destinazione con sistemi di trasporto rapidi di massa a guida automatica senza lo stress di dover cercare parcheggio o dover acquistare diversi titoli di viaggio, sarà presto il nuovo mood.

Nella fattispecie la presente proposta progettuale mira ad adottare una Piattaforma (web e mobile) di gestione dei servizi di mobilità correlate a soluzioni innovative di controllo dei flussi e dei relativi servizi di mobilità e sosta, creando in tal modo le condizioni per una gestione proattiva e intelligente della mobilità di Patù-San Gregorio in tutte le sue componenti (persone, merci, servizi municipali).

In particolare la soluzione prevede di poter prevedere/stabilire la disponibilità di parcheggi. Grazie al nuovo sistema di parcheggio intelligente sarà dunque possibile trovare il posto libero più vicino con un'app. Le aree parcheggio saranno quindi vere e proprie centrali della mobilità, adeguatamente attrezzati e sempre più fruibili da parte degli automobilisti. Tale soluzione consente di rileggere lo spazio urbano alla luce delle mutate esigenze di city user e turisti, che vorranno sempre più riappropriarsi del territorio e del verde sottratto in passato proprio dalle automobili. Ed è proprio da questi contesti che si sviluppa un altro concetto chiave: l'idea di "mobilità-come-servizio" (MaaS-Mobility as a Service), che sta catalizzando la discussione degli esperti di settore. Il MaaS ha l'ambizione di mettere gli utenti, sia nel caso si tratti di passeggeri che di merci, al centro dei servizi di trasporto, offrendo loro soluzioni di mobilità su misura, basate su bisogni individuali. I MaaS facilitano, così, l'integrazione di varie modalità di trasporto in una sequenza di viaggi senza soluzione di continuità, con la possibilità di prenotazioni (online e in mobilità) gestiti in un'unica operazione per tutti i segmenti dello spostamento. I benefici sono indubbi sia dal punto di vista utente che delle imprese.

A tale piattaforma si affiancano due ulteriori "innovazioni" che la presente proposta progettuale offre al sistema della mobilità intelligente, dell'arredo urbano e della comunicazione interattiva con il city user. In particolare sono previsti i seguenti interventi:

- Smart Benches, elementi di arredo urbano che correlano innovazione, tecnologia e arredo urbano presentando un mix perfetto tra design, ricerca ed innovazione e si adattano sia a contesti esterni che interni. Le tecnologie applicabili alle sedute sono la presenza di porte usb, riproduzione audio, interfaccia bluetooth, illuminazione led, sensoristica (passaggio di persone, temperatura, livello di co2, altri ancora il livello di rifiuti presente all'interno dei cestini), interfaccia utente per promuovere e condividere attività culturali e commerciali, hotspot wi-fi (connessione a internet, gestione remota, servizio captive portal).
- Sistema di comunicazione multicanale rivolto a city user e turisti e attivato per fornire informazioni relativamente alla mobilità, agli itinerari, agli attrattori ed agli eventi organizzati sul territorio di Patù-San Gregorio. Patù - San Gregorio Multichannel è ideato per inviare contemporaneamente informazioni turistiche connotate geograficamente su canali di comunicazione quali: sistemi di messaggistica istantanea (WhatsApp e Telegram), social network (pagina Facebook e account Twitter), app social (notifiche push su Piattaforma di valorizzazione degli attrattori turistici), portale istituzionale.

5. IMPIANTI

5.1 Illuminazione

Il progetto di illuminazione riguarda le aree da destinare a parcheggi della marina di San Gregorio. L'area eventi è già provvista di impianto di illuminazione.

Il progetto prevede l'installazione di un adeguato numero di organi illuminanti per esterni con ottica stradale a luce diretta con led di potenza di 75 W costituiti da armature stradali a basso inquinamento luminoso montati su pali in acciaio zincato con altezza fuori terra 8 metri.

Lungo i camminamenti di accesso al mare è prevista l'installazione di piccoli segna passo a LED da pochi lux dotati di deflettore atto a convogliare il fascio luminoso esclusivamente sul terreno al fine di evitare ogni inquinamento luminoso.

Per caratteristiche tecniche, riferimenti normativi e modalità di esecuzione si rimanda alla relazione specialistica allegata.

5.2 Videosorveglianza

Per un controllo dell'area destinata a parcheggi "A" e "B" e area eventi è prevista l'installazione di un adeguato numero di telecamere installate sui pali in acciaio dell'illuminazione uniformemente distribuite in modo da poter coprire con le riprese l'intera area del parcheggio.

Per caratteristiche tecniche, riferimenti normativi e modalità di esecuzione si rimanda alla relazione specialistica allegata.

6. SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

6.1 Riferimenti normativi

- Circ. Min. LL.PP. 19.06.1968 n° 4809.
- legge 30.03.1971 n° 118 e successive modificazioni.
- D.P.R. 27.04.1978 n° 384.
- D.M. 14 giugno 1989 n. 236.
- D.P.R. 24.07.1996 n. 503.

6.2 Riferimenti dimensionali

Il D.P.R. 503/1996 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici – in relazione alle singole zone funzionali specifica:

Art. 5 Marciapiedi

1. Per i percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili le indicazioni normative di cui ai punti 4.2.2 e 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, valgono limitatamente alle caratteristiche delle pavimentazioni ed ai raccordi tra marciapiedi e spazi carrabili.
2. Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm.
3. La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Art. 9 Arredo urbano

1. Gli elementi di arredo nonché le strutture, anche commerciali, con funzione di arredo urbano da ubicare su spazi pubblici devono essere accessibili, secondo i criteri di cui all'art. 4 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
2. Le tabelle ed i dispositivi segnaletici devono essere installati in posizione tale da essere agevolmente visibili e leggibili.
3. Le tabelle ed i dispositivi segnaletici di cui al comma 2, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque di apparecchiature di qualsiasi tipo, sono installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio, anche a persone su sedia a ruote.
4. I varchi di accesso con selezione del traffico pedonale devono essere sempre dotati di almeno una unità accessibile.

Art. 10 Parcheggi

1. Per i parcheggi valgono le norme di cui ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
2. Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.
3. I posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori.

Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

La norma considera dunque tre livelli di qualità dello spazio costruito: l'accessibilità esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato.

Il D.M. 236/1989, relativamente ai servizi igienici, specifica: per garantire la manovra e l'uso degli apparecchi anche alle persone con impedita capacità motoria, deve essere previsto, in rapporto agli spazi di manovra di cui al punto 8.0.2, l'accostamento laterale al vaso igienico e l'accostamento frontale al lavabo.

A tal fine, relativamente al progetto in esame, devono essere rispettati i seguenti minimi dimensionali:

- lo spazio necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote al vaso igienico deve essere minimo 100 cm misurati dall'asse dell'apparecchio sanitario;
- lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo deve essere minimo di 80 cm misurati dal bordo anteriore del lavabo.

Per quanto concerne gli spazi esterni il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 170 cm su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione. Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate. La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%. In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%. Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm. Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

Castrignano del Capo, maggio 2022

I progettisti

.....
(arch. Dario Russo)

.....
(Per. Ind. Giuseppe Grecuccio)