



# COMUNE DI SCILLA

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

POR CALABRIA FESR-FSE 2014-2020

ASSE VII-SVILUPPO DELLE RETI DI MOBILITA' SOSTENIBILE  
Obiettivo specifico 7.2 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale"

Azione 7.2.2 "Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e il potenziamento dell'integrazione dei porti con le aree retroportuali"

AVVISO PUBBLICO PER LA SELEZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NEI  
PORTI DI RILIEVO REGIONALE ED INTERREGIONALE

## **INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO DEL PORTO E DELLE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO STRALCIO FUNZIONALE**

Progettazione preliminare  
(DPR 5 ottobre 2010 n 207)

CONSULENZA SPECIALISTICA: Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria  
Natural Ocean Engineering Laboratory  
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Energia,  
dell'Ambiente e dei Materiali

**PR-RL01 Relazione illustrativa e tecnica**

Il Dirigente dell'Ufficio Tecnico  
Arch. Nicola Domenico Donato

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

(Articoli 18 – 19 D.P.R. n. 207/2010)

### INDICE

<b>1. Premessa</b>	pag. 2
<b>2. Il porto di Scilla</b>	pag. 2
2.1. Stato di fatto	pag. 2
2.2. Collocazione territoriale ed accessibilità	pag. 3
<b>3. Il contesto: linee d'indirizzo di sviluppo urbanistico</b>	pag. 5
3.1. Inquadramento programmatico	pag. 5
3.2. Politiche urbane e porto	pag. 5
3.3. Il progetto urbanistico del porto	pag. 6
<b>4. Opere di progetto</b>	pag. 7
4.1. Opere a mare	pag. 7
4.2. Opere a terra: gerarchia degli spazi, mobilità interna e servizi	pag. 9
4.3. Edificio per servizi all'utenza	pag. 10
4.4. Recupero edificio storico capitaneria	pag. 11
4.5. Standard prestazionali e impianti	pag. 11
4.6. Smart solutions	pag. 13
<b>5. Linee di indirizzo progettuali</b>	pag. 13

## **1. PREMESSA**

L'obiettivo del presente progetto è quello di promuovere una prospettiva urbana e territoriale capace di attivare un impulso determinante, necessario a districare un nodo economico fondamentale per sollecitare lo sviluppo appropriato del territorio.

Primo compito da svolgere per la redazione del progetto è la verifica delle condizioni di "compatibilità".

Si deve collocare la nuova opera nel contesto attuale del porto di Scilla, per cogliere gli elementi vincolanti e condizionanti alla sua ideazione, progettazione, realizzazione, per approfondire il suo funzionamento.

Si dovranno poi valutare le problematiche urbanistiche connesse (problemi e potenzialità), che possono condizionarne le prospettive di sviluppo ma che favoriranno una riqualificazione generale del contesto urbano in cui si è stabilito di inserirlo.

Si deve attivare una procedura di registrazione, confronto e raccordo delle complessità inerenti al processo progettuale, soprattutto cogliere l'eventuale intreccio tra iniziative private, funzione ed indirizzi pubblici, vincoli e condizionamenti di soggetti ed Enti coinvolti.

In generale è opportuno ricollocare una specifica azione (come quella settoriale di un approdo turistico) entro il suo naturale contesto, per far "emergere" al meglio le potenzialità e le prospettive economiche ad esso correlate.

Lo scenario che contiene il nuovo intervento dimostra che esso ricade in un quadro ricco, articolato e di grande interesse, che potrà trovare un opportuno livello di integrazione nonché esaltare le inevitabili sinergie.

Si anticipa un quadro sintetico dei livelli tematici considerati, come metodologia di riferimento dell'elaborazione che abbiamo seguito.

## **2. IL PORTO DI SCILLA**

### **2.1. Stato di fatto**

Il porto di Scilla è ubicato in lat. 38°15',34 N e long. 15°43',03 E, e trattasi di una struttura artificiale formata da un molo ad "L" con direzione NE/SE, delimitata dalle seguenti banchine:

- banchina “Ruffo di Calabria” lunga circa 128 m, per una superficie di mq 2280 circa, in atto utilizzata per l’ormeggio di un’unità da diporto. Lungo la banchina sono presenti due scivoli per alaggio e varo imbarcazioni, aventi dimensioni rispettivamente quello ovest di circa 380 mq e quello est di circa 540 mq;
- banchina denominata “Scoglio di Ulisse” della lunghezza di m 83 per una superficie di circa 525 mq, in atto utilizzata per ormeggio unità da pesca;
- molo “Foraneo” lungo circa m 56 per una superficie di mq 720 circa, in atto utilizzato per l’ormeggio delle unità adibite al trasporto passeggeri e alle unità da pesca limitatamente al tempo necessario per le operazioni di imbarco e/o sbarco delle attrezzature da pesca e per lo sbarco del pescato.

## 2.2. Collocazione territoriale ed accessibilità

L’area ove si colloca l’intervento proposto è attualmente utilizzata come approdo passeggeri e funzione peschereccia nel porto di Scilla, oltre che come molo turistico nel periodo estivo. Il porto si affaccia all’imbocco settentrionale dello stretto di Messina, ed è situato a nord del centro abitato della città. L’imboccatura del porto è rivolta a NW ed ha un’ampiezza di circa 100 m calcolata dallo spigolo interno dalla testata del molo foraneo al punto di intersezione della perpendicolare alla banchina Ruffo di Calabria.

Il contesto è segnato da un particolare pregio paesaggistico; i principali scorci visivi che ne caratterizzano il territorio sono certamente il Castello dei Ruffo che situato su un alto promontorio domina il porto, la Marina grande di Scilla ed il borgo di Chianalea, determinando sul territorio del Comune di Scilla un Vincolo Paesaggistico ed una tutela dal punto di vista ambientale, in particolare per il suo habitat marino e i tratti costieri della Costa Viola.

Per ciò che concerne l’integrazione con i sistemi di trasporto, il porto di Scilla si pone in una posizione abbastanza agevole: oltre a godere di uno svincolo autostradale accessibile sia per chi viaggia da nord a sud, che viceversa, esso è posto a pochi Km dalla stazione ferroviaria su cui è presente la linea tirrenica (Roma – Napoli – Reggio Calabria – Sicilia) ed in prossimità della statale S.S. 18. Inoltre, l’aeroporto di Reggio Calabria è raggiungibile in circa 20 minuti.

Comune di Scilla  
Interventi di ammodernamento del porto e delle infrastrutture di collegamento  
Progetto preliminare Stralcio  
Relazione illustrativa e tecnica

---



Un'elevata criticità viene rappresentata invece dal contesto urbano di Scilla, dovuta alla conformazione del paese, ed alla sua rete viaria che, anche per motivi urbanistici, è costituita da strade molto strette e con pendenze elevate, limitando così lo scorrimento del traffico. Queste criticità toccano il loro apice nel periodo estivo, quando la popolazione aumenta notevolmente, congestionando il paese, e costringendo il Comune ad adottare provvedimenti restrittivi per la circolazione, il tutto aggravato dalla presenza di pochi parcheggi. Ciò non agevola certo lo sviluppo di Scilla, anzi costituisce un forte deterrente ed un elemento di dis-qualità urbana.

### 3. IL CONTESTO: LINEE D'INDIRIZZO DI SVILUPPO URBANISTICO

#### 3.1. Inquadramento programmatico

L'obiettivo principale sotto il profilo urbanistico non è solo quello di dotare la città di un porticciolo turistico. Non si deve puntare ad un semplice attributo funzionale aggiuntivo, ma considerare necessario un ripensamento del significato del porto, perché, contrastando il suo stato attuale, esso costituirebbe finalmente un momento "fondativo" per tutta la città, il momento di "ricostruire" il rapporto più completo, vero e diretto, col mare.

Per tale ragione è corretto non limitarsi ad una attenzione solo funzionale, ma è forse necessario ripensare complessivamente all'attuale assetto del porto, dato che visibilmente soffre di una condizione di sotto utilizzo e marginalità rispetto alla vita della città, soprattutto durante il periodo estivo. Un patrimonio consistente ma inutilizzato, in attesa.

Il tema che ci si propone non va quindi inteso solo e non tanto come un inserimento di una zona specializzata all'interno di un ipotetico contesto funzionante ed equilibrato, ma al contrario come tassello di un più ampio proposito programmatico di una nuova formulazione generale di assetto del porto.

Primo obiettivo è quindi quello di contribuire, con un'idea, ad incidere nello stesso immaginario collettivo con una nuova visione della città, ridefinendone una parte connessa al porto, perché sia episodio significativo, precisando, rispetto a questa visione, gli scenari più idonei, come attributi funzionali e morfologici, in termini di riconfigurazione urbana della parte con il resto della città ed in particolare il suo fronte a mare, dando quindi una soluzione unitaria, complessiva e completa.

#### 3.2. Politiche urbane e porto

La scelta principale, da cui dipende lo sviluppo urbanistico del porto ed in particolare la riqualificazione della parte del molo e delle banchine, risiede in un processo che potremmo definire di "chiarificazione delle premesse" sui cui basare il *progetto urbano del porto*. E' diventato necessario esprimere un giudizio sia sul senso di *luogo urbano* che ha e può avere la parte di città connessa al porto sia su quale possa essere il senso di mantenere nel centro della città un porto che non sfrutti appieno le proprie potenzialità.

Si deve cogliere il momento storico della vita della città, che si apre oggi ad una fase nuova, da poco intrapresa, di ripensamento del suo presente e futuro.

Questa fase di riqualificazione fisica e ridefinizione funzionale della città “esistente obbliga ad esprimere un giudizio di validità sulle attività portuali, a fronte delle diverse attività di riqualificazione fisica dei luoghi pubblici e dello spazio urbano. Giudizio, che è anche presa d’atto di un conflitto tra istanze diverse, di mobilità e di vitalità, di attività specialistiche e di nuova offerta polifunzionale necessaria alla attuale “competizione tra città”.

Giudizio, che è in sostanza una scelta di priorità tra tre prospettive e scenari di sviluppo:

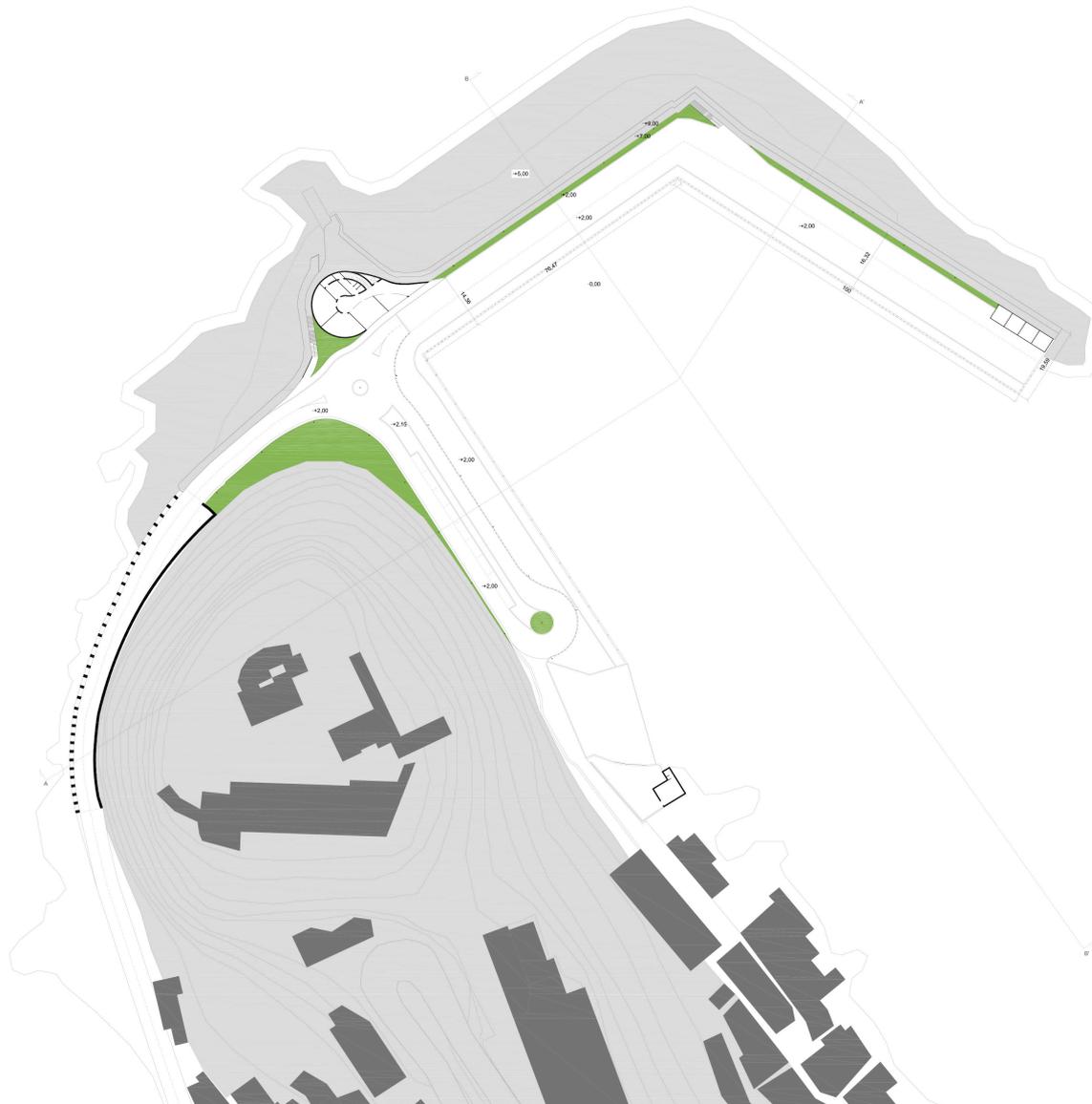
- 1) quella della mobilità e dei flussi, sia commerciale che di persone, che devono trovare le formule migliori in termini di modalità di trasporto e luoghi da specializzare in tal senso;
- 2) quella della valorizzazione turistica e dell’offerta di attrezzature balneari e per la nautica;
- 3) quella infine della riconfigurazione del centro città verso il porto.

### 3.3. Il progetto urbanistico del porto

Le attività di approfondimento, in questa sede appena accennate, dovranno seguire uno svolgimento strategico del tipo seguente:

- identificazione aree, per omogeneità di caratteri e di criticità;
- analisi interne alle singole aree, per livelli tematici;
- programma di riqualificazione, per linee generali di indirizzo;
- proposte progettuali.

## 4. OPERE DI PROGETTO



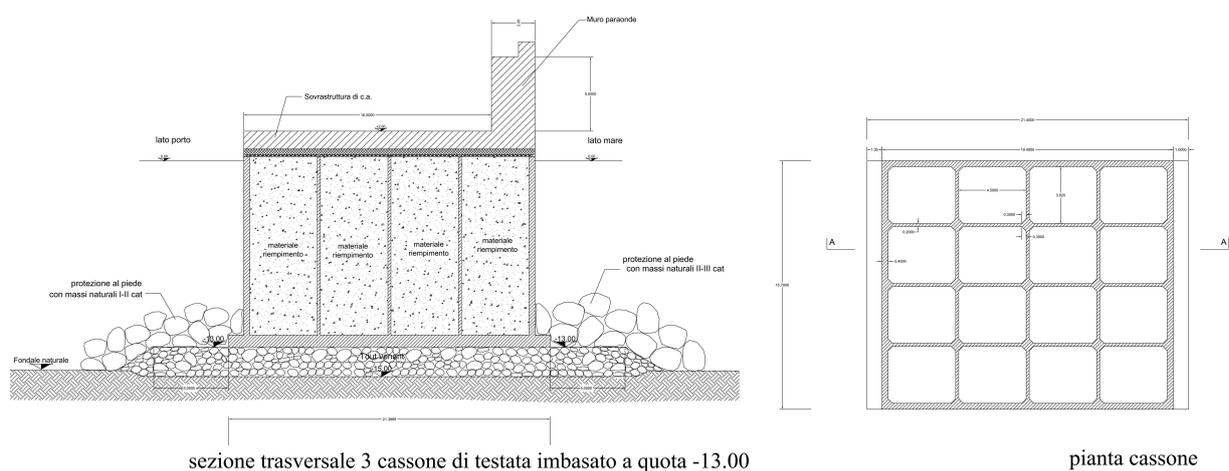
### 4.1. Opere a mare

Il Porto di Scilla ha un bacino molto contenuto che non permette attualmente il ricovero invernale per il diporto nautico. In estate sono messi in opera due campi boe con presenza di oltre 100 barche di grandezza medio-piccola.

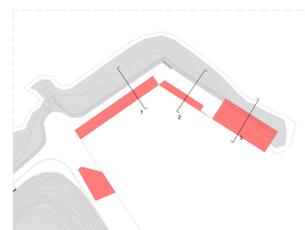
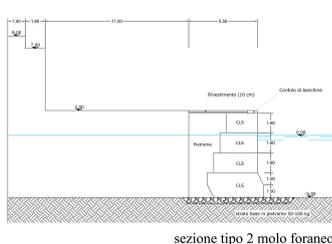
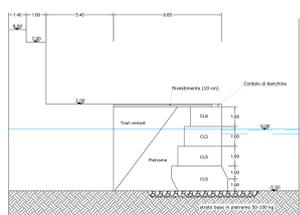
L'ampliamento è quindi strategico per rendere funzionale il Porto alla domanda già esistente di tipo turistico e potrebbe essere di attrazione per fasce di imbarcazioni più grandi che ora sono costrette a scegliere altri attracchi nei porti vicini.

La soluzione scelta è stata quella di un prolungamento del molo foraneo di 50 metri, con banchina di larghezza 16 metri.

Tale prolungamento permette il ricovero della domanda esistente di imbarcazioni da diporto e può essere completato in futuro da ulteriori ampliamenti.



I due moli esistenti hanno larghezze ridotte che non consentono la mobilità interna e la funzionalità di ormeggio delle imbarcazioni che necessitano di spazi a terra. L'ampliamento della larghezza delle banchine interne è un secondo intervento strategico per renderle pienamente funzionali. Gli allargamenti sono realizzati in coerenza con le infrastrutture esistenti. I nuovi spazi disponibili sulle banchine permettono la riorganizzazione della mobilità interna al Porto e di attrezzare le banchine per i servizi alle imbarcazioni.



Nello specifico si prevedono:

- l'ampliamento della banchina esistente del Molo Foraneo da 9 a 16 metri;
- l'ampliamento della banchina esistente del Molo Scoglio di Ulisse da 7 a 11 metri.

Sulla Banchina di terra è presente uno scalo di alaggio che ha funzione di ricovero per la piccola pesca. Lungo il Borgo adiacente sono presenti altri due scali di alaggio con la medesima funzione. La riduzione di tale tipologia di imbarcazioni permette il recupero dello scalo di alaggio presente sulla banchina Ruffo di Calabria che può essere coperta a banchina per una riqualificazione del piazzale di banchina.

La continuità del nuovo piazzale permette una riorganizzazione della mobilità portuale e l'utilizzo della banchina per gli ormeggi alle imbarcazioni.

#### 4.2. Opere a terra: gerarchia degli spazi, mobilità interna e servizi

All'interno del porto la priorità progettuale è quella di organizzare una chiara gerarchia spaziale e funzionale, attraverso il disegno di nuovi tracciati per la mobilità interna, veicolare e pedonale.



Il nuovo tracciato carrabile ha una larghezza costante di 3,50 m si articola attorno ad una rotatoria di distribuzione dei flussi con un raggio di 9,00 m e ad un asse principale che si sviluppa perpendicolarmente alla via di accesso al porto e che accoglie un'area *Kiss&Go* con sette stalli per sosta auto, di cui due con possibilità di ricarica per veicoli elettrici.

Si prevede inoltre la differenziazione dei percorsi lungo le banchine attraverso l'utilizzo di diversi materiali di superficie senza alcun salto di quota, nello specifico: basolato di pietra lavica per i percorsi carrabili (riservati per i mezzi di servizio alle imbarcazioni e per i mezzi di soccorso) e in assito artificiale per i percorsi pedonali adiacenti lo specchio acqueo.

Lungo tutta la lunghezza del molo di sopraflutto viene introdotta una striscia di verde per separare il percorso orizzontale dalla parete verticale del molo alta 5,00 m e che ospita in sommità un altro percorso panoramico lungo oltre 260 m. Tale percorso viene messo in sicurezza attraverso l'installazione di un parapetto in acciaio corten e un'adeguata illuminazione con faretti segnapasso.

#### 4.3. Edificio per servizi all'utenza

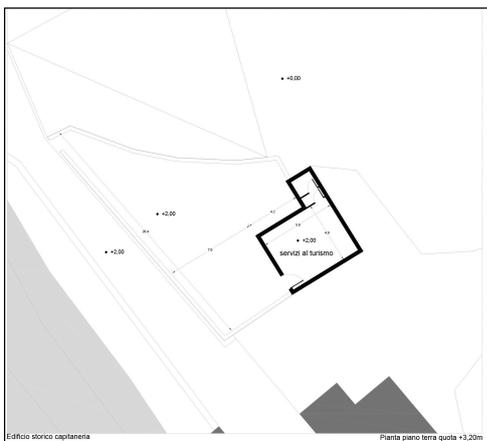
Uno degli elementi caratterizzanti è il nuovo edificio per servizi all'utenza con i locali per l'amministrazione e la gestione del porto, inserito all'interno dello slargo esistente sulla banchina Scoglio di Ulisse. Il corpo di fabbrica affacciato sul porto ha un'altezza complessiva di 9,00 m ed una estensione in pianta di circa 330 m<sup>2</sup> per due livelli interni oltre un terrazzo panoramico, che si ricollega direttamente al camminamento posto sulla sommità del muro del molo di sopraflutto e che valorizza l'attuale piccolo belvedere ricavato sulla scogliera del porto. L'edificio, che da un lato è incastonato sul muro di protezione del porto e dal quale ne prende la forma organica, presenta sul fronte principale ampie vetrate a tutta altezza in grado di valorizzare il rapporto interno-esterno tra edificio e porto. I collegamenti verticali interni sono garantiti oltre che da una scala anche attraverso un ascensore in grado di garantire il superamento delle barriere architettoniche.



All'interno dell'edificio sono inserite diverse funzioni, quali uffici, delegazione spiaggia, una grande sala plurifunzionale e servizi igienici.

#### 4.4. Recupero edificio storico capitaneria

All'interno dell'area portuale è già presente un piccolo edificio della superficie di circa 40



m<sup>2</sup> distribuiti su un unico livello ed una pertinenza esterna di circa 150 m<sup>2</sup>. Attualmente l'immobile versa in uno stato di degrado a causa dell'esposizione continua agli agenti esterni e dell'esposizione diretta all'azione del mare.

Il progetto prevede di recuperare tale edificio attraverso un'azione di ristrutturazione esterna, attraverso adeguati materiali di protezione, ed interna, sostituendo gli impianti, tutti i materiali di

finitura e inserendo un piccolo servizio igienico per il personale. Si prevede di destinare funzionalmente tale edificio a servizi per il turismo.

#### 4.5. Standard prestazionali e impianti

Gli impianti tecnologici nei porti turistici costituiscono un indicatore di qualità molto importante.

La realizzazione degli impianti e la loro gestione viene improntata ad una perfetta funzionalità ed al minimo impatto ambientale (acustico, inquinamento marino ed elettromagnetico).

Ogni impianto possederà un alto grado di regolazione e modulazione nella erogazione e nel sezionamento.

Tale progettazione consentirà di adeguare l'erogazione di illuminazione, acqua ed energia per le esigenze di carattere eccezionale (eventi, emergenze etc.) senza comportare sprechi in condizioni normali di utilizzo. Inoltre la sezionabilità e la regolazione, consentono di effettuare le periodiche manutenzioni con il minimo disagio per il cliente.

Gli impianti vengono concepiti per utilizzare al massimo le fonti energetiche rinnovabili e per essere integrati e migliorati seguendo, per quanto possibile, la best available technology.

Per la distribuzione d'acqua agli ormeggi, con attenzione alle problematiche ambientali, si prevedono due diverse reti: una per l'acqua potabile, collegata alla rete idrica cittadina, l'altra alimentata con acqua non potabile (di mare, salmastra o dolce), opportunamente trattata per uso industriale (lavaggio etc.).

Per l'acqua potabile sarà predisposta una rete di distribuzione che porterà l'acqua fino alle colonnine di servizio ubicate, lungo i pontili e le banchine di ormeggio, a distanza non superiore a 20 m dalle imbarcazioni ormeggiate. Per imbarcazioni di lunghezza superiore a 12 m si disporrà, una presa ogni posto barca, mentre si avrà un rubinetto ogni due posti barca per imbarcazioni di lunghezza fino ai 10 m.

Le tubazioni saranno di materiale idoneo all'uso potabile.

La portata di alimentazione dell'impianto idrico sarà tale da ottenere una portata sufficiente ad alimentare contemporaneamente il 20-25% degli erogatori previsti.

È prevista l'installazione di due vasche di raccolta per acque reflue e di sentina delle imbarcazioni. L'impianto sarà correttamente dimensionato per la massima flotta ospitabile nel porto.

Per le acque nere, prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, sarà previsto un punto di svuotamento a terra.

L'impianto di raccolta delle acque oleose e di sentina sarà servito da un idoneo impianto di pretrattamento, per far rientrare le concentrazioni nei limiti idonei al rilascio in fognatura o direttamente a mare.

Sarà prevista illuminazione dei pontili e dei piazzali durante le ore notturne, da realizzarsi nel rispetto delle norme vigenti, e tale da garantire l'agevole fruizione della viabilità veicolare e pedonale, nonché dei servizi comuni.

Saranno disposti impianti di illuminazione atti a delimitare i percorsi pedonali lungo le banchine e lungo i pontili, con particolare attenzione a non recare disturbo a chi pernotta a bordo.

Le colonnine erogatrici di servizi saranno realizzate con materiali autoestinguenti, inalterabili all'umidità, adatti ad ambienti marini.

In generale ciascuna colonnina sarà composta da un involucro stagno nel quale si potranno distinguere due comparti segregati di cui uno per l'adduzione idrica e l'altro per l'alimentazione elettrica.

#### 4.6. Smart solutions

Si prevede l'installazione di antenne per la connessione pubblica wi-fi che permettono all'utenza del porto, ai turisti e ai cittadini di fruire di servizi gratuiti di connessione alla rete Internet, sempre nell'ambito dei vincoli e delle limitazioni previste dalle Leggi in materia.

Inoltre, nell'area Kiss&Go saranno realizzate due stazioni di ricarica elettrica per veicoli. Ogni stazione di ricarica elettrica sarà costituita da una colonnina Interattiva per ricarica auto, in MODO 2 così come descritto nella normativa 60851-1.

### **5. Linee di indirizzo progettuali**

L'inquadramento urbanistico e le linee di indirizzo del progetto dimostrano le potenzialità che possono esplicarsi intorno all'attracco turistico, contribuendo ad un'ampia offerta di attività complementari, con un tessuto polifunzionale articolato per funzioni (commerciali e di servizi) e per qualità spaziali (passeggiata di connessione tra lungomare e porto, belvedere attrezzato ecc.).

Vi sono tutte le premesse per la realizzazione di un'area totalmente rinnovata, che funga da cerniera tra lo splendido borgo di Chianalea e "Marina grande" di Scilla. Il

risultato finale può essere anticipato da scenari che evochino subito soluzioni di qualità, coerenza e qualità architettonica.

**Il Dirigente dell'Ufficio Tecnico**

*Arch. Nicola Domenico Donato*