RELAZIONE TECNICA DI INDIRIZZO

Gallico Marina e Borgo Cecilia: dall'intervento settoriale alla rigenerazione integrata dell'ambito costiero

Analisi delle funzioni della fascia costiera e impianto strategico propedeutico alla pianificazione dell'area e alla redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP)

Ambito: tratto costiero compreso tra il Piazzale Papirus e il torrente Catona (circa 1.200 m) e area urbana retrostante, tra le due fiumare e la ferrovia.

Comune di Reggio Calabria.

Sommario

Parte I - Premessa, metodo e quadro attuale....3
1. Oggetto e finalità della relazione....3
2. Premessa metodologica: cosa deve precedere il DIP....3
3. Il percorso seguito finora: interventi settoriali e incompleti....4
4. Il quadro degli interventi oggi finanziabili....4
4.1 Il quadro economico di spesa per la riqualificazione del lungomare....4
5. I limiti dell'approccio per singola via....4

Parte II - Le funzioni della fascia costiera....5
6. Il ruolo storico e attuale della fascia costiera....5
7. Le attività di ristorazione e la tradizione economica del lungomare....5
8. La balneazione attrezzata e la spiaggia libera....6
9. La pesca sportiva e lo stazionamento dei piccoli natanti....6
10. La ricettività turistica e l'incremento stagionale della popolazione....6
11. Il lungomare come spazio di promenade, ricreazione e vita collettiva....7
12. La criticità della mobilità e della sosta....7
13. La necessità di superare il perimetro ristretto della fascia demaniale....8

Parte III - L'impianto strategico e pianificatorio....8
14. Le priorità: decollo delle attività e piano parcheggi....8
15. Il presupposto pianificatorio: un piano attuativo esteso all'intero ambito....8
16. Il rapporto tra Piano spiagge, riqualificazione del lungomare e pianificazione urbana....9
17. Le direttrici di sviluppo territoriale....9
17.1 Il lungomare e il collegamento con Catona....9
17.2 Il collegamento con l'Aspromonte....9
17.3 La valorizzazione dell'argine della fiumara e delle macchine idrauliche storiche....10

Parte IV - Governance, procedure finanziarie e risorse....10
18. La governance: una struttura pubblico-privata....10
19. Le procedure finanziarie....10
19.1 Acquisizione del progetto unitario ed erogazione del contributo pubblico....10
19.2 I soggetti fruitori....10
19.3 Il coinvolgimento di un istituto bancario....11
20. Le risorse: coordinamento dei finanziamenti esistenti e ricerca di nuovi....11
21. Il raccordo con la pianificazione sovraordinata: il Piano Strategico Stretto Nord....11

Parte V - Quadro conoscitivo e conclusioni....11
22. Il quadro conoscitivo necessario alla pianificazione....11
23. Indirizzi per un modello di sviluppo integrato....12
24. Conclusioni e proposta operativa....12

PARTE I - PREMESSA, METODO E QUADRO ATTUALE

1. Oggetto e finalità della relazione

La presente relazione ha per oggetto il ruolo e le funzioni che dovrebbero essere attribuiti alla fascia costiera di Gallico Marina e, più in generale, all'ambito urbano che la sostiene, con particolare riferimento al tratto compreso tra il Piazzale Papirus, a sud, e il torrente Catona, a nord, per uno sviluppo indicativo di circa 1.200 metri lineari, e all'adiacente Borgo Cecilia.

L'oggetto della riflessione non è soltanto la sistemazione fisica dell'arenile o del lungomare, ma la definizione di un modello di organizzazione territoriale capace di integrare le attività balneari, la ristorazione, la pesca sportiva, la ricettività turistica, la mobilità, la sosta e le funzioni ricreative, culturali ed economiche che potrebbero essere introdotte attraverso futuri interventi di valorizzazione.

La questione fondamentale è stabilire quale funzione debba esercitare la superficie compresa tra la battigia e il fronte edificato del centro abitato e, soprattutto, se tale superficie possa essere pianificata autonomamente oppure debba essere considerata parte di un sistema urbano più ampio. Gli elementi disponibili conducono a ritenere che qualsiasi intervento di riqualificazione debba essere preceduto da una pianificazione integrata dell'intera area compresa tra le due fiumare e la ferrovia, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti e delle previsioni del PSC e del Masterplan di Reggio Calabria.

La relazione unifica due ordini di considerazioni tra loro complementari: da un lato l'analisi delle funzioni già presenti sulla fascia costiera e delle criticità che ne derivano; dall'altro l'impianto strategico, di governance e di finanziamento necessario a trasformare tali analisi in un progetto di territorio. Essa intende inoltre anticipare e motivare, prima della redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) relativo agli interventi oggi finanziabili, quale debba essere l'inquadramento strategico entro cui tali interventi vanno collocati, affinché non si riproponga la logica settoriale che ha caratterizzato l'azione amministrativa sin qui condotta sull'area.

2. Premessa metodologica: cosa deve precedere il DIP

Un Documento di Indirizzo alla Progettazione non può essere il primo atto della programmazione di un intervento pubblico. Prima di definire gli elementi tecnici che orienteranno il progettista, ossia lo stato dei luoghi, gli obiettivi e le priorità e i livelli di progettazione richiesti, occorre avere chiarito quale ruolo e quale funzione il territorio interessato è chiamato a svolgere all'interno di un più ampio disegno strategico di sviluppo. Senza questa premessa, il DIP rischia di essere un atto tecnicamente ineccepibile ma privo di senso strategico: uno strumento che disciplina il come di un intervento senza aver prima stabilito il perché e il per cosa.

Il DIP, in altri termini, deve limitarsi a tradurre in requisiti tecnici e prestazionali una decisione strategica già maturata a monte. Se questa decisione manca, o è implicita e mai esplicitata, il DIP finisce per essere l'unico reale strumento di indirizzo, con il rischio concreto che la somma di più DIP redatti nel tempo, ciascuno riferito a un singolo intervento e privo di un disegno complessivo, produca un insieme di opere scollegate tra loro anziché un progetto di territorio.

3. Il percorso seguito finora: interventi settoriali e incompleti

La procedura sin qui seguita su Gallico Marina può essere ricostruita come segue. In passato l'area di Borgo Cecilia è stata interessata da interventi parziali di riqualificazione, mai portati a compimento in un disegno unitario. Sul lungomare di Gallico sono stati realizzati interventi rimasti anch'essi incompleti, come emerge dal confronto tra le previsioni progettuali definitive e lo stato attuale dei luoghi. Sono state inoltre previste, in tempi diversi, opere di rafforzamento della rete viaria, anch'esse concepite in modo settoriale.

Oggi si presenta la possibilità di accedere a nuove fonti di finanziamento che consentono la realizzazione di ulteriori interventi su Gallico Marina. La richiesta agli uffici comunali di predisporre quanto necessario per individuare le opere da realizzare con le somme disponibili è, in sé, legittima e doverosa. Il punto critico non è la richiesta, ma il metodo con cui vi si dà seguito: se l'individuazione delle opere avviene per sommatoria di richieste puntuali, via per via, senza una preliminare verifica di coerenza con un disegno strategico d'insieme, si rischia di replicare lo schema già sperimentato in passato, con il medesimo esito di frammentazione.

4. Il quadro degli interventi oggi finanziabili

Gli interventi attualmente individuati come finanziabili ripartiscono la dotazione disponibile, pari a circa 1,55 milioni di euro, su nove voci riferite ad altrettante vie e tratti viari dell'abitato, come riepilogato nella tabella seguente.

Tabella 1. Interventi oggi finanziabili su Gallico Marina.

Intervento	Importo stimato (€)
Via Marina Arenile (marciapiede lato monte)	244.022,54
Via Umberto I	226.873,38
Via Michelangelo Buonarroti	157.038,65
Vicoli (fronte Gabbiano + via Silipi)	22.475,35
Via Pergole	63.483,47
Via F. Petrarca	90.527,58
Via Stazione	60.897,80
Via Quarnaro	292.746,94
Nuova strada di collegamento (via Silipi - via Caridi)	396.309,78
TOTALE	**1.554.375,49**

Si tratta, nella sostanza, di un insieme di interventi manutentivi e infrastrutturali puntuali, quali il rifacimento di marciapiedi, la sistemazione di sedi stradali e una nuova strada di collegamento, che, per quanto singolarmente utili e necessari, non compongono un progetto capace di incidere sui processi di rigenerazione urbana, sociale, turistica, economica e culturale del borgo. È, in altri termini, un maquillage sulle vie di collegamento: un intervento di manutenzione diffusa che migliora il decoro urbano senza modificare le condizioni strutturali che tengono Borgo Cecilia in una condizione di marginalità rispetto alle sue potenzialità.

4.1 Il quadro economico di spesa per la riqualificazione del lungomare

Accanto alla dotazione di circa 1,55 milioni di euro destinata agli interventi viari di cui alla tabella precedente, risulta già predisposto un distinto quadro economico di spesa relativo al Documento di Indirizzo alla Progettazione per la riqualificazione del lungomare di Gallico, per un importo complessivo di 2.800.000,00 €. L'importo si articola, secondo lo schema tipico dei lavori pubblici, in importo per l'esecuzione dei lavori (voce A), somme a disposizione della stazione appaltante (voce B) e I.V.A. e oneri connessi (voce C), come riepilogato nella tabella seguente.

Tabella 2. Quadro economico di spesa - D.I.P. Riqualificazione Lungomare Gallico.

Voce di spesa	Importo (€)
A) Importo per l'esecuzione dei lavori	2.219.488,49
B) Somme a disposizione della stazione appaltante	307.232,92
C) I.V.A. e oneri connessi	273.278,59
IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO (A+B+C)	**2.800.000,00**

L'importo complessivo di 2.800.000,00 € risulta ripartito su tre annualità, secondo il seguente cronoprogramma finanziario: stanziamento 2025 pari a 280.000,00 €; stanziamento 2026 pari a 1.020.000,00 €; stanziamento 2027 pari a 1.500.000,00 €.

Questa dotazione si affianca, senza sovrapporsi, a quella di circa 1,55 milioni di euro destinata agli interventi sulle singole vie di cui alla tabella precedente, portando a circa 4,35 milioni di euro il totale delle risorse oggi individuate per Gallico Marina. Anche per questa componente di spesa vale quanto osservato alla sezione 15: la sua effettiva utilizzazione dovrebbe essere verificata e, se necessario, ricalibrata alla luce delle previsioni del piano attuativo d'ambito, in modo che l'intervento sul lungomare non resti un'opera isolata ma diventi parte coerente del disegno strategico complessivo di cui alla presente relazione.

5. I limiti dell’approccio per singola via

Il rischio concreto, in assenza di un cambio di metodo, è che tutto torni come prima in attesa di un prossimo finanziamento per ulteriori interventi strutturali. È una dinamica già vista: si interviene con le risorse disponibili sulle urgenze più visibili, quali la pavimentazione, il marciapiede o il tratto di strada, senza che questi interventi siano inseriti in una cornice che ne orienti la sequenza, ne massimizzi l’effetto cumulativo e ne leghi la realizzazione a obiettivi di sviluppo economico e sociale del borgo.

Il decollo reale delle attività economiche di Gallico Marina e di Borgo Cecilia può avvenire soltanto se, parallelamente agli interventi infrastrutturali, si avvia il recupero e la riconversione del patrimonio edilizio esistente per attività commerciali, artigianali e ricettive. Questo obiettivo non può essere conseguito con la sola opera pubblica sulla viabilità: richiede una strategia di intervento fondata sulla promozione dell’iniziativa privata, sostenuta da meccanismi di incentivazione pubblica quali contributi a fondo perduto, credito d’imposta locale, sgravi su oneri e tributi comunali e bandi dedicati al recupero dei fondi commerciali sfitti o degradati.

PARTE II - LE FUNZIONI DELLA FASCIA COSTIERA

6. Il ruolo storico e attuale della fascia costiera

Gallico Marina presenta una consolidata vocazione balneare, ricreativa e di ristorazione, che costituisce uno degli elementi distintivi della sua identità urbana. Il lungomare e l'arenile non rappresentano soltanto spazi fisici destinati alla fruizione del mare, ma luoghi nei quali si concentrano attività economiche, relazioni sociali, pratiche sportive e forme di frequentazione quotidiana da parte dei residenti e della popolazione proveniente dall'entroterra.

La fascia costiera svolge pertanto una funzione complessa. Essa è contemporaneamente spiaggia pubblica, luogo di balneazione attrezzata, sede di attività economiche stagionali e permanenti, spazio di stazionamento per piccoli natanti, passeggiata urbana e area di incontro. A queste funzioni si aggiunge la domanda turistica estiva, che incrementa sensibilmente la popolazione presente e determina un aumento della pressione sui servizi e sulle infrastrutture.

La riqualificazione non può quindi essere impostata come semplice intervento di arredo urbano o di miglioramento estetico. Essa deve affrontare il problema dell'organizzazione delle funzioni esistenti, della loro compatibilità reciproca e della capacità del territorio di sostenere ulteriori attività senza compromettere l'accessibilità, la qualità ambientale e la fruizione pubblica della costa.

7. Le attività di ristorazione e la tradizione economica del lungomare

Uno degli elementi più caratterizzanti di Gallico Marina è rappresentato dalla tradizione delle pizzerie e delle attività di ristorazione. Secondo la ricognizione fornita, nell'area demaniale sono attualmente presenti un lido, identificato come Mimmo, e due insediamenti con funzioni di pizzeria-ristorante. La memoria storica del luogo richiama inoltre la presenza di strutture stabili quali Titanic, Gabbiano, Mimmo, Lampara e Fata Morgana.

Sul fronte nord del lungomare sono indicate ulteriori attività di ristorazione, tra cui Gabbiano 1, Gabbiano 2, Tramontana, Rotonda, Snupy ed ex Madonnina, con spazi stagionali attrezzati sull'arenile, oltre a due bar. La documentazione descrive un'offerta complessiva attuale di oltre 300 posti a tavola, dato da considerare indicativo e da verificare attraverso un censimento aggiornato delle attività, delle superfici utilizzate e delle rispettive capacità ricettive.

Questa presenza economica costituisce una risorsa da valorizzare. La ristorazione non svolge soltanto una funzione commerciale, ma contribuisce alla riconoscibilità del lungomare, alla sua frequentazione serale e notturna e alla capacità di attrarre visitatori anche al di fuori delle ore strettamente dedicate alla balneazione.

Una futura pianificazione dovrà pertanto evitare di considerare tali attività come elementi accessori o residuali. Esse dovranno essere integrate in un disegno complessivo che ne migliori l'accessibilità, la qualità degli spazi esterni, la compatibilità con la libera fruizione dell'arenile e il rapporto con la mobilità pedonale e veicolare. L'eventuale introduzione di nuove attività dovrà essere valutata in relazione alla capacità effettiva del sistema urbano di sostenerle.

8. La balneazione attrezzata e la spiaggia libera

La balneazione rappresenta la funzione primaria della fascia costiera. Secondo gli elementi forniti, la balneazione attrezzata si svolge prevalentemente presso il Gabbiano e Mimmo, mentre la restante parte della spiaggia è destinata alla libera fruizione.

Durante il periodo estivo, l'arenile registra una frequentazione particolarmente intensa. Alla popolazione residente e ai turisti che soggiornano a Gallico Marina si aggiungono utenti provenienti dall'entroterra. La stima fornita indica oltre 500 presenze giornaliere riconducibili a tale bacino di utenza, valore che necessita di essere approfondito mediante rilevazioni specifiche, distinguendo le presenze complessive da quelle aggiuntive e considerando le differenze tra giorni feriali, fine settimana e periodi di massima affluenza.

La pianificazione dovrà garantire un equilibrio tra balneazione libera e attrezzata, assicurando continuità degli accessi pubblici, adeguati servizi igienici, percorsi accessibili, sicurezza, pulizia e corretta organizzazione degli spazi. L'eventuale ampliamento delle concessioni o delle attività stagionali dovrà essere valutato in rapporto alla disponibilità effettiva dell'arenile e alla necessità di preservare una quota adeguata di spiaggia liberamente fruibile.

La qualità della balneazione dipende inoltre da condizioni che superano il perimetro della spiaggia: accessibilità, parcheggi, collegamenti con il centro abitato, gestione dei rifiuti, servizi pubblici e organizzazione dei flussi. Anche per questa ragione, il Piano spiagge non può essere considerato separatamente dalla pianificazione urbana retrostante, come si argomenta più avanti alla sezione 16.

9. La pesca sportiva e lo stazionamento dei piccoli natanti

Un'ulteriore funzione consolidata è rappresentata dalla pesca sportiva. La ricognizione segnala la presenza di oltre 200 piccoli natanti stazionanti sulla spiaggia del tratto considerato, con un corrispondente bacino di utilizzatori.

Si tratta di una funzione che possiede un valore sociale, ricreativo e identitario, ma che richiede una specifica organizzazione spaziale. Lo stazionamento dei natanti, le operazioni di movimentazione, l'accesso al mare e la presenza di attrezzature devono essere resi compatibili con la balneazione, la passeggiata e le altre attività presenti sull'arenile.

La pianificazione dovrà pertanto individuare soluzioni che consentano di conservare e razionalizzare questa pratica, evitando occupazioni disordinate e interferenze con gli altri usi della spiaggia. Potranno essere valutate aree dedicate, percorsi di accesso, modalità di ricovero e servizi di supporto, previa verifica della disciplina demaniale, delle condizioni di sicurezza e della compatibilità ambientale.

L'obiettivo non dovrebbe essere l'eliminazione di una funzione storicamente radicata, ma la sua integrazione in un sistema costiero ordinato e capace di garantire una fruizione equilibrata da parte delle diverse categorie di utenti.

10. La ricettività turistica e l'incremento stagionale della popolazione

Nel recente passato Gallico Marina disponeva di due strutture alberghiere, Fata Morgana e President, oggi indicate come dismesse. La domanda turistica estiva viene attualmente soddisfatta in misura significativa attraverso la locazione di case vacanze.

Secondo la ricognizione fornita, durante il periodo estivo la popolazione presente a Gallico Marina tende quasi a raddoppiare. Anche questo dato deve essere considerato una stima preliminare, da approfondire mediante l'analisi delle strutture ricettive, delle locazioni turistiche, delle presenze registrate e dei flussi giornalieri.

L'incremento stagionale della popolazione produce effetti diretti sulla domanda di parcheggi, sulla circolazione, sulla raccolta dei rifiuti, sui servizi pubblici, sulla fruizione dell'arenile e sulla capacità delle attività commerciali e di ristorazione. Una pianificazione fondata esclusivamente sulla popolazione residente rischierebbe pertanto di sottostimare il fabbisogno effettivo del territorio.

La riqualificazione dovrà considerare anche la possibilità di rafforzare l'offerta ricettiva, recuperare immobili esistenti e migliorare il rapporto tra ospitalità diffusa, servizi urbani e accessibilità alla costa. Tali prospettive dovranno essere valutate nell'ambito di una strategia complessiva, evitando che l'aumento della capacità turistica determini un ulteriore aggravamento delle criticità già presenti.

11. Il lungomare come spazio di promenade, ricreazione e vita collettiva

Il lungomare di Gallico Marina svolge una funzione che va oltre la balneazione. Esso rappresenta un luogo di passeggiata, incontro e permanenza, frequentato da residenti e visitatori anche nelle ore serali e notturne.

Questa funzione di promenade costituisce un elemento essenziale della qualità urbana. La possibilità di camminare, sostare, incontrarsi e fruire del paesaggio costiero contribuisce alla vitalità del centro abitato e alla sua attrattività. La presenza delle attività di ristorazione e dei bar rafforza tale funzione, generando una frequentazione che si estende oltre gli orari balneari.

La riqualificazione dovrà quindi garantire continuità e qualità dei percorsi pedonali, adeguati spazi di sosta, illuminazione, accessibilità universale, sicurezza e un rapporto equilibrato tra attività economiche e spazio pubblico. Eventuali nuove funzioni artistiche, culturali o ricreative dovranno essere collocate in modo da non compromettere la fruizione ordinaria del lungomare e da contribuire, invece, alla sua valorizzazione durante l'intero arco della giornata e, ove possibile, anche al di fuori della stagione estiva.

12. La criticità della mobilità e della sosta

Dagli elementi forniti emerge che la carenza di posti auto costituisce una delle principali criticità del sistema costiero. Nel periodo estivo, la domanda di sosta generata dalla balneazione, dalla ristorazione, dalla pesca sportiva, dalla ricettività e dalla frequentazione serale supera la capacità attualmente disponibile, riducendo l'accessibilità e, conseguentemente, il numero potenziale di visitatori.

Il problema non può essere affrontato soltanto attraverso una diversa distribuzione degli stalli lungo il lungomare. La superficie costiera è già interessata da una pluralità di funzioni e non dispone necessariamente degli spazi sufficienti per assorbire l'intero fabbisogno di sosta. Occorre pertanto considerare il sistema della mobilità in rapporto all'area urbana retrostante.

La realizzazione di parcheggi attrezzati, l'individuazione di aree di sosta esterne alla fascia costiera, il miglioramento dei collegamenti pedonali e l'eventuale organizzazione di servizi di trasporto locale dovranno essere valutati attraverso uno studio specifico della domanda e dell'offerta di mobilità. Tale

studio dovrà considerare le diverse fasce orarie, la stagionalità, i flussi provenienti dall'entroterra e le esigenze delle attività economiche.

Particolare attenzione dovrà essere riservata all'eventuale collegamento con il lungomare di Catona. L'integrazione dei due sistemi costieri potrebbe aumentare l'attrattività complessiva dell'area, ma comportare anche un incremento dei flussi veicolari. Il collegamento dovrà quindi essere accompagnato da una valutazione preventiva della capacità della rete stradale e da soluzioni capaci di evitare il trasferimento delle criticità da un tratto all'altro, secondo quanto ripreso alla sezione 17.1.

13. La necessità di superare il perimetro ristretto della fascia demaniale

La ricognizione delle funzioni esistenti evidenzia un limite strutturale: la fascia compresa tra la battigia e il fronte edificato non può sostenere, da sola, tutte le attività attuali e quelle che si intenderebbe introdurre attraverso un progetto di riqualificazione.

L'arenile e il lungomare devono essere considerati come il fronte pubblico di un sistema urbano più esteso. Le funzioni che richiedono maggiori superfici, quali parcheggi, servizi di supporto, attrezzature collettive, eventuali nuove attività economiche e spazi per la mobilità, dovranno essere distribuite anche nelle aree retrostanti, utilizzando, ove compatibile con la disciplina urbanistica e con i diritti dei proprietari, spazi pubblici e privati.

Da qui deriva la necessità di ampliare il perimetro della pianificazione almeno all'area compresa tra le due fiumare e la ferrovia. Tale ambito consentirebbe di affrontare in maniera unitaria il rapporto tra costa, centro abitato, infrastrutture, aree disponibili e funzioni urbane, superando una logica di interventi puntuali e non coordinati.

L'ampliamento del perimetro non implica necessariamente la trasformazione edilizia di tutte le superfici comprese nell'ambito, ma la loro considerazione all'interno di un unico quadro conoscitivo e progettuale. Alcune aree potranno essere destinate alla conservazione, altre al recupero, altre ancora a servizi o funzioni compatibili, secondo le previsioni degli strumenti urbanistici e gli esiti delle verifiche tecniche. Questa esigenza, colta sul piano analitico, trova la sua traduzione operativa nel piano attuativo di cui alla sezione 15.

PARTE III - L'IMPIANTO STRATEGICO E PIANIFICATORIO

14. Le priorità: decollo delle attività e piano parcheggi

Alla luce dell'analisi delle funzioni e delle criticità sopra descritte, la priorità assoluta degli interventi deve essere duplice e coordinata:

- il decollo delle attività economiche, commerciali, artigianali e ricettive, attraverso il recupero del patrimonio edilizio esistente e l'attivazione di meccanismi di incentivazione pubblica all'iniziativa privata;
- un adeguato piano parcheggi, condizione infrastrutturale senza la quale nessuna strategia di attrazione commerciale, turistica o ricreativa può avere successo, data la conformazione stretta del fronte a mare e la pressione stagionale della domanda di sosta.

Nessuna delle due priorità può essere conseguita agendo per singola via. Il recupero del patrimonio edilizio richiede una regia unitaria che individui gli immobili suscettibili di riconversione, ne definisca

le destinazioni compatibili e coordini gli incentivi; il piano parcheggi richiede a sua volta una lettura d'insieme della disponibilità di aree, che quasi mai coincide con i confini di una singola via.

15. Il presupposto pianificatorio: un piano attuativo esteso all'intero ambito

A monte di tutto quanto sopra indicato è necessario elaborare un piano di attuazione conforme al Piano Strutturale Comunale (PSC) che interessi l'intera superficie posta a valle della ferrovia, compresa tra le due fiumare che delimitano l'abitato. Solo attraverso un'adeguata pianificazione dell'intero ambito, e non di singole vie o di singoli lotti, è possibile:

- recuperare superfici da destinare a parcheggio, individuandole in una logica di sistema e non di emergenza puntuale;
- creare una viabilità interna capace di valorizzare ogni parte del territorio, e non soltanto i fronti già serviti dalla viabilità principale;
- dotare l'ambito di servizi efficienti su cui fondare politiche turistiche, sociali e culturali pensate per l'intero territorio di Gallico Marina, e non per la sola Borgo Cecilia.

Questa impostazione ha una conseguenza operativa immediata: gli interventi oggi finanziabili, elencati alla sezione 4, dovrebbero essere valutati e, se necessario, ridefiniti alla luce delle previsioni del piano attuativo, in modo da evitare che risorse già disponibili vengano impegnate in opere che il piano d'ambito potrebbe successivamente rendere superate o da rivedere.

16. Il rapporto tra Piano spiagge, riqualificazione del lungomare e pianificazione urbana

Il Piano spiagge e gli interventi di riqualificazione del lungomare dovrebbero essere ricondotti a una strategia territoriale comune. Il primo disciplina l'organizzazione e l'utilizzazione del demanio marittimo secondo le competenze e le norme applicabili; i secondi intervengono sulla qualità dello spazio pubblico, sulle infrastrutture e sui servizi urbani. Entrambi, tuttavia, producono effetti su un medesimo sistema territoriale e devono essere coordinati.

Una pianificazione limitata al solo arenile rischierebbe di non affrontare il fabbisogno di parcheggi, la mobilità, i servizi e le relazioni con il centro abitato. Analogamente, un intervento di arredo del lungomare privo di una valutazione delle funzioni balneari ed economiche potrebbe migliorare l'aspetto fisico degli spazi senza risolverne le criticità funzionali.

È pertanto necessario predisporre una pianificazione di dettaglio dell'intera area individuata, coerente con il PSC e con il Masterplan di Reggio Calabria, previa verifica delle rispettive previsioni vigenti. Tale pianificazione dovrà definire il quadro delle destinazioni d'uso, l'organizzazione della mobilità, la localizzazione dei servizi, le relazioni tra aree pubbliche e private e le modalità di attuazione degli interventi.

La presente relazione non dispone degli elaborati normativi e cartografici del PSC e del Masterplan e non può quindi attestare la conformità di specifiche destinazioni o trasformazioni. Tale verifica dovrà costituire una fase preliminare indispensabile del successivo approfondimento tecnico.

17. Le direttrici di sviluppo territoriale

La pianificazione d'ambito deve inoltre farsi carico di alcune direttrici di sviluppo che superano i confini di Borgo Cecilia e che, tuttavia, ne condizionano direttamente le prospettive.

17.1 Il lungomare e il collegamento con Catona

Il lungomare di Gallico, una volta riqualificato e collegato a quello di Catona, presenta nuove problematiche che vanno affrontate in sede di pianificazione. In particolare, si impone l'ampliamento della sede stradale nel tratto compreso tra la Rotonda e la Fiumara Catona, oggi non adeguato a sostenere i flussi di traffico e di fruizione che l'integrazione tra i due lungomare è destinata a generare. Come rilevato alla sezione 12, l'integrazione dei due sistemi costieri accresce l'attrattività dell'area ma richiede una valutazione preventiva della capacità della rete stradale.

17.2 Il collegamento con l'Aspromonte

Attraverso l'argine del Torrente Catona è possibile tracciare un collegamento tra la fascia costiera e l'Aspromonte, aprendo una direttrice mare-monti in grado di ampliare significativamente l'offerta turistica e ricreativa del territorio, mettendo a sistema il patrimonio costiero con quello montano e naturalistico retrostante.

17.3 La valorizzazione dell'argine della fiumara e delle macchine idrauliche storiche

Lungo l'argine della Fiumara Catona insistono terreni e insediamenti, comprese le vecchie macchine idrauliche, che costituiscono un patrimonio storico e paesaggistico da valorizzare prima che vada definitivamente disperso. Si tratta di un'opportunità di recupero della memoria produttiva del territorio che può integrarsi con le politiche culturali e turistiche dell'intero ambito, e che richiede un intervento tempestivo, data la vulnerabilità di questo patrimonio al degrado e alla dispersione.

PARTE IV - GOVERNANCE, PROCEDURE FINANZIARIE E RISORSE

18. La governance: una struttura pubblico-privata

La promozione dell'iniziativa privata attraverso l'incentivazione pubblica non può essere demandata alla sola iniziativa dei singoli operatori economici, né può essere gestita con i soli strumenti ordinari dell'amministrazione comunale. È necessario che il processo sia governato da un'apposita struttura pubblico-privata, dotata di competenze tecniche, urbanistiche ed economico-finanziarie, con il compito di:

- selezionare e coordinare gli interventi di recupero del patrimonio edilizio privato;
- gestire i meccanismi di incentivazione, quali bandi, contributi e agevolazioni, e monitorarne l'efficacia;
- fare da interfaccia stabile tra l'Amministrazione comunale, gli operatori economici locali e i potenziali investitori esterni;
- garantire continuità di indirizzo al di là dell'avvicendarsi dei singoli finanziamenti e dei singoli cicli amministrativi.

19. Le procedure finanziarie

Definita la governance del processo, è necessario precisare anche il meccanismo finanziario attraverso cui il recupero del patrimonio edilizio privato può essere concretamente attivato e sostenuto. Lo schema che si propone si articola in tre passaggi.

19.1 Acquisizione del progetto unitario ed erogazione del contributo pubblico

Il soggetto pubblico, ossia il Comune per il tramite della struttura pubblico-privata di cui alla sezione precedente, acquisisce il progetto unitario di recupero e riqualificazione riferito all'ambito o al comparto interessato ed eroga un contributo a fondo perduto per la realizzazione dell'intervento. L'erogazione avviene attraverso un bando pubblico, con il quale il soggetto pubblico dispone il contributo a favore di quanti si impegnano a realizzare le opere previste dal progetto unitario e si vincolano a mantenere la destinazione d'uso in esso prevista per un periodo determinato di x anni. Il vincolo temporale di destinazione d'uso è condizione essenziale per l'accesso al contributo: la sua violazione anticipata comporta la decadenza dal beneficio e la restituzione, anche parziale, delle somme percepite, secondo criteri di gradualità da definire in sede di bando.

19.2 I soggetti fruitori

Possono accedere al contributo i proprietari delle unità immobiliari comprese nell'area del progetto unitario, in quanto soggetti nella immediata disponibilità giuridica dei beni oggetto di recupero e, per ciò stesso, nella condizione di assumere l'impegno relativo alla realizzazione delle opere e al mantenimento della destinazione d'uso vincolata. Il bando dovrà definire criteri di priorità e di ammissibilità, quali lo stato di conservazione dell'immobile, la coerenza della destinazione proposta con gli obiettivi del progetto unitario e l'eventuale cumulabilità con altre agevolazioni, in modo da orientare l'adesione verso gli esiti più coerenti con la strategia di rigenerazione dell'ambito.

19.3 Il coinvolgimento di un istituto bancario

Poiché il contributo pubblico a fondo perduto difficilmente potrà coprire l'intero costo delle opere edilizie private, è opportuno prevedere il coinvolgimento di un istituto bancario nell'operazione, attraverso la stipula di una convenzione dedicata. La convenzione dovrebbe prevedere il finanziamento della quota di opere private non coperta dal contributo pubblico, a condizioni agevolate rispetto a quelle ordinariamente praticate, in ragione della minore rischiosità dell'operazione garantita dal cofinanziamento pubblico, dal vincolo di destinazione d'uso e dall'inserimento dell'intervento in un progetto unitario validato dall'Amministrazione.

Questo schema, che combina il contributo pubblico a fondo perduto con la leva bancaria convenzionata, consente di moltiplicare l'effetto delle risorse pubbliche disponibili, rendendo sostenibile per il singolo proprietario un intervento che, a fronte del solo contributo pubblico o del solo credito bancario ordinario, difficilmente troverebbe convenienza economica sufficiente ad attivarsi.

20. Le risorse: coordinamento dei finanziamenti esistenti e ricerca di nuovi

La realizzazione di un disegno di questa portata richiede il reperimento di nuovi finanziamenti, ma anche, e forse prioritariamente, il coordinamento di quelli già esistenti o già assegnati, oggi frammentati su interventi puntuali e non sempre tra loro coerenti. È compito dell'Amministrazione, attraverso i propri uffici tecnici e la costituenda struttura pubblico-privata, ricondurre a un disegno unitario le risorse disponibili, individuando le priorità di spesa in coerenza con il piano d'ambito e con gli obiettivi di rigenerazione sopra richiamati, e attivando la ricerca di ulteriori canali di finanziamento, quali fondi regionali, nazionali ed europei, coerenti con tali priorità. A questi canali si affianca, come descritto alla sezione 19, la leva rappresentata dal contributo pubblico a fondo perduto abbinato al credito bancario convenzionato, che consente di attivare risorse private a integrazione di quelle pubbliche.

21. Il raccordo con la pianificazione sovraordinata: il Piano Strategico Stretto Nord

Il disegno strategico per Gallico Marina e Borgo Cecilia non può essere pensato in isolamento. È necessario che l'Amministrazione comunale partecipi attivamente all'elaborazione del Piano Strategico Stretto Nord, affinché le priorità individuate per questo ambito territoriale, ossia il recupero del patrimonio edilizio, il piano parcheggi, il collegamento con Catona e con l'Aspromonte e la valorizzazione del patrimonio storico dell'argine della fiumara, trovino riconoscimento e coerenza all'interno della pianificazione strategica di area vasta, e possano quindi beneficiare delle relative fonti di finanziamento e di governance sovracomunale.

PARTE V - QUADRO CONOSCITIVO E CONCLUSIONI

22. Il quadro conoscitivo necessario alla pianificazione

Per trasformare gli indirizzi esposti in un progetto attuabile, occorre predisporre un quadro conoscitivo aggiornato dell'area. La ricognizione dovrà comprendere il censimento delle attività economiche e delle concessioni demaniali, la verifica delle superfici occupate, la capacità ricettiva delle strutture, la distribuzione della balneazione libera e attrezzata e l'organizzazione degli spazi destinati alla pesca sportiva.

Dovranno inoltre essere rilevati i flussi di frequentazione estiva, la domanda di sosta nelle diverse fasce orarie, la capacità della rete stradale, la disponibilità di aree pubbliche e private e le condizioni di accessibilità. Particolare importanza assumerà la verifica dei vincoli urbanistici, demaniali, paesaggistici, ambientali e idraulici, nonché delle eventuali condizioni di rischio connesse alla presenza delle fiumare e alla dinamica costiera.

Le stime attualmente disponibili, relative ai posti a tavola, alle presenze giornaliere, ai piccoli natanti e all'incremento stagionale della popolazione, rappresentano un utile punto di partenza, ma non possono sostituire rilevazioni quantitative aggiornate. La loro verifica consentirà di dimensionare correttamente i servizi e di evitare interventi fondati su fabbisogni sottostimati o sovrastimati.

23. Indirizzi per un modello di sviluppo integrato

La riqualificazione di Gallico Marina dovrebbe perseguire un modello nel quale la costa non sia considerata esclusivamente come spazio balneare, ma come parte di un sistema urbano, economico e turistico integrato.

La valorizzazione delle attività di ristorazione, il miglioramento della balneazione, l'organizzazione della pesca sportiva, il rafforzamento dell'ospitalità e la qualificazione della promenade dovranno essere accompagnati da un adeguamento dei servizi e delle infrastrutture. In particolare, la mobilità e la sosta costituiscono condizioni preliminari per qualsiasi incremento significativo della frequentazione.

Il progetto dovrà inoltre favorire la complementarità tra le diverse funzioni, evitando che l'espansione di una di esse comprometta le altre. La crescita delle attività economiche dovrà essere compatibile con la tutela della spiaggia libera, la qualità del paesaggio, l'accessibilità pubblica e la vivibilità del centro abitato.

L'eventuale introduzione di nuove attività culturali, artistiche, turistiche o ricreative dovrà essere valutata non come semplice aggiunta di funzioni, ma come parte di un programma capace di

distribuire la frequentazione nello spazio e nel tempo, rafforzando l'attrattività del territorio senza aggravare le criticità esistenti.

24. Conclusioni e proposta operativa

Gli elementi esaminati evidenziano che Gallico Marina dispone già di un sistema articolato di funzioni economiche, balneari, sportive, turistiche e ricreative, la cui compresenza costituisce una risorsa ma determina anche rilevanti esigenze di organizzazione territoriale.

La fascia costiera compresa tra il Piazzale Papirus e il torrente Catona non può essere considerata una superficie autonoma sulla quale concentrare indiscriminatamente nuove attività. Essa rappresenta il fronte di un sistema urbano più ampio, che deve essere pianificato in modo unitario per garantire accessibilità, servizi, compatibilità delle funzioni e qualità dello spazio pubblico.

La carenza di parcheggi e la pressione stagionale sulla mobilità costituiscono, allo stato delle informazioni disponibili, criticità prioritarie. Qualsiasi intervento che intenda migliorare o incrementare l'offerta esistente dovrà pertanto affrontare preventivamente il fabbisogno di sosta e l'organizzazione dei flussi, anche mediante l'utilizzazione di aree esterne alla fascia demaniale.

Ne consegue la necessità di predisporre una pianificazione di dettaglio dell'intera area compresa tra le due fiumare e la ferrovia, coerente con il PSC e con il Masterplan di Reggio Calabria e fondata su un quadro conoscitivo aggiornato. Solo attraverso tale approccio sarà possibile superare la logica degli interventi isolati e costruire un progetto capace di integrare la costa con il centro abitato, valorizzare le attività esistenti e sostenere nuove opportunità di sviluppo.

Su queste basi si propone che la sequenza logica e procedurale da seguire, in luogo della prassi sin qui adottata, sia la seguente:

1. sospendere l'impegno definitivo delle risorse oggi disponibili sui singoli interventi viari fino alla verifica della loro coerenza con il piano d'ambito;
2. avviare la redazione del piano di attuazione conforme al PSC esteso all'intera superficie a valle della ferrovia, tra le due fiumare;
3. costituire la struttura pubblico-privata di governo del processo di recupero del patrimonio edilizio e di incentivazione dell'iniziativa privata;
4. definire il progetto unitario di recupero e il relativo bando pubblico, con contributo a fondo perduto vincolato al mantenimento della destinazione d'uso e convenzione con un istituto bancario per il finanziamento della quota privata residua;
5. definire, all'interno del piano d'ambito, il sistema dei parcheggi, la viabilità interna e i servizi di supporto alle politiche turistiche, sociali e culturali;
6. ricondurre a coerenza le risorse già disponibili e attivare la ricerca di nuovi finanziamenti, in raccordo con il Piano Strategico Stretto Nord;
7. solo a questo punto, e su queste basi, procedere alla redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione per i singoli interventi, in modo che ciascuno di essi sia un tassello riconoscibile di un disegno strategico esplicito, e non un intervento fine a sé stesso.

Solo seguendo questa sequenza il territorio di Gallico Marina potrà passare da oggetto di interventi manutentivi ricorrenti a soggetto di un progetto di sviluppo integrato, coerente con le sue potenzialità costiere, storiche, paesaggistiche e di collegamento con l'entroterra aspromontano.

La funzione da attribuire alla fascia costiera di Gallico Marina è dunque quella di fronte pubblico balneare, ricreativo ed economico di un sistema urbano integrato, nel quale le attività esistenti e le nuove opportunità siano organizzate attraverso una pianificazione estesa, capace di distribuire le funzioni, garantire i servizi necessari e trasformare la riqualificazione del lungomare in un effettivo processo di sviluppo territoriale.