



REGIONE SICILIA

COMUNE DI GIARDINI NAXOS

(Provincia di Messina)



IV Settore
Gestione del Territorio



PROGETTO PRELIMINARE

Lavori di miglioramento dell'accessibilità e attrattività del Parco Archeologico di Naxos e delle aree limitrofe di alta rilevanza turistica con miglioramento e sostenibilità della mobilità pedonale e carrabile

ALLEGATI

- Relazione tecnica
- Calcolo sommario della spesa/quadro economico di progetto
- Cronoprogramma dei lavori
- Elaborati grafici
- Studio di prefattibilità ambientale
- Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- Schema capitolato speciale prestazionale

COMUNE DI GIARDINI NAXOS

(Provincia di Messina)

IV Settore Gestione del Territorio

Lavori di miglioramento dell'accessibilità e attrattività del Parco Archeologico di Naxos e delle aree limitrofe di alta rilevanza turistica con miglioramento e sostenibilità della mobilità pedonale e carrabile.

Relazione tecnica illustrativa

1. Premessa:

L'obiettivo principale che si pone l'Amministrazione Comunale per il lungomare di Giardini Naxos è la sua riqualificazione e rifunzionalizzazione complessiva al fine di migliorare l'accessibilità e l'attrattività del sito di interesse storico-culturale qual'è il Parco Archeologico di Naxos e dei siti di particolare interesse turistico come il sistema delle spiagge ed il porto turistico.

Progettare la sistemazione del lungomare significa, nello stesso tempo, pensare anche allo sviluppo integrato della cittadina di Giardini Naxos nella sua globalità.

Il lungomare diventa quindi un'occasione speciale per riorganizzare uno spazio pubblico di accesso ai principali poli di attrazione della antica città naxiota, che ambisce a diventare luogo di qualità urbana ed architettonica e nello stesso tempo intende stabilire un nuovo rapporto con il water-front e con l'entroterra consolidato.

Intento dell'approccio al progetto è, fra gli altri, quello di identificare le regole per la fruizione del mare, riappropriandosi della vista e della percezione, "costruendo" un'ipotesi di lavoro flessibile, che sia capace di adeguarsi alla crescita prossima ventura della città attraverso ampi processi di riqualificazione.

2. Il quadro degli interventi

Di fronte al crescente degrado fisico, urbano ed edilizio l'Amministrazione ha predisposto un programma complessivo di rigenerazione urbana teso a ridurre la frammentarietà, ad incrementare l'attrattività urbana grazie all'avvio di una serie d'interventi e/o di azioni volte a migliorare e ri-costruire i luoghi identitari, ad innalzare i livelli dei servizi per gli abitanti e per i turisti, in generale ad aumentare la qualità del prodotto turistico. Il progetto di riqualificazione del lungomare si inserisce all'interno di un più complesso quadro di interventi pubblici finalizzati alla realizzazione di un sistema che dovrà scaricare la pressione del traffico ed e i parcheggi dalla strada del lungomare, consentendo di ridisegnarne la sezione per realizzare una passeggiata urbana di pregio capace di intercettare e raccordare i principali luoghi turistici (*Parco Archeologico di Naxos con il suo antiquarium*) e le vecchie e nuove centralità urbane (*porto turistico, sistema delle spiagge ed il sistema turistico ricettivo nel suo complesso*). Il nuovo lungomare ha l'ambizione di diventare luogo di grande attrazione e costituisce la spina dorsale del progetto di rilancio della Città di Giardini-Naxos, che nel suo assetto finale dovrà vedere coinvolta anche la spiaggia, con la riqualificazione delle parti di spiaggia libera e degli stabilimenti balneari. Il progetto sarà caratterizzato dai trattamenti diversi per esaltarne gli elementi identitari e le specificità (*descritti più in dettaglio a seguire*), comunque in un quadro di scelte progettuali unitarie e coerenti. Il trattamento delle superfici prevede l'utilizzo di *hardlandscape*, con pavimentazioni prevalentemente lapidee per le aree esclusivamente pedonali, inserti di cemento architettonico lavato nelle porzioni con un più alto grado di naturalità e *soft landscape* con aree verdi e vegetazione di tipo mediterraneo (palme, etc). L'alternanza dei materiali e dei linguaggi formali scaturisce dall'individuazione di una molteplicità di situazioni e specifici bisogni funzionali, ed è finalizzata alla creazione di diverse situazioni, che accompagnino il fruitore nella lettura delle tipicità dei luoghi, valorizzino le visuali e la percezione della spiaggia e del mare, garantiscano un decisivo miglioramento del confort urbano e che possano offrire opportunità di fruizione dello spazio, molteplici e variegate, capaci di intercettare le esigenze e le aspettative di uno spettro ampio di utilizzatori.

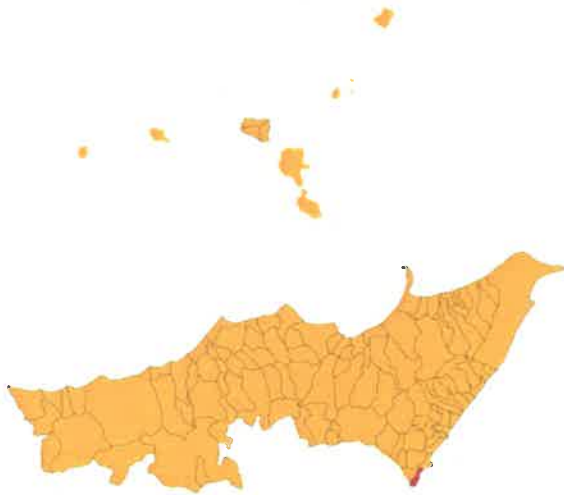
La sezione del lungomare, dal limite con l'arenile alle proprietà private lato monte, ha un'ampiezza variabile con minimi di circa 10 metri e massimi che superano i 20 metri in corrispondenza delle piazze. L'intervento di riqualificazione del lungomare prevede, al posto dell'attuale strada ad unico senso di marcia, la creazione di una passeggiata

lungomare continua di 2,5 km, con la riqualificazione delle piazze adiacenti e/o prospicienti il lungomare, con la creazione di piccoli spazi pubblici di accesso e raccordo con la spiaggia, la realizzazione di nuovi elementi di arredo (*sedute, punti ombra collettivi, totem informativi interattivi, etc*) e un nuovo sistema di illuminazione con l'inserimento di corpi illuminanti di design coerenti ed in armonia con il nuovo linguaggio assunto dal progetto. Al traffico carrabile di emergenza (*auto di servizio emergenza, disabili, etc*) sarà consentito l'accesso tramite una serie di varchi ZTL e sarà ridotto a una sola corsia a senso unico di marcia. Il riassetto della mobilità, che disincentiva l'utilizzo del lungomare come percorso di attraversamento carrabile, comporterà la chiusura di alcune traverse, creando dei nuovi spazi pedonali, integrati nel disegno complessivo. La sezione trasversale del nuovo lungomare presenta una soluzione complanare tra i percorsi in modo da rendere questo spazio flessibile e capace di trasformarsi in una unica piazza lineare.

La valorizzazione delle identità dei luoghi (*sia storici che di prevalente interesse turistico-ricettivo*) è l'obiettivo prioritario del progetto con la messa in valore delle identità dei luoghi e delle storie che hanno popolato il lungomare. Nella fase di concepimento del progetto preliminare, sono stati "metabolizzati" i materiali, le testimonianze e le istanze del territorio per l'individuazione e l'ideazione delle componenti progettuali finalizzate alla valorizzazione dei caratteri identitari dei luoghi all'interno dell'area di intervento. Il progetto individua quindi i luoghi di riferimento e prevede l'inserimento di specifici elementi "narranti" la storia, la memoria e le identità di Giardini Naxos. Tali elementi possono essere di "narrazione diffusa" (*leggii, totem ed altri elementi "narrativi"*) distribuiti uniformemente lungo tutta l'estensione dell'area di progetto, oppure installazioni puntuali per la narrazione di luoghi e personaggi particolarmente identificativi ed evocativi. Il progetto interviene inoltre in aree che per estensione e localizzazione rivestono un ruolo di particolare rilievo concorrendo alla realizzazione delle nuove o rinnovate identità dei luoghi: sono i "luoghi notevoli" che punteggiano i 2,5 km di lungomare, le piazze, gli slarghi che rappresentano delle opportunità specifiche per la sistemazione e il ridisegno dello spazio pubblico, che declinando gli elementi dei diversi paesaggi del lungomare, creano situazioni funzionali e percettive distinte e identificabili.

3. Quadro territoriale-amministrativo e cenni storici

Giardini-Naxos è un comune di 9.325 abitanti della città metropolitana di Messina. È la nona città più grande della città metropolitana. Dista circa 40 chilometri a sud-est da Messina e circa 39 chilometri da Catania.



Giardini Naxos area metropolitana di Messina

Anticamente la città era chiamata Naxos. Al vecchio nome (Giardini), su proposta della Pro Loco recepita dal consiglio comunale, con una legge regionale del 1978 si aggiunse "Naxos" per ricordare la sede dell'antica colonia greca, e quindi il nome divenne Giardini-Naxos. Dal punto di vista dell'inquadramento generale, il territorio è una striscia prevalentemente pianeggiante, di forma pressoché rettangolare.

Situata sul mar Ionio nella Sicilia orientale. Confina a Nord e ad Ovest con il Comune di Taormina, ad Est con il mare Jonio a Sud è separato dal fiume Alcantara con il Comune di Calatabiano in provincia di Catania. L'altimetria del centro va dai 5 ai 39 mt. sul livello del mare, il punto più elevato del Comune raggiunge i 210 mt. nel quartiere Mastrissa.

Nell'attuale collocazione di Giardini-Naxos, presso Capo Schisò, nel 734 a.C. dei coloni calcidesi fondarono quello che è stato ritenuto per molto tempo il primo insediamento greco in Sicilia. Alla nuova colonia venne attribuito il nome di Naxos come l'omonima isola nel Mar Egeo. Nonostante rimase un centro di modeste dimensioni mantenne il suo valore simbolico, in quanto venne eretto un altare in onore di Apollo Archegetes, ed era il punto di partenza degli ambasciatori greci in ritorno alla madrepatria.

Durante la guerra del Peloponneso Naxos si schierò con Atene, ma quando nel 413 a.C. la spedizione militare ateniese in Sicilia fallì, il tiranno siracusano Dionigi il Vecchio la fece radere al suolo e fece costruire sull'altura sovrastante Tauromenion

(Taormina). Il territorio venne donato ai Siculi e gli abitanti furono venduti come schiavi.

Il nome Naxos permase nel tempo anche in epoca romana e nell'Itinerario Antonino del III secolo d.C. viene citato come località per lo scambio di cavalli lungo la strada consolare in direzione Siracusa. Nel periodo bizantino sulle spoglie della colonia greca si andò a formare un piccolo centro abitato, questo diventò l'approdo strategico per la vicina Taormina. Il periodo di dominio arabo ha lasciato numerosi toponimi come quello del vicino fiume Alcantara o dello stesso Capo Schisò.

Durante il XV secolo nelle campagne adiacenti al centro abitato si diffuse la coltivazione della canna da zucchero e il paese iniziò ad essere militarmente protetto grazie alla costruzione di un torrione quadrangolare sull'estremità di Capo Schisò, della Torre Vignazza e all'ampliamento di un vecchio castello medievale. Nel 1719 per il crescente numero di abitanti si formò la comunità parrocchiale intitolata a Maria Santissima della Raccomandata.

Giardini dal 1° gennaio 1847 ottenne l'autonomia da Taormina e nell'agosto del 1860 dalla sua baia partì Garibaldi con la sua truppa per dirigersi sulle coste calabresi.

Dall'800 in poi nel territorio si svilupparono, oltre che la pesca, attività legate all'agricoltura, soprattutto di agrumi, all'artigianato in ferro battuto e in ceramica.

Nella Prima guerra mondiale nel mese di dicembre 1917 nasce la 17ª Sezione FBA con 3 piloti ai quali arrivano 3 FBA Type H che diventa la 281ª Squadriglia.

Negli ultimi decenni queste attività sono quasi del tutto scomparse e si è cercato di riconvertire l'economia del paese guardando verso il turismo come principale fonte di sostentamento, costruendo strutture ricettive e sfruttando la vocazione turistica del litorale. Oggi Giardini-Naxos è, assieme alle contigue Taormina e Letojanni, una delle località balneari più popolari della Sicilia orientale.

La riqualificazione del Lungomare rappresenta un obiettivo strettamente connesso alle vicende storico-culturali e socio-economiche della città, considerati presupposti fondamentali dei quali tenere conto nelle attività di progettazione, che, se nello specifico sono riferite al lungomare, non possono non abbracciare il contesto di riferimento dell'intero comprensorio, caratterizzato da interessanti specificità di natura paesaggistica, ambientale, turistica e sociale.

4. Obiettivi generali dell'intervento

L'obiettivo principale che si pone l'Amministrazione Comunale per il lungomare di Giardini Naxos è la sua riqualificazione e rifunzionalizzazione complessiva al fine di *migliorare l'accessibilità e l'attrattività del sito di interesse storico-culturale qual'è il Parco archeologico di Naxos e dei siti di particolare interesse turistico come il sistema delle spiagge ed il porto turistico*. Considerate le condizioni attuali delle aree di intervento, in gran parte inadeguate, ancor che prive di una visione unica sia dal punto di vista funzionale sia da quello della qualità della fruizione e dei servizi, appare evidente che gli interventi sopra menzionati non possono più essere prorogati oltre.

Progettare la sistemazione del lungomare significa, nello stesso tempo, pensare anche allo sviluppo integrato della cittadina di Giardini Naxos nella sua globalità.

Il lungomare diventa quindi un'occasione speciale per riorganizzare uno spazio pubblico di accesso ai principali poli di attrazione della antica città naxiota, che ambisce a diventare luogo di qualità urbana ed architettonica e nello stesso tempo intende stabilire un nuovo rapporto con il water-front e con l'entroterra consolidato.

Intento dell'approccio al progetto è, fra gli altri, quello di identificare le regole per la fruizione del mare, riappropriandosi della vista e della percezione, "costruendo" un'ipotesi di lavoro flessibile, che sia capace di adeguarsi alla crescita prossima ventura della città attraverso ampi processi di riqualificazione.

Lo sviluppo del progetto per il lungomare dovrà puntare ai seguenti obiettivi collaterali:

1. miglioramento dell'accessibilità e attrattività del Parco archeologico di Naxos, *(sito di pregio storico-culturale)*, del porto turistico e del sistema delle spiagge *(siti di interesse turistico-ricettivo)* ;
2. miglioramento e sostenibilità della mobilità interna ed esterna alle aree di attrazione *(Parco archeologico, porto turistico e sistema spiagge)*
3. rilancio della vocazione *(intesa come necessità impellente e pre-condizione per il rilancio)* della città a esprimere le proprie potenzialità durante l'intero anno, senza limitarle alla stagione estiva;
4. riavvio dello sviluppo e della crescita urbana all'interno di un quadro ambientale delicato, ricercando forme di eco-compatibilità e di rispetto per il contesto paesaggistico preesistente;

5. avvio dei processi di progettazione "partecipata", che tendano a riallacciare elementi di socialità perduti e di condivisione sugli obiettivi, con il massimo coinvolgimento possibile, al fine di pervenire al consenso più ampio, unico motore possibile di un concreto rilancio dell'intera città.

5. Strategia dell'intervento

E' volontà dell'Amministrazione Comunale, come già menzionato, attivare la valorizzazione della località, dei suoi siti d'interesse storico-culturale e turistico-ricettivo, partendo dalla riqualificazione del suo lungomare, utilizzando il livello di progettazione preliminare che identifichi, in coerenza con le linee guida di progettazione e con il presente documento, le soluzioni più idonee per realizzare le opere e le infrastrutture tali da rendere operative le azioni di riqualificazione in concomitanza con l'azione di sviluppo di opere complementari (sistema di parcheggi scambiatori, servizio navette, riqualificazione di alcuni percorsi e di alcune piazze) che la città ed il progetto de quo, dovranno attivare parallelamente.

Da un punto di vista strettamente tecnico si prevede, che il lungomare di Giardini Naxos possa essere interessato da interventi progettuali e realizzativi nelle seguenti aree:

L'intero lungomare è suddiviso in tre ambiti soggetti a progettazione unitaria, realizzabile per parti: denominati A.LM-1 (*piazza San Giovanni – Piazza San Pancrazio*) e A.LM-2 (*Piazza San Pancrazio – piazza Calcide Eubea*).

In detti ambiti il progetto prevede l'attuazione per mezzo di un intervento unitario, di iniziativa pubblico/privato, che nell'insieme conducano alla realizzazione di una riqualificazione complessiva con passeggiata pedonale, verde pubblico di arredo stradale e un sistema di parcheggi pubblici oltre ad un sistema di miglioramento e sostenibilità della mobilità interna ed esterna alle aree di interesse culturale e di pregio turistico.

La realizzazione della progettazione preliminare si pone l'obiettivo di valorizzare i singoli ambiti identificando, all'interno del tema di progetto generale (*il lungomare*), una serie di occasioni di progetto a scala differenziata, che siano in grado sinergicamente di caratterizzare l'ambito di intervento, fornendo da un lato le necessarie dotazioni di standard pubblico (*viabilità, parcheggi, verde pubblico*), e dall'altro di qualificare il sito con "emergenze" architettoniche, paesaggistiche e funzionali tali da partecipare alla rivitalizzazione della città, fornendo elementi di

connessione fra il fronte marino (*affidato attualmente ai soli stabilimenti balneari*) ed il fronte del tessuto edilizio consolidato, che è costituito prevalentemente da edilizia residenziale, strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere, ristoranti ed attività commerciali.

6. Esigenze e bisogni da soddisfare

Le linee strategiche generali indicate al punto precedente si concretizzano con una serie di elementi ed azioni di progetto che sono riassunte di seguito:

- recuperare il rapporto con il mare attraverso linee di penetrazione di qualità, integrate alle preesistenze (*pavimentazione della sede stradale e dei marciapiedi del lungomare mediante l'uso di materiale lapideo omogeneo senza soluzione di continuità, riqualificazione leggera del pontile, varchi ed accessi al mare, piazze verdi, parcheggi eco-sostenibili, bus-navetta elettrici, illuminazione eco-sostenibile*);
- attrezzare il lungomare con soluzioni architettoniche di qualità e con caratteristiche di sostenibilità ambientale compatibili con l'assetto paesaggistico e la storia del sito;
- definire una programmazione dei cantieri articolata e flessibile, tale da accompagnare la crescita delle infrastrutture con la crescita delle iniziative previste e con le risorse e le modalità finanziarie programmate e a disposizione.

Oltre a quanto finora indicato, non vanno dimenticate altre esigenze che saranno evidenziate e riprese più avanti nelle linee guida di progettazione. Queste riguardano in particolare i terminali estremi dell'asse marino, che saranno chiamati inevitabilmente in gioco nel breve e medio termine: il quartiere San Giovanni con la piazza ed il sagrato della chiesa a nord ed il parco archeologico con l'adiacente piazza Calcide Eubea ed il porto turistico a sud.

Quest'ultima parte, sebbene esclusa da interventi progettuali di dettaglio, in quanto area vincolata esterna all'ambito lineare del lungomare, giocherà un ruolo decisivo nel futuro assetto culturale, turistico e ambientale del territorio, in quanto vero "centro storico" della memoria, agente su tutte le direttrici di rilancio della città: "terminale" dell'intero lungomare;

Tenuto conto delle particolari e speciali caratteristiche del parco archeologico, l'Amministrazione Comunale dovrà occuparsi nel prossimo futuro di questo grande parco (oltre 25 Ha) che rappresenta un contenitore culturale dall'alta valenza storico-paesaggistica, con azioni mirate e dedicate al recupero dell'intera area asservendolo

alle funzioni di parco archeologico urbano, aperto alla città, mediante l'organizzazione di eventi culturali (*rappresentazioni teatrali, eventi culturali, etc*) ; in tal senso si avverte con chiarezza l'esigenza di richiamare qui il parco archeologico nel contesto del programma progettuale in oggetto, come principale polo attrattore ed elemento centrale dell'intero programma di riqualificazione della accessibilità e del miglioramento e sostenibilità della mobilità urbana.

7. Funzioni dell'intervento strategie e azioni progettuali.

Le scelte progettuali del progetto sono nate da alcune riflessioni indotte dal "vissuto" della città: il lungomare di Giardini Naxos, in estate si trasforma in una "tangenziale di scorrimento" colma di macchine in fila, di scooter rumorosi e strombazzanti, tanto da determinare fenomeni di vera congestione stradale, condizione che aumenta progressivamente, soprattutto nei fine settimana e nei mesi di luglio e agosto, fino a pervenire ad una situazione di bassa velocità, lunghi tempi di attraversamento ed incremento delle code. Inoltre le auto in coda, passando in adiacenza alle strutture esterne dei ristoranti (*piene di avventori*) causano gravi problemi sia sotto il profilo igienico-sanitario che estetico-funzionale.

Tutto ciò incide, evidentemente, oltremodo anche e soprattutto sulle condizioni di accessibilità ai siti di interesse storico-culturale ed ai luoghi di interesse turistico.

Le questioni sollevate non sono riconducibili a una sola causa e non c'è una sola soluzione che risolva l'insieme dei problemi.

Nella ricerca di possibili soluzioni, la sensazione intuitiva è stata quella della necessità di ripristinare un'armonia e una relazione tra il paesaggio e la città, di un controllo più attento degli accessi carrabili e pedonali, della rimozione di piccole e medie stratificazioni - strutture precarie annesse ad alberghi e/o attività commerciali, superfetazioni, cartelli, pubblicità, pavimentazioni, aiuole - costruite nel tempo senza una strategia e un controllo generale.

Per questo motivo, considerata anche la dimensione contenuta della città e il pregevole contesto ambientale e paesaggistico, considerate le infrastrutture, le strutture turistico-ricettive, le attività commerciali già presenti, si è ritenuto necessario non scardinare l'assetto della città, né attuare azioni particolarmente invasive e di segno forte.

Il progetto è quindi declinato nella ricerca delle relazioni tra città e contesto ambientale, nel ripristino di una armonia e di una bellezza già sottotraccia, e quindi

volto innanzitutto a togliere e a ordinare, e poi a inserire alcuni elementi, alcuni segni vitali da cui far germogliare un'idea di futuro sviluppo della città, migliorando nel complesso l'accessibilità e l'attrattività dei siti di interesse storico-artistico e dei luoghi di pregio turistico-ricettivo.

In sintesi la strategia:

- Creare una continuità percettiva mediante un unico linguaggio architettonico, a partire dall'area adiacente il Parco Archeologico di Naxos e del "porto" (*piazza Calcide Eubea*), in modo da affermare ciò che appare evidente da sempre, ma che sino ad oggi è impedito, ovvero che la città è una sola e deve la sua forza e bellezza alla varietà del suo lungomare e dei mutevoli scenari e panorami che da esso sono visibili ed apprezzabili (*la costa della Calabria, l'Etna, Taormina e l'intero golfo*).
- Considerare centrale il problema degli accessibilità ai siti di interesse storico-culturale ed ai luoghi di pregio turistico-ricettivo, escludendo e/o limitando al massimo gli accessi e gli attraversamenti carrabili alla città ampliando le zone pedonali del lungomare, risolvendo contestualmente il problema complementare della sosta degli autoveicoli.
- Ricerca di nodi centrali in termini d'importanza e di riferimento per la città, intendendo la città come organismo che per la sua armonia e funzionamento necessita di polarità oltre che di arterie.
- Ricucire le zone interne della città con il mare e il lungomare, evitando un fenomeno che sarebbe errato e paradossale, per cui il lungomare diventi l'unico polo attrattivo determinando sperequazioni socio-economiche con le altre parti della città. In tutte le città di mare, il lungomare è la promenade per eccellenza, ma le altre parti dovranno "partecipare" in modo equilibrato ed attivo al funzionamento dell'intera "macchina" città, senza sperequazioni di servizi e/o squilibri socio-economici.

Azioni progettuali:

- Riorganizzazione della viabilità veicolare, ripensando i sensi di marcia delle automobili e quindi limitando solo ad alcuni periodi gli accessi alla zona del Parco archeologico limitandola ed attrezzandola per la mobilità pedonale e turistico-ricreativa. In questo modo si potrebbe scaricare dalle automobili la zona intorno al lungomare, favorendo la fruizione di quest'ultimo e degli spazi ad esso connesso (piazze, verde, parco archeologico, etc);
- Conferire un valore estetico alla passeggiata del lungomare, indipendentemente da ciò che gravita intorno (*presenza, in alcune parti, di un costruito frazionato e disomogeneo*); il linguaggio dovrà essere quello dell'ordine, della pulizia formale, dell'assenza di confusione.
- Realizzare la riqualificazione della pavimentazione stradale, trasformandola in promenade pedonale. L'elemento cardine dovrà essere il sistema della passeggiata, che sarà senza soluzione di continuità, con un sistema lineare "verde-pedonale" che parte dalla chiesa di San Giovanni sino a giungere a piazza Calcide Eubea (parco archeologico/porto). Sul nastro unitario del lungomare, così definito, si innesteranno i percorsi di discesa a mare, che incrociandosi generano degli spazi attrezzati, dai quali poi, con continuità, si scende al livello della spiaggia mediante le rampe, che con la giusta pendenza e ove possibile affiancate da scalinate, costituiranno il collegamento alto-basso in maniera armoniosa, accessibile, non impattante. Le terrazze, organizzate ed attrezzate anche con punti ombra e/o brie-soleil inviteranno alla sosta e al godimento del panorama.
- Riqualificazione e riorganizzazione delle spiagge libere dotandole dei servizi minimi di accesso e permanenza del pubblico (*docce a gettoni, accesso per le persone con ridotta capacità motoria, spogliatoi, bagni pubblici*). Tali servizi potranno essere ricavati in modo organico e modulare sotto la mensola aggettante dell'ampliamento puntuale della passeggiata pedonale;
- Ricucire le "seconde linee" della città con la linea del mare, ovvero restituire contatto innanzitutto visivo e poi funzionale tra le strade interne e il mare.
- Riqualificazione delle piazze e degli spazi verdi esistenti. Le piazze saranno tutte ridisegnate secondo un unico linguaggio architettonico e rifunzionalizzate al fine di poter ospitare, quando necessario, eventi pubblici, dotandole quindi dei

servizi tecnologici richiesti per legge (*impianti di pubblica illuminazione a norma, colonne di distribuzione di energia elettrica, impianto di irrigazione idrica per il verde, etc*). Le piazze ritmano in senso longitudinale la città ed il suo water-front. Spazi che continueranno ad avere principalmente la valenza sociale che hanno sempre avuto, ma che saranno attrezzate e rese funzionali anche per occasionali eventi di pubblico spettacolo, e che favoriranno il collegamento funzionale e percettivo con la spiaggia e il mare. Ognuna delle piazze, oltre all'istanza strategica che ha portato alla scelta delle cuciture trasversali, rappresenterà un "salotto cittadino" caratterizzato dalla presenza di palme e/o alberi, dove poter sostare all'ombra durante il giorno o dove incontrarsi la sera, costituendo così delle vere piazze di mare, contribuendo a conferire maggior dignità al centro politico-sociale e amministrativo della città.

8. Gli Ambiti di progetto

La riqualificazione del lungomare di Giardini Naxos, è articolata nei seguenti ambiti di progetto, caratterizzati da:

Ambiti soggetti a progettazione unitaria:

- **A.LM-1 Lungomare centro** - Via Tysandros (*piazza San Giovanni/Piazza San Pancrazio*) - lunghezza: 960 m. - superficie: circa 17.000 mq. - dotazioni di parcheggi pubblici: 10.000 mq.

Il progetto prevede la riqualificazione e la rifunzionalizzazione dell'intero tratto, mediante:

- riqualificazione della passeggiata pedonale (*lungomare Tysandros*);
- introduzione di nuove funzioni;
- riqualificazione e ridisegno della piazza San Pancrazio;
- riqualificazione del verde e ridisegno delle piazzette;
- pavimentazione e pedonalizzazione del lungomare Tysandros (*attualmente corsia carrabile*);
- rifunzionalizzazione e ridisegno del parcheggio San Giovanni;

A.LM-2 Lungomare Sud - Via Tysandros/Schisò/Calcide Eubea (*Piazza San Pancrazio – Piazza Calcide Eubea*) - lunghezza: 1350 m.; superficie: 15.500 mq.; dotazioni di parcheggi pubblici: mq. 9.200;

Il progetto prevede la riqualificazione e la rifunzionalizzazione dell'intero tratto, mediante:

- riqualificazione della passeggiata pedonale (*lungomare via Tysandros/via Schisò*);
- riqualificazione della passeggiata pedonale (*lungomare via Calcide Eubea*);
- riqualificazione del verde e ridisegno della piazza Calcide Eubea;
- pavimentazione e pedonalizzazione del lungomare Tysandros/Schisò/ Calcide Eubea (*attualmente corsia carrabile*);
- introduzione di nuove funzioni;
- riqualificazione e ridisegno del parcheggio "Rampa autostradale";

Il progetto, come detto, dovrà puntare alla pedonalizzazione integrale dell'intero lungomare – inizialmente il Tratto A.LM-1 e A.LM-2 – che potrà e dovrà attuarsi dopo aver riqualificato i parcheggi e/o rifunzionalizzato le aree individuate in progetto che dovranno fungere da aree parcheggio temporanee, da utilizzare nel periodo estivo.

L'intero lungomare sarà completato con nuovi elementi di arredo (*sedute, spazi ludico-ricreativi, copri illuminanti, punti ombra collettivi, etc*).

9. I Materiali e gli arredi

Il progetto si pone l'obiettivo di valorizzare anche spazi residui ricreando situazioni accoglienti a carattere domestico e che inducano alla convivialità.

Gli elementi progettuali che caratterizzeranno il lungomare sono:

nuove alberature (Palme ed alberi di tipo Tamerice);

illuminazione led a colore caldo con forme che richiamano un design moderno;

pavimentazione in basolato di pietra naturale con inserti decorati, con motivo ad onda;

sedute in monoblocco lapideo disposte liberamente ed ancorate al terreno;

Il progetto individua, lungo l'intero sviluppo del lungomare, le aree di carico/scarico per assicurare la possibilità di brevi soste ai mezzi di servizio e approvvigionamento per le attività commerciali e alberghiere e per garantire spazi di sosta dedicata ai disabili.

Si prevede l'inserimento di apposite aree con una profondità minima di 2,5 m accostate al marciapiede lato monte. A seconda della localizzazione e delle necessità espresse dal contesto limitrofo, tali aree hanno dimensioni e caratteristiche diverse: gli stalli maggiori di 21 m prevedono un posto auto riservato alla sosta dei disabili, lo spazio per la sosta breve di mezzi di consegna merci e approvvigionamento; gli stalli tra i 16 e i 10 m di lunghezza esclusivamente preposti alla sosta breve di mezzi di consegna merci e approvvigionamento e/o piccoli pulmini turistici nei periodi in cui il lungomare sarà accessibile anche ai veicoli. In generale, la localizzazione delle aree/carico e scarico è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

la distanza maggiore da percorrere a piedi tra uno stallone e l'altro non dovrà superare i 50/70 m;

una maggiore concentrazione di stalli nelle aree urbane con un numero elevato di attività commerciali e alberghiere;

garantire un numero minimo e costante di posti auto per disabili;

assicurare la prossimità ai posti disabili assegnati rispetto alla localizzazione attuale;

non interferire con accessi e intersezioni esistenti;

Le aree carico/scarico saranno realizzate in continuità con la pavimentazione prevista per il resto del lungomare.

Sotto il profilo degli elementi della sicurezza e l'accessibilità è prevista la complanarità tra i diversi percorsi (*pedonale, ciclabile e per i mezzi di emergenza*); Questo è un principio fondante del progetto, che interpreta il lungomare come un'area a prevalenza di mobilità dolce (*e potenzialmente pedonalizzabile integralmente*) con la possibilità di passaggio per le sole auto autorizzate e/o di emergenza.

Il progetto prevede comunque l'inserimento di elementi che possano accompagnare la fase di adattamento al nuovo assetto funzionale:

una striscia stradale con bande sonore tra percorso carrabile e pista ciclabile;

elementi arborei e asole verdi di piccole dimensioni per la segnalazione della fine dell'area carico/scarico;

attraversamenti pedonali ampi e caratterizzati da uno stacco di pavimentazione (in lastre di pietra con alternanza di file colore);

segnalazione dell'avvicinamento all'attraversamento pedonale (*con segnaletica orizzontale*) che sulla corsia carrabile (*con diverse file di borchie stradali*).

Nel tratto di lungomare interessato dalla presenza di intersezioni con la viabilità aperta al traffico si prevede l'inserimento di:

dissuasori nei punti di maggiore criticità rispetto alle intersezioni dei percorsi (per esempio all'altezza degli incroci);

arredi, in particolare panchine monolitiche, tra il percorso ciclo-pedonale e le corsie carrabili per segnalare anche visivamente il cambio d'uso della sezione stradale;

In tutte le intersezioni tra le traverse lato monte aperte al traffico carrabile e il lungomare è previsto un cambio di quota e di materiale che segnali la presenza dell'attraversamento del percorso pedonale e l'inserimento di borchie che segnalino ai pedoni la presenza di un innesto carrabile. Particolare attenzione è stata posta all'accessibilità per tutte le categorie di fruitori attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'inserimento dei percorsi tattili per la disabilità sensoriale.

10. Potenziamento e riqualificazione della dotazione materiale e immateriale dei trasporti.

La riqualificazione del lungomare di Giardini-Naxos, non può non tenere conto dell'attivazione di un servizio di trasporto pubblico eco-compatibile (*bus/navetta elettrici*) che consenta di ridurre al minimo l'incidenza del traffico veicolare dei cittadini, senza il quale l'obiettivo della pedonalizzazione del tratto di lungomare quale accesso ai poli attrattori, non potrebbe compiersi. Il progetto, dunque, ambisce a trasformare radicalmente ed in generale il trasporto della cittadina con particolare attenzione alle aree limitrofe ai siti attrattori ponendosi l'obiettivo di riqualificare il contesto viabilistico prossimo alle suddette aree, mediante l'innovazione, l'efficienza ed integrazione di nuovi sistemi di trasporto e/o regimentazione della sosta dei mezzi privati. Elementi chiave che trovano una reale applicazione nel trasporto pubblico, rinnovando non solo il parco automezzi ma anche le stazioni e pensiline di attesa che diventano a loro volta intelligenti e multifunzione.

Soluzioni sostenibili, integrate, efficienti e tecnologiche, pensate per trasformare l'esperienza del cittadino e/o del turista collegata ad un trasporto efficiente ed eco-compatibile, e che consenta di giungere alle destinazioni dei siti storico-culturali senza l'assillo del traffico veicolare, ma bensì, passeggiando in sicurezza lungo un percorso pedonalizzato, libero da macchine strombazzanti e da scooter rumorosi oltre che pericolosi.

Gli interventi previsti per l'attuazione del progetto, sono i seguenti:

1. interventi di potenziamento e riqualificazione della rete viaria di accesso ai siti attrattori;
2. realizzazione o riqualificazione delle aree di sosta e di interscambio, parcheggi attrezzati ed eco-sostenibili nelle aree di accesso ai siti attrattori;
3. applicazioni e sistemi per l'integrazione tra la mobilità e turismo;
4. Sistemi di gestione e/o diffusione delle informazione per gli utenti delle infrastrutture di accesso ai siti attrattori;
5. Introduzione di sistemi di trasporto intelligenti e puliti (bus/navetta elettrici) come collegamento tra i parcheggi di interscambio e i siti attrattori;
6. opere di miglioramento della circolazione e riqualificazione e/o introduzione delle aree ZTL adiacenti i siti attrattori;

Il progetto punta verso la sostenibilità non solo del lungomare come promenade pedonale ma bensì dell'intero centro urbano, attraverso l'introduzione della mobilità elettrica, sia in ambito privato (*taxi, car-sharing, bike-sharing*) che pubblico (*bus/navetta*).

Dunque, complessivamente, il progetto si pone l'obiettivo di offrire soluzioni di trasporto green promuovendo la transizione al vettore elettrico al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e di percorribilità verso i siti attrattori.

Un'alternativa innovativa, completa e flessibile che dovrebbe comprendere un insieme di servizi che vanno dall'installazione e gestione dell'infrastruttura di ricarica (*batterie e stazioni di ricarica*), alla produzione di energia rinnovabile (*le pensiline delle fermate dei bus/navetta come pergole foto-voltaiche*), alla gestione della flotta dei bus/navette e l'ottimizzazione dei consumi. Tale soluzione potrebbe essere attivata senza alcun costo per la pubblica amministrazione attraverso l'attivazione di una solida partnership con operatori chiave del settore quali fornitori di bus elettrici, inclusa la fornitura . Gestione e manutenzione della flotta dei veicoli. Una gamma di soluzioni che permetterebbe alla pubblica amministrazione di beneficiare di un servizio efficiente e sostenibile con nessun impatto sugli investimenti ed una gestione ottimizzata del trasporto cittadino.

11. Le ricadute "economiche" delle zone pedonali

In Europa i soli incidenti stradali sono responsabili, ogni anno, di oltre 35 mila decessi e del ferimento di 1,5 milioni di persone, e che l'Associazione italiana familiari e vittime della strada stima, per il nostro Paese, 300 mila feriti e oltre 20 mila disabilità gravi ci rendiamo conto che il problema non è confinato ai soli dati statistici, ma ha ricadute (pesanti) sull'intero sistema Paese. Basti pensare che l'**Oms** ha stimato nel 2% del Pil le ricadute economiche legate agli incidenti oltre alle ricadute dell'inquinamento sulla salute dei cittadini.

La pedonalizzazione del Lungomare, dunque, oltretutto quanto già espresso, garantirà una migliore qualità della vita dei cittadini nel lungo periodo, grazie all'abbattimento dell'inquinamento acustico, al raggiungimento di maggiori livelli di sicurezza, garantendo un rilancio dell'economia locale: la sola restrizione del traffico dentro le città sembra essere una ricetta sufficiente.

Infine, dopo tanti esempi di aree pedonali in varie città d'Italia e d'Europa, i vari report hanno messo in luce come le attività commerciali situate nelle zone a traffico limitato e/o pedonale abbiano incrementato il fatturato dei negozi e degli esercizi, con punte che in alcuni casi hanno sfiorato un aumento del 50%.

Inoltre, all'interno delle zone pedonali e/o a traffico limitato il rumore prodotto dal traffico si può ridurre dal 40% all'80%, con il conseguente calo di una serie di problemi legati al **rumore di fondo**, come la qualità del sonno, le malattie cardiovascolari e i disturbi nel comportamento.

La ricaduta economica portata dall'aumento dell'attività motoria, conseguente alla chiusura al traffico veicolare di porzioni di aree urbane, è stata valutata per esempio dal Comune di Modena per il progetto europeo Heat (Health economic assessment tools), promosso da Commissione europea e Oms, con l'obiettivo di sperimentare i benefici in salute (ed economici) dell'attività fisica intesa come attività quotidiana e non come sport. Attraverso una serie di parametri e indicatori stabiliti da Oms e Unione europea, è possibile valutare in centinaia di migliaia di euro i benefici in termini di salute. Il che vuol dire che ogni euro speso dall'amministrazione comunale si traduce in varie decine di euro di minor spesa del servizio sanitario per ogni abitante.

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

Il calcolo sommario della spesa viene eseguito parametrizzando il costo per mq, in funzione della tipologia di lavori da eseguire, ed in particolare si può stimare un costo di:

- riqualificazione marciapiedi con relativi impianti : 230,00 €/mq
- riqualificazione piazze con arredi ed impianti : 340,00 €/mq

TRATTO 1 - Piazza Nike

Pavimentazione e sistemazione piazza e rifacimento ringhiera
mq 5666,00 x 230,00 €/mq = € 1.303.180,00

TRATTO 2 - Lungomare Schisò

Ampliamento banchina + ringhiera ed impianti
mq 8283,00 x 230,00 €/mq = € 1.905.090,00

TRATTO 4 - Piazza S. Pancrazio

Riqualificazione piazza
mq 1554,00 x 340,00 €/mq = € 528.360,00

TRATTO 5 - Lungomare S. Pancrazio

Ampliamento + Riqualificazione marciapiedi
mq 5292,00 x 230,00 €/mq = € 1.217.160,00

TRATTO 6 - Piazza Kalkis

Riqualificazione piazza
mq 1169,00 x 340,00 €/mq = € 397.460,00

TRATTO 7 - Baglio S. Pancrazio

Riqualificazione piazza
mq 424,00 x 340,00 €/mq = € 144.160,00

TRATTO 8 - Lungomare Tysandros

Ampliamento + Riqualificazione marciapiedi
mq 5000,00 x 230,00 €/mq = € 1.150.000,00

TRATTO 9 - Area bambinopoli

Riqualificazione piazza
mq 417,00 x 340,00 €/mq = € 141.780,00

TRATTO 10 - Piazza Giovanni Paolo II

Riqualificazione piazza
mq 4726,00 x 340,00 €/mq = € 1.606.840,00

Importo complessivo a b.a. = € 8.394.030,00

Somme a disp. dell'Amm. = € 3.105.970,00

Totale complessivo = € 11.500.000,00

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Attività	Mesi	2019				2020				2021				2022				2023				
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	
Attività 1*	PROG. ESEC.								X	X												
Attività 2	ACQU. PARERI										X											
Attività 3	AVVIO PROC. AFFIDAMENTO										X	X										
Attività 4	AGGIUD. E FIRMA CONTRATTO LAVORI											X	X									
Attività 5														X	X	X	X					
Attività 6	CONCLUSIONE																		X	X		



Parco fluviale Alcantara

Zona a destinazione ricettiva

Zona mista a destinazione residenziale - ricettiva - commerciale

Zona di pregio storico-ambientale Parco archeologico

Zona residenziale

Nucleo storico

Zona agricola con morfologia collinare/pianeggiante

Delimitato dal bacino fluviale del fiume Alcantara, il suo territorio è caratterizzato dal succedersi di laghetti e di cascat, ove è possibile osservare stupefacenti strutture laviche colonnaria base prismatica

Tessuto urbano finalizzato alla produzione di servizi per l'ospitalità erogati da strutture ricettive medio - grandi

Tessuto urbano caratterizzato dalla presenza di attività ricettive medio - piccole, residenze di pregio e piccole attività commerciali legate al turismo

Zona ad elevato pregio storico-archeologico, testimonianza del primo insediamento greco risalente all' VIII secolo a.C.

Tessuto residenziale consolidato, caratterizzato da un impianto edilizio risalente agli anni 70'-80'.

Centro storico, caratterizzato da un tessuto stratificato e consolidato, attualmente destinato a residenziale - commerciale.

Tessuto agricolo, caratterizzato da piccole micro imprese dedicate principalmente alla produzione di agrumi e/o prodotti ortofruttili locali

DESCRIZIONE

Descrizione dello stato attuale

Attualmente il sistema del lungomare è raggiungibile da diverse strade che lo connettono con la SS114. Tale struttura viaria carica il lungomare, soprattutto nel periodo estivo, di migliaia di veicoli che in parte raggiungono il lungomare ed in parte lo attraversano per raggiungere altre destinazioni.

Ciò determina caoticità, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e pericolo per l'incolumità dei pedoni. La presenza di numerose attività commerciali o ricettive è conseguenza di un traffico commerciale (carico e scarico merci) lungo l'arco di tempo dell'intera giornata, senza limitazioni di orario.

L'asse del lungomare, attualmente, funge da parcheggio sia per gli avventori temporanei ma anche per i residenti, trasformandosi soprattutto nel periodo estivo, in un vero e proprio parcheggio a raso.

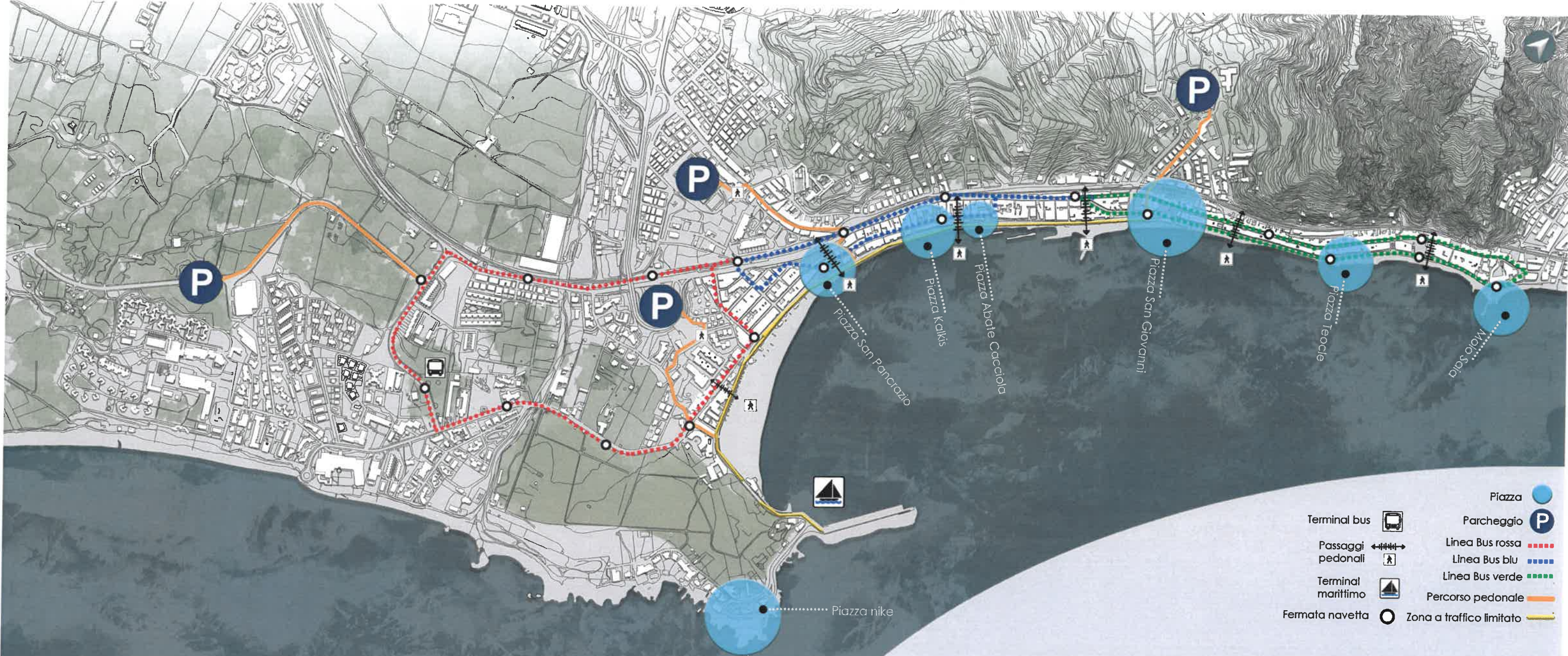
Premesso tutto ciò, risulta evidente, come il raggiungimento dei siti di interesse storico (Parco Archeologico) e dei siti di prevalente interesse turistico (porto, sistema spiagge) da parte dei turisti e/o dei residenti avviene in condizione di disordine, caos, oltre che di insicurezza

LINEE GUIDA DI PROGETTO

- interventi di potenziamento e riqualificazione della rete viaria di accesso ai siti attrattori;
- realizzazione o riqualificazione delle aree di sosta e di interscambio, parcheggi attrezzati ed eco-sostenibili nelle aree di accesso ai siti attrattori;
- applicazioni e sistemi per l'integrazione tra la mobilità e turismo;
- Sistemi di gestione e/o diffusione delle informazione per gli utenti delle infrastrutture di accesso ai siti attrattori;
- Introduzione di sistemi di trasporto intelligenti e puliti (bus/navetta elettrici) come collegamento tra i parcheggi di interscambio e i siti attrattori;
- opere di miglioramento della circolazione e riqualificazione e/o introduzione delle aree ZTL adiacenti i siti attrattori;



Parcheggio	
Parco archeologico	
Viabilità' primaria	
Viabilità' secondaria	
Viabilità' terziaria	
Asse ferroviario	
Terminal crocieristico	
Terminal bus	
Stabilimenti balneari	
Infopoint	
Presidio medico	
Scuole	
Alberghi	
Municipio	
Edifici religiosi	
Museo archeologico	



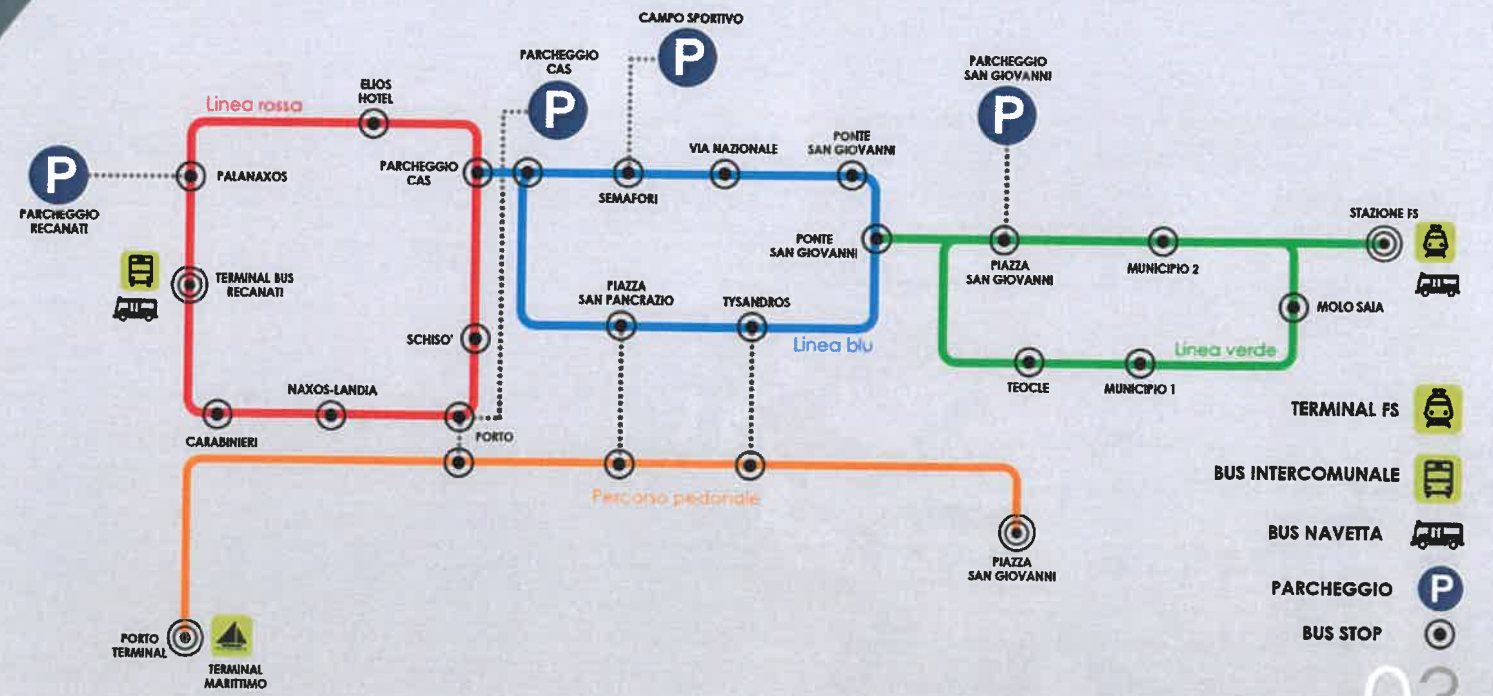
- Piazza
- Terminal bus
- Passaggi pedonali
- Terminal marittimo
- Fermata navetta
- Parcheggio
- Linea Bus rossa
- Linea Bus blu
- Linea Bus verde
- Percorso pedonale
- Zona a traffico limitato

LINEE GUIDA DI PROGETTO

La riqualificazione del lungomare di Giardini Naxos, non può non tenere conto dell'attivazione di un servizio di trasporto pubblico eco-compatibile (bus/navetta elettrici) che consenta di ridurre al minimo l'incidenza del traffico veicolare dei cittadini, senza il quale l'obiettivo della pedonalizzazione del tratto di lungomare quale accesso ai poli attrattori, non potrebbe compiersi. Il progetto, dunque, ambisce a trasformare radicalmente ed in generale il trasporto della cittadina con particolare attenzione alle aree limitrofe ai siti attrattori ponendosi l'obiettivo di riqualificare il contesto viabilistico prossimo alle suddette aree, mediante l'innovazione, l'efficienza ed integrazione di nuovi sistemi di trasporto e/o regimentazione della sosta dei mezzi privati. Elementi chiave che trovano una reale applicazione nel trasporto pubblico, rinnovando non solo il parco automezzi ma anche le stazioni e pensiline di attesa che diventano a loro volta intelligenti e multifunzione.

Soluzioni sostenibili, integrate, efficienti e tecnologiche, pensate per trasformare l'esperienza del cittadino e/o del turista collegata ad un trasporto efficiente ed eco-compatibile, e che consenta di giungere alle destinazioni dei siti storico-culturali senza l'assillo del traffico veicolare, ma bensì, passeggiando in sicurezza lungo un percorso pedonalizzato, libero da macchine strombazzanti e da scooter rumorosi oltre che pericolosi.

DIAGRAMMA DEI PERCORSI E PUNTI INTERSCAMBIO



VIABILITA' DI PROGETTO

0 100 m

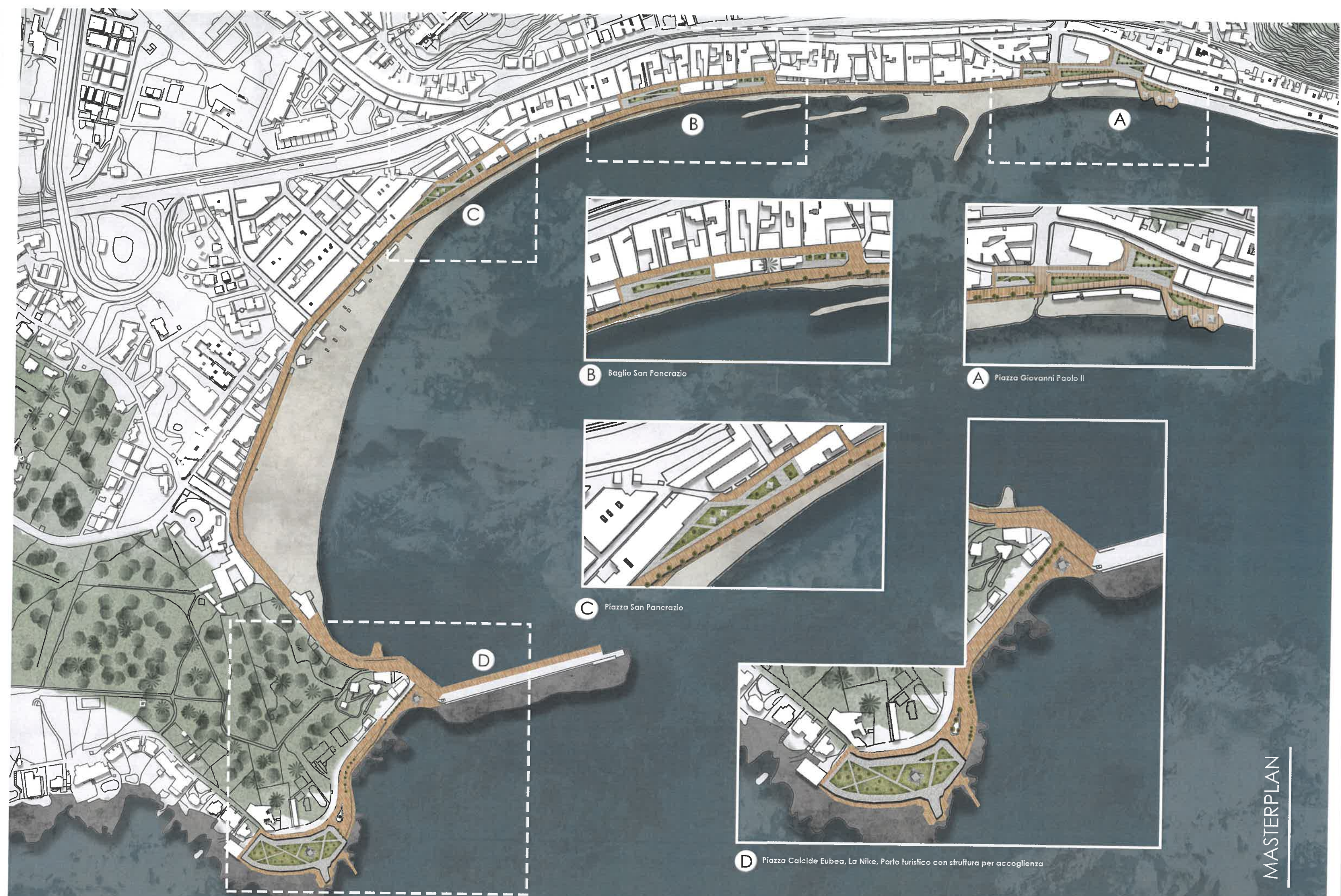


POTENZIALITA' E CRITICITA'

- 1  PIAZZA NIKE
- 2  AREA ATTREZZATA NIKE
- 3  WATERFRONT NIKE
- 4  PORTICCIOLO
- 5  AREA ANTISTANTE PALAZZO PALADINO
- 6  SIRENETTA
- 7  PIAZZA SAN PANCRAZIO
- 8  PIAZZA KALKIS
- 9  DISCESA A MARE LUNGOMARE TYSANDROS
- 10  LUNGOMARE TYSANDROS

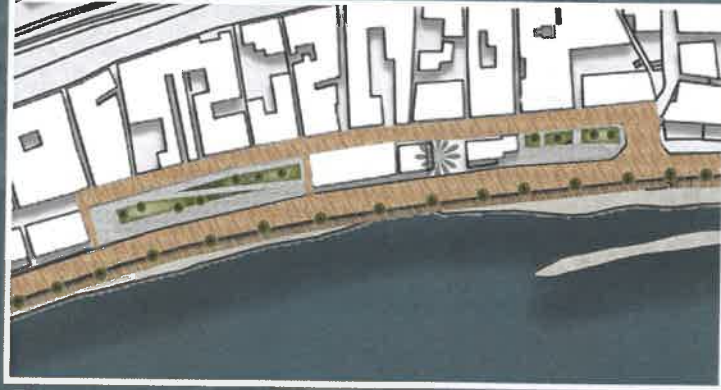
ELEMENTI DI DEGRADO



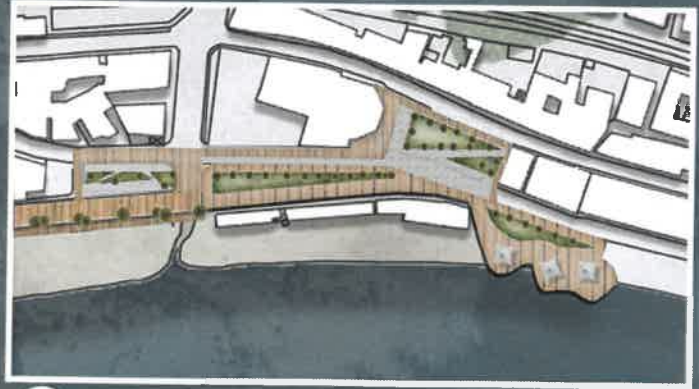


B

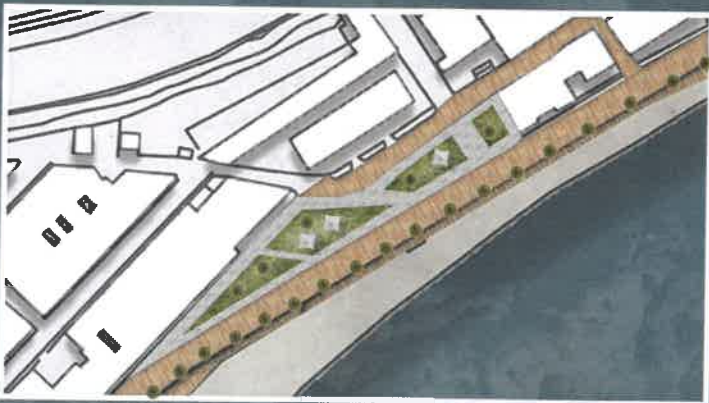
A



B Baglio San Pancrazio



A Piazza Giovanni Paolo II



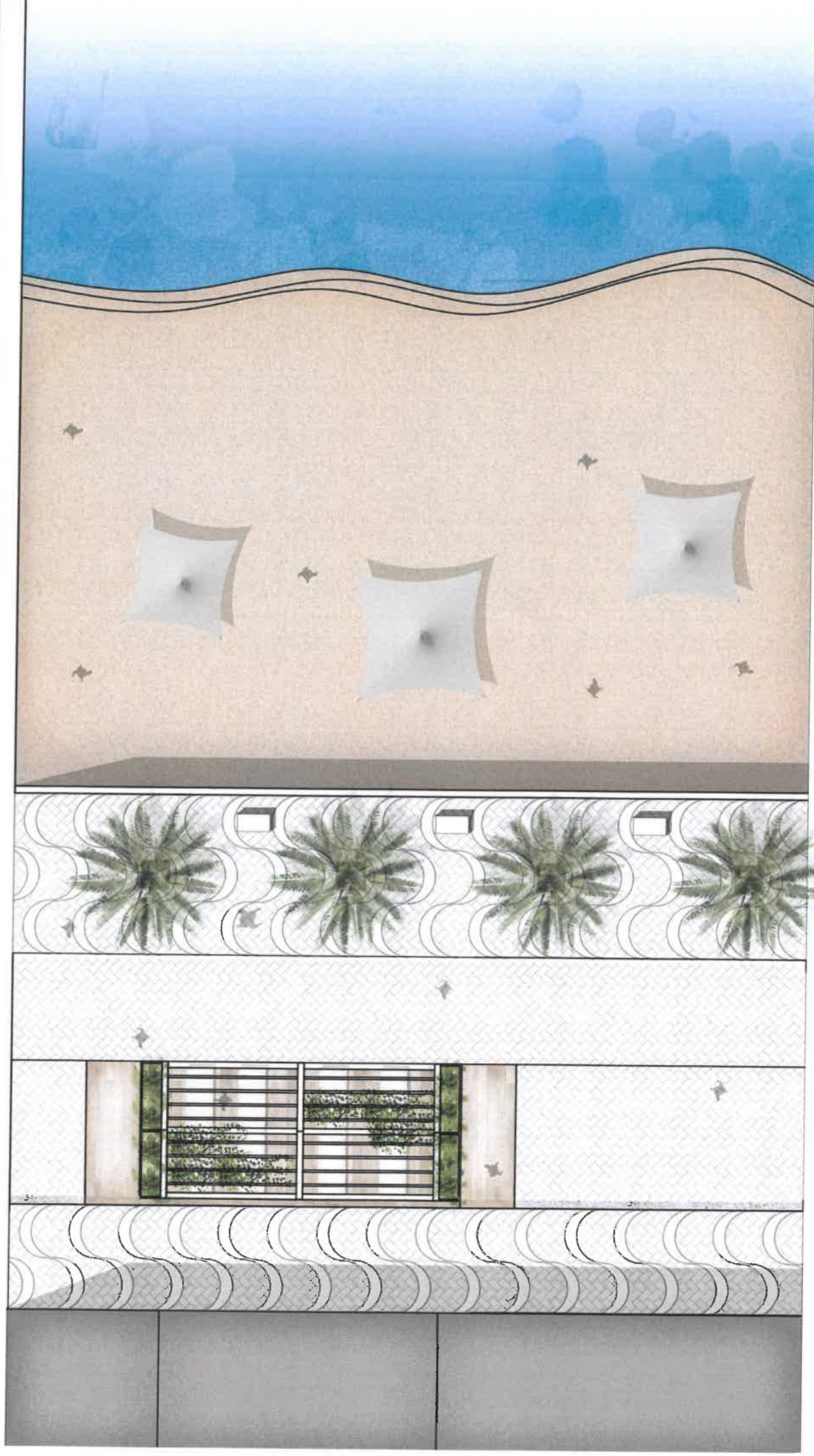
C Piazza San Pancrazio



D Piazza Calcide Eubea, La Nike, Porto turistico con struttura per accoglienza

D

PARTICOLARE "STRALCIO LUNGOMARE"



Edifici

● Marciapiede

● Carreggiata carrabile

● Marciapiede

Spieggi

● Mar Ionio



PAVIMENTAZIONE "GAZEBI"

Pavimento in legno di tipo TEK per esterni.



PAVIMENTAZIONE "MARCIAPIEDI"

Pietra "Calçada portoghuesa"

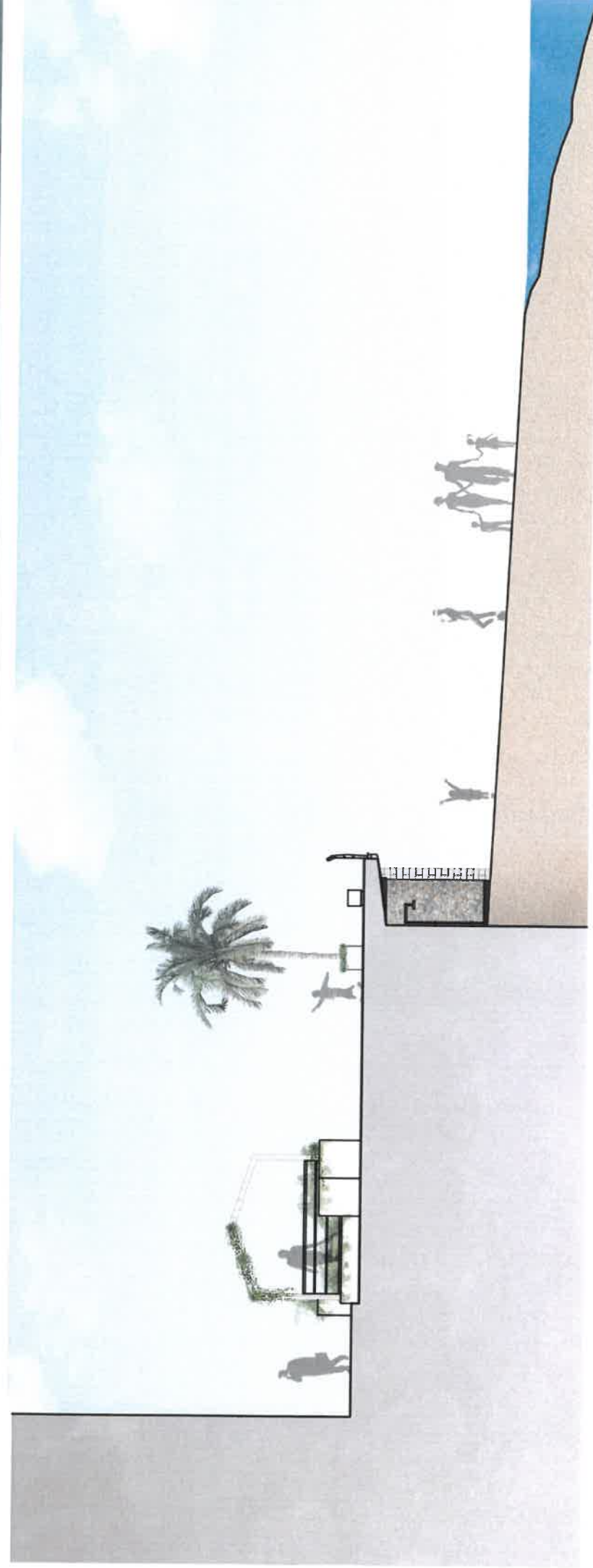


PAVIMENTAZIONE STRADALE

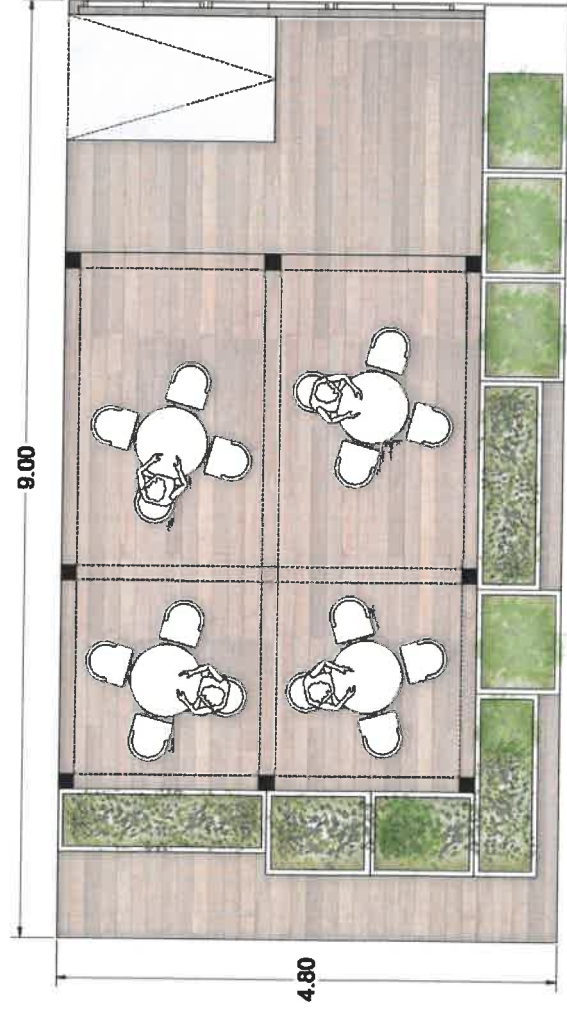


RIVESTIMENTO SERVIZI

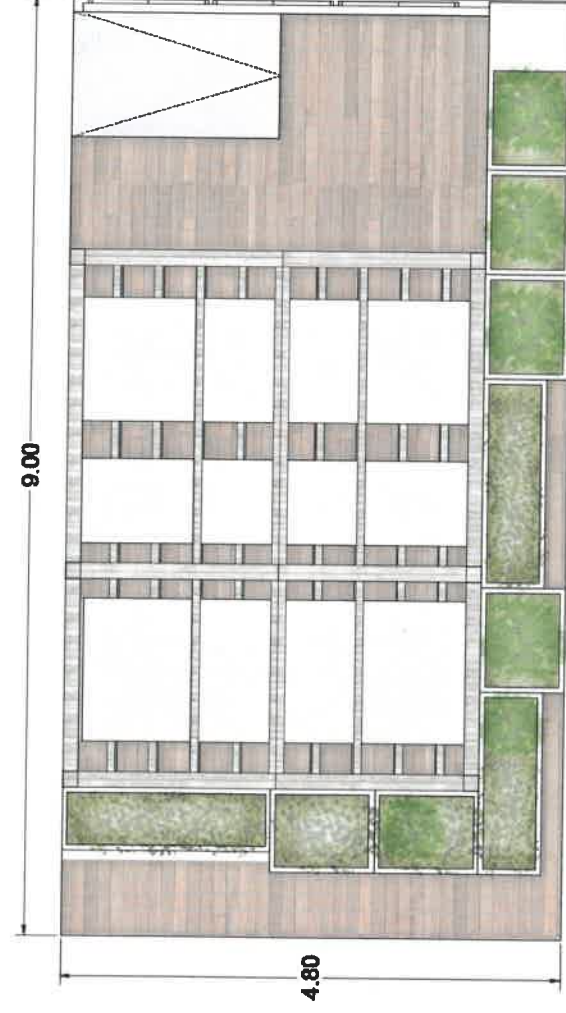
Pietra



07 PARTICOLARE STRUTTURA MODULARE PER SERVIZI DI RISTORAZIONE



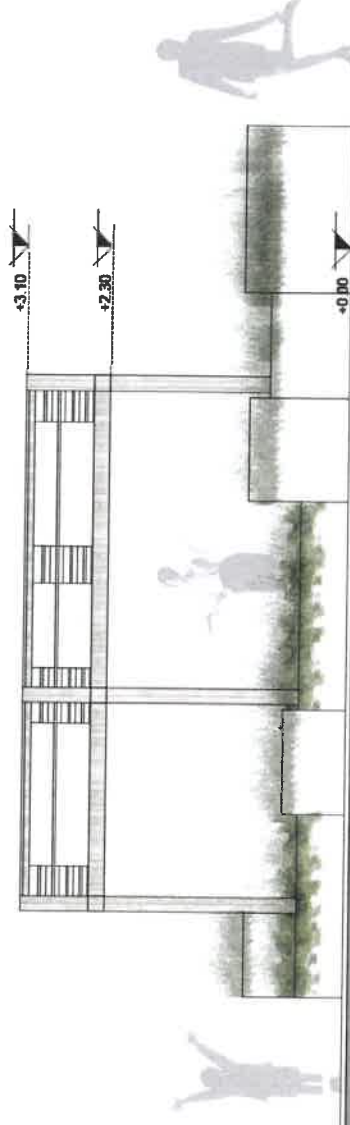
Pianta Gazebo



Pianta copertura Gazebo

DESCRIZIONE

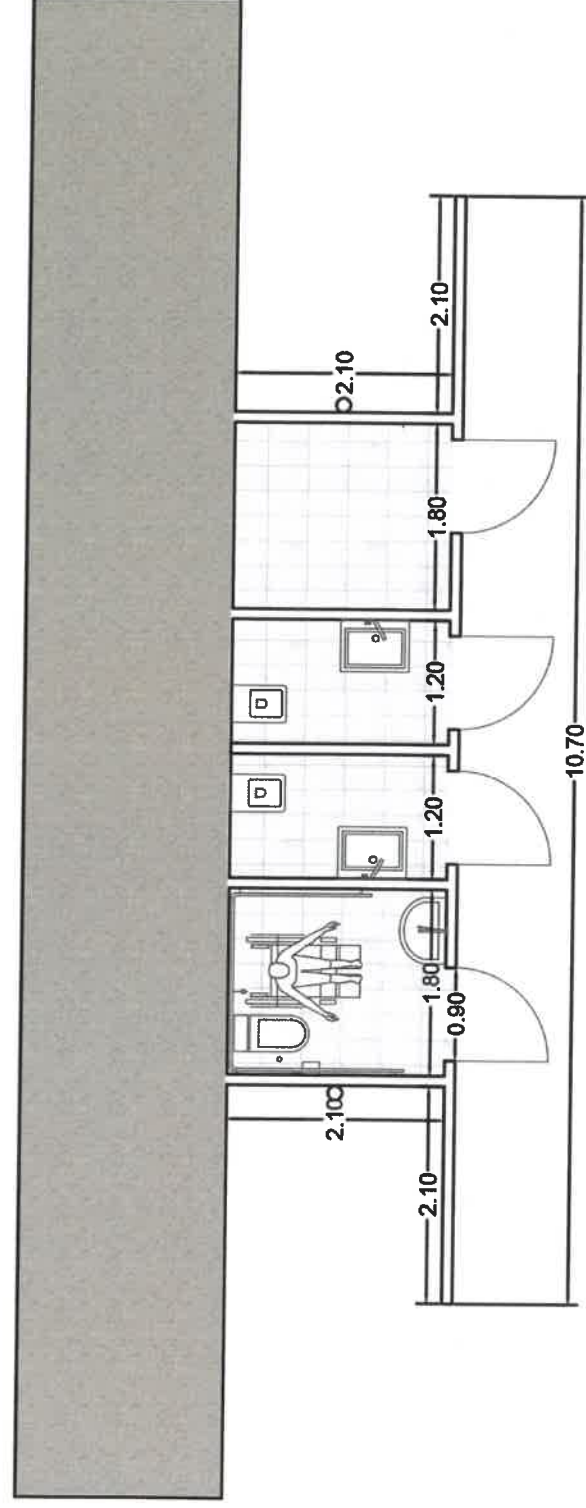
Il "Gazebo" sarà uno degli elementi di arredo urbano per cercare di perseguire l'obiettivo principale del progetto preliminare, ossia rendere omogenee ed unitarie tutte le "aree ristoro" che caratterizzano il waterfront giardinese; esso sarà estremamente adattabile, grazie al suo modulo (9x4,80) m. Disponibile in struttura singola o multipla per spazi più estesi. Sul fronte commerciale questo fornisce una confortevole e pratica soluzione per garantire uno spazio di consumo esterno a bar o attività di vario tipo. Un investimento utile in tutti i campi con soluzioni standardizzate e/o personalizzabili



Prospetto Gazebo



08 PARTICOLARE MODULO SERVIZI SPIAGGIA



Pianta Servizi spiaggia

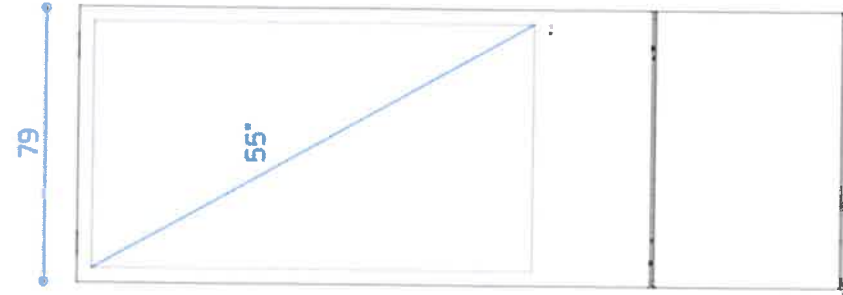
DESCRIZIONE

I "blocchi servizio" saranno collocati sulla spiaggia, immediatamente sotto il livello stradale. Si compongono di un bagno per disabili, servizi igienici uomo e donna, spogliatoi, e docce all'aperto.

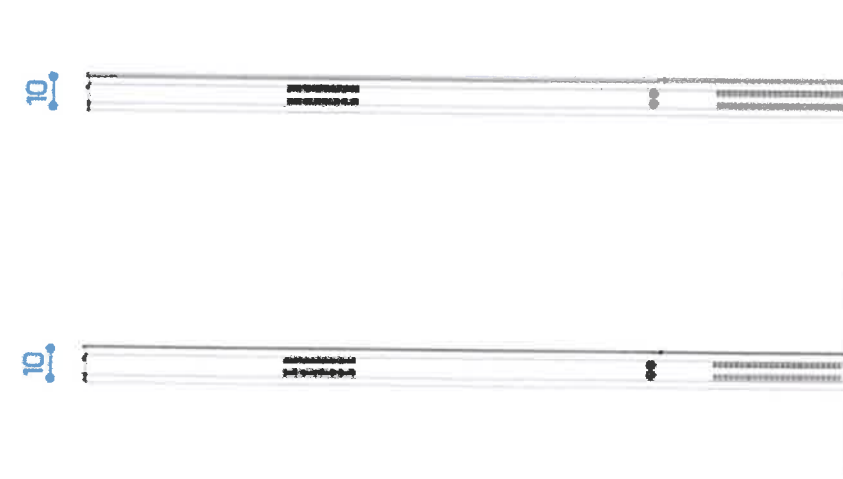
Tali servizi potranno essere usufruiti sia dai bagnanti che dai pedoni, compreso i disabili, i quali potranno accedere mediante rampe con pendenza idonea per i portatori di disabilità



Vista frontale



Viste laterali



Lunghezza

116 Kg

Dimensioni base

156 Kg

79(W)x210(H)x55(D)



DESCRIZIONE

I "Totem informativi", posizionati in punti di particolare interesse e in prossimità di zone ombreggiate e sedute, racconteranno la storia dei luoghi e dei poli di maggiore interesse; in altri casi saranno posizionati nella medesima prospettiva ove sarà possibile il raffronto fotografico passato/presente

Particolare "Totem interattivo"



STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

L'Amministrazione comunale di Giardini Naxos, con il presente progetto, intende continuare un processo di attrezzamento del territorio e del patrimonio culturale ed ambientale esistente, al fine di rendere fruibili aree di incommensurabile bellezza.

Tutto ciò apporterebbe chiaramente benefici in termini generali di valutazione ed in prospettiva futura, come è facile intuire, senz'altro superiori ai costi di realizzazione necessari per la esecuzione di tale opera.

Per quanto attiene l'acquisizione di pareri e/o Nulla Osta da parte di altri Enti, si precisa che si tratta di opere conformi alle normative vigenti (sismica, paesaggistica e/o ambientale, urbanistica, ecc.).

Si attesta infine, di aver preso visione diretta dei luoghi oggetto di intervento, nonché la fattibilità di questo in relazione al contesto limitrofo, salvo il rilascio di eventuali autorizzazioni e/o Nulla Osta da parte di altri Enti competenti.

PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) relativo all'applicazione della sicurezza nel cantiere, dovrà essere redatto ai sensi del D. Lgs. 81/2008, per i lavori riportati in testata; esso costituisce parte integrante del contratto di appalto ed ha lo scopo di delineare e sintetizzare le norme che devono essere osservate, per svolgere in condizioni di sicurezza, le attività all'interno del cantiere e realizzare così un'efficace piano di protezione fisica per i lavoratori impegnati.

Il Committente attraverso la redazione di questo PSC, elaborato ai sensi dell'art. 100 del D. Lgs. n° 81 del 09 aprile 2008, coordinato con il D. Lgs. n° 106 del 3 agosto 2009 e con i contenuti minimi previsti all'allegato XV, e redatto da professionista abilitato.

L'impresa aggiudicataria dei lavori è tenuta ad attuare quanto previsto nel PSC e dovrà inoltre predisporre un proprio Piano Operativo di Sicurezza (POS) che dovrà avere le caratteristiche di un piano complementare di dettaglio di questo PSC.

L'impresa che si aggiudica i lavori può presentare proposte di integrazione a questo PSC ove ritenga, sulla base della propria esperienza, di poter meglio garantire la sicurezza dei lavoratori nel cantiere.

Le eventuali proposte di modifica devono essere presentate al Coordinatore della Sicurezza per l'esecuzione dei lavori che ha il compito di valutare, discutere ed approvare tali, eventuali, proposte.

Il Committente, prima dell'affidamento dell'incarico dei lavori, designa un professionista abilitato quale Coordinatore per l'esecuzione dei lavori cui spettano i poteri e gli obblighi di cui all'art. 92 del D. Lgs. 81/2008 e successive modifiche.

Oltre all'impresa aggiudicataria tutte le imprese esecutrici ed i lavoratori autonomi che prestano la propria attività all'interno del cantiere, a qualsiasi titolo, sono tenute, prima dell'inizio dei rispettivi lavori, alla redazione di un proprio POS.

Per la stesura del presente piano di sicurezza, ai sensi del D. Lgs. 81/2008 sono state rispettate tutte le disposizioni di legge riguardanti la materia di prevenzione infortuni con particolare attenzione alle disposizioni riportate nei:

- D.P.R. N° 547 del 27/04/1955
- D.P.R. N° 302 del 19/03/1956
- D.P.R. N° 303 del 19/03/1956
- D.M. del 02/07/1958
- D.P.R. N° 164 del 07/01/1956
- D. Lgs. N° 626 del 19/09/1994 aggiornato al D. Lgs. N° 242 del 19/03/1996
- D. Lgs. N° 277/91
- D. Lgs. N° 494 del 14/08/1996 aggiornato al D. Lgs. 528/99 ;
- D. Lgs. N° 81 del 09/04/2008 e ss. mm. e ii. ;

Gli organi preposti al controllo, alla prevenzione degli infortuni ed al pronto intervento in caso di incidenti saranno:

Ispettorato del Lavoro

A.S.L. (Azienda sanitaria locale)

I.N.A.I.L.

VV.FF.

Pronto Soccorso, Presidio Ospedaliero

Carabinieri

Polizia

Gli organi sopraccitati saranno quelli competenti per il territorio ove avrà luogo la realizzazione dell'opera prevista in progetto, oltre ad altri organismi citati più innanzi.

Le presenti istruzioni non intendono pregiudicare né sostituirsi in alcun modo alle vigenti disposizioni di legge le cui norme e regole devono essere comunque applicate durante lo svolgimento del contratto in essere.

Sarà cura del coordinatore della sicurezza per l'esecuzione dell'opera provvedere inoltre alla compilazione di una tabella da apporre in cantiere e di immediata consultazione con i recapiti degli organi sopraccitati .

CRITERI DI VALUTAZIONE DEI RISCHI

I criteri di valutazione dei rischi riportati nel presente documento sono stati rilevati e desunti esaminando i seguenti elaborati:

Progetto esecutivo delle opere da realizzare

Elaborati contabili

Calcoli strutturali

Relazione geologica

Il PSC sulla valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante il lavoro nei cantieri temporanei o mobili, propone i seguenti contenuti minimi previsti dall'all.XV al D.Lgs. 81/2008:

a) modalità da seguire per la recinzione del cantiere, gli accessi e le segnalazioni);

b) protezioni o misure di sicurezza contro i possibili rischi provenienti dall'ambiente esterno;

c) servizi igienico-assistenziali;

d) protezioni o misure di sicurezza connesse alla presenza nell'area del cantiere di linee aeree e condutture sotterranee;

e) viabilità principale di cantiere;

f) impianti di alimentazione e reti principali di elettricità, acqua, gas ed energia di qualsiasi tipo;

g) impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche;

h) misure generali di protezione contro il rischio di seppellimento da adottare negli scavi;

i) misure generali da adottare contro il rischio di annegamento;

l) misure generali di protezione da adottare contro il rischio di caduta dall'alto;

m) misure per assicurare la salubrità dell'aria nei lavori in galleria;

n) misure per assicurare la stabilità delle pareti e della volta nei lavori in galleria;

o) misure generali di sicurezza da adottare nel caso di estese demolizioni o manutenzioni, ove le modalità tecniche di attuazione siano definite in fase di progetto;

p) misure di sicurezza contro i possibili rischi di incendio o esplosione con lavorazioni e materiali pericolosi utilizzati in cantiere;

q) disposizioni per dare attuazione a quanto previsto dall'art.14;

r) disposizioni per dare attuazione a quanto previsto dall'art.5, comma 1, lettera c);

s) valutazione, in relazione alla tipologia dei lavori, delle spese prevedibili per l'attuazione dei singoli elementi del piano;

t) misure generali di protezione da adottare contro gli sbalzi eccessivi di temperatura.

Oltre a quanto sopraddetto vengono riportate:

Valutazione sommaria del n° di imprese presunto in cantiere;

Descrizione di massima delle fasi lavorative;

Valutazione di eventuali sovrapposizioni delle suddette fasi nelle stesse aree lavorative;

Misure di sicurezza specifiche e complementari derivanti dalle sovrapposizioni individuate;

Attribuzione di ruoli e competenze in merito alla sicurezza ed igiene del lavoro;

Descrizione del cantiere

Descrizione dei lavori e delle attrezzature e materiali da utilizzare;

Misure di sicurezza da attuare in modo da eliminare le situazioni a rischio;

La valutazione dei rischi per l'esecuzione dei lavori sarà eseguita considerando le seguenti possibilità di infortuni :

Caduta di persone in piano per l'eventuale presenza sulle vie di transito di materiali di ingombro, di buche, di avvallamenti o di sostanze scivolose;

Caduta di persone dall'alto durante le fasi di montaggio di ponteggi metallici e di realizzazione delle varie opere in elevazione nell'impiego di scale a mano;

Caduta di persone dall'alto durante i lavori in parete ;

Investimento per caduta di materiali dall'alto durante la fase di carico, scarico, movimentazione e sollevamento dei materiali e durante le operazioni di montaggio e smontaggio delle opere provvisorie;

Seppellimento e/o soffocamento per smottamento delle pareti o irruzioni d'acqua nei lavori ;

Schiacciamento per ribaltamento dei mezzi meccanici per cedimento del terreno o per irrazionale utilizzazione dei mezzi stessi;

Urto di persone contro i mezzi operanti in cantiere, tra mezzi e strutture fisse contro ostacoli;

Investimento di persone da mezzi operanti in cantiere;

Ferite da taglio e da schiacciamento per l'impiego di utensili ed attrezzi vari e per il maneggio di materiali;

Strappi muscolari per l'irrazionale maneggio e sollevamento manuale dei materiali;

Investimento da spruzzi di materiale negli occhi durante l'operazione di getto, intonacatura e di travaso;

Investimento e proiezioni di schegge durante l'impiego di apparecchiature per il taglio nei lavori di smerigliatura e scannellatura;

Punture per l'eventuale presenza di punte o chiodi sulle vie di transito per il maneggio di materiali scheggiabili e/o sfaldabili;

Inalazione di polveri nei lavori di scavo, trasporto del materiale scavato, nonché in occasione della preparazione delle aree di lavoro e delle pulizie di apparecchiature e mezzi operativi;

Ferite dovute all'impiego di attrezzature e utensili deteriorati;

Ferite o fratture per contatto con organi di trasmissione del moto di macchinari ed

impianti o per movimenti scoordinati sconnessi;

Ferite per contatto con gli organi lavoratori delle macchine e degli impianti utilizzati;

Ferite, cesoiamenti e contusioni dovute alla movimentazione dei materiali con mezzi di sollevamento che utilizzano brache;

Danno all'apparato uditivo da rumore provocato da macchinari ed utensili utilizzati in cantiere;

Danni all'apparato uditivo e/o visivo da vibrazioni e scuotimenti derivanti dall'impiego di martelli demolitori, vibratorii, ecc.;

Folgorazione per contatti diretti ed indiretti in conseguenza dell'utilizzo di macchine ed apparecchiature elettriche e per eventuali avvicinamenti a parti in tensione;

Danno per contatto o inalazione di sostanze pericolose o nocive alla salute dei lavoratori (oli minerali, disarmanti, cemento bitume, ecc.);

Danno per radiazioni caloriche, ultraviolette o ionizzanti derivanti dai lavori di saldatura;

Danno per inalazione di gas e fumi che si sprigionano durante i lavori di saldatura;

Ustioni provocate da lavoro di saldatura;

Ustioni per scoppio di recipienti contenenti gas compressi (Bombole d'ossigeno, acetilene, compressori, ecc.);

Ustioni da incendio per la presenza in cantiere di sostanze infiammabili;

Elettrocuzione e/o ustioni per caduta di fulmini sulle strutture metalliche esistenti;

SCHEMA CAPITOLATO SPECIALE PRESTAZIONALE

I lavori di cui al presente progetto saranno eseguiti nel rispetto delle norme di sicurezza riportate nell'allegato capitolato, e nel rispetto del computo metrico sommario allegato alla presente.

Per quanto attiene le opere da realizzare e la loro suddivisione, all'interno del computo metrico sommario sono riportate, con i relativi importi, tutte le opere specialistiche necessarie all'espletamento dell'appalto.

Per quanto attiene la metodologia di affidamento dell'appalto, premesso che si tratta di opere da contabilizzare a misura, essa sarà del tipo a pubblico incanto.

Sono da ritenersi compresi nell'appalto, e pertanto compensati con il relativo importo a misura, tutti i lavori e le provviste necessarie per dare compiuta e finita in ogni sua parte l'opera, così come risultano dagli elaborati grafici e descrittivi di progetto.

Le opere che formano oggetto dell'appalto possono riassumersi come in precedenza indicato, salvo più precise indicazioni che all'atto potranno essere impartite dalla Direzione Lavori.

Le suddette opere dovranno soddisfare tutte le prescrizioni e le modalità tecniche e costruttive generali, nonché le prescrizioni particolari riportate sugli elaborati di progetto, con particolare riferimento anche alle caratteristiche indicate nell'elenco prezzi, necessarie per dare compiuta, finita e funzionale in ogni sua parte l'opera.

L'ubicazione, la forma, il numero e le principali dimensioni e quantità delle opere oggetto dell'appalto, risultano dai disegni e dagli elaborati tecnici allegati al presente capitolato speciale d'appalto. Sono comprese nell'appalto tutte le opere individuate e descritte ai precedenti paragrafi e/o rappresentate e/o indicate negli elaborati di progetto. Le indicazioni di cui sopra, nonché gli elaborati progettuali da allegare al contratto, debbono ritenersi come atti ad individuare la consistenza qualitativa e quantitativa delle varie specie di opere comprese nell'Appalto, necessarie per dare compiuta, finita e funzionale in ogni sua parte l'opera.

Il contenuto dei documenti di progetto è ritenuto esplicativo al fine di consentire all'Appaltatore di valutare l'oggetto dei lavori ed in nessun caso limitativo per quanto

riguarda lo scopo del lavoro. Deve pertanto intendersi compreso nell'Appalto anche quanto non espressamente indicato ma comunque necessario per la realizzazione funzionale e completa delle diverse opere.

Il committente si riserva comunque l'insindacabile facoltà di introdurre nelle opere stesse, sia all'atto della consegna dei lavori sia in sede di esecuzione, quelle varianti che riterrà opportune nell'interesse della buona riuscita e dell'economia dei lavori, senza che l'Appaltatore possa da ciò trarre motivi per avanzare pretese di compensi e indennizzi di qualsiasi natura e specie non stabiliti nel presente Capitolato e sempreché l'importo complessivo dei lavori resti nei limiti dell'art. corrispondente del Capitolato Generale d'Appalto.

Per il fatto di accettare l'esecuzione dei lavori sopra descritti l'Appaltatore ammette e riconosce pienamente :

- a) di avere preso conoscenza delle opere da eseguire, delle condizioni tutte del Capitolato speciale e delle condizioni locali;
- b) di aver visitato la località interessata dai lavori e di averne accertato le condizioni di viabilità e di accesso, (delle cave e della provenienza dei materiali da costruzione) e le condizioni del suolo su cui dovrà eseguirsi i lavori;
- c) di avere attentamente vagliato tutte le circostanze generali di tempo, di luogo e contrattuali relative all'appalto stesso ed ogni e qualsiasi possibilità contingente che possa influire sull'esecuzione dell'opera;
- d) di aver esaminato il progetto dettagliatamente anche per quanto concerne i particolari costruttivi e decorativi;
- e) di avere giudicato - nell'effettuare l'offerta - i prezzi, equi e remunerativi anche in considerazione degli elementi che influiscono tanto sul costo dei materiali, quanto sul costo della mano d'opera, dei noli e dei trasporti.
- f) di aver accuratamente valutato tutte le difficoltà relative all'esecuzione dei lavori e di avere il personale ed i mezzi d'opera necessari;
- g) di prendere atto che nulla sarà dovuto per eventuali variazioni quantitative e qualitative che dovranno rendersi necessarie per dare l'opera finita e funzionale, nonché conforme alle norme vigenti.
- h) A riguardo delle varianti si richiamano comunque le indicazioni previste dalla normativa vigente.

L'appaltatore non potrà quindi eccepire, durante l'esecuzione dei lavori, la mancata conoscenza di condizioni o la sopravvenienza di elementi non valutati o non considerati, a meno che tali nuovi elementi appartengono alla categoria delle cause di forza maggiore contemplate dal Codice civile e non escluse da altre norme del presente Capitolato o che si riferiscano a condizioni soggette a revisioni per esplicita dichiarazione del presente Capitolato speciale d'appalto.

Salvo quanto previsto dal presente capitolato e dal contratto, l'esecuzione dell'opera in oggetto è disciplinata da tutte le disposizioni vigenti in materia.

Le parti si impegnano comunque all'osservanza:

a) delle leggi, decreti, regolamenti e circolari emanati e vigenti alla data di esecuzione dei lavori;

b) delle leggi, decreti, regolamenti e circolari emanati e vigenti nella Regione, Provincia e Comune in cui si esegue l'appalto;

c) delle norme tecniche e decreti di applicazione;

d) delle leggi e normative sulla sicurezza, tutela dei lavoratori, prevenzione infortuni ed incendi;

e) di tutta la normativa tecnica vigente e di quella citata dal presente capitolato (nonché delle norme CNR, CEI, UNI ed altre specifiche europee espressamente adottate);

f) dell'Elenco prezzi unitari allegato al contratto;

g) dei disegni e relazioni di progetto.

Resta tuttavia stabilito che la Direzione dei Lavori potrà fornire in qualsiasi momento, durante il corso dei lavori, disegni, specifiche e particolari conformi al progetto originale e relativi alle opere da svolgere, anche se non espressamente citati nel presente capitolato; tali elaborati potranno essere utilizzati soltanto per favorire una migliore comprensione di dettaglio di alcune parti specifiche dell'opera già definite nei disegni contrattuali.