

***Linee di indirizzo
strategico per la
redazione del
Piano Strutturale
Comunale***

PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il Documento Programmatico, passaggio cruciale del processo di redazione, del nuovo Piano Strutturale Comunale di SIDERNO.

Il Documento Programmatico si articola nei seguenti paragrafi:

1. Una rilettura del **percorso del nuovo Piano** per la città, in cui vengono sintetizzate le ragioni delle scelte, il processo di formazione e condivisione del Documento Programmatico e le sue prospettive.

2. L'analisi del rapporto tra nuovo Piano e **contesto decisionale** in cui vengono attraversati criticamente gli strumenti pianificatori e programmatori con cui deve confrontarsi il nuovo Piano (programmazione comunitaria, pianificazione sovraordinata e copianificazione) e da cui deve trarre alcuni elementi fondanti della sua strategia.

3. Una valutazione di dettaglio dello **stato** e delle **criticità della pianificazione comunale**, con riferimento sia ai dati quantitativi essenziali del processo attuativo del piano vigente, sia ad alcuni aspetti rilevanti di tale processo, come la dotazione di standard e la permeabilità urbana.

4. L'individuazione dei principali **obiettivi strategici** attorno ai quali coagulare gli sforzi e le tensioni verso il cambiamento e le risorse pubbliche e private:

- SIDERNO CITTÀ ABITABILE E ACCESSIBILE
- SIDERNO CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA
- SIDERNO CITTÀ ECOLOGICA
- SIDERNO CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA

5. La individuazione dei **progetti-guida prioritari di livello urbano** in grado di raccogliere e portare a sintesi le direzioni di marcia più rilevanti dentro alcuni "grandi racconti" della città intesi come cornice programmatica del futuro Piano Operativo

- IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE
- LA CITTÀ LINEARE DELLE NUOVE CENTRALITÀ
- IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI

6. La definizione dei **principi giuridico-normativi fondanti** del nuovo Piano, con riferimento alla perequazione urbanistica per garantire uguali diritti e alla compensazione urbanistica ed ecologica per garantire prestazioni ambientali aggiuntive alla città

7. L'individuazione di **procedure e strumenti innovativi** per il governo della trasformazione urbana (ambiti di paesaggio, rete ecologica e paesistica, progetto urbano e avvisi pubblici), in grado di gestire il rapporto tra Piano strutturale e operativo

IL PERCORSO DEL NUOVO PIANO. OGGI LE RAGIONI DI UNA SCELTA SONO ANCORA PIÙ FORTI

Negli ultimi anni, in più occasioni, sono state evidenziate le ragioni ineludibili per le quali sia oramai improcrastinabile la redazione di un nuovo Piano Urbanistico per la città, dopo quasi 20 anni dall'adozione di quello vigente.

Quelle ragioni sono riconducibili, non solo ad adeguamenti normativi richiesti rispetto alla L.U.R. 19/2002, ma anche alla **sinergia che si è determinata tra una condizione urbana e territoriale profondamente mutata negli anni da un punto di vista abitativo, ambientale, socio-economico e funzionale e una strumentazione urbanistica, maturata in un contesto legislativo e normativo oramai desueto, oggi troppo rigida e scarsamente flessibile per rispondere alle nuove domande e necessità operative.**

In particolare appare ineludibile la necessità di innovare la strumentazione urbanistica dando risposta ai problemi sollevati da specifiche determinazioni giurisprudenziali che hanno radicalmente modificato alcuni assunti giuridiconormativi dell'urbanistica comunale dal dopoguerra ad oggi.

La principale innovazione connessa a queste sollecitazioni è quella relativa alla opportunità di introdurre nella pianificazione, dentro una cornice di indicazioni strategiche e di regole chiare, **la necessaria processualità nel rapporto con la programmazione, salvaguardando la flessibilità degli strumenti e l'adattabilità nel tempo e superando l'obsoleto dispositivo sequenziale innescato dalle prescrizioni onnicomprensive sul territorio comunale, dal generale al particolare, con tutte le rigidità e gli inconvenienti attuativi che questo inevitabilmente comporta.**

In questa direzione le proposte di legge urbanistica a livello nazionale e le esperienze legislative regionali più avanzate in materia prevedono tre dimensioni e strumenti della pianificazione comunale:

- la **dimensione strategico-strutturale del Piano Strutturale** che riveste, per l'intero territorio comunale o sovra comunale, un ruolo centrale nella individuazione delle scelte di trasformazione e sviluppo del territorio e, al contempo, delle grandi invarianti storico-insediative, infrastrutturali e ambientali recependo i vincoli sovraordinati in materia di paesaggio e beni paesaggistici, delle acque e difesa del suolo, della protezione della natura, della tutela dell'ambiente. In sostanza,

un *masterplan* con funzioni prevalenti di indirizzo generale e quindi con un carattere non prescrittivo e conformativo dei diritti edificatori, senza effetto giuridico sui suoli cioè ad eccezione di quello derivante dall'applicazione dei vincoli prima citati;

- la **dimensione programmatica e progettuale del Piano Operativo** che si connota, per le sole parti limitate del territorio oggetto di trasformazione individuate in termini generali dal *Piano Strutturale*, per la prescrittività ed esecutività dei contenuti normativi e delle previsioni da realizzare nei 5 anni di un mandato amministrativo. In questo arco temporale circoscritto devono essere garantiti gli investimenti pubblici inseriti nei piani pluriennali delle opere pubbliche ma soprattutto vengono introdotte e rese cogenti le regole urbanistiche per l'attuazione degli interventi privati prioritari, la cui validità decade, alla fine dell'arco temporale quinquennale, qualora non vengano concretamente attivate attraverso progetti fattibili;

- la **dimensione regolativa del Regolamento Urbanistico-Edilizio** che disciplina gran parte del territorio e governa le trasformazioni diffuse e leggere della città esistente alla scala edilizia, e quindi essenzialmente le tipologie e le modalità di attuazione degli interventi, le attività di conservazione, costruzione e trasformazione fisica e funzionale delle opere edilizie, gli elementi architettonici e urbanistici, gli spazi verdi, il territorio agricolo ed extraurbano nonché gli altri elementi che caratterizzano gli ambienti antropizzati e naturalistici.

La triangolazione fra queste tre dimensioni e questi tre strumenti introduce un percorso virtuoso. Non si opererà più con una zonizzazione rigida e una normativa dal valore conformativo temporalmente illimitato, da attuare con un percorso di progressivo approfondimento dal piano generale ai piani attuativi; ma si garantirà invece un quadro generale di indicazioni d'insieme, strategiche e strutturali (conformative solo per limitati casi e categorie di luoghi e anzi prevalentemente d'indirizzo con alcune norme-quadro) lasciando al livello operativo il compito di tradurre quegli indirizzi in piani e progetti attuativi attraverso un apparato di norme conformative a validità limitata nel tempo. Ciò consente di adattare il sistema di regole attuative in ragione delle esigenze di fase, dentro i principi delle norme-quadro, con un ritorno a monte ciclico sul *Piano strutturale* e sulle sue indicazioni strategiche che potranno così essere verificate e adeguate senza per questo dover procedere a defatiganti varianti. **Un processo di relazione circolare quindi tra le diverse componenti del Piano (strategie, regole, piani-progetti attuativi) che garantisce una sua maggiore efficacia e capacità di governo delle dinamiche mutevoli della città e, in sostanza, una sua maggiore credibilità.**

Il futuro Piano Urbanistico Comunale si basa su alcuni principi fondanti tra loro strettamente connessi:

- quello dell'**eguaglianza**, con riferimento cioè alla necessità di garantire una sostanziale indifferenza dei proprietari interessati alla trasformazione urbana a fronte delle scelte di pianificazione, con le conseguenze che questo principio comporta in termini di equa ripartizione tra essi dell'edificabilità prevista e degli oneri che gli interventi comportano attraverso la procedura della "perequazione urbanistica" (su cui il Documento Programmatico si sofferma lungamente) finalizzata anche ad una politica ordinaria di acquisizione al patrimonio pubblico delle aree necessarie per la realizzazione di servizi;

- quelli di **sostenibilità, precauzione e prevenzione**, con riferimento cioè alla necessità di tutelare i valori ecologici e paesaggistici, per salvaguardare le risorse energetiche e naturali non rinnovabili e per evitare che nuovi usi del territorio compromettano quelli delle future generazioni, con le conseguenze che questo comporta in termini di contropartite prestazionali per la città e la collettività degli interventi trasformativi dal punto di vista dell'offerta ecologica compensativa, di servizi e infrastrutture, di qualità architettonica e ambientale e delle destinazioni d'uso preferenziali.

L'adozione della procedura perequativa, in ossequio al principio di eguaglianza, è dunque necessaria per evitare differenze opinabili tra i diritti dei proprietari delle aree potenzialmente trasformabili, come anche per superare lo scoglio della decadenza dei vincoli pubblicistici nel caso della realizzazione dei servizi da standard urbanistico, un tempo prevista solo attraverso l'esproprio preventivo: una volta infatti decaduti i vincoli dopo cinque anni, con l'impossibilità di reiterarli senza indennizzo, e visti i valori assunti dai costi di esproprio (in esito alle sentenze n.179/99 e n. 348/2007 della Corte Costituzionale), le aree relative potrebbero essere gravemente compromesse con le utilizzazioni ammesse dall'attuale giurisprudenza in assenza di disciplina urbanistica. Contestualmente, appare ragionevole e legittimo prevedere una procedura compensativa di interesse pubblico in base alla quale si richiedano agli interventi trasformativi del territorio **contropartite prestazionali aggiuntive per la città e la collettività in termini ecologici, di offerta di servizi e infrastrutture, di qualità architettonica e ambientale, di destinazioni d'uso preferenziali**.

L'ipotesi di Piano Urbanistico che viene prefigurata in questo Documento Programmatico ha dunque quattro caratteristiche fondamentali:

1. è un piano collocato in una **dimensione urbana sovracomunale** ma contemporaneamente attento all'articolazione delle **identità locali** di Siderno;

2. è un piano di sostanziale **riqualificazione urbana e ambientale** attento alla necessità di ridurre al minimo il consumo di suolo e di produrre le necessarie compensazioni ecologiche;

3. è un piano flessibile, articolato in una **componente strategico-strutturale**, una **programmatico-progettuale** per le parti in trasformazione ed una **regolativa** delle modificazioni diffuse;

4. è un piano **perequato, sostenibile e fattibile**.

In questa direzione, la cornice di una legge urbanistica regionale appare fondamentale. Com'è noto, la Regione Calabria ha intrapreso fin dal 2002 un percorso normativo con la Legge Urbanistica Regionale che si concretizza nella legge n.19 (*Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio regionale*)

Legge, modificata nel tempo, (ultime modifiche del 28 dicembre 2015) ripropone i principi e gli strumenti principali dell'innovazione normativa così come sono emersi nelle proposte legislative nazionali e nella prassi regionale della pianificazione urbanistica, con particolare riferimento al ruolo della perequazione urbanistica anche intercomunale, all'articolazione del piano urbanistico comunale in tre strumenti (*Piano strutturale, Piano operativo, Regolamento edilizio ed urbanistico*), alla centralità dello sviluppo sostenibile e della valutazione ambientale strategica.

QUATTRO OBIETTIVI STRATEGICI PER QUATTRO VISIONI DI CITTÀ

La convinzione è che il futuro Piano urbanistico debba necessariamente assumere una strategia di area vasta per ridare centralità ad Siderno nello scenario provinciale e regionale, l'unico in grado di garantire un efficace dispiegamento delle politiche abitative, infrastrutturali, ambientali e culturali indispensabili per dare risposta alle esigenze della città interagendo con le domande locali e la loro articolazione territoriale.

Questa necessità si giustifica infatti sia con la dimensione nazionale di alcuni fenomeni (come quello degli scambi commerciali) che rende ineludibile una capacità cooperativa intercomunale; sia soprattutto con quell'oggettivo policentrismo dell'area urbana di Siderno che ha rilevanti riverberi soprattutto sul piano funzionale in termini di spostamenti di persone e merci, di dislocazione delle funzioni principali, delle attività produttive e degli attrattori direzionali e commerciali, di geografia dell'offerta abitativa e dei luoghi del tempo libero.

Una condizione cioè che rende necessario “uscire” dagli angusti perimetri amministrativi, incapaci di registrare e governare le reali dinamiche urbane, e guardare ad una dimensione di area urbana vasta più rispondente a quelle esigenze, quantunque a geometria variabile in ragione delle diverse esigenze poste dalle reti infrastrutturali, ecologico/ambientali e insediative.

In questo quadro è possibile coniugare un modello di sviluppo locale e di trasformazione urbana in cui coesistano:

- l'innovazione infrastrutturale, produttiva e dei servizi legata alla **“velocità” del cambiamento**, che costituisce il motore principale di quella spinta ad una dimensione sovra comunale del Piano urbanistico;
- e la valorizzazione dei connotati insediativi, ambientali, sociali e culturali identitari del territorio di Siderno, della loro **fertile “lentezza”** e delle loro potenzialità di “fare rete” anche dal punto di vista economico.

Ciò richiede la capacità di tenere assieme il respiro sovracomunale degli obiettivi e delle azioni strategiche del futuro Piano e l'articolazione ricca e complessa di domande locali che il territorio della città di Siderno esprime, nella consapevolezza che questa multiscalarità sia un'esigenza imprescindibile.

E' a partire da queste prime linee strategiche che, nel corso del 2008 e del 2009, si è

infatti sviluppato il lavoro di sintesi finalizzato alla redazione finale del Documento Programmatico e teso a rafforzare e precisare quei temi facendoli divenire una proposta di articolazione in 4 grandi assi strategici che fanno riferimento a 4 immagini e idee di città tra loro strettamente interconnesse:

**SIDERNO CITTÀ ABITABILE E ACCESSIBILE;
SIDERNO CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA;
SIDERNO CITTÀ ECOLOGICA;
SIDERNO CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA;**

SIDERNO CITTÀ ABITABILE E ACCESSIBILE

Questo obiettivo strategico è direttamente connesso all'esigenza di **coniugare le nuove domande abitative della città con le forme assunte dal suo policentrismo** - che costituisce una delle caratteristiche peculiari delle "aree urbane funzionali" - e al cui consolidamento le dinamiche residenziali degli ultimi decenni hanno direttamente contribuito.

1. Oggi il quadro delle forme insediative che caratterizza l'area urbana esprime caratteri molto diversificati che si aggiungono a quelli storici e consolidati. Dentro questo quadro si fa spazio **un'attenzione ai territori dell'abitare e all'articolazione del policentrismo urbano in "micropolis"**.

Ad un sistema diffuso cioè di parti urbane che chiedono di essere riconosciute non solo dagli abitanti, portatori di specifiche istanze, ma anche dalle politiche pubbliche d'intervento per migliorare e consolidare allo stesso tempo l'identità e la qualità della vita di ciascuna di esse

2. Contemporaneamente, l'incrocio tra domanda residenziale e dinamiche demografiche, sociali e immobiliari ha fatto oggi emergere **una domanda inevasa di alcuni segmenti della società**, (giovani coppie, single, anziani, portatori di handicap, lavoratori immigrati con regolare permesso di soggiorno) che costituisce una criticità di particolare rilievo generata e amplificata da una interazione con una pluralità di ulteriori fattori (economico-finanziarie, strutturali del processo edilizio, legislative). Questa nuova domanda **incontra difficoltà a trovare risposta all'interno del perimetro comunale**, in una prospettiva di azzeramento del consumo aggiuntivo di suolo, se non per la quota parte che può essere soddisfatta da processi di riqualificazione urbana e ambientale di tessuti e quartieri degradati e di riutilizzazione degli edifici dismessi.

Di qui l'esigenza di un coordinamento strategico intercomunale capace di **rendere coerente il governo dell'offerta abitativa con la geografia multipolare**, in grado cioè di produrre un atterraggio sostenibile delle diverse articolazioni e integrazioni che quest'offerta può assumere – riguardata nei termini di un'offerta integrata abitazioni-servizi-attività economiche - all'interno delle molteplici forme insediative che la città ha sin qui espresso, confermandone e consolidandone alcune, scomponendone e ricomponendone altre alla ricerca di qualità e identità condivise.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. Dare risposte alla domanda abitativa inevasa puntando soprattutto sulla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente non residenziale, degradato e dismesso;

- a. Eliminare le situazioni interstiziali di abbandono, sottoutilizzo o utilizzo incongruo;
- b. Acquisire aree ed immobili a basso costo per la realizzazione di edilizia sociale;

2. Riconoscere il policentrismo rafforzando l'identità delle "micropolis";

- a. Creare e rafforzare le centralità locali;
- b. Valorizzare gli spazi pubblici che esprimono una riconoscibilità delle relazioni sociali delle comunità locali;
- c. Ridefinire il sistema di relazioni tra ciascuna "micropolis" e i contesti.

SIDERNO CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA

Questo obiettivo strategico punta a rafforzare il ruolo intermodale e produttivo-commerciale di Siderno ed adeguare e potenziare le reti esistenti e l'offerta di aree per nuovi insediamenti produttivi di qualità, a sviluppare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di uno spostamento significativo del traffico merci e persone dalla gomma al ferro.

In questo senso, punta innanzitutto a **valorizzare i punti di forza del sistema infrastrutturale trasformandoli sempre più in risorsa strategica e moltiplicatore dello sviluppo**. A partire dalla peculiare posizione della città caratterizzata da uno spazio territoriale di reti e attività nel quale:

- coesistono alcune rilevanti infrastrutture del trasporto e della logistica;
- vi è la presenza della linea ferroviaria di interesse nazionale;
- si sono sviluppati alcuni insediamenti produttivi;

La consapevolezza di questa collocazione strategica deve fare i conti tuttavia con alcune criticità infrastrutturali che mettono in sofferenza l'accessibilità del territorio, come la mancanza di una efficace interconnessione stradale e ferroviaria tra i nodi logistici esistenti.

Potenzialità e criticità delle reti infrastrutturali vanno quindi riguardate in un'ottica multiscalare, da quella locale a quella transnazionale, sollecitando un approccio di cooperazione istituzionale

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. Rafforzare l'intermodalità del trasporto-merci e l'offerta logistica e produttiva compatibile

- a. Integrare il ruolo di Siderno con gli altri nodi logistici dell'area;
- b. Potenziare il sistema delle dotazioni locali di aree attrezzate per l'integrazione intermodale, lo sviluppo produttivo connesso e la localizzazione di servizi di sostegno

2. Irrobustire e integrare il telaio infrastrutturale d'area vasta

- a. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete stradale;
- b. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete ferroviaria;
- c. Potenziare il rapporto città-mare;
- d. Favorire l'accesso alle Tecnologie dell'Informazione e Comunicazione (ICT)

3. Costruire una rete di accordi tra istituzioni, enti e soggetti che operano sul territorio, per costruire un quadro di azioni condiviso

- a. Potenziare il tavolo di coordinamento territoriale areale della Locride;

SIDERNO CITTÀ ECOLOGICA

Questo obiettivo strategico punta a perseguire una politica ampia e articolata di **convergenza tra pianificazione urbanistica e pianificazione delle risorse scarse e di quelle rinnovabili**, intesa come capacità di coniugare il potenziamento delle connessioni ecologiche e la riduzione di barriere o interclusioni - garantendo così la persistenza e la diversificazione degli ecosistemi - con il rinnovo del patrimonio insediativo ed edilizio in chiave bioclimatica ed energetica e con lo sviluppo del trasporto su ferro e della ciclopedità. Più in generale, la sostenibilità degli interventi da un punto di vista ecologico deve far riferimento anche ad **una politica di riduzione del consumo di suolo e di compensazione ecologica**, puntando ove necessario su interventi di densificazione urbana di aree già urbanizzate al posto dei modelli insediativi diffusi, sulla riqualificazione e riutilizzazione delle aree dismesse e sulla riabilitazione urbana.

In quest'area sono presenti alcune criticità ambientali:

- alcuni dei siti inquinati e dissestati critici in particolare:
- parte delle aree a rischio sia di esondazione che gravitazionale indicate dal PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), connesse ai tratti terminali degli ambiti Fluviali del Novito e del Torbido;
- la diga sul Lordo;
- numerose infrastrutture tecnologiche e di servizio ad elevata vulnerabilità;
- alcune aree marine costiere caratterizzate da fenomeni di inquinamento delle acque, di erosione costiera, di rischio da incidente rilevante, di sicurezza della navigazione marittima.

Ma sono anche localizzate alcune eccellenze ambientali e storiche ed è diffusa la presenza delle matrici dei paesaggi agrari e fluviali.

Serve oggi un più complessivo ripensamento culturale del modo di pianificare e riqualificare i quartieri residenziali e produttivi, i servizi e il sistema dei trasporti, approdando ad una progettazione integrata dal punto di vista della bioarchitettura e della sostenibilità ambientale delle modificazioni urbane.

In questo quadro la questione energetica ricopre un ruolo centrale che deve essere adeguatamente sostenuto dall'amministrazione pubblica per informare gli interventi di trasformazione della città esistente su principi di miglioramento dei consumi pubblici e privati attraverso l'innalzamento delle prestazioni energetiche e microclimatiche degli edifici e l'incremento d'uso delle energie rinnovabili.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. Potenziare la rete ecologica, ridurre il consumo di suolo e depotenziare il rischio-frana

- a. Salvaguardare i paesaggi agrari e boschivi;
- b. Creare un parco ambientale costituito dalla diga del Lordo ed il corridoio ecologico fino alla costa;
- c. Garantire la rigenerazione delle risorse ambientali fondamentali (acque profonde, suolo, aria)
- d. Coinvolgere i soggetti rappresentativi della cittadinanza e delle categorie sociali e predisporre "sportelli" informativi e di assistenza.

2. Integrare la rete su ferro per il trasporto viaggiatori alla scala locale

- a. Utilizzare la rete ferroviaria esistente per il trasporto metropolitano;
- b. Migliorare le connessioni intermodali gomma/ferro e ferro/gomma/mare;
- c. Sviluppare la rete delle aree pedonali e ciclabili come sistema continuo e protetto;
- d. Disincentivare il trasporto privato su gomma in aree sensibili e prevedere nuove aree da pedonalizzare nelle "micropolis";
- e. Creare adeguate connessioni di scambio modale per garantire l'uso del ferro e del trasporto pubblico su gomma e incentivare la pedonalità.

SIDERNO CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA

Questo obiettivo strategico fa leva sulle rilevanti potenzialità che le straordinarie risorse fisiche e culturali della città e del territorio posseggono.

Soprattutto se esse verranno intese non solo come singoli monumenti o luoghi significativi, ma soprattutto come **reti di luoghi significanti, sistemi di paesaggio che ricompongono le presenze del mare, della città e del territorio rurale.**

Anche in questo caso, occorre affrontare le criticità esistenti a partire dalla mancanza di consapevolezza, soprattutto nelle giovani generazioni, della ricchezza e qualità del patrimonio paesaggistico nelle sue diverse forme (architettonico, urbane, agrarie e forestali, naturalistiche). **Ciò si traduce in una sua scarsa considerazione come patrimonio culturale condiviso e riconosciuto e quindi in una proiezione identitaria debole da parte dei cittadini, con una conseguente mancanza di attenzione e cura dei luoghi, non percepiti come propri.** Così come bisogna prendere atto di un'assenza di spazi culturali per le fasce di età giovani e per l'arte contemporanea, per promuoverla e per fruirlo in modo adeguato, e più in generale di una frammentazione dell'offerta culturale, con eventi di piccola entità spesso non coordinati e una mancanza di obiettivi e di progettualità condivisi.

D'altro canto, alla ricchezza del patrimonio paesaggistico come patrimonio culturale, leggibile soprattutto nella dotazione di edifici storici acquisiti alla disponibilità pubblica, non corrisponde ancora una capacità gestionale in grado di sviluppare appieno le sue potenzialità e di inserirsi all'interno di circuiti culturali di livello adeguato alla sua qualità.

Questo obiettivo strategico punta quindi alla **valorizzazione del patrimonio paesaggistico della città e delle sue molteplici e plurali declinazioni come risorsa centrale per il rafforzamento dell'identità urbana e delle sue articolazioni territoriali**, sia sotto il profilo della tutela, salvaguardia e messa in rete dei diversi luoghi riconducibili ad una storia di lunga durata, sia con una specifica attenzione allo sviluppo di una qualità architettonica e paesaggistica diffusa dei nuovi interventi e della città esistente, entro cui ricercare la realizzazione di nuove eccellenze connotanti l'immagine urbana.

Passaggio fondamentale per questa operazione di riconoscimento è la identificazione degli "ambiti di paesaggio" intesi come contesti fisici, ambientali,

funzionali, sociali e culturali che caratterizzano la città e il territorio. Essi costituiranno anche l'occasione per governare, entro dimensioni discrete, i processi di riqualificazione urbana non più affidati alle aree-progetto ma ad una pluralità diffusa di interventi coerenti con le identità di ciascun ambito di paesaggio e con le esigenze delle "microcittà" che vi ricadono.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. Rappresentare l'identità territoriale e il paesaggio storico di Siderno in senso contemporaneo

- a. Identificare i punti di forza dei molteplici paesaggi storico-culturali e ambientali
- b. Rilanciare la centralità funzionale complessa e l'attrattività del centro storico e dei suoi grandi edifici speciali ("contenitori")
- c. Mettere in rete le risorse per dare forza e competitività al sistema.

2. Consolidare e sviluppare il ruolo dei grandi servizi

- a. Rilanciare il ruolo della città di Siderno come polo areale della Locride e sede di servizi e funzioni superiori

3. Sviluppare la qualità architettonica e paesaggistica

- a. Promuovere un'azione costante per il recupero del patrimonio insediativo e architettonico storico
- b. Prevedere azioni pubbliche mirate all'innalzamento della qualità architettonica e paesaggistica dei nuovi interventi (insediamenti, edifici e spazi aperti).

I PROGETTI PRIORITARI PER GUIDARE LA RIQUALIFICAZIONE URBANA

La dimensione strategica del futuro Piano strutturale (rappresentata dai principali obiettivi della città di Siderno e dalle immagini forti della sua identità plurale) e le norme-quadro che l'accompagneranno (in particolare quelle relative agli Ambiti di paesaggio, alla Rete ecologica e paesistica, alla strumentazione perequativa, premiale e compensativa) producono ricadute fertili sulla **dimensione programmatica e progettuale propria di un futuro Piano Operativo**.

Per orientare la futura predisposizione del Piano Operativo, il Documento programmatico propone che il Piano strutturale delinea alcuni progetti-guida connotanti le priorità strategico-attuative del Comune nei prossimi anni che:

- costituiscano la traduzione formale delle indicazioni e delle istanze emerse dal territorio;
- definiscano gli ambiti nei quali si concretizzino, nel tempo e per parti, i progetti urbani di trasformazione e interventi più diffusi e puntuali, dentro un sistema di relazioni infrastrutturali, spaziali, funzionali e simboliche, evitando così una prassi decisionale inefficace basata su liste frammentarie e disorganiche di opere;
- abbiano un valore di sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo per tali progetti;
- individuino i contesti urbani e le azioni progettuali, spazialmente identificate, nei quali si concentreranno gli sforzi dell'Amministrazione Comunale per dare concretezza agli obiettivi strategici suddetti;

Nei progetti-guida si ritrovano i luoghi di maggiore malleabilità e propensione alla modificazione: gli spazi della dismissione e del degrado, gli edifici speciali inutilizzati, i tessuti edilizi precari e quartieri di edilizia pubblica degradati, gli spazi aperti e le aree verdi interstiziali, le aree con vincolo decaduto, le aree di frangia e di completamento urbano.

Facendo leva sul ruolo progettuale di questi luoghi, i progetti-guida danno forma ai **principali temi, portanti e trasversali, della riqualificazione urbana di Siderno** che, diversamente posizionati e miscelati, rappresentano le opportunità progettuali prioritarie:

- COSTRUIRE UNA RETE ECOLOGICA.
- DISEGNARE I MARGINI E GLI SPAZI RESIDUALI.
- VALORIZZARE I PAESAGGI INFRASTRUTTURALI.
- RIPENSARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE SENSIBILI.

- RIDEFINIRE LE GERARCHIE URBANE.
- RIGENERARE I TESSUTI DEBOLI.
- QUALIFICARE IL PATRIMONIO EDILIZIO OBSOLETO.
- QUALIFICARE LA "CAMPAGNA URBANA".

La definizione di opportune misure di perequazione urbanistica, compensazione e premialità costituirà il volano economico principale per la realizzazione degli interventi previsti nei progetti-guida, in una fase di scarsità delle risorse pubbliche e di sostanziale scarto con le esigenze di trasformazione urbana. Ai fini del raggiungimento di livelli adeguati di qualità architettonica e urbana andranno inoltre valutati le condizioni e i criteri per rendere obbligatorio, per alcune tipologie di progetti, **il ricorso alla procedura concorsuale di livello nazionale e internazionale**.

I progetti-guida su cui puntare sono:

- **DALLA STORIA AL MARE**
- **IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE**
- **LA CITTÀ DELLE NUOVE CENTRALITÀ**
- **IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI**

DALLA STORIA AL MARE

Questo progetto-guida disegna **la penetrazione, nella città storica e consolidata, del sistema ambientale lineare che ha il suo attestamento centro storico di Siderno superiore ed il suo termine sulla fascia di costa.**

In questa penetrazione, si ribalta l'immagine urbana che recupera progressivamente le connessioni visive e funzionali con il fronte-mare e con la disposizione della città lungo i tracciati strutturanti di crinale e fondovalle. L'uscita urbana lungo questi tracciati racconta una progressiva conquista di naturalità, passando dai tessuti compatti a quelli puntiforme, fino agli affacci sul mare.

Si disegna così un sistema di direttrici e di parchi urbani e territoriali incuneati nella città esistente sino al fronte-mare storico cui stabiliscono relazioni virtuose.

Costituisce quindi una risorsa fondamentale per la riqualificazione urbana, per il potenziamento e la messa in rete di spazi oggi vissuti in modo frammentario e per la rigenerazione stessa dei tessuti esistenti: qui si concentrano infatti i luoghi di maggiore densità della stratificazione storica e della memoria più profonda della città in cui si fondono i materiali più pregiati dell'antropizzazione di antico impianto con la straordinarietà morfologica e paesaggistica. **In tal senso questo progetto reinterpreta, con un salto di scala necessario per ridisegnare la città del nuovo secolo il rapporto con il mare.**

Interventi caratterizzanti di questo progetto-guida sono:

- La realizzazione di un **sistema continuo di percorsi di crinale.**
- La realizzazione di alcune **connessioni pedonali trasversali con le spiagge**, recuperando i percorsi storici esistenti
- L'attuazione di un **Piano Attuativo** per realizzare un sistema di aree verdi e attrezzate.

IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE

Si tratta di un progetto rilevante per il futuro della città e quello che, più di altri, è stato implicitamente ed esplicitamente evocato in occasione di importanti fasi della pianificazione attuativa e di settore. E' infatti centrato sulla riscoperta del rapporto città-mare, sulla qualificazione degli arenili e lo sviluppo e la razionalizzazione della rete DI mobilità urbana.

Il dato di novità risiede nell'**affermazione di un'idea unitaria del fronte-mare.** In questo senso va riguardato, lungo la sua linearità, come uno spazio urbano fortemente caratterizzato in parti che richiedono una specifica attenzione, in più occasioni attivata attraverso i programmi degli ultimi anni.

Nel progetto-guida ricade una molteplicità di occasioni puntuali di riqualificazione e valorizzazione – alcune già realizzate, altre programmate, altre ancora di nuova ideazione – capaci di **saldare la necessaria “continuità nella diversità” del fronte-mare e della sua fruizione lineare con un sistema articolato e diffuso di transetti di riconnessione trasversale con i nuclei urbani costieri e con le risorse storico-ambientali**, grazie anche al posizionamento di eccellenze funzionali legate alla cultura, al turismo e all'offerta di servizi di qualità di livello urbano e metropolitano.

Il “Fronte-mare delle eccellenze” **rafforza quindi la relazione tra il mare e il costruito.**

Questi capisaldi - assieme al recupero di quelli storici e alla rete di interventi successivamente descritti - sono in grado di completare e qualificare il disegno della linea di confine tra città e mare e di introdurre centralità di livello urbano, di tipo culturale-museale e ludico-ricreativo.

La realizzazione di un **lungomare continuo e fruibile**, dal punto di vista pedonale e ciclabile, dagli arenili al fronte urbano a mare della città storica, capace di ridisegnare e vitalizzare le singole identità locali attraverso la sistemazione degli spazi aperti, l'attrezzaggio leggero per usi pubblici e il rafforzamento trasversale con i tessuti edificati lungo la linea ferroviaria.

LA CITTÀ DELLE NUOVE CENTRALITÀ'

Il progetto-guida fa riferimento alla rete di collegamenti urbani tra il territorio ed il mare. Una città lineare complessa che vede potenziare e densificare un già rilevante mix funzionale e insediativo innervandosi, oltre che sull'asse nord-sud, sulla linea FS da trasformare in linea metropolitana. **Una città lineare tuttavia che deve consolidare il proprio telaio urbano e il proprio mix funzionale - reso fragile da una dinamica realizzativa per parti separate a cui mancano ancora alcune importanti componenti infrastrutturali e spaziali di relazione - e che deve ripensare i propri margini incerti**, facendo dialogare i tessuti edificati con la sua "campagna urbana".

Nel suo sviluppo lineare, questo progetto punta a **qualificare le strutture insediative** e, innestandosi nella città compatta, a **rafforzare la direttrice di accesso alla città**.

In questo senso, le infrastrutture viarie che solcano l'area debbono essere qualificate nella loro diversa propensione di riqualificazione morfologica e ambientale:

- di grande strada urbana concepita come non più come fattore di separazione e barriera tra le parti che intercetta;
- di strada-parco di grande valore percettivo e paesistico quando scorre sopra e a ridosso di aree verdi e margini urbani.

Intervento caratterizzante questo progetto-guida è la qualificazione ambientale e paesaggistica del sistema infrastrutturale e della sezione complessa costituita dalla "compressione" tra il viadotto stradale dell'asse nord-sud, la ferrovia qualificando la sequenza di spazi intercettati come **parco lineare attrezzato** a servizio della città industriale/commerciale, delle grandi attrezzature urbane e dei tessuti abitativi posti lungo il margine di contatto.

IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI

A differenza dei precedenti progetti strategici, costruiti prevalentemente lungo lo sviluppo lineare di alcuni segni urbani e ambientali forti e affermati della storia e della natura, questo progetto-guida è innervato sulla diffusione reticolare dei sistemi collinari storicamente antropizzati e connessi lungo i tracciati di crinale. E' un sistema denso che disegna un'armatura ricca e articolata, incuneata nella città dell'espansione novecentesca per la quale rappresenta **una straordinaria occasione di "campagna urbana" da fruire**. Più complessivamente, rappresenta anche **un parco agricolo di valore territoriale** che travalica i confini della città di Siderno e che è capace di fare rete nella definizione di un'offerta storico-insediativa, paesaggistica, produttiva e turistica di qualità.

I capisaldi di questa rete sono la gran parte dei nuclei urbani e dei centri storici che costituiscono il sistema delle frazioni del territorio extraurbano di Siderno.

Il consolidamento della loro identità passa non solo per il **recupero dei caratteri architettonici e ambientali e la riqualificazione della struttura insediativa**, ma anche per la **ricerca di mix funzionali diversi e appropriati alle diverse propensioni**, nei quali quindi la conferma dell'uso residenziale deve associarsi all'inserimento di nuove funzioni vitalizzanti contrastando i fenomeni di declino e abbandono.

Interventi caratterizzanti di questo progetto-guida sono:

- Il **recupero fisico e la rigenerazione funzionale** dei centri storici.
- La realizzazione di **servizi di livello locale** per lo sviluppo delle relazioni sociali delle comunità, con particolare riferimento: alla individuazione di spazi verdi, sportivi e di interesse comune; alla creazione e vitalizzazione delle piazze e degli usi collettivi e commerciali; al trattamento e alla gestione degli spazi aperti non utilizzati all'interno e ai margini di nuclei storici.
- La realizzazione di **servizi livello urbano** per rafforzare il ruolo di "centralità locale" di ciascun nucleo, privilegiando la realizzazione di servizi e attività necessari allo sviluppo di specifiche identità economiche e sociali (agricole e artigianali, commerciali ed espositive, turistiche e agrituristiche; servizi di eccellenza inseriti nella rete del Museo diffuso).

- Limitati completamenti e adeguamenti del **patrimonio abitativo**, a partire dal recupero degli edifici esistenti.
- Il consolidamento e la qualificazione architettonica dei **margini urbani** di ciascun nucleo, nel rispetto delle caratteristiche morfogenetiche e percettive.
- La qualificazione e il potenziamento della **rete infrastrutturale minuta** di relazione tra i nuclei, ma anche con le aree di edificazione sparsa e i tessuti consolidati.
- Il consolidamento dei **paesaggi agrari**, attraverso la valorizzazione della rete di strade minori, la creazione di aree di sosta alberate e attrezzate, il potenziamento degli spazi da destinare alla ricettività agroturistica e alla esposizione e vendita di prodotti agricoli, al fine di sviluppare la produzione, garantire la “manutenzione del paesaggio” e incentivarne la fruizione.