

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

ORIGINI DEL MODELLO INSEDIATIVO E SVILUPPO ATTUALE

LE ORIGINI

A differenza della gran parte delle frazioni turistico-balneari nate e cresciute attorno ad un originario nucleo agricolo o di pescatori, Castellaneta Marina deve la sua origine alla ampia e rigogliosa Pineta che fino agli anni '60 correva per circa 10 km lungo la fascia costiera dei territori di Castellaneta e Ginosa.

La impenetrabilità di questa fascia di bosco, la natura paludosa dei terreni, imposero in quegli anni **interventi di bonifica** mirati ad **uno sviluppo agricolo ed urbanistico dell'intera zona costiera**.

Castellaneta Marina sorge con l'obiettivo dichiarato di salvaguardare questa grande risorsa naturale individuandola come sito di un insediamento turistico-residenziale che, nel rispetto dei suoi riconosciuti valori paesaggistici-ambientali, possa viverla e goderla direttamente in termini di salubrità dell'aria, di clima gradevole, in una parola di qualità dell'abitare: **esempio** coraggioso ed **interessante di salvaguardia e valorizzazione di un "bene naturalistico"** non più **concepito come lungo elenco di divieti di contaminazione** ma come progetto di valorizzazione territoriale integrata, avendo il duplice obiettivo di evitare il degrado da abbandono del bene naturalistico e di consentirne il godimento diretto.

IL MODELLO INSEDIATIVO

L'insediamento urbano è stato pensato e sviluppato come sommatoria di ville residenziali mono/plurifamiliari immerse nel verde della Pineta in una sequela di ampi lotti attestati, all'inizio, sull'unico viale di accesso al mare; Viale dei Pini, in assenza di previsione di spazi e servizi alle residenze, in sintesi, in assenza di un disegno urbano.

Le favorevoli condizioni di sviluppo economico nazionale di quegli anni (siamo in pieno boom economico anni '60) unite ad una efficace politica di incentivazione nell'acquisto di lotti edificabili, attivarono una forte domanda soddisfatta con l'assegnazione di lotti individuati ripetendo semplicemente lo schema iniziale a destra e a sinistra di viale dei Pini.

Si è consolidato così uno schema urbanistico di fatto riconducibile ad una trama di strade che corrono parallele verso il mare, a destra e a sinistra dell'asse principale di Viale dei Pini,

scanditi, ad intervalli regolari, da due fasce continue di lotti edificabili fino ad avvicinarsi al rilevato della linea ferroviaria Taranto-Metaponto che le taglia tutte trasversalmente costringendole a confluire sotto i tre sottopassi di Via Tereskova, di Viale dei Pini, e di Via Scott. Di fatto gran parte del traffico confluisce nel sottopasso di Viale dei Pini, il più agevole per dimensione e posizione.

I severi limiti posti al disboscamento hanno garantito, in presenza di una forte e veloce antropizzazione dell'area, la salvaguardia sostanziale dei valori ambientali e paesaggistici della Pineta in un ritrovato equilibrio tra esigenze insediative ed esigenze di salvaguardia: le ville immerse nella vegetazione, difficilmente visibili dall'alto, non incidono significativamente sui valori ambientali e paesaggistici della pineta, nel mentre godono direttamente dei benefici del contesto naturalistico ed assicurano, nel contempo, la conservazione della Pineta in condizioni ottimali.

CRITICITA' DEL MODELLO INSEDIATIVO ATTUALE

La “*vita in pineta*” costituisce, allo stesso tempo, valore e limite del modello insediativo di Castellaneta Marina:

- **valore** nella misura in cui assicura una elevata qualità dell'abitare “*in pineta*”;
- **limite** perché comprime rapporti di relazione e scambi culturali, non agevola processi di integrazione con il mare.

Il modello insediativo, basato esclusivamente su una continuità di grandi lotti residenziali a bassa densità edilizia:

- ha dilatato enormemente spazi e distanze rendendo sempre più problematico ogni rapporto con il mare e con la spiaggia che resta una realtà distaccata fruibile da parte dei residenti allo stesso modo e con le stesse criticità avvertite dai pendolari;
- soffre, della carenze di strutture e servizi alla residenza ma ancor più della mancata individuazione delle relative aree che costringono locali commerciali, bar, ristoranti, negozi, centri benessere ad adattarsi in edifici nati come ville residenziali;
- accusa la mancanza di strutture e spazi urbani integrati alla residenza, e ancor più di un CENTRO: “*riferimento prevalente nella realtà insediativa italiana, di ogni relazione socio-culturale, di ogni attività di svago, commerciale, etc.*”.

Castellaneta Marina, cioè, rimane ancora un borgo residenziale, certamente un grande borgo residenziale, che stenta, però, a diventare città di mare perché con una estensione residenziale di circa 2398 ha ed una popolazione che d'estate raggiunge anche 30.000 abitanti si ritrova senza servizi, senza spazi di aggregazione, con un lungomare sempre più parcheggio che “*passeggiata a mare*” e luogo pubblico attrezzato.

CASTELLANETA MARINA: “grande borgo residenziale” che stenta a diventare città di mare

Castellaneta Marina, nonostante le dimensioni raggiunte in termini di estensione territoriale e di capacità ricettive non riesce a liberarsi della immagine di “*grande borgo residenziale*”:

- a) per la forte carenza di attrezzature di interesse comune, di tutte quelle strutture ed infrastrutture che conferiscono un'immagine urbana ad un insediamento residenziale;
- b) per la mancanza di un “*centro*” quale forte segno di orientamento e di qualificazione di un tessuto urbano anonimo, capace di conferire identità, sottolineare specificità, favorire relazioni sociali e crescita culturale ed economica di un insediamento urbano, che coinvolga il lungomare in un processo di restituzione identitaria ad un “*borgo residenziale*” che, sembra aver dimenticato per strada la sua origine di centro balneare;
- c) per la precaria situazione dei servizi alla residenza, mai programmati e via via allocati in abitazioni alla meglio adattati all'uso.

Su questi tre obiettivi vanno concentrate risorse e progettualità nella prospettiva ancora possibile di trasformazione dal “*grande borgo residenziale*”, ormai al limite delle sue potenzialità, in un centro balneare-marittimo che si avvia a diventare città di mare.

Progetto “CASTELLANETA MARINA: da borgo residenziale a città di mare”

Modificare un modello insediativo consolidato è operazione assai difficile: se tale modello, poi, si riduce ad una semplice trama viaria rigida a servizio di una sequenza fitta ed ininterrotta di lotti residenziali, tutti ormai edificati, l'operazione se non impossibile diventa sconsigliabile.

Un processo in grado di avviare la trasformazione “*del grande borgo residenziale*” di Castellaneta Marina in città di mare deve prescindere da interventi sull'insediamento residenziale consolidato: intanto perché non modificabile urbanisticamente, racchiuso com'è in una trama

viaria bloccata, ma anche perché la qualità dell'abitare di tale modello insediativo costituisce un valore da salvaguardare.

Gli interventi di trasformazione strutturale vanno quindi individuati in ambito periferico ai nuclei residenziali esistenti con il doppio obiettivo: di salvaguardare l'alta qualità dell'abitare dell'attuale "*borgo residenziale*" immerso nella vegetazione della Pineta, e di avviare un processo di riorganizzazione urbana che, alla qualità della residenza, apporti anche qualità ai servizi, agli spazi di aggregazione, individui infrastrutture e strutture urbane, in grado di trovare un rapporto più organico del "*borgo residenziale*" con il mare, restituendo così a Castellaneta Marina identità di centro balneare che si avvia a diventare città di mare. In questo particolare contesto, si è ritenuto fondamentale attrezzare una area con una fermata della stazione ferroviaria in corrispondenza dello slargo di via Sputnik, a ridosso del lungomare ed in posizione centrale rispetto al suo sviluppo longitudinale che può svolgere una funzione primaria in un tale processo di riorganizzazione che rimetta il mare al centro di una nuova identità urbana .

Nello specifico il progetto prevede lo spostamento terra di una porzione di terrapieno per consentire la costruzione di una area attrezzata pavimentata ove verrà alloggiata una pensilina per la fermata ferroviaria del percorso che collega Taranto a Reggio Calabria. Poiché il piano quota dei binari si trova ad un livello superiore rispetto al piano di calpestio attuale, sarà necessario procedere alla realizzazione di scale e rampe per consentire l'accesso ai disabili. Sono stati previsti servizi igienici adeguati. L'intervento prevederà la realizzazione di arredo urbano mediante l'utilizzo di fioriere, sedute, videosorveglianza ed illuminazione.

