

Catanzaro “Oltre”

Progetto di marketing strategico territoriale
per la rifondazione della città di Catanzaro

C&P Associati - marketing internazionale





Catanzaro “Oltre”

Progetto di marketing strategico
territoriale per la rifondazione
della città di Catanzaro

C&P Associati - marketing internazionale

Relazione - 30/04/2017



“discorsi si odono tra i bar di Catanzaro
più alti e nobili di quelli che invece
si suole pronunciare nelle
università inglesi”.

George Gissing

INDICE GENERALE DEL PROGETTO

Premessa	Pag 9
Introduzione	Pag 10
Struttura del Progetto	Pag 11
Ideazione Strategica - (Sez I)	
Lo status quo	Pag 14
I punti progettuali	Pag 16
• <i>Rilancio del Centro Storico</i>	Pag 16
• <i>Rilancio della Città</i>	Pag 17
Riaccendere la città vecchia	Pag 18
Intervento planimetrico strutturale	Pag 18
Intervento concettuale	Pag 19
Esempi di possibili caratterizzazioni	Pag 20
• <i>La Città della musica</i>	Pag 20
• <i>La Città dell'arte</i>	Pag 21
• <i>La Città delle luci</i>	Pag 22
• <i>La Città del cinema</i>	Pag 23
Il rilancio della Città tutta	Pag 24
• <i>Creazione di un attrattore internazionale</i>	Pag 25
• <i>Armonizzazione territoriale e indotto economico</i>	Pag 27
Note di sezione	Pag 30

Fattibilità Progettuale - (Sez 2)

Introduzione.....	Pag 34
Urban Mobility Catanzaro.....	Pag 36
Il ponte Morandi, la Tour Eiffel di Catanzaro.....	Pag 37
Il Canale Fiumarella.....	Pag 38
Le Case History.....	Pag 42
• <i>Perugia</i>	Pag 42
• <i>Potenza</i>	Pag 45
• <i>Genova</i>	Pag 47
• <i>Caltagirone</i>	Pag 53
• <i>Gualdo Tadino</i>	Pag 54
• <i>Città di Lussemburgo</i>	Pag 55

Sostenibilità Finanziaria - (Sez 3)

Introduzione.....	Pag 58
Fonti di finanziamento ordinarie	Pag 59
• <i>Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale</i>	Pag 60
• <i>Fondi Comunitari Por Calabria</i>	Pag 64
Fonti di Finanziamento Straordinarie	Pag 66
• <i>Crowdfunding</i>	Pag 66
• <i>Sponsorizzazioni Enti locali</i>	Pag 68
• <i>Stimolazioni territoriali – Roots di appartenenza</i>	Pag 70
Conclusioni	Pag 72



Premessa

Che cos'è "Oltre"? Il termine è etimologicamente accostabile ai concetti di superamento, proseguimento, ed evidenzia quindi una proiezione dinamica verso un futuro che si lasci un passato alle spalle.

In tal senso, ed in questo caso, è quindi qui equiparato al concetto di visione...che però nulla di visionario abbia, ovvero di idea impossibile...ma che risulti impossibile solo per menti ristrette, e dunque accostato al concetto di immaginazione, mediante la quale prefigurare un possibile fulgido domani per il capoluogo regionale della Calabria.

Praticamente dunque "Oltre" è un sogno... il sogno realizzabile della Catanzaro del terzo millennio...



Introduzione

Nella sua essenza “Oltre” è un progetto di marketing strategico di lungo periodo, (15/20 anni circa), immaginato in funzione della sublimazione della Catanzaro attuale, e del superamento di tutte le note problematiche connesse all’attuale momento storico della città. E’ un progetto breve e conciso, strutturato in soli quattro punti essenziali, e scritto in modo tale che anche i bimbi piccoli possano capirlo.

E’ certamente un progetto visionario, ma anche molto pratico e concreto, ed in grado, se attuato, di ridisegnare completamente il volto della città nel ricucire in maniera inequivocabile tutto il territorio cittadino (dal centro storico al mare), e di conferire al capoluogo un lustro che poche città del Mezzogiorno potrebbero vantare.

Ma “Oltre” è anche e soprattutto un progetto in grado di far immediatamente ripartire l’intera economia cittadina, e verosimilmente provinciale, senza dover aspettare il suo termine compiuto, ma già fin dall’avvio della propria concretizzazione operativa.

Il progetto è da intendersi work in progress, nel senso che è assolutamente aperto ad integrazioni, migliorie e suggerimenti di chiunque abbia voglia di contribuire al bene della città. Esso volutamente non tiene conto dei programmi posti in essere da parte dell’attuale Pubblica Amministrazione cittadina, ma con questi ed altri progetti è eventualmente perfettamente armonizzabile.

La struttura del progetto

Catanzaro “Oltre” è strutturato in tre distinte sezioni:

- a) ideazione strategica - (definizione delle azioni)
- b) fattibilità progettuale - (indicazioni di riferimento)
- c) sostenibilità finanziaria – (fonti di finanziamento potenziali)

PS

La tempistica di lungo periodo indicata, (15/20 anni), tiene conto dei farraginosi parossistici meccanismi burocratici nazionali... laddove invece in un Paese normale, il progetto potrebbe avere attuazione in soli cinque anni.





Ideazione Strategica

Sez. 1

Lo status quo

Il progetto strategico muove le mosse dall'individuazione del vero problema che oggi giorno affligge la città, e dal quale a cascata deriva tutto il resto delle problematiche connesse. A lungo in tal senso si potrebbe disquisire, ma per brevità espositiva diciamo subito che i dissennati (criminali) abbattimenti continuati, perseverati e protratti a spese dei principali monumenti e palazzi della città, (e lunghissimo l'elenco sarebbe), hanno reso oggi il centro storico cittadino un luogo senza più alcun senso, né architettonico, né urbanistico, né planimetrico, né strutturale. A tale scempio ben poco è sopravvissuto, e ben pochi sono oggi gli attrattori del vecchio aristocratico ed un tempo bellissimo centro cittadino, privato così dei suoi monumenti più importanti, e tale da aver reso Catanzaro una città che abbia per sempre cancellato finanche la propria più intima memoria storica.

Ma c'è di più, perché a tale enorme infinito danno si è parallelamente accompagnata una disorganica e schizofrenica attività di espansione urbanistica, tale da rendere oggi Catanzaro una città sfilacciata e disgregata in mille rivoli abitativi satelliti al vecchio centro. Ricordiamo che Catanzaro per oltre trent'anni non ha avuto un piano regolatore ufficialmente approvato.

Ed ecco che, senza più un centro storico degno di questo nome, e senza nemmeno una generale struttura urbanistica ordinata ed organica, Catanzaro risulta essere oggi una città senz'anima.

Ed è questo il vero problema che attanaglia oggi il capoluogo e che lo rende spento e poco significativo, “la mancanza dell’anima”, di un quid, di un qualcosa che possa caratterizzare la città, ed attrarre il generale interesse.

Ed è proprio nel tentare di riconferire un’anima alla città, e quindi un senso, che il progetto “Oltre” muove le mosse. Proprio perché una nuova anima sarebbe l’elemento determinante per la rinascita economica e culturale del capoluogo, che si risveglierebbe così come un ammalato in stato comatoso, al quale fosse finalmente dato modo di recuperare le proprie facoltà motorie e cognitive.



I punti progettuali

Sono quattro i differenti punti strategico-operativi individuati nel presente progetto nel tentare di riconfezionare un'anima al capoluogo calabrese, due a valere per il centro storico, due per la città nel suo complesso:

Rilancio del Centro Storico

1) - Intervento planimetrico strutturale, mediante creazione di una rete di mobilità urbana (Urban Mobility), ovvero un articolato sistema di parcheggi, scale mobili, ascensori e camminamenti protetti, con la quale amplificare ed esaltare la facilità di accesso pedonale multidirezionale al centro cittadino, liberandolo definitivamente dal traffico veicolare, e trasformandolo in un vero e proprio “salotto”, così come già avvenuto in altre note città italiane strutturalmente simili a Catanzaro, che da tempo hanno così risolto ogni problema d'accessibilità ai propri rispettivi centri storici.

2) - Individuazione di un nuovo “quid” filosofico per riconferire un'anima alla città storica, avendo essa persa quella propria originaria, ovvero un motivo, una o più caratterizzazioni, per le quali sia possibile aspettarsi che visitatori potenziali, esterni od interni alla città, possano nuovamente sentirsi attratti dal centro cittadino, ciò mediante interventi congegnati in modo da risultare a costo zero (o quasi) per la Pubblica Amministrazione, ma che al contempo si prefigurino strutturali e stabili nel tempo.

Rilancio della Città

- 3) - Creazione di un attrattore a valenza internazionale, finalizzato al rilancio ed all'amplificazione del prestigio complessivo della città, mediante valorizzazione strategica, e diverso e più completo utilizzo, di una tra le principali opere pubbliche cittadine.
- 4) - Armonizzazione del territorio mediante creazione di una nuova tipologia di arteria in grado di legare la zona monte con la zona mare, generando un immediato notevolissimo indotto economico, ed adducendo una nuova ed importante immagine alla città, tale da proiettare il capoluogo tra i più importanti dell'Italia meridionale.

Risultati attesi

Ci si reca a Roma, Parigi, Londra, attratti dalla bellezza dei luoghi piuttosto che da grandi monumenti, ma si va anche già solo a Pizzo Calabro per gustare il famoso tartufo. Allo stesso modo il centro città attrarrà così interesse e visitatori, perché nuovamente in grado di offrire un reale motivo che ne determini la visita, garantendo una estrema facilità di accesso pedonale, senza rischio di multe o di lunghi ed estenuanti giri per trovare un parcheggio.

Il tutto mediante apparenti interventi allo mago Merlino, ma in realtà grazie ad operazioni semplicissime e concettualmente prefigurabili quale la più classica scoperta dell'acqua calda. Ovvero, utilizzare elementi della città, che tutti abbiano costantemente sotto agli occhi, ma che paradossalmente nessuno riesca a vedere quali elementi di potenziale sviluppo strategico.

Riaccendere la Città Vecchia

Due azioni, dunque, per il rilancio del centro storico cittadino: una di tipo fisico strutturale, l'altra di tipo filosofico concettuale.

Intervento strutturale

Il nuovo centro storico cittadino sarà completamente pedonalizzato e chiuso al traffico veicolare. Ed il motivo di tale scelta è dato dalla nota ed oggettiva scarsità di spazio fisico.

Del resto, identica scelta è stata operata da città planimetricamente simili a Catanzaro, quali ad esempio la famosa Perugia o la meno nota Potenza, anch'esse con un centro storico incentrato su una singola arteria (il corso), ed una serie di piccole viuzze laterali.

Sappiamo bene tale scelta sia stata già tentata più volte in passato da precedenti amministrazioni, ed altrettanto bene sappiamo questo abbia ogni volta comportato il totale svuotamento del centro storico, con l'automatica e condivisibile opposizione degli operatori commerciali della zona.

Ed infatti è puro becero autolesionismo chiudere tout court un qualsivoglia centro cittadino, in assenza di importanti attrattori turistici, e senza preventivamente creare nuove e migliori infrastrutture pedonali d'accesso strategicamente posizionate tutte intorno. Ci si riferisce in particolare ad un organico sistema di parcheggi, supportato da una rete di scale mobili coperte, ascensori e camminamenti protetti dagli agenti atmosferici, esattamente appunto come operato dalle già citate

città di Perugia, di Potenza, ma anche di Genova, tutte orograficamente simili a Catanzaro, e le cui case history sono allegate al presente progetto nella sezione tecnica.

Sarà dunque questo il primo intervento (strutturale) da operare per il centro storico, mediante organico collegamento degli attuali parcheggi, e di altri eventualmente individuabili, con la messa in opera di un articolato sistema di scale mobili, ascensori e camminamenti protetti, in modo da rendere il centro storico facilmente accessibile a piedi, e da più direzioni. Si specifica espressamente, inoltre, che solo ed unicamente ad opere realizzate, sarà poi pedonalizzata l'intera area.

Intervento concettuale

E' questo un passaggio delicato e fondamentale del presente progetto, perché di certo non basterebbe pedonalizzare il centro storico per ottenerne il rilancio.

Si parlava di "anima" poc' anzi, in sostanza di un motivo per il quale sia lecito aspettarsi un potenziale afflusso costante di gente. Ci si reca a Roma o Firenze, o Parigi, attratti da un qualcosa, che sia la bellezza dei luoghi piuttosto che grandi chiese, monumenti storici o musei; ed in tal senso, a voler fare un esempio più semplice ed a noi vicino, ci si reca a Pizzo Calabro per gustare il famoso tartufo e godere della bella piazza pedonale, mentre al contrario, molto meno spesso ci si reca in un qualunque altro paese, pur a parità di chilometri, che non esprima un qualche attrattore.

Ed allora in quest'ottica, cosa si dovrebbe venire a fare oggi a Catanzaro? Quale la molla, (attrattore) che possa spingere un qualcuno verso la nostra città? Cosa si verrebbe in concreto a vedere, a trovare, od a scoprire?

Ed eccoci al punto nodale, ovvero al tentativo di riconferire un'anima alla città storica, un motivo, un quid, uno o più attrattori per i quali sia possibile aspettarsi che a qualcuno da fuori, ma anche ai catanzaresi medesimi, venga in mente di fare due passi nella nostra città. Azione questa concepita però in modo da risultare agevole, e senza che al ritorno, a passeggiata finita, si debba necessariamente trovare una multa di divieto di sosta sul parabrezza.

Ed in tal senso il progetto "Oltre", individua alcune possibili caratterizzazioni, pensate in modo da risultare a costo zero (o quasi) per la città, e che si prefigurino strutturali e stabili nel tempo, e non episodicamente legate ad un breve periodo, quali ad esempio le totalmente inutili notti piccanti, i cui effetti si consumino nell'arco di poche ore, senza nulla poi lasciare di concreto alla città.

Esempi di possibili caratterizzazioni

La città della Musica

La Catanzaro del futuro diventerà "la città della Musica", ed in quest'ottica, per tutto il corso Mazzini si realizzerà un impianto di filodiffusione che trasmetta musica di intrattenimento 24 h su 24 (operazione per altro già tentata in passato, ma solo episodicamente).

Parallelamente l'Amministrazione favorirà la costante presenza in città di orchestre, complessi ed ensemble musicali, magari calabresi, mediante stipula di convenzioni ad hoc con le strutture alberghiere della città, e sostegno alle spese; unitamente a formule compensative, di tipo amministrativo, strutturate a favore delle attività commerciali ricadenti nel centro storico che si facciano

partner della specifica iniziativa (ad es. sgravi sulla tassazione delle insegne).

Nel progetto verranno coinvolte tutte le scuole di musica della città, ed eventualmente della provincia, che saranno incentivate a farsi parte attiva nel progetto. Ed inoltre sarà opportunamente perfezionato un accordo con i vari Conservatori Musicali calabresi. Il tutto in modo che, da un lato, il centro cittadino possa sempre esprimere numerosi piccoli concerti live a beneficio dei visitatori. Dall'altro lato, che indirettamente si sostenga e favorisca tutto lo specifico comparto.

La città dell'Arte

Prendendo ad esempio la Pigalle di Parigi, si favorirà la creazione nel centro storico di uno specifico piccolo quartiere completamente votato all'arte ed aperto agli artisti cittadini e calabresi.

In tal senso verrà effettuata una specifica ricognizione sui quartieri, al fine di identificare quello che maggiormente possa prestarsi allo specifico utilizzo, che sia la Stella, la Filanda, Case Arse, o qualunque altro ricadente nel centro storico. Nel quartiere verranno identificati immobili (bassi, magazzini e/o quant'altro), eventualmente da recuperare affidandoli a cooperative di artisti interessati al loro utilizzo.

Parallelamente verrà perfezionato un accordo con l'Accademia alle Belle Arti di Catanzaro, in modo che, utilizzando il quartiere specifico, la stessa Accademia possa aprirsi alla città in alcune delle proprie attività didattiche, mediante performances live degli studenti iscritti.

Sempre in accordo con l'Accademia alle Belle Arti, l'Amministrazione comunale favorirà la creazione di uno specifico "Premio Artistico Continuo", al quale saranno chiamati a partecipare tutti gli artisti calabresi, affermati e non, e tutti gli studenti diplomandi delle varie Accademie della

regione. Questo in modo tale da concentrare in città una sempre maggiore presenza di artisti provenienti da tutta la Calabria. L'iniziativa sarà gestita dal competente assessorato, sempre in partnership con l'Accademia di belle arti, e finanziata tramite il coinvolgimento di imprese sponsor locali.

Ancora... l'Amministrazione si farà progressivamente carico di individuare specifici artisti, regionali ma eventualmente nazionali ed internazionali, che nell'ambito di una formula di ospitalità gratuita "do ut des", decidano di soggiornare per uno specifico periodo presso la città di Catanzaro, a fronte della realizzazione di un'opera a beneficio della città, (scultura, installazione o quant'altro), da installare sul corso cittadino. Questo caratterizzerà nel tempo, e sempre più connoterà il capoluogo calabrese quale "la città dell'Arte", e sul medio periodo caratterizzerà Catanzaro quale esempio di "museo obbligatorio".

La città delle luci

Ulteriore (facile) caratterizzazione al centro storico cittadino sarà operata mediante l'implementazione di giochi di luce sulle piazze principali. Le facciate dei prospicienti palazzi saranno utilizzate come schermi sui quali proiettare fasci computerizzati di luci colorate, nella creazione di fantasmagorici effetti luminosi collegati alla musica filodiffusa, di cui al punto precedente.

Iniziativa ulteriormente potenziabile in specifici periodi dell'anno, quali il Natale, mediante utilizzo di particolari addobbi luminosi collegati alle proiezioni di cui sopra, ed alla diffusione di specifiche musiche.

La città del Cinema

Nel periodo estivo, e mediante l'utilizzo dei proiettori luminosi di cui sopra, il centro storico cittadino sarà caratterizzato da proiezioni continue di film all'aperto, opportunamente proiettati sulle medesime facciate dei palazzi prospicienti le sue piazze principali.

Le succitate iniziative sono solo alcune delle numerose possibili, da pianificare in funzione di una specifica nuova caratterizzazione della città del futuro. In questo senso saranno sempre possibili ed auspicabili suggerimenti ed integrazioni, provenienti da parte dei cittadini catanzaresi, e/o di chiunque intenda collaborare al rilancio della città.



Rilancio della Città tutta

Catanzaro non è il suo centro storico, ma rispetto ad esso va ben al di là, e comprendere questo semplice assunto è la chiave per il superamento di tutte le problematiche cittadine. La logica fin qui imperante di voler considerare la città nell'esclusiva tratta "Piazza Roma – Via Indipendenza", (che nemmeno San Leonardo è Catanzaro), è stata la madre di tutte le rovine, e negli anni ha costretto Catanzaro ad avvitarci su se stessa implodendo al suo interno.

Allo stesso modo, il centro contro la sua marina, o contro Gagliano piuttosto che Sala, ha negli anni determinato l'attuale disastro urbanistico di un capoluogo senza ne' testa, né coda, caratterizzato dal più assoluto disordine strutturale, e costellato da una serie di brutture architettoniche tale da posizionarlo oggi agli ultimi posti in termini di piacevolezza urbanistica tra tutte le città italiane.

Questo l'assunto dal quale muove le mosse il progetto "Oltre", nell'immaginare una possibile via d'uscita per il recupero della compromessa valenza d'immagine della città di Catanzaro nel suo insieme.

E solo e soltanto due le azioni da implementare previste e sufficienti alla risoluzione del problema: la prima di tipo maggiormente istituzionale mediante la quale ottenere un riposizionamento d'immagine per la città; la seconda, complementare alla prima, ma a valenza essenzialmente strutturale, ed in grado di ridisegnare e rivoluzionare urbanisticamente la città nel suo complesso.

Creazione di un'attrattore a valenza internazionale

Il ponte Morandi

Alla stregua della Tour Eiffel a Parigi o del Colosseo a Roma, Catanzaro gode di una tra le opere architettoniche più importanti al mondo nel suo genere. Ci si riferisce espressamente al “Ponte Morandi”, principale via d’accesso al centro cittadino, e com’è noto opera quasi unica sul pianeta. Accade invece che, pur a fronte della sua intrinseca valenza, il ponte è costantemente ignorato dalla città ed abbandonato a se stesso.

La valorizzazione del Ponte Morandi, ed un suo più articolato ed allargato utilizzo, costituisce il primo degli elementi mediante i quali recuperare immagine internazionale per la Catanzaro del futuro.

- Il ponte sarà illuminato con un articolato sistema computerizzato di luci a led, gestibile da remoto e modulabile per colore, intensità e giochi di luce.
- Lungo tutto il perimetro della sua spettacolare arcata saranno incardinati dei binari in lega leggera, ai quali verrà agganciata una cabina vetrata (tipo cabinovia), che percorrerà l’arcata in entrambi i sensi di marcia.
- Al centro dell’arcata, ed a supporto delle cabine, verrà posizionata una piattaforma in lega leggera, opportunamente realizzata, al fine di consentire un’eventuale sosta per riprese video-fotografiche.

- Alla base dei due piloni saranno realizzate alcune strutture idonee ad ospitare attività commerciali, tipo ristoranti, bar, pizzeria, negozi souvenir, le quali verranno architettonicamente integrate lungo i fianchi della vallata, e dunque rese poco impattanti in termini di visibilità.
- Nelle immediate adiacenze della base dei piloni saranno realizzati idonei ampi parcheggi, supportati da ascensori panoramici, a loro volta integrati da scale mobili collegate e facenti parte del sistema di camminamenti protetti a servizio del centro storico. Si potrà cioè parcheggiare sotto al ponte, e da lì in pochi minuti raggiungere agevolmente il centro cittadino.

Il Ponte Morandi sarà così dunque reso bellissimo, ed enormemente valorizzato in termini estetici tale da assurgere a reale simbolo “attrattore” della città, esattamente come per tutti i grandi monumenti delle più importanti città del mondo.

Si verrà dunque a Catanzaro per vedere il ponte, ma anche per poterci salire, per poter trascorrere momenti romantici, per acquistare un ricordo, per la curiosità di effettuare il tragitto panoramico in cabinovia. E così Catanzaro avrà finalmente la sua particolarissima Tour Eiffel.

Ma ancora e soprattutto, il ponte sarà dunque reso un centro di profitto economico diretto per la città, mediante i proventi derivanti dallo sfruttamento commerciale afferente all’intera operazione e che all’Amministrazione comunale deriveranno: dai parcheggi alle cabine panoramiche, dalle licenze al ricavato dal merchandising.

Si rammenta che, per fare un esempio a noi vicino, i Bronzi di Riace (attrattore) hanno generato a beneficio della città di Reggio Calabria un flusso turistico internazionale di oltre due milioni di visitatori in pochi anni.

Armonizzazione del territorio e indotto economico

Le scelte speculative degli anni '60 e '70 hanno costretto la città di Catanzaro verso una direzione di sviluppo urbanistico impossibile, ovvero inerpicarsi verso i monti piuttosto che espandersi verso i propri pianeggianti territori costieri. Questo ha impedito alla città di evolvere razionalmente, ed è dunque la causa dell'attuale "no sense" strutturale che ne caratterizza il tessuto urbano, a sua volta responsabile del complessivo decadimento economico del capoluogo.

Ricucire quindi il territorio, armonizzandolo in tutt'uno organico e razionale, sarebbe condizione essenziale per la definitiva rinascita della città, sia su un livello istituzionale, sia su un conseguente piano economico e finanziario.

Questo dunque il prioritario e ambizioso obiettivo del presente progetto strategico, e sempre questo lo sforzo che la città dovrà necessariamente compiere per riacquistare quel carisma internazionale che nel secolo scorso ispirò George Gissing nella sua famosa frase: "discorsi si odono tra i bar di Catanzaro, più alti e nobili di quelli che invece si suole pronunciare nelle università inglesi".

...Il canale Fiumarella

Lungo il corso della Fiumarella sarà realizzata una via d'acqua, di circa 10 km, ovvero la distanza che separa la zona collinare della città dalla sua costa. Un naviglio, che automaticamente leghi il territorio ed armonizzi in un sol colpo la Catanzaro storica con i suoi principali quartieri pianeggianti: Sala, Santa Maria, Lido.

Un canale navigabile mediante il quale in pochi minuti raggiungere dal centro il mare e viceversa, a bordo di agili e veloci battellini leggeri.

Una nuova ed importante arteria di collegamento attorno alla quale immediatamente si innescherà un potentissimo indotto di tipo commerciale, alla stregua di quelli innescati dai numerosi simili canali di svariate altre città in Italia e nel mondo

Un bellissimo percorso fluviale caratterizzato tutto intorno da bar, ristoranti, pizzerie e attività commerciali di ogni tipo. Una lunga scenografica “Marina” piena di barche, motoscafi, centri rimessaggio e attività nautiche di ogni tipo.

Ma anche uno strumento urbanistico in grado di ridisegnare il volto estetico della città, proiettandola tra i capoluoghi più suggestivi dell’Italia meridionale.

Un bacino fluviale capace di imprimere un immediato sviluppo economico al capoluogo, dagli effetti protratti lungamente nel tempo, e per il quale tutta la città nel suo complesso si rivaluterà enormemente.

Un elemento di assoluta novità, che già fin dalla posa della prima pietra, farà ripartire l’economia cittadina, mediante il coinvolgimento di tutte le imprese edili della città, della provincia, della regione, ed a cascata di tutto il comparto economico commerciale relativo.

In pochi anni la Fiumarella diventerà “il Tevere” di Catanzaro, mediante il quale raggiungere lo spettacolare viadotto illuminato unico al mondo, Ponte Morandi, ed attraverso il quale, tramite ascensori e scale mobili, raggiungere in pochi minuti un centro storico reso di nuovo bellissimo ed attrattivo agli occhi dei visitatori.

Subito a nord del ponte, il bacino fluviale sarà collegato con apposite teleferiche al soprastante Parco della Biodiversità Mediterranea, e tutta l’area attualmente caratterizzata dal solo galoppatoio, sarà così recuperata e collegata al resto della città, in modo che anche la zona nord (S. Leonardo/ Stadio) sia raggiungibile mediante il canale Fiumarella, esattamente come il centro storico cittadino. Ed a quel punto Catanzaro sarà rinata, come fosse stata rifondata ex novo.



Note di Sezione

Un progetto ambizioso, si diceva, ma assolutamente tecnologicamente possibile, già che in sostanza prevede interventi strutturali abbastanza semplici in un'era avanzata come la nostra:

- realizzare una rete di mobilità urbana
- illuminare un ponte e realizzare una cabinovia
- allagare un alveo torrentizio e farne un canale

Nelle successive sezioni, tecnica e finanziaria, sono fornite tutte le indicazioni di massima afferenti sia gli aspetti progettuali dell'operazione, sia le possibili fonti di finanziamento.

Fattibilità Progettuale

Sez. 2

Indicazioni di riferimento

Introduzione

Questa sezione non vuole minimamente entrare nel merito tecnico degli interventi progettuali elencati, sui quali altri e qualificati professionisti saranno eventualmente chiamati a cimentarsi, bensì si limita a fornire alcune basilari informazioni di massima alle quali bisognerà necessariamente guardare per elaborare eventuali progetti esecutivi.

Sappiamo per altro, sin d'ora, che il volare rasoterra attualmente imperante in città, porterà immediatamente una nutrita pletora di professionisti cittadini (magari gli stessi che ne hanno determinato lo scempio), a pronunciarsi negativamente sulla fattibilità tecnica degli interventi ingegneristici qui prospettati.

Ebbene, tutti questi gentili signori saranno caldamente invitati a tornare a scuola, iscrivendosi magari in seconda media, e ciò in base alla consapevolezza fattuale di ben altri e numerosi, e ben più articolati e complessi interventi realizzati altrove, in Italia e nel mondo, (uno tra tutti il Ponte di Oresund tra Svezia e Danimarca), che di certo avranno necessitato di competenze ingegneristiche di gran lunga superiori a quelle esprimibili sul territorio cittadino catanzarese. E l'elenco di tali opere lunghissimo sarebbe.

E' pertanto auspicabile che l'eventuale Amministrazione comunale, "possibilista" sul presente progetto, si rivolga a professionisti acclaratamente all'altezza del compito prestabilito.

Gli interventi strutturali prospettati per il recupero della città sono dunque tre:

- 1) Realizzare una rete infrastrutturale di mobilità urbana (urban mobility) a servizio del centro storico per esaltarne l'accessibilità pedonale.
- 2) Illuminare il Ponte Morandi ed attrezzarne la grande arcata con una cabinovia panoramica in grado di percorrerla in entrambi i sensi di marcia
- 3) Allagare l'alveo del torrente Fiumarella, e realizzare un'arteria fluviale di collegamento e di ricucitura del tessuto urbano cittadino.



Urban Mobility Catanzaro

Se ci si pensa, una rete infrastrutturale in pectore di urban mobility Catanzaro ce l'avrebbe già. Ed infatti, operativamente parlando, basterebbe ricucire l'esistente per riuscire a realizzarla fattivamente in pochissimo tempo e con poca spesa. Per esempio, basterebbe realizzare immediatamente un ascensore di collegamento tra il parcheggio ubicato sotto alla rotatoria Gualtieri con la centralissima Via Indipendenza. E così via, recuperare i due parcheggi posti sotto al teatro Politeama, (multipiano e tradizionale), rilanciare adeguatamente la funicolare (seconda tranvia d'Europa dopo la Napoli-Portici), ed effettuare il rilancio "estetico-funzionale" della tratta ferroviaria CZ Lido-Via Indipendenza, previo utilizzo a parcheggio di una parte della prospiciente area Magna Grecia.

Un ulteriore grande parcheggio ex novo, potrebbe invece essere realizzato ai piedi del Ponte Morandi, supportato da appositi ascensori inclinati, con arrivo su via Carlo V.

Le best practis

Ad ogni modo, nell'ipotizzare la realizzazione di una rete infrastrutturale pedonale dedicata al centro storico di Catanzaro, in questa fase altro non si può fare che riportare le case history di città orograficamente e strutturalmente simili a Catanzaro, che da tempo (alcune), e più recentemente (altre), hanno affrontato e definitivamente risolto le medesime problematiche di collegamento urbano del proprio territorio. In particolare: Perugia, Potenza, Genova, Caltagirone, Gualdo Tadino, Città di Lussemburgo, le cui best practis sono allegare in calce a questa sezione del progetto Catanzaro "Oltre".

Il Ponte Morandi, la “Tour Eiffel” di Catanzaro

Universalmente riconosciuto quale gioiello di architettura ingegneristica, è il primo ponte d'Italia ad una sola arcata per luce, altezza e lunghezza, e tra i primi ponti nel mondo per similari caratteristiche.

La Cabinovia

L'intervento principale qui prospettato, ovvero realizzare una cabinovia in grado di percorrere l'arcata del ponte, è concettualmente semplice e relativamente poco costoso. Esso dovrà tener conto della capacità statica del ponte, utilizzando materiali in lega leggera, sia per i binari da incardinare sotto all'arcata, sia per la cabina vetrata che lungo i binari sarà fatta scorrere.

Le luci

L'illuminazione del ponte, invece, è stata già effettuata in passato, per cui è ragionevolissimo immaginare un rapido intervento per ridisegnarne di luce il profilo.

Le infrastrutture a supporto

Più economicamente corposo invece, ma anch'esso concettualmente semplice, l'intervento da effettuarsi ai piedi dei due piloni, per consentire un agevole accesso agli stessi da parte dell'utenza potenziale. In tal senso dovranno essere recuperate le due scarpate e realizzate tutte le opere infrastrutturali necessarie, (strade d'accesso e parcheggi), unitamente alle altrettanto necessarie opere immobiliari da adibire ad attività commerciali a supporto, quali bar, ristoranti, pizzerie, etc, che dovranno essere incastonate lungo i fianchi della vallata.

Il Canale Fiumarella

È questo, verosimilmente, l'intervento più tecnicamente problematico previsto dal progetto Catanzaro "Oltre". Ci si rende infatti conto che realizzare un canale navigabile di circa 10 km, possa, a prima vista, sembrar non essere impresa agevole.

Le considerazioni in merito alla fattibilità dell'opera sono però molteplici:

1) L'idea è stata concepita agli inizi del secolo scorso, verosimilmente intorno al 1930, cioè quando le possibilità tecnologiche erano paleozoiche rispetto a quelle attuali. Per cui, se l'intervento era stato ritenuto tecnicamente fattibile in quell'epoca, ci sembra ragionevolissimo immaginare possa essere fattibile anche adesso.

2) E' noto che recentemente sia stato effettuato uno studio per riconferire la navigabilità al fiume Corace, ed ottenere così una via d'acqua di ben 40 km tra la costa jonica a quella tirrenica. Per cui, se tale e ben più lunga e corposa opera è stata ritenuta tecnicamente fattibile (tanto da esser stata prospettata alla Regione Calabria), ci sembra lecito arguire che altrettanta fattibilità possa essere immaginata per il Canale Fiumarella.

3) In Italia e nel mondo numerosissime sono le realizzazioni di nuove vie d'acqua cui guardare: dai famosi e giganteschi canali di Panama e Suez, ai più modesti e molteplici porti canale realizzati da svariate città italiane. Se tali opere sono state realizzate, nulla vieta di ritenere realizzabile anche il Canale Fiumarella.

4) Se si guarda alla realizzazione del ponte di Oresund, recentemente costruito in mare aperto tra Svezia e Danimarca, ecco che la fattibilità tecnica del Canale Fiumarella diventa un gioco da ragazzi, e la sua realizzazione tranquillamente affidabile ad un bimbo piccolo. Evincibile, dunque, da queste brevi considerazioni di carattere generale, che la fattibilità tecnica del Canale Fiumarella ci sia tutta, fermo restando l'individuazione di progettisti all'altezza del compito, e che ovviamente nella loro vita non si siano limitati alla sola progettazione di palazzine e solai abitativi.

Possibili soluzioni progettuali

Da empiriche misurazioni sappiamo che la quota dell'alveo passa dai circa 180 mt slm, (calcolati sotto al ponte Morandi), fino ai circa 80 mt slm, (calcolati a Santa Maria di Cz), con un dislivello di questo primo tratto pari a 100 mt circa, e per una lunghezza complessiva pari a circa 5 km. Ne consegue che il secondo tratto dell'alveo, da Santa Maria di Cz fino al mare, anch'esso di circa 5 km, sia dunque caratterizzato da un dislivello di 80 metri.

E' inoltre nota la portata d'acqua media annuale del torrente, pari a circa 0,35 metri cubi/secondo. Sulla base di tali prime informazioni, e fermo restando un'ovvio specifico ed attento studio da effettuare in merito, la fattuale realizzazione del Canale Fiumarella potrebbe essere immaginata in almeno un paio di differenti soluzioni, qui di seguito estrinsecate in modo assolutamente indicativo, ed immaginate in funzione della duplice esigenza di realizzabilità tecnica ed abbattimento dei costi di realizzazione.

Soluzione A - “canale fluviale/porto canale”

Si potrebbe prevedere di differenziare l'intervento in due distinte azioni per due diversi tratti di circa 5 km cadauno. Sul primo tratto a monte, (Ponte Morandi / S. Maria di Cz), utilizzando la portata d'acqua della fiumarella stessa, e quindi a costo idraulico zero, ci si potrebbe limitare ad allagare l'alveo, mediante la realizzazione di uno sbarramento (piccola diga) da posizionare verosimilmente subito dopo il quartiere di Santa Maria.

In tal caso, incrociando i dati tra la portata d'acqua ed i volumi, si otterrebbero facilmente i tempi necessari per il riempimento automatico di questo primo tratto, verosimilmente stimabile da uno a due anni circa in ragione dell'eventuale piovosità.

Sul secondo tratto a valle (S. Maria di Cz / Cz Lido), si potrebbe invece realizzare un vero e proprio porto canale, escavando il letto del fiume, e quindi facendo entrare il mare.

I due segmenti potrebbero essere poi messi in comunicazione diretta, (auspicabile ma costosa), mediante vasca di sollevamento, od in comunicazione indiretta, mediante creazione di scale mobili di collegamento.

Soluzione B – “tutto canale fluviale”

Nell’ipotesi di voler puntare al mero autoriempimento dell’alveo del torrente, e quindi evitare il porto canale, il principale intervento dovrebbe essere quello di livellare il più possibile la quota di scorrimento del canale per la massima lunghezza possibile.

Verosimilmente in questo caso si dovrebbe realizzare dunque una cascata a monte del Ponte Morandi, ed una diga a valle il più possibile prospiciente al mare, sacrificando però il collegamento diretto col mare medesimo. Anche in questo caso, ed una volta realizzate tali opere, facile sarebbe calcolare poi i tempi necessari per l’automatico autoriempimento del canale a costo idraulico zero.

Si specifica e puntualizza che la cascata a monte del ponte, amplificherebbe ed esalterebbe la valenza d’immagine internazionale di tutta l’operazione. Tanto meno sarebbe un problema la scarsa portata d’acqua del torrente, già che la cascata potrebbe essere utilizzata, né più né meno, come quella delle Marmore in Umbria, la quale pur non essendo (più) una cascata classicamente intesa, attrae ogni anno decine di migliaia di visitatori.



Le case histories di riferimento

PERUGIA

Best practis mondiale di urban mobility. I sistemi ettometrici di Perugia sono un insieme di sette impianti gestiti da Umbria Mobilità, ed utilizzati per il collegamento tra le varie zone cittadine. Nella fattispecie: 4 scale mobili e 3 ascensori pubblici, ai quali si è recentemente aggiunto un impianto tranviario automatizzato (Minimetrò).

Minimetrò

il Minimetrò, composto da una linea di 4 km, è un people mover, ossia un'evoluzione in ambito urbano delle funicolari. È un impianto totalmente automatizzato, collegato con la stazione FS di Perugia. La tecnologia è della Leitner Ropeways. L'utilizzo del Minimetrò è soggetta al pagamento del biglietto. Il minimetrò fa già tre milioni di passeggeri l'anno.

Ascensori pubblici

A Perugia sono presenti 2 ascensori verticali pubblici, ed un ascensore inclinato, tutti ad utilizzo completamente gratuito

.

Scale mobili

A Perugia sono presenti 4 scale mobili pubbliche, ad utilizzo completamente gratuito. Nel capolinea del Minimetrò sono presenti altre scale mobili che permettono, assieme all'ascensore inclina-

to, di raggiungere la zona centrale di Perugia. Le scale mobili e gli ascensori (escludendo quelle del capolinea Pincetto del Minimetrol e il Minimetrol stesso) sono stati utilizzati nel 2008 da circa 10 milioni di persone per oltre 32.000 ore di esercizio.

La storia degli interventi

Durante 20 anni la città ha continuato a crescere in basso, e con essa è cresciuto anche il problema di frenare il traffico cittadino alla base dell'Acropoli. Da qui l'ideazione e la costruzione di parcheggi e scale mobili o accessi pedonali, intorno a 4 punti strategici di ingresso al centro cittadino. Ultimamente le vecchie scale mobili della Rocca Paolina sono state oggetto di importanti lavori di ammodernamento, con sostituzione delle vecchie rampe ed abbellimento delle volte. Il totale dei costi del nuovo percorso meccanizzato è stato di 2.656.439,45 euro, di cui 1.450.000 dal Programma attuativo regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007-2013 a carico della Regione e 1.206.439,45 da risorse proprie del Comune.

La presidente regionale Marini, ha sottolineato come «le scale mobili di Perugia rappresentano il simbolo della mobilità alternativa, e che, grazie alla Regione Umbria, gli investimenti relativi sono stati inseriti tra quelli con accesso al Fondo nazionale del trasporto pubblico».

Per l'assessore alla Mobilità Silvano Rometti «la scelta delle 'scale mobili' si è rivelata la migliore soluzione per garantire ai cittadini sistemi di mobilità alternativa, capaci anche di salvaguardare l'ambiente. Un sistema che ha aperto davvero una frontiera nuova in tutto il Paese, e per il quale

sono stati investiti in Umbria oltre 100 milioni di euro». Inoltre, Il National Geographic News ha recentemente scoperto il minimetrò del capoluogo umbro e lo ha indicato agli americani come esempio di trasporto urbano sostenibile.

Perugia, città modello

Il corso principale del capoluogo umbro si presenta oggi come un salotto. A Perugia non c'è traffico, ma non sempre è stato così. Fino a non molto tempo fa, il centro cittadino era affollato di macchine, camion e autobus. Gli edifici, oggi splendenti, erano anneriti dai gas di scarico. Il traffico ostruiva le strette stradine, e gli abitanti si chiedevano come fosse possibile che la loro bella cittadina fosse diventata un tale incubo metropolitano. Da qui la necessità di intervenire decisamente nella realizzazione di infrastrutture a favore dei pedoni, per liberare la città dal traffico e trarre grossi profitti dall'investimento. La Perugia del futuro viene avviata all'inizio degli anni Ottanta. Per collegare la città bassa con quella alta a 490 metri di quota, furono costruite una serie di scale mobili, un parcheggio multipiano ed una avveniristica stazione per autobus, alla base della città storica. L'accesso a corso Vannucci fu vietato a tutti i veicoli, tranne i taxi e i furgoncini per il carico e lo scarico delle merci. Presto furono costruiti altri parcheggi serviti da scale mobili, e istituita una zona a traffico limitato (ZTL). Successivamente, ad ulteriore supporto, il sistema di mobilità cittadino venne integrato e completato con l'impianto automatizzato (senza personale) "minimetrò". I vagoni del minimetrò passano più o meno ogni minuto. Distributori automatici multilingua vendono i biglietti al costo di due euro l'uno (bisogna conservarli anche per l'uscita). Dal capolinea si può prendere un ascensore inclinato o una serie di scale mobili fino al centro medievale.

POTENZA

Seconda città al mondo per trasporto meccanizzato dopo Tokio, Potenza è la città europea con il sistema di trasporto meccanizzato più lungo d'Europa: il capoluogo lucano, infatti, ha realizzato tre impianti, per 1,17 chilometri (e una capacità di trasporto di 18mila persone l'ora), di poco inferiore a quello di Tokio (prima al mondo con 1,5 chilometri).

La città è attraversata da un complesso di scale mobili meccanizzate diviso in tre diverse strutture: Viale Marconi, Via Armellini, Santa Lucia, quest'ultima inaugurata nel 2010 e caratterizzata da un percorso di 600 metri, suddivisa in due tratti collegati da un passaggio pedonale coperto di 120 metri. La scala mobile Santa Lucia è inoltre supportata da 2 ascensori inclinati per diversamente abili, è percorribile in 15 minuti, ed ha una capacità di trasporto di novemila persone l'ora.

Il progetto di Urban Mobility di Potenza, che include anche la realizzazione del "Ponte attrezzato", ovvero un collegamento pedonale coperto tra diverse rampe, è costato complessivamente 16,5 milioni di euro. Il primo impianto (di 430 metri) è stato inaugurato nel 1994; il secondo, (147,3 metri) inaugurato nel 2008; il terzo (600 metri) inaugurato nel 2010.

E' già programmata inoltre una quarta linea di scale mobili tra la stazione ferroviaria di Potenza centrale e il capolinea degli autobus, per una lunghezza di ulteriori 132 metri.

Per il sindaco Vito Santarsiero si tratta di "una importante opera per una città in movimento che punta molto sul ridisegno dell'intero trasporto pubblico. Le scale mobili 'Santa Lucia' sono sim-

bolicamente e fisicamente la cucitura tra parte nuova e vecchia della città, fra centro e periferia, nonchè strumento per attivare la chiusura del centro storico ed un sistema integrato di trasporto”. “Si sta già lavorando su Viale dell’Unicef - aggiunge l’assessore alla mobilità Pietro Campagna - per la realizzazione di un parcheggio a servizio della nuova scala che consentirà a quanti arriveranno in città dall’hinterland e dalla regione di usufruire del servizio evitando di attraversare la città con mezzi privati o autobus extraurbani. Due nuove navette consentiranno inoltre la migliore fruizione dell’impianto ai potentini in attesa dell’avvio del nuovo modello di trasporto pubblico urbano”.

Recentemente il Comune di Potenza ha deciso che l’utilizzo delle scale mobili sarà a pagamento. Il biglietto di sola andata è stato fissato in 25 centesimi, mentre è di un euro il costo del biglietto integrato (autobus e scale mobili) per 90 minuti, e di tre euro per l’intera giornata. Decisi anche i costi dell’abbonamento mensile (autobus e scale mobili) pari a 25 euro per l’ordinario e 16 per lo “scolastico”, mentre l’abbonamento mensile per le sole scale mobili fissato in 10 euro.

GENOVA

Gli ascensori pubblici di Genova sono dodici impianti gestiti da AMT Genova, utilizzati per il collegamento delle zone collinari cittadine. Dieci degli impianti oggi in uso sono entrati in servizio tra gli inizi degli anni dieci e la fine degli anni settanta nelle zone che all'epoca erano soggette ad espansione urbanistica; un undicesimo impianto, tra via Centurione e via Bari, è entrato in servizio alla fine del 2010, mentre l'ascensore di Quezzi risale al 2015.

Quasi tutti costruiti da privati, tali impianti divennero con il tempo di proprietà pubblica in modo simile a quanto accaduto per le aziende di trasporto che gestivano linee automobilistiche o tranviarie. Insieme con le funicolari del Righi e Sant'Anna e con la ferrovia Principe-Granarolo vengono solitamente indicati da AMT come impianti speciali.

Ascensori

•*Ascensore di Castelletto Levante*

Solitamente indicato solo come ascensore di Castelletto, è il più famoso degli ascensori genovesi per la sua valenza turistica; collega piazza del Portello, nel centro di Genova, con il belvedere Luigi Montaldo in Spianata Castelletto, uno dei più famosi punti panoramici della città. Costruito nel 1910, copre un dislivello di 57 metri e ha due cabine, di recente costruzione ma che riprendono le linee dell'epoca, con una portata di 25 persone. Mentre l'ingresso a valle è all'interno di un palazzo, la stazione a monte è costruita completamente all'esterno in stile liberty con vetrate che consentono di godere del panorama della città. All'inizio del 2010, per i cento anni dell'impianto, sono state revisionate completamente le cabine e sostituito l'impianto elettrico.

- Ascensore di Castelletto Ponente

Costruito nel 1929 nelle immediate vicinanze del precedente, non ha mai ottenuto particolare favore nell'utenza a causa della poco felice collocazione della stazione a valle raggiungibile solo attraverso la galleria stradale Giuseppe Garibaldi, tra piazza del Portello e largo Zecca. Al lato opposto della galleria si trova un'altra galleria pedonale, raggiungibile tramite un attraversamento regolato da semaforo, che porta in piazza della Meridiana nelle immediate vicinanze di via Garibaldi. La stazione a monte si trova in via Gaetano Colombo. Le due cabine di questo ascensore, che possono trasportare 27 persone, sono tuttora in legno. Il dislivello di questo ascensore è di 61 metri.

- Ascensore Castello d'Albertis-Montegalletto

L'Ascensore Castello d'Albertis-Montegalletto, con i suoi 72 metri di dislivello, collega via Balbi a corso Dogali; costruito nel 1929, è stato trasformato nel 2004 in impianto traslatore sollevatore.

- Ascensore Ponte Monumentale

Questo impianto collega via XX Settembre a corso Podestà superando un dislivello di 23 metri, il minore tra quelli degli ascensori genovesi storici, record passato nel 2010 al nuovo ascensore di via Bari. Ha due cabine da 18 persone ed è stato costruito nel 1959; la vicinanza con l'ospedale Galliera e con il parco dell'Acquasola e la presenza di molti uffici in zona ne fanno uno dei più frequentati, soprattutto da utenti provenienti dalla stazione Brignole e dai posteggi per auto della zona di piazza della Vittoria.

- Ascensore Manin

Collega corso Armellini, nei pressi di piazza Manin e via Assarotti e nel punto più orientale della circonvallazione a monte, a via Contardo. È stato costruito nel 1941 e copre un dislivello di 32 metri.

- Ascensore Crocco

Rappresenta la naturale prosecuzione della funicolare Sant'Anna collegando corso Magenta, nei pressi della stazione a monte della funicolare, con la parte alta della circonvallazione a monte in via Crocco. Tra la stazione a valle, che ha un'uscita anche su via Acquarone, e quella a monte si ha un dislivello di 49 metri che viene superato tramite due cabine da 30 persone. AMT lo ha rilevato nel 1966 dalla società privata che lo aveva costruito nel 1933.

- Ascensore Montello

Inserito all'interno di un condominio, collega via Ponterotto, vicolo adiacente a via Canevari dove transitano le autolinee da e per la Val Bisagno, a via Montello nelle vicinanze di piazza Manin e corso Montegrappa. Aperto nel 1967, ha due cabine della capienza di 10 persone, il dislivello è di 43 metri.

- Ascensore Mura degli Angeli

Collega via Dino Col, tra Dinegro e Sampierdarena, con la soprastante via Mura degli Angeli, con un percorso totalmente inserito in un condominio. La stazione a monte è situata sul tetto dell'edi-

ficio e collegata alla strada tramite una passerella. Come il precedente ha cabine della capienza di 10 persone; è entrato in servizio nel 1963 e supera un dislivello di 46 metri.

- Ascensore Villa Scassi

L'ultimo degli ascensori genovesi ad essere stato realizzato nel XX secolo, nel 1977, ed il primo gestito fin dall'inizio da AMT, collega via Cantore a corso Scassi, presso l'Ospedale Villa Scassi. La differenza di altezza fra le due stazioni è di 26 metri. L'impianto originale è stato potenziato con due cabine della capienza di 15 persone e trasformato in un impianto traslatore-sollevatore simile a quello di Montegalletto; nel dicembre 2012 è stato pubblicato il bando di gara per i lavori, e l'impianto è stato inaugurato nel 2016.

- Ascensore Imperia

L'unico ad avere in origine una fermata intermedia, originariamente collegava il tunnel di Borgo Incrociati, sottopasso ferroviario pedonale nei pressi della stazione ferroviaria di Genova Brignole, con corso Montegrappa e via Imperia superando un dislivello di 34 metri. Ha due cabine della capienza di 10 e 12 persone. Aperto nel 1954, dal 2008 il servizio è limitato tra le fermate di corso Montegrappa e via Imperia essendo stato murato l'ingresso per il tunnel di Borgo Incrociati in concomitanza con l'avvio dei cantieri per il prolungamento della metropolitana; due ascensori della nuova stazione Brignole della metropolitana consentono di superare il dislivello tra passo Borgo Incrociati e corso Montegrappa.

- Ascensore Bari

Entrato in servizio il 29 dicembre 2010, è il primo ascensore pubblico inaugurato a Genova dopo oltre trent'anni; situato nel quartiere del Lagaccio, collega via Centurione e l'omonima fermata della cremagliera Principe-Granarolo alla soprastante via Bari, superando un dislivello di 12 mt.

- Ascensore inclinato Quezzi

L'ascensore di Quezzi collega via Piero Pinetti a via Susanna Fontanarossa, con una fermata intermedia in via Portazza, nel quartiere di Quezzi. Presentato alla stampa il 21 gennaio 2015 ed entrato in servizio venerdì 8 maggio 2015, è il primo ascensore inclinato tra gli impianti pubblici genovesi ed è il primo ascensore inclinato a pendenza variabile ad entrare in servizio pubblico in Italia. Il percorso è di circa 131 metri, i 27 a valle sono in galleria, i 23 centrali in trincea e gli 81 a monte sopraelevati. Il primo tratto di 27,14 metri ha un'inclinazione di 44,13°, un raccordo di 48,17 metri porta all'inclinazione ai 30,33° di pendenza dell'ultimo tratto di 55,22 metri. Il dislivello superato è di 75,85 metri, il maggiore tra gli ascensori pubblici genovesi.

Funicolari

Funicolare Zecca-Righi

collega largo Zecca alle alture del Righi. La pendenza media è del 19,91% mentre la pendenza massima è del 35%. Compresi i due capilinea, le stazioni sono sette.

Funicolare Sant'Anna

La funicolare Sant'Anna collega piazza del Portello a via Bertani. È stata aperta nel 1891. La pendenza media è del 15,33% mentre la pendenza massima è del 17%. Non sono presenti fermate intermedie.

Il comune di Genova ha inserito nel Piano Urbano della Mobilità 2010-2014 i seguenti impianti che non sono, tuttavia, ancora finanziati:

- Principe - Oregina
- Brignole - Manin
- Di Negro - via Bologna

Sono inoltre previsti per gli anni ancora successivi due impianti al servizio rispettivamente del quartiere del Biscione e dell'ospedale di Voltri.

CALTAGIRONE

Progetto per la realizzazione di un ascensore urbano nel centro storico

DDG n. 2486 del 13/10/2016 - Dipartimento Infrastrutture, Mobilità e Trasporti, (PO FESR 2007-2013, Linea di intervento 6.1.3.5 – Decreto n. 2486 del 13/10/2016, pubblicato il 13/10/2016), “Progetto per la realizzazione di un ascensore urbano nel centro storico, di collegamento tra il parcheggio Cappuccini e largo Cappuccini” nel Comune di Caltagirone. (Registrato alla ragioneria Centrale in data 13 Ottobre 2016).

Si tratta di un'opera che comporta un investimento complessivo di un milione 400mila euro (finanziamento dell'assessorato regionale alle Infrastrutture con fondi Por). L'opera si concreterà nella realizzazione di una galleria di circa 24 metri, da cui si accederà all'ascensore. Quest'ultimo coprirà un dislivello di circa 17 metri, consentendo l'arrivo in largo Cappuccini, dove sarà costruito uno spazio bar, con l'intento di affidare la custodia e la gestione della struttura proprio al titolare dell'esercizio commerciale. Gli interventi dureranno un anno, che decorrerà dalla consegna dei lavori.

“L'opera - sottolinea il sindaco Nicola Bonanno - è finalizzata a favorire una migliore fruizione del centro storico da parte sia dei visitatori, sia degli stessi calatini, ed a valorizzare un'area di alta valenza culturale e dalle notevoli potenzialità turistiche”.

“Puntiamo inoltre - afferma l'assessore all'Urbanistica Roberto Gravina - a promuovere un più pieno utilizzo del parcheggio Cappuccini e un consolidamento della scarpata a monte”.

GUALDO TADINO

ascensore-urbano

Uno dei progetti proposti dal PUC2 (piani urbani complessi con l'obiettivo di rivitalizzare i centri storici in umbria) finalizzati al miglioramento dell'accessibilità pedonale al centro storico per la città di Gualdo Tadino; la riqualificazione e il potenziamento dell'ascensore che collega il parcheggio di piazza Beato Angelo con il "belvedere dei giochi delle porte-piazza sopramuro", lungo la direttrice principale di accesso al centro storico.

L'introduzione di linguaggi contemporanei nel centro storico come medium in grado di far interagire i differenti strati identitari, una delle linee di indirizzo che hanno guidato l'elaborazione del piano e che ha determinato le soluzioni linguistiche-formali degli interventi proposti. In questo caso nell'uscita dell'ascensore convergono i colori delle contrade dei "giochi delle porte", una festa antica nata nel xv sec. che coinvolge tutta la comunità della città di Gualdo Tadino, le torri e le mura storiche, la tradizione della ceramica Gualdese.

CITTA' DI LUSSEMBURGO

Ascensore panoramico

La capitale del Lussemburgo è una città orograficamente distribuita su differenti quote di livello, e dunque costituita dalla città bassa e la città alta. Nel luglio del 2016, e dopo sei anni di lavori, è stato inaugurato un modernissimo ascensore panoramico, interamente vetrato, il Pfaffenthal lift, posto a collegamento tra la parte alta e moderna della città, da rue du Saint Esprit con la città antica, ed in particolare il quartiere di Grund e la zona di “Parc Pescatore.

L'ascensore ha una portata di 5 tonnellate, orientativamente 60 persone, e consente un colpo d'occhio panoramicissimo su tutta la vallata sottostante. E' un impianto modernissimo, supportato da una passerella panoramica. Il suo utilizzo è gratuito.





SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

Sez. 3

Indicazioni di riferimento

Introduzione

In questa Sezione del Progetto Catanzaro “Oltre” vengono indicate le molteplici possibili fonti di finanziamento attivabili ed utilizzabili.

Tali fonti sono sostanzialmente suddivisibili in due distinte categorie, quelle ordinarie afferenti ai fondi nazionali e comunitari, e quelle straordinarie afferenti alla cosiddetta finanza creativa.

Alla prima categoria appartengono sia le risorse finanziarie endogene previste dal “Fondo Nazionale del Trasporto Pubblico”, sia quelle esogene, allocate dalla Comunità Europea sui POR regionali.

In entrambi i casi le risorse finanziarie sono dunque già espressamente misurate e facilmente individuabili per iniziativa/entità.

Alla seconda categoria appartengono invece tutta una serie di risorse internazionali (ma anche locali), ottenibili mediante azioni mirate di crowdfunding, sponsorizzazioni internazionali, e stimolazioni territoriale e/o di roots di appartenenza.

Queste risorse pur non essendo quantificabili preventivamente, costituiscono un’ulteriore reale possibilità di finanziamento delle opere previste dal presente progetto.

Fonti di finanziamento ordinarie

Tali strumenti finanziari sono noti a tutti ed essenzialmente di due tipi:

A) quelli afferenti ai fondi pubblici nazionali;

B) quelli afferenti ai fondi pubblici europei.

In particolare, per i fondi nazionali, il governo italiano ha individuato delle specifiche risorse finalizzate a progetti di sostegno al trasporto pubblico locale, ed ha quindi creato il “Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale”.

Mentre, com'è noto, la Comunità Europea destina a sua volta specifiche risorse comunitarie, che vanno a costituire la dotazione finanziaria dei vari “POR” degli enti regionali italiani.



FONDO NAZIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE **informazioni aggiornate al maggio 2016**

Risorse complessive del fondo nazionale pari a circa 4.929 milioni di Euro
Importo destinato alla regione Calabria (4,28%) pari a circa 210 mln di Euro.

(Nota)

si fa presente che la Regione Umbria, per la realizzazione della propria rete di Urban Mobility, ha investito circa 100 mln di Euro, ovvero tutta la dotazione prevista dal fondo (2,03%)

Struttura delle risorse

Nella XVII Legislatura è stato istituito il nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, previsto dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013).

Il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Nel Fondo confluiscono anche le risorse stanziare ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione viene determinata anno per anno con D.P.C.M. in misura tale che la dotazione del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015.

Con il D.P.C.M. 11 marzo 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo. Il DPCM prevede che le risorse stanziare sul Fondo siano ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata.

La ripartizione è effettuata tra le regioni per il 90% sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 del decreto e per il residuo 10% in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento dei seguenti obiettivi di efficientamento:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Si prevede inoltre che le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedano all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

Nel caso in cui gli obiettivi siano raggiunti parzialmente, alla regione è assegnata solo una parte della quota del 10%, con le percentuali di seguito riportate:

- a) 30%, per un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- b) 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati.

Le percentuali di ripartizione del Fondo sono le seguenti:

Regione	%
Abruzzo	2,69 %
Basilicata	1,55 %
Calabria	4,28 %
Campania	11,07 %
Emilia Romagna	7,38 %
Lazio	11,67 %
Liguria	4,08 %
Lombardia	17,36 %
Marche	2,17 %
Molise	0,71 %
Piemonte	9,83 %
Puglia	8,09 %
Toscana	8,83 %
Umbria	2,03 %
Veneto	8,27 %

Ne deriva che già solo attingendo al Fondo, per intermediazione regionale, la Città di Catanzaro potrebbe finanziare la propria rete di Urban Mobility.

POR FSE-FSR CALABRIA
Approvato dalla Commissione Europea il 21 ottobre 2015

Risorse complessive (comunitarie e cofinan reg e naz): € 2,378,956,841

di cui: FESR: 1,529,877,755.00 € - FSE: 254,339,876.00 €

Struttura delle risorse

per il 2014-2020 la Regione Calabria ha scelto di prevedere un unico POR plurifondo, unificando le tematiche FSE e FESR in un'unica gestione.

Aree di intervento – (tra le altre)

- Lo sviluppo urbano e territoriale, con riguardo all'efficienza energetica, il sistema dei trasporti, la gestione dei rifiuti, la protezione dell'ambiente;
- La ripresa della competitività e produttività del tessuto economico, inclusi i servizi turistici;

Soggetti ammissibili e partenariato – (tra gli altri)

Comuni, Enti pubblici e privati, Aggregazioni pubblico-private, Organismi di ricerca, Enti di ricerca (pubblici e privati), Poli di innovazione, Distretti tecnologici, Altri soggetti pubblici e privati attivi nel campo della ricerca, dell'innovazione, e del trasferimento tecnologico.

Obiettivi tematici di riferimento – (tra gli altri)

- Promuovere il trasporto sostenibile e migliorare le infrastrutture di rete
- Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio
- Promuovere e sostenere la mobilità dei lavoratori
- Rafforzare la capacità istituzionale per un'amministrazione pubblica efficiente

Assi prioritari – (tra gli altri)

- Asse 4 – Efficienza energetica e mobilità sostenibile

4(e) Promuovere strategie di bassa emissione di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di misure di adattamento finalizzate all’attenuazione delle emissioni.

Asse 6 – Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale

- 6(b) Investire nel settore delle risorse idriche per rispondere agli obblighi imposti dell’Unione in materia ambientale e soddisfare le esigenze, individuate dagli Stati membri, di investimenti che vadano oltre tali obblighi;

• 6(c) Conservare, proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale; • 6(d) Proteggere e ripristinare la biodiversità e i suoli e promuovere i servizi ecosistemici anche attraverso Natura 2000 e per mezzo di infrastrutture verdi.

Asse 7 – Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile

7(b) - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all’infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali; • 7(c) Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Fondi Finanziamento Straordinari

Crowdfunding

Il crowdfunding è uno degli strumenti utilizzati per abbattere le barriere tradizionali dell'investimento finanziario. E' un'importante fonte di finanziamento ogni anno per circa mezzo milione di progetti europei che altrimenti non riceverebbero mai i fondi per vedere la luce. Nel 2013 in Europa sono stati raccolti fondi per circa un miliardo di euro. Si stimano aumenti esponenziali nel prossimo futuro (milioni di miliardi per il 2020)

Dall'inglese crowd, (folla) e funding, (finanziamento) si sostanzia in un finanziamento collettivo, derivato mediante sensibilizzazione di un gruppo di persone al fine di ottenerne il sostegno per una determinata specifica iniziativa. È una pratica di microfinanziamento dal basso che mobilita persone e risorse, e può essere attivato per iniziative di qualsiasi genere, dall'aiuto in occasione di tragedie umanitarie al sostegno all'arte e ai beni culturali, fino all'imprenditoria innovativa ed alla ricerca scientifica.

Il web è solitamente la piattaforma che permette l'incontro e la collaborazione dei soggetti coinvolti in un progetto di crowdfunding. Tramite il web i promotori di una determinata iniziativa, riescono facilmente a dialogare con la crowd (la folla), per ottenere idee, raccogliere soldi e/o sollecitare input sul prodotto o servizio che intendono proporre.

In America, colui che ha portato alla notorietà il crowdfunding è Barack Obama, pagando parte della sua campagna elettorale con i soldi donati dai suoi elettori, i quali erano i primi portatori di interesse.

In Europa, esempio di iniziativa di crowdfunding è la campagna Tous mécènes («tutti mecenati») del Louvre di Parigi. Il progetto prevedeva di raccogliere 1 milione di euro per acquistare il capolavoro rinascimentale Le tre grazie di Cranach da un collezionista privato.

In Italia, la campagna di crowdfunding che ha raccolto più adesioni è stata quella di Napoli per la ricostruzione della Città della Scienza, il polo scientifico partenopeo distrutto da un incendio doloso a marzo 2013, che ha raccolto oltre un milione di euro.

Allo stesso modo la Città di Catanzaro, mediante azioni di crowdfunding, potrebbe nel tempo recuperare finanziamenti per alcuni degli interventi previsti dal progetto Catanzaro Oltre.



Sponsorizzazioni enti locali

Le sponsorizzazioni in ambito di pubblica amministrazione sono disciplinate dalla legge 449/97, art. 43: “al fine di favorire l’innovazione dell’organizzazione amministrativa e di realizzare maggiori economie, nonché una migliore qualità dei servizi prestati, le pubbliche amministrazioni possono stipulare contratti di sponsorizzazione ed accordi di collaborazione con soggetti privati ed associazioni senza fini di lucro, costituiti con atto notarile.

Successivamente l’art. 119 del d.lgs. n. 267/00 ha stabilito per gli enti locali, la possibilità di stipulare tali contratti e accordi al fine di “favorire una migliore qualità dei servizi prestati”.

Il contratto di sponsorizzazione nella PA è un accordo con cui un soggetto pubblico (sponsee) ottiene un corrispettivo economico da un soggetto privato (sponsor) accrescendone la notorietà, al fine di realizzare specifici interventi di azione pubblica.

La dottrina lo inquadra nella categoria dei contratti modali atipici onerosi. Le iniziative devono essere dirette al perseguimento di interessi pubblici, devono escludere forme di conflitto d’interesse tra l’attività pubblica e quella privata e devono comportare risparmi di spesa rispetto agli stanziamenti disposti.

Il Dipartimento della Funzione Pubblica - Ufficio per l’Innovazione, ha realizzato la “Guida operativa alle sponsorizzazioni nelle amministrazioni pubbliche”:

-“ individuazione del progetto” – “analisi delle sue caratteristiche valoriali e comunicazionali”

-“analisi del fabbisogno” -“predisposizione della proposta di sponsorizzazione – “analisi delle opportunità” – “ricerca dello sponsor” – “gestione della sponsorizzazione”.

Un esempio recentissimo per tutti, la Città di Norcia in Umbria, ha recentemente perfezionato con Brunello Cucinelli, il re del cashmere italiano, il finanziamento per il restauro della torre civica cittadina, gravemente danneggiata dal terremoto del 30 ottobre scorso. Allo stesso modo la Città di Catanzaro, alla stregua di altri Enti Pubblici locali, potrebbe facilmente attivare specifici canali, nazionali ed internazionali, per la sponsorizzazione degli interventi previsti dal presente progetto.



Stimolazioni Territoriali e Roots di appartenenza

Finanziariamente la Calabria dispone di un asso nella manica, ovvero di una incommensurabile risorsa alla quale però mai nessuno fa caso. Essa è rappresentata dai milioni di emigrati sparsi in tutto il mondo, molti dei quali, (migliaia), divenuti importantissimi e ricoprenti cariche e ruoli di primissimo piano a livello internazionale.

Gli esempi citabili sono davvero infiniti e riempirebbero un volume. Anzi un volume lo hanno riempito di già, “Un'altra Calabria” edito nel 1997 dalla Camera di Commercio di Catanzaro, allora guidata dall'illuminato Presidente Alfonso Muleo, e dall'altrettanto luminosissimo storico direttore Raffaele Paladini De Franco. Il volume ebbe nel giornalista Roberto Messina il suo curatore, e nell'allora Presidenza Sacal del Dott. Franco Barbieri il principale sponsor.

Fu quella la prima volta che dalla Calabria al mondo degli emigrati calabresi illustri si guardò, ma non l'unica. Nel 2003, e su iniziativa del Ministero delle Attività Economiche e Produttive, fu intentata una specifica azione finalizzata all'internazionalizzazione delle imprese italiane del Mezzogiorno, tra cui la Calabria.

Dal Ministero fu quindi dato incarico ad un team di professionisti, tra i quali l'estensore del presente progetto, di individuare in tutto il mondo, e sollecitare, il più alto numero possibile di emigrati calabresi illustri ricoprenti posizioni chiave, da mettere in contatto con enti ed imprese

locali per avviare tavoli di partnership internazionale. Tutto il mondo dell'emigrazione calabrese si rivelò entusiasta per l'iniziativa, e da tutto il pianeta giunsero in Calabria personaggi illustrissimi pronti a darsi da fare per la propria terra d'origine. Numerosissimi i tavoli di lavoro concertati e perfezionati presso un'importante hotel di Cosenza, laddove il Ministero ospitava tutte le personalità intervenute dalle varie Nazioni.

Per la cronaca: a quel punto il tutto passò in capo agli Enti regionali, che, mediante i rispettivi POR, avrebbero dovuto finanziare i progetti perfezionati. E così fu per tutte le regioni meridionali coinvolte, tranne una, la Calabria!! La Regione Calabria fu l'unica a decidere di non finanziare nemmeno uno dei progetti, e così, e sempre per la cronaca, lo scrivente fece una pesante figuraccia a livello internazionale, con gli emigrati calabresi illustri richiamati, che per molto tempo chiesero cosa li avessimo riportati in Calabria a fare.

Da tutto ciò si evince che numerose sono le organizzazioni internazionali facenti capo a calabresi emigrati, disponibili a finanziare progetti regionali: dall'Associazione Industriali italiani in Svizzera, alla Camera di Commercio Italiana a Toronto in Canada. Allo stesso modo, da famosi attori a grandi musicisti e cantanti internazionali, da scienziati a dirigenti di grandi imprese, da giornalisti ad uomini di cultura, altrettanto numerosi i personaggi direttamente e specificatamente coinvolgibili, e che si è invece fin qui deciso di ignorare, per lasciare ancorata al sottosviluppo ed alla miseria l'economia regionale. Ma la Calabria in pochissimi anni potrebbe volare, diventare l'Eldorado d'Europa, ed insegnare nuovamente al mondo i concetti di civiltà e bellezza.

Conclusioni

Catanzaro “Oltre”, il primo progetto di marketing territoriale “compiuto” che la città abbia mai avuto, pensato in totale autonomia da un semplice cittadino, senza finanziamenti, senza padrini, senza colori politici, e soprattutto senza alcun barlume di possibile contropartita se non il bene della propria città natale.

Un atto d’amore per la città, un progetto totalmente gratuito che ha comportato mesi di lavoro, e che qualora fosse stato commissionato dalla politica a qualche agenzia, magari del Nord Italia, sarebbe costato alla collettività centinaia di migliaia di Euro.

Uno strumento che ha la pretesa di indicare la via ai vari politicanti cittadini, campioni mondiali di aria fritta, quelli che a due mesi dalle elezioni si svegliano tutti, spacciandosi per salvatori della Patria, ed un minuto dopo, eletti o meno, si riaddormentano come ghiri per altri cinque anni.

Un progetto concreto e possibile per andare “oltre” il volare rasoterra imperante, “oltre” le chiacchiere vuote, “oltre” le beghe elettorali e le fazioni.

Catanzaro può cambiare volto e diventare una piccola capitale mediterranea. Ad i suoi cittadini decidere se farlo davvero.



Collaborazioni e Ringraziamenti

Dott. Giuseppe Valentino - direttore Museo Civico Taverna

Avv. Consuelo Anania - diritto del commercio internazionale

Ing. Pietro Sainato - progettista esperto reti turistiche

Dott.ssa Paola Belcastro - esperta project financing

Dott. Maurizio Scerra - esperto finanziamenti comunitari

Sig. Valerio Ferrise - esperto documentazione video

Sig. Nuccio Polizzese - esperto comunicazione urbana

ideazione

Nino Campo

Consulente di Direzione

copyright

C&P Associati

Marketing Strategico Internazionale

edizioni

Casmid Editrice

Catanzaro

progetto del

30/04/2017

stampa

Universal Book Srl

Rende (Cs)



...unica città al mondo ad aver cancellato la propria memoria storica abbattendo le sue vestigia, la Catanzaro del terzo millennio può e deve cambiare passo mediante alcuni semplici interventi in grado di riconferirle un'anima, qui proposti in quattro punti, nel progetto strategico territoriale Catanzaro "Oltre", pensato per "rifondare" la città e renderla una piccola capitale mediterranea.

(Nino Campo)

C&P Associati - marketing internazionale

88100 Catanzaro, Via Caprera 140, Tel +39 339 4600730

facebook@catanzarooltre

www.catanzarooltre.com

2.00 Euro