

## PREMESSA

L'obiettivo del lavoro progettuale è quello di analizzare l'ipotesi di una rigenerazione urbana territoriale della città Metropolitana di RC fuori dal perimetro cittadino. In particolare si ipotizza che la rigenerazione avviene mediante la realizzazione di un HUB Metropolitano che innova i concetti della pianificazione Urbanistica del TOD – Transit Oriented Development –. In particolare la rigenerazione consiste nell'approfondire l'ipotesi del divenire sostenibile del territorio metropolitano con un HUB Metropolitano ubicato sul territorio non urbano della Città Metropolitana di Reggio Calabria, che risponda ai concetti della pianificazione urbanistica del TOD – Transit Oriented Development – e che possieda, oltre le proprie valenze territoriali ambientali e culturali, anche le valenze attrattive turistiche della città dello Stretto. Il territorio metropolitano della Città di Reggio Calabria ha una estensione da grande provincia, dotata di poche infrastrutture di collegamento. Questa è una criticità che diviene un parametro importante nell'avvio di una nuova proposta di sviluppo del territorio metropolitano. Criticità la cui analisi fa emergere una nuova visione della “zonizzazione per lo sviluppo sostenibile” del territorio metropolitano, quella di 4 quadranti, che tengono conto del tempo di percorso spaziale negli stessi quadranti e delle infrastrutture di trasporto esistenti, nonché delle diverse caratteristiche morfologiche e produttive degli spazi urbani che i quadranti possiedono.

Figura 1: nuovi quadranti Città Metropolitana di Reggio Calabria  
zonizzazione per lo sviluppo sostenibile



Con la nuova individuazione di nuove “zonizzazioni sostenibili” si definiscono ed identificano in generale nuovi ambiti urbani da ridefinire nel QTRP, quadro territoriale regionale paesaggistico della Calabria ed anche del PTCP, Piano del Territorio di Coordinamento Provinciale della Città Metropolitana di Reggio Calabria. I piani sopra citati sono stati elaborati tra il 2011 e 2013 e sono stati approvati negli anni successivi, nel 2016 il QTRP, mentre è in avvio, nel 2019, il Piano Strategico della Città Metropolitana (PSCM) di Reggio Calabria. Quindi il governo del territorio metropolitano è definito con i piani regionali e ex-provinciali, ma non ancora definito strategicamente e con i piani operativi di dettaglio. Il progetto che si espone nel presente articolo si inserisce nei piani esistenti ed approvati e si contestualizza come una ipotesi di piano operativo di dettaglio nella pianificazione urbanistica sostenibile, che declina l'obiettivo strategico del settore turistico metropolitano per l'area di intervento. Inoltre il progetto risponde ai requisiti compresi nello strumento di piano già adottato, il PUMS, piano urbano della mobilità sostenibile della città di Reggio Calabria, che individua le mobilità metropolitane sulla base del Piano dei Trasporti della Regione Calabria. Infine, e punto di forza dello sviluppo metropolitano che si analizza, l'individuazione da parte della Regione Calabria

dei comuni dell'area dello Stretto, che comprende quasi tutti i comuni del quadrante SUD-Ovest

### **CARATTERISTICHE URBANISTICHE**

In questo contesto di strumenti pianificatori si inserisce il progetto di rigenerazione urbana territoriale fuori dal perimetro del comune della città di Reggio Calabria. Il progetto tende a realizzare gli obiettivi per uno sviluppo sostenibile che sia guidato da processi urbanistici che interpretano il metabolismo urbano nell'ambito dei quadranti, e la visione strategica che può contenere tali obiettivi è quella di creare una cerniera urbana che realizzi la rigenerazione del territorio metropolitano, che si è progettato lungo la direttrice sud della città di Reggio Calabria, ma che possiede le caratteristiche della "replicabilità", ovviamente rivisitata, in altre aree. Rigenerazione urbana nel senso sostenibile, cioè - Ambientale, - Economica. - Sociale ed avente come linee guida i Goals dell'Agenda 2030°. In sintesi si ha un divenire urbanistico del territorio dove le FUNZIONI ECCELLENTI, in particolare quelle turistiche dell'area urbanizzata cittadina (vedi Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria che ospita i Bronzi di Riace), si collegano con le nuove funzioni che si creano sul territorio metropolitano, generando una simbiosi tra le valenze "cittadine" e le nuove valenze territoriali "periferiche", offrendo delle funzioni culturali e turistiche, ed anche commerciali, che si fruiscono in un'area, dotata di stazione ferroviaria e di spazi per parcheggi, che diventa il principale nodo metropolitano dell'area ionica per l'interscambio dei trasporti tra gomma e ferroviario, nonché marino. L'ubicazione dell'intervento urbanistico-infrastrutturale si ipotizza nella frazione, posizionata sulla costa con un porto, di Saline nel comune di Montebello Jonico (RC), a 30 km dalla città di RC, che è anche il primo comune confinante con i comuni dell'area dello stretto, nonché comune ricadente nel quadrante sud-ovest. In Saline insiste una struttura industriale nella quale non si svolge attualmente alcuna attività produttiva. La struttura delle "GRANDI OFFICINE FS". Area già strutturata urbanisticamente dai piani urbanistici del comune. Quindi il progetto urbanistico si interfaccia con un'opera architettonica esistente, che necessita di un restyling in quanto è un contenitore industriale, ma che ha un requisito infrastrutturale eccellente, quello di essere raggiungibile al suo interno tramite la linea ferroviaria. Inoltre gli spazi esterni al contenitore fanno sì che si aggregino funzioni urbanistiche di un HUB di interscambio mediante interventi sostenibili tendenti anche al consumo zero di suolo. Il progetto che si espone si inserisce negli strumenti urbanistici esistenti sia locali che e si propone come piano operativo di dettaglio nella pianificazione urbanistica sostenibile, che declina l'obiettivo strategico del settore turistico metropolitano. Rispondente agli scenari del PUMS della città e del Piano dei Trasporti. Il processo urbanistico ipotizzato interpreta il metabolismo territoriale, individuando una cerniera urbana che rigenera il territorio periferico con sostenibilità economica, sociale ed ambientale, che rigenera nel territorio fuori dell'area urbanizzata cittadina, funzioni eccellenti della città urbana metropolitana. Una rigenerazione contestualizzata dal parametro TEMPO, che scandisce il collegamento delle FUNZIONI METROPOLITANE nell'arco delle 24 ore e dei 365 giorni. Uno scenario urbanistico per un potenziale sviluppo sostenibile con elementi ARCHITETTONICI che esplicano determinate funzioni MUSEALI e EX INDUSTRIALI. Si progetta la contestualizzazione, all'interno del contenitore esistente, di un **Centro Espositivo** che diventa il gestore della dinamicità dell'area, scandendo il nuovo divenire dei periodi espositivi, che si contrappongono alla staticità espositiva del Museo Archeologico che ospita i Bronzi di Riace. Tale dinamicità richiede all'area il requisito che garantisca una buona mobilità che si realizzi con un complesso elemento INFRASTRUTTURALE che è il nodo di scambio della mobilità<sup>1</sup>. La risposta è nel dotare l'area decentrata di zone di parcheggio e di una piattaforma di interscambio tra le reti pedonali-ciclabili, il trasporto gomma, ferroviario e marittimo, che realizzano l'HUB METROPOLITANO-CERNIERA URBANA, che finalizza la

connessione tra due poli attrattori turistici che ha un tempo di percorso di circa 20 minuti per 24 Km di ferrovia. Si ha quindi un progetto dove l'elemento di forza urbano e centrale, che è la «dimensione» positiva della città metropolitana, si interfaccia con l'elemento critico industriale e decentrato, la «dimensione» antropizzata periferica da rigenerare. Un progetto con il quale si apre un dialogo tra la centralità urbana ed il territorio periferico. Inoltre l'attrattore cittadino di flussi turistici, il Museo Archeologico con i Bronzi di Riace, che non garantisce il ritorno degli stessi flussi, viene rigenerato dai nuovi periodi espositivi che si replicano nel Centro Espositivo, creando il valore aggiunto della DINAMICITA' TURISTICA. Si contestualizza così un CENTRO ESPOSITIVO nel territorio metropolitano, collegato sia virtualmente e sia materialmente con il MUSEO ARCHEOLOGICO. In 20 minuti di metropolitana, al MUSEO –STAZIONE LIDO di RC<sup>2</sup>. all'interno del nuovo Centro Espositivo, ex contenitore della struttura "GRANDI OFFICINE FS" Saline **grazie all'esistente linea ferroviaria**. Un progetto che si integra con le valenze naturali della costa ionica che permettono lo sviluppo turistico per 12 mesi l'anno, e che permette la possibile coesistenza di situazioni di sviluppo terziarie commerciali dell'area della frazione di Saline.

Figura 2: infografica Hab-Metropolitano sud-ovest



Quindi un progetto che definisce un rapporto tra architettura e infrastrutture urbane che va oltre la classica concezione dei TOD (transit-oriented development). Potenzialmente si realizza la rigenerazione urbanistica, sociale ed economica di parti di città metropolitana, periferica, che dà l'avvio a più vasti processi di riqualificazione territoriale, per esempio il raccordo con il piano della riqualificazione dei borghi interni che si correlano alla linea di costa.

#### Bibliografia:

- Atti Commissione INU "Politiche di rete, delle infrastrutture e dell'innovazione" 2015 Urbanpromo
- Transport Policy n. 32 2014 The analysis of transit-oriented development (TOD)
- SALINE concorso di idee Provincia di Reggio Calabria-Iriti Editore RC
- QTRP Regione Calabria approvato con D.C.R. n. 134 nella seduta del 01/8/ 2016
- PRT Regione Calabria approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016
- PTCP Città Metropolitana di Reggio Calabria delibera di C. P. n. 24 del 06.06.2008 .
- PUMS Comune di Reggio Calabria delibera del C.C. n.63 del 16 Ottobre 2017

<sup>1</sup> Vedi Piano regionale dei trasporti Calabria

<sup>2</sup> Vedi progetto di "Percorso in sicurezza museo Stazione" Comune di Reggio Calabria