

Giuseppe Pino Scaglione

Dai waterfront all'entroterra, la costa calabrese come motore della riqualificazione urbana e dei paesaggi

La Regione Calabria, tramite l'intenso e articolato lavoro avviato dall'attuale Assessore all'Urbanistica Michelangelo Tripodi, ha predisposto una serie di strumenti di pianificazione e progetto che riguardano differenti aspetti e problematiche del territorio, del paesaggio e dei sistemi urbani calabresi: a partire dalle Linee Guida della Pianificazione Regionale che contengono, oltre a prescrizioni e indirizzi per i nuovi Piani, anche alcuni prime proiezioni progettuali, fino ad iniziative e progetti mirati per la riqualificazione dei paesaggi, soprattutto costieri, i più compromessi dall'aggressione degli ultimi anni, e al Quadro Strategico Territoriale Regionale, di recente approvato dalla giunta, all'interno del quale vengono presi in considerazione alcuni temi emergenti dell'assetto del territorio regionale, in particolare, nell'ambito di alcune proiezioni progettuali, il tema della riqualificazione dei principali waterfront, tra cui, prioritariamente, quello di Reggio Calabria, per la sua peculiare posizione nel contesto dello stretto e per dare una risposta e alternative concrete al diniego al progetto del ponte. Tale sistema è però inteso, e non poteva che essere così, non come una parte solo urbana e riguardante la sola città di Reggio, ma come un contesto più ampio che, coinvolgendo una dimensione territoriale ampia, ovvero extracomunale, entra a far parte delle competenze di programmazione e progettazione di scala regionale, e in una logica nuova che cerca di tenere insieme, in una visione unitaria territorio-infrastruttura-paesaggio-città.

In tal senso quello che si profila come il waterfront più ampio e complesso della Calabria, si articola in un progetto che comprende alcune prioritarie ipotesi strategiche con più elementi e almeno due principali sistemi:

→ un primo tratto, più densamente urbano e continuo, che va da Scilla a Pellarò, e poi ancora oltre verso la Locride, che riguarda il lungo sistema della conurbazione costiera dal Tirreno verso lo

From the Waterfronts to the Inland Areas: the Coast of Calabria as the Engine of Regeneration for the Cities and Landscapes

The Regione Calabria, thanks to the intensive and well-developed process initiated by the current Councilor for City Planning Michelangelo Tripodi, has set up a series of planning and design tools pertaining to various aspects and issues involving the territory, the landscape and the urban systems of Calabria: starting with the Guidelines for Urban Planning, which contain not only recommendations and orientations for new plans, but also a number of early planning projections, as well as initiatives and projects for the regeneration of the landscape, especially along the coasts where they have suffered the greatest damage from aggression in recent years; and the Quadro Strategico Territoriale Regionale (Strategic Regional Territorial Policy), recently approved by the city council, which takes into consideration a series of emerging themes involving the configuration of the regional territory, particularly within certain planning projections, the theme of the regeneration of the principal waterfronts, including a priority, the waterfront of Reggio Calabria, because of its peculiar position within the context of the strait, with the purpose of providing an answer and concrete alternatives to the rejection of the project for the bridge. This system is understood however, and it could be no other way, not as an exclusively urban area limited to the city of Reggio, but as a wider context that involves a greater territorial dimension, beyond the municipal limits, which becomes part of the regional-scale planning and design responsibilities in a new logic that seeks to coalesce territory-infrastructure-landscape-city in a unitary vision.

In this sense, what looks to be the widest and most complex waterfront in Calabria is part of a project that includes certain priority strategic hypotheses composed of many elements and at least two primary systems:

→ the first stretch, more densely urban and continuous, which runs from Scilla to Pellarò, and onwards towards the Locride, involves the extended system of coastal urbanization from the Tyrrhenian sea towards the Ionian sea in Calabria, whose vital core may be found between Villa San Giovanni, a primary transportation hub, and the regional capital Reggio; → the second larger stretch which involves the production and infrastructure systems, Piana di Gioia Tauro, railways-ports, and runs from the port of Gioia Tauro to Reggio Calabria. This is a hypothesis that is based primarily on the awareness that the infrastructure, which relies mainly on the railway, and then on the port on a larger scale, define and profoundly connote the profile of this section of the coast, and that the opportunity to create a different role for the relationship between infrastructure and territory might constitute an alternative model for development to the one adopted until now, and largely suffered by the region.

The Quadro Strategico Territoriale Regionale, which in fact constitutes a significant anticipation and acceleration of an advanced agenda of priority projects for the region, contains several design guidelines divided between core projects and complementary projects. The core projects identify a number of emergencies and consequent regional-

Jonio calabrese e che trova il fulcro vitale tra Villa San Giovanni, snodo trasportistico primario, e il capoluogo Reggio;

– un secondo tratto più ampio e che coinvolge i sistemi produttivo-infrastrutturali, Piana di Gioia Tauro, ferrovia-porti, che va, per l'appunto, dal porto di Gioia Tauro a Reggio Calabria.

Si tratta di un'ipotesi che parte soprattutto dalla presa di coscienza che le infrastrutture, ferroviarie principalmente, e portuali, a più grande scala, definiscono e connotano profondamente il profilo di questa tratto di costa; e inoltre, che l'occasione di un ruolo diverso delle relazioni tra infrastruttura e territorio possa costituire un modello di sviluppo alternativo a quello fino ad ora adottato e, in gran parte, subito da questa regione.

Nel Quadro Strategico Territoriale Regionale, che di fatto costituisce una significativa anticipazione e accelerazione di una avanzata agenda di progetti territoriali prioritari, si profilano alcuni indirizzi progettuali suddivisi tra progetti cardine e progetti complementari. Tra i progetti cardine vengono, inoltre, individuate alcune emergenze e conseguenti progetti di scala regionale che riguardano il tema specifico della ricostruzione, riqualificazione e riorganizzazione del waterfront Reggio Calabria-Gioia Tauro:

– Reggio "città porta", specificando che, oltre a un ruolo sociale e di orientamento di politiche attive e di sviluppo di rango, alla città capoluogo si assegnano anche funzioni culturali-espositive-museali e di supporto allo sviluppo turistico, rafforzate dall'obiettivo di costruire un sistema urbano reticolare di primaria importanza per la Calabria, tra Reggio e Gioia Tauro (il sistema REGIO, REGIO-GIOIA) in quanto luogo, oggi, di maggiore concentrazione di potenzialità di sviluppo, di livello transnazionale e mediterraneo, presente nella Calabria. Un territorio urbano-costiero che si spinge verso est a comprendere anche la Locride che, pensato in una logica di rete, come un'estesa città-territorio con poli di diversa importanza e funzioni, può costituire il fronte competitivo più avanzato della regione.

Il disegno di sviluppo del sistema Reggio-Gioia, a partire dalla ridefinizione dei waterfront e dei relativi immediati entroterra, dovrebbe basarsi, per il suo reale decollo, su alcune azioni e conseguenti progetti, che rivestono carattere prioritario:

– la realizzazione, in tempi brevi, delle attrezzature e il completamento del complesso apparato tecnologico-produttivo del Porto di Gioia Tauro;

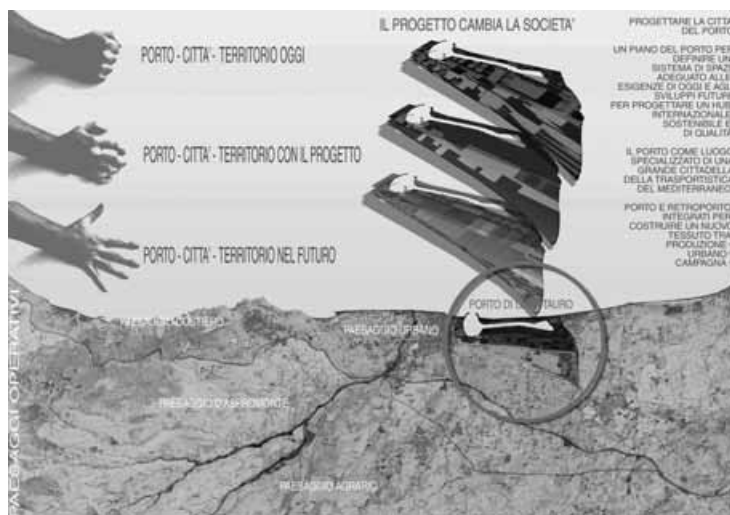
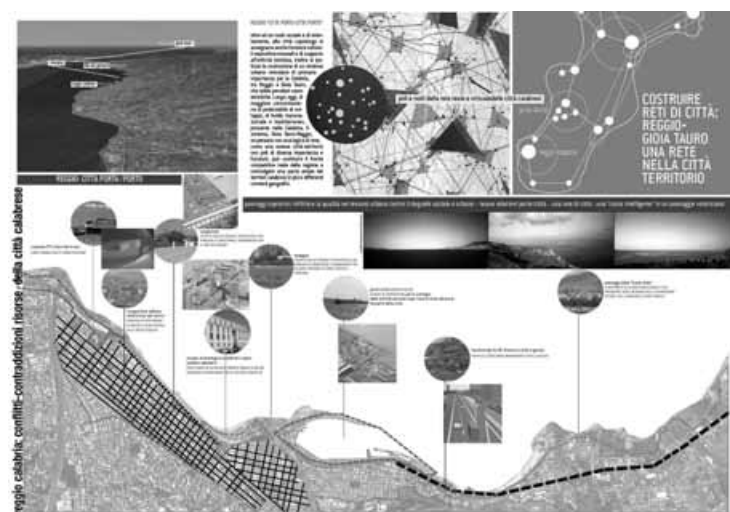
– la redazione di un efficace Piano Regolatore del medesimo Porto, aperto allo sviluppo di positive relazioni tra porto ed entroterra urbano, e in grado di collegarsi anche al sistema dei centri costieri, assimilando lo sviluppo della infrastruttura a quello del territorio di riferimento;

– la creazione di progetti mirati in grado di creare relazioni tra waterfront e centri urbani, soprattutto per la città di Reggio (è di questi giorni il concorso internazionale di idee per il nuovo waterfront di Reggio) e contribuire, sia per Reggio città, che per lo snodo primario di Villa San Giovanni e Gioia Tauro, a definire un programma che contempli ricadute efficaci e idonee per gli entroterra urbani;

– un progetto più ampio e articolato, nel caso di Gioia, tra "la città del porto", ovvero quella immediatamente adiacente, e un'area vasta più estesa, la "città degli ulivi", che comprende almeno sei città medie in una sorta di nuovo "randstadt" da definire attraverso

Elaborati di approfondimento del Quadro Strategico Territoriale della Regione Calabria (Assessore Michelangelo Tripodi) relativi al waterfront di Reggio Calabria e Gioia Tauro. Coordinamento per il Dipartimento Rosaria Amantea, coordinamento generale Alberto Clementi, coordinamento progetti Pino Scaglione.

Gráficos de profundización del Quadro Estratégico Territorial de la Región Calabria (Asesor Michelangelo Tripodi) relativos al waterfront de Reggio Calabria y Gioia Tauro. Coordinación por el Departamento Rosario Amantea, coordinación general Alberto Clementi, coordinación proyectos Pino Scaglione.



so progetti e politiche territoriali adeguate, fortemente attrezzato, con processi importanti di creazione di una rete di servizi e un intenso processo di riqualificazione dei centri esistenti, in grado, anche, di supportare l'incremento delle attività di contorno del ciclo portuale per dare maggiore impulso al suo sviluppo;

→ il potenziamento delle relazioni tra la "città degli ulivi", il porto medesimo e la città capoluogo di Reggio Calabria – dove è necessario e urgente migliorare l'accessibilità – creando così una rete multicentrica urbana con differenti livelli di offerta specializzata delle funzioni urbane. Qui Reggio dovrebbe diventare città-riferimento dell'intero sistema, con attrezzature di tipo terziario, culturale, museale, espositivo, di ospitalità e intrattenimento, di accoglienza sociale, di formazione. Inoltre dovrebbe rappresentare il perno per nuove e più significative relazioni con la frontaliera Sicilia, nell'ambito della conurbazione, ormai in avanzata fase di saldatura, che comprende, nella distesa Città dello Stretto e sui due versanti, Reggio, Messina, Catania e più giù fino a Siracusa. Un aspetto ancora più peculiare, ma soprattutto di innovazione del progetto di territorio in questo contesto, riguarda in prevalenza il ruolo nevralgico delle infrastrutture nel tratto costiero che si sviluppa su un percorso di circa 80 chilometri, e che vede soprattutto la ferrovia come elemento, al contempo, di continuità, tra i centri, e di cesura tra costa ed entroterra.

Ciò vuol dire anche un reale potenziamento delle reti secondarie e delle connessioni con le reti principali, con sistemi di mobilità pubblica regionali, e prioritariamente la progettazione di un sistema di trasporto metropolitano di superficie moderno e di qualità, soprattutto sostenibile ed ecologico. Le ricadute di sviluppo della presenza di questo elemento cardine della mobilità regionale ed extra, sono ancora tutte da delineare e ripianificare in una nuova logica di compartecipazione che veda il livello regionale come elemento di coordinamento delle diverse iniziative, nonché garante e gestore, insieme ai governi locali, di un nuovo rapporto tra ferrovia-infrastruttura e territorio. In tale senso le azioni ipotizzate nel QSRT, e quelle in corso di ulteriore definizione, negli strumenti di pianificazione regionale (QTR) in corso di avvio, si articolano principalmente su alcune principali strategie e proposte così riassumibili:

→ potenziare il sistema di mobilità urbana-metropolitana all'interno del telaio urbano da Gioia Tauro a Reggio Calabria e, secondariamente verso la Locride, favorendo la interconnessione delle forme di mobilità veloce tra i porti (Gioia-Villa-Reggio) e i centri urbani, nonché verso l'aeroporto di Reggio che va assumendo peso e ruolo (anche in numeri di passeggeri annui) in questa parte come aeroporto interregionale; il progetto, a partire dalla ridefinizione del sistema infrastrutturale e dei flussi e tempi della mobilità, della linea metropolitana veloce e delle sue stazioni, affinché diventi occasione di riqualificazione dell'intero sistema urbano-territoriale e dell'ampio waterfront, e che costituisca il motore di un processo di rigenerazione urbana articolata, con ricadute importanti verso l'interno dei centri.

Una priorità, in questo specifico segmento, è anche soprattutto un processo articolato di rigenerazione urbana dei nuclei abitati abusivi (anche attraverso la puntuale applicazione della legge 19/2001 e lo strumento dei PRA) che soprattutto lungo la costa, hanno avuto negli ultimi anni, una progressione preoccupante e

scale projects involving the specific theme of the reconstruction, regeneration and reorganization of the Reggio Calabria-Gioia Tauro waterfront:

→ Reggio "city-port", which specifies that in addition to its social role and responsibility for orienting active and significant development policies, the capital city will also serve cultural-exhibition-museum functions and support the development of tourism, reinforced towards the objective of building an urban network system of primary importance for Calabria between Reggio and Gioia Tauro (the REGIO, REGGIO-GIOIA system), because this is where the greatest potential for development at a transnational and Mediterranean level may be found in Calabria today. An urban-coastal territory that looks to the east and also includes the Locride area which, understood within the prospect of a network as an extended city-territory with hubs that vary in importance and function, can constitute the most advanced competitive front of the region.

The plan for the development of the Reggio-Gioia system, starting with the redefinition of the waterfronts and the relative inland areas, should be based on specific actions and relative projects, for it to really get off the ground, and they must constitute a priority:

→ the rapid construction of facilities and the completion of the complex technological and production center in the Port of Gioia Tauro;

→ the development of an effective master plan for the Port, open to the creation of positive relations between the port and the urban surroundings, that can create connections to the system of coastal cities, assimilating the development of the infrastructure to that of the territories it refers to;

→ the development of projects whose purpose is to create relationships between the waterfront and the urban centers, especially for the city of Reggio (an international competition for ideas has just been tendered for the new waterfront in Reggio) and to contribute, both for the city of Reggio and for the primary hub at Villa San Giovanni and for Gioia Tauro, to the definition of a program that contemplates an effective and appropriate domino effect for the urban surroundings;

→ a more ample and articulated project, for Gioia, between the "city of the port", the immediately adjacent city, and a wider more extensive area, the "city of olive groves" that includes at least six medium-size cities in a sort of new "randstadt" to be defined with appropriate regional projects and policies, with excellent facilities and significant processes to create a network of services and an intense regeneration process for existing city centers, which can support the increase in the complementary activities of the port cycle and give greater impulse to its development;

→ reinforcement of the relationship between the "city of olive groves", the port itself and the capital city of Reggio Calabria where it is necessary and urgent to improve accessibility, thus creating a multi-centered urban network with different levels of specialized urban functions. Reggio should become the core-city for the entire system, with a variety of facilities, tertiary services, cultural, museum, exhibition, hospitality and entertainment, social reception, training. In addition it should represent the center of new and more significant relations with Sicily, within the framework of the conurbation, now in an advanced stage of bonding, which, in the extended City on the Strait and on both sides, includes Reggio, Messina, Catania and reaches all the way down to Siracusa;

An even more peculiar aspect, an especially innovative feature in regional planning for this context, prevalently involves the critical role of infrastructure in this 80-kilometer section of coast, where the railroad is simultaneously the primary element of continuity between cities and discontinuity between the coast and the inland. This also means a true reinforcement in the secondary networks and in the connections with the primary networks, with regional systems of public mobility, and as a priority, the plan for a new system of metropolitan surface transportation that must be modern and good quality, but especially sustainable and ecological. The consequences in terms of development of the presence of this key element of regional and extra-regional mobility are yet to be defined and planned, within a new shared planning approach in which the regional level becomes the element of coordination for the various initiatives, and both guarantees and manages, in collaboration with the local governments, a new relationship between the railway-infrastructure and the territory. In this sense the actions advanced by the QSRT, and those yet to be defined by the regional planning tools (QTR) that are just getting started, are articulated primarily on the basis of a number of primary strategies and proposals that may be summarized as follows:

→ reinforce the urban-metropolitan system of mobility within the urban structure extending from Gioia Tauro to Reggio Calabria, and secondarily towards the Locride, encouraging the interconnection of forms of rapid mobility between the ports (Gioia-Villa-Reggio) and the urban centers, and towards the airport of Reggio which is acquiring a greater role and importance (in the annual number of passengers) in this area as an inter-regional airport; the project, which starts with the redefinition of the infrastructural system and the flow and timeframe of mobility, the rapid metropolitan line and its stations, so that this might become the opportunity for the regeneration of the entire urban-regional system and of the ample waterfront, and



priva di qualità. I progetti di rigenerazione dovranno partire da operazioni semplici ma basilari, come la perimetrazione delle aree abusive e una prima classificazione, dentro i sistemi locali, individuati secondo le caratteristiche di complessità del ruolo svolto all'interno del sistema urbano più ampio e costiero all'interno di cui ricadono. Le proposte di recupero degli insediamenti abusivi, saranno in tal senso occasione di costruzione di nuovi paesaggi e di integrazione e "restauro" di quelli esistenti, proposte che non potranno essere disgiunte dalla progettazione e realizzazione di un sistema articolato di spazi pubblici, attrezzature e servizi, oggi carenti o assenti, con una concatenazione di progetti urbani che vedano, strategicamente coinvolti, pubblico e privato.

Una nota finale in questo ragionamento riguarda il recente concorso internazionale di idee, bandito dall'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria, per il waterfront urbano, il quale, all'indubbio valore di proporre un tema importante per la città, contrappone la limitatezza di una visione rivolta al solo fenomeno "cittadino" e più in generale di facciata, dimenticando soprattutto di avviare un rapporto di cooperazione con le Ferrovie dello Stato, che detengono una porzione significativa di aree sul waterfront medesimo, molte delle quali se recuperate alla città potrebbero conferire un respiro totalmente diverso all'intera operazione waterfront. Inoltre, per pure ragioni di localismi e divisioni partitico-politiche, neanche in questa occasione si è cercato un rapporto con la vicina Villa San Giovanni, snodo di tutto il traffico merci da e per la Sicilia, e naturale continuità di un waterfront davvero articolato e competitivo nello scenario meridionale e mediterraneo. In questo disegno ipotizzato anche il porto di Reggio rimane ancora fuori da una politica di riqualificazione e relazione con la città, con grave danno per il futuro della struttura, omai del tutto declassata produttivamente e trasportisticamente, e delle parti urbane adiacenti.

that it might constitute the engine of an articulated urban regeneration process, with significant consequences for the city centers.

The major priority in this specific area is an articulated process of urban regeneration for illegally constructed housing areas (with a systematic application of law 19-2001 and the tool of the PRA) which, especially along the coast, have demonstrated a disturbing advancement and lack of quality. The regeneration projects will have to start with simple but basic operations, such as the enclosure of the illegally built areas and an initial classification, within the local systems, identified according to the complexity of the role they play within the wider urban and coastal system they are part of. The projects to regenerate the illegal settlements will in this sense provide the opportunity for the construction of new landscapes and for the integration and "restoration" of the existing ones, projects that cannot be separated from the planning and construction of an articulated system of public spaces, facilities and services, which are weak or non-existent today, with a sequence of urban projects that strategically involve the public and private sectors.

A final note in this chain of thought involves the recent international competition of ideas, tendered by the City Administration of Reggio Calabria, for the urban waterfront, which has the merit of raising an important issue for the city, but demonstrates a limited vision that conceives a phenomenon restricted to the city and basically cosmetic, neglecting in particular to open a

cooperation with the Italian railroad system, which owns a significant portion of the areas on the waterfront itself, many of which could give a totally different breadth to the entire waterfront operation if reclaimed by the city. In addition, for reasons of mere local and party politics, once again there has been no attempt at establishing a relationship with nearby Villa San Giovanni, the hub for all the cargo traffic to and from Sicily, and the natural continuity of a truly articulated and competitive waterfront for the south and the Mediterranean. In this planning hypothesis, the port of Reggio is also excluded from a regeneration policy that would connect it with the city, with severe consequences for the future of the structure, now totally declassified in terms of production and transportation, and the urban areas adjacent to it.

Reggio Calabria, città dello stretto
Reggio Calabria, la ciudad del estrecho