

L'Istituto nazionale di urbanistica guarda ai programmi per l'area metropolitana

«Rigenerare la città pensando in grande»

Da Passarelli e Suraci
una sollecitazione
"a fare di più e meglio"

«È necessario che la città di Reggio Calabria ritrovi la sua identità con approccio rigenerativo dei luoghi urbani recuperando non solo gli elementi infrastrutturali (o realizzando un ponte sul Calopinace!) ma con lo sguardo rivolto ai grandi traguardi e pensare di realizzare percorsi che grandi città hanno intrapreso, possibilmente con tendenza di consumo di suolo zero, come ha fatto Milano con la riqualificazione degli scali ferroviari con un progetto di 300mila metri quadri che contribuirà ad una nuova e grande trasformazione urbanistica della città». Accende i riflettori sui programmi per la rigenerazione metropolitana l'Istituto Nazionale di Urbanistica (Inu), per bocca del presidente regionale Domenico Passarelli e del delegato per la Città metropolitana Francesco Suraci, che mettono sul tappeto una serie di questioni.

«Lo sviluppo della Città metropolitana dopo l'assessamento o promulgazione degli atti istituzionali - scrivono Passarelli e Suraci - raccoglie positività random. In particolare: progettazioni di elementi infrastrutturali ed architettonici proposti su esigenze locali, rivisitazioni di strutture e spazi esistenti, interventi per una più qualificata smart city, step tecnico-amministrativi nell'ambito dell'area dello Stretto di Messina e del porto di Gioia Tauro. Tale scenario risulta, però, per nulla dialogante con gli strumenti urbanistici vigenti e poco o nulla è stato fatto per ricercare le

giuste sinergie ed operatività con le associazioni culturali e non e di categoria, vedi Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) e altri strumenti pianificatori in campo ambientale».

Una sollecitazione, quella dell'Inu, «a fare di più e meglio» da parte degli amministratori «allo scopo di definire compiutamente gli obiettivi strategici, peraltro obbligatori, del mandato istituzionale, da condividere preliminarmente con i diversi stakeholders. Gli indirizzi strategici della pianificazione urbanistica a dimensione metropolitana - incalzano Passarelli e Suraci - restano ancora sospesi ed in particolare non si ravvisano correlazioni con i goals sostenibili dell'agenda 2030. È auspicabile l'attuazione di un metodo partecipativo e più tra-

sparente al fine di concretizzare interventi di rivitalizzazione delle periferie e di rigenerazione dei borghi e delle aree interne. Una nuova pianificazione urbanistica che promuove un percorso che soddisfi la coesione territoriale metropolitana ed un futuro ambientalmente sostenibile. Un percorso che richiederà la disseminazione di infrastrutture architettoniche "connesse alla pervasità degli esiti delle dimensioni della urbanizzazione contemporanea e ai suoi molteplici rischi ecologici, sociali, economici e gestionali". Progettualmente si potrebbero sperimentare gli hub infrastrutturali urbani intrisi di funzioni urbanistiche che permettano l'interfaccia tra il divenire territoriale della perimetrazione dell'area integrata dello Stretto (approvata di recente)

con la macroarea metropolitana dell'ex provincia di Reggio Calabria. Una interfaccia che si ricarica con un focus partecipativo e propositivo delle forze politiche e degli stakeholder di categoria, i cui risultati determineranno gli indirizzi e obiettivi strategici dei programmi politici-istituzionali, con risposte territoriali non frammentarie. Un focus che accoglie ed analizza gli scenari delle idee-progetto delle trasformazioni-rigenerazioni a vasta scala delle aree metropolitane con una visione del futuro divenire urbanistico, sociale ed economico. Uno degli orientamenti strategici che si propone è quello di fare condividere gli hub infrastrutturali urbani con i poli culturali-turistici, nell'ottica del valore aggiunto alla classica concezione urbanistica del Tod (transit-oriented development), in sintesi servizi nei luoghi della mobilità».

Arrivano quindi le conclusioni: «Non è sufficiente per una città metropolitana fermarsi al restyling della stazione centrale cittadina senza contestualizzare una cornice urbanistica più ampia che renda il nodo principale della mobilità metropolitana il fulcro per una nuova mobilità sostenibile dal quale si declini una rete pedonale, anche in parte meccanizzata, che raggiunga i poli attrattivi della città. Stazione che nel rispetto dei metaprogetti e concept delle Ferrovie si integri con le nuove funzioni urbanistiche della città. Quanto detto potrebbe rappresentare una piattaforma di base su cui costruire un dialogo istituzionale che favorisca la sinergia con le associazioni e con tutti i soggetti che hanno a cuore il futuro della città metropolitana di Reggio».



Il Calopinace Per l'Inu non bastano un ponte o il recupero di elementi infrastrutturali