

## Una strada pedemontana per la città metropolitana. Per raggiungere in breve tempo anche tutti centri urbani costieri della nuova realtà territoriale.

### CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO (DI C.)

*Strada ad anello, a quota variabile assestata sui m 500 slm, di collegamento tra i centri urbani interni, e (attraverso le bretelle) tra quelli costieri. Tale infrastruttura risulta indispensabile nella trasformazione dell'intera provincia geografica di Reggio in città metropolitana: nell'unica nuova città le sue diverse componenti (in tal caso le cittadine sparse sul territorio) devono necessariamente essere ben collegate. Pur se diversificata, la nuova realtà territoriale deve avere caratteristiche di unicità.*

La provincia reggina ha un suo centro emergente: il massiccio dell'Aspromonte (m 1950 slm), che degrada fino al mare. Sulla costa sorgono i centri urbani maggiormente popolati.

Le arterie stradali seguono pertanto la linea costiera: per raggiungere le cittadine interne si usano le strade di penetrazione.

L'autostrada A3 e la statale jonica 106 rimangono attualmente le principali arterie di collegamento, "chiuse" a nord dalla strada dei due mari tra Rossano e Gioiosa Jonica.

La nuova città metropolitana è estesa quanto la provincia geografica, ma non ha una connotazione urbana. La strada pedemontana, prevista con il presente studio, serve per consentire i collegamenti immediati tra le città costiere, per evitare, e tra i centri sui 500 m slm.

Tale infrastruttura è concepita "ad anello", con bretelle a scorrimento veloce per il rientro sulla costa. La percorrenza di essa anche per i collegamenti tra le cittadine costiere è concorrenziale, rispetto

all'uso di: autostrada, ss jonica, e ss tirrenica. E provoca il passaggio in aree spesso abbandonate, che vengono costantemente spopolate a vantaggio delle cittadine costiere.

Con essa si instaurano nuove reti: sociale (anti spopolamento della costa, valorizzazione dei borghi interni, nuove imprenditorialità), commerciale (scambi di beni e di prodotti tipici locali), turistica (facile fruizione dei siti di rilevante interesse paesaggistico / naturale / culturale, migliore conoscenza estesa, e conseguente apprezzamento). I benefici sociali sono innegabili: riscatto dei piccoli centri cosiddetti interni; scambio culturale fra tutti i borghi della nuova città metropolitana, e non soltanto o principalmente tra quelli della costa; interconoscenza di popolazioni spesso rimaste isolate; promozione e valorizzazione del territorio e del patrimonio naturale e culturale.

Si prevede l'utilizzo (previa ristrutturazione con il consolidamento e l'allargamento nel pieno rispetto dell'intorno) delle strade esistenti, con la realizzazione di essenziali viadotti e tratti di strada in aree non dotate di preesistenti infrastrutture viarie. Le bretelle saranno ricavate principalmente nelle strade esistenti: si individueranno percorsi a ridosso degli argini delle fiumare, per il superamento agevole dei dislivelli, per ridurre, così, tornanti e tempi di percorrenza.

La nuova città, con la realizzazione della pedemontana, assurgerà definitivamente a città vasta (metropolitana, appunto), ricca di siti con diverse ed interessanti caratteristiche: nel globalizzare il territorio oggi divenuto urbano, la pedemontana di progetto, contemporaneamente lo arricchisce con peculiarità diverse, tradizioni, usi, costumi vari, paesaggi attraenti sempre alla portata di tutti gli abitanti metropolitani; trasformando una provincia conosciuta e riconosciuta dai suoi stessi abitanti solo nell'arco di parecchi anni, in una sola e nuova città: una nuova città per rinnovati abitanti.

**Date**  
n. d.

#### Stato di fatto

L'intervento è in fase di studio. È stato proposto all'Amministrazione comunale della Città Metropolitana nel corso di un pubblico convegno (Sala Ferro, Via Tommaso Campanella 63, venerdì 24 febbraio 2017).



Il tracciato indicativo, sui m 500 slm, della nuova arteria pedemontana (in rosso). In viola sono indicate le arterie di collegamento con la costa e con le infrastrutture viarie in uso (autostrada, superstrada, strada statale). In blu le vie di penetrazione.

### **Investimento**

n. d.

### **Soggetto proponente**

INU Calabria.

### **Autore**

R. Alberto Giofrè; Architetto, Ordine Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori di Reggio.

### **Info**

Arche.Tekton.33@gmail.com

TM: 3384980125