

PROGETTO DI PIANO REGOLATORE PER REGGIO EMILIA dicembre 2008

Il comune di Reggio, decidendo di chiedere una nuova stazione della TAV fuori dall'abitato – invece di collegare i treni veloci con una bretella alla stazione esistente – ha innescato un processo forse non del tutto consapevole e previsto.

Il fatto è che una stazione in mezzo alla campagna, legata alla città maggiore – e alle città minori situate a nord – da una ferrovia secondaria oltre che dalla viabilità ordinaria, finisce col tempo per diventare lo stimolo di una successiva urbanizzazione della zona circostante.

Questa espansione può avvenire nel corso dei prossimi decenni – sempreché beninteso esista ancora una domanda di nuove case, che peraltro sembra legata a una crescita dello standard abitativo piuttosto che a un incremento demografico – e, se non vogliamo ripetere gli inconvenienti dei piani regolatori contemporanei il cui orizzonte temporale minimalista ha privato le città di un coerente disegno di insieme, bisognerà pure prevederne la struttura generale, una struttura disegnata per il prossimo mezzo secolo e per 50.000 nuovi abitanti.

La struttura di una città è costituita dalle sequenze dei suoi temi collettivi e delle strade e delle piazze tematizzate con le quali – in questo caso – dobbiamo disegnare una rete che inglobi nella città esistente, la Reggio di ora, anche quanto situato in futuro al di là dell'autostrada e della stazione ferroviaria.

Poiché non è facilmente pensabile di scavare nuovi passaggi sotto il terrapieno della TAV – anche sul tempo lungo i soli costi del rallentamento sarebbero troppo cospicui – dobbiamo appoggiare la nostra sequenza base sui sedici metri del sottopassaggio meridionale.

Lì proponiamo di costruire un grande castello, quasi fosse una cittadella fortificata ai tempi di Matilde con le sue mura e le sue torri, al cui interno poi potremo collocare altri temi, magari un teatro o un museo: e magari una sorta di *shopping center* con quell'aspetto tradizionale adottato di recente, con grande soddisfazione dei loro frequentatori, da molti *outlet*, affacciato su due piazze dove un'alta parete decorata di finestre mascheri l'autostrada e la ferrovia.

Un *boulevard* trionfale, diretto verso lo stadio, legherà questo castello alla città, mentre un altro *boulevard* simmetrico lo legherà alla campagna, per ora tematizzata da un immenso rondò disegnato come un giardino pubblico all'incrocio con la strada che proviene da Reggio.

Su questa sorta di V sono appoggiate altre sequenze, segnatamente quella del *boulevard* trionfale diretto verso la stazione della TAV concluso da una larga

passaggiata davanti a tutto il suo fabbricato; passeggiata, è vero, interrotta dalla ferrovia secondaria ma visibile come un insieme unitario: e del resto fino agli inizi del Novecento anche il Mall di Washington era tagliato dalla ferrovia.

All'interno di questo vasto disegno – dove il fiume verrà incorporato come un tempo sono state incorporate in una strada urbana di molto prestigio le Ghiare – una rete di strade e di piazze minori ritmano sequenze dove collocare sia altri temi collettivi sia gli edifici scolastici e altri servizi, che sarebbe qui fuori luogo precisare con maggiore accuratezza perché saranno i nostri discendenti a valutarne i singoli progetti.

Noi, la nostra generazione, avrà già fatto molto tracciando il disegno generale nel quale collocarli, un disegno nel quale i singoli programmi – per esempio quello più urgente di completare il fronte della nuova stazione – vengono iscritti in un progetto di insieme del quale costituiscono un inizio: forse la città dev'essere prima di tutto un sogno che duri mille anni, nei cui lontani orizzonti incastoniamo, con tutto il nostro realismo, con gli strumenti tecnici dei nostri tempi, con le risorse delle quali disponiamo, con i nostri attuali bisogni, quanto tocca di fare alla nostra generazione.

Milano, 17 dicembre 2008

Marco Romano

Stefano Colombo
Ludovico Milesi
Caterina Cavo