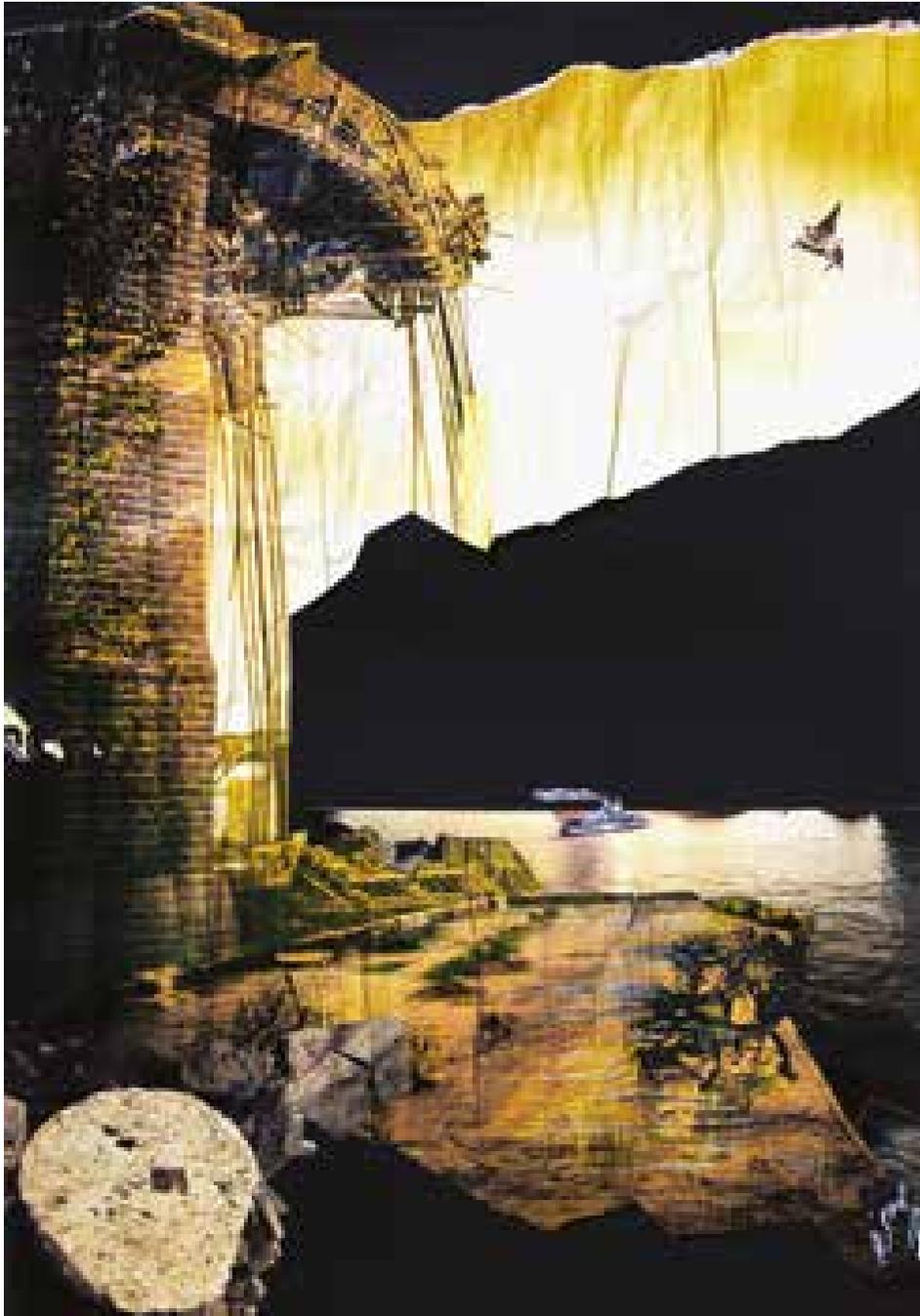


Presentazione	9	<i>Laura Thermes</i>	Frammenti discorsivi per un'idea dello Stretto
Temi e luoghi	17	<i>Ottavio Amaro</i>	Il progetto di città metropolitana dello Stretto: i temi del 7° Laboratorio Internazionale di Architettura
Laboratori	30	<i>Giuseppe Arcidiacono</i>	La porta nord della città di Reggio Calabria
	40	<i>Carlos Campos</i>	Reggio Calabria e Messina. I caratteri dello spazio pubblico
	46	<i>Giangiuseppe D'Ardia</i>	Le fiumare del Valanidi e del Mili
	52	<i>Renato Rizzi</i>	Cannitello e Capo Peloro. Invisibilità dell'evidente
	60	<i>Fabrizio Rossi Prodi</i>	Cannitello e Capo Peloro. L'attraversamento stabile dello Stretto
	68	<i>Laura Thermes/Gianfranco Neri Ottavio Amaro</i>	Messina tra la zona Falcata e l'approdo di Tremestieri
	74	<i>Ilaria Valente</i>	Nell'Area dello Stretto. La metropolitana del mare
Interventi	85	<i>Matteo Agnoletto</i>	<i>Tabula rasa</i>
	89	<i>Roberto Caccuri</i>	Emergenza ambientale in Italia. Un'inchiesta foto-giornalistica per raccontare il paesaggio che cambia
	95	<i>Umberto Curi</i>	Sul termine <i>catastrofe</i>
	97	<i>Federica Morgia</i>	Catastrofe. Strategie d'intervento nell'architettura contemporanea
	101	<i>Simonetta Valtieri</i>	Aspetti della Ricostruzione nell'Area dello Stretto seguita al sisma del 1908
	111	<i>Marco Canesi</i>	Attraversamento dello Stretto: una soluzione ingegneristica o un progetto macroubanistico
	115	<i>Enrico Bordogna</i>	Progetti per il sistema portuale meridionale in un'ipotesi macroubanistica del Mediterraneo
	121	<i>Francesco Adornato</i>	L'Aspromonte dei nostri pensieri. Il paesaggio calabrese tra realtà e immaginario
	125	<i>Eugenio Battisti/Riccardo Morandi</i>	Manufatti coraggiosi. Intervista di Eugenio Battisti a Riccardo Morandi
	129	<i>Adele Cambria</i>	Una testimonianza
	133	<i>Matteo Collura</i>	Autobiografia con paesaggio
	137	<i>Gianfranco Neri</i>	<i>Immagini, architetture e paesaggi</i> . Considerazioni sullo Stretto di Messina
	143	<i>Antonio Quistelli</i>	Viaggio nella memoria
	149	<i>Giovanni Russo</i>	Il paesaggio di Corrado Alvaro
	153	<i>Franco Purini</i>	Frammenti sulla postcittà
	159	<i>Nikos A. Salingaros</i>	Collegare la costa frattale
	163	<i>Renato Nicolini/Marilù Prati</i>	L'Aurora dopo il terremoto
	165	<i>Carmelo Pennisi/Massimiliano Durante</i>	Il Ponte
	169	<i>Francesca Schepis</i>	Il Ponte. Una sera a teatro
	171	<i>Silvia Massotti</i>	Immagini da un lungo viaggio

- 1 - Collage di apertura A.
- 2 - Santa Caterina, schizzi di studio.
- 3 - Collage di apertura B.



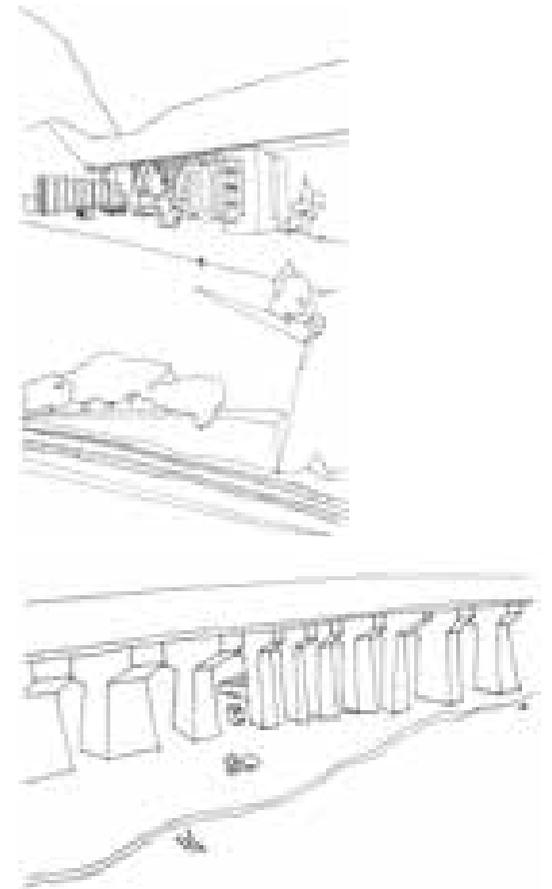
1

Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica e Urbana di Palermo

Giuseppe Arcidiacono

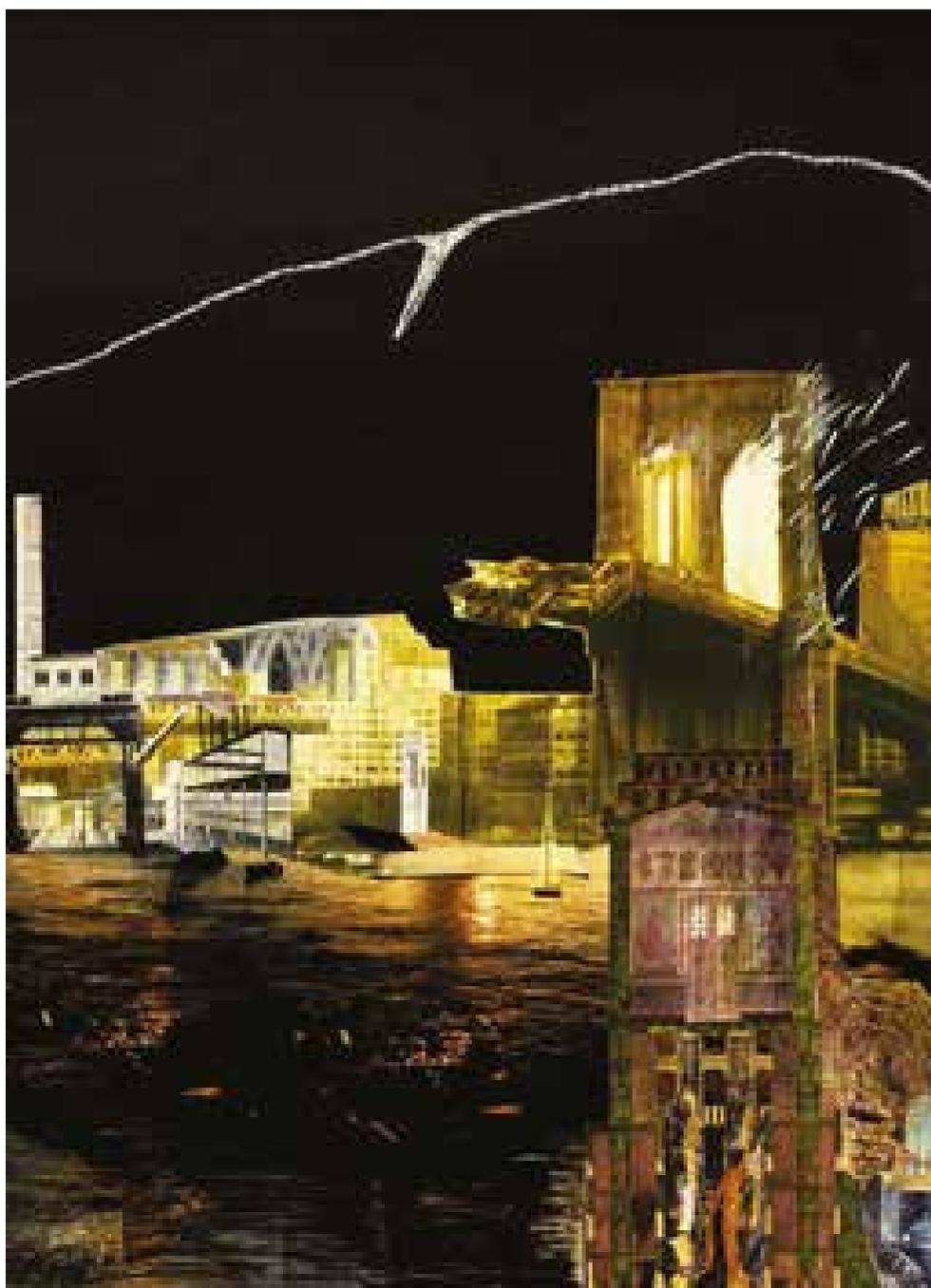
tutor: Mario Ferrari

Renata Satiko Akiyama
Edmondo Galizia
Luciana Macaluso
Luana Malara
Lucrezia Maria Mallamaci
Fosca Miceli
Almerinda Padricelli
Francesca Pignatelli
Cinzia Rodà
Alessio Scuderi
Eleonora Sisinna
Ju Sik Yang



2

La porta nord della città di Reggio Calabria



3

La metodologia alla base del lavoro coordinato da Giuseppe Arcidiacono ha visto la stesura di un programma di interventi per il recupero della fascia costiera tra il porto di Reggio Calabria e la frazione di Gallico Marina. Su questo arco costiero, il cui sviluppo ammonta a circa cinque chilometri, sono state individuate undici aree di progetto rispetto alle quali i partecipanti al seminario sono stati invitati ad esprimersi individualmente. In un percorso che va dalla città di Reggio fino alla sua frazione periferica sono stati proposti quattro temi progettuali: la riconfigurazione del porto come *porta* della città; la sistemazione delle aree sottostanti il viadotto autostradale; la riqualificazione dell'area costiera della collina del Pentimele ad Archi; la riconfigurazione urbana delle aree residenziali di Gallico Marina. Rispetto a questi temi sono state scelte, infine, le singole aree di intervento.

Il principio alla base del seminario ha privilegiato il segno *infrastrutturale* come matrice morfologica delle architetture urbane. Ogni progettista è stato posto di fronte alla necessità di una concezione formale dell'architettura strettamente connessa alla scala ed al lessico degli elementi che caratterizzano questa parte del territorio: porto, autostrada e ferrovia. Questa metodologia, secondo la quale al variare della tipologia di intervento proposto non fa riscontro una variazione semantica, ha come risultato un'immagine unitaria che, grazie ad una marcata equivalenza formale dei progetti, consente una lettura di una *unità per frammenti*.

Le tipologie indagate nel seminario, connesse da un sistema di *verde continuo*, variano dalla creazione di suoli artificiali come nuovi spazi pubblici o come elementi di *misura* del territorio (piazze, osservatorio e servizi a Reggio porto), alla ideazione di nuove funzioni legate al tempo libero o alla cultura (casa dello studente, auditorium e parco pubblico a Pentimele) fino a temi più elementari ma necessari (nuova stazione a Gallico e riconfigurazione delle aree residenziali di Gallico Marina).

Mario Ferrari

1 - Torri per uffici, servizi e piazza.

2 - Torri per uffici, servizi e piazza. Sezione e pianta delle coperture.

3 - Masterplan di progetto.



1



2



3

Giuseppe Arcidiacono

Multipli nello Stretto

Non esistono foto di quel fenomeno che accade sullo Stretto e chiamiamo Fata Morgana. C'è chi – come il domenicano Antonio Minasi¹ – ne ha classificato i differenti tipi d'apparizione: *Morgana Marina*, *Morgana Aerea*, *Morgana d'Iride Fregiata*, quale rosario che ferma ogni sfuggente visione in oggettiva rappresentazione. A questo fine, il Minasi si rivolge alla "Arte scientifica" del vedutista Guglielmo Fortuyn che, tra le incisioni dello Stretto, commissionategli nel 1774 dal padre domenicano, inserisce *Il Prospetto di Reggio con la Vaga Veduta della Fata Morgana*; dove il fenomeno non è stato ritratto in presa diretta, ma rielabora la dissertazione letteraria del Minasi medesimo, e viene offerto all'ammirazione della principessa Caramanico: a segno che qui non si fanno bidoni a nessuno, tantomeno a una eccellentissima principessa; anche se, nella "veduta", Reggio si rispecchia nell'acqua frantumata e moltiplicata in mirabili architetture, mai viste in terra ferma, e si mischia con Messina in un polverone di castelli per aria. Ma – si dirà – la fotografia non c'era. Tuttavia, prima del maremoto del 1908 che sembra essersi portato via anche la Fata Morgana, Vittorio Boccarda avvista il repentino fenomeno e, non potendo far di meglio, fotografa ...disegni della Fata Morgana che ha rilevato con dei gessetti su una lavagna portatile: ma questo – Marcello Séstito lo ha detto bene – è "come capire l'ignoto con l'ausilio della torcia elettrica"; oppure – diciamo noi – si tratta di accettare che la Fata Morgana può essere solo un ennesimo racconto, di paesaggio ideale, dello Stretto: dove Messina e Reggio possano mescolarsi, o riflettersi; riflettendo sulle proprie diverse nature, nel fronteggiare un comune destino d'instabilità, che può trasformarsi in rinascita.

Che per questa rinascita sia necessario un ponte, anzi "il Ponte" sullo Stretto, molti lo ritengono l'ennesimo effetto di Fata Morgana: non perché appare e scompare, nei programmi di governo; ma perché è meglio che resti all'orizzonte, sospeso nel mito con Scilla e Cariddi, finché rimane

"questo" ponte: cioè la copia di un ponte già fatto, già visto, che trasformerebbe lo Stretto da luogo del mito a un luogo comune. Se un Ponte ha da esserci, che sia confrontabile col ponte "ad ali di farfalla" di Sergio Musmeci e Ludovico Quaroni, coi titanici telamoni di Giuseppe Samonà, con gli iperbolici sperimentalismi di Pier Luigi Nervi; invece, dal Concorso del 1969, non si riscontra un avanzamento né culturale, né tecnico. Ci si aspettava in questi anni un superamento tipologico: in cui le ragioni dell'evoluzione tecnica sapessero produrre una forma al servizio dello Stretto. Al contrario, il progetto definitivo che la Società Stretto di Messina ha presentato nel 2002 sembra regredire verso un ingegneristico ottocentismo, che rispolvera l'immagine di un ponte già consumato in qualche pubblicità. Questa immagine, che sollecita un facile consenso, dovrebbe almeno riscattare il suo carattere di *déjà vu* attraverso un primato tecnico-scientifico: col superare in un balzo i 3.300 m. che separano Scilla e Cariddi; invece, ragioni di prudenza ed economia suggeriscono di avanzare i piloni in acqua², per ottenere una campata – più sicura, in quanto già sperimentata col ponte Akashi – di soli 2 km. Ma, in questo caso, giungere a più miti consigli produce un allontanamento dal luogo del mito.

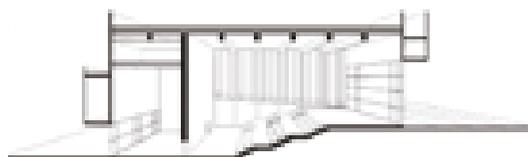
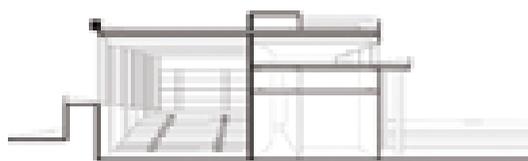
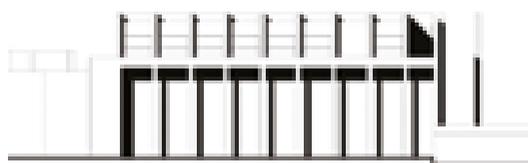
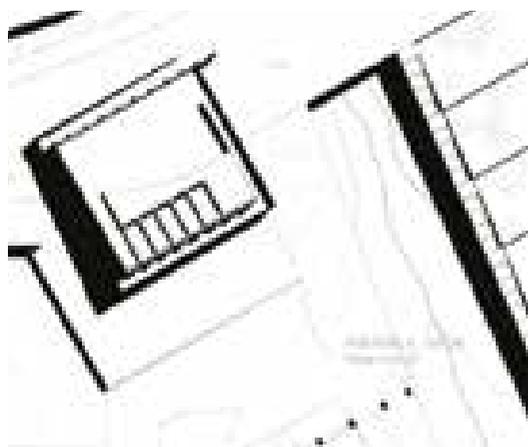
Sarebbe ora di prendere atto che l'eccellenza tecnica diventa sullo Stretto una questione simbolica; e che il Ponte non può esimersi di esprimere un progetto culturale, anziché limitarsi a una soluzione costruttiva. D'altra parte, bisogna anche dirsi che il mantenimento di un improbabile *statu quo* non significa "salvare il paesaggio", quando il territorio è "trasformazione". Bisogna dirsi che lo Stretto può essere alterato da un brutto Ponte come dalle case abusive sulle due sponde (e valga per tutte la profanazione del Mito, della Natura, della Bellezza, che ha mortificato la grotta di Scilla in una grottesca Lourdes, per un malinteso fervore da sagrestano che non s'accorge di mettere in atto una imbarazzante parodia).

Come chi *incidit in Scyllam cupiens evitare Carybdim* (il cartiglio ammonitore al centro di una mappa del '600), oggi sventolare lo striscione "No Ponte" non può legittimare "la espansione di una lebbra che – come recita una poesia di Pasolini³ – allinea



Auditorium, Pentimele.

Pianta delle coperture, prospetto, sezioni prospettiche e collage.



tempeste di caseggiati, / gore di lotti color bile o vomito, / senza senso, né di affanno né di pace". Occorre dare senso alle nostre azioni; ma se questo vale per i "pii possessori di lotti", vale a maggior ragione per le istituzioni che sostengono il Ponte. Risuona tra i "detti memorabili" quello di Loyola De Palacio, commissario UE ai trasporti, che impavidamente affermò che il Ponte si sarebbe fatto "perché la Sicilia ha bisogno di sentirsi legata all'Europa"⁴: *boutade* tutta da ridere per un'isola che da Archimede a Pirandello ha fatto la storia del vecchio continente; se questo salvifico intendimento non facesse paventare un atteggiamento neo-colonialista col quale dal Mare del Nord si guarda il Mediterraneo.

È certo che questo gigantesco segno sullo Stretto ripropone l'intera Sicilia come un ponte tra l'Europa e l'Africa; ma la questione non può risolversi nella risposta tecnica a un invasivo progetto commerciale, utile a dragare più velocemente Oltralpe le ricchezze del Continente Nero, o a scaricare la spazzatura dei paesi industrializzati verso Sud. Se è così, l'asse Berlino-Palermo non ci piace. Vogliamo, al posto suo, un asse Palermo-Berlino: un ponte che sia costruito attraverso un progetto condiviso ed iscritto nei luoghi che è chiamato a modificare. Noi chiediamo che questo progetto diventi quello del grande Federico II, del "nostro" Federico: un progetto per la rinascenza del Sud; il progetto di un ritrovato *stupor mundi*, dove il progresso sappia mettersi in relazione col passato, e stratificarsi su di esso senza annullarlo.

Forse allora del ponte non ci sarà bisogno; e Reggio con Messina sapranno presentarsi in un disegno sospeso tra ordine e disordine: dove i

frammenti scomposti del nostro attuale paesaggio possano mettersi in circolo, in un mosaico di tessere che ricompongono il paesaggio, in un disegno di Fata Morgana.

Il mare pieno di voci

"Il mito – scrive Michel Serres – è in anticipo così bene sulle scienze umane che può essere più scientifico delle stesse scienze". Il mito è in anticipo perché precede le scienze nel tempo, ma soprattutto nello spazio: poiché il mito è iscritto nei luoghi, è una topologia; mentre "la scienza è una cartografia che finisce per ricoprire gli spazi reali appropriandosene"⁵: per questo, qualsiasi discorso scientifico sull'area dello Stretto non può prescindere dal mito.

Il rapimento estetico generato dal paesaggio dello Stretto è la trasposizione di una tellurica ierogamia, sancita col rapimento di Kore, per mano di Ade che risalendo gli Inferi sfonda a Capo Peloro, strappando la Sicilia dalla Calabria. A monito – che l'uomo non unisca ciò che un dio ha diviso – in questo passaggio, la natura del rapimento estetico accoglie motivi di pericolo e di orrore: dal Capo Peloro che si presenta come *πέλωρ/monstrum*; a Scilla, ventre di scogliera che inghiotte i marinai; a Cariddi, utero d'acqua che i flutti risucchia con un rimbombo orrendo che è l'eco dell'inizio del tempo. Il mito iscritto nei luoghi dà voce ai luoghi, li nomina, li estrae dal rumore di fondo, dal caos, per identificarli; e poi li mette in circolo, nell'eco della lingua, per farli parlare.

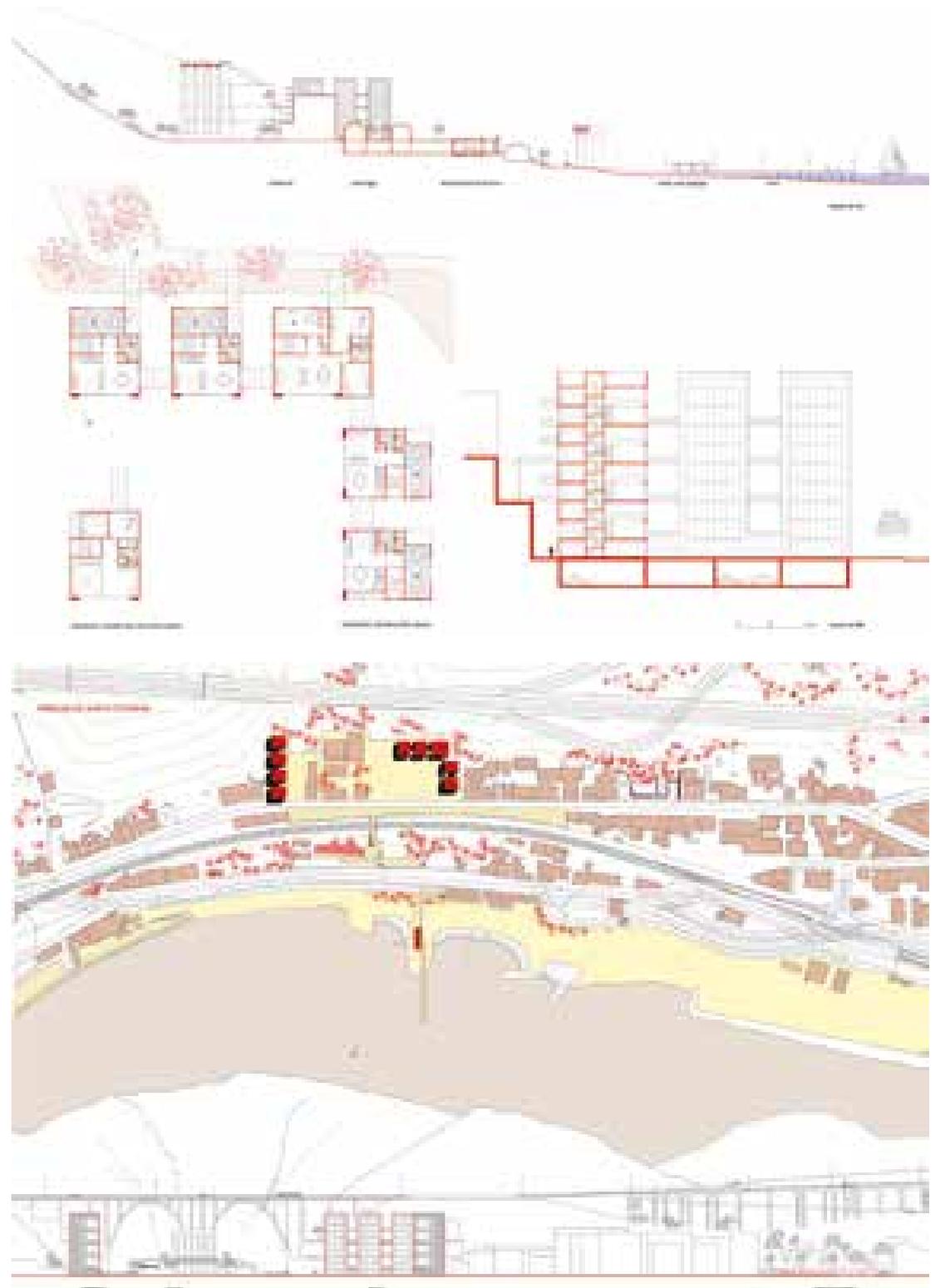
Così Reggio si produce dalla radice greca del verbo *ρήγνυμι*: che dapprima è l'*erompere* (del dio e della parola); poi è l'azione del *rompere*,

dello spezzare, dello squarciare; dell'abbattere; del sollevarsi e spaccarsi della terra. Da *ρήγνυμι* muovono anche *ρήγμα*, che è la frattura, e *ρήγμιν* la scogliera; ma anche *ρήκτης* il terremoto: a suggerire per Reggio sia la condizione topografica di "luogo infranto" (dalle onde), sia il configurarsi tellurico delle sue giaciture ed il senso di una "città in frammenti".

Ordine e disordine

Il terremoto è irreversibile. Ma si può volgere in rinascita: quando i frammenti della caduta siano rimessi in circolo, costruendo una eco delle cose. Invece, a Reggio, il terremoto ha sempre generato l'oblio e la *tabula rasa*: a partire da quello del 1783, che sembra non aver lasciato spazio per alcuna stratificazione. Eppure nel progetto di Giovanbattista Mori per il *Riordinamento della Città* c'era una sovrapposizione di ordine e disordine: dove pezzi del tessuto antico venivano riammangiati dentro un razionale reticolo, proposto come principio teorico e approdo finale dell'azione ricostruttiva; e tuttavia una turbolenza di frammenti serpeggiava il caos dentro un disegno d'ordine e ne incrinava le scientifiche certezze. Ma prevalse la rigidezza illuminista della *Nuova Pianta di Reggio*: dove sempre Mori presentava il Piano ripulito, ingabbiato, nelle geometrie di una scacchiera, strutturata dal Corso, e affrontata sul mare con un'ingessata Palazzina.

Ora quel "Palazzina" faceva la differenza con la Palazzata di Messina; e, nel confronto col Teatro Marittimo siciliano, quello di Calabria appariva una scenografia modesta. Che fosse "tutta scena" – a dispetto del costo esorbitante – si evince



*Piazze sul mare, Porto di Reggio Calabria.
Profili, viste e piante alle diverse quote.*



“dal poco comodo” riscontrato nella Palazzina. Quando si pensi che, privi di gabinetti, gli alloggi “non possono avervi [nemmeno] lo scolo per la mancanza di declivio”; che la costruzione “manca pure per le cucine”; e che “non avendo i cortili lo sfogo delle acque, queste unite alle immondezze producono cattiva aria”: si comprende perché lo stesso Mori preferisse cercarsi un altro alloggio ed affittare quello che aveva in uso nella Palazzina; come si capisce perché la costruzione fosse assegnata, infine, ai militari. I quali, tuttavia, nel 1829 chiedevano di abbandonarla, per sfuggire ...“ai soprusi degli abitanti delle case vicine”: che, non paghi di avere “involato tutte le ferramenta”, aprivano vani, finestre, servitù varie e passaggi, a ridosso degli alloggi militari; scaricando “nel cortile acque fetide ed anche vari incomodi, di modo che gli Ufficiali al pianterreno sono imbrattati, e quelli al piano superiore ammorbati dal fetore”⁶. Insomma, da parte dei Reggini, un vero assalto alle forze dell’ordine, e all’ordine urbano della ricostruzione illuminista. Ed è per questo che, a dispetto del disegno compiuto, la città si presentava ai viaggiatori del *Grand Tour* sempre incompiuta: “un gran villaggio, ma miserabile e rozzo”⁷; come ricondotto a una nativa e ruvida arcaicità dall’erosione “interna” che i suoi abitanti opponevano alle geometrie razionali del Piano Mori. Questo “destino” di città caotica si conferma nel 1908: agli sconquassi del terremoto seguono le demolizioni...della ricostruzione (vittima illustre è il Duomo, il cui involucro intatto appariva fuori asse rispetto alle geometrie libresche del Piano De Nava); e se c’è, ancora una volta, un ordine di scacchiera, ancora una volta viene messo in scacco. Anche la Reggio post-terremoto 1908 si era data il tema di comporsi tutta in una volta; secondo il modello urbano “ottocentesco”: strutturato da assi che utilizzavano l’astuzia della linea retta per disporre – a dispetto dell’aspra morfologia dei luoghi – il reticolo rassicurante di una città perfettamente omogenea nei tipi insediativi ed edilizi. E la cosa avrebbe potuto funzionare; se al terremoto del 1908 non si fosse aggiunta la “frattura” del Moderno: la scacchiera smise allora di garantire l’ordine urbano, e assecondò una città che si riproduce attraverso oggetti autonomi e

senza relazioni. È la città moderna prima e globalizzata poi, dove la pratica di una apparente libertà “assoluta” finisce col produrre oggetti gratuiti, e perciò stesso intercambiabili. Dove cercare, allora, quella sponda alla dialettica tra ordine e disordine? Il Piano per Reggio, disegnato nel 1968 da Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli, sembra venirci incontro con la sua proposta di città-territorio, di metropoli dello Stretto, strutturata dalle fiumare che attraversano la regione urbanizzata. Al precedente modello, basato sull’incremento di assi longitudinali paralleli alla costa, dove le fiumare Annunziata e Calopinace costituivano i margini trasversali di una struttura urbana unitaria, definita dalla loro funzione di frontiera; il Piano Quaroni-Quistelli oppone il modello delle fiumare, intese come sistemi trasversali lungo i quali far procedere l’espansione. In questo modo, i torrenti diventano gli assi della nuova misura-dismisura metropolitana. Fin qui, nella città tradizionale e consolidata, le fiumare erano state assunte come limite; eppure niente risulta più estraneo alle fiumare della possibilità di definire una frontiera: quando sono, per loro natura, indefinite; quando non riusciamo neppure a dire se sono d’acqua oppure di terra. La fiumara non ha confine, non ha riva esatta; la fiumara “sbadiglia”: è un sistema aperto, caotico. Ma, proprio per questo le fiumare possono costituire gli elementi “naturalmente” predisposti al tracciato di quella metropoli incompiuta, per quella città caotica, che è la città a noi contemporanea. Se accettiamo l’incompletezza come la condizione ordinaria dell’essere dentro il nostro tempo, che è un tempo in divenire, che resta incompiuto benché si vada compiendo; allora saremo in grado di elaborare una nuova sintesi dello “stare in luogo”, una nuova idea di unità per questa Reggio “frantumata”: un’idea di unità che sa di essere semplicemente un orizzonte, uno sfondo dove possono simultaneamente convergere l’origine e la meta. Dal mitico tempio che Odisseo innalzava sopra Scilla, perché l’ordine architettonico s’imponesse sul fluttuare; ai forti che punteggiarono la costa; è un susseguirsi, nel tempo e nello spazio, di intermissioni di un ordine gigante, che si sovrascrive, sul contesto, attraverso frammenti di un testo da

decifrare. Le ultime apparizioni di quest’ordine “scomposto” possiamo riferirle al Museo che Marcello Piacentini eleva come un tempio moderno; alla Torre che Pier Luigi Nervi pone a conclusione del suo lido-stoà; ai “solidi” di Architettura, Ingegneria, e Agraria, che in ordine sparso sovrastano la città; fino ai grandi segni naturali, dall’aspro monte alle fiumare al mare, che solo il nastro robusto e intermittente dei viadotti autostradali sembra tenere insieme, con le sue colossali pilastrate che fanno eco agli impossibili colonnati di templi perduti.

Non dobbiamo che continuare a scrivere questa punteggiata di testi sovrapposti, di frammenti scomposti che tuttavia ricompongono il paesaggio con il volo dell’invenzione. *Inventus* è – secondo l’etimologia – ciò che viene “ritrovato”: a partire dalle fiumare, segni del territorio che ci permettono di riscoprire il valore del *genius loci* quando sappiamo interpretare la catena delle contingenze come catena delle invenzioni.

Fiumara Annunziata – Porto

Dalla fiumara Annunziata, un nuovo parco marino collega il Borgo dei pescatori con la pineta Zerbi e il waterfront di Nervi; raggiunge il porto e lo disegna come piazza d’acqua offerta alla città. Nel triangolo tra l’attacco del lungomare e il bacino portuale, per la differenza di quote viene a configurarsi una doppia piazza: quella inferiore è un criptoportico punteggiato da una selva di *pilotis*, tra i quali si rivela il mare; quella superiore è uno spazio assoluto, una tolda di nave pietrificata che s’affaccia sul porto. Tra la doppia piazza e l’intubata ferroviaria si ritaglia una rampa pedonale, che collega il porto alla quota superiore di piazza Libertà.

Fiumara Annunziata – S. Caterina

Sul viale Annunziata, la centralità di piazza Libertà viene sottolineata da panoramiche torri/*immeubles*. Le torri vogliono ribaltare la negazione dell’affaccio a mare di questo brano di città; e dialogano, in contrappunto, con il basso, orizzontale Padiglione Fiat, progettato da Morandi, che al posto dell’attuale supermercato ospiterebbe la galleria d’arte moderna. Collegamenti al porto possono essere realizzati all’interno del quartie-

re S. Caterina: si tratterà di sporgere un pontile d'acciaio che realizzi una piazza sospesa, come una stanza a cielo aperto; o di proiettare una passerella sopra la circonvallazione a mare, che raggiunga i silos (trasformati in sale "verticali" per rassegne di commercio, e in scale ed ascensori urbani); per scendere sulla banchina, in prossimità del portale che separa la piazza d'acqua dalla zona destinata alle attività portuali controllate.

Proseguendo verso Pentimele, si procede alla riqualificazione delle aree di rifornimento-carburante, le quali impropriamente occupano grandi superfici sotto i viadotti autostradali. Nel primo caso, ha luogo un "giardino segreto", chiuso verso l'asse di scorrimento urbano: lo spazio recintato, ed assai costretto per la collina che incombe, viene caratterizzato da un piano d'acqua, dove il pavimento "galleggiante" invita l'osservatore alla riflessione, a movimenti più lenti, prima di sollevare lo sguardo dal suolo, verso il profilo della collina. Nel secondo caso, il distributore di benzina lascia spazio a una piazza sul mare, incuneata sotto i piloni e il doppio arco di un vertiginoso viadotto. Le torri *immeubles* definiscono i margini della piazza come i dentelli di una colossale trabeazione che può confrontarsi col fuori-scala del ponte autostradale. Nelle torri, le "ville" sovrapposte hanno un soggiorno a doppia altezza, che apre la grande vetrata verso il mare e si affaccia attraverso una loggia laterale: d'estate, facendo scorrere gli infissi, sarà come stare all'aperto, sopra un unico grande balcone. Sul retro, la cucinapranzo lancia una passerella verso i contrafforti del viadotto: a recuperare, sui terrazzamenti, piccoli giardini privati.

Nel centro della piazza ricadono alcuni capannoni di inizio Novecento, i quali faranno da contenitori ai collegamenti coi parcheggi interrati e con la stazione metropolitana sottostante; da qui, oltrepassando i piloni di un secondo viadotto a ridosso della costa, si potrà raggiungere la spiaggia.

Fiumara Pentimele

Dalla spiaggia si procede verso Pentimele: dove la Fiera – oggi abbandonata e separata dai lidi – diventa un parco che ospita la nuova Casa dello Studente e offre i vecchi padiglioni per i servizi

di mensa e ritrovo. Passerelle aeree collegano il soprastante quartiere di Pentimele-Archi col tetto-giardino della Casa dello Studente, facendone una piazza in quota, affaccio della città verso il mare. Il Palasport, col suo fuori-scala di "collina artificiale", diventa cerniera tra il Parco e la fiumara: un bacino per gli sport acquatici si collega a cascata con le strutture balneari. Dal laghetto artificiale, il Palasport prende l'aspetto di una sfera immersa nell'acqua, visibile dalla piastra che attraversa la fiumara Pentimele per collegarla ad Archi.

Archi

Un "volume puro" dialoga, sulla sponda opposta, con la sfera del Palasport: è un cubo che, col suo avvolgente stilobate e l'ordine gigante, richiama alla memoria il "tempio moderno" che Piacentini progettò per Reggio. L'edificio ospita un auditorium e un cinema-multisala; mentre la rampa esterna, che lo avvolge, porta al ristorante panoramico.

La continuità tra il Parco Pentimele e il Parco di Archi trova conclusione nel Centro Polifunzionale, progettato come una Stoà, i cui pezzi sono sprofondati da una piazza acropolica al giardino d'agrumi in basso. Due rampe organizzano un percorso espositivo che sale dal parco al Caffè sulla piazza; e da qui continua fino al Belvedere, trapassandolo con un cannocchiale verso il cielo.

Fiumara Scacciotti

All'incontro con l'entroterra di Gallico, la fiumara Scacciotti è un elemento di accumulo delle tensioni del territorio, per il passaggio – su ponti paralleli – della strada statale, della ferrovia metropolitana, e della strada litoranea. Il progetto proposto vuole riunire tutte queste percorrenze sopra un'unica piastra sulla fiumara. Sulla diagonale della grande piazza emergono due torri – per uffici e servizi – che appaiono "rovesciate" l'una rispetto all'altra: come pezzi da costruzione sparsi sopra un tavolo da gioco.

Gallico

La piastra sulla fiumara Scacciotti apre un sistema di piazze che ridisegnano l'abitato di Gallico, considerato il terminale della periferia di Reggio e di

questo progetto. In sostanza, da Reggio a Gallico, a colmare le concrezioni della periferia esistente, si inietta il disordine "altro", denso e viscoso, dei parchi; esaltando, per contrasto, i canali vuoti delle fiumare. È una tela ordinata e disordinata, nella quale trovano posto i rilievi di figure incastonate che sono torri e solidi geometrici, multipli di pezzi e parti, di un ordine gigante che non può essere più ricomposto. È questo il lavoro dei multipli: costruire una eco delle cose dentro il nostro tempo, farci sentire l'ordine dentro il caos, il caos che non è originario e primitivo, ma accompagna tutti i nostri giorni, tutti i nostri passi, in quel presente disordine che è il tempo inarrestabile.

Le nostre architetture possono solo segnare luoghi e tempi di un ordine parziale, dentro uno scorrere continuo, dentro il flusso delle molteplicità, dentro una scena cangiante, di multipli nello Stretto, che è velario di Fata Morgana.

Note

1 Su Minasi e la sua *Dissertazione sopra il fenomeno volgarmente detto Fata Morgana*, Roma 1773, si rimanda a M. Séstito, *Il Gorgo e la Rocca*, Giuditta, Catanzaro, 1995, pp. 33-42 e 97-121.

2 La riduzione della campata del Ponte è stata presentata da R. Calzona, durante la conferenza su *L'attraversamento dello Stretto*, del 23.09.08, presso la Facoltà d'Architettura di Reggio in occasione del 7° LId'A.

3 P. P. Pasolini, *La religione del mio tempo*, Garzanti, Milano, 1976, p. 96.

4 Da una conferenza stampa di L. De Palacio, riportata sul quotidiano "La Sicilia" del 06.05.04, p. 10.

5 Così Polizzi definisce il concetto di scienza espresso da Serres. G. Polizzi, *Michel Serres: lambire le forme*, introduzione a M. Serres, p. 34; cfr. M. Serres, *Genèse*, Grasset, Paris, 1985, trad. it., *Genesi*, il melangolo, Genova, 1988, p. 202.

6 I passi virgolettati sono tratti dalle relazioni d'epoca riportate in R. Laganà (a cura di), *La città e il mare. La storia, l'attività marittima e la costruzione del fronte a mare di Reggio Calabria*, Gangemi, Roma, 1988, pp. 128-179.

7 G. M. Galanti, *Giornale di viaggio in Calabria*, 1792; a cura di A. Placanica, Napoli, 1981, p. 209.

