



SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

MANDATARIA
CODING
GENERAL ENGINEERING & PLANNING

MANDANTE
POLITECNICA
BUILDING FOR HUMANS

SWS

CODING S.R.L.

POLITECNICA SOC. COOP.

SWS ENGINEERING S.P.A.

STAZIONE DI REGGIO CALABRIA LIDO - FASE 2

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONIMICA

RIQUALIFICAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEL COMPLESSO DI STAZIONE

COORDINAMENTO

Relazione generale descrittiva

SCALA

--

| PROGETTO | ANNO | SOTTOPR. | LIVELLO | NOME DOC. | TIPO DOC. | SCALA | NUM. | REV. |
|----------|------|----------|---------|-----------|-----------|-------|-------|------|
| 3 2 6 2 | 2 1 | S 0 1 | P F | R C 00 | RE | SX | E 0 1 | A |

| Rev. | Descrizione | Redatto | Verificato | Approvato | Data | Autorizzato il progettista | Data |
|------|------------------------|----------------|------------|-----------|----------|----------------------------|----------|
| A | Emissione per commenti | F.Delle Fratte | S.Martella | L.Nardoni | 04/11/21 | G.Coppa | 04/11/21 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Controllo qualità

| QA & QC | Verificato | Approvato | Autorizzato |
|---------|------------|-----------|-------------|
| | G.Soriero | F.Bordoni | R.Vangeli |

| Soggetto Tecnico | Data | Referente di progetto | Data |
|------------------|------|-----------------------|------|
| | | | |

INDICE
POSIZIONE ARCHIVIO

| LINEA | SEDE TECNICA | NOME DOC. | NUMERAZIONE |
|-------|--------------|-----------|-------------|
| | | | |

| Verificato e trasmesso | Data | Convalidato | Data | Archiviato | Data |
|------------------------|------|-------------|------|------------|------|
| | | | | | |

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | PREMESSA..... | 4 |
| 2 | NORMATIVA DI RIFERIMENTO..... | 5 |
| 2.1 | Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione relative all'accessibilità | 5 |
| 2.2 | Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione..... | 5 |
| 2.3 | Norme nazionali..... | 7 |
| 2.4 | Manuali, Specifiche, Istruzioni, prescrizioni, etc. di RFI, attinenti le opere civili di RFI.. | 9 |
| | Opere civili..... | 9 |
| | Impianti elettrici – Rete di terra e protezione dalle scariche atmosferiche | 11 |
| | Impianti speciali – TVCC..... | 12 |
| | Impianti speciali – IaP informazioni al pubblico | 12 |
| | Impianti ascensori e scale mobili..... | 12 |
| 2.5 | Tariffe di RFI..... | 12 |
| 3 | INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO | 13 |
| 3.1 | Inquadramento territoriale..... | 13 |
| 3.2 | Inquadramento urbanistico e vincoli..... | 15 |
| 3.3 | Evoluzione urbana e architettonica della città di Reggio Calabria | 20 |
| 3.4 | Ciclovía della Magna Grecia..... | 30 |
| 4 | ANALISI DELLO STATO DI FATTO | 36 |
| 4.1 | Classificazione di stazione..... | 36 |
| 4.2 | Zonizzazione | 37 |
| 4.3 | Piano Lungomare | 39 |
| | 4.3.1 La copertura..... | 39 |
| | 4.3.2 Il setto murario..... | 41 |
| | 4.3.3 La pavimentazione..... | 42 |
| 4.4 | Gli arredi..... | 43 |
| 4.5 | Piano banchina..... | 44 |
| 4.6 | I locali | 45 |

| | | |
|-----|---|----|
| 4.7 | Analisi delle aree di circolazione e dimensione dei servizi | 46 |
| 5 | CRITIITA' | 47 |
| 5.1 | Analisi delle criticità | 47 |
| 5.2 | Accessibilità | 47 |
| 6 | DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI..... | 49 |
| 6.1 | Interventi architettonici | 49 |

1 PREMESSA

La presente relazione ha per oggetto la sintesi tecnico descrittiva riguardante i lavori per l'intervento di riqualificazione e rifunzionalizzazione della Stazione di Reggio Calabria Lido. La stazione risulta in posizione quasi intermedia fra le stazioni Reggio di Calabria Centrale e Reggio di Calabria S. Caterina. Conta un traffico passeggeri annuo pari a 374500 viaggiatori (dati 2019, Fonte RFI). Si stima che la futura domanda di mobilità subirà una crescita intorno al 7% dovuta sia al carattere fisiologico della stazione, di tipo metropolitano, che agli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione con conseguente incremento dell'offerta.

L'intervento in oggetto interessa il seguente ambito:

1. Rifunzionalizzazione e riqualificazione dell'accesso e delle aree esterne della stazione;
2. Rifunzionalizzazione e riqualificazione della banchina sottostante;

Il presente progetto di fattibilità tecnico-economica riguarda sia il punto (1) che il punto (2), a valle di interventi progettuali già affrontati nel progetto esecutivo a quota ingresso stazione.

2 **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La progettazione è conforme alle normative vigenti nonché alle istruzioni dell'Ente FF.SS.

NB: L'elenco riportato ha valore indicativo. L'appaltatore è comunque tenuto all'osservanza di tutte le norme, nazionali ed internazionali, applicabile ed in vigore al momento della realizzazione.

2.1 **Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione relative all'accessibilità**

- Legge 9.1.1989, n° 13. Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.
- D.M. (LL.PP.) 14.6.1989, n° 236. Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
- Legge 5.2.1992, n° 104. Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.
- D.P.R. 24.7.1996, n° 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

2.2 **Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione**

- UIC (Union Internationale Des Chemins de Fer), Fiche UIC – OR, Sagoma limite cinematica internazionale, Gabarit C1. (da adottare per la rete fondamentale europea, Piano Regolatore Europeo) Parigi, 1990.
- Linee guida - Sagome. Profili minimi degli ostacoli F.S., istruzione S.OC.S./3870, Roma, 1990.
- Linee guida - Prescrizioni per la progettazione di marciapiedi alti nelle stazioni a servizio dei viaggiatori, istruzione R/ST.OC.412/4, ASA RETE, Roma, 1996.
- Linee guida - Sagome e profili minimi degli ostacoli. 23.07.90 – 003870.
- Linee guida - Pensiline; circolare 50 5.2 (1963).
- Linee guida - Gli ambienti per servizi alla clientela - ASA Passeggeri – 1998.
- Linee guida per la progettazione – Progettazione di piccole stazioni e fermate – dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali” del 28/07/2014.
- Linee guida - Metodologia per la riqualificazione dei F.V. - Divisione infrastruttura – novembre 1999 – Direzione Movimento, Terminali Viaggiatori e Merci, Sviluppo e Progettazione stazioni – marzo 2002 .

- Linee guida - Servizi igienici per il pubblico - Divisione infrastruttura - settembre 1999 – Direzione Movimento, Terminali Viaggiatori e Mercè – marzo 2002.
- UNI EN 1990 – Aprile 2006: Eurocodice: Criteri generali di progettazione strutturale.
- UNI EN 1991-1-1 – Agosto 2004: Eurocodice 1 – Parte 1-1: Azioni in generale – Pesì per unità di volume, pesì propri e sovraccarichi variabili.
- UNI EN 1991-1-4 – Luglio 2005: Eurocodice 1. Azioni sulle strutture. Parte 1-4: Azioni in generale - Azioni del vento.
- UNI EN 206-1-2016 - Calcestruzzo. “Specificazione, prestazione, produzione e conformità”;
- UNI EN 1992-1-1 – Novembre 2005: Eurocodice 2 – Progettazione delle strutture di calcestruzzo - Parte 1-1: Regole generali e regole per gli edifici.
- UNI EN 1992-2 – Gennaio 2006: Eurocodice 2. Progettazione delle strutture di calcestruzzo. Parte 2: Ponti di calcestruzzo – Progettazione e dettagli costruttivi.
- UNI-EN 1997-1 – Febbraio 2005: Eurocodice 7. Progettazione geotecnica. Parte 1: Regole generali.
- UNI-EN 1998-1 – Marzo 2005: Eurocodice 8: Progettazione delle strutture per la resistenza sismica. Parte 1: Regole generali, azioni sismiche e regole per gli edifici.
- UNI-EN 1998-5 – Gennaio 2005: Eurocodice 8: Progettazione delle strutture per la resistenza sismica. Parte 5: Fondazioni, strutture di contenimento ed aspetti geotecnici.
- REGOLAMENTO (UE) n° 1300/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PRM) – Unione Europea.
- REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014).
- REGOLAMENTO (UE) N. 1301/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014).

2.3 Norme nazionali

- Decreto Ministeriale del 17/01/2018 - "Norme Tecniche per le Costruzioni".
- Circolare M.LL.PP. n. 617 del 21 gennaio 2019 - Istruzioni per l'applicazione dell' "Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al Decreto Ministeriale del 17/01/2018".
- Legge 1086/71, Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato.
- Legge 64/74, Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche.
- Legge 464/84, Norme per agevolare l'acquisizione da parte del Servizio geologico della Direzione generale delle miniere del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di elementi di conoscenza relativi alla struttura geologica e geofisica del sottosuolo nazionale.
- Legge 46/90, Norme per la sicurezza degli impianti.
- Legge 109/94, La nuova legge quadro in materia di lavori pubblici - Legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni.
- Legge 415/98, Interpretazione del criterio applicativo dell'articolo 21, comma 1-bis della legge 18 novembre 1998, n. 415.
- Legge. 2 febbraio 1974, n. 64.: "Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche".
- D.M. 11/03/88, Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione.
- Legge 10/91, Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale.
- D.P.R. 447 - 06/12/91, Regolamento di attuazione della legge 46/1990, in materia di sicurezza impianti.
- D.M. 20/02/92, Modello di dichiarazione di cui al regolamento di attuazione della legge 46/1990
- D.M. 22/04/92 Formazione degli elenchi dei soggetti abilitati in materia di sicurezza degli impianti.
- D.P.R. 412 - 26/08/93, Regolamento recante norme in attuazione dell'art. 4 della legge 10/1991.
- CIR 13/12/93, Indicazioni interpretative e di chiarimento all'art. 28 della legge 10/1991.
- D.M. 13/12/93 Modelli tipo per la relazione di cui all'art.28 della legge 10/1991.

- CIR 12/04/94 Indicazioni interpretative e di chiarimento all'art. 11 del DPR 412/93.
- D.P.R. 551 - 21/12/99 Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412, in materia di progettazione, installazione, esercizio e manutenzione degli impianti termici degli edifici, ai fini del contenimento dei consumi di energia.
- D.P.R. 34 - 25/01/00 Regolamento recante istituzione del sistema di qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.
- D.M. 145 - 19/04/00 Regolamento recante il Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 3, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.
- D.M. 04/08/00 Modificazioni alla tabella relativa alle zone climatiche di appartenenza dei comuni italiani, allegata al regolamento per gli impianti termici degli edifici, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412.
- D.P.R. 380 - 06/06/01 Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia.
- D.Lgs. 301 - 27/12/02 Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia (Decreto Legislativo 27 dicembre 2002, n. 301 - GU n. 16 del 21-1-03).
- D.M. 16/02/2007 Classificazione di resistenza dei prodotti ed elementi costruttivi di opere da costruzione.
- D.Lgs.42 del 22/01/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio.
- Decreto 11 ottobre 2017 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici.

2.4 Manuali, Specifiche, Istruzioni, prescrizioni, etc. di RFI, attinenti le opere civili di RFI

Opere civili

- Manuale di progettazione delle opere civili – RFI DTC SI MA IFS 001 D, in particolare la sezione 5, prescrizione per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori-RFI.DTC.SI.CS.MA.IFS.002.C.
- Procedura Operativa RFI DPR SIGS POTA 13 1 0 “Gestione dei Rifiuti” nella sua revisione corrente.
- Procedura Operativa Direzionale DPR P SE 10 1 1 del 30/11/2015 “Gestione materiali provenienti da tolto d’opera”.
- Procedura Operativa Direzionale RFI DCO PD INF 003 “Valorizzazione economica delle interruzioni della circolazione ferroviaria” emessa con Comunicazione Operativa n.231/AD del 03 ottobre 2006.
- Capitolato Generale tecnico di Appalto delle Opere Civili RFI DTC SI SP IFS 001 D.
- Manuale di Progettazione – Prescrizioni tecniche per la Progettazione Esecutiva – RFI DINIC MA OC 00 000 B del 20 settembre 2004.
- Specifica per la progettazione e l’esecuzione dei ponti ferroviari e altre opere minori sottobinario – RFI DTC INC PO SP IFS 001 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la progettazione e l’esecuzione di cavalcaferrovia e passerelle pedonali sulla sede ferroviaria RFI DTC INC PO SP IFS 002 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la verifica a fatica dei ponti ferroviari RFI DTC INC PO SP IFS 003 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la progettazione e l’esecuzione di impalcati ferroviari a travi in ferro a doppio T incorporate nel calcestruzzo RFI DTC INC PO SP IFS 004 del 28 dicembre 2011.
- Specifica per il calcolo, l’esecuzione, il collaudo e la posa in opera dei dispositivi di vincolo e dei coprigiunti negli impalcati ferroviari e nei cavalcavia RFI DTC INC PO SP IFS 005 del 28 dicembre 2011.
- 2011/275/UE Specifica Tecnica di Interoperabilità sottosistema “Infrastruttura” del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- Istruzione Tecnica n.44/M – DI TC/AR ST PO 002 A del 10 aprile 2000 – “Specifica tecnica relativa al collaudo dei materiali ed alla costruzione delle travate metalliche e miste acciaio-calcestruzzo per ponti ferroviari e cavalcaferrovia”.
- Istruzione Tecnica n.44/V – DI TC/AR ST PO 005 A del 01 marzo 2001 – “Cicli di verniciatura per la protezione dalla corrosione di opere metalliche nuove e per la manutenzione di quelle esistenti”.

- Procedura RFI DMA PD IFS 002 B del 25 marzo 2009 "Gestione degli attraversamenti e parallelismi dell'infrastruttura ferroviaria con condotte, con cavalcavia o sottovia e con linee elettriche di Telecomunicazione".
- Disposizioni Generali tecniche ed Amministrative (edizione 1957 – aggiornamento 1963) per l'esecuzione e gestione dei lavori di manutenzione dell'armamento approvate dal Ministro dei Trasporti con Decreto n. 5360 del 23 giugno 1965, limitatamente alle disposizioni tecniche ed all'art. 27 delle disposizioni amministrative.
- Specifica per la progettazione geotecnica delle opere civili ferroviarie RFI DTC INC CS SP IFS 001 del 29 novembre 2011.
- Linee guida per il collaudo statico delle opere di ingegneria civile dell'Infrastruttura Ferroviaria RFI DTC SICS PO LG IFS 001 del 27 dicembre 2013.
- Disciplinare degli elementi tecnico progettuali RFI DPR MA IFS 001 B del 1 dicembre 2016.
- Manuale DPR MA 007 1 0 del 8 agosto 2017.
- Manuale DPR MA 008 1 0 del 4 agosto 2017.
- Linea guida "Arredi di stazione – 1^ parte – indicazioni tecnico-funzionali per l'uniformità tipologica" – RFI DPR TES LG IFS 003 B del 23/12/2012.
- Sistema Segnaletico-Revisione 2013 – Istruzioni per la progettazione e la realizzazione della segnaletica a messaggio fisso nelle stazioni ferroviarie e successivi aggiornamenti - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni 18.12.2013.
- Linea Guida "Progettazione di piccole stazioni e fermate. Dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali (aggiornamento)" RFI DPR DAMCG LG SVI 007 B del 28/07/2014.
- Linee guida "Accessibilità nelle stazioni – Elementi per la progettazione" – RFI DPR DAMCG LG SVI 009 B del 23/05/2016.
- Lettera RFI Direzione Produzione "Accessibilità stazioni – ascensori" del 13/07/2016 RFI DPR\A0011\P\2016\0004531.
- RFI DST MA IFS 001 "Abaco degli apparecchi illuminanti" – allegato al disciplinare degli elementi tecnico progettuali - Direzione Stazioni – Ingegneria e Investimenti – Standard Progettazioni (5.11.2019).
- Linea Guida "Illuminazione nelle stazioni e fermate" – RFI DPR DAMCG LG SVI 008 B del 24/07/2017.
- Manuale operativo – sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie – Cap. IV segnaletica a messaggio variabile - Direzione Produzione –19.02.2019 DPR MA 004 1 1.
- Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie" (RFI DPR DAMCG MA SVI 001 A) - aprile 2019.

- Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni - gennaio 2016.
- Documento di Sistema – III Livello – “Messa in servizio dei sottosistemi strutturali”: RFI DTC P SE 01 1 2 del 20/12/2017.
- Manuale “Manuale di progettazione per la riqualificazione delle stazioni di media importanza” (1^ Parte – RFI DPR TES MA IFS 001 A del 19/02/2013).
- Distanze minime degli ostacoli fissi – Prescrizione tecnica CIFI.
- Security biglietterie e freccia club – linea guida e requisiti tecnico funzionali per la realizzazione di un sistema integrato di security nelle biglietterie della DPR, della DPLH e del freccia club (Trenitalia).
- Linee Guida “indicazioni tecnico-funzionali per la progettazione della Sala Blu” RFI.DAMCG.LG SVI 001 C.

Impianti elettrici – Rete di terra e protezione dalle scariche atmosferiche

- CEI EN 50122-1 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 1: Provvedimenti di protezione contro lo Shock elettrico” (2012).
- CEI EN 50122-2 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 2: Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua” (2012)
- RFI DTC ST E SP IFS ES 728 B “Sicurezza elettrica e protezione contro le sovratensioni per gli impianti elettrici ferroviari in bassa tensione” (2020).
- RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A “Istruzioni per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kVcc”. (2018).
- RFI DPRIM STF IFS TE 111 “Limitatore di tensione statico per gli impianti di terra e di ritorno TE per il sistema di trazione elettrica a 3 kVcc” (2013).
- RFI DMA IM TE SP IFS 001 B “Limitatore di tensione per circuiti di terra di protezione TE per linee a 3 kVcc” (2008).

| | | |
|---|--|----------|
|  | STAZIONE DI REGGIO CALABRIA LIDO FASE 2 PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA | |
| | 326221S01PFR00RESXE01A | 12 di 55 |

Impianti speciali – TVCC

- RFI DPA SP 001 0 “RFI SPECIFICHE TECNICHE PER IMPIANTI DI SECURITY” (2019)

Impianti speciali – IaP informazioni al pubblico

- RFI DPR LG SE 02 1 0 “Linee guida per l’attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori” (2016).
- RFI DPR MA 004 1 1 “Sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie cap IV – Segnaletica a messaggio variabile (2019).
- RFI TEC LG IFS 002 A “Linee guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico” (2012).

Impianti ascensori e scale mobili

- Impianti traslo elevatori in servizi pubblico DPR MA 007 1 0 (31/07/2017).
- Telegestione degli impianti civili di stazione con piattaforma SEM DPR MA 008 1 1 (20/03/2019).

2.5 Tariffe di RFI

- Elenco Tariffe di RFI anno 2021.
- Tariffa Elenco Nuovi Prezzi (Descrizione voci di prezzo non previste nelle tariffe RFI).

3 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

3.1 Inquadramento territoriale

La stazione di Reggio Calabria Lido è tra i principali scali ferroviari della città di Reggio Calabria.

L'origine della stazione è legata all'apertura del tratto che collegava la stazione centrale di Reggio con il porto (avvenuta il 15 Marzi del 1881). Nel 1884 venne collegata alla nuova tratta ferroviaria per Villa S. Giovanni.

Negli anni quaranta del XX secolo, la stazione che allora si chiamava "Reggio di Calabria Succursale", viene denominata "Reggio di Calabria Lido".

E' localizzata sul Lungomare Falcomatà, sul lato occidentale della città. Vi si accede dalla prospiciente Piazza Indipendenza vicino l'area urbana (a quota 8,57m in corrispondenza dell'ingresso Stazione) e a quota inferiore da via Giunchi (a quota 3,45m) dove costeggia il mare

Il complesso ferroviario è posto come giunzione tra la città e il mare, dove è presente un dislivello che costeggia tutto il Lungomare della città di Reggio.



Figura 1 Inquadramento Territoriale della Stazione

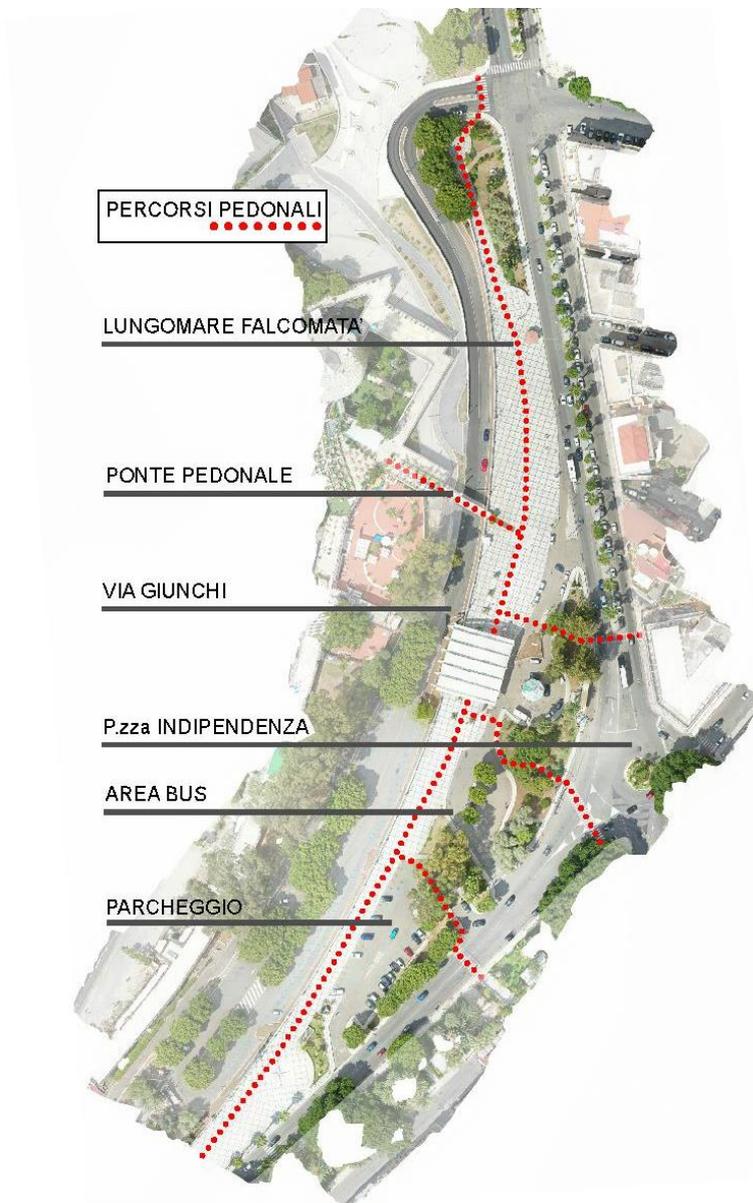


Figura 2 Inquadramento Territoriale della Stazione

L'intervento sulla stazione di Reggio di Calabria, rappresenta un importante tassello per la valorizzazione dell'accessibilità del Museo Archeologico Nazionale, posizionato di fronte la stazione. Inoltre, verranno migliorate delle connessioni trasversali con altre importanti polarità di livello urbano (Asse commerciale di Corso Garibaldi, Ospedale, Università).

3.2 Inquadramento urbanistico e vincoli

Si riporta lo stralcio del Piano Regolatore Generale, *Foglio 3*, in cui viene identificata l'area su cui insiste lo scalo ferroviario. Lo strumento urbanistico vigente è stato approvato nel maggio del 1975 (Piano Quaroni), parzialmente modificato nelle norme d'attuazione nel 1980. Il Regolamento Edilizio risale al 1982. Il Piano ha subito dal 1982 al 1985 un periodo di sospensione.

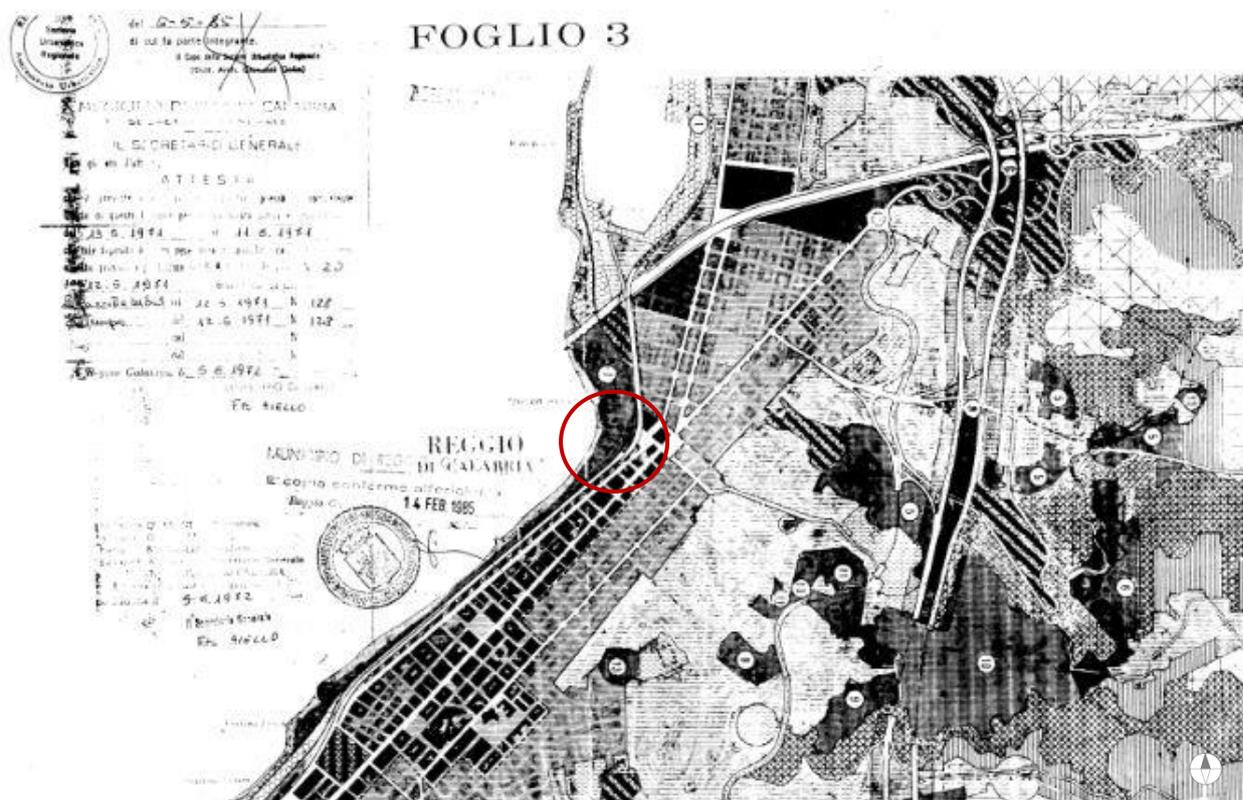


Figura 3 Stralcio Piano Regolatore Generale – Foglio 3

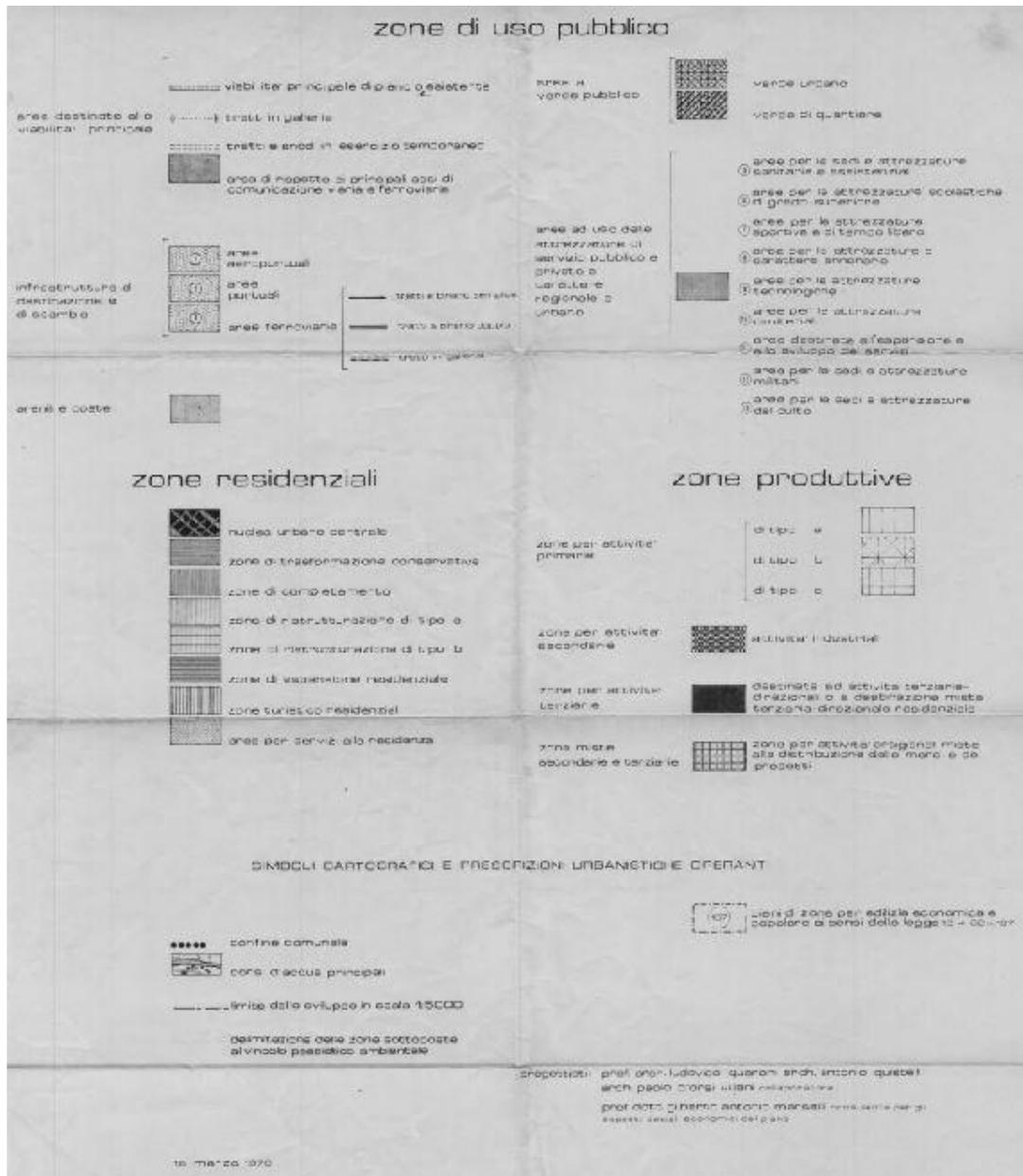
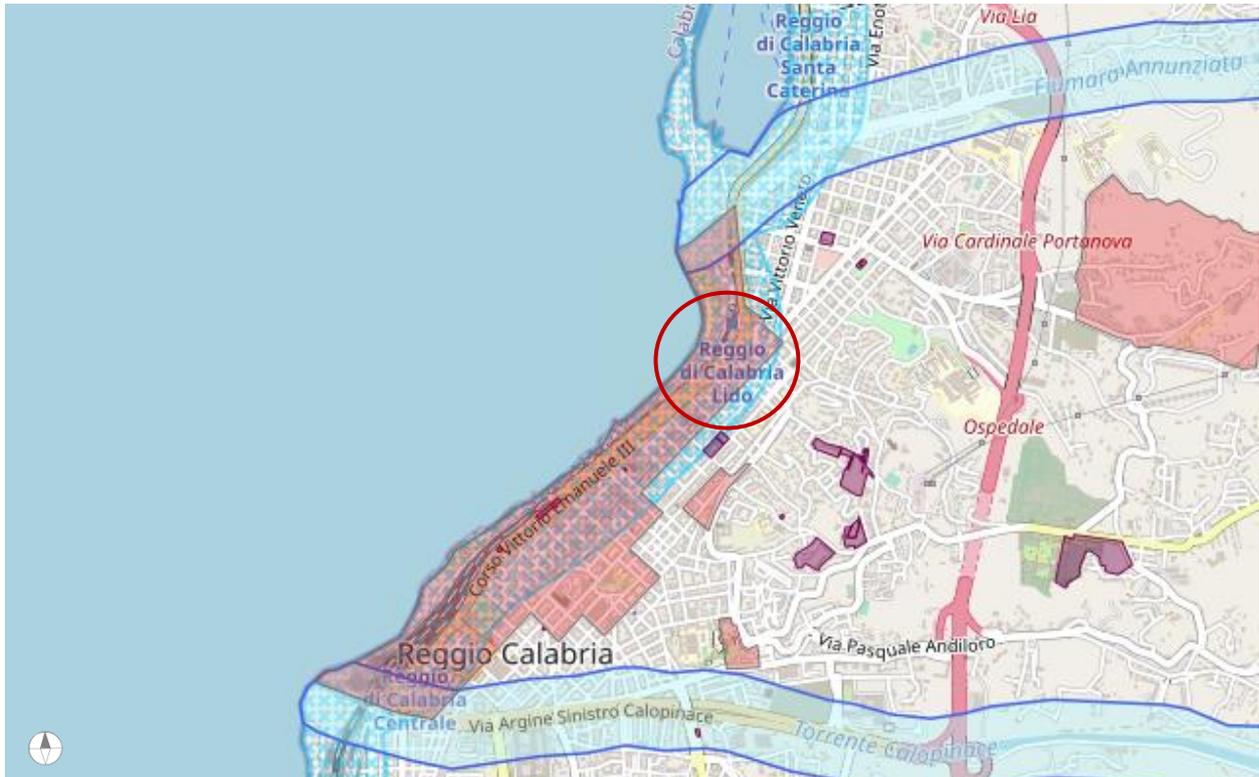


Figura 4 Legenda Piano Regolatore Generale

Si riporta lo stralcio della Tavola A6 del P.T.C.P. che consente di identificare i vincoli di natura paesaggistica a cui è assoggettata l'area, secondo il D.l. 42/2004. I vincoli presenti sono identificati dall'art. 142, lettera A) "i territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare." e dall'art. 136, comma lettera d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze."



-  Territori costieri per una fascia di 300m dalla linea di battigia (art. 142 lettera A)
-  Fiumi, torrenti e corsi d'acqua per una fascia di 150m (art. 142 lettera C)¹
-  Aree al di sopra dei 1200 metri (art. 142 lettera D)
-  Parchi e riserve nazionali o regionali (art. 142 lettera F)
-  Aree boscate (art. 142 lettera G)²
-  Aree assegnate alle università agrarie (art. 142 lettera H)
-  Zone di interesse archeologico (art. 142 lettera M)
-  Elementi tutelati ai sensi della legge 1497 del 1939 (art 136. lettera D)

Figura 5 Stralcio Tavola A.6: Aree di Interesse Paesistico (D.I. 22/01/2004, n.42) e Legenda

Il PTCP recepisce le specifiche prescrizioni del QTRP, quale strumento sovraordinato. Il Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTRP) è lo strumento attraverso cui la Regione Calabria persegue il governo delle trasformazioni del proprio territorio e

congiuntamente del paesaggio, assicurando la conservazione dei loro principali caratteri identitari e finalizzando le diverse azioni alla prospettiva dello sviluppo sostenibile, competitivo e coeso, nel rispetto delle disposizioni della LR 19/2002 e delle Linee Guida della pianificazione regionale di cui al D.C.R. n.106/2006, nonché delle disposizioni normative nazionali e comunitarie. Il QTRP mira a perseguire diversi obiettivi come la tutela dei beni paesaggistici, in accordo agli art.134, 142 e 143 del D.Lgs. 42/2004 anche secondo i principi della "Convenzione europea del Paesaggio", ratificata con legge 2 gennaio 2006 n. 14 (GU n. 16 del 20 gennaio 2006).

Art. 142 lettera A

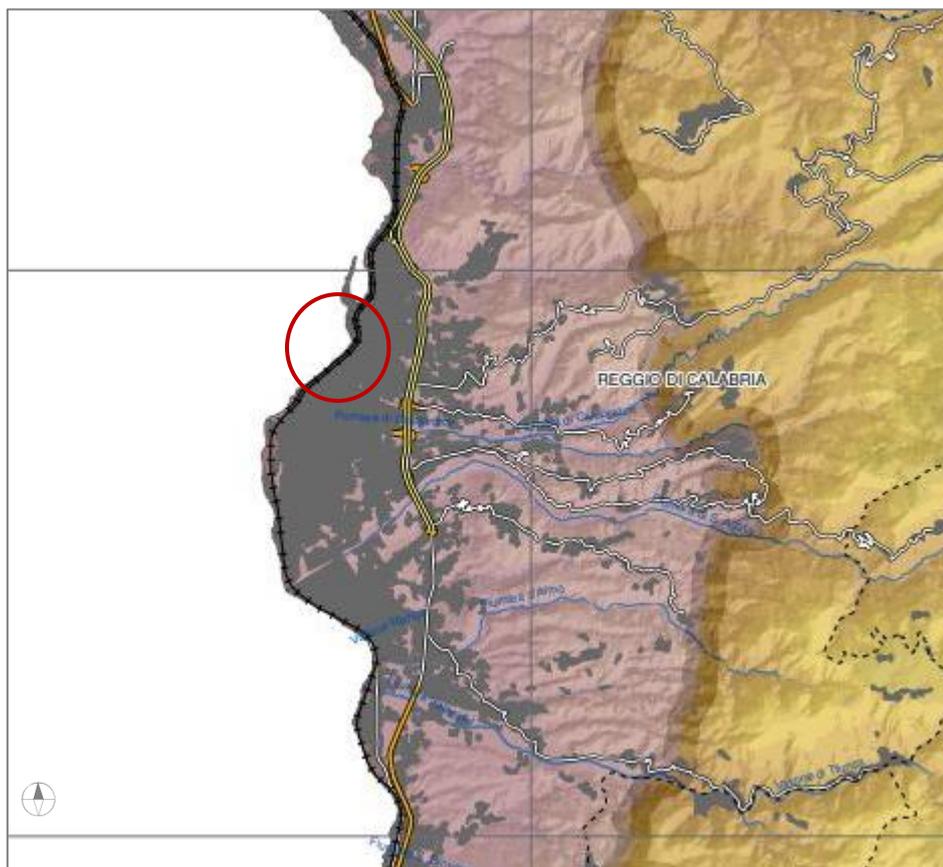
Sono sottoposti a vincolo ai sensi dell'art. 142, comma 1 lettera A) del Codice dei beni culturali e del paesaggio D.l 42/2004, *i territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare*. Si definisce: linea di battigia, linea di riva o linea di costa, la linea di intersezione fra la superficie del mare, adottando il valore medio del suo livello, coincidente con la quota ortometrica 0 m della rete di livellazione nazionale IGM, e la superficie della spiaggia o della falesia o di altro tipo di costa, assumendo altresì, in presenza di costa bassa, soggetta a variazioni periodiche dovute al moto ondoso, il valore intermedio tra i valori di massima e minima estensione della spiaggia.

Art. 136 lettera D

Sono sottoposti a vincolo ai sensi dell'art. 136, comma lettera D) del Codice dei beni culturali e del paesaggio D.l 42/2004, *d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze*. L'articolo comprende *gli elementi tutelati ai Legge 29 giugno 1939, n. 1497 ossia la "Protezione delle bellezze naturali"*

E nello specifico ha come:

- Riferimenti legislativi: Gazzetta Ufficiale N° 252 - Data Pub 1976/09/21 T22:00:00Z – Data Decr. 1976/ 01 22T23:00:00Z;
- Oggetto: Area costiera comprendente parte del centro abitato del comune di Reggio Calabria;
- Stato: Vincolo che comprende, inglobandoli, vincoli precedenti (180052);
- Motivazione: Notevole interesse pubblico avendo valore estetico tradizionale costituito dal lungomare, dalle zone verdi interne, dall'antico castello con relativo parco, nonché dagli edifici quali la Cattedrale;
- Testo: Decreto Ministeriale 23 Gennaio 1976. Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di RC. Il ministro dei beni culturali e ambientali, il Ministro per la Marina Mercantile e il Ministro per il Turismo.



1- Area costiero-collinare dello Stretto

L'ambito è costituito da una fascia costiera coronata da rilievi collinari articolati e morfologicamente complessi, solcati da una densa rete di incisioni vallive. La fitta rete di urbanizzazioni, infrastrutture e aree coltivate limita la vegetazione naturale e seminaturale nelle aree più acclivi. Questa è caratterizzata da pochi lembi di querceti e macchia a euforbia e olivastro; più diffusa è la vegetazione semi-naturale caratterizzata da praterie steppiche a tagliamani. Superfici più o meno estese sono occupate da impianti artificiali di conifere soprattutto di pino domestico. Limitati tratti di spiaggia presso Catona conservano ancora frammenti di vegetazione delle dune. Il territorio è, nella parte della pianura costiera, estremamente antropizzato, con diffusi agglomerati urbani che formano un tessuto edificato pressoché continuo. Le aree rurali sono caratterizzate in particolare dalle colture agrumicole della pianura costiera e delle vallate fluviali e dalle colture viticole e olivicole tipiche del territorio pre-collinare.

Figura 6 Stralcio Tavola A.10: Ambiti di Paesaggio e Legenda

Dallo stralcio della Tav. allegata si riporta l'ambito di paesaggio entro cui ricade la stazione, ovvero di Area costiero-collinare dello Stretto (Fonte: Geoportale della città metropolitana di Reggio Calabria).

3.3 Evoluzione urbana e architettonica della città di Reggio Calabria

Le origini di Reggio Calabria sono risalenti al II millennio a.C., grazie a dei ritrovamenti nei pressi del Fiume Calopinace, la fiumara che attraversa la città.

La tradizione vede la città fondata da Aschenez o da Eracle, attribuendogli origini verosimilmente mitologiche.

Il vero assetto urbano che consentirà l'espansione della città, inizia grazie alla colonizzazione dei greci, che si insediarono proprio intorno a Punta Calamizzi, antica foce del Calopinace.

Sulla foce sorgeva un insediamento denominato Pallanzio, che in seguito prenderà il nome di Rhegion.

Sulla città di Rhegion, sappiamo che fu estesa tra il VI secolo a.C. e il V secolo a.C. per circa 70 ettari, la sua conformazione corrisponde a quella odierna: parallela alla costa lungo un asse nord-sud, circondata da mura visibili ad oggi sul Lungomare Falcomatà, dove insiste l'area del nostro intervento.

Purtroppo, sismi frequenti hanno colpito nei secoli la città, cancellando i segni del passato ad eccezioni di piccole testimonianze.

Nell'epoca romana assunse il nome di Rhegium e divenne una località strategicamente importante ed alleata di Roma (alla quale era direttamente collegata tramite la Via Popilia), dove risiedeva il governatore della provincia "Lucania et Brutium".

Essendo sede del governatore, vennero costruiti numerosi edifici romani, tra cui il Pritaneo, il Tempio di Apollo Maggiore, e un grande Ninfeo (di cui furono ritrovati i resti proprio nei pressi della stazione Lido che è oggetto del nostro intervento) che faceva parte di una serie di impianti termali pubblici e privati, costruiti lungo tutto il Lungomare dal governatore Ponzio Attico.

Successivamente in epoca medievale, la città ed il territorio circostante ad essa vede la nascita di numero architetture tra cui: chiese, monasteri, abbazie e cenobi.

Questo avviene grazie al benessere economico sotto l'imperatore d'oriente Basilio I che eleva la città a "Metropoli dei possessi bizantini dell'Italia meridionale" facendola diventare il nucleo principale della chiesa greco-cattolica meridionale, meta di un continuo afflusso di religiosi.

In epoca normanna, la città subisce numerosi interventi come la costruzione del nuovo Palazzo Ducale, però visto l'esiguo spazio per nuove architetture decidono di ampliare la città creando una neapolis (nuova città), a beneficio dei conquistatori.

Vengono ampliate le mura verso sud, dividendo fisicamente la città greca da quella normanna, (probabilmente per la sicurezza degli occupanti), dando la possibilità ai greci di mantenere il proprio culto.

Le due città comunicavano attraverso la “mezza porta”, ovvero quello che era l'ingresso meridionale della città prima della conquista dei normanni.

Gli aragonesi, durante il XV secolo potenziando le rotte marittime valorizzano ulteriormente l'insediamento urbano della città di Reggio, dominata da un castello e circondata da mura nelle quali si aprono cinque porte di accesso alla città, rimane però (come in età greco romana) sempre compresa tra i torrenti Annunziata e Calopinace.



Figura 7 Mappa della città di Reggio Calabria nel '600

A: Chiesa madre - B: Vescovato – C: Castello – D: Porta Dogana – E: Porta Mesa – F: Porta Amalfitana – G: Porta della Marina – H: Fontana Nuova – I: Porta San Filippo – K: Castel Nuovo – L: Trincere – M: Baluardi – N: La Cattolica – O: Molini – P: Fiume Calopinace

Negli anni seguenti durante tutto il XVI secolo, la città, forte della sua posizione, si mantiene come sede di numerose comunità mercantili molto attive.



Figura 8 La città prima del terremoto del 1783

L'assetto urbanistico, rimane in gran parte immutato, fino al 1783, anno nel quale la città viene colpita da un disastroso terremoto che segnerà la fine della città medioevale, e l'inizio di un nuovo assetto urbano che la consegnerà ai giorni nostri.

Il sisma aveva colpito duramente la Calabria meridionale e la Sicilia Orientale, la città di Reggio si presenta completamente distrutta e il governo Borbonico attua un piano di ricostruzione.

Il piano di ricostruzione – denominato Piano Mori – abbandonava la maglia urbana di tipo medievale che mirava a mostrare le sedimentazioni come testimonianza delle varie vicende storiche, a favore di un modello basato su studi illuministici che si basavano su un sistema di strade a scacchiera.



Figura 9 Impianto urbano della città secondo il piano Mori

La cinta muraria che costituiva il limite fisico della città di Reggio proteggendola al tempo stesso, viene demolita, generando non poche polemiche tra gli abitanti.

Questo è il primo cambiamento radicale, che vede le città illuministiche “aperte” non solo da un punto di vista intellettuale ma anche fisico, verso ciò che le circonda.



Figura 10 Veduta della città di Reggio del XVII secolo

La città di Reggio, viene quindi “aperta” verso il mare, con la creazione di una grande strada (l'attuale Lungomare Falcomatà) sul quale vengono costruiti importanti edifici di stile neoclassico.

Altri interventi come possiamo osservare dall'immagine sopra sono la regolarizzazione del sistema delle strade e degli isolati, prima verso il mare, e successivamente verso la parte montuosa, nel mezzo vennero edificate delle piazze, molto importanti per la cultura illuministica che le considerava il fulcro cittadino.

A seguito dell'Unità d'Italia la città di Reggio venne dotata di nuovi edifici pubblici, di una rete stradale e ferroviaria più efficiente (ferrovia litoranea), inoltre la sua vocazione marittima portò alla costruzione di un nuovo porto.

Si assiste quindi ad un rafforzamento generale della città di Reggio, con un tessuto urbano che si mantiene fedele a quello del Piano Mori nella sua rigidità, subendo però un orientamento diverso, con un'inclinazione diversa.

Con un forte sviluppo della città e della sua economia, si ha un aumento demografico che richiede la costruzione di nuove abitazioni. Queste nuove costruzioni, portano ad una crescita della città oltre la maglia progettata, ad esempio nei sentieri che penetravano verso la montagna, assistendo quindi ad una espansione incontrollata, con un insediamento sparso. Questo fenomeno portò a creare dei rapporti nuovi, come ad esempio: la città-campagna, o il centro-periferia, che sfociano in una distinzione sociale tra soggetti con condizioni di vita e di reddito fortemente differenziati.

Per tutto l'ottocento lo sviluppo della città andò avanti, dotandola di numerose opere pubbliche, religiose e di abitazioni private. Venne soprannominata la “bella città” neoclassica grazie alle facciate degli edifici, all'organizzazione e decorazione dei propri spazi. Piazza Garibaldi ad esempio, dalla quale nasceva l'omonima via, tra le principali della città, era adornata da pregevoli lampioni, e rare piante.

Verso la fine del XIX secolo la popolazione era raddoppiata e la burocrazia non riusciva a guidare questa crescita prevedendo la progettazione di ampliamenti e questo portò non solo a delle edificazioni abitative fuori dalla maglia strutturale, ma anche alla crescita in altezza degli edifici esistenti, cosa che inizialmente fu vietata oltre i tre piani per evitare catastrofi come il terremoto del 1783.



Figura 11 Raffigurazione dei danni del terremoto alla città

Entrati nel XX secolo, la città di Reggio subisce un nuovo duro colpo.

Il giorno 28 Dicembre del 1908 alle ore 05:20, un terremoto colpisce la zona di Reggio Calabria, con un magnitudo di 7.1 ed una durata di poco inferiore ai 40 secondi.

E' considerato l'evento sismico più catastrofico del XX secolo, che ha colpito

maggiormente le città di Messina (Sicilia) e Reggio, in cui la metà della popolazione siciliana, e un terzo di quella calabrese, persero la vita.



Figura 12 Terremoto del 1908

Le preesistenze monumentali, simbolo della memoria della città, furono perse, così come il patrimonio strutturale ed abitativo.

La "bella città" neoclassica che incantava i proprio visitatori, appariva ora come un cumulo di macerie.

Dopo il terremoto inizia la ricostruzione della città in base a norme edilizie rigorosamente antisismiche e successivamente a verifiche geologiche accurate.

Viene redatto dall'ingegnere De Nava un nuovo piano (1911 – 1914) basandosi sullo stesso approccio a maglia rigida voluto nell'ottocento.



Figura 13 Piano dell'Ingegnere De Nava (1911)

Il piano di De Nava, amplia i confini della città sia verso Nord che verso Sud, estendendo la conformazione a maglia anche dove erano sorti degli insediamenti “spontanei”, che, per loro natura, seguivano uno schema meno rigido e più morfologico dei luoghi.

Questo fenomeno degli insediamenti “spontanei” aumentò notevolmente durante gli anni trenta e quaranta, consolidando delle realtà complesse ed articolate che a tutt’oggi rimangono irrisolte.

Vista la grande ricostruzione che stava interessando la città di Reggio, molti architetti e ingegneri giunsero dal nord Italia e dalla Francia, aprendo la città a nuovi apporti culturali che avviano un dibattito sulle scelte architettoniche ed artistiche.

Gli interventi erano condizionati dalle precauzioni antisismiche che, ad esempio, imponevano l’uso del cemento armato (restando fissati i limiti di altezza a due o tre piani), nonostante il piano di De Nava andasse nella direzione della città-giardino.

Nella costruzione dei nuovi edifici prese piede la cultura di rinnovamento tra Eclettismo e Liberty.

Tra le molte figure professionali ricordiamo lo Studio Zerbi Pertini e Marzatz autori di Villa Genoese Zerbi, capolavoro di eclettismo ; Ernesto Basile che firmò Palazzo San Giorgio; Camillo Autore con la progettazione dell' Istituto Tecnico e l'edificio del Liceo Classico, Gino Zani che firmò il Palazzo del Governo e del genio civile, oltre a progetti di edilizia privata e popolare.



Figura 14 Villa Genoese Zerbi

Negli anni seguenti e precisamente durante il ventennio fascista, nasce la volontà di attuare il progetto della "Grande Reggio", ovvero l'unione di quattordici comuni autonomi, lungo trenta chilometri della costiera, per formare un'unica grande città, che abbia come centralità la città di Reggio.

L'esperienza fallisce, e quelle che vengono chiamate "periferie sociali" aumentano il loro distacco dai servizi, con situazioni abitative economiche e sociali inferiori agli abitanti del centro città.

Dopo la seconda guerra mondiale, continua ad aumentare notevolmente il fenomeno delle abitazioni abusive, e del divario sociali che queste hanno con le zone centrali della città.



Figura 15 *Insediamiento urbano della città di Reggio nel 1960*

La grande produzione di abitazioni abusive senza alcun rispetto delle più elementari regole urbanistiche e compositive, ed i quartieri popolari per l'edilizia economica e popolare che vengono concentrati, negli anni sessanta, solamente su tre aree periferiche senza prevedere nessuno strumento di coesione con il resto della città, aggravano gli squilibri sociali.

Con il piano Quaroni degli anni settanta, si vuole porre rimedio agli squilibri abitativi che si erano creati e consolidati nei decenni precedenti. L'obiettivo però fallisce, in parte per colpa degli operatori privati che rifiutano ogni tipo regola probabilmente per una mancata cultura urbanistica, ed in parte per alcune scelte assunte in funzione dell'attraversamento stabile dello Stretto, che come sappiamo, e ancora ad oggi un tema di grande dibattito irrisolto.

Il processo di edificazione “spontanea” continua quindi, la città negli anni settanta si espande a nord e ad est con la creazione di due nuovi quartieri, vengono realizzate infrastrutture per attività produttive nella zona sud, e viene creata la linea ferroviaria sulla costa, che determinerà di fatto la separazione fisica della città dal mare (in netto contrasto con la città “aperta” voluta in epoca ottocentesca).

Negli anni ottanta, gli strumenti urbanistici non vengono mai aggiornati, il fenomeno dell’abusivismo edilizio continua a correre indisturbato erodendo vaste aree lungo la costa, a monte della città e intorno alle periferie; il tutto si accompagna all’illegalità diffusa con l’esplosione della violenza criminale.

Questi fenomeni portano la città di Reggio in anni definiti “bui” e di “cattiva amministrazione”, che balza agli ultimi posti alle classifiche dello sviluppo, e balza ai primi posti nelle graduatorie del malessere sociale.

Gli anni novanta del XX secolo, sono anni di riscatto per la città di Reggio. Si mira ad una visione policentrica grazie alla politica che iniziano ad operare per un decentramento delle sedi istituzionali e dei servizi, vengono riqualificati quartieri periferici e potenziati i servizi alle persone e al territorio.

Vengono realizzati o portati a termine numerosi interventi che la città attendeva da tempo, come l’ultimazione di Palazzo Campanella, vengono ultimate le sedi di Architettura, Ingegneria ed Agraria, viene istituita ed edificata la Scuola allievi Carabinieri, viene completato il sistema di marciapiede mobile che collega il lungomare Falcomatà con le zone alte del centro storico, viene appaltato il completamento del waterfront nel centro storico con due edifici progettati dall’architetto Zaha Hadid.

Paolo Portoghesi, architetto, accademico e teorico dell’architettura italiano, esponente della corrente del Postmodernismo, sintetizza il miglioramento della città di Reggio così:

“Tra tutte le città italiane, Reggio è una delle poche che negli ultimi anni ha cambiato volto in senso positivo. Oggi è completamente rinnovata ed esprime una coinvolgente vitalità. Mi piace definirla la “Barcellona d’Italia”.

3.4 Ciclovía della Magna Grecia

L'ECF (European Cyclist Federation) è un gruppo di lavoro di cui fanno parte diversi membri europei, che, nel 1997 elabora la prima proposta di rete ciclo-itinerari che coprirà tutta l'Europa.



Figura 16 Mappa Eurovelo

Ad oggi questa rete prende il nome di Eurovelo e consiste in 15 percorsi ciclistici a lunga percorrenza che passano per 42 paesi, con una lunghezza totale (una volta conclusa) di 70.000 km.

I percorsi sono nati o mettendo "a sistema" dei percorsi esistenti, soprattutto nell'Europa centro-occidentale, o dando impulso alla creazione di nuovi percorsi nazionali che potessero essere integrati nella grande rete europea, dando luogo così ad un totale di 17 percorsi, che attraverseranno il continente da nord a sud (numeri dispari), e da ovest a est (numeri pari).

I tracciati sono:

- Eurovelo 1: la costa dell'Atlantico
- Eurovelo 2: il percorso delle capitali
- Eurovelo 3: la via dei pellegrini
- Eurovelo 4: il percorso dell' Europa Centrale
- Eurovelo 5: via Romea Francigena
- Eurovelo 6: dall'Atlantico al Mar Nero
- Eurovelo 7: il percorso del sole
- Eurovelo 8: l'itinerario del Mediterraneo
- Eurovelo 9: dal Baltico all'adriatico
- Eurovelo 10: il giro del Mar Baltico
- Eurovelo 11: il percorso dell'Europa orientale
- Eurovelo 12: il percorso del mare del Nord
- Eurovelo 13: il percorso della Cortina di Ferro
- Eurovelo 15: la pista ciclabile del Reno
- Eurovelo 17: la ciclovia del fiume Rodano

La regione Calabria dunque, farà parte del progetto Eurovelo con la ciclovia Eurovelo 7-il percorso del Sole, ed avrà in ambito europeo una lunghezza totale di 7409 chilometri, unendo Capo Nord (Norvegia) a La Valletta (Malta), attraversando Norvegia, Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria, Italia e Malta.



Figura 17 Eurovelo 7 “Il percorso del Sole”

In ambito nazionale, è stato progettato un sistema di ciclovie turistiche, che attraversano la penisola da nord a sud, per un totale di circa 6.000km, passando per percorsi naturali e bellezze archeologiche.

L’obiettivo italiano, sulla scia del progetto europeo “Eurovelo”, è quello di offrire dieci ciclovie nazionali, sicure e di qualità per un turismo sostenibile che valorizzi i paesaggi che attraversa. I progetti sono:

- 1: Ciclovía Ven-To, 680 chilometri da Venezia a Torino
- 2: Ciclovía del Sole, 300 chilometri da Verona a Firenze
- 3: Ciclovía dell'acqua, 500 chilometri da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
- 4: Ciclovía GRAB Roma – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 chilometri a Roma
- 5: Ciclovía del Garda, 140 chilometri lungo le rive del lago di Garda
- 6: Ciclovía della Magna Grecia, 1000 chilometri da Lagonepro (PZ) a Pachino (SR)
- 7: Ciclovía della Sardegna, 1230 chilometri da S.Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari
- 8: Ciclovía Adriatica, 820 chilometri da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
- 9: Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, 150 chilometri da Venezia a Trieste
- 10: Ciclovía Tirrenica, 870 chilometri dal confine Francia-Italia a Roma

In questo caso la regione Calabria e la città di Reggio, fanno parte della Ciclovía numero 6: La ciclovía della Magna Grecia, che costituirà quindi la parte finale di Eurovelo 7.

Inoltre la regione Calabria, sta procedendo ad una implementazione delle ciclovie all'interno della propria regione, sono solo tra i versanti costieri, ma per mettere in relazione i vari parchi e siti di interesse.

Il primo lotto funzionale della Ciclovía della Magna Grecia è quello che inizia nel Comune di Villa S. Giovanni (dove partono gli imbarchi per la Sicilia), e termina nel comune di Reggio Calabria in loc. S. Gregorio.

Il primo lotto, per un totale di circa 25,637 chilometri, vede la connessione tra: ciclovie esistenti 3,757 chilometri, Ciclovie esistenti che verranno adeguate 10,666 chilometri, ciclovie da realizzare ex novo 10,692 chilometri.

Il tratto di nostro interesse, ossia dove insiste l'area della stazione di Reggio Calabria Lido, è dotato di ciclabile esistente e a norma, ed è quindi pronta ad essere inserita nella maglia della nuova ciclovía della Magna Grecia.



Figura 18 Ciclabile lungo via Giunchi

Nei documenti che accompagnano il primo lotto funzionale, vengono individuati lungo il percorso della Ciclovía una serie di opere correlate.

Nella nostra porzione di intervento, secondo il seguente documento, vengono previsti lungo il tracciato della ciclabile via Giunchi i servizi di:

- Area di sosta e ristoro
- Punto di approvvigionamento idrico
- Servizio di Bikesharing



Figura 19 Documento regionale (base cartografica ortofoto)

4 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

4.1 Classificazione di stazione

RFI suddivide i propri impianti ferroviari in quattro categorie di appartenenza, basate su parametri predefiniti idenominate "metalli": Platinum, Gold, Silver e Bronze.

Questa classificazione consente una efficace e mirata gestione con una attenzione riguardo gli spazi e i servizi riservati ai fruitori delle strutture, prevedendo una progettazione relazionata alla categoria di appartenenza della stazione.

Per consentire questa classificazione sono stati fissati da RFI quattro parametri caratteristici:

- numero dei frequentatori/giorno che interessano l'impianto (viaggiatori e non)
- livello del servizio viaggiatori (offerta commerciale in termini di treni giorno e tipologia del servizio)
- aree aperte al pubblico (dimensione della stazione in termini di superficie aperta al pubblico)
- intermodalità (capacità di interoperabilità e accessibilità).

La stazione di Reggio Calabria Lido, è individuata da RFI come stazione Silver, e conseguentemente possiede queste caratteristiche:

“ categoria che comprende due tipi di impianti: stazioni e fermate medio/piccole, con frequentazioni consistenti (> di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga media e breve percorrenza; stazioni e fermate medio/piccole con consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana (in alcuni casi > di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di F.V. aperto al pubblico e impresenziate e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani “

Grazie a degli interventi edilizi effettuati nella città di Reggio riguardanti il Lungomare Falcomatà, volti a valorizzare il rapporto della città con il proprio mare, il complesso ferroviario ha cambiato volto, e la stazione è stata resa sotterranea.

E' composta quindi da due livelli, il piano d'accesso e il piano binari

4.2 Zonizzazione

Con le seguenti immagini, si vogliono localizzare le parti (che saranno trattate nei capitoli successivi) nell'area di intervento.



Figura 20 Ortofoto – Individuazione elementi della Stazione



Figura 22 Assonometria

4.3 Piano Lungomare

Il piano che per comodità di lettura chiameremo “piano Lungomare”, è posizionato appunto sul Lungomare Falcomatà altezza piazza Indipendenza.

Il complesso ferroviario viene individuato:

- dalla copertura in stile Liberty;
- da una parete che vuole evocare, grazie alle sue forme architettoniche, le esedre del ninfeo rinvenuto durante gli scavi archeologici.



Figura 22 Copertura e setto murario della stazione

Sia la copertura che la parete non presentano chiusure verticali, garantendo la continuità ai fruitori del Lungomare. Nel loro perimetro sono presenti i collegamenti verticali che garantiscono l'accesso alla stazione, (una scala e unascensore), ed il corpo scale per l'accesso alla stazione da Via Giunchi e una aiuola.

Un'altra uscita, usata come uscita di sicurezza della stazione, è presente a livello del Lungomare.

La pavimentazione, ad eccezione di una porzione che suggerisce al visitatore un percorso per accedere alla costa (grazie ad un diverso utilizzo dei materiali di rivestimento) attraverso un ponte pedonale posizionato su via Giunchi, risulta omogenea lungo tutto il Lungomare.

Esternamente al perimetro della copertura, come ulteriore elemento identificativo dell'area della stazione, sono state poste una serie di fioriere.

4.3.1 La copertura

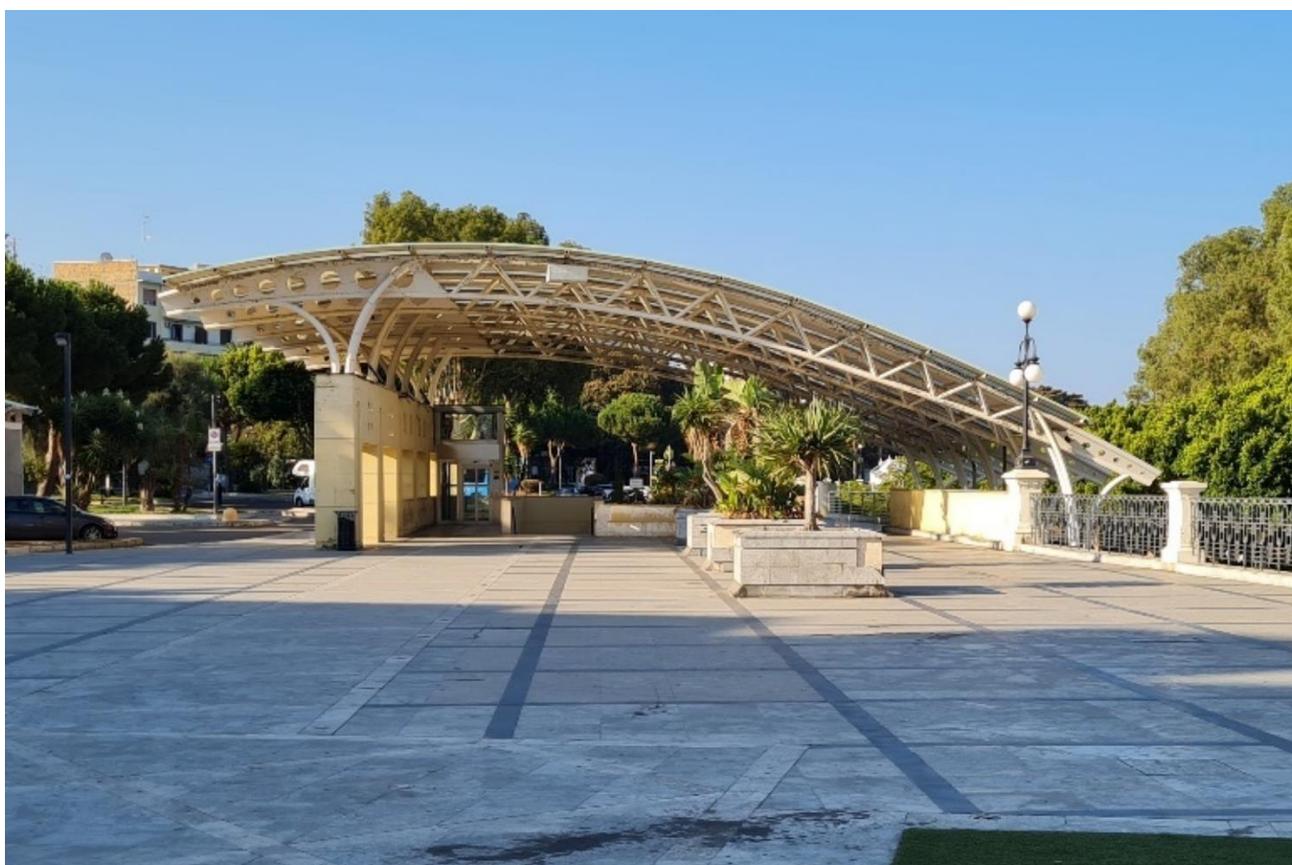


Figura 23 Foto laterale ingresso stazione

La copertura della stazione come i corpi illuminanti e le ringhiere presenti lungo tutto il lungomare Falcomatà, sono in stile liberty.

La sua forma, che sembra richiamarsi ad una vela, con una superficie di 23mx25 è retta da travi reticolari e si articola in cinque campate separate tra loro da fasce che ne scandiscono il materiale di copertura: opaco tra le campate, trasparente lungo l'ampiezza delle travi reticolari, per garantire luminosità al suo interno.

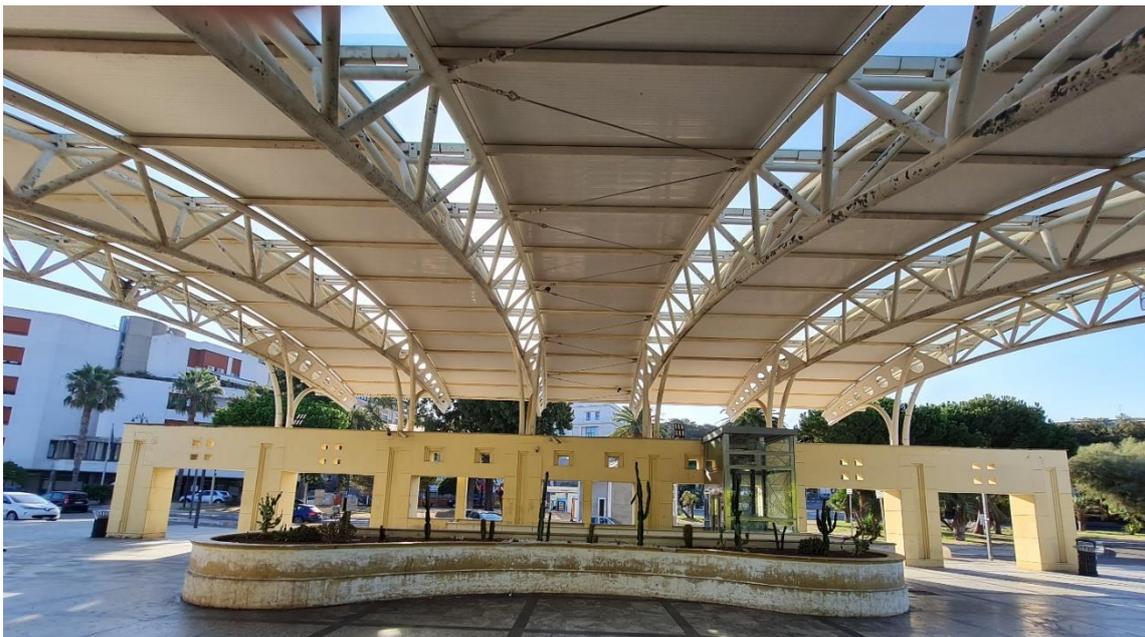


Figura 24 Foto porzione coperta della stazione

Le strutture portanti verticali, formate da gruppi di tre montanti a sezione tubolare, arrivano alla copertura con una apertura curvilinea, e sono posizionate su due quote diverse.

I pilastri dal lato Piazza Indipendenza hanno come piano di imposta il Lungomare, i pilastri lato costa invece, per garantire la copertura del corpo scale presente su via Giunchi, hanno il loro piano di imposta su quest'ultima, avendo quindi una quota più bassa.



Figura 25 Accesso stazione da Via Giunchi

4.3.2 Il setto murario

Sul lato di piazza Indipendenza, il prospetto della stazione è parzialmente chiuso da un setto murario, che, come abbiamo già detto, vuole richiamare le esedre del ninfeo rinvenuto durante gli scavi.



Figura 26 Foto della stazione, dalla rotonda antistante

E' costituito da sette portali, di cui i tre centrali non sono attraversabili per via del corpo scala che porta ai binari, mentre i quattro restanti risultano sgombri.

L'ossatura portante della pensilina, viene inglobata dal muro, che forma un semicerchio per sottolineare i lineamenti ondulatori di un'esedra.

4.3.3 La pavimentazione

La pavimentazione, risulta in continuità con tutto il Lungomare Falcomatà. Presentando una colorazione bicromatica, è composta da elementi modulari a pianta quadrata di dimensione approssimative di 2,25m x 2,25m. Questi moduli sono composti a loro volta da mattonelle in pietra. Gli elementi modulari sono intervallati da fasce di pietra di colorazione più scura, composti da pietra reggina.



Figura 27 Particolare fotografico della pavimentazione

Ad eccezione di un percorso che, come illustrato nell'apertura di questo capitolo, collega visivamente l'area della stazione al ponte pedonale sopra via Giunchi.



Figura 28 Foto ponte pedonale presente su via Giunchi

4.4 Gli arredi

Riguardo i nuovi arredi, sono state progettate tre diverse soluzioni, in base al loro posizionamento sul Lungomare:

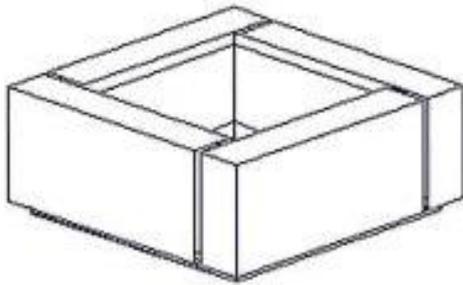


Figura 29 Tipologia A

Tipologia A

Questa fioriera, dalle dimensioni 1,90mx1,90m , ha un'altezza di 80cm.

E' stata progettata per essere inserita sia sul versante Ovest, che sul versante Est .

Può ospitare alberature a media altezza, che possono offrire un' ombreggiamento ottimale.

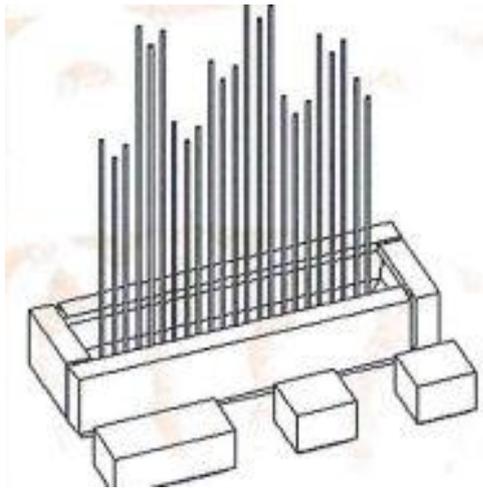


Figura 30 Tipologia B

Tipologia B

Questo elemento, è costituito sia da tre "cubotti" che hanno la funzione di seduta, sia da una fioriera con alloggiata al suo interno una struttura metallica verticale, per consentire la crescita di piante rampicanti, che garantiscano un' ombreggiamento a chi è seduto.

Questa tipologia è stata progettata per essere inserita solo sul versante Ovest.

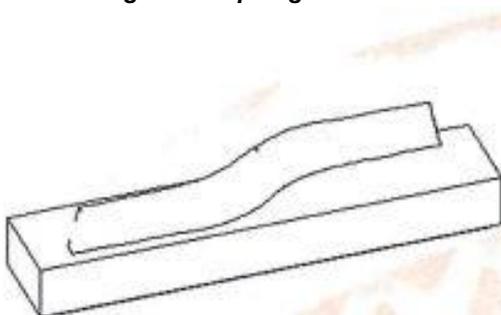


Figura 31 Tipologia C

Tipologia C

Questo elemento monoblocco, è stato progettato, grazie al suo schienale "ad onda", per garantire sedute rivolte verso entrambi i fronti.

Questa tipologia è stata progettata per essere inserita solo sul versante Est.

Sempre in questa fase sono stati affrontati operazioni di finitura sul setto e sulla Pensilina metallica, nonché interventi riguardanti gli impianti tecnologici e nuovi LVE.

4.5 Piano banchina

Il piano delle banchine è il secondo livello che compone la nostra stazione.

Si trova a quota 8.57m ed è accessibile unicamente dal corpo scala e dall'ascensore presenti sul Lungomare Falcomatà.

Esiste un secondo collegamento tra la banchina e il Lungomare, ed è formato da un altro corpo scale, collocato a sud, la cui funzione non è di accesso ma è una uscita di emergenza dalla stazione.

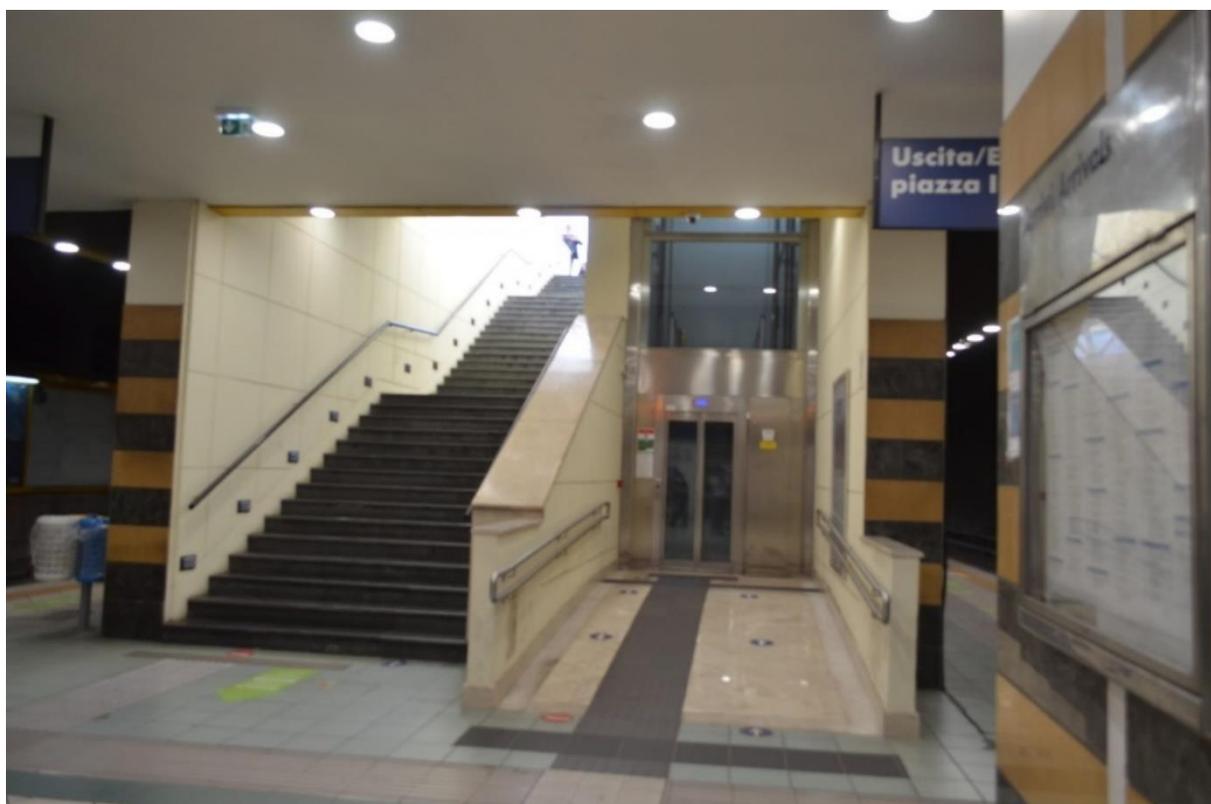


Figura 32 Scale ed ascensori di collegamento con piano di banchina

Il marciapiede della banchina in gres porcellanato, ha una conformazione curvilinea, che presenta un' ampia sezione di circa 13,70m di fronte ai collegamenti verticali (scala e ascensore). La larghezza però, non si mantiene costante, ma va a rastremarsi ai vertici.

Lo sviluppo approssimativo totale della banchina è di 413m circa, la sezione trasversale dimostra pendenze decrescenti verso il Binario 2.

Gli ambienti del marciapiede di banchina sono controsoffittati alternativamente con controsoffitti in cartongesso monolitici ed elementi modulari metallici.

4.6 I LOCALI

Lungo il marciapiede di banchina si trovano diversi locali, con un rivestimento bicromatico in marmo e piastrelle in gres, con destinazione d'uso differente:

- Locali tecnici, attualmente in uso;
- Locali commerciali, attualmente in disuso;
- I servizi igienici, attualmente in uso;

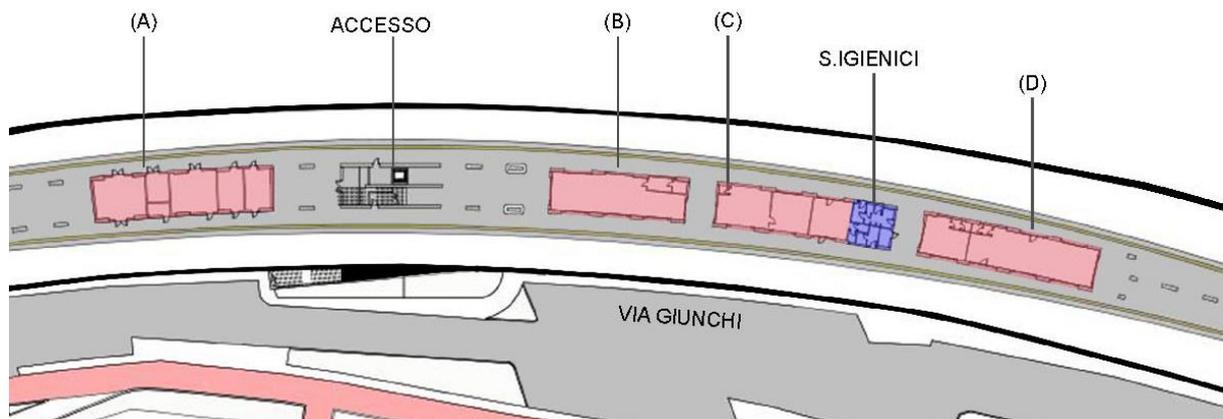


Figura 33 Posizionamento locali piano Banchina

L'edificio adibito a locale tecnico (A) , presenta una pianta rettangolare di dimensioni 27m x 6,50m circa.

I locali nei quali dovevano nascere delle attività commerciali a supporto anche della stazione, e che, ad oggi sono in disuso, consistono in tre differenti organismi edilizi a pianta rettangolare, di dimensioni pari a 20,30 x6,55 m circa (B), 26,20x6,55 m circa (C), 26,20 x6,55 m circa (D).

Il locale restante è quello destinato ai servizi igienici, e presenta una superficie lorda pari a circa 42 mq.

4.7 Analisi delle aree di circolazione e dimensione dei servizi

È stato analizzato il livello di servizio della Stazione, confrontandolo con i dati forniti dallo “Studio Trasportistico Preliminare - Analisi di accessibilità per la stazione di Reggio di Calabria Lido” (anno 2021- Fonti: Direzione stazioni – Ingegneria e Investimenti - RFI).

L'accesso alla stazione ipogea avviene mediante scala e ascensore. Nello stato di fatto e di Fase 1, analizzando la circolazione degli utenti, l'ingresso è libero, senza partizioni verticali che lo perimetrano.

Dall'analisi sul dimensionamento della scala fissa di connessione al piano di banchina risulta che questa presenta una larghezza superiore ad 1,60 m. Anche la scala di accesso da via Giunchi presenta una larghezza superiore a 1,60 m.

Il marciapiede del piano banchina presenta una sezione trasversale abbastanza ampia, di 13,60 m (in corrispondenza della scala), la circolazione è compresa entro il limite definito dalla striscia gialla, pertanto ne consegue che l'aumento di domanda del 7,2% circa di utenza previsto (fonte il già citato documento di studio trasportistico preliminare) può essere assolto in modo soddisfacente.

Nello stato di fatto i servizi igienici coprono una superficie lorda di 42 mq circa, i bagni esistenti consentono 4 accessi esterni dalla banchina, e uno interno dal locale in disuso. Riguardo al dimensionamento dei servizi si rimanda alla fase di progetto.

| Anno | Incremento viaggiatori ferroviari | Viaggiatori complessivi RCL | Incremento % |
|------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------|
| 2019 | | 374.500 | -- |
| 2026 | +26.835 | 401.335 | +7,2% |

Figura 34 Tabella incremento utenza (Fonte: Studio trasportistico preliminare-RFI)

5 CRITICITA'

5.1 Analisi delle criticità

Il complesso presenta una serie di criticità affrontate nel progetto in oggetto.

Come già annunciato la stazione si trova in posizione strategica, vicina al Museo Nazionale, e ad altri manufatti di interesse architettonico, funzionale e storico, ed è localizzata sul Lungomare Falcomatà; l'intera area è oggetto di un processo di valorizzazione e riqualificazione, pertanto risulta opportuno estendere questo processo alla stazione stessa per supplire alle carenze funzionali-architettoniche, riqualificandola.

L'intervento verrà esteso inoltre al piazzale antistante la stazione, migliorandone l'accesso sotto due aspetti: garantire l'accessibilità e la sicurezza degli utenti e ordinando la viabilità di passaggio e di stazionamento.

L'ingresso della stazione non è compartimentato, e come riporta il "Disciplinare degli elementi tecnico-progettuali-Schede di Sintesi" (Fonte RFI): *"Le fermate e le stazioni dovranno essere protette dall'intrusione mediante adeguate recinzioni, disposte lungo i confini ed avente altezza, dal piano della pavimentazione, non inferiore a 2,30m"*.

Esiste una scala di emergenza, utilizzata impropriamente come accesso.

Come già preannunciato nella descrizione dello stato di fatto, sono presenti 3 locali non attualmente in uso sul piano di banchina.

Le scale che consentono l'accesso alla stazione sono prive di corrimani su due livelli così come riporta il già citato "Disciplinare degli elementi tecnico-progettuali".

Da via Giunchi l'ingresso alla stazione è consentito solo tramite scala, ciò rappresenta una criticità per i soggetti aventi disabilità o per le persone a mobilità ridotta.

5.2 Accessibilità

Nel valutare l'accessibilità verso l'ingresso di stazione, si evidenzia come questa, nella parte prossima all'area urbana, avvenga in piano con il Lungomare Falcomatà, senza limitazioni per i portatori di disabilità: sono presenti, infatti, degli scivoli che raccordano l'area esterna pavimentata con l'area asfaltata verso Viale Zerbi e Piazza Indipendenza, vicino agli stalli dei parcheggi per automobili, e ai parcheggi per pullman. L'accessibilità da Via Giunchi, avviene tramite scala, questa presenta una larghezza variabile, tra 2,50 m (misurata al primo gradino) e 1,95 m circa (misurata all'ultimo gradino); La sola presenza di questa connessione verticale su Via Giunchi, non si accorda, come indicato nel paragrafo precedente "Analisi delle criticità",

al D.P.R. 24.7.1996, n° 503 (Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici).

La scala che consente l'accesso al piano di banchina, dal Lungomare Falcomatà, invece ha una larghezza costante pari a 2,50 m, e si sviluppa da quota 2,40 m a quota 8.57 m, il secondo collegamento verticale, affiancato alla scala, consiste in un ascensore in acciaio e vetro di tipologia T2. La rampa di accesso all'ascensore, al piano banchina, rispetta le dimensioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche in quanto la sua pendenza è inferiore all'8 %.

Entrambe le scale descritte saranno dotate di doppio corrimano in acciaio inox per consentire l'accessibilità ai PMR.

6 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Tutti gli interventi previsti mirano alla riduzione/soluzione delle criticità emerse nella fase di analisi e rilievo della situazione esistente e alla persecuzione degli obiettivi definiti dalla strategia progettuale adottata. Già nella **Fase1** (come riportato nel capitolo Stato di Fatto) l'area esterna della Stazione era stata oggetto di intervento, era prevista di fatti la demolizione delle aiuole esistenti e il conseguente ripristino della pavimentazione, la realizzazione di nuovi arredi, sedute, e fioriere (con essenze arboree quali "*Stephanotisfloribunda*" e "*Morus*"), e operazioni di finitura relative alla Pensilina a vela e al setto murario, nonché la realizzazione degli impianti tecnologici necessari.

Nella **Fase2**, gli interventi oltre che riguardare l'area esterna e l'ingresso si estendono anche al piano banchina, e al piazzale antistante la stazione.

6.1 Interventi architettonici

Come già detto nel precedente capitolo, l'intervento di riqualificazione e rifunzionalizzazione della stazione di Reggio Calabria Lido, ha scopo di valorizzare l'area su cui è localizzata e di rispondere adeguatamente alla domanda dell'utenza in termini anche di accessibilità e circolazione.

Relativamente **alla porzione di Lungomare antistante la stazione**, l'intervento di progetto in esame che riguarda la nuova sistemazione esterna prevede i seguenti punti:

- Innalzamento della quota altimetrica dell'intera area (compresa la viabilità carrabile) alla stessa quota di accesso della stazione. In questo modo si garantirà la piena accessibilità dell'area, garantendo sicurezza ai pedoni e all'utenza debole.
- Nuova viabilità carrabile, distinta in due corsie separate tra loro: una per i mezzi privati, una per i mezzi pubblici.
- Nuovi stalli per la ricarica dei veicoli elettrici
- Nuovi stalli PMR
- Nuova stazione taxi
- Nuova fermata Bus
- Nuova area di sosta per i veicoli privati

- Nuove aree verdi, con piantumazione di nuove essenze arboree

Questo assetto generale dell'area migliorativo sotto il profilo architettonico, garantirà una piena continuità non solo visiva, ma anche spaziale e di fruibilità, tra la città ed il suo Lungomare, avendo come fulcro la stazione.



Figura 35 Planimetria stato di progetto Fase 2

Relativamente **alle aree esterne limitrofi all'ingresso della stazione**, l'intervento di progetto in esame prevede i seguenti punti:

- **Demolizione porzione di aiuola** lungo via Giunchi per **realizzazione ascensore tipologia T2 e panoramico** e realizzazione di porzione di marciapiede di finiture uguale a quello già presente, il marciapiede sarà dotato di scivolo, tale intervento ha come scopo anche il superamento delle barriere architettoniche.
- **Demolizione setto murario** compreso tra i pilastri della pensilina, prospiciente Piazza Indipendenza.
- **Realizzazione di pensiline di ombreggiamento**

Tenendo conto dei percorsi dell'utenza per dirigersi alla stazione dai vari punti d'accesso, verranno realizzate delle pensiline, che serviranno a proteggere, ombreggiare e caratterizzare, la parte di Lungomare adiacente la stazione.

Le pensiline sono progettate seguendo una regola modulare: il primo modulo è quello che compone la pensilina stessa, di dimensioni 9m x 8,50m ed è composto al suo interno da altri moduli.

La parte centrale della pensilina, il cui scopo è quello di ombreggiare i percorsi per accedere alla stazione, presenta delle pannellature a brise soleil, montate perpendicolarmente alla copertura della stazione per accentuarne la propria direzionalità.

Le parti laterali della pensilina, sono quelle dedicate alle sedute e alle nuove piantumazioni;

la copertura può essere quindi piena per garantire un maggiore ombreggiamento, o può essere assente (formando un vuoto nella stessa) per assicurare la crescita dell'alberatura.

La pensilina è composta da un telaio a sezione ellittica e orditure superiori di travi IPE. La pensilina è composta da 9 moduli, dunque, la propria lunghezza complessiva è di 81 metri lineari, e di 688,50 metri quadrati.

Verrà aggiunta una pensilina anche in corrispondenza dell'uscita di sicurezza della stazione posizionata nella parte sud del piazzale (vedi fig. 35)



Figura 36 Render, pensilina accesso stazione

- **Realizzazione di chiusura vetrata dell'area di accesso alla stazione (scala-ascensore)**

L'ingresso alla stazione sotterranea viene adeguatamente chiuso mediante un volume vetrato, in superficie, a pianta rettangolare di circa 8x23 m e di altezza pari a 4,50 m circa.



Figura 37 Render, stazione con locale vetrato

- **Realizzazione di un locale vetrato** di circa 25,80 mq, dove si ipotizza di collocare una funzione a supporto delle attività turistico/museali del Museo Archeologico, quali installazioni informative e acquisto biglietti
- **Integrazione segnaletica, nome di stazione.**
Sui lati corti della chiusura vetrata (di dimensioni pari a 8,40 m circa) è previsto l'apposizione del nome della stazione tramite serigrafia.

- **Sostituzione dei corrimano** della scala che, dall'area esterna, permette l'accesso alla banchina sotterranea.

I corrimano di progetto sono di tipologia doppia in acciaio inox. Il corrimano sarà posto su entrambi i lati e su due livelli, ad un'altezza compresa tra 1 m e 0,90 m e ad un'altezza pari a 0,75 cm. Va inoltre prolungato oltre il primo e l'ultimo gradino di 30 cm.

- **Sostituzione ringhiere** lato via Giunchi, sia della scala che dall'area esterna. Le ringhiere esistenti in esame non risultano a norma poiché caratterizzate da correnti orizzontali.



Figura 38 Corrimano esistente non a norma



Figura 39 Corrimano, scala via Giunchi

- **Sostituzione porzioni di pannelli** della copertura della pensilina esistente con pannelli fotovoltaici vetro-vetro



Figura 40 Sostituzione pannelli

Relativamente al **piano banchina**, l'intervento di progetto prevede i seguenti punti:

- **Nuova configurazione ambienti**

La stazione di Reggio di Calabria, verrà caratterizzata come "stazione museo" vista la sua vicinanza al Museo Archeologico della città.

Al piano banchina, verrà creata quindi una nuova sala d'attesa, con la demolizione di tramezzature presenti tra i setti portanti.

Verranno installati pannelli informativi pubblicitari a supporto delle attività culturali della città e del Museo stesso.

- **Creazione sala immersiva**

Tramite la creazione di setti murari, verrà realizzata una sala immersiva, nella quale, grazie all'utilizzo di proiezioni a parete, verranno pubblicizzate le attività del museo Archeologico e della città.

- **Realizzazione di servizi igienici** nella medesima posizione di quelli esistenti. I nuovi servizi igienici coprono una superficie di 42 mq circa. Il layout di progetto tiene conto dei PMR. Relativamente alle finiture, i servizi igienici presenteranno pavimentazioni e rivestimenti delle pareti in gres porcellanato, e un controsoffitto in cartongesso monolitico. Le pareti divisorie poste a chiusura delle cellule dei bagni sono in HPL di dimensioni 1,10x1,70 m, le porte di accesso alle singole cellule sono integrate al sistema "cellula" e anch'esse in HPL. Non è prevista una camera nursery dedicata ma un'area in cui è presente il fasciatoio, accessibile a uomini e donne così come previsto dal "Disciplinare degli elementi tecnico-progettuali". E' previsto un bagno che rispetta il modulo per le PRM, progettato nel rispetto del DM 236/89 e delle STI PMR.

- **Realizzazione locali pulitori**

- **Posizionamento delle biglietterie automatiche e obliterate.** Verranno predisposte 2 biglietterie automatiche e 4 obliterate nell'area prossima ai collegamenti verticali (accesso stazione). Inserimento di **schermi e spazi pubblicitari** con finalità turistico/culturali.

- **Demolizione e sostituzione della pavimentazione esistente e riposizionamento della striscia gialla tattile di sicurezza.** La pavimentazione di progetto consiste in mattonelle in gres di dimensioni 60x60 cm. La striscia gialla verrà ricollocata a 85 cm dal ciglio di marciapiede, come previsto per tali velocità di transito (la velocità di transito per la stazione RC Lido è di 70 km/h).

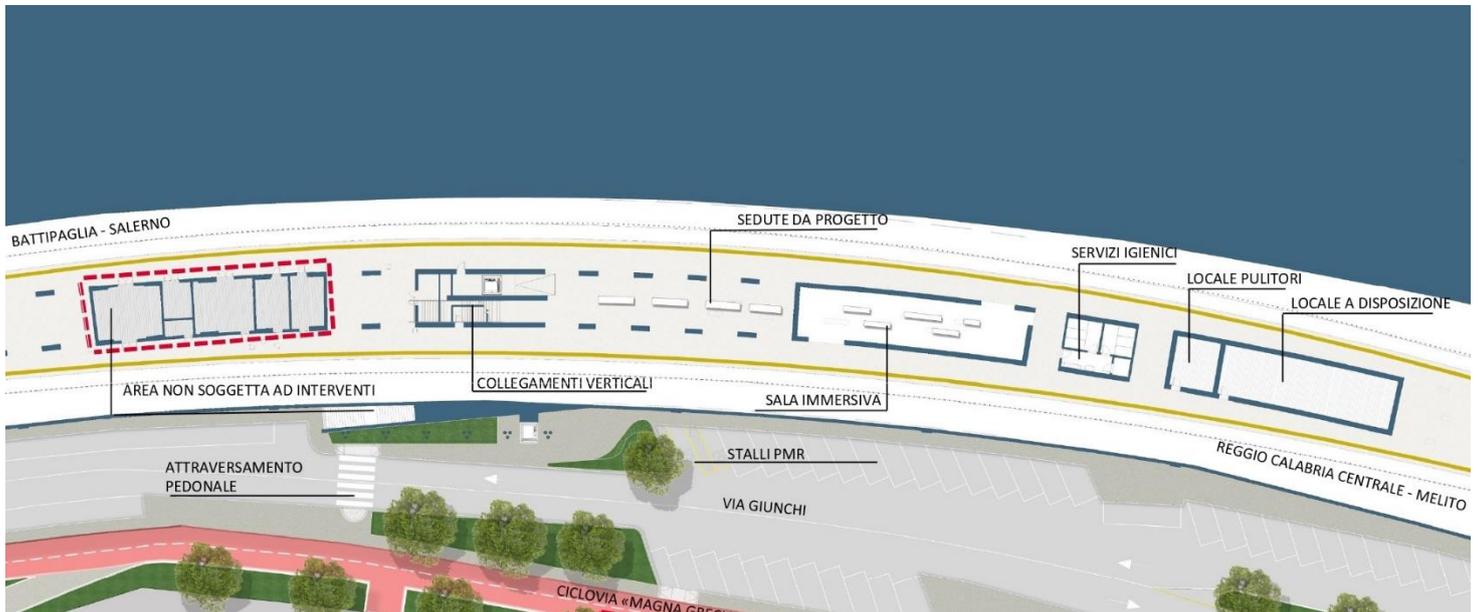


Figura 41 Nuova sistemazione piano Banchina

Relativamente a **Via Giunchi**, l'intervento di progetto prevede i seguenti punti:

- Creazione Velostazione lungo la ciclovia della Magna Grecia, comprensiva di: n.10 posti per il Bike Rent, n.22 posti per stalli privati, una ciclofficina, e n.2 punti di pompaggio. La velostazione sarà aperta, ma coperta da delle pensiline che richiamano per forma architettonica quelle presenti lungo via Giunchi.
- Nuovi stalli PMR
- Rifacimento attraversamento pedonali, con rampe per disabili



Figura 42 Nuovo assetto Ciclostazione