



## CITTÀ METROPOLITANE, AREE INTERNE: la competitività territoriale nelle Regioni in ritardo di sviluppo

n. 9/2014

### Editorial

#### Editoriale

- F. Calabrò, L. Della Spina ..... p.3  
*Metropolitan City. Statute, Strategic Plan: starting from Conveniences*  
 Città Metropolitana. Statuto, Piano Strategico: partire dalle convenienze

### Heritage and Identity

#### Patrimonio e Identità

- S. Valtieri ..... p.5  
*Cultural Exchanges to the Roots of Humanism*  
 Scambi culturali alle radici dell'Umanesimo
- D. Campolo, C. Schiariti, C. Tramontana ..... p.9  
*To the Origin of Humanism: a Cultural Route for a Competitive Network of Mediterranean Cities*  
 Alle origini dell'Umanesimo: un itinerario culturale per una rete competitiva delle città del Mediterraneo
- G. Cassalia, C. Ventura ..... p.14  
*Ecomuseums for Enhancement of the Cultural Landscape in Rural Areas: a Pilot Project for the Integrated Enhancement of Cultural Resources*  
 Ecomusei per la valorizzazione del paesaggio culturale in aree rurali: un progetto pilota di valorizzazione integrata
- A. Oppio, M. Bottero, V. Ferretti ..... p.19  
*How to Support Enhancement Strategies for Cultural Heritage in Fringe Areas: the Contribution of Spatial Multicriteria Analysis*  
 La valorizzazione di beni culturali in aree marginali: il ruolo dell'analisi multicriterio spaziale

### Local Development: Urban Space, Rural Space, Inner Areas

#### Sviluppo Locale: Spazio Urbano, Spazio Rurale, Aree Interne

- R. Camagni ..... p.25  
*The Metropolitan Statutes occasion and the French Métropoles example*  
 L'occasione degli statuti metropolitani e l'esempio delle métropoles francesi
- F. Calabrò, L. Della Spina, C. Ventura ..... p.29  
*A Marketing Centre in the Metropolitan City for Tourism Development*  
 Il centro per il marketing turistico metropolitano e il progetto integrato 'Slow Life'
- M. Malaspina ..... p.35  
*The Agri-Foodstuffs Market and the Value Chain: Proposals for an Integrated System of Multifunction Logistic Centres in the Metropolitan City of Reggio Calabria*  
 Mercato agroalimentare e catena del valore: proposte per il sistema integrato di piattaforme logistiche multifunzionali della Città Metropolitana di Reggio Calabria
- A. Viglianisi ..... p.41  
*Territorial Cohesion and the Metropolitan City of Reggio Calabria. Preliminary Issues*  
 La coesione territoriale e la Città Metropolitana di Reggio Calabria. Aspetti preliminari
- C. Fallanca ..... p.47  
*Planning Metropolitan Scenarios for the Strait Area*  
 Progettare scenari metropolitani per l'area dello Stretto
- M. Malaspina ..... p.52  
*Scenarios and District Policies for the Metropolitan City of Reggio Calabria: the "Ecodistretti"*  
 Scenari e politiche di distretto per la Città Metropolitana di Reggio Calabria: gli ecodistretti

### Urban Regeneration, PPP, Smart Cities

#### Rigenerazione Urbana, PPP, Smart Cities

- N. Calavita ..... p.57  
*Land Value Recapture in the US: the Case of San Francisco*  
 La cattura della rendita, il land value recapture negli USA: il caso di San Francisco
- F. Forte ..... p.64  
*Illegal Buildings and Local Finance in the Perspectives of Metropolitan City*  
 Abusivismo edilizio e finanza locale nella prospettiva della città metropolitana
- N. Calavita, F. Calabrò, L. Della Spina, T. Meduri ..... p.71  
*Transfer of Development Rights as Incentives for Regeneration of Illegal Settlements*  
 Trasferimento di diritti edificatori come incentivi per la rigenerazione degli insediamenti abusivi
- G. di Quarto, A. Labate ..... p.76  
*Open Source Architecture for the Metropolitan City of Reggio Calabria*  
 Open Source Architecture per la Città Metropolitana di Reggio Calabria
- D. Campolo, A. Rugolo, R. Scrivo ..... p.81  
*Spin-off "Urban Lab": Estimation-Economic Tools to Public-Private Partnership for Urban Transformations*  
 Lo spin-off Universitario "UrbanLab s.r.l.". Strumenti e metodi per le trasformazioni urbane in PPP
- S. Giuffrida, F. Gagliano, M.R. Trovato ..... p.86  
*Greenweb in Land Enhancement Policy of Enna Province. A DRSA Valuation Pattern in WebGIS Interaction Practice*  
 Marketing territoriale nella provincia di Enna. Modelli per la costruzione della conoscenza dei territori attraverso la mobilità lenta
- Mobility, Accessibility, Infrastructures*
- #### Mobilità, Accessibilità, Infrastrutture
- A. Taccone ..... p.93  
*The Enhancement of the Urban Environment: Sustainable Mobility in Reggio Calabria*  
 La valorizzazione del patrimonio urbano: mobilità sostenibile a Reggio Calabria
- A. Rugolo, C. De Gaetano ..... p.99  
*The Strategic Infrastructure for the Conurbation of the Metropolitan Area of the Strait of Messina*  
 Il collegamento stabile dell'area metropolitana dello Stretto di Messina
- Environment, Energy, Landscape*
- #### Ambiente, Energia, Paesaggio
- D.E. Massimo, M. Musolino, C. Fragomeni, A. Malerba ..... p.102  
*Landscape Quality Valuation for its Preservation and Treasuring*  
 Valutazione della qualità paesaggistica. Individuazione di unità ed elementi di paesaggio
- F.S. Nesci, N.M. Iellamo ..... p.109  
*A Correct Valorization of Farming and Agro-Industrial Waste*  
 La corretta valorizzazione dei rifiuti agricoli ed agroindustriali
- N. Tucci, F.A. Fagà ..... p.114  
*Waste Management in Metropolitan Areas*  
 Gestione dei rifiuti in area metropolitana

## DIRETTORI SCIENTIFICI

Francesco Calabrò - Lucia Della Spina

## COMITATO SCIENTIFICO

Simonetta Valtieri – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Nicola Boccella – *Università La Sapienza, Roma*  
Raymond Bondin – *Heritage Malta*  
Francesco Calabrò – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Nico Calavita – *San Diego State University, California (U.S.A)*  
Roberto Camagni – *Politecnico di Milano*  
Vincenzo Del Giudice – *Università di Federico II*  
Lucia Della Spina – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Maurizio Di Stefano – *ICOMOS Italia*  
Spyros Kloudatis – *University of Thessaly, Greece*  
Livia Madureira – *University of Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal*  
Francesco Manganaro – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Domenico E. Massimo – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Mariangela Monaca – *Università di Messina*  
Carlo Morabito – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Pierluigi Morano – *Politecnico di Bari*  
Mariangela Musolino – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Grazia Napoli – *Università degli Studi di Palermo*  
Patrizia Nardi – *Rete italiana delle macchine a spalla Patrimonio dell'Umanità*  
Francesco Saverio Nesci – *Università Mediterranea di Reggio Calabria*  
Luisa Sturiale – *Università di Catania*



**Rivista fondata da**  
**Edoardo Mollica**

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Simonetta Valtieri

## LaborEst

**CITTÀ METROPOLITANE, AREE INTERNE:**  
**la competitività territoriale nelle**  
**Regioni in ritardo di sviluppo**

N. 9/ dicembre 2014

*Isr. Trib. di Reggio Cal. n. 12/05*  
ISSN 1973-7688 - ISBN 978-88-7221-380-3

*Versione elettronica disponibile sul sito:*  
[www.laborest.org](http://www.laborest.org)  
Info: [laborest@unirc.it](mailto:laborest@unirc.it)

## COMITATO DI REDAZIONE

Giancarlo Bambace, Daniele Campolo,  
Giuseppina Cassalia, Carmen De Gaetano,  
Maurizio Malaspina, Tiziana Meduri,  
Alessandro Rugolo, Raffaele Scrivo,  
Carmela Tramontana,  
Claudia Ventura, Angela Viglianisi

**SEGRETERIA DI REDAZIONE E GRAFICA**  
Cristian Belli, Angela Viglianisi

## SITO WEB

Claudia Ventura, Angela Viglianisi

## PROGETTO GRAFICO

Giuseppina Cassalia, Claudia Ventura

## ABBONAMENTI

Annuale (2 fascicoli) € 30,00 + spese postali  
1 fascicolo € 16,00 + spese postali

## COMITATO TECNICO - ISTITUZIONALE

Presidente Regione Calabria: M. Oliverio  
UPI: G. Raffa  
ANCI: G. Varacalli  
Confindustria Reggio C.: A. Cuzzocrea  
Ordine dei dott. agronomi e forestali: L. Tassone  
Ordine degli Architetti, Pianificatori,  
Paesaggisti e Conservatori: P. De Stefano  
Ordine dei Geologi: A. Pizzonia  
Ordine degli Ingegneri: F. Cirianni  
Parco Naz. Áspromonte: G. Bombino

## AMMINISTRAZIONE

Francesco Mallamace  
Dipartimento PAU - Università degli Studi  
Mediterranea di Reggio Calabria  
via Salita Melissari (Feo di Vito)  
89124 Reggio Calabria  
Tel. 0965/385202 - Fax. 0965/385219  
Tel. 0965/385230-31 email: [pau@unirc.it](mailto:pau@unirc.it)

## EDITORE

Laruffa Editore SRL  
via Dei 3 Mulini, 14 - 89124 Reggio Calabria

*Gli articoli pubblicati dalla rivista LaborEst  
sono sottoposti a una doppia procedura di  
"blind peer review" da parte di studiosi  
di Università italiane e straniere.*

*Copertina di Claudia Ventura  
Logo di copertina di Alessandro Rugolo*

*The Enhancement of the Urban Environment:  
Sustainable Mobility in Reggio Calabria*

# LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO URBANO: MOBILITÀ SOSTENIBILE A REGGIO CALABRIA

*Antonio Taccone*

*Dipartimento PAU*

*Salita Melissari, 89124,*

*Reggio Calabria, Italia*

*ataccone@unirc.it*

## Abstract

The proposal of a sustainable mobility project for the use of assets requires evaluations regarding the balances that regulate the territory and its functions that necessarily involve the introduction of the concept of quality. The efficiency of public transport and collective services, the well-kept historical center, the suburbs integrated and connected with the entire city, a strong morphological and cultural identity of the settlement, are, on the whole, the results that a careful project of the territory should be able to achieve. This contribution intends to deal with the issue of public mobility and accessibility in a view of territorial development linked to the use of the urban area asset of Reggio Calabria.

**KEY WORDS:** *Strategic planning, accessibility, urban heritage, soft mobility.*

## 1. Premessa

La possibilità di integrare un nuovo sistema della mobilità alla valorizzazione del patrimonio urbano di Reggio Calabria deriva da un bisogno implicito, quale è quello di valorizzare e promuovere un uso culturale e sociale per le risorse presenti e scaturisce dalle nuove istanze di un turismo di qualità che a Reggio Calabria, così come in molte altre città meridionali, richiedono una attenta ricerca di nuovi desideri culturali con nuove destinazioni, che hanno portato alla scoperta di prodotti più ricchi di significati e di contenuti, di autenticità, di identità. Promuovere una strategia che ricerchi gli strumenti per attivare il processo di valorizzazione del patrimonio urbano del territorio reggino sembra un disegno vincente. La promozione della cultura appare di grande interesse per la crescita economica del territorio, sia per le sue caratteristiche socio-economiche che storicamente creano una bassa intensità di capitale ed un'alta componente di attività intellettuale, sia per i suoi forti contenuti simbolici e di identità regionale che connotano i suoi aspetti sociali.

## 2. Un progetto in corso. La progettualità recente

L'ambito in cui sorge Reggio, rappresenta la testata terminale della penisola italiana nonché, l'area territoriale più studiata negli ultimi decenni per le relazioni effettive e potenziali con il versante siciliano. Questa condizione ha fortemente caratterizzato l'area urbana, popolata da circa 180.000 abitanti, che presenta una forte concentrazione di funzioni con la presenza dell'Università, il Conservatorio, l'Accademia di Belle Arti e l'Università per Stranieri, i poli ospedalieri, gli uffici della Regione e della Provincia, l'aeroporto, il porto, gli impianti sportivi e numerose attività amministrative, produttive e commerciali di respiro regionale.

I dati riportati sul rapporto del 2012 di *Euromobility* [1] sulle principali 50 città italiane, che analizza nel dettaglio lo stato dei principali indicatori di mobilità urbana, dipinge la città dello Stretto come la più insostenibile delle città campione (48 su 50). Reggio, con la sua densità abitativa di 790,2 ab/Kmq ha un indice di motorizzazione in linea con la media italiana (60,77 Veh/100×Ab) con una densità veicolare di circa 500 Veh/Kmq. L'unica qualità che

emerge da questa classifica è un indice di incidentalità inferiore alla media nazionale, mentre quello di mortalità è superiore. Per quanto riguarda le zone a traffico limitato (1 mq/ab. aree pedonali), i parcheggi a pagamento (22 stalli di soste per 1.000 autovetture circolanti), i parcheggi di interscambio e le piste ciclabili, si mantiene sempre negli ultimi posti della classifica. Solo recentemente si è attivato un piccolo servizio di *bike sharing*, mentre il *car sharing* è ancora tutto da sperimentare.

In realtà la progettualità di settore ha creato, nel tempo, una moltitudine di progetti e presupposti per creare una inversione di tendenza. A partire dalla realizzazione, nel 1995, del nuovo lungomare Falcomatà (vedi Fig. 1), si è iniziato però a muovere un processo di riorganizzazione lento, ma costante, teso a migliorare l'immagine, ma anche e soprattutto la fruibilità e l'accessibilità ai luoghi pubblici della città.

Reggio può essere definito un progetto in corso sui temi della mobilità perché negli ultimi anni sono stati numerosi gli interventi ma soprattutto le progettazioni che hanno riguardato, direttamente o indirettamente, aspetti di cir-

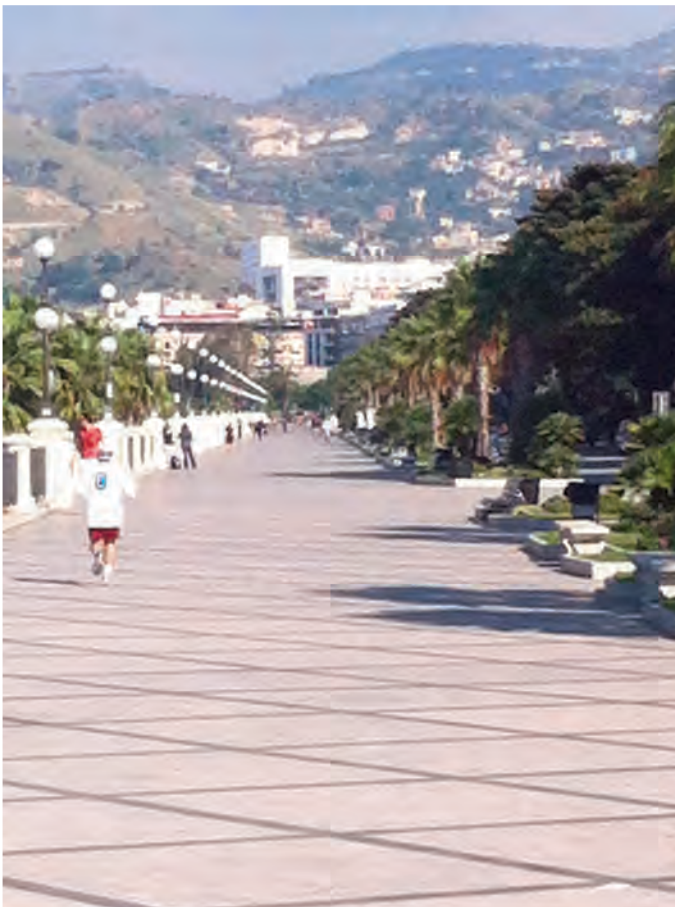


Fig. 1 - Il lungomare Falcomatà e, sullo sfondo, l'Università Mediterranea.

colazione, traffico e modalità di spostamento. Un altro aspetto di rilievo è rappresentato dal fatto che Reggio si è dotata da tempo di figure "innovative" nel settore della

mobilità [2]: il *Mobility Manager Aziendale* e di *Area*. La prima figura ha funzioni di raccolta informazioni per la redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro; predisposizione, monitoraggio e aggiornamento dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro [3], individuazione dei progetti da proporre per la mobilità dei dipendenti del Comune. La seconda si occupa del censimento di aziende ed enti coinvolti nel *mobility management*, delle azioni di collegamento con altri servizi, enti locali e aziende con competenze di mobilità; coordinamento, controllo e guida delle attività dei *Mobility Manager Aziendali*; individuazione e coordinamento dei progetti legati alla mobilità aziendale e agli spostamenti di carattere sistematico.

La pianificazione di settore ha riguardato l'elaborazione di diversi piani: uno dei primi è il *Piano Generale del Traffico Urbano* (P.G.T.U.), redatto dalla S.I.P.E.T. e che riguarda, nel rispetto delle Direttive Ministeriali del 24/6/1995, i rilievi dei flussi di traffico, l'analisi dell'incidentalità, i trasporti pubblici, l'analisi dell'inquinamento acustico ed atmosferico. Si è anche lavorato per la realizzazione di modelli di simulazione, di un catasto stradale informatizzato e di un Regolamento Viario e modellizzazione di scenari alternativi.

Il *piano strategico 2007-2013*, elaborato attraverso il metodo della pianificazione strategica, è articolato in quattro azioni, a loro volta articolate in quattordici obiettivi specifici e numerosi obiettivi operativi: *Reggio nodo di relazioni nel Mediterraneo*; *Reggio città competitiva e attrattiva*; *Reggio città per vivere*; e *Reggio città unita*, che convergono sulla crescita dell'occupazione, perseguendo il traguardo della Strategia di Lisbona, e sulla proiezione di una collettività che cerca un proprio spazio e un proprio riconoscimento nello scenario del Mediterraneo e internazionale.

L'Accordo di Programma, realizzazione nuovo sistema di trasporto pubblico integrato area reggina e il Piano strategico per la mobilità sostenibile, rappresentano una svolta anche realizzativa. Infatti l'accordo, che prevedeva la realizzazione di un nuovo sistema integrato di trasporto pubblico metropolitano, con l'ammodernamento del sistema ferroviario esistente (da Bocale arrivando sino a Villa S. Giovanni), ha permesso la realizzazione del sistema ettometrico di Via Giudecca (vedi Fig. 2) -tratto tra il Corso Vittorio Emanuele III e Via dei Filippini- e un sistema di elevazione tra Via dei Filippini e Via Possidonea. Tale sistema, nel *Piano strategico per la mobilità sostenibile*, viene replicato con un progetto che prevede, tra via Roma e gli Ospedali Riuniti, un altro tapis roulant, in modo da raggiungere facilmente, dagli Ospedali, la stazione Lido con un percorso pedonale in piano e sicuro.

Il Piano ha origine (2009) dalla sottoscrizione di un Protocollo d'intesa tra il Presidente della Giunta regionale, i Sindaci dei tre comuni di Cosenza, Catanzaro e Reggio ed i Presidenti di Provincia, per l'utilizzazione dei fondi de-



Fig. 2 - Il sistema ettometrico di via Giudecca

stinati al potenziamento dei rispettivi sistemi di trasporto utile per riorganizzare la mobilità urbana e l'accessibilità dei comuni limitrofi e favorire lo sviluppo di un'area metropolitana fortemente integrata.

Per Reggio Calabria, le azioni previste hanno riguardato: il rafforzamento del servizio ferroviario costiero; il raccordo del tessuto urbano centrale con i principali poli attrattori, dislocati lungo gli assi perpendicolari alla costa (Ospedali, Cittadella Universitaria, Centro Direzionale, Nuovo Tribunale, ecc.); il potenziamento dei collegamenti marittimi con la sponda messinese e la realizzazione di una piattaforma di controllo dei mezzi pubblici e del traffico privato.

Il Piano immaginava un sistema che avrebbe prodotto effetti territoriali importanti da Villa S. Giovanni a Melito Porto Salvo.

*Il Piano Urbano della Mobilità (PUM).* L'Amministrazione comunale, in data 25.05.2010 con Determinazione Dirigenziale n. 1257, ha aggiudicato alla società I.T. Ingegneria dei Trasporti S.r.l. l'incarico per la redazione del Piano Urbano della Mobilità [4]. *"Il PUM rappresenta un documento di programmazione della mobilità finalizzato allo sviluppo e alla valorizzazione di "Reggio Calabria città del Mediterraneo" proiettata, nell'Area dello Stretto nella sua globalità di sistema economico, culturale e sociale, e come nodo di eccellenza del sistema infrastrutturale regionale, nazionale ed europeo".*

Il Piano Urbano della Mobilità integra il Piano Strategico della città di Reggio Calabria e definisce una serie di interventi prioritari nel settore della mobilità e delle sue implicazioni.

Gli scenari di riferimento del redigendo piano, comprendono le infrastrutture esistenti; quelle in corso di realizzazione; quelle programmate con completa copertura finanziaria; gli interventi organizzativi e gestionali per la ottimizzazione del sistema di trasporto e per ciascuno scenario di riferimento, con opportuni modelli di previsione e simulazione, verranno analizzate le criticità del sistema di trasporto. Gli scenari di progetto si otterranno aggiungendo agli scenari di riferimento, i nuovi interventi infrastrutturali e tecnologici, nonché gli interventi organizzativi e gestionali per la ottimizzazione del sistema di trasporto che prevederà il PUM.

Quindi, con questo strumento, l'Amministrazione intende anche dare seguito alla progettualità espressa dai piani precedentemente elaborati con la costruzione di parcheggi multipiano, altri tre tapis roulant, nuove stazioni ferroviarie, due linee di tram ecocompatibile, oltre agli altri interventi progettuali del PUM. Il progetto si baserà sulla valorizzazione dei pedoni e, quindi, su un sistema di trasporto efficiente e rapido fatto di mezzi pubblici, per una città che possa essere sempre più a misura d'uomo, oltre che sostenibile e vivibile.

Gli interventi da ultimare sono, oltre al *Tapis Roulant* di via Giudecca, che attualmente è attivo dal Lungomare fino a via dei Filippini, la realizzazione di altri tre *Tapis Roulant* (Stazione Lido fino agli Ospedali Riuniti, Cittadella Universitaria e collegamento delle aree di Ingegneria, Architettura e Agraria); una stazione ferroviaria in corrispondenza di via Giudecca, all'altezza del Tapis Roulant; parcheggi di scambio multipiano (Museo Civico del Sales, due in via Possidonea, due presso gli Ospedali Riuniti, uno a Piazza Garibaldi e un altro presso la Pineta Zerbi, uno nell'area del Ce.Dir. e del nuovo Palazzo di Giustizia e un altro alla fine del viale della Libertà); una serie di interventi per migliorare la viabilità legata alla linea ferroviaria (tutti i passaggi a livello in area urbana spariranno, consentendo un traffico più scorrevole e una migliore fruibilità delle coste e del mare nella zona sud della Città); un importante intervento legato al progetto del *waterfront* cittadino (l'interramento della stazione centrale) e due sistemi di mobilità sostenibile ed ecocompatibile in sede riservata e protetta (il primo tra il Viale della Libertà e la Cittadella Universitaria, il secondo lungo l'asse maremonti delle Bretelle lungo il Calopinace, da piazza Garibaldi fino al Ce.Dir.).

Il Piano Urbano della Mobilità di Reggio Calabria prevede lo svolgimento in fasi.

La prima fase è stata già ultimata con uno studio dello stato attuale e della domanda futura; nella seconda fase si valuterà lo "Scenario Zero" e le possibili criticità attraverso l'interrelazione tra domanda e offerta per tutti i modi di trasporto.

Verranno, nelle fasi successive, elaborati alcuni scenari di progetto in termini trasportistici, ambientali, e territoriali.

Il *Waterfront e il Parco urbano lineare Sud*. Uno dei progetti che più di altri ha dato visibilità internazionale alla città è stato, senza dubbio, il progetto della nuova configurazione del Waterfront di Reggio Calabria ricompreso nel tratto dal torrente Calopinace fino al quartiere Candeloro.

Tra le numerose implicazioni sotto l'aspetto della mobilità urbana, la prevista sistemazione dell'area del porto, che ancora oggi è vissuto come uno spazio "altro", non in simbiosi con la città, diventerebbe invece un tutt'uno con l'organizzazione urbana del lungomare.

Il progetto, in una sua organicità, prevede numerosi interventi tutti autonomi in senso progettuale e finanziario. Un primo progetto, oggetto di un concorso internazionale di idee bandito dall'Amministrazione e aggiudicato all'architetto Zaha Hadid (finanziato con i fondi del Decreto Reggio), prevede la riqualificazione e la riconversione del fronte litoraneo per attività turistiche, direzionali, terziarie, artigianali, commerciali, con due edifici simbolo: il Museo del Mediterraneo ed il Centro Polifunzionale.

All'interno del Museo del Mediterraneo sono previste gallerie, uffici, archivi e biblioteca, laboratori di restauro, un acquario, punti di ristoro ed un'area comunicazione.

Il centro Polifunzionale, ideato come una stazione per le navette di collegamento veloce via mare, permetterà di ottenere continuità urbana con la città, attraverso un sottopasso pedonale che collegherà la stazione ferroviaria con la Villa Comunale. Sono previsti, inoltre, l'auditorium e una grande piazza coperta.

Un altro progetto di cui si è dotata l'Amministrazione, e realizzato in parte, è il *Parco urbano lineare Sud* che dovrebbe configurarsi come la naturale prosecuzione del *Waterfront*, interessando l'area tra le foci dei torrenti Calopinace e S. Agata.

Lo scopo del progetto [5] è stato quello di ridefinire la relazione città-mare; rendere pienamente fruibile l'area e collegarla longitudinalmente con la città; dotare il luogo di attrezzature ricettive che ne determinassero l'innalzamento della qualità della vita.

Il tutto è sviluppato su un sistema principale carrabile, che ha origine e destinazione in quattro fuochi: il torrente Calopinace, la struttura del *Circolo pescatori* - destinata ad accogliere attività di socializzazione e tempo libero, oltre a strutture per l'alaggio e il rimessaggio barche -, le officine OMECA e il torrente Sant'Agata. In uno dei fuochi, nelle vicinanze delle Officine OMECA, si apre una piazza dove è presente una idroscultura dell'artista Diego Attilio Mario Raco chiamata "Crescendo" (Vedi Fig. 3), ispirata a "La Città che sale" del futurista reggino Umberto Boccioni.



Fig. 3 - L'idroscultura

### 3. Prime considerazioni

Oggi, in un quadro di forte competizione internazionale ed in seguito ad un nuovo orientamento della domanda, il patrimonio urbano presente nelle città diventa sempre di più un volano per lo sviluppo economico e culturale locale, in una presa di coscienza in cui si aggregano e si integrano risorse e servizi all'interno di aree connotate da identità territoriali forti e riconoscibili, nel superamento dell'ottica della frammentazione dell'offerta. In questo quadro Reggio Calabria, così come le altre città europee, nella programmazione degli incentivi offerti dalle politiche dell'UE verso lo sviluppo mirato alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico, sta sempre più diffondendo l'utilizzo di nuove strategie di sviluppo locale per integrare il settore culturale e quelli ad esso connessi come il turismo, perseguite attraverso una specializzazione territoriale e politiche urbane dove parti della città diventano il luogo privilegiato per l'insediamento di strutture culturali o logistiche. Questo nasce dalla necessità di mettere in rete l'elevata concentrazione di risorse culturali e ambientali di pregio con la qualità e la concentrazione dei servizi culturali e turistici, rivolti all'utenza.

Tuttavia, i primi progetti, tranne il caso esemplare di Bologna, di diffusione della cultura della mobilità sostenibile, ancora non creano una vera e propria integrazione nelle politiche di sviluppo locale e riguardano, in genere, interventi mirati alla riduzione dell'inquinamento o alla regolamentazione degli accessi al centro cittadino per ridurre le problematiche di traffico. Si tratta di interventi diversi tra di loro, e difficilmente collegati in un'ottica di rete, ma che hanno contribuito alla sensibilizzazione verso queste forme di organizzazione del territorio, richiamando notevole interesse ed attenzione da parte delle istituzioni economiche, sociali e territoriali verso le prospettive di una possibile e significativa capacità di auto organizzazione dei contesti locali.

Oggi, sotto la spinta di strumenti di governo del territorio

innovativi e grazie ad un differente approccio culturale, ci troviamo nelle condizioni in cui è possibile il recupero e il restauro del territorio attraverso l'individuazione di strategie e progetti che riescano ad introdurre qualità dello spazio connettivo e servizi di tipo culturale basati soprattutto nel favorire le connessioni e la fruizione di questo patrimonio. Gli indirizzi regionali (Accordo di Programma Quadro Emergenze Urbane e Territoriali, Programma di intervento del Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio della Regione Calabria) chiedono di abbandonare i modelli di intervento "insostenibili" e sostituirli con "misure idonee alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio di risorse e valori paesaggistici ancora integri lungo le coste calabresi, che necessitano di un piano articolato di interventi di ricomposizione e riqualificazione e di riordino della fisionomia del sistema costiero nel suo insieme, in grado di comprenderne la continuità della naturalità, il recupero ed il riordino degli insediamenti".

L'importanza del tema è anche testimoniata da numerose iniziative di promozione della mobilità sostenibile legata al patrimonio urbano, come il recente progetto MUSA, coordinato da Isfort e sviluppato insieme a Cittalia, Cles e Anci ComuniCare promosso nell'ambito del PON Governance e Azioni di Sistema (FSE Ob. Convergenza 2007-2013 Asse E Capacità Istituzionale Ob. Specifico 5.1) dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica (DPF) - Ufficio Formazione del Personale della PA (UFPFA). Reggio Calabria è una delle otto Amministrazioni pilota del progetto diretto alle Amministrazioni comunali sul tema "Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali" con l'intento di favorire lo sviluppo di politiche e interventi innovativi in chiave di sostenibilità economica, sociale e ambientale nelle aree urbane dell'Obiettivo Convergenza. Obiettivo principale è quello di fornire gli strumenti idonei a rafforzare la propria capacità di governare i problemi della mobilità urbana, in una prospettiva di maggiore sostenibilità, ed individuare e sperimentare modelli e strumenti innovativi per la pianificazione di interventi territoriali sostenibili. Inoltre il MUSA si propone di rafforzare la capacity building della Pubblica Amministrazione in tema di mobilità urbana e di attrattori culturali e avviare una costruzione "partecipata" degli strumenti di riferimento attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori locali coinvolti (amministratori, referenti istituzionali, stakeholder). Gli sviluppi di questo progetto potrebbero assumere un'importanza strategica per il nostro territorio, vista l'opportunità che viene offerta di sperimentare una metodologia innovativa, in grado di coinvolgere direttamente le forze locali per affrontare il tema degli attrattori culturali, rapportati alla mobilità sostenibile.

L'idea di fondo è quella di sostenere la costruzione di una *rete del patrimonio* urbano con sistemi di mobilità che riescano ad annullare gli squilibri in termini di accessibi-

lità/fruibilità, promozione e valorizzazione.

È oramai matura in città l'idea che per tutte le attività e funzioni umane diventa necessario il miglioramento del trasporto pubblico e della mobilità cittadina. Il centro è soprattutto il polo culturale e turistico della città, con i suoi edifici di pregio, i monumenti, l'archeologia, oltre alla riscoperta del mare grazie alla realizzazione del lungomare (Vedi Fig. 4).



Fig. 4 - Il lungomare di città

Infatti, il possibile elemento capace di connettere e far funzionare spazi altrimenti sconnessi può essere rappresentato proprio da questo, o meglio dalla *promenade urbana*, basata sul modello storico delle *promenade*, il parco-passeggiata che si sviluppa lungo uno spazio lineare, dove risulta privilegiato ed enfatizzato il tema del percorso e dell'andare. Il ridisegno, con prefigurazioni di trasformazioni più o meno radicali, operate attraverso la costruzione di nuovi spazi o collegamenti (percorsi e itinerari per il tempo libero, con passeggiate e percorsi ciclabili) che diventano elementi di connessione tra le parti urbane, tende ad attribuire o restituire condizioni più elevate di qualità urbana, nel rispetto dei principi della sostenibilità ambientale; incide profondamente oltre che sugli equilibri e sulla dislocazione spaziale delle funzioni, anche sui processi di creazione di nuovi luoghi, nuovi spazi pubblici che possano trasmettere significati di appartenenza e formare una identità collettiva.

Questi nuovi spazi devono essere in linea con la nuova coscienza culturale espressa dal territorio, e volti alla valorizzazione culturale attraverso la realizzazione di ecomusei, di percorsi naturali, di aree sperimentali didattiche, etc..., che potrebbero consentire la realizzazione di strategie di promozione del "patrimonio urbano", nell'ottica di un processo generale di sviluppo, in un equilibrio tra competitività economica e compatibilità ambientale, in cui il legame degli abitanti con le loro risorse ricopre un ruolo fondamentale.



La promenade può considerarsi una vera strategia unitaria del territorio finalizzata a garantire la connessione tra i centri urbani, il sistema delle spiagge e gli spazi pubblici, anche perché la promenade urbana così intesa, collega fisicamente oltre che visivamente i segni territoriali preesistenti, e mette in rete le presenze storiche culturali con tutte le altre attività umane presenti.

La proposta di un progetto di mobilità sostenibile per la fruizione del patrimonio urbano del territorio reggino, richiede valutazioni in merito agli equilibri che regolano la città e le sue funzioni, che necessariamente comportano l'introduzione del concetto di *qualità* [6]. L'efficienza dei trasporti pubblici e dei servizi collettivi, il centro storico ben tenuto, i quartieri periferici integrati e connessi con l'intera città, una spiccata identità morfologica e culturale dell'insediamento, sono, nel complesso, gli esiti che un piano attento ai temi della sostenibilità dovrebbe poter conseguire.

Allora, il nostro agire nella città e nel territorio deve utilizzare approcci spazio-temporali in grado di garantire un uso più intelligente e razionale delle limitate risorse a nostra disposizione, ma anche di creare spazi e tempi capaci di definire nuove qualità formali della mobilità, del vivere e dello spazio urbano. Città come sistema e, di conseguenza, una progettazione attenta degli aspetti di mobilità non più solo per funzioni, ma per cicli - come in questo caso il ciclo della fruizione dei beni culturali -, pare rappresentare una possibile traduzione operativa agli studi delle caratteristiche qualitative del territorio.

In quest'ottica, la tradizionale concezione delle città, o meglio, dei sistemi urbani, prevalentemente orientata verso i soli aspetti funzionali e formali dell'ambiente fisico e socio-culturale dovrebbe arricchirsi fino a comprendere

anche la dimensione di tutti gli aspetti dai quali dipendono i sistemi sociali ed economici. Sono ormai maturi i tempi per orientare ogni energia verso la riqualificazione di ogni parte della città, soprattutto quelle di maggior degrado, dotandole in primo luogo dei necessari requisiti funzionali, ambientali e sociali.

Si potrebbe dunque partire dalla valorizzazione di parti "emergenti" della città per ottenere una riattribuzione di identità degli ambiti che non presentano caratteristiche riconoscibili. La cultura dei luoghi e la qualità urbana dovrebbero essere intesi come il riferimento "chiave" per ogni attività umana, per essere assunti come le linee guida in grado di coniugare tutte le evoluzioni delle "grandi scelte" per il territorio.

### Bibliografia

- [1] Informazioni su <http://www.euromobility.org/Osservatorio50citta/>. L'indagine ha preso in considerazione 50 Comuni - tutti i capoluoghi di regione e le province autonome oltre ai comuni con più di 100.000 abitanti.
- [2] Decreto Interministeriale Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane (Ronchi, 1998)
- [3] Informazioni sul Sito istituzionale del Comune di Reggio Calabria, <http://www.comune.reggio-calabria.it>
- [4] Urban Mobility Plan (PUM) of the Municipality of Reggio Calabria
- [5] Cassalia A.M., Melchini F., Putorti S., Taglieri A.: *Il piano comunale di spiaggia. Strumento di riqualificazione del Waterfront*, in Fallanca C. a cura di, *Genius Loci. Governance e Territorio*, Iiriti Editore, Reggio Calabria (ITA), 2008
- [6] Fallanca C. (a cura di): *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli innovativi di mobilità sostenibile*, Iiriti Editore, Reggio Calabria (ITA), 2013