



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2012

L'integrazione della mobilità per la fruizione del patrimonio

Antonio Taccone

Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria
Dipartimento di Architettura e Analisi della Città Mediterranea
Email: ataccone@unirc.it
Tel. 096.53222205

Abstract

La proposta di un progetto di mobilità sostenibile per la fruizione del patrimonio richiede valutazioni in merito agli equilibri che regolano il territorio e le sue funzioni che necessariamente comportano l'introduzione del concetto di qualità. 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 attento progetto del territorio dovrebbe poter conseguire. Il contributo intende illustrare i primi esiti di una ricerca in corso di svolgimento che affronta il tema della mobilità pubblica e dell'accessibilità in un'ottica di sviluppo territoriale legato alla fruizione del patrimonio dell'area urbana di Reggio Calabria.

L'integrazione della mobilità per la fruizione del patrimonio

Oggi, in un quadro di forte competizione internazionale ed in seguito ad un nuovo orientamento della domanda, il patrimonio presente nelle aree urbane 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, nel territorio di Reggio Calabria¹ così come nelle altre città europee, nella programmazione degli incentivi offerti dalle politiche dell'UE verso lo sviluppo mirato alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico, si 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 di città connesse tra loro con sistemi innovativi di mobilità sostenibile e soft, 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 col pregio di aver 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

¹ Il Paper proposto rappresenta un primo risultato della ricerca "La valorizzazione del patrimonio urbanistico attraverso modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile - CITYMOB" selezionata e finanziata dalla regione Calabria nell'ambito dell'Avviso Pubblico "per il finanziamento di progetti di ricerca in materia di scienze umane, economiche e sociali" (L.R. 22 settembre 1998, n. 10, art. 37-quarter). Responsabile scientifico Prof. Concetta Fallanca

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 (UFPPA). 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.

Una strategia per la fruizione del patrimonio basata su una mobilità efficiente, che coniughi bene sviluppo del territorio, risorse culturali e la tutela dell'ambiente, diventa necessaria per mettere a punto un diverso modello di sviluppo fondato sulla sostenibilità degli interventi e sulla salvaguardia del patrimonio puntando sulla crescita culturale. L'obiettivo primario da perseguire è quello di innescare processi strategici di trasformazione dei paesaggi "culturali" caratterizzati dalla più rigorosa salvaguardia delle risorse primarie, da una accurata tutela degli ambienti, specie quelli costieri, ancora integri e da una corretta riprogettazione dell'esistente, soprattutto nelle parti gravemente compromesse, nella convinzione che il territorio reggino, per la sua assoluta peculiarità di paesaggio -caratterizzato da una commistione tra una fascia litoranea di notevolissima estensione e un patrimonio insediativo la cui sedimentazione storica e culturale testimonia una convivenza millenaria tra uomo e mare- e il suo portato di cultura, merita un progetto ambizioso.

Una gestione integrata del patrimonio è fondamentale per l'armonizzazione degli obiettivi di sviluppo a breve e a lungo termine. Strumenti come i piani d'area vasta possono in questo caso venire utilizzati per perseguire azioni coordinate fra i diversi livelli di governo. Nel particolare, il territorio calabrese è geograficamente ben definito e particolarmente denso di emergenze che singolarmente costituiscono degli elementi di valore ma che nel loro insieme, se pensate come sistema, possono esprimere, attraverso una progettazione integrata, potenzialità di eccellenza per lo sviluppo culturale, identitario ed economico. È costituito da un *sistema insediativo* che si incardina sui centri costieri e si sviluppa nelle relazioni con i centri pedemontani e che presenta un insieme articolato di luoghi cospicui quali: i *luoghi della memoria*, rappresentati dal sistema delle fortificazioni delle torri costiere e dei castelli nonché dalle aree archeologiche; i *luoghi della produzione* che costituiscono una rete unica nei rapporti col territorio ed hanno instaurato nel tempo con l'ambiente un sistema equilibrato nell'uso delle risorse che oggi non deve andare disperso, ma che ha bisogno di interventi mirati a conseguire forme di sviluppo sostenibile; i *luoghi del turismo*, che interessano l'intero ambito; il *sistema delle risorse ambientali e paesaggistiche* articolato in un insieme di luoghi cospicui quali il sistema costiero roccioso, l'ecosistema marino e il sistema delle spiagge.

La provincia di Reggio Calabria ha vissuto negli anni '70 un periodo di sviluppo dovuto ad una crescita economica che ha portato ad un utilizzo improprio delle risorse, dove la domanda pressante di edificazione ha trovato il suo campo di applicazione sia nelle zone urbane che in quelle fino allora non edificate. Ne viene fuori un quadro che alla piccola scala individua ambienti ormai compromessi e tratti di costa che conservano ancora peculiarità e paesaggi ben visibili e di pregio, mentre la grande scala ha comunque mantenuto la caratteristica di unicità di paesaggio anche se spesso interrotta da caratteri episodici. Si tratta di elaborare strategie a grande scala che possano innalzare la qualità delle componenti del patrimonio presenti, come le coltivazioni di pregio e le particolari morfologie del territorio tese alla salvaguardia -si pensi ad esempio ai terrazzamenti della Costa Viola, al sistema dei calanchi e agli oliveti di Gioia Tauro-, ma anche interventi alla scala urbana quali la riqualificazione dei centri urbani storici presenti lungo la costa, interventi diretti alla mobilità principalmente pubblica con percorsi e itinerari per il tempo libero, passeggiate e percorsi ciclabili, piani del verde, del colore ecc. Abbiamo visto come alcuni interventi, già realizzati e considerati di successo come il lungomare del

capoluogo reggino, hanno permesso la riqualificazione dello spazio pubblico e la costruzione di un senso identitario oltre che di centralità urbana.

Alla scala urbana, un possibile elemento capace di connettere e far funzionare spazi altrimenti sconnessi può essere rappresentato 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. La scelta della distribuzione delle sequenze spaziali e delle modalità di movimento del fruitore può costituire il principale *indirizzo* progettuale. Questo apre a prefigurazioni di trasformazioni più o meno radicali operate attraverso la costruzione di nuovi spazi o collegamenti indirizzati verso una mobilità soft (percorsi e itinerari per il tempo libero, con passeggiate e percorsi ciclabili) che diventano elementi di connessione tra le parti urbane. Si tende ad attribuire o restituire condizioni più elevate di qualità urbana, nel rispetto dei principi della sostenibilità ambientale; incidere 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.

Questo è perfettamente in linea con le numerose esperienze internazionali di integrazione tra il settore culturale e i settori ad esso connessi, soprattutto nei centri dell'Europa continentale (Rotterdam o Bilbao), perseguite attraverso una specializzazione territoriale dove parti del territorio diventano il luogo privilegiato per l'insediamento di strutture culturali come musei, spazi espositivi, teatri. Tutte queste esperienze hanno fatto sì che nascesse una politica integrata basata sulle risorse culturali come strategia di sviluppo locale.

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, di cantieri scuola con possibilità di esperienze di ricostruzione dei muretti a secco, ecc..., che potrebbero consentire la realizzazione di strategie di manutenzione e promozione del patrimonio, 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 culturali ricopre un ruolo fondamentale.

La *promenade* può considerarsi una vera strategia unitaria del territorio sulla tematica dello sviluppo del patrimonio (culturale, servizio e turistico) finalizzato a garantire la connessione tra i centri urbani, il sistema delle spiagge e gli spazi pubblici, anche perché la *promenade* 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.

Per tali motivi, la promozione del patrimonio attraverso la connessione di nuovi e antichi spazi pubblici dedicati 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. Da non sottovalutare anche le ricadute su tutti gli altri settori dell'economia a partire dalle varie forme di turismo (culturale, ricreativo, dei sapori, delle produzioni locali, ecc.), ma anche i positivi impatti della comunicazione museale e della produzione specializzata o dell'artigianato.

Questa particolare politica di intervento sul patrimonio culturale scaturisce da due ordini di considerazioni che tengono conto delle tensioni progettuali che storicamente contraddistinguono questa area. La prima è fondata sulla ricchezza di valenze di eccellenza presenti e ad oggi poco valorizzate, nonché dalla prossimità con altri elementi di richiamo come i Parchi e le Riserve e con le quali ad oggi non esistono relazioni tali che possano far parlare di un vero e proprio sistema di servizi. La seconda nasce dalle difficoltà di attuare una progettazione unitaria che riesca a definire quest'ambito come sistema di unità, antropica e ambientale superando il clima di episodicità. Infatti, alle politiche di mobilità vengono riconosciute tra le funzioni più importanti quella della comunicazione dell'identità locale attraverso la capacità di mettere in rete nel territorio le sue valenze culturali e ambientali. Al tema della valorizzazione si aggiunge la dimensione strategica delle politiche di rete, attraverso l'individuazione, nel territorio regionale, di "sistemi culturali locali" e della loro capacità di costituire dei veri e propri distretti culturali.

Queste strategie progettuali richiedono anche una *strategia di gestione*, una capacità di *incidere sul sistema turistico e una capacità di promuovere lo sviluppo*. La prima deve tenere conto della presenza dei diversi attori del territorio come i rappresentanti del sistema istituzionale, le forze politiche, le forze sociali ed imprenditoriali in un iter dove, insieme al decisore tecnico, interviene il decisore politico che definisce gli obiettivi più generali di questo processo. Questo insieme di decisioni origina un sistema complesso che, nella costituzione di un intervento che sia in grado di sorreggere l'economia locale, presuppone che vi sia un forte consenso e un coinvolgimento dei soggetti più attivi nelle fasi di progettazione e di gestione.

La seconda è la *capacità di incidere sul sistema turistico* e sull'incremento dei flussi, attualmente concentrati nella stagione estiva e comunque di breve permanenza, rispetto alle effettive potenzialità dell'ambito. L'obiettivo è quello di poter prolungare la permanenza dei turisti, grazie alla promozione di nuove opportunità legate alle diverse forme di turismo e ai soggiorni legati alla fruizione integrata di specifiche categorie di beni.

Infine, l'attuazione di politiche integrate potrà incidere in maniera sostanziale sulle *filieri produttive direttamente o indirettamente connesse ai paesaggi culturali*, creando un attrattore nel territorio come punto di riferimento per gli operatori turistici e culturali attraverso la produzione di materiale di ricerca ed informativo

che potrà costituire una fondamentale cassa di risonanza per le filiere produttive.

La proposta di un progetto di integrazione della mobilità sostenibile per la fruizione del patrimonio presente nel 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*. Aree di interscambio, 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 a questi temi 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 del patrimonio-, 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 e del territorio, 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" 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

- Balzani M. (2008), *I progetti nelle città della costa*, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica San Marino).
- Belli A. (2004), "Urbanistica e mobilità. Trasporti, tempi, costi e riorganizzazione della città", *Il Sole-24 ore*.
- Farnè E. (a cura di, 2008), *Nuovi paesaggi costieri. Dal progetto del lungomare alla gestione integrata delle coste, strategie per le città balneari*, Centro Stampa Regione Emilia Romagna, Bologna.
- Forte E. (2008), *Trasporti, logistica, economia*, Cedam, Verona.
- Galderisi A. (2007), *Città, mobilità e ambiente nelle strategie e nei progetti di ricerca dell'Unione Europea*, Te.M.A. Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, vol. 0, 0.
- Gehl J. (2003), *Life Between buildings*, The Danish Architectural Press.
- Ministry of Transport (1963) *Traffic in Towns. A study, of the long term problems of traffic in urban areas, Reports of the Steering group and working group appointed by the Minister of Transport*, HMSO, London
- Soriani S. (a cura di, 2002), *Porti, città e territorio costiero: le dinamiche della sostenibilità*, Arti Grafiche Editoriali, Urbino.
- Zagari F. (2003), "Un disegno ambizioso per i paesaggi di costa", in Fallanca C. (a cura di) *Progettazione del paesaggio costiero in ambiente mediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria.