

LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO URBANO. LA PIANIFICAZIONE DEI
PAESAGGI DI COSTA

Antonio Taccone¹

SOMMARIO

Una strategia per le coste, che coniughi bene sviluppo del territorio, risorse culturali e la tutela dell'ambiente, è necessaria per mettere a punto un diverso modello di sviluppo fondato sulla sostenibilità degli interventi e sulla salvaguardia del patrimonio puntando sulla crescita culturale. Si possono così innescare processi strategici di trasformazione dei paesaggi, caratterizzati dalla più rigorosa salvaguardia delle risorse primarie, da una accurata tutela degli ambienti costieri ancora integri e da una corretta riprogettazione dell'esistente, nella convinzione che la costa, per la sua assoluta peculiarità di paesaggio e il suo portato di cultura, merita un progetto ambizioso.

L'idea di fondo è che l'elemento capace di connettere e far funzionare gli spazi costieri altrimenti sconnessi può essere rappresentato dalla *promenade urbana*, il parco-passeggiata che si sviluppa lungo uno spazio lineare, dove risulta privilegiato il tema del percorso culturale. 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 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.

¹ Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica, Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria, Sal. Melissari, Feo di Vito, 89124 Reggio Calabria – ataccone@unirc.it

1. Introduzione

Il tema proposto vuole porre l'accento su come una strategia per le coste, che coniughi bene sviluppo del territorio, risorse culturali e la tutela dell'ambiente, sia 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 di costa caratterizzati dalla più rigorosa salvaguardia delle risorse primarie, da una accurata tutela degli ambienti costieri ancora integri e da una corretta riprogettazione dell'esistente, soprattutto nelle parti più gravemente compromesse, nella convinzione che la costa calabrese, 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.

Le coste calabresi e mediterranee in genere sono paesaggi costieri in cerca di equilibrio tra tutela della natura, evoluzione del turismo e sviluppo urbano delle città e questo ha fatto sì che i processi di urbanizzazione si concentrino sempre più lungo le coste. Sono tutte accomunate da caratteristiche climatiche e da una storia di traffici commerciali marittimi ed oggi si presentano come un continuum urbano costituito da porti, insediamenti balneari e città di diverse dimensioni. È un sistema territoriale urbano unico dove gli spazi naturali e semi naturali ancora esistenti si pongono come cerniere, a volte di connessione e a volte di separazione, fra le aree urbane. Finora è stata prestata poca attenzione alle conseguenze degli sviluppi lineari lungo la costa, che producono effetti negativi sulla qualità delle acque del mare così come sulla qualità della vita nelle zone costiere e la pianificazione di queste zone dovrebbe occuparsi della protezione sia della fascia marina che della fascia terrestre. Inoltre, la costa mediterranea è altamente frammentata in diverse entità di governo, ognuna dotata di una diversa razionalità pianificatoria. Ogni decisione di sviluppo deve prendere in conto gli effetti possibili sulle aree contermini così come sullo sviluppo sostenibile collettivo a lungo termine.

Una gestione integrata della zona costiera è fondamentale per l'armonizzazione degli obiettivi di sviluppo della costa 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 costiero 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 Calabria ha vissuto negli anni '70 un periodo di sviluppo dovuto ad una crescita economica che ha portato ad un utilizzo improprio delle risorse, soprattutto delle sue coste, 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.

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 di costa e nei servizi di tipo culturale. 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".

Si tratta di elaborare strategie a grande scala che possano innalzare la qualità delle componenti paesaggistiche 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. Dunque bisogna indirizzare il senso della progettazione verso interventi che riescano a ristabilire delle funzioni pubbliche sulla costa, principalmente funzioni come quelle dedicate alla cultura e alla comunicazione, richieste dal progresso delle comunità.

Reggio Calabria e la valorizzazione del patrimonio urbano

Recentemente anche a Reggio Calabria² si sta puntando sulla possibilità di integrare un nuovo sistema della mobilità alla valorizzazione del patrimonio urbano facendo particolare attenzione agli aspetti che riguardano la fascia costiera. 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. Oltre alle progettazioni di respiro internazionale come il nuovo waterfront di Zaha Hadid ed il nuovo progetto del Parco Urbano Zona Sud, ci sono state una serie di attività e realizzazioni, soprattutto nel campo della mobilità, che si prefiggono di valorizzare e promuovere un uso culturale e sociale per le risorse presenti anche per dare risposta alle 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.

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 Euromobility³ 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.

² Reggio Calabria è una delle cinque città caso di studio della ricerca City Mob, biennio 2011-2013: *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli innovativi di mobilità sostenibile*, selezionato, approvato e finanziato dal Dipartimento Cultura, Istruzione, Alta Formazione, Ricerca della Regione Calabria. Per una lettura più approfondita, si veda l'articolo *Reggio Calabria, una esperienza in corso* (Taccone A.) in *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli di mobilità sostenibile* (a cura di C. Fallanca), Iiriti Editore, 2013. della ricerca CityMob.

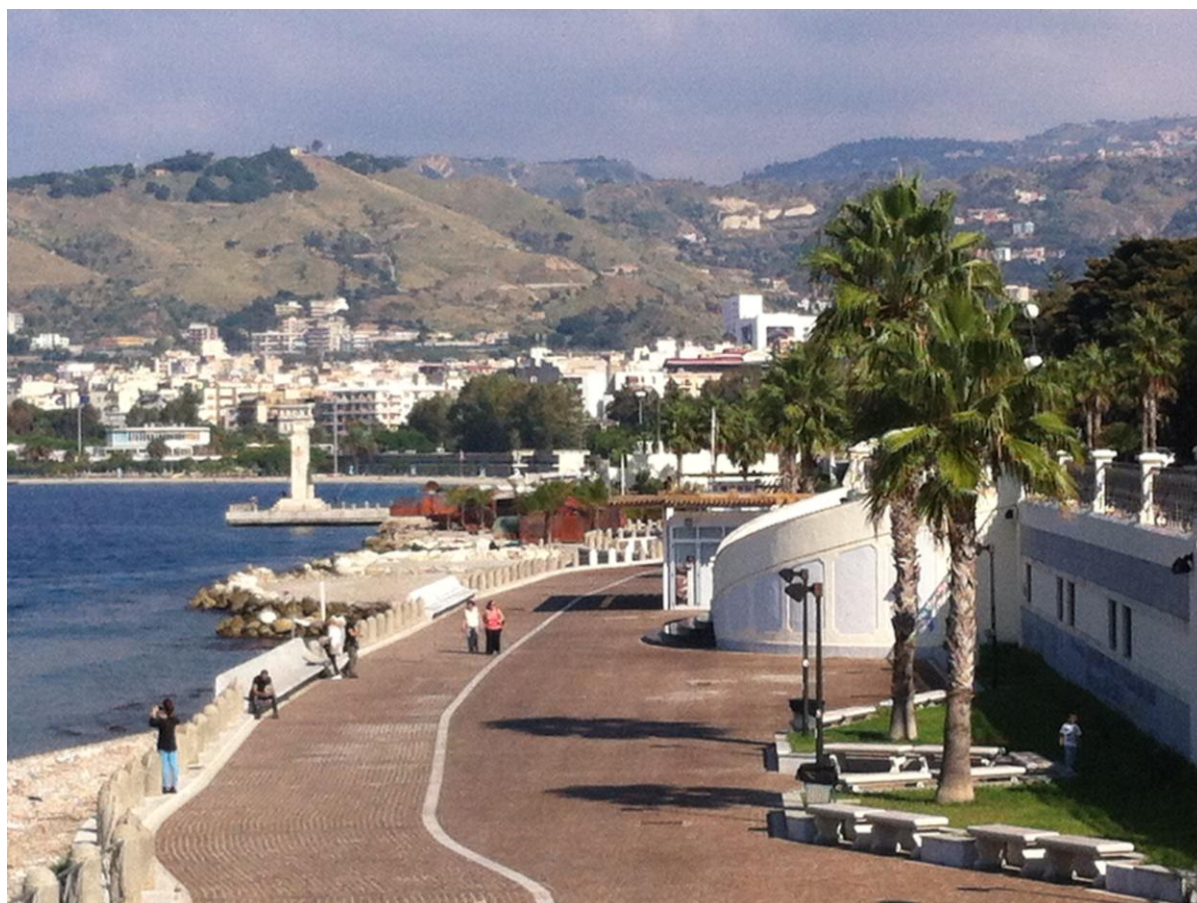
³ <http://www.euromobility.org/Osservatorio50citta/>. L'indagine ha preso in considerazione 50 Comuni -tutti i capoluoghi di regione e le province autonome oltre ai comuni con più di 100.000 abitanti

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, 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.

Negli ultimi anni sono stati numerosi gli interventi ma soprattutto le progettazioni che hanno riguardato, direttamente o indirettamente la parte costiera di Reggio, con progetti di circolazione, traffico e modalità di spostamento.

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 i rilievi dei flussi di traffico, l'analisi dell'incidentalità, i trasporti pubblici, l'analisi dell'inquinamento acustico ed atmosferico. 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 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 su tutta la fascia costiera (da Bocale arrivando sino a Villa S. Giovanni), ha permesso la realizzazione del sistema ettometrico di Via Giudecca -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 la parte alta della città, con un percorso pedonale in piano e sicuro, dal lungomare. Il Piano ha origine (2009) dalla sottoscrizione di un Protocollo d'intesa 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 destinati 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 sulla fascia costiera da Villa S. Giovanni a Melito Porto Salvo.



*Il Piano Urbano della Mobilità (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”*⁴. 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. Inoltre, prevede 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 si lungo l’asse mare-monti delle Bretelle lungo il Calopinace, da piazza Garibaldi fino al Ce.Dir.).

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

⁴ Capitolato Speciale d’Appalto del servizio di redazione del “Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Reggio Calabria”

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 progetto⁵ 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", ispirata a "La Città che sale" del futurista reggino Umberto Boccioni.

Il fermento culturale legato a questi temi è anche testimoniato dalle numerose iniziative di promozione della mobilità sostenibile legata al patrimonio urbano ed ai paesaggi di costa 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

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

stazione RC Santa Caterina

stazione RC. marittima
terminal bus atam

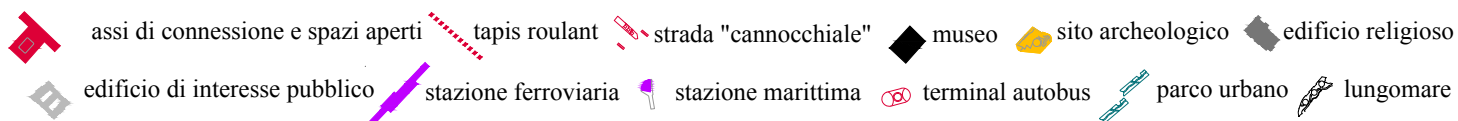
piazza del popolo.
palazzo campanella

stazione Rc Lido

castello aragonese.

villa comunale.

stazione Rc Centrale



Il sistema degli itinerari culturali, cartografia realizzata dall'Arch. Maria Umbro

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.

La promenade 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 ad una assoluta libertà di tema, di scala e di soggetti: 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.

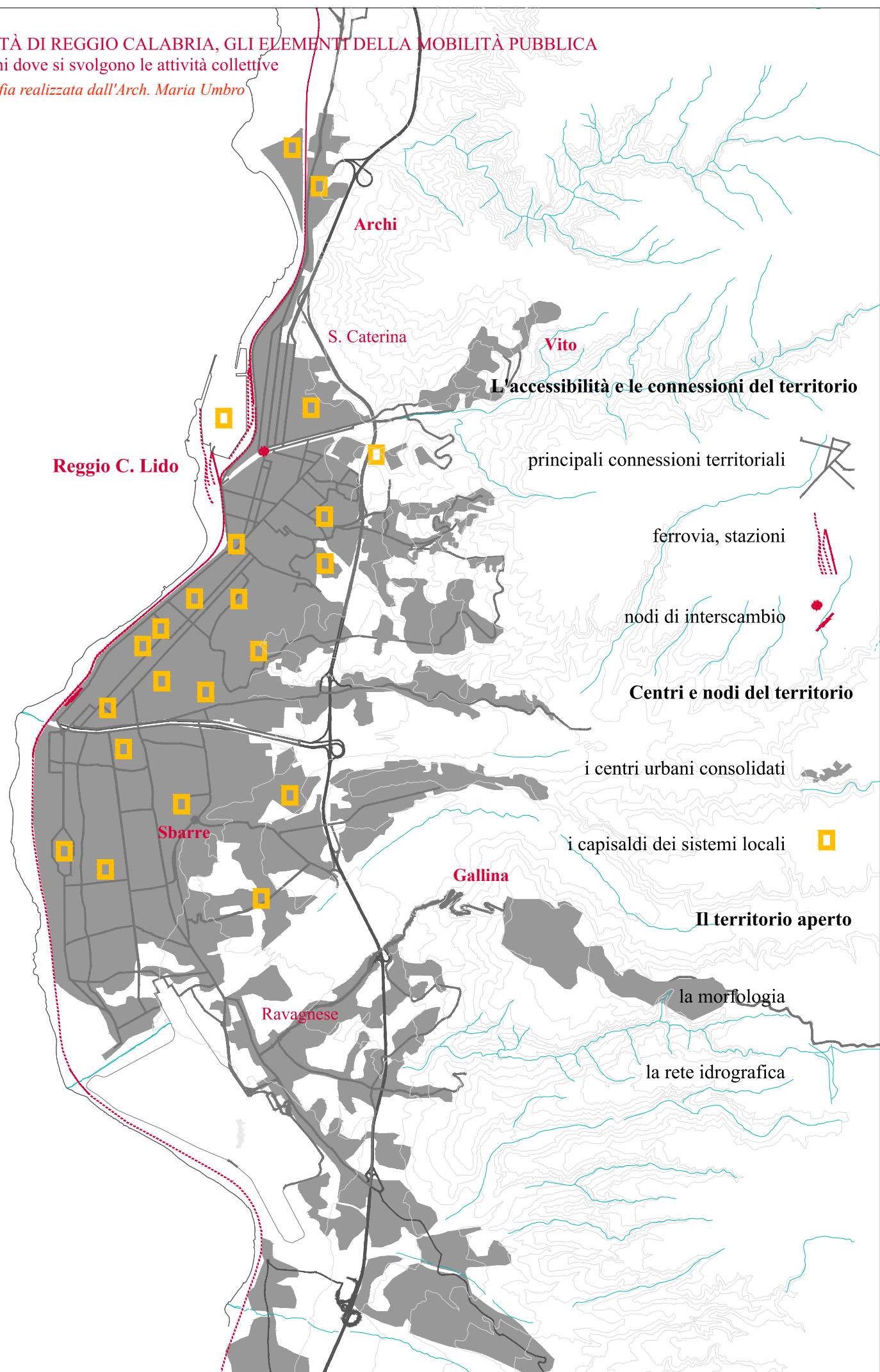
Questi nuovi spazi devono essere in linea con la nuova coscienza culturale espressa dal territorio e volti alla valorizzazione culturale attraverso la realizzazione di ecomusei, di percorsi naturali, di aree sperimentali didattiche, di cantieri scuola con possibilità di esperienze di ricostruzione dei muretti a secco, ecc..., che potrebbero consentire la realizzazione di strategie di promozione del “prodotto paesaggio costiero”, 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 coste ricopre un ruolo fondamentale.

La *promenade* può considerarsi una vera strategia unitaria del territorio sulla tematica dello sviluppo delle coste (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 urbana*

LA CITTÀ DI REGGIO CALABRIA, GLI ELEMENTI DELLA MOBILITÀ PUBBLICA

e i luoghi dove si svolgono le attività collettive

Cartografia realizzata dall'Arch. Maria Umbro



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.

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. Anche in Calabria si sta attuando una politica di intervento sul patrimonio culturale regionale realizzando una serie di "distretti culturali" come ambiti di promozione dello sviluppo integrato, politica che appare una delle possibili linee strategiche per la promozione dello sviluppo economico, con l'obiettivo di attuare una politica di intervento sul patrimonio culturale regionale.

La ricerca di politiche innovative nel territorio calabrese deriva da un bisogno implicito, quale è quello di valorizzare e promuovere un uso culturale e sociale delle risorse presenti e 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 nelle aree di costa, 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 distrettualizzazione 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 delle coste 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.

Per tali motivi, perseguire una strategia in grado di attivare un processo di valorizzazione del sistema costiero calabrese sembra un disegno vincente. La promozione della cultura 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.

Queste strategie progettuali per una visione integrata delle coste presuppongono 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 costiera, 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 *j*, 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 di costa*, creando un attrattore culturale 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.

Bibliografia

- Balzani M. (2008), *I progetti nelle città della costa*, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica San Marino)
- Farnè E. (eds) (2008), *Nuovi paesaggi costieri. Dal progetto del lungomare alla gestione integrata delle coste*, strategie per le città balneari, Centro Stampa Regione Emilia Romagna, Bologna
- Soriani S. (eds) (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. (eds) *Progettazione del paesaggio costiero in ambiente mediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria

ABSTRACT

The proposed paper wants to emphasize as a strategy for the coast, which combines good land development, cultural resources and environmental protection, it is necessary to develop a different model of development based on sustainability of interventions and focusing on the safeguarding of cultural growth. The goal is to develop processes for strategic transformation of the coasts landscapes characterized by the most rigorous resources protection, from a careful protection of still intact coastal environments and a proper redesign of the existing, in the belief that the Calabrian coast, for its absolut landscape-characterized peculiarity by a mixture of a coast and a wealth of notable extension of settlements, whose deposition testimony historical and cultural co-existence between man and sea-millennial, and brought her culture, deserves an ambitious project.