

Il Gis delle periferie di Reggio Calabria

Maria Adele Teti (coordinatore), Elena La Spada, Vincenzino Bellantoni, Gabriella Pultrone e Antonio Taccone*

Università di Reggio Calabria

Abstract

La sistematica rilevazione di dati sulla periferia di Reggio Calabria, avviata Laboratori di Progettazione Urbanistica del corso di laurea in Scienze dell'Architettura della Facoltà di Architettura di Reggio Calabria, ha come obiettivo la sperimentazione di una metodologia volta alla formazione di un Gis (*Geographic Information Systems*), quale strumento ormai indispensabile per l'analisi e conoscenza aggiornata ed aggiornabile, necessaria agli obiettivi della didattica, ma anche volta alla formazione di uno strumento utile alla Pubblica Amministrazione, per la gestione e progettazione della città esistente. La raccolta dei dati e la progettazione ha interessato la parte meridionale della città, in particolare i quartieri Sbarre (Bellantoni), Ravagnese (Teti) e Pellaro (La Spada) e più recentemente la parte nord, che si sviluppa nella direttrice Reggio Calabria-Villa S. Giovanni con l'apporto di altri docenti (Taccone e Pultrone). L'obiettivo è quello di costruire negli anni uno strumento noto come l'*Atlante Delle Periferie*, sulla scia di analoghe esperienze portate avanti da altre città.

L'INDAGINE

Questa ricerca, che ha fornito i primi risultati con lo studio della parte meridionale della città, sta assumendo una valenza più generale in rapporto ai progetti varati dall'Amministrazione comunale ed in seguito al bando di concorso del quartiere Ravagnese, quale progetto pilota volto alla riqualificazione della vasta area periferica. Più Recentemente il Comune di Reggio Calabria, sta avviando una politica urbana che, a fronte di ritardi storici in rapporto alla dotazione di strumenti urbanistici generali (è ancora vigente il Piano Quadroni approvato nel 1975), prevede la formazione del piano Strutturale, a norma della Lur n. 19/2002, e del Piano Strategico. Questi due strumenti avranno il compito di disegnare una strategia complessiva di intervento sul territorio, che non potrà non interessare le aree periferiche che si presentano particolarmente consistenti, prive di connotati urbani e lesive dei valori ambientali.

Nel panorama delle città meridionali la città di Reggio Calabria è, infatti, da annoverarsi tra quelle maggiormente segnate dall'abusivismo edilizio che, per consistenza e qualità del costruito, disegna una struttura composita di manufatti adibiti ad una molteplicità di funzioni. Reggio Calabria, pur non registrando aumenti significativi di popolazione, evidenzia la tendenza al progressivo dilatarsi verso i comuni limitrofi, senza una direzionalità prevalente, con conseguente crescita del consumo di suolo e perdita della forma urbana. La direttrice nord, verso Villa S. Giovanni, che il piano Quaroni individuava quale asse preferenziale di sviluppo, non ha raggiunto lo sviluppo sperato nei servizi e nella qualità del costruito che, nelle aree di edilizia pubblica (vedi Arghillà), manifesta un profondo degrado sociale e fisico. Il processo di sviluppo che, come auspicava il Progetto '80, prevedeva la formazione di un'area metropolitana tra le due sponde calabresi e siciliane, non adeguatamente governato si è, in qualche misura, interrotto, producendo uno sviluppo spontaneo che tuttavia ha permesso, attraverso attività in parte sommerse, la sopravvivenza degli strati più svantaggiati della popolazione urbana.

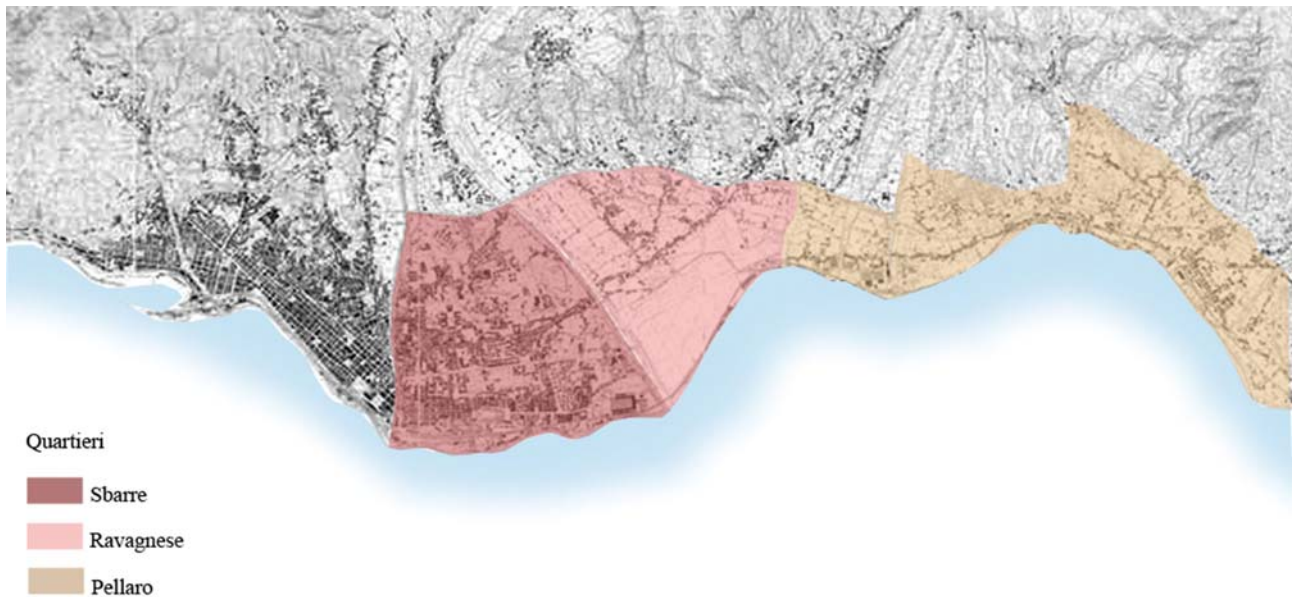


Figura 1- Reggio Calabria, area di studio, quartieri Sbarre, Ravagnese, Pellaro

Il progressivo dilatarsi del settore terziario ha, di conseguenza, interessato soprattutto le aree centrali e le aree che si attestano ai bordi della struttura insediativa a scacchiera, realizzata dopo il terremoto del 1908, dal piano De Nava. La cesura tra vecchia e nuova edificazione è morfologicamente evidente nelle aree di frangia tra la struttura geometrica e le aree periferiche “consolidate”, e si accentua ancor più nelle aree realizzate nel secondo dopoguerra. In particolare, l’area che dalla stazione centrale, posta all’estremo sud del centro storico, si sviluppa verso l’area collinare e, per prossimità, nel quartiere Sbarre ha, nella seconda metà del XX secolo, maggiormente assorbito la spinta al terziario, con la formazione di un centro direzionale, quale cerniera tra vecchia e nuova edificazione. Negli ultimi decenni la localizzazione dell’Ospedale, dell’Università e del Palazzo del Consiglio regionale, del catasto, ecc., in direzione nord, ha spostato parte del terziario in quella direzione. Nell’area collinare a corona del centro storico, prevale un’edilizia a minore consistenza, con caratteri semi rurali. Queste costruzioni, che si sviluppano in ampie porzioni di territorio costiero e collinare, già coltivate ad agrumi, bergamotto, gelsomino, vite, si presentano particolarmente lesive dal punto di vista paesaggistico, per la presenza di elementi strutturali (i “ferri”) lasciati a vista -una sorta di foresta artificiale-, indice di possibili sviluppi edilizi futuri. La presenza di spazi interclusi ancora coltivati o incolti, fanno percepire la qualità del paesaggio perduto. Il regista Gianni Amelio, nel film “Ladri di bambini” coglie i caratteri negativi del degrado (del non finito che da provvisorio diventa definitivo) della zona sud della città che, come altre, contiene i caratteri misti urbano-rurali e sottolinea, non senza qualche nostalgia l’arte, del tutto meridionale, dell’abitare in condizioni estreme.

Nell’ultimo decennio, tuttavia, si sta verificando un processo di consolidamento di alcune aree periferiche che, a causa della progressiva terziarizzazione del territorio e della realizzazione dell’autostrada e della circonvallazione è interessata dalla localizzazione di centri commerciali e strutture della mobilità.

SBARRE: DA PERIFERIA ESCLUSA A PERIFERIA PATCHWORK

L’area di studio comprende le Circoscrizioni di Sbarre, Gebbione e Modena-S. Sperato ed è delimitata a nord dal Torrente Calopinace, a sud dal Torrente S. Agata, ad est dal tracciato della tangenziale e ad ovest dal mare Jonio. Si tratta della prima fascia periferica della città, formata da

un tessuto denso ma “destrutturato”, che si contrappone alla “città geometrica”, ricostruita dopo il disastroso sisma del 1908 secondo il Piano De Nava (1911), che pur contando circa 4.000 abitanti agli inizi del 1900, l’ha volutamente esclusa dal suo impianto a maglie ortogonali.

L’area ha una forma pressoché triangolare con una superficie di circa 522 ha, con giacitura quasi pianeggiante per tutta la parte più vicina al mare e compresa tra la linea di costa e l’asse costituito da Viale Europa-Via Sbarre Centrali, sopra il quale assume una leggera pendenza, raggiungendo la quota di circa 90 m.s.l.m. in prossimità del tracciato della tangenziale. La popolazione residente pari 53.024 unità, è sostanzialmente stabile.

Il tessuto più antico, tipico della formazione lineare lungo una via, si sviluppa attorno agli assi storici di collegamento territoriale di via Sbarre Centrali, via Sbarre Superiori e Inferiori, originariamente a schiera a due o tre elevazioni, è sostituito con palazzine a più piani fuori terra. Per la quasi totalità dell’area rimanente si sviluppa un tessuto residenziale di più recente formazione, costituito da numerosissimi interventi di edilizia economica e popolare, che si alternano a Cooperative e costruzioni private.

Gli interventi di edilizia residenziale pubblica comprendono quelli degli anni ‘30-‘40 del XXI secolo ad opera dell’Ente Edilizio Comunale, quelli realizzati tra gli anni ‘60 e gli anni ‘80 dallo ex Iacp e altri Istituti o Enti statali (Ina Casa, Gescal) fino a quelli più recenti, finanziati con la Legge Speciale n. 246 del 1989, cosiddetto Decreto Reggio, di fine anni ‘90. Una piccola porzione del bordo sud-orientale dell’area di studio è occupata, infine, dal tessuto costituito dai capannoni appartenenti ad un’*Area di Sviluppo Industriale*.

Tutti gli interventi residenziali sono caratterizzati da densità, consistenza, tipologia, sistema distributivo e linguaggio diversi, e costituiscono singoli episodi che non interagiscono, la cui mancanza di dialogo anziché essere attutita è accentuata ed esaltata dalle diverse polarità urbane disseminate nell’area senza alcuna logica, di natura completamente eterogenea e, in alcuni casi, dissonante con la funzione dell’area in cui sono ubicate (lo Stadio Comunale, la caserma dei Vigili Urbani, il centro polisportivo di Largo Botteghele, la Caserma dei Carabinieri, le Carceri Circondariali, il centro commerciale (Quiper, il Brico e il Center Gross), la sede dei Vigili del Fuoco, l’Ospedale Morelli, il Seminario, la Scuola Allievi Carabinieri e l’impianto sportivo del Coni. Un’area periferica, dunque, che esprime eloquentemente le problematiche specifiche di quelle fatte da tanti episodi singoli, accostati gli uni agli altri, senza alcun collante, tipiche delle città *collage* o, meglio ancora, delle periferie *patchwork*.

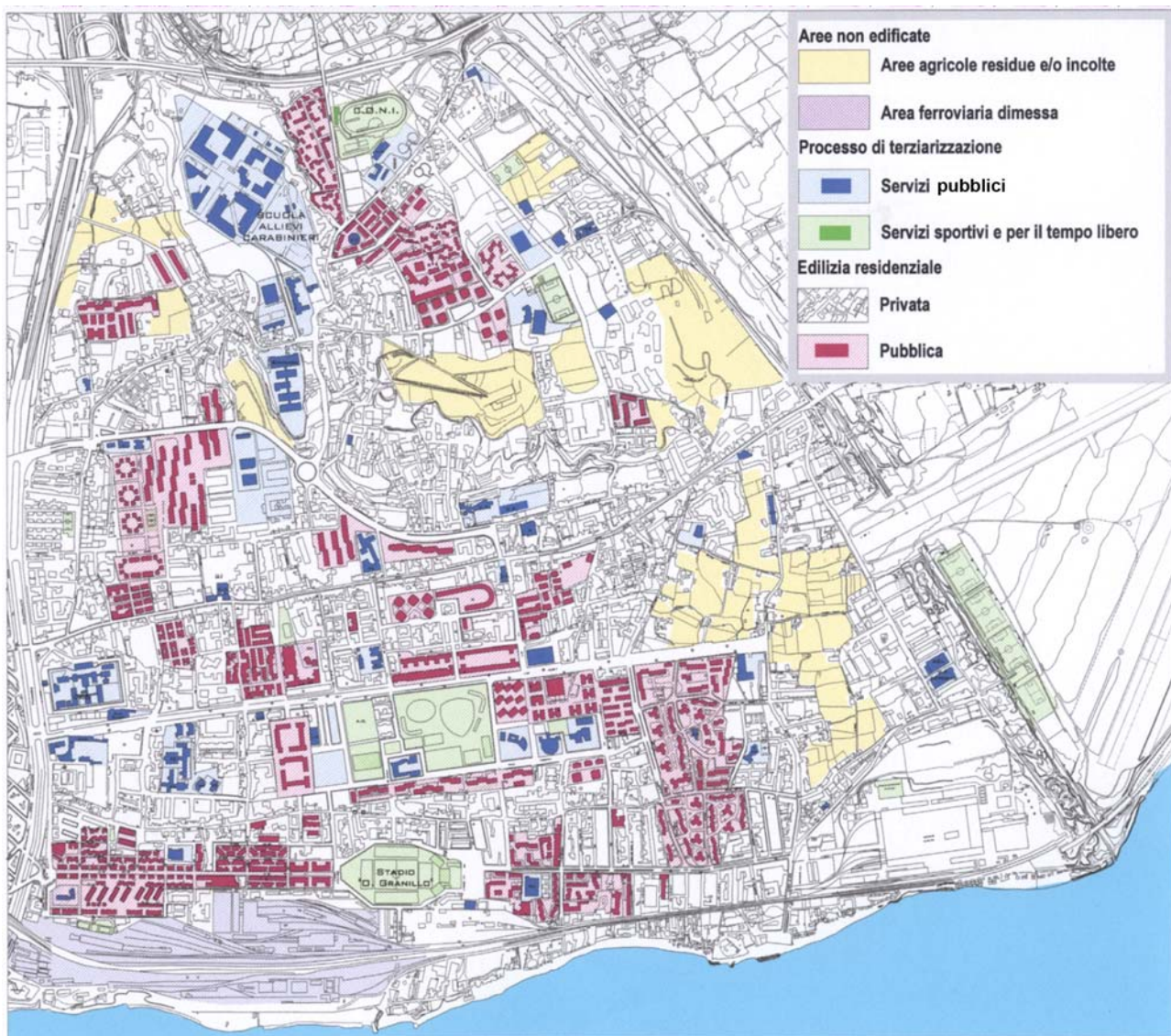


Figura 2 - Il Quartiere Sbarre con la localizzazione delle aree di edilizia economica e popolare, i vuoti urbani, il verde pubblico

In termini di consumo di suolo, la superficie urbanizzata alla fine dell'Ottocento (1870) era di circa 25 ha; al 1956 di circa 110,17, con l'aumento di 85,17 ha, pari al 240,7%; nel 1985 di circa 273,86 ha, con l'aumento di 163,69 ha, pari al 148,58%; ai nostri giorni, di circa 231,69 ha, con l'aumento di circa 68 ha, pari al 41,54%. In questo processo accelerato di consumo di suolo, ha avuto un ruolo determinante l'edilizia residenziale pubblica che occupa ben 74 ha, pari al 32% di tutta la superficie urbanizzata.

Altro elemento trainante è stato il fenomeno della terziarizzazione che ha interessato porzioni sempre maggiore di territorio, in cui risulta quasi completamente assente il segmento relativo ai servizi alle imprese, ma che negli ultimi anni si è andato specializzando nei diversi settori merceologici dei diversi centri commerciali sorti nell'area. In termini di consumo di suolo tutto il sistema dei servizi occupa 48,78 ha pari al 21% dell'intera superficie urbanizzata. Mentre è elevata la presenza dei servizi rari, scarseggia invece quella dei servizi di quartiere, che sono sottodimensionati, ed i luoghi di aggregazione sociale.

La consistente presenza di nomadi segnalano un tasso elevato di degrado sociale.

Il sistema ambientale è deturpato da numerosi elementi di degrado fisico e percettivo: le due foci delle fiumare sono divenute discariche a cielo aperto; le aree agricole di pregio vegetazionale e paesaggistico residue, che si sviluppano lungo i bordi delle fiumare, di cui la più estesa è oggetto di

numerosi episodi di abusivismo edilizio, mostrano sempre più tracce di abbandono; la fascia litoranea è in grande parte occupata dal vasto fascio di binari e di capannoni dimessi delle Ferrovie, che per un lungo tratto non consentono il dialogo tra la città e il mare e, la rimanente, da una specie di baraccopoli abusiva sorta tra la linea ferrata ed il mare. È presente anche un deposito di rottami di autoveicoli, con smercio abusivo di pezzi di ricambio, in prossimità del Campo Coni.

All'interno dell'area, oltre alle aree ed ai capannoni ferroviari, esistono altri grandi contenitori dimessi come l'ex polveriera di Modena, con la vasta area adiacente, e gli edifici dell'ex Mattatoio. Anche il sistema della mobilità mostra elementi di estrema debolezza che evidenziano, ancora una volta, la mancanza di un disegno unitario, essendo il risultato dell'adattamento del sistema viario di base, costituito dagli antichi assi di via Sbarre Centrali, Superiori ed Inferiori, su cui si innestavano strade interpoderali di sezione ridotte, riutilizzato nel suo complesso per svolgere funzioni di viabilità di primo o secondo ordine, mediante l'innesto parziale di tratti di strade con sezioni progettate per consentire elevati volumi di traffico.

RAVAGNESE: UN QUARTIERE IN EVOLUZIONE

L'area urbana denominata Ravagnese, localizzata nell'area sud della città e del quartiere Sbarre, fino a qualche decennio fa a prevalente carattere rurale, assume oggi nuovo significato per la presenza dell'aeroporto. Il quartiere, che complessivamente totalizza circa 15.000 abitanti, oltre all'agglomerazione lungo l'asse stradale della statale 106 che costituisce la struttura portante su cui storicamente si è sviluppata l'edificazione dove si attestano strutture scolastiche e il commercio al minuto, registra una maggiore consistenza lungo le pendici collinari e gli assi principali di penetrazione interna. È evidente, tuttavia che, malgrado l'aeroporto, la spinta alla terziarizzazione è stata contenuta, mentre ha prevalso l'uso privato del suolo che, oltre ad ampliare notevolmente l'estensione del costruito, ha fortemente nociuto ai valori paesaggistici dell'area, che si sviluppa lungo la costa e lo Stretto di Messina. La costruzione di un Gis assume, pertanto, un significato *in progress*, in quanto la sua validità si sviluppa nel tempo e nella prassi ordinaria di gestione.

Il Gis di Ravagnese, ha assunto come riferimento base la cartografia georeferenziata, aggiornata al 2001, dove sono stati riportati i dati Istat e catastali relativi a tutte le unità immobiliari secondo la ripartizione censuaria, mentre il *database*, contiene i dati ubicazionali, dimensionali e dello stato di conservazione e destinazione d'uso dei manufatti, ecc., rilevati attraverso una scheda informatizzata.



Figura 3 - Ortofoto del quartiere Ravagnese di Reggio Calabria con la localizzazione dell'area aeroportuale, delle aree agricole e incolte e dei principali servizi

Questi dati, potrebbero assolvere funzioni amministrative (anagrafiche, Ici, Irap, Tarsu) o essere aggiornati, attraverso il telerilevamento, per il controllo dell'abusivismo. L'insieme dei dati costituiscono gli elementi base per la costruzione del *Master Plan*, relativi alla mobilità, al verde, a servizi di ordine superiore e alla localizzazione di nuove costruzioni, nel tentativo di riconnettere aree labili e prive di qualità urbana.

Si è così introdotto, a livello progettuale, alcuni parametri relativi alla *sostenibilità dello sviluppo* che prevede la valorizzazione delle risorse locali attraverso la salvaguardia dell'area collinare e la formazione di un parco, con annesso museo e zona sportiva, in un'area residua coltivata a bergamotto. Questo parco rappresenta il recupero della memoria storica del quartiere, un tempo a rurale, a prevalente coltura pregiata come il bergamotto. La formazione di una piazza, di una chiesa e di una struttura polifunzionale, ubicata nei residui vuoti urbani mira a ricentralizzare il quartiere, ridare fisionomia e senso di appartenenza alla comunità urbana. La presenza dell'aeroporto, tuttavia, implica anche la ricerca di qualità urbana, in quanto "porta della città". A questo fine, assume nuovo significato tutta l'area che dall'autostrada, con una serie di svincoli in costruzione, porta all'aeroporto e la realizzazione di nuove abitazioni, che attraverso processi di densificazione, centralizzazione delle aree a standards, si pongono l'obiettivo di ricucire un tessuto che si presenta labile e privo di struttura.

PELLARO – UNA PERIFERIA AL MARGINE

Situata al confine meridionale del territorio comunale, la circoscrizione di Pellaro, tra il torrente Valanidi e il Campoli, ha una superficie di 25,13 kmq, (circa 8 km di costa), con ab 11.160 nel

1991.e 12.500 nel 2001, con una crescita nel decennio pari all'undici per cento circa, rappresenta anche il lembo di costa più meridionale del Comune, al confine con il territorio di Motta S. Giovanni. Il territorio si compone di una fascia pianeggiante e una collinare con modeste pendenze, che solo in piccole aree supera il trenta per cento. Le incisioni torrentizie lo percorrono a distanza costante che nella fascia centrale si accorcia accentuando il rischio idraulico della zona più urbanizzata. L'accessibilità e il collegamento con il centro, costituito dai tre tracciati paralleli alla costa (ferrovia Reggio-Metaponto, vecchia statale 106 e la ss 106 jonica), si attesta su quest'ultima, quale prolungamento della tangenziale Villa S. Giovanni-Reggio, ma anche asse primario del versante jonico regionale. I tre assi, scandiscono le porzioni del territorio edificato e ne definiscono le regole insediative.

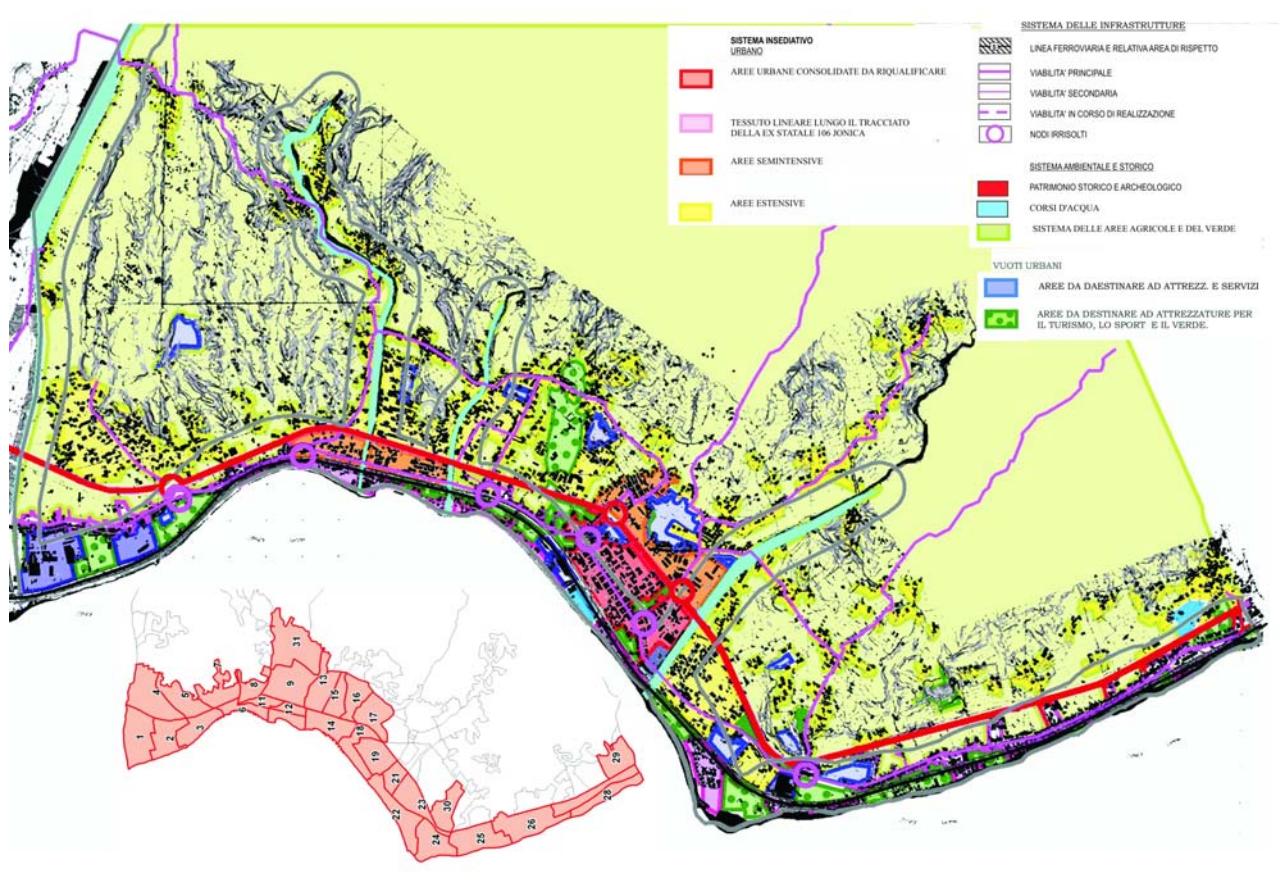


Figura 4 - Quartiere Pellarò. Inquadramento territoriale

In questo territorio di margine, aree collinari del bergamotto, aste fluviali, ampie porzioni di non costruito, conferiscono una grande valenza paesistica non adeguatamente valorizzata., nonostante il degrado, la casualità, l'abusivismo sulla costa. Fino al secondo dopoguerra Pellarò (XV circoscrizione comprendente anche Bocale) è un'area agricola tra le più pregiate del territorio per la coltivazione di bergamotto, vigneti, agrumeti e gelsomino. La popolazione alla fine degli anni quaranta (6.289 abitanti a Pellarò e poco più di 2.000 a Bocale) vive per circa 1/3 in case sparse e la rimanente nei circa 30 nuclei rurali e Pellarò centro (circa 1000). Dopo il primo sviluppo edilizio della seconda metà dell'800 lungo la vecchia 106, per aggregazione spontanea di tipologie a schiera, attratto dalle prime infrastrutture (ferrovia, strada statale Jonica), lo sviluppo post-terremoto (Pellarò centro) si attesta alla stazione ferroviaria, con i primi interventi dell'Ente Edilizio. Nel 1961 la circoscrizione registra un leggero decremento (6.176 abitanti dei quali 1.770 a Pellarò centro e 1062 a S. Leo), consolidando le aree tra Reggio e Pellarò centro. Contemporaneamente diminuiscono gli abitanti in case sparse (da 2.555 a 621 nel 1961).

La crescita indiscriminata, preceduta da modesti interventi di edilizia pubblica, (anni 1940-50), si concentra nei decenni 1970-'90, agevolata dalla realizzazione della nuova s.s.106 che velocizza i collegamenti e rende accessibili le aree più interne, e dall'attrazione della fascia costiera. Questa crescita si caratterizza come espansione urbana a basso costo e produzione di seconde case. In questi anni la popolazione supera gli 11.000 abitanti nel 1991 e i 12.000 nel 2001, mentre il patrimonio edilizio raggiunge, solo nella fascia costiera e nella prima fascia collinare, una volumetria residenziale pari a circa 20.000 abitanti, (rilevamento diretto).

La più alta densità della fascia costiera, stretta dai fasci infrastrutturali, paralleli alla costa, a monte si diluisce tra le aree agricole, in modo casuale, con un'edilizia sfrangiata, priva di qualità. La forma urbana si dissolve totalmente e trova nei filamenti della precaria trama stradale (gli antichi tracciati rurali) le direttrici di espansione.

Si formano quartieri dormitorio che gravitano sull'area urbana centrale, e parzialmente su Pellaro centro, unica debole struttura urbana definita caratterizzata dalla maglia a scacchiera. La mobilità interna risulta penalizzata dalle infrastrutture principali, il rilevato ferroviario, la 106 jonica, asse di scorrimento veloce, vere barriere tra le parti.

Gli indicatori demografici restituiti dal censimento 2001 ci danno 12.500 abitanti, con incremento del dodici per cento rispetto al 1991 (11.160 abitanti), 4.452 famiglie, per lo più giovani, età media 38,7; 20,5 la percentuale di bambini tra 0 e 4 anni, su 100 donne in età fertile.

Diffusa la carenza di servizi che registra standards (scuole dell'obbligo) insufficienti, anche di verde pubblico concentrato nell'area di Mercatale. Per le attrezzature sportive, insufficienti tra pubbliche e private, si inserisce il campo di equitazione Foti in via Quattronari.

Un'area industriale-commerciale, con strutture in parte dismesse, occupa l'area costiera al confine nord, in continuità con l'area industriale che va da Ravagnese al Valanidi determinante per la prima espansione (anni 1960-70) tra S. Leo e Pellaro centro. Il consumo di suolo appare notevole, ma la diffusione del fenomeno edilizio, lascia ampi margini di aree libere intercluse, (incolte e agricole) con densità medio-bassa, se si escludono alcune aree lungo la vecchia statale.

Il Prg Quadroni (1975) rimane inattuato nelle parti essenziali: sia in rapporto alla prevista funzione industriale-commerciale, che doveva svilupparsi con la realizzazione di un grande porto commerciale in corrispondenza di Pellaro centro e sia in rapporto allo sviluppo turistico della parte meridionale che avrebbe dovuto svilupparsi con la costruzione del porto turistico a Punta Pellaro. Il turismo che si svilupperà, viceversa, in mancanza di infrastrutture qualificanti, sarà essenzialmente di tipo locale che si localizzerà sulla stretta fascia costiera, creando una frattura con le aree collinari di difficile ricomposizione.

IL PROGRAMMA URBAN DI REGGIO CALABRIA

Una opportunità di sviluppo per le periferie di Reggio Calabria si ha nel periodo 1994-1999 con il programma Urban, costituito in ventotto sottoprogetti realizzati nei quartieri periferici della città e progettato e giunto a realizzazione nel giro di soli quattro anni. Questa rappresenta una delle esperienze più significative per Reggio Calabria in quanto i sottoprogetti fanno riferimento a un modello integrato di sviluppo, con interventi volti a favorire la riqualificazione ambientale ed infrastrutturale, la valorizzazione di risorse culturali ed il rafforzamento delle opportunità economiche.

L'esperienza Urban ha lasciato effetti positivi visibili sia sul piano del miglioramento fisico della città, sia sul piano della rigenerazione sociale dei quartieri ed in generale per il riequilibrio territoriale, l'integrazione sociale e lo sviluppo economico sul territorio. Il progetto concentra le politiche e gli interventi nella periferia nord della città, in un'area urbana caratterizzata da un consistente degrado socio-ambientale, una storica carenza di servizi unita ad un'esclusione sociale derivata in gran parte dalla mancanza di sbocchi economici e da una debolezza del tessuto produttivo. L'idea di base è quella di sperimentare un modello pilota di progetto integrato su scala

ridotta, in modo da poter essere facilmente verificato nelle evoluzioni e nei risultati, con la possibilità di essere riproponibile, con gli opportuni adeguamenti, in altre aree del territorio. Gli obiettivi generali sono quelli di migliorare la qualità della vita in ambito locale, di recuperare l'identità dei quartieri creando un senso di appartenenza al luogo, di qualificare il tessuto produttivo attraverso l'utilizzo delle vocazioni turistiche dell'area, oltre che creare le precondizioni per lo sviluppo di nuove attività economiche e nuova occupazione.

CONCLUSIONI

L'area sud, con i quartieri Sbarre, Ravagnese, Pellaro, rappresenta, pertanto, "laboratori" in cui sperimentare nuove strumentazioni di analisi e di progettazione urbanistica che, facendo leva sulle possibilità offerte dalle nuove tecnologie informatiche applicate al territorio (i Gis), che consentendo l'archiviazione ed aggiornamento dei dati relativi al singolo manufatto (ubicazione, consistenza edilizia, stato di manutenzione ecc.) e dei dati più generali relativi ai servizi pubblici e al verde urbano, agevolano l'azione di riqualificazione e gestione delle aree periferiche. L'insieme dei dati archiviati nel Gis, attraverso una lunga e paziente azione di rilevamento dei singoli manufatti, sviluppati in situazioni territoriali spesso caotiche, rappresenta tuttavia un passaggio obbligato per riuscire ad avere dati non banali. I tre quartieri, inoltre, rappresentano tre tipologie insediative ben distinte: la periferia a prevalente funzione pubblica (Sbarre), la periferia in forte crescita indotta (Ravagnese) e la periferia a carattere turistico, che mantiene, malgrado tutto, valenze paesistiche e ambientali rilevanti. Tutta l'area registra un input alla trasformazione, che si sviluppa anche nel contesto metropolitano, che deve essere governato, attraverso la salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e delle risorse presenti. Malgrado il degrado, l'abusivismo, la mancanza di servizi, dalle interviste rilasciate nelle aree periferiche di Reggio Calabria, è ancora forte il senso di appartenenza alla comunità urbana ed è ancora ampia la possibilità d'intervento sia nel campo più specificatamente urbanistico, architettonico che in quello sociale. Si tratta dunque di un progetto strategico in cui l'urbanistica svolge un ruolo non secondario soprattutto nell'individuazione dei punti di forza e di debolezza e nella più razionale allocazione delle risorse. Tuttavia, in queste aree, già interessate da profonde modificazioni indotte, si riscontra un tentativo di promuovere una tipologia di sviluppo che ripercorre acriticamente i modelli delle aree urbane consolidate. Oltre all'indispensabile azione di valorizzazione delle risorse locali, umane, economiche e sociali, il tentativo è quello di far emergere nuovi bisogni in rapporto ad un'urbanistica (e architettura) sostenibile che recupera le valenze territoriali autoctone, i valori del paesaggio, le stesse regole costruttive dei manufatti che tendenzialmente sarebbero portate a recuperare modalità dell'abitare ormai perdute.

* Hanno collaborato alla stesura del Gis, oltre ai docenti Elena La Spada (Pellaro), Vincenzino Bellantoni (Sbarre), Antonio Taccone e Gabriella Pultrone, gli architetti Elisabetta Amagliani (responsabile Gis), Letizia Bombaci, Vittoria Malara