

prima si era accennato come progetti e la stessa ultimazioni di alcuni “grandi lavori urbani” (tram, interventi sulla portualità, ex cantieri navali, operazioni sul lungomare), non dettata da logiche di programmazione integrata, ha esasperato gli stessi nodi problematici. Alimentata anche dagli equivoci e dalle contraddizioni – per fortuna circoscritte in una contingenza lunga ma alla fine definita – legate ai condizionamenti del preteso inserimento urbanistico del progetto Ponte; oggi cancellato. La nuova amministrazione comunale - connotata da forti istanze ambientaliste – è dunque pressata da una fortissima esigenza di riqualificazione eco-paesaggistica dell’intero contesto. Che infatti emerge in tutta l’area, da ambedue le sponde, peraltro colta dai più recenti strumenti di pianificazione (il Piano Paesaggistico dell’Ambito 9 del messinese, e - nel reggino – il Piano Territoriale Provinciale a valenza Paesaggistica, che per i territori di sua pertinenza riprende e rende cogente il QTR/P non approvato in Calabria), oltre che della programmazione regionale.

Quale ricomposizione metropolitana per il contesto?

Le nuove istanze di integrazione del contesto dello Stretto propongono una possibile idea di area metropolitana diversa dalle concezioni consolidate nelle culture urbanistica, economica e sociologica, che avevano trovato una sorta di coniugazione nella visione che si era affermata verso la metà del secolo scorso, quando, almeno in occidente, la “modernità” entrava nella sua piena maturità. Sembrava allora che il progresso sociale dovesse essere legato alla capacità della città di crescere, assumendo laddove possibile la fisionomia di metropoli con il forte rafforzamento della propria armatura territoriale e della base economica, emergendo come fenomeno sovralocale verso maggiori livelli di rilevanza sociale, economica e politica.

“Economisti, sociologi e urbanisti, prima degli ambientalisti hanno spiegato poi che le correlazioni tra crescita della città – crescita economica – rafforzamento dell’armatura territoriale e benessere sociale sono spesso problematiche e che l’incremento di una variabile può corrispondere all’incremento di un’altra.

In occidente in Italia, in luogo di aree metropolitane, abbiamo, a ben vedere, megacittà, diffuse, estese, allargate, in cui i problemi sovente superano abbondantemente i vantaggi. Grandi accumulatori di entropia, le metropoli hanno sin qui dissipato verso le periferie e l’ambiente rifiuti, scarti, ed energia non più utile e tuttavia questa capacità di scaricare nel contesto – immediato e distante – il proprio eccesso antropico incontra oggi un limite nel rischio di implosione della città e nel degrado circostante. L’“area metropolitana” forse non si è mai concretizzata; ma certamente ha perso oggi l’immagine di simbolo di progresso. Nel nostro caso, come abbiamo visto, l’area metropolitana dello Stretto era il lascito del vecchio “Progetto 80”. L’idea era quella di una grande area di crescita economica basata sui poli industriali di Milazzo, Saline, Gioia Tauro e Catania nord, sulle grandi attrezzature urbane delle città coinvolte, sul Ponte quale cerniera “forte e pesante”, di collegamento e raccordo con strutture altrettanto “forti e pesanti”. Come è noto, la struttura industriale dell’area non si è mai realizzata e le città sono cresciute per processi insediativi incrementali” (Pieroni, Ziparo, 2007). Adesso è stato cancellato anche il Ponte. Le condizioni socio-territoriali permettono di parlare di area integrata prima che metropolitana solo prospettando istanze di riqualificazione paesaggistica ed ecologica dalla cui realizzazione possono derivare anche processi di rilancio dell’economia. Tra l’altro, c’è da considerare anche la trasformazione della funzione trasportistica nell’area (v. sez. quinta) con una tendenza a perdere i collegamenti di lunga distanza con la Sicilia (che viene raggiunta direttamente dai passeggeri in aereo, e dalle merci in nave in misura sempre maggiore); ed a restare rilevante solo per quanto riguarda il traffico locale, interno all’area.

“Le due realtà urbane che si confrontano (...) presentano aspetti troppo simili per immaginare una complementarità (...). Entrambe le città presentano una forte struttura terziaria di tipo abbastanza tradizionale, centrate in particolare sul pubblico impiego. Entrambe mostrano alti tassi di inoccupazione e disoccupazione e strutture socio-professionali della popolazione scarsamente differenziate con bassa dotazione imprenditoriale” (idem). Tali condizioni si sono ovviamente molto aggravate con la crisi degli ultimi anni. Appare chiaro che ambedue le città dipendono dall'esterno, ovvero sono importatrici di beni e servizi molto di più di quanto riescono a offrire fuori. Permangono disagi e ferite sociali e territoriali mai risolte nei periodi di maggiore benessere; accentuate dai problemi ambientali tipici delle città meridionali cresciute tanto intensamente quanto irrazionalmente con forte precarietà della gestione.

A fronte della costante crescita di abitazioni nei capoluoghi e nei centri contermini, le città dello Stretto hanno accentuato nelle ultime fasi i processi di polarizzazione del territorio, con ulteriore congestionamento delle cimose litoranee già urbanizzate abbondantemente e svuotamento delle aree interne. *“In entrambi i casi si assiste allo spopolamento del retroterra collinare e montano e dei comuni minori ad essi collegati. Il territorio collinare messinese presenta un ‘capitale naturale permanente’ con il suo sistema di parco montuoso, la riserva dei laghi di Ganzirri, il contesto di pregio di Capo Peloro e le coste ed un ‘capitale naturale deperibile’, caratterizzato da sistemi insediativi recenti, localizzati lungo le fiumare, sui quali insistono situazioni di forte degrado. Non molto diversa è la situazione del comune di Reggio, anch'esso attraversato da fiumare, spesso pericolosamente invase da edilizia di tutti i tipi ma di pessima qualità, e maldestramente arginate o cementificate negli alvei, che costituiscono l'antico collegamento di un sistema degradante che si inerpica fino all'Aspromonte. Il recente rifacimento del lungomare reggino – che recupera la dannunziana qualifica di ‘chilometro più bello d'Italia’ – ed il ritorno dei cittadini alla fruizione delle spiagge urbane, implica un nuovo rapporto della città con le acque marine dello Stretto, che va consolidato e connesso al recupero del patrimonio culturale, fra cui le antiche torri ed i forti che su queste si affacciano. L'elevato tasso di scolarizzazione che si registra nelle due città non può certo dirsi dovuto ad una condizione di diffuso benessere, ma piuttosto alla presenza delle università e alla vocazione del terziario statale (tipica delle città del sud) che, in particolare a Messina, attira i laureati delle discipline umanistiche. Il ruolo delle università potrebbe essere molto più importante di quello svolto se effettivamente collegato a ricerca e progetti di riqualificazione del territorio e a favore del benessere collettivo”* (ibidem).

A parte gli ultimi anni di crisi, nell'area si è mantenuta una relativamente alta propensione al consumo, per cui nelle ultime fasi l'esposizione finanziaria ha giocato il ruolo originariamente ricoperto dalle rimesse degli immigrati. Tale livello di disponibilità finanziaria, molto superiore rispetto al rapporto con la base economica, insieme alle carenze delle strutture socio-politiche e culturali ha favorito nel tempo una forte e spesso dominante penetrazione della criminalità nel tessuto sociale. *“In entrambe le realtà il tasso di criminalità è molto elevato, sia sul terreno della microcriminalità che su quello – forte ed organizzato – delle cosche mafiose e delle ‘ndrine. La posizione geografica delle città quale cerniera tra la Calabria e il resto dell'isola ha in questo caso consentito una complementarità ed una sorta di osmosi tra due tessuti criminali all'origine diversi. Messina, di fronte a Reggio, diviene zona di passaggio, di transito, e snodo prezioso per tutta una sorta di traffici, che porta, sin dalla fine degli anni '70, all'adozione di rituali della ‘ndrangheta da parte dei gruppi locali, che tuttavia conservano una struttura organizzativa non familiare (al contrario delle ‘ndrine calabresi), ma per bande di tipo catanese. Anche qui, tuttavia, trova conferma l'affermazione di due diverse identità e di forme perverse di capitali sociali escludenti che intrattengono rapporti, ma non si confondono restando radicati nella dimensione*

locale. Un processo di unificazione metropolitana delle due realtà urbane affacciate sullo Stretto implicherebbe mutamenti tanto sul piano del governo che su quello della già difficile governance e della regolazione sociale, sul piano delle relazioni tra attori sociali, sul piano dei comportamenti collettivi ed individuali oltre che su quello della pianificazione urbanistica. Il modello dell'accentramento metropolitano, piuttosto che una differenziazione funzionale sembrerebbe favorire una sovrapposizione caotica di funzioni, accentuando le difficoltà di governare le dinamiche sociali. Dal punto di vista dei processi di partecipazione, al contrario, il modello del decentramento volto a decongestionare le realtà urbane, affidando funzioni anche ai centri minori delle rispettive aree di influenza (da un lato Milazzo e l'area costiera da Taormina verso Catania, Villa San Giovanni e l'area che sale, attraverso la Costa Viola, sino a Gioia Tauro e dall'altro l'entroterra peloritano ed aspromontano solcati da insediamenti che affiancano le fiumare, con aree di pregio naturalistico e di agricoltura di qualità, spesso biologica), tenderebbe a favorire una mobilitazione diffusa degli attori sociali ed una coordinata gestione "dal basso" del territorio ed anche a rendere più agili ed articolate le relazioni tra le due sponde" (ibidem).

La grande area dello Stretto nell'Europa dei cambiamenti e del Mediterraneo sostenibile – e un giorno auspicabilmente vasta regione pacificata – non può assumere dunque le funzioni di area metropolitana secondo il lessico già consolidato nelle discipline socio-spaziali come nella vulgata politico-mediatica; ovvero quello di un'area vasta dalla pesante conformazione spaziale, gerarchicamente organizzata, fisicamente espansa nei suburbi, tenuta insieme da uno sviluppo dei trasporti che ridisegna con cemento e asfalto lo spazio infrastrutturale, riproducendo come in molte altre realtà non soltanto gravi problemi di gestione, sovente insolubili, ma anche inquinamento, congestione, degrado ambientale, problemi di traffico, mortificazione della partecipazione ed esclusione sociale, scadimento culturale e perdita di senso dei luoghi.

"L'area dello Stretto va piuttosto considerata come rete di luoghi ricchi di senso, come 'giardino mediterraneo' da rivitalizzare (...) come centro ideale nel quale si rispecchiano le relazioni fra interno ed aree che si affacciano al mare, con le loro storie, le loro relazioni rinnovate, i loro rapporti con il mondo, dove l'inventiva e la creatività trovino uno spirito originale, impegnato alla costruzione di un benessere collettivo, che la sola crescita economica distorce e in fin dei conti nega" (Pieroni, Ziparo, 2007). Tale interpretazione permetterebbe tra l'altro di andare oltre la "cesura" istituzionale, legata al riconoscimento normativo dell'area metropolitana che risulta ex lege in una sorta di iato, ovvero di giustapposizione di "entità territoriali giuridicamente diverse", costituita dalla Città Metropolitana reggina e l'Area Metropolitana Regionale messinese. Pur nella distinzione normativa istituzionale, l'istanza unitaria dell'area dello Stretto sostenibile risulterebbe forte nella rete dei contenuti culturali, sociali, paesaggistici e ambientali, costituendo ambito favorevole per la ricomposizione politica e culturale di componenti istituzionali e geografico-funzionali pure diverse.

Il "meraviglioso" paesaggio dello Stretto

Il patrimonio culturale e ambientale. La struttura ambientale dell'area presenta tratti analoghi, quasi simmetrici, dalle due sponde.

Tra i Peloritani, sistema montuoso scandito da solchi vallivi solcati dalle fiumare, e il mare, attorno alla sorta di piccolo golfo soprannominato "la falce" della costa messinese, da una configurazione favorevole a un porto naturale, si è sviluppato il centro urbano di Messina; che ha interagito nel tempo con il sistema eco-morfologico complesso in cui era localizzato, subendone condizionamenti nel disegno e nell'espansione, con l'asse di crescita più naturale alla

fine individuato nella direttrice di sviluppo sud-nord. Lo spazio urbano, nella sua evoluzione si è esteso in un continuum edilizio, inglobando i villaggi di riviera.

In modo analogo, Reggio è cresciuta tra l'Aspromonte e la costa.

Nel Messinese i villaggi si susseguono sulla riviera nord, lungo la via Consolare Pompea, asse sviluppatosi su un tracciato di epoca romana, con agglomerati di case che trovano il loro naturale affaccio lungo lo Stretto; analogamente nel reggino l'insediamento privilegiato è avvenuto lungo la strada costiera. Ambedue le sponde sono state profondamente colpite dal sisma del 1908: l'impianto urbano delle due città è quello della ricostruzione (piani Borzì a Messina e De Nava a Reggio), succeduta ad esso. *“All'estremità nord-orientale il sistema dei Peloritani diviene più esile, ospitando zone collinari e pianori fino a degradare del tutto in prossimità di Capo Peloro”* (CRIC, 1998). Le acque dello Stretto, il mare del Tirreno e il mare dello Ionio, con il lento degradare del sistema montuoso-collinare, disegnano l'estremità nord orientale della Sicilia, costituita da terreni di natura alluvionale, di estremo interesse ambientale proprio per il rapporto fisico, fisico-chimico e geografico che si instaura tra l'acqua e il suolo (come specificato nel prossimo punto). *“Questo territorio da Capo Peloro fino a inglobare Ganzirri e parte della riviera è stato sottoposto a vincolo (...). Il sistema lagunare costituito dalla formazione dei laghi costieri, i più profondi della Sicilia; quello di Ganzirri e quello di Faro, tra essi collegati e a loro volta collegati al mare, per mezzo di canali, oggetto di bonifica nell'ottocento, sono indubbiamente una delle 'emergenze ambientali' di questo territorio. La loro morfologia è determinata dal costante trasporto di detriti della laguna e dall'azione collaterale di trasporto eolico. Le particolari condizioni climatiche e ambientali favoriscono la formazione di ambiente alofilo e di un ecosistema di particolare rilevanza scientifica per l'esistenza nelle acque di un solfobatterio rarissimo. I laghi e il sistema dei canali costituiscono il territorio della riserva naturale 'Laguna di Capo Peloro' istituita dalla Regione Sicilia”* (idem).

Nel reggino è più evidente l'interazione tra struttura paesistica e sistema insediativo. Il centro principale “risorge” con pianta ortogonale, le vie principali parallele alla linea di costa e, perpendicolarmente, i “trasversi” collettori di collegamento mare- monti. Più evidentemente che sulla sponda peloritana, Reggio si pone al centro di un apparato paesistico Aspromonte-fiumare-coste in cui i corsi d'acqua costituiscono importanti sub sistemi socio-ambientali e le cittadine principali, da Bagnara a Melito, tendono a localizzarsi sulla costa, alla foce delle fiumare principali, storicamente luogo di incontro dei prodotti e delle genti dell'interno rurale con le attività marittime. Il parco dell'Aspromonte, la Costa Viola e dei Gelsomini, brani di costa, lo stesso lungomare reggino, oltre a beni sparsi di valore artistico, storico-culturale e archeologico (si pensi tra l'altro alle mura greche e romane a Reggio, come alla lunga teoria di torri, castelli, reperti magno-greci) costituiscono le emergenze culturali e ambientali di un contesto che deve riaffermare il proprio paesaggio anche culturale, al di là del prestigio riconosciuto dal Museo della Magna Grecia che ospita i Bronzi di Riace.

“Questo paesaggio (con la formazione antichissima dei laghi, cinquemila – ottomila anni fa) diviene territorio su cui si insediano e nascono quelle relazioni economiche legate alle sue stesse risorse e che hanno dato vita agli abitati che qui si sono strutturati, in particolare l'abitato di Ganzirri e il villaggio di Torre Faro, o il primo nucleo dei pescatori di Scilla, Chianalea, o Pezzo. La pesca, l'artigianato legato alla pesca, la molluschicoltura, l'agricoltura sono le attività che storicamente hanno caratterizzato l'economia dei villaggi. E se la divisione parcellare dei campi, disegna il paesaggio agrario, rimane solo una trama invisibile la spartizione delle acque marine e lacustri, in appezzamenti ben distinti, di proprietà o in concessione o tradizionalmente tramandati, territori anch'essi della tradizionale pesca del pesc spada (le tipiche 'poste' che individuano le zone di pesca

nello Stretto) o di miticoltura. La frammentazione della cultura agraria basata sulla piccola e media proprietà e la conseguente perdita del suo ruolo produttivo da una parte, e la pressione urbana dall'altra, hanno negli ultimi decenni affievolito una delle componenti economiche e fisiche del paesaggio di questa zona, causando in parte una trasformazione tipologica e funzionale dell'abitato e una inevitabile trasformazione" (ibidem). A Messina la struttura dell'impianto urbano di Torre Faro rivela la passata doppia valenza economica dell'uso delle risorse del territorio (agricoltura e pesca), come avviene per Chianalea di Scilla.

Le "Meraviglie" della Struttura ecopaesaggistica. Le caratteristiche e la gestione del Paesaggio dello Stretto, "un'opera d'arte naturale tra le più suggestive del mondo", sono descritte e presentate in una letteratura, scientifica e divulgativa, ormai vastissima.

Nelle note seguenti, ci soffermeremo sulle rappresentazioni "dominanti" di Ambiente e Paesaggio dello Stretto per quanto riguarda i "caratteri strutturanti, qualificanti e connotanti", (Gambino, 1996), nonché il suo eco- funzionamento, emergenti da una compilazione della letteratura citata.

Nel descrivere il Paesaggio dello Stretto, va immediatamente richiamata la visione del contesto, proposta da molta letteratura, dello Stretto quale "ambiente eccezionale esito di un shock tettonico, con il distacco di due terre prima unite e l'incontro di tre mari prima separati" (La Cava, 1974). Da questa semplice considerazione, presente in tanta letteratura scientifica (Berdar, Riccobono 1986; per un compendio Pieroni, 2000) deriva una rappresentazione fertile dell'assetto eco- paesaggistico dell'area "basato sui due pilastri Aspromontano e Peloritano, i cui primi rilievi settentrionali costituiscono le colonne portanti del sistema" (Gambi, 1961), relazione che lega lo specchio d'acqua dello Stretto ai due massicci, tramite l'elemento chiave costituito dalle fiumare fino alla cmosa litoranea, appena più allargata della fascia costiera, su cui sono sorti gli insediamenti che oggi la ingombrano quasi totalmente. Nell'ambito di tale scenario, di cui forse non c'è immediata e diffusa contezza, vanno inquadrati le "visioni incrementali", rappresentazioni a maggiore dettaglio, che talora hanno costituito assemblaggi di configurazioni locali distinte. In tali quadri prevalgono talora gli aspetti eco- morfologici, talaltra quelli socio- insediativi : al di là degli approfondimenti –sempre utili- sui caratteri ambientali di svariati contesti locali, emergono e traspaiono qua e là i frammenti residuali del "modello di sviluppo per poli industriali ed infrastrutturali" proposto qualche decennio addietro dal "Progetto 80" (Pieroni, 2000), in cui lo Stretto perdeva i suoi caratteri eco- morfologici, oltre che, spesso, culturali, per assumere i connotati di "spazio socio- territoriale vuoto" da "riempire" con grandi operazioni a forte impatto economico e territoriale (Schachter et al., 1997). Tale "vizio da malinteso senso di sviluppo" ha di recente spesso penalizzato, nella lettura del paesaggio dello Stretto, l'intera questione degli aspetti eco- paesaggistici all'interno di proposizioni anche importanti (cfr. Itaten, 1996).

L'area dello Stretto dal punto di vista morfologico, è un braccio di mare che collega il Mar Tirreno con il Mar Ionio e che, separando le due città di Messina e Reggio con le rispettive aree urbane, separa la Sicilia dalla Calabria, dunque dall'Italia peninsulare e continentale.

Lo stretto di Messina è il punto di congiunzione di due bacini, contigui ma fisiograficamente distinti, aventi acque con caratteristiche fisico- chimiche e oscillatorie diverse. Esso va disegnare una sorta di trapezio irregolare, scaleno, delimitato a nord dalla linea congiungente Punta Faro e il lembo settentrionale di Pezzo e a Sud dalla direttrice Capo D'Armi –Capo Taormina (cui alcuni autori preferiscono Capo D'Ali).

Per quanto riguarda il profilo sottomarino dello Stretto, esso può essere paragonato a un monte, il cui culmine è a “sella”, i cui opposti versanti hanno pendenze decisamente differenti.

Nel mar Tirreno, il fondo marino degrada lentamente fino a raggiungere i 1.000 m nell'area di Milazzo; nella parte meridionale, mar Ionio, il pendio è molto ripido ed a pochi chilometri dalla “sella” è possibile registrare la profondità di 500m tra la città di Messina e Reggio. Per tali ragioni, correnti stazionarie e di marea, anche in funzione della particolare geomorfologia dell'intera area, determinano l'insorgenza di peculiari fenomeni idrodinamici(G. Randazzo,2010 in Mancosu,cit. in bibl.). Nel seguito l'autore si sofferma sulle caratteristiche morfogenetiche dell'Area , sottolineandone i motivi di specificità geotettonica(Idem).

Gioacchino Lena,tra gli altri, fornisce quindi una lettura dettagliata delle caratteristiche geomorfologiche,marine e costiere ,del contesto e delle adiacenze(G. Lena,2010,in Mancosu,cit.).

Ancora Giuseppe Gisotti ,geologo ambientale, sottolinea ulteriori valenze del contesto,interpretandolo come *“Geosito di rara complessità”*: *“Lo Stretto di Messina è considerato una ‘unità di paesaggio’ che fa parte di una più grande unità costituita dall’Arco Calabro-Peloritano, che comprende anche l’Etna e le Isole Eolie. Questo criterio unificante è dovuto certamente alla geologia, ma anche alle componenti del paesaggio(...)che in quest’area*

coincidono persino nell’aspetto del mito, con le presenze di Scilla e Cariddi. A sua volta lo Stretto è costituito da unità paesaggistiche minori che contribuiscono a modellare tale paesaggio. Esse sono: i terrazzi marini, i cordoni litoranei, le zone umide costiere da una parte, le forme dovute al terremoto e quelle dovute alle frane dall’altra.(...)Da questo però si capisce che nello studio del paesaggio la scala dei processi e quindi delle forme conseguenti riveste una importanza prioritaria così come il fattore tempo”, implicito nel concetto di evoluzione delle forme stesse. Pertanto per qualsiasi progetto o intervento sullo Stretto è necessario tener conto che esso è una grande unità di paesaggio, inscindibile da tutti gli altri elementi. D’altra parte lo Stretto di Messina ,insieme allo Stretto di Gibilterra e ai Dardanelli è uno dei tre del Mediterraneo.Non ne abbiamo altri. A questo punto se lo Stretto è un geosito, va messo in evidenza un altro suo carattere : la sua rarità (oltre al valore scientifico). Ne consegue che assume un interesse geografico europeo e forse anche mondiale.(Gisotti in Mancosu, 2010,cit.).

Alessandro Guerricchio, consulente ministeriale oltre che docente di geotecnica ad Unical, sottolinea le diverse dinamiche , profonde e superficiali , dovuta alla particolare localizzazione geografico-morfologica dell'area. Un contesto assai particolare posto su una delle maggiori “linee di conflitto” tra la “placca eurasiatica e quella africana”, con una struttura morfologico-evolutiva assai particolare “evidentemente momento di successivi distacchi e cesure”, tra l'arco eoliano e la punta meridionale appenninica, tra la stessa ed il massiccio Etneo, fino al definitivo “shock” tra aspromonte e peloritani, che ha dato luogo allo Stretto nella configurazione che conosciamo.

Cio' spiega le dinamiche sismotettoniche profonde,le prospettive di movimenti tellurici; ma anche i movimenti di masse sub-superficiali, con le due coste che si “innalzano a ritmi diversi,competendo con il recente innalzamento climatico del mare, mentre si allontanano lentamente...”. E soprattutto le masse di versante , peloritano e aspromontano, che tendono a “scivolare nello Stretto”: fenomeni notevoli nella loro unicità.(Guerricchio,2010 in Mancosu ,cit.)

Diversi autori sottolineano che: *“Il dislivello esistente, determina, in periodi di alta marea il passaggio delle acque da un bacino all’altro”*(De Domenico, 2010 in Mancosu, cit.); inoltre, le peculiarità fisiche dello Stretto non possono non condizionare gli organismi che in esso vivono, influenzando l'intero assetto biologico dell'ambiente con il risultato di avere a disposizione uno straordinario ecosistema (unico del mar Mediterraneo per biodiversità, biocenosi e varietà

di specie). (Idem). Indubbiamente lo Stretto di Messina, trovandosi lungo una delle principali direttrici migratorie del mar Mediterraneo, è un punto fondamentale di transito per la migrazione di numerose specie. Da considerare ancora che lo Stretto è un punto di passaggio obbligatorio per la migrazione dei cetacei, probabilmente il più importante nel mar Mediterraneo in termini di diversità di specie. Dal punto di vista faunistico è da sempre il paradiso degli zoologi, per l'enorme biodiversità che lo caratterizza.

Vanno considerati gli aspetti biologici, costieri e marini: i rilevanti tratti di costa sicula e calabrese ospitano una serie di habitat unici nel Mediterraneo, con presenza di numerosissimi biotopi. Questo è oggi significato dalla individuazione, nell'area di ben 11 siti compresi in Rete Natura (Giordano, 2010, in Mancosu, cit.). Le acque dello Stretto, il mare del Tirreno e il mare dello Ionio, il lento degradare del sistema montuoso-collinare disegnano l'estremità Nord orientale della Sicilia, costituita da terreni di natura alluvionale, di estremo interesse ambientale proprio per il rapporto fisico, fisico-chimico e geografico che si instaura tra l'acqua e il suolo. Da non dimenticare gli aspetti prettamente naturalistici: i due versanti rappresentano due realtà ben distinte, dal punto di vista faunistico la costa calabrese e in generale l'intera provincia di Reggio Calabria rappresentano il "fondo cieco" della lunga catena appenninica e parallelamente il collettore naturale utilizzato da centinaia di specie di uccelli. Sul territorio siciliano, si ha una situazione biologica differente; gli elementi che caratterizzano tale versante sono l'aspetto più peculiare e anche più delicato (Idem). Il territorio che va da capo Peloro fino ad inglobare i laghetti di Ganzirri e parte della riviera, è stato sottoposto a vincolo con l'applicazione della Legge n. 1497/39 che norma la Protezione delle Bellezze Naturali.

I laghi e i sistemi dei canali costituiscono il territorio della riserva naturale "Laguna di capo Peloro" istituita dalla regione Sicilia. La laguna di Capo Peloro, è costituita da acque salmastre; miscela naturale di acque dolci di falda e acque marine che entrano dai canali, questo habitat offre cibo e rifugio ad oltre 450 specie di animali nelle migrazioni primaverili e autunnali.

Nel caso dei laghetti di Ganzirri, ci si trova dinnanzi a un delicatissimo equilibrio di un anello di terra consolidato attorno ai bacini di acque salmastre, nella parte nord-est della costa messinese-habitat già minacciato da insediamenti inglobanti sovrabbondanti. (Ibidem).

Altre interpretazioni (A. Gioffrè Florio 1980) relazionano le citate particolarità ecopaesaggistiche e geomorfologiche, oltre che allo "shock originario", alle specifiche caratteristiche della "depressione ecologica" che si apre con "i pilastri", i massicci montani etneo e aspromontano, per "sprofondare" repentinamente a quote quasi oceaniche; non concludendosi però a settentrione con il massiccio scillese - come nella maggior parte delle letture -, ma molto più in là, con il monte Poro oltre la Piana di Gioia Tauro. Alla punta estrema inferiore di tale particolarissimo ecosistema - configurabile con una sorta di "piramide rovesciata" - si è trovata una rarissima colonia di Corallo Nero (per adesso una delle più estese foreste di tale specie al mondo), a testimonianza delle eccezionali e preziose biodiversità presenti nell'area. Da notare che, in questo quadro, la prosecuzione dell'Area dello Stretto nella Piana di Gioia, assunta o prospettata da tanta pianificazione territoriale, sarebbe strutturale oltre che programmatica.

La valorizzazione del patrimonio e il riconoscimento istituzionale*

** Per l'inserimento dello Stretto di Messina nella lista Unesco "patrimonio dell'umanità" è stata insediata nel 2014 una commissione promossa dai comuni di Messina e Reggio Calabria. In precedenza (2009) era stata promossa dalle associazioni ambientaliste e dai comitati locali apposito gruppo di lavoro coordinato dal Prof. Osvaldo Pieroni dell'UNICAL.*

Le enormi valenze ambientali del contesto, integrazione tra estetiche naturalistiche e struttura geomorfologica sono sostanzialmente riconosciute e sottolineate, soprattutto ai fini della tutela dagli **strumenti di pianificazione**, nella fattispecie anche **paesaggistica**.

Dalla compilazione delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della Sicilia, con valenza strategica e di indirizzo, nonché del Piano d'ambito 9 "del Messinese" (con normativa anche prescrittiva di dettaglio per l'area oggetto degli interventi); e ,per la sponda calabra, degli studi sul Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (Fera-Ziparo2014[2012],cit. in bibl.) e ancora del piano Territoriale Provinciale Paesaggistico (approvato nel marzo 2011), vengono confermate le dotazioni determinanti del patrimonio geoconaturalistico che diventano spesso direttive strategico-normative degli strumenti di pianificazione.

Il riferimento agli strumenti suddetti non risulta peraltro vano: esso infatti ha permesso di verificare, tramite opportuni inquadramenti strutturali, le suddette valenze, divenute spesso elementi distintivi per orientamenti sia strategici, che normativi, e per la redazione e la gestione del progetto definitivo degli stessi piani.

Dal punto di vista strutturale appare importante cogliere dalla Pianificazione Paesaggistica esistente gli elementi di base dell' armatura eco- paesaggistica dell'Area (Idem) con il ruolo chiave giocato da ambedue le sponde del rapporto tra il "massiccio interno portante", rispettivamente Aspromonte e Peloritani, e lo "specchio d'acqua semi chiuso", costituito dallo Stretto. Ancora appare peculiare cogliere il ruolo centrale, di relazione e di strutturazione eco-spaziale, delle fiumare che dai due "massicci", conformano i grandi versanti fino allo stretto; disegnando la stretta cimosa in cui si sono dapprima fermati e poi allungati gli insediamenti, in primis i principali, Messina e Villa San Giovanni ;e quindi Reggio.

Dal punto di vista strategico, la Pianificazione Paesaggistica tutela e rilancia i capisaldi dell'ecosistema dello Stretto, con operazioni normative e progettuali di conservazione, riqualificazione, fruizione. Dalla parte siciliana già le Linee Guida del PTP Regionale notavano la necessità di tutelare gli elementi portanti del sistema paesistico, ripristinando un disegno del territorio che ne fosse il portato e prospettando, in questa logica, operazioni di ricucitura degli apparati paesistici e degli ecosistemi, nonché dei cicli eco- energetici, rimarcando in questo senso le nuove direttrici di recupero e ristrutturazione del nucleo urbano messinese. Il piano di ambito, con i suoi "paesaggi locali" fornisce gli scenari di riferimento, per i diversi contesti interessati, compresa l'area più compromessa, che ne avrebbe ricavato utili criteri di riqualificazione. Anche dalla parte calabrese, il QTR/P ed il Piano Territoriale Provinciale a Valenza Paesaggistica fondano il loro disegno strategico sulle strutture eco- paesaggistiche portanti: Aspromonte – fiumare – coste. È attorno all'affermazione, con tutela e riqualificazione, degli elementi strutturanti dell'armatura che avviene il processo di recupero ambientale, ricucitura degli apparati paesistici e blocco del degrado. Anche la Pianificazione calabrese dispone di uno strumento che sostanzialmente prospetta lo "scenario paesaggistico locale", il Piano di Ambito. Il QTR/P regionale non contiene la pianificazione di ambito; tuttavia prospetta gli scenari di riferimento per gli ambiti paesaggistici, specie quelli "a tutela speciale" (in questo caso per presenza di "Bellezze Naturali d'Insieme"), come quelli del "Reggino" e della "Costa Viola" che interessano l'area(Ibidem). E che possono ricevere ulteriori decisivi input verso la tutela, la conservazione e la valorizzazione dall'eventuale riconoscimento UNESCO, con l'inserimento dello Stretto nella lista dei beni "Patrimonio naturale e culturale dell'Umanità" (Pieroni,2000). Le note precedenti confermano infatti la presenza nell'Area dello Stretto di valori di "rango eccezionale" per quanto riguarda i valori ruotanti attorno all'unicum ,costituito dall'integrazione degli aspetti estetico-naturalistici, scenici e percettivi, geomorfologici, ecologici ,con presenze di valenza assoluta ,sia in termini di particolarità degli habitat che di dimensioni e qualità anche delle biodiversità.

Per l'ottenimento del titolo UNESCO (v. Mento in questo stesso volume) può puntare certamente sugli aspetti "Naturali".La specificità "eccezionale" dello Stretto allo stato rende difficile

scindere i motivi delle sue grandi valenze estetico-naturalistiche dalle “eccellenze meravigliose” della sua ecogeomorfologia, dovute certo all’originario “Shock” da cui ha avuto origine tale eccezionale contesto: uno “strappo” sismotettonico di enorme potenza che ha diviso due terre prima unite (Aspromonte e Peloro) e unito tre diversi mari (Jonio, Tirreno e lo stesso Stretto). Per questo –almeno in prima istanza– appare corretto tener conto, in maniera integrata, di tutti i valori “Naturali” già individuati.

Paesaggio, luoghi, ambienti sociali, per uno scenario di sostenibilità

I caratteri del sistema eco-paesaggistico descritti in precedenza presentano elementi di rilievo tali da proporsi non soltanto come milestone per il risanamento territoriale, la riqualificazione urbanistica, la tutela e valorizzazione ambientale, ma addirittura come frame, armatura fisico-spaziale di un possibile nuovo scenario di sostenibilità anche socioeconomico.

Il quadro offerto dal sistema paesistico principale descritto da Lucio Gambi, su cui si innestano gli elementi “di rilievo e eccezionali” della struttura idro-geo-morfologica ed ecologica, descritti nella sezione precedente, costituiscono il nucleo centrale di tale “figura paesaggistica”. L'apparato Peloritani- fiumare di versante- cimosa messinese- Stretto- cimosa reggina- fiumare pedemontane- Aspromonte (corredato dalla Costa Viola ed il massiccio Scillese fino al Sant’Elia a nord-est, dalla ionica reggina a sud-est, e ancora dalle pendici nord-occidentali del Peloro degradanti nella piana di Milazzo, di fronte al terminale dell’arco eoliano, e - dall’altra banda – alla ionica messinese), rappresenta la struttura principale emergente ed individuabile per strategie di risanamento, riqualificazione, riutilizzo e tutela.

La priorità del sistema ambientale per il rilancio dell’area richiama la posizione espressa qualche tempo fa dalla presidenza della Regione Sardegna che – in occasione dell’approvazione del Piano Paesaggistico di quella regione – affermò: “questo strumento va oltre al tutela, per dettare le linee guida dello sviluppo della nostra terra”.

Analogamente nello Stretto, oltre al recupero e alla valorizzazione paesistica, che costituisce già di per sé una strategia di ripresa anche economico-occupazionale, i dettami della pianificazione territoriale paesaggistica (operante in toto nell’ambito 9 del messinese, tramite Linee Guida nell’altro ambito peloritano e nel reggino, sia pure con i beni paesaggistici di interesse regionale e nazionale già vincolati) prospettano anche altre strategie per lo scenario di sostenibilità dell’area; legate soprattutto alla produzione di beni immateriali: cultura, conoscenza, educazione, innovazione, visiting eco-socio-culturale. Azioni da realizzare anche in funzione di valorizzazione dell’enorme patrimonio di risorse storico-artistiche e socio-culturali; insieme ai contenitori delle conoscenze (scuole, università, agenzie) e della cultura (musei, teatri, accademie, associazioni, comitati, centri sociali) già presenti. Da questo può derivare anche un nuovo orientamento spaziale, cui rapportare il sistema della “mobilità intelligente” di cui si è trattato in precedenza e su cui si sofferma Domenico Gattuso (v. sezione 5).

In questa visione di “area integrata” possono più agevolmente inquadrarsi e articolarsi le funzioni istituzionali, operative e gestionali, delle aree (o meglio delle due entità) metropolitane che andranno ad integrarsi nello Stretto.

Certo il prosieguo della ricerca e le sue applicazioni indicheranno i profili e i contenuti di piani e progetti di dettaglio necessari ad attuare i processi di recupero e di rilancio prospettati, ma è certo che un’interpretazione dello status può consolidare le prospettive più interessanti e promettenti già emerse.

Riferimenti bibliografici e documentali

a) Documenti

Camera dei Deputati - Senato della Repubblica (1996) Documenti X Legislatura. Considerazioni sulla fattibilità delle opere di attraversamento (dello Stretto di Messina), Roma

CIPE (2003 ottobre/ 2005 agosto/ 2009 dicembre) Deliberazioni sulle Procedure di approvazione del Progetto preliminare e di avvio del Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina, Mimeo, Roma.

C.R.I.C. et al., 1998, Il Progetto del Parco Letterario dello Stretto: *Horcynus Orca*, mimeo, Reggio Calabria, Messina.

Legambiente Reggio Calabria (1997) Uno sguardo sul Ponte, Reggio Calabria.

Legambiente ed altri (2003) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare del Ponte sullo Stretto, (Gruppo di Lavoro coordinato da Alberto Ziparo), Roma.

Legambiente ed altri (2011) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare e alla relazione di Ottemperanza Ambientale del Ponte sullo Stretto, (Prima Bozza), Roma.

Provincia di Reggio Calabria (2011) Piano Territoriale di Coordinamento a valenza Paesaggistica (approvato dal Consiglio nel marzo 2011), Reggio Calabria.

Regione Calabria (2010) Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica, Documento definitivo assunto dalla Giunta per l'adozione, Catanzaro.

Regione Sicilia, Assessorato Beni Culturali e Ambientali (1998) Linee Guida per la Pianificazione Territoriale Paesaggistica Regionale, approvate nel 1998, Palermo.

Regione Sicilia, Provincia Regionale di Messina (2010) Piano Territoriale Paesaggistico Ambito 9 del Messinese, approvazione delle Norme di Salvaguardia, Palermo/ Messina.

SOMEA - Stretto di Messina spa (1982) Analisi costi benefici relativi alla realizzazione di un collegamento stabile tra Sicilia e Continente, Messina.

Stretto di Messina spa (1991) Analisi della configurazione attuale e futura della rete plurimodale nel comprensorio dello Stretto di Messina.

Stretto di Messina spa (2003) Studio di Impatto Ambientale, parte terza: Relazione di sintesi non tecnica del progetto del Ponte, Messina/Roma.

Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, Roma.

b) Bibliografia

Alberti M., Solera G., Tsetsi V. (1994) *La Città Sostenibile*, Franco Angeli, Milano.

Berdar A., Riccobono F. (1986) *Le meraviglie dello Stretto di Messina*, Edas, Messina.

Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. eds. (2002) *Il Ponte insostenibile*, Alinea. Firenze.

Bianchi A., Vendittelli M. (1982) *L'attraversamento dello Stretto*, Casa del Libro, Reggio Calabria.

Bresso M. (1988) "L'economia e gli indicatori ambientali: dalle valutazioni monetarie alle VIA", in id. ed. *Gli indicatori ambientali: valori metri e strumenti nello studio dell'impatto ambientale*, Franco Angeli, Milano.

Campione G. (1988) *Il progetto urbano di Messina*, Gangemi, Roma.

Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., (eds.), 1996, *Itaten. Le forme del territorio nazionale*. Laterza, Bari/Roma.

Coco A., 2011, *La distanza sociale. Reggio Calabria: le condizioni sociali di una città del Sud*, Angeli, Milano.

Fera G., Ziparo A., 2014, *Territorio, paesaggio e sostenibilità dello sviluppo. Studi per il QTR/P della Calabria*, Angeli, Milano (2012).

Fondazione di Comunità di Messina ed. (2014) *Sviluppo è coesione e libertà. Il caso del distretto sociale evoluto di Messina*, *Horcynus d.e.*, Messina

Gambino G. (1996) *Progetti per l'Ambiente*, Utet, Torino

Gattuso D., (2010), *Proposta progettuale per il collegamento marittimo metropolitano nello Stretto di Messina*, Bozza-stampa, Reggio Calabria

Gioffrè Florio A., 1980, *Studi sull'ambiente naturale dello Stretto di Messina 1965-1980*, Reggio Calabria, bozza stampa inedita.

Il territorio e il paesaggio

Gugliuzzo E., Moscheo R., Restifo G. (2014) *Lezioni di storia ambientale. Con vista sullo Stretto di Messina*, Aracne, Roma.

Hellmann D., Schachter G., Sum A., Ziparo A., Zoppi C. (1997) "The impact of Mega infrastructure Projects on urban Development: Boston and the Messina Strait", in *European Planning Studies*, n. 5.

LaCava F.(1974), *Lo Stretto di Messina nell'Antichità*, Ed. Parallelo 38, Reggio Calabria.

Mancosu C. (ed.), 2010, *Il ponte sullo Stretto. Rischi, dubbi, danni e verità nascoste*, Mancosu, Roma

Pieroni O. (2002) *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Pieroni O., Ziparo A. (2007) "Città tra Scilla e Cariddi: megalopoli dello Stretto o grande area di sostenibilità mediterranea?", in Angelini A., ed., *Mediterraneo. Città, culture, ambiente, governance, migranti*, Angeli, Milano.

Pieroni O., Ziparo A. (2011) "Il conflitto dell'expertise nella vicenda del Ponte", in Pellizzoni L. ed., *Conflitti Ambientali*, Il Mulino, Bologna.

Ziparo A. (1997) "Ascesa e declino della città del Ponte" in *Urbanistica Informazioni*.



12. L'AREA DELLO STRETTO TRA PROSSIMITÀ E DISTANZA

Antonello Russo

In prima istanza credo doveroso ringraziare, per l'invito rivoltomi a partecipare a questo lavoro Giuseppe Fera che nella sua veste di studioso della tematica, ma anche di *abitante* pendolare dello Stretto e, in questo caso, di coordinatore del ciclo di incontri in cui il volume è esito, con il proposito di ri-connettere la tensione sulla sempre attuale e irrisolta questione inerente il comprensorio dell'Area dello Stretto.

Composta da entità autonome, distinguibili per morfologia, identità e storia, questa minuta porzione di mondo, pur nella ridotta dimensione dei suoi confini, ascrive i suoi contorni nelle rievocazioni del *mito* configurando nella sua riconoscibilità globale il paradosso di un'alternanza di opposizioni e convergenze che definiscono nella *prossimità* delle sue terre e nella *distanza* dei percorsi programmatici intrapresi al loro interno i significati chiave della sua stessa identità geografica. La moltitudine di termini con i quali nel tempo è stata individuata - *comprensorio, conurbazione, regione, area, territorio* - nel sottolineare l'indecisione verso la riconoscibilità di un soggetto unitario, ha caratterizzato le stagioni di studio di ricercatori autorevoli che su questo tema hanno concentrato l'attenzione.

Descritta da Lucio Gambi nella sua componente geografica, inquadrata nella sua evoluzione storica da Piero Bevilacqua e Augusto Placanca, pianificata nelle proposte di piano Giuseppe e Alberto Samonà, Ludovico Quaroni, Antonio Quistelli, Sergio Musmeci, Paolo d'Orsi Villani, Leonardo Urbani, l'Area dello Stretto, nella sua interezza, pone le premesse per un progetto sul territorio in grado di tramutare la *prossimità* delle sue strutture in dovuta *distanza* di scelte ed obiettivi per un piano di azioni tendente ad una virtuosa complementarità tra i due versanti necessaria ad una nuova rappresentazione del territorio confluyente in una coerente immagine di paesaggio in linea con la storia recente delle sue *terre*.

Se nella sua interezza essa configura la dimensione indivisibile di un territorio omogeneo, una porzione autonoma e riconoscibile, una "regione tra due regioni" come osservava Lucio Gambi nella descrizione della Calabria nei libri dell'Utet, al contempo, i suoi stessi dati costitutivi, la formazione orografica delle *terre*, la dimensione antropica degli insediamenti urbani, pur predisponendo, nella riconoscibilità di una stessa natura insediativa, l'utilità di una *messa a sistema* delle loro risorse sembrano registrare proprio nella liquidità dello *Stretto*, nell'abisso nevralgico disposto dalla profondità delle sue acque, i caratteri distintivi di una forza contraria all'unità, una forza respingente paragonabile all'energia distribuita dall'avvicinarsi di due

entità polari dello stesso segno che sembrano avvertire il rischio di una loro possibile esclusione in una eventuale ipotesi unitaria. Ne discende che il dissipante dibattito su una plausibile *combinazione* tra le realtà fisiche e amministrative, ovvero una dimensione organizzativa proiettata verso la costituzione di un unico soggetto, è ciclicamente intrapresa dagli organi istituzionali ogni qual volta un fatto nuovo, di natura politica o logistica, delinea le premesse per una nuova riproposizione delle opportunità di fusione per poi accantonare ogni intento declamatorio in attesa di nuove variabili argomentative.

Sopito, per il momento, il grande dibattito sulla realizzazione dell'attraversamento stabile sullo Stretto, quel *ponte* che avrebbe, di fatto, costretto le due realtà ad una pianificazione congiunta, se non altro delle opere di riassetto infrastrutturale delle due coste, la nuova centralità argomentativa disposta dalla istituzione delle *città metropolitane* riaccende di colpo la questione sollevando nuove opportunità di coesione. Riprendendo gli studi e i dibattiti innestati dalle ricerche di Laura Thermes nell'ateneo di Reggio Calabria, alle quali è ascrivibile l'esperienza di chi scrive sull'argomento per la collaborazione ai gruppi da lei coordinati e condotti nelle indagini sul Meridione (nelle sperimentazioni didattiche, nei Laboratori Internazionali d'Architettura, nel Dottorato in Progettazione Architettonica, nelle ricerche sul territorio calabrese), è possibile argomentare la comprensione della dimensione fisica dell'oggetto di studio, ovvero le sue caratteristiche morfologiche, i suoi caratteri orografici e la geografia dei suoli per disporre sul piano i dati propedeutici ad una riflessione cognitiva sulle dinamiche evolutive, insediative ed antropiche, finalizzate ad ipotizzare una plausibile priorità di interventi, una gerarchia di ambiti sui quali concentrare gli studi e le risorse per l'organizzazione di una dimensione *altra* orientata alla costituzione di un unico soggetto con l'accortezza di preservare le identità delle singole componenti partecipanti.

Estesa in una fascia peninsulare che va da Gioia Tauro a Melito Porto Salvo, sul versante calabrese, e da Milazzo a Giardini Naxos sul versante siciliano, l'Area dello Stretto individua nel massiccio *Aspromontano* e nella catena dei *Peloritani* il fronteggiarsi di due quinte territoriali delineanti nel vuoto longitudinale dello Stretto la *piazza* d'acqua di una limitata *stanza paesaggistica*, riprendendo una efficace argomentazione teorica di Franco Purini riferita alla *internità* del paesaggio italiano, rinsaldata e conclusa dai puntuali massicci dell'Etna sul versante siciliano e della Rocca di Scilla su quello calabrese. I dati geografici, nel costituire gli elementi identitari di un contesto omogeneo, riconducono l'intero ambito territoriale proteso sullo Stretto ad una particolarissima *unità di paesaggio* ben radicata nell'iconografia storica, nelle rappresentazioni letterarie e pittoriche dei viaggiatori del Grand Tour, nelle analisi dei geografi e degli studiosi del *mito*.

Nelle rappresentazioni di Pieter Bruegel, dell'Abate di Saint-Non, di Edward Lear, nelle memorie di viaggio di Wolfgang Goethe, in quelle di Norman Douglas, ma anche nelle restituzioni di Stefano D'Arrigo (solo per citarne alcuni) l'abisso profondo dello Stretto, ponendosi al centro della scena, ribadisce nel *vuoto* il centro nevralgico di ogni luogo che intenda definirsi tale. In uno sguardo *bifronte*, spostando il centro dell'attenzione sul doppio fuoco terrestre, si scorgono i punti di accumulazione delle valenze significative e, al contempo, le emergenze cruciali, i nodi irrisolti di una possibile, quanto necessaria, proiezione unitaria.

La scansione ravvicinata di una serie di sezioni orizzontali del territorio rimanda ad una compresenza di caratteri comuni, di relazioni profonde tra le due sponde determinate dalla naturale riverberazione di dati e caratteristiche dei luoghi *sulla terra, sulla costa e sull'acqua*.

Sulla terra un *indurimento* della stretta fascia compresa tra l'ergersi dei rilievi e il mare, fa da contraltare ad una importante presenza della natura, spesso schiva e incontaminata,



Fig. 1. La stanza dello Stretto - Sezioni orizzontali quota +50m, +150m, +300m sul livello del mare
Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria - Facoltà di Architettura - Laboratorio di sintesi finale AA 2007/08
Coordinatore: Laura Thermes - Corso di Progettazione Architettonica Prof. Laura Thermes
Collaboratori: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella

appena al di sopra dell'area urbanizzata. Una lettura prospettica delle due sponde restituisce la immediata percezione di una rete di collegamenti visivi. Alle architetture militari dei *Forti*, innalzati sul finire dell'Ottocento per scorgere il pericolo a lunga distanza, si aggiungono i grandi contenitori urbani del Novecento posti all'incrocio tra i sistemi d'infrastrutturazione longitudinali e le aste delle fiumare. Nati per essere visti da lontano, fin dall'altro versante, questi macro-segni connotano la collana puntuale di emergenze che caratterizza l'antropizzazione del territorio su entrambe le coste definendo, con i nastri sospesi dei viadotti autostradali, gli avamposti della modernità in scala con una sintetica lettura del paesaggio. Lo sguardo dalla sponda opposta, nel restituire una visione per punti, accoglie nell'andamento orografico dei rilievi le battute metriche disposte, nel versante siciliano, dalle masse costruite dei complessi universitari del Policlinico, del Papardo, dei santuari di Cristo Re e Montalto e dalle membrature del Pilonc Enel di Punta Faro che, ergendosi nello sviluppo antropico, si contrappongono ai segni misuratori sulla costa calabra delineati dal Pilonc di Santa Trada, dalle residenze di Arghillà, dalle torri del complesso universitario posto a monte della fiumara Annunziata. Tali avamposti nel costituire i riferimenti visivi di una lettura a grande distanza delineano, per dimensione fisica e dotazione funzionale, i riferimenti alla scala del paesaggio tra le due sponde determinando una immediata proiezione visiva delle naturali complementarietà funzionali, dei loro doppi e delle loro mancanze. Se una lettura prospettica delle due terre delinea una lettura per punti, una lettura planimetrica del territorio riconosce, invece, nei dati orografici e nella dimensione insediativa, l'omologa costituzione di una serie di linee che solcano e caratterizzano l'andamento di entrambe le coste. Sui due versanti, infatti, le aste trasversali delle fiumare configurano le barre verticali di un ideale righello metrico disposto per la misurazione dell'invaso acqueo dello Stretto. Gli invasi delle fiumare, in parte tombati all'interno della dimensione urbana si mostrano, appena al di fuori delle città, depositarie di figuratività spaziali autonome a tratti eccezionali e inaspettate, spesso dimenticate e vilipesse dalla mancanza di un riconoscimento estetico. Memorabili, per ogni ospite, sono le visite agli invasi dell'Amendolea nella costa calabra o a quello del Nisi sul versante siciliano che, nella improvvisa dilatazione della loro spazialità, restituiscono una dimensione estraniante ricon-

ducibile ancora oggi all'iconografia dell'*orrido* e del fantastico. Lo sviluppo per linee dei due versanti è riverberato nei nastri infrastrutturali, ferroviario e autostradale, che definiscono, con i loro filamenti le barriere insediative dei centri compresi tra la linea di costa e l'ergersi dei rilievi. E ancora, sempre una lettura planimetrica restituisce l'andamento lineare anche nella dimensione antropica dei nuclei di Messina e Reggio Calabria caratterizzati dalla spazialità cartesiana dei loro impianti urbani che individua nel conflitto della loro estensione con le curve dei suoli le accensioni irregolari, i crocevia di inaspettate rotazioni spesso irrisolte nella dimensione insediativa.

Sulla costa, i collegamenti disposti dai centri marinari individuano nello Stretto la *piazza* reale di una comunicazione a più livelli. Come nell'*agorà* greca, essa ritrova nei dati antropici dei villaggi costieri, nella scala densa e minuta delle costruzioni, nelle unità di vicinato, il denominatore comune di una dimensione abitativa proiettata sulla piazza pubblica dello Stretto che invero nei riti della *pesca* i suoi codici di trasmissione e conoscenza. Nel messinese i centri sulla costa ionica e la riviera nord fino a Punta Faro, la costa tirrenica calabrese con i terminali di Cannitello, Scilla e Bagnara, definiscono la collana di riferimenti e relazioni che riconosce nei centri extraurbani dei due versanti i frammenti di una dimensione identitaria e specifica da riconoscere e tutelare.

Sull'acqua la rete di collegamenti tra le due sponde tesse ogni giorno i filamenti di un traffico pendolare tra due lembi di terra la cui *distanza* è, da sempre, troppo ridotta per distinguerne i destini e troppo ampia per agevolarne l'unione. Una riflessione sulla dimensione infrastrutturale dell'intero comprensorio propone ciclicamente la *messa a sistema* della rete dei porti che individua nei nodi intermodali di Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline Ioniche sul versante calabrese e Milazzo, Messina, Tremestieri, fino a Giarre/Risposto sul versante siciliano, una risorsa in attesa di un piano della logistica in scala con la natura e la dimensione dei suoi traffici. In tale quadro si innestano le dinamiche che coinvolgono il collegamento rapido metropolitano tra i nuclei della città lineare sul versante calabrese, compresa tra Reggio Calabria e Villa San Giovanni, e una sul versante siciliano da Tremestieri a Punta Faro, con la conseguente rimodulazione delle centralità urbane lungo tutta la costa. Il tema della logistica infrastrutturale investe poi le politiche di mobilità intermodale connesse alla ricettività aeroportuale del comprensorio attualmente affidata al solo aeroporto di Reggio Calabria come unica e limitata piazza di approdo dei traffici aerei. In tale vuoto decisionale si inquadrano i recenti potenziamenti degli *hub* aeroportuali di Lamezia e Crotone in Calabria e di Trapani Birgi e Comiso in Sicilia che, in aggiunta agli esistenti Palermo e Catania, spostano gli ingenti numeri dei traffici *low cost* lontano dal comprensorio dello Stretto.

Conclusioni provvisorie. In tale quadro le scienze deputate alla pianificazione si sono dimostrate impreparate rispetto ad una richiesta di strategia ampia e generalizzante in grado di dare risposte alle richieste di indirizzo del territorio. Per esso la definizione di una strategia unitaria dipende da una lettura attenta dei caratteri fisici e antropici orientata ad un utilizzo sinergico dei suoli finalizzato ad una più moderna e appetibile dotazione di servizi in grado di predisporre una evoluzione del concetto di *prossimità* in virtuosa *distanza* intesa come necessaria e complementare diversità in un dialogo paritario tra elementi costitutivi. Accantonata l'idea Samoniana di un'unica *Metropoli dello Stretto*, riscontrabile nella grande prospettiva territoriale che definiva al contempo l'immagine e il logo di una teoria, applicate in maniera difforme le disposizioni del piano Quaroniano sulla sponda calabra, venuto meno l'interesse per l'Area Metropolitana nel Piano Tekne per Messina degli anni settanta, il grande dibattito

che ha caratterizzato le diverse ipotesi di collegamento stabile tra le due sponde ha definito in questi ultimi decenni nell'Area dello Stretto una sorta di spazio *in attesa* dove la programmazione nei due versanti si è risolta in una diluita rincorsa verso un superamento reciproco. Alla luce di una netta distinzione tra i significati intrinseci dei termini *territorio* e *paesaggio*, ai quali Laura Thermes, in una efficace simmetria, affianca il parallelismo con i termini *hardware* e *software* del mondo informatico, è possibile riconoscere nell'Area dello Stretto i dati infrastrutturanti di un grande progetto di riconoscimento di un palinsesto territoriale (l'*hardware*) come elemento cardine di un virtuoso processo di rappresentazione proteso alla delineazione di una nuova immagine di paesaggio (il *software*), esito dell'attribuzione di una qualità estetica da parte della comunità insediata.

Senza la dovuta *distanza* tra i due termini (*hardware-territorio* e *software-paesaggio*) ogni proiezione si mostra mancante e pericolosamente orientata verso quella stessa *prossimità* di scelte che ha caratterizzato le strategie della attuale indefinita dimensione territoriale.

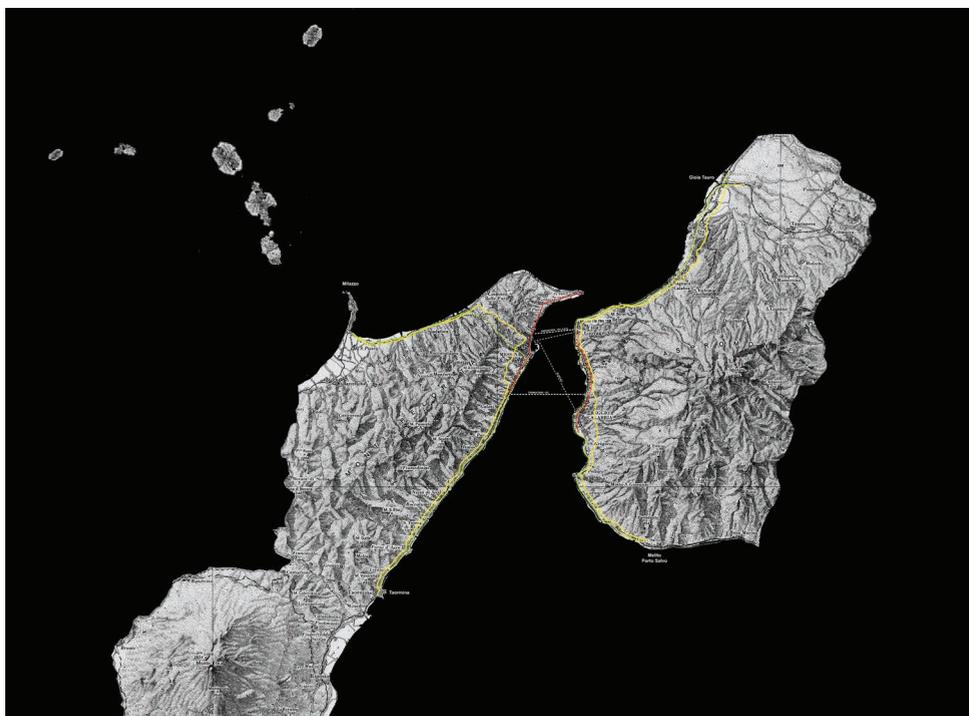


Fig. 2. La stanza dello Stretto - Delimitazione e ipotesi di assetto infrastrutturale

LId'A7 Laboratorio Internazionale di Architettura

Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto

Reggio Calabria 19 settembre/04 ottobre 2008 - *Responsabile scientifico*: Laura Thermes

Immagine elaborata all'interno del laboratorio

Messina tra la zona falcata e l'approdo di Tremestieri

Coordinatori: Laura Thermes, Gianfranco Neri, Ottavio Amaro

Tutor: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella

Gruppo di lavoro: Rosario Andrea Cristelli, Michelangelo Formica, Francesca Gattuso, Luca Granvillano, Ivana Italiano,

Federica La Motta, Azzurra Licciardello, Lucrezia Marino, Francesco Paviglianiti, Alessia Scimone, Maurizio Tempera.



13. LA RESILIENZA DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO

Marina A. Arena

Per un'idea di sviluppo

La debolezza delle politiche di sviluppo degli ultimi decenni e il susseguirsi di continue riforme hanno disegnato un quadro programmatico volto sempre di più ad azioni di breve periodo, lasciando prevalere pratiche gestionali di minima, frammentarie e settoriali, con la conseguente perdita della forza strategica e propulsiva che deriva dalle visioni a lungo termine per il progetto del *bene comune*.

È necessaria un'idea forte e carica di senso sulla quale costruire la proiezione futura e un'immagine chiara del Paese: cultura e paesaggio rappresentano il nostro patrimonio al di là di facili stereotipi. Un enorme giacimento di beni-risorse materiali e immateriali da riportare al centro delle scelte politiche e da riposizionare in maniera pervasiva all'interno dei cicli economici attivi. La *dimensione metropolitana* può rappresentare il livello di governo adeguato per integrare i temi legati alla cultura affrontandone la messa a sistema per il sostegno di programmi di sviluppo locale, di valorizzazione del paesaggio e di sostenibilità dei progetti.

È necessario puntare su una strategia integrata di riorganizzazione e riqualificazione del territorio metropolitano a partire dalla valorizzazione del patrimonio e del paesaggio storico-culturale in tutte le categorie previste dalla Convenzione europea, dai paesaggi di eccezionale valore, ai sistemi diffusi dei paesaggi rurali, a quelli ordinari e degradati. Un grande progetto che passi attraverso il recupero di un equilibrio tra città e sistemi rurali e naturali, la promozione di progetti di tutela, recupero e valorizzazione dei paesaggi metropolitani (centri storici, periferie, aree periurbane) per promuovere la cultura del paesaggio e innescare azioni imprenditoriali.

È necessario ripensare in chiave ecologica la qualità paesaggistica dei nostri territori, puntando su una rigenerazione non settoriale ma come rinnovamento di valori e modalità di progetto in termini di nuovi metabolismi urbani basati su azioni proattive e resilienti, sulla costruzione di *greenways* e *blueways* e sul contenimento dello spreco di suolo come esito di un progetto di valorizzazione consapevole.

Quale paesaggio

Parlare di paesaggio nell'area dello Stretto significa percorrere contraddizioni fatte di grande bellezza e abusi devastanti, di Bronzi e navi dei veleni, di cittadinanza sana e illegalità. In Calabria nei 700 km di costa e di cultura del "non finito" si consuma un abuso edilizio ogni 135

metri e 6.000 sono gli ecomostri catalogati¹. Paesaggi negati dove la distanza dal paesaggio come *bene comune* diventa una distanza culturale e mentale²; paesaggi fragili costruiti negli alvei delle fiumare, affacci a mare trasformati in retrobottega urbani. Nonostante ciò il campo di forza sprigionato dal contesto ambientale è potentissimo: è la *resilienza*³ la caratteristica del paesaggio di questi luoghi. Nello Stretto, nonostante le aggressioni quotidiane, la *venustas ambientale* aumenta la resilienza urbana perché la bellezza determina un *campo di forza* nel territorio⁴.

Il quadro ambientale che si presenta sui due versanti dello Stretto è quello di una immanenza pervasiva del paesaggio, di un'unica presenza certa e immagine perpetua in un territorio in trasformazione⁵. Un *tòpos* dove la storia si perde nel mito, dove arte e letteratura esprimono valori universali da Omero e Virgilio ai viaggiatori del Grand Tour fino a Stefano D'Arrigo⁶. È il paesaggio immortalato attraverso lo sguardo "verso" lo Stretto di Antonello da Messina e "dallo" Stretto da Filippo Juvarra. Un microcosmo ambientale e culturale collocato esattamente al centro del Mediterraneo. Un paesaggio del "limite" dove tutto comincia e tutto finisce, si divide e si raddoppia: due mari (Tirreno e Jonio), due regioni (Calabria e Sicilia), due città (Reggio e Messina), due sfondi montuosi (il massiccio dell'Aspromonte e l'acrocoro dei Peloritani), due Piloni e due mostri (Scilla e Cariddi). Un gioco di specchi in cui le sponde diventano vicendevolmente quinte, e la visione da un versante all'altro coglie l'incombere della natura sulle cose dell'uomo: nell'anfiteatro dello Stretto siamo tutti spettatori e attori, guardiamo e siamo guardati. I volumi e le superfici esaltati dai tagli di luce, la linea di costa e il *continuum* del costruito, le fiumare che separano gli squarci vallivi, le cime, i viadotti, i porti, i forti, le torri d'avvistamento, i fari, i *waterfront*, le periferie; ciascuno di questi singoli elementi contribuisce ad esaltare quel tutto che è più della somma delle singole parti e che si sostanzia nel senso del paesaggio: nel suo olismo. Un racconto a quattro mani, tra Messina e Reggio, un gioco di rimandi e di specchi che, in quei pochi chilometri che separano i due territori, allevia lo sguardo dalla visione del degrado ingentilendone gli scempi.

Nella sua struttura "macro"⁷ il paesaggio dello Stretto nasce dal distacco tra due terre e l'unione di due mari, e questo ha dato luogo alla sua particolarità paesaggistica e ambientale;

1 Cfr.: Salvatore Settis (2014), "L'etica dell'architetto e il restauro del paesaggio" - Lectio Magistralis, Laurea honoris causa, Università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria, 14 gennaio 2014.

2 Cfr.: Vincenzo Gioffrè (2009), a cura di, *I paesaggi del no. Un progetto per lo Stretto*, Iiriti editore, Reggio Calabria.

3 Il concetto di "resilienza" nella sua trasposizione dal campo sociale a quello ecologico, indica la capacità dei sistemi naturali e antropici di metabolizzare elementi di disturbo preservando e/o modificando nel tempo struttura e funzioni; si veda su tale argomento il programma della Commissione-Paese dell'INU (coord. Carlo Gasparini): "Città resilienti e adattive - Città di reti - Città motori di sviluppo".

4 Se pensiamo al paesaggio come soggetto in continua evoluzione, espressione del trinomio uomo/società/natura, nel caso dello Stretto solo la natura contribuisce con la propria resilienza a mantenere quello che potremmo definire come "scudo ambientale"; "uomo" e "società", non solo non aggiungono la propria resilienza sociale (radici storico culturali e progettualità) a quella del paesaggio ma di quest'ultimo rappresentano i principali detrattori.

5 Marina Arena (2010), "L'immanenza del paesaggio dello Stretto: tra rimozione ed emergenza", Rivista, Trimestrale dell'ordine degli architetti ppc di Messina, n. 5-6, pp. 18-23.

6 Marina Arena (2002), "Tra sviluppo locale e mito. Il paesaggio dello Stretto e l'Ecomuseo di Cariddi", *Città e Territorio*, Documenti dell'Amministrazione Comunale di Messina, n. 1, Gennaio/Febrero, La Grafica Editoriale, Messina 2002.

7 Sulla macroscala del territorio dello Stretto restano fondamentali gli studi di Lucio Gambi e Manlio Rossi Doria, per gli aspetti urbanistici Giuseppe Samonà, Ludovico Quaroni, Antonio Quistelli.

la sua forma è descrivibile attraverso grandi strutture ecomorfologiche, è un paesaggio che va dalle Isole Eolie, cioè dal terminale sud dell'arco vulcanico eoliano, alla porta nord dello Stretto di Messina (che è larga 2 km e 900) tra Ganzirri e il massiccio scillese; le quinte dello Stretto sono rappresentate da due massici, il peloritano e l'aspromontano, da cui discendono torrenti e fumare diventando elementi strutturanti di quel sistema a pettine, caratteristico dell'area, che si sostanzia in sottosistemi territoriali e organici – economico-sociali paesaggistici e territoriali – e che, procedendo verso la costa, intercetta un edificato che ormai travalica la cmosa litoranea dando vita a due città lineari.

Un paesaggio che si presenta come un compendio delle categorie contemplate dalla Convenzione europea del paesaggio, dove si trovano i “paesaggi terrestri” (spazi naturali, rurali, periurbani e urbani), le “acque interne e marine” (lo Stretto, le fumarie, i laghi di Ganzirri sul versante messinese), e che comprende quei paesaggi che possono essere considerati “eccezionali”, “del quotidiano” e “del degrado”, così come descritti dalla Convenzione stessa⁸.

La scala metropolitana dello Stretto tra ambiente e mobilità

Il tema del paesaggio non può subire il limite del confine amministrativo per cui ci sarebbe un paesaggio sul versante reggino ed uno su quello messinese, è chiaro che si tratta di un unico sistema ambientale-paesistico. Lo status di città metropolitana recentemente ottenuto anche da Reggio Calabria, ha rilanciato il dibattito sulla Città dello Stretto che si presenterebbe come una conurbazione con un potenziale di competitività euro-mediterranea; a prescindere dalle oggettive difficoltà del suo iter, è possibile affermare che un primo carattere identitario e unificante esiste già e risiede nel paesaggio: un “progetto di paesaggio” che potrebbe anticipare la formazione della Città dello Stretto.

Le due città, con i loro territori e le rispettive comunità, appartengono ad un paesaggio che le *unisce* a livello ambientale ma fisicamente le *divide*. L'incombere del Ponte per decenni ha penalizzato quest'area paralizzando ogni iniziativa, l'idea che l'unificazione potesse avvenire attraverso una “linea” (quella del Ponte) non ha consentito di affrontare il problema in maniera organica⁹; avrebbe dovuto essere un tema di riqualificazione paesistico-territoriale, non solo

8 La rivoluzione copernicana della Convenzione europea del paesaggio (CEP) può riassumersi nello slogan “tutto è paesaggio, il paesaggio è di tutti”, si tratta di un atto di responsabilizzazione richiesto a tutti i cittadini. La Convenzione sostiene gli abitanti nella loro capacità di essere rappresentati dal territorio in cui vivono, di trovare una identità che divenga principio culturale ispirato alla tutela, gestione e valorizzazione. Questa nuova dimensione paesaggistica lega indissolubilmente popolazioni e paesaggi, e rappresenta la precisa volontà politica di promuovere il paesaggio come fattore di primaria importanza per la qualità della vita anche in senso economico. Sull'applicazione della CEP nell'area dello Stretto si veda: Marina Arena (2014), “From the Charter of the Messina Strait to the Observatory of the Strait Landscape: a Proposal”, in Action Plan. Study about Policy Measures for a Good Governance of the Messina Strait at EU Level, p. 15-21, Provincia di Reggio Calabria; per una lettura più generale: Marina Arena, Alessandro Villari (2012), a cura di, *Paesaggio 150. Sguardi sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progetto in 150 anni di storia*, pp. 1-453, Aracne, Roma.

9 Il tema della Città dello Stretto (area metropolitana, conurbazione, regione,...) fa parte di quei leitmotiv dell'urbanistica che ciclicamente ricorrono con più o meno forza in relazione al momento storico e, soprattutto, politico in cui riemergono. Si tratta di una questione che ha conosciuto una grande stagione negli anni Sessanta, quando acquisì un suo rilievo anche in ambito nazionale, alimentando il dibattito sullo sviluppo economico e sociale di quest'area. Costituiti, tra l'altro, l'imprescindibile inquadramento entro cui collocare la realizzazione del Ponte sullo Stretto. A conferma di ciò le proposte dei gruppi che parteciparono al concorso di idee per l'attraversamento stabile, bandito nel 1969, furono particolarmente attente alle “ragioni del territorio” nel tentativo di fare del Ponte un'opportunità; cfr.: Marina Arena (2009), “La Città dello Stretto ed il sogno metropolitano degli anni '60”, in E. Costa (a cura di), *Urbanistica & Città Metropolitana*, www.newz.it.

una messa in rete lineare ma una integrazione in profondità dei territori che coronano e sono parte sostanziale di Messina e Reggio Calabria, anche perché essi rappresentano la vera risorsa ecologica e paesaggistica dell'area. In questo senso la valorizzazione del paesaggio dello Stretto può diventare strategica per promuovere l'assetto e lo sviluppo economico, sociale e culturale di questo territorio.

Un altro tema strategico è quello della *mobilità*, da considerare imprescindibile per l'attivazione di azioni integrate di sviluppo; si tratta di relazioni interne che sempre più necessitano di essere supportate da un adeguato sistema di mobilità e trasporto fra le due sponde e in seno ai territori stessi, ma anche di relazioni fra il territorio dello Stretto e il Mediterraneo al centro del quale può svolgere un ruolo rilevante.

Straordinario valore paesaggistico e posizione strategica territoriale rappresentano due risorse sostanziali per la promozione dello sviluppo sostenibile dell'area¹⁰, e a partire da ciò è possibile creare una economia strutturale capace di investire in cultura, in paesaggio, in energia e nel risanamento e valorizzazione del territorio.

Messina e l'occasione del nuovo Prg

Affermare che lo scenario paesistico nello Stretto sia totalizzante significa dichiarare che “*Messina è una città paesaggio*”; da un punto di vista percettivo si presenta come *città palcoscenico* e la sua caratteristica principale è proprio quella di offrirsi totalmente allo sguardo, per questo è *città paesaggio* e va pianificata/progettata come tale. Da un punto di vista simbolico – tralasciando le valenze mitologiche, letterarie e artistiche, e soffermandoci solo sulla potenza del segno, della pura forma del territorio – le geometrie del paesaggio, dalla scala regionale (come punta della Sicilia) a quella locale (la spirale del Porto), esprimono una energia primigenia che scaturisce dalle linee parallele e complementari delle due sponde dello Stretto (terre pangeiche separate dalla deriva dei continenti) e dalle punte e spirali che quasi necessitano di convogliare la propria energia attraverso un simbolo (iconema), pensiamo al Pilone, alla Madonnina o alla Chiesa di Grotte. Queste considerazioni non sembrano divagazioni lontane dalla “logica di un piano regolatore”, l'attenzione per questi temi segna la differenza tra un piano solo “tecnico” e un piano in grado di veicolare l'identità latente del territorio.

Messina, dunque, come *città militante* sui temi dell'ambiente e del paesaggio; ma perché ciò accada il nuovo Prg – il cui iter è stato avviato nel 2013 – dovrebbe contenere in sé il *Progetto di Paesaggio* e non desumerlo a posteriori, limitandosi a recepire direttive e vincoli dagli strumenti sovraordinati preposti alle politiche territoriali e paesistiche. Un paesaggio assunto come *mission* iniziando da un patrimonio immenso di risorse identitarie per la cui tutela e conservazione è necessario comprendere le interrelazioni tra le dinamiche insediative e i quadri ambientali, gli orientamenti sociali ed i valori culturali e simbolici: si tratta di un patrimonio risultante dalla combinazione delle risorse identitarie locali e le relazioni con il contesto. Il nuovo Prg dovrebbe tutelare, conservare e recuperare tali risorse, una volta identificate e valutate nella loro *integrità* (integre, parzialmente modificate, degradate,...) e *rilevanza* (notevole, accertata,...) e valorizzarle legandole alla condivisione sociale e senza tralasciare la vulnerabilità dei paesaggi derivante dalle pressioni dei sistemi economico-sociali di cui sono espressione.

L'immagine odierna di Messina è quella di una città sopraffatta dalla qualità mediocre degli

¹⁰ Lo scenario di sviluppo va considerato estendendo il ragionamento a un territorio ampio che comprende le isole Eolie, Taormina, la Costa Viola.

edifici e dall'assenza di un disegno urbano, anche il più elementare, non essendo in grado nemmeno di attingere al repertorio (non innovativo ma certificato dal tempo e dall'utilizzo) che va dai *temi collettivi* (così come intesi da Marco Romano) al rapporto tra reti infrastrutturali e architettura, a ciò che può rappresentare lo spazio pubblico per creare l'effetto città; l'unica forma rilevabile è proprio l'assenza di forma che scaturisce dall'antinomia *dispersione/densificazione*, dalla dispersione delle campagne urbane alla densificazione di alcune aree urbane e periurbane (pensiamo alla recente saturazione nella zona nord tra Panoramica e Litoranea). Tra dispersione e densificazione alligna l'insostenibilità del nostro sviluppo.

Un Piano oggi deve avere la capacità di calibrarsi sulla realtà sociale e sul contesto economico ma anche avere la forza per offrire delle grandi visioni (fatte anche di piccole ma diffuse azioni individuali) in grado di catalizzare le forze migliori, un piano senza identità non può contribuire alla ridefinizione di una identità. E proprio perché l'unico dato identitario certo oggi a Messina è il paesaggio, il piano non può prescindere da esso che da "sfondo" dovrebbe diventare una *nozione operativa*. È chiaro, a questo punto, che "l'elenco delle cose da fare" sotto l'egida del paesaggio sarebbe lungo, o semplicemente "tutto" come dice la Convenzione europea; ma è possibile individuare dei temi strategici dai quali partire per progettare la forma e la qualità che stiamo cercando. Si tratta di scenari che rappresentano le varie anime del paesaggio e che insieme possono contribuire alla ricomposizione armonica di ciò che oggi non produce paesaggio ma frammenti di territorio.

Il primo tema riguarda i *Monti Peloritani come grande cuore verde* e spina centrale dell'armatura ecologica del territorio; il secondo si confronta con i *paesaggi del degrado e del rischio*¹¹; il terzo prende in considerazione i *paesaggi del limite (waterfront/countryfront)* come aree di conflitto generatrici di opportunità. Sono temi di grande respiro territoriale che servono a superare una delle debolezze dei piani precedenti cioè la mancanza di governo della forma urbana e territoriale, ma contengono anche temi trasversali e multiscalarari come quello essenziale della *riqualificazione dello spazio pubblico*, in quanto primo elemento generatore di identità collettiva, e quello dell'*architettura di qualità*. Il tema trasversale è rappresentato poi da *condivisione e partecipazione sociale*.

Peloritani: il grande cuore verde e il sistema delle connessioni ecologiche. I Monti Peloritani costituiscono un ecosistema che fornisce servizi e beni per la collettività come la protezione del suolo, la conservazione delle risorse idriche, la salvaguardia delle biodiversità, la mitigazione dei cambiamenti climatici, il contrasto alla desertificazione, un importante serbatoio di carbonio (componente fondamentale nell'equilibrio climatico e nella salubrità dell'aria, di una città come Messina interessata da elevati tassi di inquinamento atmosferico). I Peloritani non solo rappresentano un ecosistema da tutelare ma diventano la grande dorsale sui cui innestare la rete ecologica come sistema di connessioni (*core areas, buffer zones, corridoi ecologici, stepping zones*) all'interno di una visione pervasiva e sistemica in grado di dare struttura e forma partendo dalle *core areas* attraverso un sistema di *infrastrutture blu e verdi* che rivascolarizzi il territorio passando per la *città diffusa* fino alla *città consolidata* in cui si trasforma in verde pubblico: una natura che abbraccia la città e un verde urbano che la connette.

I paesaggi del degrado e del rischio: individuazione e riqualificazione. Sembra un paesaggio immutabile quello dello Stretto ma, come tutti i paesaggi, è in continua evoluzione ed è vulnerabile, fragile ed esposto al degrado e alla omologazione; un paesaggio a forte rischio

¹¹ Sugli aspetti riguardanti i temi ambientali e la prevenzione del rischio idrogeologico è importante citare la Delibera "Salva colline" 74/C del 2012, a partire dalla quale l'attuale amministrazione sta redigendo la Variante di Salvaguardia.

inserito da Italia Nostra nella campagna di tutela dei Paesaggi sensibili insieme, tra gli altri, alla campagna senese e alle ville palladiane. Un paesaggio precario, insomma, come molte delle cose che riguardano questi lembi estremi d'Italia.

Se lasciamo l'idilliaca visione da sponda a sponda, nello sguardo "da dentro" la bellezza lascia spazio ad un territorio aggredito dove l'ignoranza insediativa diventa ignavia e devastazione. C'è l'abbandonato e il rimosso, quello che Gilles Clément definisce come "terzo paesaggio" (cave ed aree industriali dismesse, spazi residui tra le residenze...) e che non rientra nell'uso perché è dormiente e non si vuol vedere. E ci sono le nostre rimozioni croniche come quelle che riguardano la zona falcata e tutto l'affaccio a mare, il verde pubblico, la desertificazione della fascia collinare (pensiamo alle potenzialità del "deserto" al di sopra della panoramica), l'erosione delle coste, le discariche, etc... Tra i *desaparecidos* eccellenti ricordiamo lo spazio pubblico, spesso relegato a spazio di risulta, sostituito nelle sue funzioni dai *mall* commerciali, nuovi superluoghi delle nostre città e addensatori di funzioni urbane e di nuovi paesaggi nel loro intorno. Come succedeva anticamente per i monasteri o i castelli, attorno ad essi si stanno organizzando nuove modalità insediative, è questo "il fenomeno territoriale" di questi anni che deve essere analizzato e ricondotto all'interno del piano.

Al di fuori del controllo del territorio, l'abbandono e il degrado si trasformano in rischio e vanno ad aggiungersi alle già gravi emergenze strutturali del nostro territorio: *rischio sismico* e *dissesto idrogeologico*. È evidente come non si siano tenute in considerazione le più elementari norme di sicurezza: dall'inefficienza delle infrastrutture all'espansione urbana che invade i letti dei fiumi o profana i loro crinali spartiacque. In tal senso, lo stato di salute del paesaggio diventa la cartina di tornasole che mette a nudo la follia, spesso legalizzata, della nostra aggressione al territorio. La catena dei Monti Peloritani rappresenta una vera spada di Damocle su Messina, e ciò è dovuto alle sue caratteristiche intrinseche come l'età geologica, all'esposizione a fattori climatici che, a detta degli esperti, stanno cambiando velocemente, e, soprattutto all'aggressione antropica. La frequenza e la profondità delle valli rappresenta una delle caratteristiche dei Monti Peloritani che, legata alla orografia acclive e alla vicinanza della linea di costa, determina un percorso breve e veloce dalla sorgente alla foce. Numerose sono le aste torrentizie (di cui almeno dieci da sud a nord – dal Torrente Larderìa al Torrente Papardo – che, essendo coperte attraversano Messina sotto forma di assi viari) i cui bacini idrografici versano in stato di grave dissesto idrogeologico, e si tratta di una realtà estensibile a tutto il territorio dei Peloritani orientali, fatte salve le aree coperte dai boschi di proprietà del demanio forestale della Regione Sicilia¹².

È necessaria una pianificazione in grado di agire sulle cause principali della fragilità del nostro territorio a partire dall'abbandono del patrimonio boschivo e agricolo, dalla mancanza di controllo sulla pastorizia nomade (pesantemente collegata con gli incendi), e dall'espansione urbanistica (pensiamo alla cementificazione delle colline e all'impressionante arrampicata dei palazzi di Contrada Citola che "scollinano" contraddicendo qualsiasi rapporto con l'andamento morfologico del terreno). Cosa incomba, in termini di dissesto, alle spalle di questi insediamenti abitativi è stato detto, resta da aggiungere che siffatta urbanizzazione, impermeabilizzando il suolo, agisce sui tempi di corrivazione abbattendoli drasticamente, aumentando così in modo esponenziale il volume delle acque piovane che i torrenti (spesso coperti) devono trasportare.

12 Fra i tanti: bosco Candelara sul versante tirrenico, la cui pineta è fra le più belle d'Europa, demani San Leone e Annunziata sul versante ionico, e migliaia di ettari ancora che fanno di Messina, com'è visibile dalle foto satellitari, la provincia più verde della Sicilia.

I paesaggi del limite: da aree di conflitto ad opportunità. Messina per la sua particolare conformazione morfologica abbraccia due temi paralleli legati alle aree di confine tra sistemi morfologici e/o funzionali, divenuti margini e “retrobottega urbani”. Se da un lato il tema del *water-front* come strumento di progetto urbano e di riconnessione si è consolidato all’interno del dibattito cittadino, quello del *country-front* (campagna urbana) come rapporto dialettico tra costruito e natura deve ancora essere metabolizzato dall’opinione pubblica e dagli amministratori. Il Piano dovrebbe interrogarsi sulla possibilità di prefigurare questi due temi come elementi di cerniera tra un “dentro” e un “fuori” che possono diventare i nuovi paradigmi percettivi e funzionali di una ritrovata forma urbana.

- *Waterfront: non solo Porto.* La questione del *waterfront* a Messina offre la possibilità di riverberarsi su tematiche più generali legate ad una riorganizzazione complessiva del sistema urbano. Se utilizzassimo una prospettiva ancora più ampia di riqualificazione dell’intera area d’affaccio sul mare del territorio comunale, quello del *waterfront* diverrebbe un progetto legato alla valorizzazione ambientale e paesistica per un sistema integrato costiero, a quel punto il *waterfront portuale* diverrebbe una delle parti, magari la più rappresentativa, di un sistema più complesso¹³. Alla scala urbana la rigenerazione del *waterfront* rappresenta l’opportunità di avviare un processo che sappia andare al di là del singolo oggetto di architettura, legato alla firma di un archistar, e che abbia invece la capacità di esprimersi in funzione del luogo e di una integrazione con il tessuto urbano. Il *waterfront* deve inserirsi strategicamente all’interno di un Piano che sia in grado di inquadrarlo nelle politiche territoriali, anche perché sembra questo l’unico modo per farlo diventare realmente cogente e integrato con altri programmi di sviluppo del territorio e cominciare ad uscire così, una volta per tutte, dalla logica della decontestualizzazione del progetto urbano.

La riqualificazione del paesaggio costiero è da inquadrare in una visione integrata di interventi di tipo urbanistico, paesaggistico e ambientale, va quindi valutata nel quadro di una complessità di interventi; si tratta di azioni sistemiche legate a tutte le componenti naturali e antropiche dell’intero ecosistema territoriale. È importante considerare il *waterfront territoriale* attribuendo ad esso non solo una estensione in lunghezza sul fronte marino ma anche uno spessore territoriale variabile in base alla morfologia e ai legami storico-culturali che dia profondità e respiro alle azioni da intraprendere. I piani di settore che gestiscono queste aree non possono offrire la prospettiva strategica che l’inquadramento dentro lo strumento urbanistico può e deve dare.

- *Countryfront agro urbano (campagna urbana).* Per “campagna urbana” intendiamo uno spazio ibrido, in cui si coagulano due margini: da una parte la città con le sue regole e dall’altra la campagna con le sue forme residenziali e produttive (aree rurali). Oggi costituisce solo una potenziale estensione della città, un residuo, una marginalità, un limite da superare dove la campagna assume la sua forma senza un disegno ma per sottrazione. Messina, come tutte le città, produce un numero crescente di scarti urbani che danno

¹³ La riorganizzazione funzionale dell’affaccio a mare nella zona sud è affrontata all’interno del “Programma strategico per la valorizzazione urbanistica, economica, sociale e direzionale della porzione di territorio che si estende dalla Zona Falcata allo svincolo autostradale di Tremestieri” promosso dal Programma Innovativo in Ambito Urbano “Porti & Stazioni” del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Il PIAU ridisegna una vasta porzione di territorio urbano che si estende per oltre 7 km con una superficie di circa 3kmq e una popolazione di 22.000 abitanti.

vita a luoghi privi di identità all'interno di una soffocante espansione verso aree esterne periferiche diffuse e frammentate. Tutto ciò produce un reticolo che contiene delle opportunità latenti. Il progetto in chiave paesistica di questi luoghi deve contenere un metodo identificativo in grado di scavare e reinterpretare le tracce della memoria. Quella che oggi viene definito come *countryfront*, a Messina identificabile soprattutto nella zona sud, deve essere oggetto di un progetto di manutenzione, sostituzione e trasformazione. È necessario individuare l'armatura delle permanenze, attraverso lo studio delle: tipologie, morfologie e topologie. La campagna offre ancora un patrimonio paesaggistico (pur se compromesso) che impone una riflessione progettuale a partire dalla rivelazione della sua *forma e identità*.



PARTE QUARTA
I TERREMOTI
E I RISCHI AMBIENTALI





14. L'AREA DELLO STRETTO ED I TERREMOTI

Giuseppe Fera

Tra i tanti elementi in comune fra Reggio e Messina che la geografia e la storia hanno consegnato all'Area dello Stretto, l'elevata sismicità rappresenta certamente uno dei più rilevanti e certamente il meno desiderato. Infatti, se ripercorriamo le vicende storiche dell'area, delle due città di Messina e Reggio Calabria possiamo verificare come i terremoti più importanti hanno interessato contestualmente le due sponde e le due città. Così è stato nel 1783, così nel 1908, quando due rilevanti eventi sismici hanno colpito le due sponde dello Stretto causando ingenti danni e migliaia di vittime¹.

Il terremoto del 1783

Il terremoto del 1783 che interessò l'intera Calabria e la città di Messina, ebbe il suo epicentro nella Piana di Gioia Tauro e risultò essere uno dei più forti mai registratosi in Italia, atteso che si stima che la massima intensità potrebbe aver raggiunto anche il XII grado della scala Mercalli, se è vero, come riportano alcuni cronisti dell'epoca, che alcuni oggetti furono sollevati dal suolo per effetto dell'annullamento della forza di gravità. In totale, oltre le prime cinque più rovinose, si registrarono ben 949 scosse delle quali 32 fortissime e 175 molto forti. Sulle caratteristiche del sisma e sugli effetti che lo stesso ebbe per quanto riguarda i morti, le distruzioni agli edifici e gli sconvolgimenti naturali che si verificarono nel territorio, esistono delle fonti ampie e ben documentate dell'epoca, attraverso le quali è possibile oggi tracciare un quadro abbastanza esatto e completo del sisma e della situazione esistente dopo la catastrofe.

I morti risultarono essere circa 30.000 su un complesso di 439.000 abitanti; i centri in cui si ebbe il maggior numero di vittime furono quelli della Piana di Gioia Tauro: Polistena, Seminara, Oppido, Palmi, Scilla, Cinquefrondi, Taurianova. A Messina, per modo di dire, andò meglio essendo stati i morti in città poco più di 600. In Calabria i comuni ed i casali colpiti dal sisma furono in complesso 391, di cui ben 181 risultavano completamente distrutti e dunque da ricostruire interamente. Molti di questi centri furono ricostruiti, su proposta degli ingegneri Winspeare e la Vega, che sovrintesero alla stima dei danni ed alla ricostruzione, in un sito diverso da quello originario, adducendo per questo due motivazioni essenziali:

¹ Sulle vicende dei terremoti nell'area dello Stretto mi permetto di rimandare a: Fera G., *La città antisismica*, Gangemi ed., Roma 1992.

- il venire meno delle condizioni storiche (incursioni di pirati saraceni lungo la costa ad esempio) che avevano portato alla edificazione degli antichi centri in luoghi imprevisi ed inaccessibili e ad elevata distanza dalla costa.
- la ricerca di migliori condizioni di salubrità e di sicurezza antisismica. I vecchi insediamenti venivano considerati inadeguati ai fini di una difesa da nuovi terremoti e di garantire migliori complessive condizioni di salubrità.

I piani che ne derivarono sono uno degli esempi più interessanti della cultura urbanistica dell'epoca. Da Filadelfia a Palmi, da Cortale a Bianco, da Bagnara a Reggio Calabria, l'eleganza e la monumentalità tipiche dell'urbanistica del secolo, coniugata con le esigenze della razionalità antisismica e che sarà elemento caratterizzante del secolo successivo, si fonderanno insieme in un risultato particolarmente apprezzabile e che segna in parte una sorta di linea di demarcazione fra la cultura urbanistica del '700 e quella del secolo successivo (Fig. 1).

Grande attenzione fu posta inoltre per quanto riguarda lo studio dei sistemi costruttivi antisismici. In Calabria trovò vasta applicazione il sistema costruttivo a struttura lignea e tampognatura in mattoni e malta, che era stato introdotto dai tecnici portoghesi a Lisbona. Un accurato modello di tale sistema costruttivo, corredato da disegni generali e particolari costruttivi è contenuto in una delle edizioni della Istoria del Vivencio ed è comunque importante sottolineare come, l'utilizzo esteso di tale sistema rappresenti uno dei primi esempi noti di applicazione di normative antisismiche su vasta scala.

A conferma del vecchio detto che non tutto il male vien per nuocere, la catastrofe ebbe anche i suoi effetti positivi; è infatti a partire da essa che a Napoli e nell'opinione pubblica dell'epoca, emersero, anche attraverso i resoconti dei viaggiatori e degli inviati del regno, le miserevoli condizioni di arretratezza in cui versavano le provincie Calabresi. La scoperta di tali condizioni di arretramento, isolamento e miseria scosse l'opinione pubblica dell'epoca forse più ancora dei danni causati dal sisma e creò, soprattutto nei settori più illuminati della nobiltà e della borghesia il diffuso sentimento che fosse necessario adoperarsi non solo per ricostruire quanto era stato distrutto, ma anche per migliorare le generali condizioni economiche e sociali della regione.

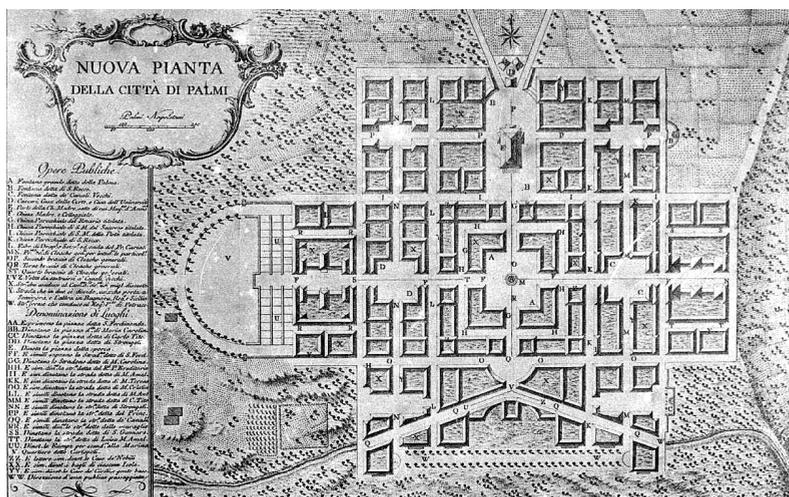


Fig. 1. Planimetria del Piano della città di Palmi

Il terremoto del 1908

Il terremoto del 1908 che colpì le città di Messina e Reggio Calabria rappresenta uno degli eventi più catastrofici che la storia dell' uomo ricordi, sia in termini di distruzioni causate, sia in termini di vite umane perdute. Basti pensare che due città di medie dimensioni furono praticamente rase al suolo; contemporaneamente, sebbene una stima esatta dei morti sia impossibile, si ritiene comunque che questi siano stati fra 80 e 120.000. L' epicentro del sisma fu localizzato in mare al largo delle coste dello Stretto e i danni e gli sconvolgimenti causati dal sisma furono enormi.

A Messina nella carta dei danni redatta dall' ing. Borzi gli edifici risultano nella quasi totalità o distrutti in tutto o in parte, soprattutto nell'area del centro storico; pochi al contrario gli edifici danneggiati, per lo più localizzati nelle pendici collinari, dove forse influì la migliore consistenza geologica dei terreni ed il fatto che si trattava di case isolate. Interamente distrutta risultò la Palazzata, ricostruita dopo la prima distruzione subita nel 1783, porta della città per chi giungeva dal mare e interamente distrutti o quasi risultarono anche il Duomo, il Monte di pietà e gli altri monumenti di cui la città era particolarmente ricca.

Ma forse, per certi aspetti, i danni maggiori li subì la struttura economico sociale e culturale della città. La Messina post- terremoto sarà una città completamente diversa in termini economici e sociali da quella che il terremoto aveva distrutto. Con il terremoto tale base imprenditoriale, commerciale e produttiva, venne largamente distrutta e mai più riformata. La ricostruzione della città avvenne infatti senza alcuna attenzione alla ricostituzione del vecchio tessuto economico ma fu essa stessa, attraverso la notevole attività edilizia richiesta e i finanziamenti drenati, base fondativa della nuova economia della città, con la vecchia borghesia mercantile ed imprenditoriale impegnata nella ricostruzione edilizia

In ottemperanza alle disposizioni della legge del 10 gennaio 1909 il Consiglio comunale della città affidò nel maggio successivo l' incarico per la redazione del piano regolatore all' ingegnere Luigi Borzi, direttore dell' ufficio tecnico; quest'ultimo dichiarò sin dal suo insediamento che nel disegno del nuovo Prg della città si sarebbe rifatto alle norme antisismiche contenute nel Regio Decreto 18 aprile 1909, approvato proprio in conseguenza del terremoto dell' anno precedente e che rappresentano il primo esempio organico di normativa antisismica in Italia.

Anche a Reggio Calabria il nuovo piano, redatto dall'ingegnere De Nava, si rifece con rigore alle norme antisismiche del 1909, limitandosi a regolarizzare il precedente impianto a scacchiera disegnato dal Mori, arricchendolo con slarghi e piazze e dotandolo di un pregevole lungomare.

Le norme antisismiche del 1909, che ispirarono tanto il piano di Borzi che quello di De Nava, e che rappresentano il primo esempio di organica normativa antisismica in Italia, prevedevano:

- il limite o divieto di edificazione su terreni paludosi o atti a scoscendere o su terreni al confine fra terreni di natura ed andamento diverso, salvo quando si tratti di roccia compatta;
- l'altezza massima dei nuovi edifici fissata in metri 10 complessivi pari alla larghezza minima delle strade con possibilità di deroga fino a mt. 16 solo per edifici specialistici con l'avvertenza che questi fossero isolati da ogni parte per una larghezza pari all' altezza massima. In ogni caso tali edifici non potevano essere destinati ad alberghi, scuole, ospedali, caserme, carceri e simili.

Paradossalmente dunque, nella loro estrema semplicità le norme tecniche del piano Borzì (ma potremmo dire lo stesso per il piano di Reggio) ed i suoi criteri di attuazione, direttamente desunti dalla legge antisismica, coniugati con l'uso del modello culturale urbanistico anch'esso più semplice allora disponibile, la tradizionale scacchiera di lotti ortogonali, hanno comunque impresso alle due città delle caratteristiche similari dovute alla altezza omogenea degli edifici, al rapporto altezza/ larghezza della sede stradale, alla tipologia degli isolati con cortile, all'uso degli stessi modelli e stili architettonici. In definitiva un' immagine spaziale caratteristica; semplice quanto si vuole, per alcuni sin troppo, priva forse di idee focali, ma pur sempre una immagine originale.

Dopo le due catastrofi di cui abbiamo brevemente detto non si sono fortunatamente registrati terremoti simili, anche se l'area è stata interessata da una significativa attività sismica che non ha comunque prodotto danni.

Le due città nate dopo il terremoto del 1908 presentavano nei loro modelli originali un elevato livello di sicurezza dovuto alle norme urbanistiche definite dai due piani regolatori di Borzì e De Nava ed alla estesa applicazione delle normative antisismiche.

Nel corso dei decenni successivi questo originario modello è stato sensibilmente alterato da alcune scelte di carattere urbanistico ed edilizio e da alcuni fenomeni che hanno contribuito nel complesso a ridurre i livelli di sicurezza antisismica originari. I principali aspetti da considerare sono:

- il processo di densificazione del costruito operato all'interno delle aree dei due piani Borzì e De Nava, con la demolizione dei vecchi edifici di due piani e la loro sostituzione con edifici di 5- 7 elevazioni, facendo venir meno in molti punti le distanze di sicurezza fra i fabbricati pensate dai due progettisti;
- interventi di ristrutturazione del patrimonio edilizio post-terremoto, con frequenti sopraelevazioni e demolizioni ai piani terra delle pareti collaboranti che servivano da irrigidimento delle vecchie strutture;
- il processo di espansione e diffusione edilizia in aree collinari impervie che hanno enormemente accresciuto il rischio di danni collaterali derivanti dalla possibile attivazione di frane;
- la realizzazione di interi complessi edilizi in aree servite da una sola strada di dimensioni inadeguate con prevedibili effetti negativi sulla accessibilità di tali aree in presenza di un sisma di dimensioni catastrofiche;
- la realizzazione, soprattutto a Reggio Calabria fra gli anni '70 ed '80, di migliaia di edifici realizzati abusivamente, sulle cui caratteristiche antisismiche è lecito nutrire qualche dubbio;
- il processo di naturale degrado delle prime strutture in cemento armato e di alcuni quartieri di edilizia popolare, sulle cui condizioni di sicurezza, anche in questo caso, è lecito nutrire qualche dubbio.

A fronte di questa condizione di peggioramento dei livelli di rischio esistenti stanno le previsioni, provenienti da tutti gli istituti di ricerca sismica, di un futuro possibile terremoto di intensità elevata, pari a quelli del 1783 e del 1908, che potrebbe verificarsi in tempi relativamente brevi e l'unanime conferma dell'elevata sismicità dell'area dello Stretto.

La prevenzione del rischio: una opportunità per l'area

Questa comune poco invidiabile sorte che le due città condividono è un altro dei motivi che spinge nella direzione di una integrazione fra le due sponde, allo scopo di approntare misure più efficaci di gestione dell'emergenza post disastro e di prevenzione dei danni.

Non solo gli studi e le ricerche dell'INGV o della Protezione civile tendono a considerare unitariamente l'Area dello stretto, ma già dal 2000 il *Piano nazionale di emergenza sismica della protezione civile* prende in esame la Sicilia orientale e l'Area dello Stretto come entità territoriali omogenea per la programmazione di un piano di emergenza.

A parte gli indiscutibili vantaggi di predisporre un piano di emergenza comune in caso di sisma, anche le politiche di mitigazione del rischio presentano la necessità di risposta comuni a problemi che interessano in maniera pressoché identica le due sponde: degrado di una parte del patrimonio edilizio, abusivismo, sopraelevazioni, insediamenti realizzati in versanti instabili, ecc...

E' assolutamente indispensabile che le due città si dotino al più presto di adeguati strumenti normativi e programmatori in grado di attivare tutte le misure necessarie a ridurre i livelli di rischio attualmente esistenti e mitigare gli effetti distruttivi di un futuro probabile evento sismico.

Sebbene in questo contributo abbiamo concentrato la nostra attenzione sul fenomeno dei terremoti, occorre evidenziare come le due sponde dello Stretto siano egualmente soggette a gravi forme di dissesto idrogeologico che hanno provocato in questi anni ingenti danni e, purtroppo decine di vittime; basi pensare, per rimanere solo agli anni più recenti, all'alluvione di Giampileri.

Prevenire e mitigare i danni di un possibile futuro terremoto e derivanti in generale dalle diverse forme di rischio idrogeologico, non solo rappresenta una strada obbligata per proteggere la salute e la vita degli abitanti dell'area dello Stretto, ma può rappresentare una importante opportunità per promuovere uno sviluppo economico sostenibile e durevole dell'area. Mitigare i danni significa, infatti, realizzare interventi di adeguamento antisismico del patrimonio edilizio pubblico e privato e delle infrastrutture territoriali, consolidare i versanti a rischio, intervenire per regimentare il corso dei torrenti e attuare la riforestazione, ripristinare gli antichi terrazzamenti, etc.. I benefici in termini economici ed occupazionali potrebbero essere elevati per le imprese dei settori direttamente interessati, ma anche indirettamente, per l'agricoltura, il turismo ecosostenibile, etc..

In questa direzione un ruolo fondamentale assume il contributo che potrà e dovrà venire dalla ricerca scientifica e tecnologica, come volano per lo sviluppo di attività produttive, che potrà riguardare lo studio di metodologie sempre più efficaci di previsione e prevenzione del fenomeno sismico, sistemi di monitoraggio diffuso sulle due sponde, studio di tecnologie costruttive antisismiche e di recupero del patrimonio edilizio esistente, ecc. Le due università di Messina e Reggio Calabria possono già oggi mettere in campo importanti risorse e *know how* derivante da consolidate esperienze di ricerca nel campo della geofisica, della dinamica delle strutture, della pianificazione urbanistica, della pianificazione di emergenza. Il recente protocollo d'intesa di cui abbiamo detto, ha già individuato nel settore della ricerca sui terremoti uno dei principali aspetti su cui unire gli sforzi al fine di costruire percorsi formativi (master di secondo livello, corsi di laurea) e di ricerca nei diversi campi sopra individuati.

Ma un importante e decisivo contributo potrà venire anche dalla volontà di impegnarsi con-

cretamente ed attivamente nell'area da parte di importanti enti di ricerca internazionali e nazionali, primo fra tutti *l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia* che, nel contributo inserito in tale raccolta, traccia le prospettive di un decisivo rafforzamento della sua presenza di ricerca nell'area e di volontà di collaborazione con le istituzioni universitarie. Potrebbe in tal modo prendere corpo e costituirsi un primo significativo polo di ricerca scientifica con un ruolo di eccellenza nazionale. Una ricerca scientifica che potrebbe rappresentare un motore per lo sviluppo ed il rilancio di settori fondamentali in questi anni per l'economia dell'intera area quale quello edilizio e delle costruzioni in generale.

In tal modo, quella che per secoli è stata una comune sventura per l'intera Area dello Stretto potrebbe essere l'occasione per il mondo della ricerca scientifica delle imprese per studiare ed approntare efficaci interventi di prevenzione e mitigazione del rischio che non solo miglioreranno le condizioni di sicurezza degli abitanti delle due sponde ma potranno promuoverne anche lo sviluppo economico.

15. | DISASTRI NATURALI: DA CRITICITÀ A OCCASIONE DI SVILUPPO

Rosa Grazia De Paoli

Disastri e costi relativi

E' risaputo che i disastri naturali provocano nel mondo un numero sempre più numeroso di danni e di vittime sia per la frequenza e l'intensità con cui tali fenomeni si verificano, sia perché impattano su un territorio reso estremamente vulnerabile da una gestione irresponsabile del territorio. Il rapporto della World Meteorological Organization (WMO, 2014) rivela che tra il 1971 e il 2010 si sono verificati nel mondo 8835 eventi meteorologici estremi che hanno causato complessivamente 2400 miliardi di danni e quasi 2 milioni di vittime. Nei quattro decenni considerati, le statistiche mostrano che i disastri naturali legati al clima e al meteo sono aumentati, sia nei paesi industrializzati sia in quelli in via di sviluppo a causa dell'aumento della frequenza degli eventi e della vulnerabilità delle società umane. I costi più alti della storia legati ai disastri naturali si sono registrati, invece, nel 2011 per un totale di 350 mld di dollari probabilmente a causa del terremoto del Giappone dove la perdita è stata invece di oltre 200. In Italia, invece, i danni maggiori sono stati provocati dai terremoti a partire da quello dell'Irpinia (si veda tab. 1), per un totale di 75 miliardi di euro sostenuti negli ultimi 25 anni per la sola ripresa post-emergenza e ricostruzione (C.M. Guerici, 2008).

Disaster	Date	Damage (000 US\$)
Earthquake (seismic activity)	23/11/1980	20000000
Earthquake (seismic activity)	20/05/2012	15800000
Flood	01/11/1994	9300000
Flood	14/10/2000	8000000
Earthquake (seismic activity)	26/09/1997	4524900
Extreme temperature	16/07/2003	4400000
Earthquake (seismic activity)	06/05/1976	3600000
Earthquake (seismic activity)	06/04/2009	2500000
Flood	03/11/1966	2000000
Drought	01/06/2012	1190000

Tab. 1. Eventi registrati in Italia dal 1980 al 2012 e relativi danni economici. Source: "EM-DAT: The OFDA/CRED International Disaster Database (CRED)

Il *Centre for Research on the Epidemiology of Disasters* (CRED), che ha elaborato il più importante database a livello mondiale con l'obiettivo di razionalizzare il processo decisionale per la prevenzione delle calamità, oltre a fornire una base oggettiva per la valutazione della vulnerabilità e la definizione delle priorità, afferma che l'importo complessivo dei danni causati dai disastri naturali è, certamente più alto¹ poiché comprende solo danni diretti (danni alle infrastrutture, all'agricoltura, agli impianti industriali) ma non quelli indotti sull'economia.

Sono 229 i Paesi a maggiore vulnerabilità ai disastri naturali secondo la Maplecroft società di consulenza sui rischi globali definiti dal Natural Disaster Risk Index (NDRI) sviluppato per consentire alle imprese e alle assicurazioni di identificare i rischi per le attività internazionali². I paesi classificati a "rischio estremo" sono, invece, 15 tra cui Bangladesh, Indonesia, Iran, India e Cina, paesi notoriamente poveri che figurano nelle catene di approvvigionamento di molte società multinazionali, difatti la povertà è un fattore peggiorativo nei paesi dove la frequenza e l'impatto delle catastrofi naturali sono gravi. Anche la globalizzazione ha amplificato l'impatto economico dei disastri tanto che gli eventi che hanno causato le maggiori perdite di vite umane non coincidono affatto con quelli che hanno causato i danni economici più rilevanti, nel 2011, ad esempio, la Thailandia è stata colpita da un'alluvione di proporzioni tali da interrompere la fornitura di pezzi per l'industria automobilistica e l'elettronica destinati all'esportazione provocando danni economici di 41 miliardi di dollari (Le Scienze, 2014).

Tra le aree in Italia maggiormente colpite da eventi catastrofici ovviamente l'Area dello Stretto detiene il primato, basta pensare all'immensa catastrofe che interessò proprio quest'area nel 1908, in seguito al terremoto che provocò centomila vittime e danni economici per mezzo miliardo³ (Loschiavo, 1996).

La riduzione dei costi attraverso la prevenzione

La preparazione e la prevenzione sono gli elementi chiave per la mitigazione dei rischi naturali. Le Analisi costi-benefici suggeriscono che opportuni investimenti nella prevenzione certamente ridurrebbero i costi delle catastrofi. E' in questa direzione che si dirige da tempo l'Onu sollecitando i governi affinché assumano la riduzione del rischio dalle catastrofi tra le priorità da integrare nelle leggi, nei programmi e nei piani tanto che *un dollaro investito nella prevenzione e nella mitigazione delle catastrofi farà guadagnare da quattro a otto dollari nella ricostruzione post disastro* (Badaoui Rouhban pg.11). L'Onu Affidà, in particolare, un ruolo strategico alla pianificazione territoriale che deve integrare sia strategie per la riduzione del rischio che misure di mitigazione da sviluppare garantendo la partecipazione delle comunità locali, la sensibilizzazione e i servizi di emergenza per il soccorso e il recupero. L'azione mondiale dell'Onu, inoltre, attraverso l'Unisdr (United Nations International Strategy for Disaster Reduction) quale sezione dedicata alla riduzione del rischio dei disastri, ha attivato da qualche anno la Hyogo Framework for Action (HFA) un'azione programmatica finalizzata alla costruzione della resilienza delle nazioni e delle comunità ai disastri.

1 L'archivio EM-DAT rivela che l'Italia è stata coinvolta in 81 eventi disastrosi di origine naturale nel corso del Novecento causando il decesso di circa 120 mila individui e coinvolto circa quattro milioni di soggetti, equivalente al 6,2% della popolazione totale al 2010.

2 L'indice è stato calcolato misurando l'impatto umano dei disastri naturali in termini di decessi per anno e per milione di abitanti, oltre la frequenza degli eventi naturali negli ultimi 30 anni.

3 I danni sono giunti ad oltre seicento milioni con i Comuni minori. Le perdite del terremoto incisero sul reddito nazionale che nel 1908 si aggirava sui dieci miliardi di lire.

Tale azione, sviluppata e concordata con governi, agenzie internazionali, esperti di disastri e partner differenti, delinea cinque priorità di azione, offrendo principi guida e strumenti pratici per raggiungere la riduzione delle perdite dai disastri entro il 2015 e la costruzione della resilienza delle nazioni e delle comunità, attraverso:

- l'assunzione da parte dei governi che la riduzione del rischio di catastrofi è una priorità sia nazionale che locale da sviluppare attraverso azioni legislative, politiche e istituzionali;
- l'identificazione, la valutazione, il monitoraggio dei rischi e il perfezionamento dei sistemi di allerta;
- l'uso della ricerca, l'innovazione e l'istruzione per la costruzione di una cultura della sicurezza e la resilienza a tutti i livelli;
- la riduzione dei fattori di rischio attraverso la pianificazione del territorio e la programmazione di azioni post-disastro;
- il consolidamento della preparazione alle catastrofi per una risposta efficace a tutti i livelli.

Anche la Commissione europea interviene a sostegno del programma dell'UNISDR attraverso il documento *The Post 2015 Hyogo Framework for Action*, con cui getta le basi per una posizione comune dell'UE⁴ da suggerire ai prossimi negoziati internazionali sulla riduzione dell'impatto delle catastrofi esortando gli stessi Stati membri, il Parlamento europeo e le parti interessate a impegnarsi sulla base dei principi proposti. Il documento suggerisce le misure per favorire l'attuazione del quadro di Hyogo che dovrebbe contribuire anche alla crescita sostenibile apportando maggiori opportunità di sviluppo.

In Italia, la più importante e complessa operazione di prevenzione interessando il meridione e in particolare l'Area dello Stretto, è stata diretta al miglioramento del quadro conoscitivo della vulnerabilità sismica del territorio. Trattasi di 4 Progetti di censimento promossi dal Dipartimento della Protezione Civile nel periodo 1995-2000, con la consulenza scientifica del Gruppo Nazionale Difesa Terremoti e finanziati dal Ministero del Lavoro⁵. L'attività di censimento è stata diretta all'edilizia privata e pubblica, alle reti stradali e tecnologiche e ai beni culturali interessando 1.746 comuni e 7 regioni. L'imponente operazione di rilievo ha consentito l'implementazione della conoscenza sullo stato della vulnerabilità del meridione d'Italia alla base di numerose iniziative di prevenzione avviate successivamente dai singoli comuni.

Politiche assicurative e riduzione dei costi: un binomio necessario

In Italia, da tempo e prevalentemente dopo ogni catastrofe, si parla della necessità che le assicurazioni possano intervenire per la riduzione dei costi dai disastri. E' significativo che la compagnia assicurativa più importante del mondo, i Lloyd's, consideri improcrastinabile l'esigenza di un'assicurazione che disciplini questo settore.

Secondo la compagnia assicurativa i costi legati ad eventi catastrofici sostenuti dall'Italia dal secondo dopoguerra ammonterebbero ad oltre 250 milioni di euro. L'Italia risulta il secondo paese europeo più esposto al rischio sismico per sinistri legati a terremoti e sesto per le inondazioni. Ciononostante rispetto ad altri paesi con rischio molto meno elevato del nostro (Belgio,

4 Nella sola UE le catastrofi naturali hanno causato più di 80 000 morti e €95 miliardi di perdite economiche durante l'ultimo decennio.

5 I Progetti hanno impegnato un numero elevatissimo di tecnici (architetti, ingegneri e geometri) formati per l'occasione, residenti nell'Italia meridionale e disoccupati di lunga durata, in forza come Lavoratori Socialmente Utili.

Danimarca, Spagna, Ungheria, Francia, Turchia e Gran Bretagna) non ha ancora definito una soluzione che miri a coinvolgere (e soprattutto a responsabilizzare) il settore assicurativo⁶. Quindi, mentre all'estero sono le assicurazioni a farsi carico dei rischi, in Italia è lo Stato che continua a sostenere i costi delle ricostruzioni ma, come sottolinea la stessa Lloyds, la situazione non è certamente sostenibile, specialmente in questo periodo storico di crisi dove le risorse pubbliche sono limitate.

La stessa Commissione Europea, su invito del Consiglio Europeo, ha recentemente pubblicato il *Libro verde sulle assicurazioni contro le calamità naturali e antropogeniche* (Ce, 2013). Si tratta di una raccolta di informazioni, dati e analisi necessari per porre le basi per la nascita di strumenti e programmi concreti allo scopo di coinvolgere i settori assicurativi per l'avvio di opportune coperture contro i disastri. L'aumento delle catastrofi in tutta Europa ha indotto l'Unione Europea a concentrarsi sulla possibilità di ridurre le perdite umane e materiali e di facilitare la ripresa di ricostruzione. I costi delle calamità, infatti, gravano pesantemente sui bilanci dei Paesi colpiti con ripercussioni anche a livello Comunitario.

L'obiettivo principale posto dalla Commissione è valutare l'utilità e/o la legittimità di intervenire al livello comunitario per l'assunzione di decisioni sul settore assicurativo nei confronti dei disastri nonché la sensibilizzazione delle società su questo tema avviata anche attraverso una consultazione on line (conclusa nel luglio del 2013) dei portatori di interesse.

In Italia, un tentativo di regolamentazione del settore fu avviato prima del terremoto dell'Emilia Romagna nel 2012, quando il governo introdusse nella bozza del decreto legislativo n. 59/2012 un regime di assicurazione obbligatorio per gli edifici privati. Tale previsione è stata però poi cancellata dal testo definitivo della norma.

Strategie sostenibili per la riduzione del rischio sismico

Tra le strategie di mitigazione del rischio sismico, quella condotta dall'Enea⁷ è certamente da ritenersi innovativa poiché coniuga esigenze di riduzione della vulnerabilità degli edifici con efficienza energetica in totale coerenza con i principi di sostenibilità.

Il patrimonio edilizio italiano soprattutto quello con età di costruzione superiore ai 50 anni non è adeguato all'attuale quadro normativo sul "terremoto di progetto", aumentando così i livelli di rischio sismico sul territorio italiano. Anche gli edifici in cemento armato di recente costruzione hanno evidenziato una notevole vulnerabilità tanto che sono stati danneggiati e in alcuni casi addirittura crollati negli eventi sismici degli ultimi decenni. Anche il patrimonio edilizio pubblico, che nel 2011 risultava di 90.806 edifici⁸, può considerarsi abbastanza desueto con il 75% degli alloggi costruiti prima degli anni 80 e di cui solo il 12% è stato oggetto di ristrutturazioni che hanno interessato l'adeguamento sismico.

6 In effetti, la maggior parte dei paesi europei, come la Francia, hanno assicurato le abitazioni contro i danni derivanti da calamità naturali e antropogeniche, legiferando in tale senso.

7 L'Enea con legge 23 luglio 2009, n. 99 è diventata ente pubblico e agenzia finalizzata alla ricerca e all'innovazione tecnologica, nonché alla prestazione di servizi avanzati nel settore dell'energia e dello sviluppo economico sostenibile. L'ENEA, ai sensi del decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 115, svolge anche il ruolo di Agenzia Nazionale per l'Efficienza Energetica, attraverso l'Unità Tecnica per l'efficienza energetica, nell'ambito del quadro comune adottato dall'Unione Europea in materia di usi finali di energia e di servizi energetici che stabilisce obiettivi indicativi di risparmio energetico per i Paesi Membri.

8 Il patrimonio edilizio pubblico con una dotazione di alloggi pari a 80.6249 distribuiti sul territorio nazionale con il 43% al nord, il 13% al centro e il 44% al sud (Enea, 2014).

La maggior parte di questi alloggi, tra l'altro, ricade in zone climatiche con consumi elevati che richiedono costi tali da alimentare criticità sociali. Si tratta di un patrimonio che necessita anche di interventi di adeguamento degli impianti tecnologici, di manutenzione straordinaria complessiva ma anche di miglioramento antisismico. L'avvio al miglioramento dell'efficienza energetica negli edifici deriva dalla Direttiva Europea 2002/91/CE, nota come EPBD (Energy Performance of Buildings Directive), emanata con l'obiettivo di migliorare le prestazioni energetiche del settore civile⁹.

L'Enea, storicamente impegnata sui temi dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili, cogliendo i suggerimenti della Direttiva, ha sviluppato un approccio integrato di riqualificazione di alloggi del Social Housing¹⁰ partendo da una metodologia che sviluppa i seguenti temi:

- a) efficienza energetica;
- b) messa in sicurezza degli edifici da punto di vista strutturale e antisismico;
- c) ridefinizione dei ruoli e compiti degli Organismi gestori del parco edilizio;
- d) sviluppo di specifici corsi di formazione;
- e) promozione dello scambio di esperienze e collaborazioni di cooperazione in modo particolare con gli altri Stati Membri della UE.

Si tratta di rendere permanente il progetto pilota ELIH-Med (Energy Efficiency in low income housing in the Mediterranean) che mira a rendere più efficaci le condizioni energetiche delle abitazioni a basso reddito nel Mediterraneo in coerenza con gli obiettivi UE 2020.

Su queste tematiche l'Enea ha firmato con Anci e Ance un Accordo di Programma che si pone l'obiettivo di favorire la riqualificazione di edifici, di interi quartieri e di aree urbane con interventi di innovazione tecnologica secondo i modelli più evoluti alla base dell'ideologia della Smart City. Questi interventi riguardano il miglioramento dell'efficienza energetica, l'utilizzo di energie rinnovabili, nonché la messa in sicurezza sismica e idrogeologica dell'edilizia del territorio.

L'Enea, in particolare, fornirà il suo supporto tecnico-scientifico per lo studio della pericolosità e del rischio sismico delle diverse aree urbane anche mediante la predisposizione di reti accelerometriche, il monitoraggio e l'analisi dei dati sul comportamento sismico degli edifici, al fine di progettare interventi di adeguamento sismico attraverso l'applicazione delle tecnologie antisismiche più all'avanguardia. Inoltre, l'Enea svolgerà un'attività di formazione professionale per gli operatori del settore per favorire la creazione di figure qualificate nei campi dell'efficienza energetica e della prevenzione sismica.

Coniugare prevenzione sismica e riqualificazione energetica in un territorio vulnerabile come quello dell'Area dello Stretto potrebbe rappresentare la chiave di volta per la messa in sicurezza del territorio centrando pienamente obiettivi di sostenibilità ma anche di sviluppo economico attraverso il potenziamento di aziende specializzate nel settore con ricadute certamente positive sull'occupazione.

Politiche assicurative e interventi di riqualificazione sostenibili anche ai fini del migliona-

9 La Direttiva EPBD è stata modificata ed integrata dalla nuova direttiva 2010/31/UE che impone di rispettare, a partire dal 2018, per i nuovi edifici del settore pubblico, lo standard di edifici a consumo energetico quasi zero (Nearly Energy Zero Building). Nel 2020 l'obbligo sarà esteso a tutti i nuovi edifici pubblici e privati.

10 Si tratta di una sperimentazione su larga scala che ha coinvolto diversi paesi europei (Spagna, Francia, Italia, Grecia, Cipro e Malta) che potrebbe essere estesa attraverso fondi FESR a tutto il Mediterraneo. In Italia il progetto ha interessato il Comune di Genova, Fratta maggiore e Olbia in collaborazione con FEDERCASA e con alcuni Istituti ex IACP.

mento antisismico rappresentano le nuove strategie messe in campo per la riduzione dei costi derivanti da disastri. Si tratta di scommettere sulle occasioni di sviluppo che possono avviarsi “in tempo di pace” sostenendo costi necessari alla costruzione della resilienza e quindi prima dell’evento e non in tempo di ricostruzione post-disastro quando si affrontano perdite incommensurabili anche e soprattutto in termini di vite umane.

Riferimenti bibliografici.

Badaoui R., (2007), *Disaster preparedness and mitigation, Unesco’s role*, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Paris, France

Guerci C.M., (2008) *Un paese insicuro*, Milano, Egea, pg. 18.

Commissione Europea, (2013) *Libro verde sull’assicurazione contro le calamità naturali e antropogeniche*, Strasburgo, COM(2013) 213 final.

Contributo ENEA all’esame del ddl n. 1413 di conversione del D.L. 28 marzo 2014 n. 47 recante misure urgenti per l’emergenza abitativa, per il mercato delle costruzioni e per Expo 2015.

Loschiavo I., *Le condizioni socio-economiche della provincia di Reggio Calabria prima e dopo il terremoto del 1908*. <http://www.sosed.eu/Cdsole/Dic96/e-21-12-96.htm>

WMO World Meteorological Organization (2004), *Atlas of mortality and economic losses from weather, climate and water extremes (1970–2012)*, CRED, UCL, Geneva, Switzerland, 2014

www.em-dat.net - Université Catholique de Louvain - Brussels - Belgium

http://www.lescienze.it/news/2014/07/21/news/atlante_vittime_danni_economici_eventi_meteorologici-2219569/

16. L'INGV E IL RISCHIO SISMICO NELLO STRETTO DI MESSINA.

NECESSITÀ DI MONITORAGGIO, OCCASIONE DI RICERCA, OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

Nicola Alessandro Pino e Stefano Gresta

L'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia

L'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) nasce con il Dlgs. N. 381 del 29 settembre 1999. Il nuovo ente di ricerca in realtà è costituito dalla fusione di diversi istituti, quali l'Istituto Nazionale di Geofisica di Roma, istituito da Marconi nel 1936, e l'Osservatorio Vesuviano di Napoli, il primo osservatorio vulcanologico del mondo, fondato da Ferdinando II di Borbone nel 1841, con alcuni istituti già parte del Consiglio Nazionale delle Ricerche (l'Istituto Internazionale di Vulcanologia, Catania; l'Istituto di Geochimica dei Fluidi, Palermo; l'Istituto di Ricerche sul Rischio Sismico, Milano). In base allo stesso Decreto Legislativo, in INGV è confluito anche il Sistema Poseidon per la sorveglianza sismica e vulcanica della Sicilia orientale.

Con il riordino degli enti di ricerca (Dlgs. N. 213 del 31 dicembre 2013), l'INGV si è dotato di un nuovo Statuto, che ha modificato la propria articolazione interna. La rete scientifica è oggi basata su tre Strutture di Ricerca a carattere tematico, denominate Terremoti, Vulcani e Ambiente, che rappresentano le linee di attività svolte dall'Istituto.

Oggi l'INGV è una delle realtà più importanti della ricerca scientifica nazionale ed è presente in 10 regioni italiane, con 9 sezioni istituzionali localizzate in 7 città (Milano, Bologna, Pisa, Roma, Napoli, Palermo, Catania), più un numero consistente di sedi distaccate (Fig. 1).

La sua missione principale si sintetizza nella comprensione dei processi geofisici del pianeta, nelle sue componenti solida e fluida, e nel monitoraggio dei fenomeni associati ad essi. L'INGV è componente del Servizio Nazionale di Protezione Civile ed Centro di Competenza del Dipartimento della Protezione Civile. Ad esso è affidata la sorveglianza sismica e vulcanica del territorio nazionale, attraverso reti di strumentazione allineate con gli standard tecnologici più avanzati. I segnali acquisiti sono trasmessi e analizzati in tempo reale nelle tre sale operative di Roma, Napoli e Catania, dove personale specializzato opera 24 ore su 24.

La produzione scientifica è quantitativamente cospicua e di livello eccellente, come testimoniato anche dai recenti risultati della valutazione effettuata dall'ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca), che descrivono l'INGV come l'ente di ricerca più innovativo in rapporto alle sue dimensioni.

Oltre alle attività di ricerca e monitoraggio, riconoscendo anche nel proprio Statuto l'importanza delle iniziative di comunicazione, formazione e informazione, l'INGV svolge una

LO STRETTO IN LUNGO E IN LARGO

consistente attività di diffusione della cultura scientifica e di sviluppo di una cultura dei rischi e della prevenzione, con una costante attività nelle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado e una forte presenza sul territorio.



Fig. 1. La presenza dell'INGV sul territorio nazionale. In maiuscolo sono indicate le Sezioni istituzionali; in minuscolo sono riportate le altre sedi operative.

L'Istituto può contare attualmente su un organico di oltre 500 unità tra ricercatori e tecnologi e personale di supporto alla ricerca, ma nel quadriennio 2014-2017 potrà assumere ulteriori 200 unità (di cui 135 tra ricercatori e tecnologi), in base alla legge n. 128 dell'8 novembre 2013.

L'INGV e lo Stretto di Messina.

Dal punto di vista geofisico, lo Stretto di Messina rappresenta un'area di enorme interesse, essendo tra le zone tettonicamente più attive del territorio nazionale. Qui è avvenuto, il 28

dicembre del 1908, il più forte terremoto italiano che sia stato registrato strumentalmente. Infatti, la sua magnitudo, $M=7.1$, rappresenta il massimo livello di energia liberato da un evento sismico nel nostro paese, da quando i terremoti sono rilevati sistematicamente con strumenti di registrazione. Inoltre, l'enorme distruzione causata (circa 80000 vittime), soprattutto nelle città di Messina e Reggio Calabria, fa di questo terremoto una delle maggiori catastrofi della storia dell'umanità. Tutte le analisi sulla sismicità storica dello Stretto di Messina e sulla sua dinamica attuale confermano che eventi come quelli del 1908 sono certamente avvenuti più volte in passato nell'area, a distanza di diverse centinaia di anni l'uno dall'altro, e certamente avverranno ancora.

Nell'ambito delle proprie reti di monitoraggio, l'INGV ha diversi punti di osservazione nell'area dello Stretto, con un numero consistente di stazioni sismiche e di siti di rilevazione geodetica (Fig. 2), che misurano la deformazione lenta del suolo. In aggiunta ai dati acquisiti per scopi di monitoraggio e di ricerca da strumenti geofisici in installazione permanente, negli anni scorsi l'INGV ha effettuato una campagna di rilevazione di dettaglio, con una densa rete di strumenti sismici temporanei, sia a terra che a mare, cercando così di superare le difficoltà di monitoraggio presentate dalla particolare geografia dello Stretto (<http://dpc-s5.rm.ingv.it/it/Database-MessinaFault.html>).



Fig. 2. La distribuzione delle reti geofisiche permanenti dell'INGV nell'area dello Stretto di Messina: ricevitori GPS (sinistra), per la misura della deformazione del suolo; siti della rete sismica (destra).

In base a quanto descritto, per motivi legati alla ricerca scientifica, ma anche per svolgere iniziative di divulgazione e sensibilizzazione sulle tematiche legate ai rischi naturali, attività che figura tra quelle esplicitamente citate nella missione dell'Ente, come definita dallo Statuto, l'INGV è particolarmente interessato a essere presente nelle aree italiane maggiormente esposte, in particolare a danni da eventi sismici e vulcanici. In questo ambito, nel giugno 2013 è stata inaugurata la sede INGV dell'Aquila, presso la quale si svolgono indagini per una migliore conoscenza delle caratteristiche sismiche del territorio abruzzese, finalizzate alla mitigazione del rischio associato ai terremoti. Questa sede è stata aperta anche grazie a un progetto specifico (progetto "Abruzzo") finanziato dal governo, attraverso il Fondo per Investimenti della Ricerca di Base (FIRB), sulla base di un Accordo di Programma tra l'INGV e la Regione Abruzzo.

La presenza sul territorio con presidi di ricerca, monitoraggio e divulgazione è tra le priorità del nostro Istituto. Nel corso del recente passato sono stati presi contatti con l'Amministrazione della Regione Calabria per l'istituzione di un Centro di ricerca e, più di una volta il progetto è sembrato vicino alla realizzazione. Infatti, la Giunta Regionale, con la delibera N. 59 del 28 gennaio 2010, aveva approvato la costituzione di un Centro di ricerca sulla Bioversità Marina e sulla Qualità Ambientale e di un Laboratorio di Geofisica e Vulcanologia per lo Studio e la Difesa dai Terremoti, prevedendone la localizzazione presso gli edifici dell'ex C.I.A.P.I. di Catona, nell'area settentrionale del comune di Reggio Calabria. Alcune settimane dopo l'approvazione della delibera, fu anche firmato un accordo di programma tra la Regione Calabria, l'INGV, l'IAMC (Istituto dell'Ambiente Marino Costiero del CNR) e alcune università italiane (Reggio Calabria, Cosenza, Siena, Cagliari). Purtroppo, i vari avvicendamenti politici hanno poi reso difficoltosa la realizzazione e, al momento, quel progetto è stato praticamente abbandonato.

Tuttavia, l'INGV mantiene vivo il proprio interesse nell'area dello Stretto e, in questa ottica, sono stati recentemente completati i lavori di ristrutturazione dell'Osservatorio geofisico di Messina, un edificio storico oggi di proprietà dell'INGV, ubicato in Viale Regina Margherita, per diversi anni in stato di abbandono e tradizionalmente impiegato per lo studio e il monitoraggio della sismicità dello Stretto.

Questa struttura ha per l'Istituto importanza strategica, con grandi potenzialità di sviluppo. Infatti, laddove si riuscissero a creare le condizioni di collaborazione fruttuosa tra l'INGV, amministrazioni locali e altri enti di ricerca potenzialmente interessati, l'Osservatorio potrebbe rappresentare l'ideale nucleo di sviluppo di un Centro di ricerca, monitoraggio e divulgazione, orientato principalmente ad approfondire temi legati al rischio sismico e vulcanico che, per quanto visto sopra, rappresenta un argomento di primaria importanza per l'area e, contestualmente, potrebbe costituire elemento di sviluppo culturale ed economico.

L'INGV, quindi, guarda con vivo interesse alle iniziative di collaborazione che potrebbero sorgere in quest'area e conferma il proprio impegno nel partecipare, con tutto il proprio patrimonio tecnologico e di esperienze, alla messa a punto di progetti che possano vedere la costituzione di un Centro di eccellenza, rivolto a obiettivi come monitoraggio, ricerca e diffusione di cultura scientifica, anche finalizzata alla mitigazione del rischio. Tutte attività che costituiscono la missione dell'Istituto.

17. BREVI NOTE SULLA VULNERABILITÀ SISMICA

Adolfo Santini

La Calabria meridionale e l'area dello Stretto di Messina sono tra le zone più sismiche del nostro Paese, come è testimoniato dai numerosi eventi sismici di forte magnitudo che si sono succeduti in epoca storica, culminati con il disastroso terremoto del 28 dicembre 1908.

In questo contesto, il seguente intervento vuole costituire una breve riflessione sul problema della vulnerabilità sismica degli edifici e delle infrastrutture esistenti. La questione è di grande e urgente attualità alla luce dei recenti terremoti che hanno interessato alcune regioni del nostro Paese, con costi molto alti in termini di vite umane e di beni. Nonostante il loro moderato contenuto energetico, infatti, questi eventi hanno provocato distruzioni e danni molto maggiori di quanto sarebbe stato lecito attendersi, evidenziando una situazione di elevata vulnerabilità sismica del patrimonio edilizio, comune alla gran parte del territorio italiano.

Il nostro è un Paese da sempre caratterizzato da una diffusa sismicità, come è evidenziato dal gran numero di documenti e informazioni sugli effetti che nel passato i terremoti hanno provocato in alcune aree geografiche della nostra penisola. Le indagini storiche e di archivio hanno consentito di conoscere quanti terremoti hanno interessato nel passato quelle regioni e quanto sono stati forti. Dallo studio e dall'analisi di queste testimonianze scritte è emerso che sono molto numerosi i centri abitati la cui storia urbana e architettonica è stata fortemente influenzata da disastri sismici. Alcuni di essi sono stati distrutti e ricostruiti più di una volta. Se poi si prende in esame solo il periodo dell'unità d'Italia, cioè gli ultimi 150 anni circa, si osserva che nel nostro Paese si sono verificati ben 34 disastri sismici con effetti superiori all'VIII grado della scala MCS. In media uno ogni quattro anni e mezzo.

Informazioni analoghe provengono anche dal campo della ricerca scientifica. Gli studi degli ultimi decenni hanno consentito enormi progressi, innalzando di molto il livello delle conoscenze. Sono state evidenziate con chiarezza le aree e le cause sismogenetiche, che riguardano essenzialmente la formazione della catena appenninica, un processo geodinamico che determina il sollevamento e la sovrapposizione di enormi distese di sedimenti che ricoprivano il fondale di un antico oceano. Per questa ragione, in Italia la pericolosità sismica rappresenta un carattere geologico stabile e i forti terremoti continueranno inevitabilmente ad accadere.

Ci si domanda come mai a fronte di queste conoscenze, ormai così precise e dettagliate, ogni terremoto ci trovi impreparati. Accade infatti che, nonostante i terremoti colpiscano sempre le stesse zone, ormai note da molto tempo, invece di prevenirne o attenuarne gli effetti ci fac-

ciamo sempre cogliere di sorpresa. A ogni sollecitazione sismica, il nostro patrimonio edilizio e infrastrutturale mostra sempre un notevole grado di vulnerabilità.

Nel nostro Paese, purtroppo, non si è consolidata una cultura sismica diffusa né tra la popolazione, né tra i politici e gli amministratori, come è invece avvenuto in altri paesi sviluppati ad alta sismicità. Nonostante che in Italia vi siano sempre ricostruzioni in corso, ben presto il ricordo dell'evento distruttivo svanisce, quasi rimosso dalla coscienza comune. Sembra che gli amministratori, i tecnici e i residenti non siano per nulla consapevoli di questa realtà, che non è considerata un nodo importante per l'economia, la società e la cultura del Paese.

Le cause che hanno determinato questa difficile situazione sono molteplici. Tra le più importanti vi è certamente la debolezza istituzionale nei confronti delle politiche per la riduzione del rischio sismico, che caratterizza da sempre il nostro Paese. La storia dei disastri sismici degli ultimi 150 anni mostra come le decisioni governative siano state condizionate molto spesso da compromessi del tutto estranei al reale rischio cui è esposta la popolazione, risultando inadeguate a perseguire efficaci strategie di tutela e di prevenzione. Basti pensare alla suddivisione del nostro Paese in zone sismiche che, per molti decenni, ha "inseguito" i terremoti piuttosto che prevenirli, indipendentemente dalle conoscenze storiche e scientifiche che si avevano sulla sismicità di un sito. Solo dopo gli effetti di un terremoto distruttivo, infatti, molti territori comunali sono stati dichiarati ufficialmente sismici. Per molte amministrazioni, inoltre, l'inclusione del loro territorio all'interno di una zona sismica è stata vista, talvolta, come un ostacolo allo sviluppo edilizio, quasi come se adottare presidi antisismici nelle nuove e nelle vecchie costruzioni fosse solo un inutile spreco di denaro e un freno per l'economia. Per esempio, è per questa ragione che la Sicilia orientale è stata classificata zona sismica solo nel 1981, pur essendo stata colpita, tra gli altri, dai terremoti distruttivi del 9 e dell'11 gennaio 1693. In molte aree caratterizzate da una pericolosità sismica rilevante, tutto questo ha determinato la realizzazione di innumerevoli costruzioni non dimensionate per resistere al terremoto, con tutti i problemi che ne conseguono.

Per molto tempo anche la qualità della normativa tecnica sulle costruzioni è stata notevolmente inferiore a quella delle norme adottate nei Paesi sismici più avanzati. Anche in questo campo i maggiori progressi si sono registrati a seguito di disastri sismici. Basti pensare che il primo vero miglioramento della norma italiana sia avvenuto sull'onda dell'emozione provocata dal terremoto che il 31 ottobre 2002 determinò il crollo della scuola elementare di San Giuliano di Puglia, con il suo tragico bilancio di morte. Il provvedimento legislativo che ne seguì produsse una normativa in linea con i criteri adottati dagli eurocodici, anche se non sostituì, ma affiancò la precedente norma, che poteva comunque essere ancora utilizzata. L'evoluzione della normativa portò successivamente alle attuali NTC08, un testo finalmente molto avanzato, che riflette le ultime conoscenze in materia. Tuttavia, anche in questo caso la sua obbligatorietà fu imposta solo dopo l'ultimo forte terremoto italiano, quello che colpì L'Aquila nell'aprile del 2009. Questi colpevoli ritardi, anch'essi legati alla salvaguardia di interessi diversi rispetto a quello primario della riduzione del rischio, hanno determinato la realizzazione di molte strutture solo apparentemente resistenti al sisma, perché progettate secondo criteri talvolta semplicistici e rudimentali. Queste strutture andrebbero riconsiderate e la loro sicurezza dovrebbe essere rivalutata alla luce della domanda sismica e delle prestazioni richieste dalla nuova normativa.

Un'altra causa della precaria condizione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente è certamente l'insufficiente controllo in cantiere, soprattutto per le strutture in calcestruzzo armato, che può condurre all'impiego di materiali di resistenza inferiore a quella prevista in

progetto e all'esecuzione poco accurata dei dettagli costruttivi. In questi casi, il comportamento di una struttura realizzata può differire anche molto rispetto a quello previsto in progetto.

Un ulteriore motivo, spesso sottovalutato, ma purtroppo molto diffuso nelle costruzioni esistenti, riguarda la concezione strutturale, sovente non adeguata nei confronti di terremoti di forte intensità. Per un organismo strutturale, infatti, la probabilità di sopravvivere a un forte terremoto dipende essenzialmente dalla disposizione e dalla mutua interazione dei diversi elementi resistenti. Dissimmetrie e irregolarità in pianta e in elevazione, infatti, peggiorano notevolmente il comportamento globale, determinando concentrazioni di sforzi e di deformazioni che possono costituire il pericoloso innesco di dissesti e crolli. In altre parole, non basta che un organismo strutturale sia verificato convenzionalmente in campo elastico attraverso l'impiego di un codice di calcolo più o meno affidabile; occorre, invece, che tutti gli elementi strutturali siano in grado di partecipare allo stesso modo alla resistenza complessiva, condividendo tra loro la domanda di spostamento imposta dal sisma. Questo problema chiama in causa la diffusa inadeguatezza della classe professionale italiana, ingegneri e architetti, nel campo della progettazione antisismica. Nelle nostre scuole, infatti, questi insegnamenti non sono quasi mai obbligatori, ma confinati in percorsi formativi particolari, il più delle volte accuratamente evitati dagli studenti per il maggiore impegno richiesto.

Alla luce di tutto questo, ci si chiede come può il nostro Paese uscire da questa situazione così difficile, cosa si può fare nell'immediato futuro per ridurre il rischio sismico, come si può colmare il notevole ritardo accumulato negli ultimi decenni. È evidente che nuove ed efficaci politiche per migliorare la difesa dai terremoti non possono che basarsi su misure di prevenzione moderne ed efficaci, e di adeguate politiche di gestione del territorio. Tutto questo può contare sui notevoli avanzamenti registrati negli ultimi anni nel campo della sismologia e sull'attuale versione delle norme tecniche per le costruzioni, finalmente ispirate da criteri moderni e avanzati. Molto si deve fare anche nel campo dell'educazione, per formare una classe professionale sempre più preparata. Inoltre, è assolutamente necessario che questa materia riceva un'attenzione particolare non solo dal mondo delle istituzioni, ma anche da quello della cultura, allo scopo di formare una consapevole e condivisa coscienza del pericolo e del conseguente rischio. Altrimenti, poiché i forti terremoti continueranno a colpire il nostro Paese, l'enorme sproporzione tra bisogno di sicurezza e misure di prevenzione non può che portare al verificarsi di ulteriori, futuri disastri sismici.

PARTE QUINTA

MOBILITÀ E TRASPORTI



Nota dell'autore

A dispetto del forte incremento della domanda di trasporto fra le due sponde dello Stretto e del consolidarsi della volontà delle comunità locali di avviare un processo di integrazione territoriale, il sistema dei trasporti nell'area si è andato fortemente degradando ed oggi si presenta come una delle criticità e dei limiti maggiori per la realizzazione dell'Area integrata.

Il trasporto gommato è oramai da anni monopolio di una sola società, la Caronte Tourist, a dispetto della surreale conclusione a cui è giunta di recente l'Autorità per la concorrenza dopo un'inchiesta protrattasi per anni; a fronte di una discreta funzionalità del sistema stanno le proibitive tariffe praticate in regime monopolistico e i disagi che ancora sono costrette a subire le città di Villa San Giovanni e Messina; quest'ultima a causa della scarsissima funzionalità dell'approdo di Tremestieri, oggetto di frequenti e continui insabbiamenti, frutto di evidenti limiti di progettazione, per cui quella che appariva la definitiva soluzione per liberare la città dal gommato pesante si sta rivelando una beffa, se si considera anche che tale scelta, priva di una corrispondente localizzazione sulla costa calabra, ha allungato notevolmente i tempi di traghetamento.

Del sistema ferroviario, sempre più striminzito ed inefficiente, sono piene le cronache di tutti i giornali locali dopo che le Ferrovie dello Stato hanno deciso una ulteriore riduzione delle corse e hanno annunciato in pratica la soppressione del servizio di attraversamento dei treni sullo stretto e la messa in quiescenza dei gloriosi ferribotti.

L'Aeroporto dello Stretto è sempre di più aeroporto di Reggio Calabria, a dispetto dell'annuncio della realizzazione di pontili, check in a Messina, etc.. è sempre più irraggiungibile ed oramai la larga maggioranza dei messinesi si serve dell'Aeroporto di Catania.

La situazione più paradossale riguarda il traffico pendolare con i mezzi veloci, soggetto alla minaccia di continue interruzioni del servizio e con le corse ormai ridotte al minimo indispensabile. Duole ricordare che una ventina di anni fa, nel 1984, la Snav garantiva 45 corse giornaliere fra Reggio e Messina nei giorni feriali e 23 di domenica e festivi, a fronte oggi delle 22 corse nei giorni feriali e 2 sole corse la domenica.

In questo quadro disastroso e depressivo pare che si stia compiendo qualche timido passo in avanti; infatti nel luglio 2014, dopo mesi di proteste, si è istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che lo presiede, un Tavolo tecnico per la redazione di uno studio di fattibilità per il miglioramento dei sistemi di collegamento nell'Area dello Stretto; al Tavolo partecipano rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria, delle Province di Messina e Reggio Calabria, dei Comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, di RFI, dell'Anas, delle Autorità portuali di Messina e Reggio Calabria e delle due Università di Messina e Reggio Calabria.

Il contributo di seguito presentato è la Bozza di rapporto preliminare che il Prof. Michele Limosani, componente del suddetto Tavolo in rappresentanza dell'Università di Messina (il rappresentante della Mediterranea di Reggio Calabria è la prof.ssa Francesca Moraci) ha presentato nel settembre del 2014.

18. TERRITORIO E MOBILITÀ: ALLA RICERCA DI UNA SOLUZIONE PER L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA

Michele Limosani

Introduzione

Il recente dibattito sulle aree metropolitane e, più in generale, sul futuro dell'area dello Stretto di Messina, così come i recenti disagi dovuti alla riduzione del servizio di traghetti passeggeri tra la costa siciliana e quella calabra, impongono un serio approfondimento della questione dell'attraversamento dello Stretto che sia volto all'individuazione di soluzioni sostenibili, efficienti e durature nel tempo.

Con l'accantonamento – temporaneo o permanente che sia – del progetto di costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, il territorio ed i soggetti che lo animano hanno l'obbligo di ripensare in maniera radicale ruoli e funzioni di questa regione, ed al contempo assicurare che le esigenze di mobilità che caratterizzano lo Stretto – e che sono molteplici e spesso difficilmente conciliabili – trovino una risposta adeguata.

In altri termini, lo Stretto di Messina – prima ancora dei governi locali e regionali che di esso fanno parte – ha la necessità di dotarsi di un vero e proprio Piano della Mobilità, dal quale far discendere le misure di attuazione, siano esse infrastrutturali o di mera governance. Il compito è difficile per molte ragioni, non ultime un dibattito che negli ultimi 35 anni è rimasto ancorato alla sola opzione ponte, e la mancanza di un quadro istituzionale coeso ed unitario.

Se il tema Ponte appare oggi superato, più complesso è invece il quadro delle responsabilità (intese qui come scelte da compiere) istituzionali, politiche ed economiche che fa da sfondo alla ricerca di una soluzione (o più soluzioni) per la mobilità nello Stretto. La nostra opinione è che si debba individuare un'azione sistemica, complessa ed integrata che poggi su un'analisi condivisa e, soprattutto, sulla sinergia delle diverse componenti (enti locali, autorità portuali, associazioni di categoria, università, etc...) che a vario titolo giocano un ruolo nella governance e nei processi economici che interessano lo Stretto di Messina.

Le ragioni di un Piano della Mobilità dello Stretto

Esistono almeno due ragioni profonde per le quali dovrebbe essere elaborato un piano integrato di mobilità dell'Area dello Stretto.

La prima, di carattere internazionale, scaturisce dall'evoluzione delle politiche dell'Unione Europea e dai profondi mutamenti che hanno caratterizzato il complesso sistema dei trasporti a livello mondiale: da un lato infatti l'allargamento dell'Unione verso Est prima e il progres-

sivo spostamento del suo baricentro di influenza verso il Mediterraneo poi, hanno creato le condizioni per nuove reti di trasporto Trans-Europee, con l'affermazione delle cosiddette Autostrade del Mare, che nel lungo periodo potrebbero rappresentare un'opportunità di coesione tra i paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Dall'altro lato, l'imponente e costante crescita di economie "giovani" come quelle cinese e indiana (ma discorso analogo vale per le altre "tigri" del sud-est asiatico) ha significato una crescita altrettanto significativa dei traffici commerciali con i paesi Europei, che attraverso il Canale di Suez transitano nel Mediterraneo.

Questi mutamenti geopolitici hanno riportato al centro dei mercati globali il Mediterraneo, che punta ad essere un mare di scambi ed integrazione, piuttosto che un teatro di tragedie e disperazione come troppo spesso è avvenuto in questi anni. Sebbene si sia ancora lontani dalla reale attuazione della zona di libero scambio, e nonostante le recenti tensioni (sia nel teatro di guerra del Medioriente che nella gestione dell'emergenza immigrazione, che viene incentivata dagli squilibri tra le due sponde del Mediterraneo), il nostro paese ha l'obbligo di cogliere questa opportunità straordinaria e governare un processo che – indipendentemente dalle nostre intenzioni – si sta dispiegando senza possibilità di arresto e che richiede un ripensamento dei trasporti in tutto il bacino Euro-Mediterraneo. In quest'ottica, lo Stretto di Messina diventa uno snodo focale che va riorganizzato per renderlo all'altezza delle sfide che lo attendono.

Vi è poi una seconda ragione per la quale un piano integrato della mobilità nello Stretto è ormai indifferibile. Essa risiede nell'esigenza di mobilità che un territorio esprime e che deve trovare una risposta in un sistema dei trasporti che sia efficiente, sicuro e sostenibile. L'area dello Stretto è già teatro di un complesso scambio di merci e persone tra le due sponde, ed il sistema attuale di attraversamento mostra ormai i segni di un declino che lo rende inadeguato alle sempre più pressanti esigenze di chi quel territorio lo vive. Se Messina e Reggio decideranno in un futuro più o meno prossimo di dar vita ad un'unica area metropolitana, essa avrà senso solo a patto che quella regione rappresenti già uno spazio economico omogeneo, con perfetta mobilità di persone, beni e servizi e con le infrastrutture necessarie perché ciò si verifichi.

È dalla mobilità quindi che si deve partire. Se l'obiettivo è quello di creare un piano efficiente e realmente integrato dei trasporti nello Stretto, il primo passo deve essere un'analisi seria e puntuale delle previsioni di mobilità sul territorio. Tali previsioni dovranno informare, infatti, la pianificazione vera e propria del sistema di trasporto che si riterrà più appropriato per le esigenze di mobilità manifestatesi. E solo allora sarà possibile procedere alla programmazione degli interventi infrastrutturali e dei servizi collegati. Tale sequenza logica è condizione necessaria perché non si ripetano gli errori del passato, ma piuttosto si ponga in essere un sistema efficiente ed utile per chi in quel territorio vive, lavora o fa impresa.

Mobilità e Territorio

Mobilità (intesa qui sia come esigenza e quindi domanda, che come capacità e quindi in termini di offerta) e territorio diventano quindi un binomio inscindibile: una corretta pianificazione della mobilità deve necessariamente essere ancorata al territorio ed alle sue esigenze, siano esse insediative, ambientali o paesaggistiche.

In un'area come quella dello Stretto, con forti criticità ambientali, con un'urbanizzazione costiera spesso sviluppatasi in maniera incontrollata a discapito degli insediamenti storici nelle aree collinari e montagnose, e con un continuo declino delle già insufficienti infrastrutture esistenti (con tutti i problemi di tipo ambientale che ne derivano - su tutti basti ricordare la tragedia di Giampilieri del 2009-), va operata una decisa inversione di tendenza per recupe-

rare un rapporto sano con il territorio e la sua fruizione: bisogna dar vita ad un sistema di collegamenti comunali, intercomunali ed interregionali che sia improntato alla riduzione delle distanze tra luoghi di residenza e di lavoro, al favoreggiamento di sistemi di trasporto pubblico efficienti e convenienti per i cittadini, ed alla maggiore efficienza del trasporto delle merci e delle materie prime per favorire un tessuto produttivo che oggi fa fatica ad essere competitivo sul mercato nazionale ed europeo.

Risulta evidente da quanto detto che un piano della mobilità non è e non può essere un documento avulso dal proprio contesto, ed in particolar modo dalle politiche ambientali e di sviluppo economico che si intendono perseguire per questa regione. L'idea di mobilità che si vuole forgiare per lo Stretto deve essere cucita addosso ad un territorio che è complesso e che presenta sfide non indifferenti: dalla sua particolare conformazione geografica (si pensi ad esempio alla separazione fisica delle due sponde, o all'alternanza di montagne, colline e fiumi), alla dispersione dei centri urbani economicamente più importanti, per finire alle esigenze di tutela di un territorio ricco di importanti tradizioni insediative e culturali.

Un passato difficile, un futuro concreto: la domanda di pianificazione.

Ma forse la sfida maggiore nella composizione di un sistema di mobilità integrato per l'area dello Stretto è rappresentata dall'atavica arretratezza dei sistemi di trasporto nel Mezzogiorno, ferroviario, stradale e marittimo, sia di corta che di media percorrenza. Qualsiasi tentativo di produrre un piano della mobilità deve quindi partire da qui: dal riconoscere una condizione di deficit infrastrutturale che non ha permesso di rispondere in maniera efficiente alla crescente domanda di mobilità, ma che l'ha anzi mortificata riducendo sensibilmente la qualità della vita per i residenti e le opportunità di investimento e sviluppo per le imprese.

Ammettere questa condizione di partenza svantaggiosa è la precondizione necessaria per ancorare il futuro Piano della Mobilità dello Stretto a delle radici di sano realismo che permettano sin dall'inizio di questo processo di guardare in maniera scrupolosa ai problemi, alle esigenze, agli ostacoli ed alle opportunità che i policy makers si troveranno di fronte.

Di fronte ai temi accennati in queste pagine (crescente richiesta di mobilità, esigenze insediative ed ambientali, rapporto tra mobilità e territorio, ed inadeguatezza dell'esistente rete dei trasporti), la risposta non può che essere un Piano integrato ed organico della Mobilità per lo Stretto di Messina. Un piano che non si fermi alle soluzioni ingegneristiche o trasportistiche, ma che metta in relazione tali soluzioni con l'assetto del territorio, con le sue domande e le sue criticità. Un piano che risponda alla domanda di mobilità e che riesca a dare nuova linfa al sistema produttivo della regione. Un piano, infine, che deve avere – per la sua portata – un orizzonte temporale ampio, di lunga durata, che permetta la realizzazione degli interventi di programmazione che dal piano discendono e la verifica della sua efficienza in relazione alle esigenze che vuole soddisfare.

Le componenti di mobilità

Per poter fornire un approccio efficace ed efficiente al problema occorre che la questione venga affrontata ponendo a fondamento di ogni elaborazione il concetto della mobilità. Infatti essa - intesa come esigenza di muoversi nello spazio delle persone e delle cose - determina, da parte di cittadini e imprese, la domanda di servizi di trasporto che chiede di essere soddisfatta, e su di essa va costruita, da parte dei diversi operatori, l'offerta di servizi in grado di soddisfarla.

Per fare in modo che le diverse azioni (piani, progetti, provvedimenti finanziari e normativi)

siano in grado di rispondere alla domanda di mobilità che si vuole garantire, occorre strutturare una sequenza logica delle attività da porre in atto, consistente in: studio e previsione della mobilità; pianificazione dei sistemi di trasporto; programmazione delle infrastrutture e dei servizi.

Per tale motivo l'analisi delle componenti della mobilità e delle problematiche ad esse connesse deve quindi essere il primo passaggio. L'evoluzione delle esigenze di vita e di uso dell'Area dello Stretto ha determinato negli ultimi anni profonde modifiche nelle componenti della mobilità:

- una rinnovata centralità per la mobilità di persone a scala locale, che ha fatto emergere nuovi e pesanti problemi di pendolarismo;
- lo sviluppo di una mobilità tra le due città metropolitane con esigenze di spostamenti da concludere in giornata;
- la presenza sempre maggiore di spostamenti per lavoro a scala nazionale e la crescita di spostamenti per turismo a scala nazionale ed internazionale;
- la riorganizzazione dei sistemi distributivi a scala urbana e regionale con la crescita della frequenza dei rifornimenti nelle aree urbane e con la crescita della grande distribuzione organizzata;

Per quanto detto in precedenza, occorre quindi assumere come punto di partenza la domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci considerando sia le peculiarità della struttura territoriale che la genera che il sistema dei servizi ed infrastrutturale che deve sostenerla. Con riferimento all'Area dello Stretto, è possibile articolare la mobilità interessata in tre fasce:

- mobilità di breve distanza (urbana e metropolitana);
- mobilità di media distanza (regionale ed interregionale);
- mobilità di grande distanza (mobilità a scala nazionale, comunitaria, mediterranea, internazionale).

Una tale aggregazione oltre a consentire risposte chiare anche in presenza di promiscuità di uso dei singoli sistemi modali permette di stabilire rapporti corretti tra i differenti ambiti decisionali. I volumi di traffico, passeggeri e merci, sono in crescita per tutte le fasce di mobilità individuate. Nella breve distanza si svolge una parte notevole della mobilità totale. Il solo servizio Metromare nel 2013 ha trasportato più di un milione di passeggeri e si valuta che ogni giorno circa 18.000 persone varchino lo Stretto utilizzando i vettori che in atto vi operano. L'uso eccessivo dei mezzi individuali, una diffusa carenza di azioni efficaci di controllo per il rispetto delle regole, le carenze del trasporto collettivo, che non offre

servizi di quantità e qualità adeguate alle attese, e la presenza di elevati volumi di traffico merci, creano nelle aree urbane terminali dei servizi di traghettamento estesi fenomeni di congestione, inquinamento e incidentalità, mentre dalle aree limitrofe si riscontrano carenze di accessibilità.

A scala regionale ed interregionale l'offerta di servizi di trasporto, che è essenziale per la coesione e lo sviluppo delle aree interessate, si presenta distribuita in maniera inadeguata alle esigenze di mobilità. In particolare il trasporto ferroviario non offre collegamenti adeguati tra l'area dello Stretto e le aree limitrofe, sia per le basse prestazioni della rete sia per la quantità e qualità dei servizi offerti. Per le merci la capacità insufficiente dei servizi ferroviari unita all'assenza di interporti nell'area considerata hanno condotto alla assoluta prevalenza del trasporto su gomma, anche per classi di distanza congeniali al trasporto combinato ed intermodale.

La mobilità nazionale ed internazionale presenta caratteristiche e si attua su classi di distanza molto diverse: collegamenti nazionali, collegamenti con l'Europa e con gli altri paesi del Mediterraneo. Per la mobilità delle persone, accanto alle consuete motivazioni di lavoro e affari, ed al notevole peso della domanda turistica, si sono attivati spostamenti connessi alle migrazioni in atto a livello nazionale e comunitario. Il trasporto ferroviario offre servizi inadeguati per i collegamenti continentali a partire dalle località dell'area dello Stretto. Il trasporto aereo, nonostante lo sviluppo dei traffici in atto, non offre connessioni dirette su molte relazioni, specie per l'unico scalo presente nell'area, e risulta tributario degli aeroporti nazionali maggiori (Fiumicino, Malpensa). Anche per il trasporto marittimo non viene utilizzata a pieno la condizione di centralità nel Mediterraneo propria dell'Area.

Metodologie per l'analisi e la formulazione di proposte operative

Come detto in precedenza, la sequenza logica delle attività da porre in atto, consiste in: studio e previsione della mobilità; pianificazione dei sistemi di trasporto; programmazione delle infrastrutture e dei servizi.

Una qualunque opera di pianificazione deve necessariamente partire da una conoscenza della situazione attuale. Gli approcci utilizzati per l'analisi dei sistemi di trasporto sono tipicamente quantitativi e mirano a fornire un supporto alle decisioni di pianificazione strategica, tattica ed operativa. È evidente inoltre che la stesura di un piano - sia pure nelle sue linee direttrici generali - richiede dati e tempi che in questo momento non sono compatibili con gli obiettivi stabiliti all'interno del tavolo tecnico. Al fine tuttavia di disporre di un "documento programmatico di base" che consenta di delineare le soluzioni progettuali di miglioramento dei collegamenti tra la Sicilia e il Continente attraverso lo Stretto di Messina, il rapporto assume come "benchmark" o punto di partenza gli elementi di analisi e valutazione dello stato di fatto e delle soluzioni progettuali contenute nella Relazione Finale degli Advisor dei "Collegamenti Sicilia - Continente" con riferimento alla soluzione alternativa al ponte, denominata "multimodale", che si basa sul potenziamento del sistema di navigazione per l'attraversamento dello Stretto. Lo studio viene poi integrato con una sintetica descrizione di proposte progettuali delle autorità locali, alcune delle quali già in fase di attuazione. Per l'approfondimento delle questioni, dei dati e delle metodologie seguite nell'analisi si rimanda, ovviamente, allo studio degli Advisor.

Il sistema multimodale

L'analisi comparativa delle diverse soluzioni progettuali di miglioramento dei collegamenti tra la Sicilia e il Continente attraverso lo Stretto di Messina è stata elaborata nel 2001, in vista del progetto preliminare del Ponte, da un ATI composta da Pricewaterhouse Coopers Consulting, Pricewaterhouse Coopers UK, Certet-Bocconi, Sintra, Net Engineering. L'ipotesi del sistema multimodale, in particolare è stata formulata con la finalità di fornire all'amministrazione un'alternativa solo a fini comparativi di ordine generale e perciò definita solo sotto il profilo modellistico, per quanto riguarda il trasporto, e tipologico, per quello che concerne le diverse infrastrutture.

Sulla base di quanto previsto nel Piano Generale dei Trasporti e delle indicazioni fornite dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero dei Lavori Pubblici, sono state delineate le infrastrutture dell'area d'intervento che possono essere assunte come invarianti per qualunque scenario di configurazione dei collegamenti tra la Sicilia ed il Continente. Sono stati poi presi

in considerazione tre orizzonti temporali dell'analisi (2012, al 2022 e al 2032) e due diverse ipotesi di crescita del Mezzogiorno (alta e bassa). Assumendo, quindi, come data la presenza delle infrastrutture invariabili al 2012, e per ciò stesso presenti in qualsiasi configurazione dei collegamenti Sicilia-Continente, il rapporto si concentra sull'analisi di due scenari:

- Sistema dei collegamenti fra la Sicilia e il continente con ponte e invariabili (Scenario "con ponte");
- Sistema dei collegamenti Sicilia – Continente multimodale senza Ponte e con invariabili (Scenario "multimodale alternativo").

Va rilevato che, essendo allegati al "Programma Ponte", oggi definitivamente cancellato, gli interventi previsti nello scenario "con ponte" sono stati tutti annullati con il progetto, mentre quelli previsti nello scenario "multimodale" costituiscono "una razionale ipotesi di lavoro", ma non sono stati oggetto né di progettazione né di verifica di fattibilità tecnica.

L'offerta infrastrutturale di trasporto nello scenario "multimodale alternativo" si compone di più gruppi di interventi da realizzare gradualmente nel tempo in funzione della dinamica della domanda e con la possibilità pertanto di graduare nel tempo l'impegno finanziario e di adeguare la realizzazione delle infrastrutture alle effettive esigenze di mobilità.

Nel caso dei traffici gommati le rotte considerate sono la Messina-Villa San Giovanni e il nuovo collegamento Tremestieri-Reggio Calabria. Gli interventi sono mirati alla completa separazione dei traffici di attraversamento da quelli urbani ed all'adeguamento nel tempo del numero di approdi e del naviglio. In una prima fase, in particolare, si prevede di potenziare il collegamento degli approdi di Villa San Giovanni con l'autostrada; realizzare nell'area di Reggio Calabria un nuovo porto con due scivoli per le navi bidirezionali; spostare verso Nord (zona della foce del torrente Annunziata) l'approdo messinese dei servizi per i traffici gommati, dotandolo di un collegamento diretto con le autostrade.

Poiché per gli anni successivi sono previsti ulteriori crescite di traffico, l'adozione di ulteriori interventi, nel potenziamento dei collegamenti esistenti tra la Sicilia ed il Continente, è necessaria per garantire al sistema complessivo condizioni accettabili di funzionamento. Gli elementi che, in ipotesi di crescita alta, sono soggetti a criticità di funzionamento, anche prima del 2012, risultano essere:

- l'approdo di Reggio Calabria, il quale è in congestione rispetto al numero di corse di navi bidirezionali da effettuare; inoltre, l'assenza di aree di accumulo per le punte stagionali del traffico da traghettare comporta problemi per la viabilità di accesso al porto;
- le reti stradali di collegamento dei porti di Messina e Villa San Giovanni con la viabilità autostradale, le quali, nonostante una quota del traffico sia attratta dai servizi presenti sulla rotta Reggio-Tremestieri, in ipotesi di crescita alta si trovano in condizioni di congestione analoghe a quelle attuali nel caso di Messina o addirittura peggiori nel caso di Villa San Giovanni;
- l'approdo ferroviario di Villa San Giovanni, per il quale si registrano condizioni prossime alla saturazione.

In ipotesi di crescita bassa, si prevede che vi sarà un leggero alleviamento dei problemi di interferenza tra i traffici cittadini di Villa e di Messina ed i traffici interessati all'attraversamento dello Stretto, ma resterebbero invece i problemi di congestione dell'approdo di Reggio Calabria e, soprattutto, dell'approdo ferroviario di Villa San Giovanni. Gli interventi previsti (inclusi quelli invariabili), con l'indicazione dei diversi orizzonti temporali, possono essere così schematizzati (i costi stimati sono espressi in milioni di euro):

Interventi previsti (alcuni dei quali già realizzati) per la tratta Messina Tremestieri-Reggio Calabria per i diversi orizzonti temporali:

1. realizzazione in località Tremestieri di un porto con due scivoli di approdo e del relativo collegamento diretto con la viabilità primaria extraurbana;
2. realizzazione dei primi due scivoli di un nuovo approdo nell'area di Reggio Calabria, delle relative aree di accumulo e del collegamento dell'approdo con la rete autostradale primaria; (121 Ml)
3. realizzazione di altri due scivoli all'approdo di Tremestieri (per un totale di quattro); (36 Ml, 30 anni)
4. realizzazione di altri due scivoli all'approdo di Reggio Calabria (per un totale di quattro); (36 Ml, 30 anni)
5. realizzazione del sistema integrato ferrovia-mezzi veloci per passeggeri fra la stazione di Santa Caterina di Reggio Calabria e la stazione di Messina (previsto dai programmi FS).

Interventi previsti per la tratta Villa S. Giovanni - Messina Annunziata per i diversi orizzonti temporali.

1. realizzazione di un collegamento diretto tra gli approdi di Villa San Giovanni e le aree di accumulo e riorganizzazione delle stesse (64 Ml);
2. potenziamento del raccordo autostradale tra lo svincolo di Villa S. G. della A3 e le aree di accumulo (41 Ml); spostamento degli approdi per navi bidirezionali dalla rada di San Francesco a quella dell'Annunziata, con la realizzazione di almeno cinque scivoli di attracco; (90 Ml)
3. realizzazione di un collegamento diretto tra gli approdi della rada dell'Annunziata e la rete autostradale siciliana; (20 Ml)
4. ampliamento del numero di scivoli per navi bidirezionali a Villa S Giovanni dai cinque attuali a sette; (35 Ml, 20 anni)
5. ampliamento del numero di scivoli per navi bidirezionali alla rada dell'Annunziata da cinque a sette; (36 Ml, 20 anni)
6. realizzazione della terza corsia sulla A3 tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria (129 Ml, 20 anni).
7. eliminazione della barriera di separazione tra gli approdi privati e gli approdi FS a Villa San Giovanni, in modo da permettere agli utenti l'accesso comune alle due aree (prevista dall'Accordo di Programma);

Per quanto riguarda invece il trasporto di mezzi ferroviari, lo studio assume l'ipotesi che esso continui ad essere gestito dalle FS, e continui a godere del contributo pubblico diretto a coprire i disavanzi di gestione e finanziare investimenti nella flotta finalizzati ad adeguare il servizio a standard più accettabili. Nel caso dei traffici ferroviari, i potenziamenti infrastrutturali riguardano l'adeguamento del numero di attracchi. Un primo attracco ferroviario a Villa San Giovanni va realizzato entro tre anni per adeguare la potenzialità dal lato calabrese a quella del lato siciliano;

Nell'ipotesi di crescita "alta" della domanda gli approdi ferroviari sia di Messina che di Villa San Giovanni vanno potenziati. Considerando le ulteriori crescite di traffico ferroviario previste, sia nello scenario con Ponte che in quello multimodale, sia in ipotesi di crescita bassa che alta, la situazione diverrà sempre più insostenibile, in particolare per la linea Messina-Catania;

la realizzazione del raddoppio completo delle tratte a singolo binario consentirebbe ad entrambe le linee di avere la potenzialità necessaria a soddisfare anche gli incrementi di traffico previsti al 2032 nello scenario “con Ponte” e nelle ipotesi di crescita alta. Gli interventi previsti dal piano sono riportati nella tabella 3. Gli interventi previsti possono essere così schematizzati:

Interventi previsti per il potenziamento dei servizi ferroviari:

1. realizzazione del primo di due nuovi attracchi ferroviari a Villa S. Giovanni ed interventi per l’efficientamento delle operazioni di traghettamento ferroviario (18 MI) ;
2. raddoppio delle tratte ferroviarie Patti-Cefalù e Giampilieri-Giarre (1342 MI);
3. realizzazione del secondo nuovo attracco ferroviario a Villa S. Giovanni -per un totale di 5 attracchi - (18 MI);
4. realizzazione del nuovo attracco ferroviario di Messina - per un totale di 5 - (18 MI).

Il rapporto, infine, sottolinea che il sistema attuale di collegamento attraverso lo Stretto appare particolarmente inefficiente sotto numerosi aspetti (gestione degli spazi a terra - piazzali di imbarco e di sosta e aree retroportuali e commerciali immediatamente a ridosso degli approdi; gestione delle biglietterie; sistema di imbarco e sbarco delle auto e camion; tipologie di navi utilizzate; frequenze; sistema tariffario), frutto del protrarsi per lungo tempo di una situazione gestionale consolidata e scarsamente concorrenziale. Pertanto è necessario che oltre alla realizzazione degli interventi previsti per la tratta Messina Tremestieri-Reggio Calabria sopra riportati, avvenga un efficientamento del sistema che lo avvicini a standard più moderni. La configurazione che si avrebbe per l’attraversamento dello Stretto secondo tale scenario è schematicamente illustrata in Fig. 1.

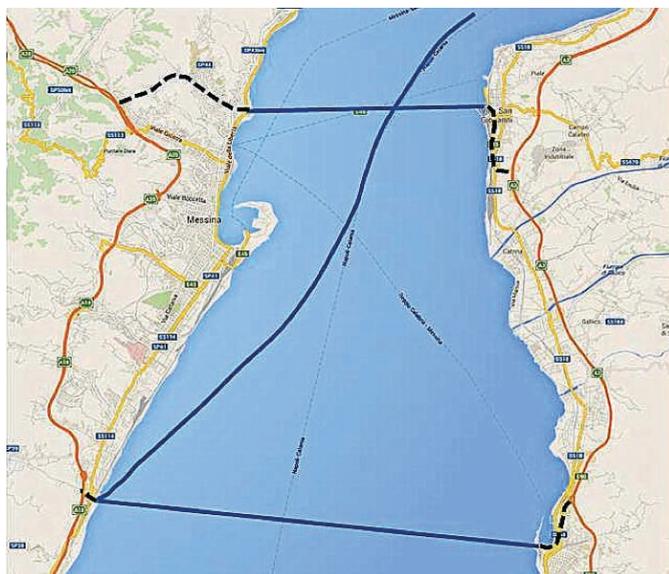


Fig. 1 - Configurazione dell’attraversamento dello Stretto secondo lo scenario multimodale.

Le proposte del territorio: il piano dell’Autorità portuale

Secondo quanto previsto nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2013 - 2015 dell’Autorità Portuale di Messina si è valutata positivamente la necessità di progettare a Tremestieri nuove infrastrutture portuali integrative di quelle realizzate. Gli approdi entrati in funzione nel 2006 non sono evidentemente in grado di accogliere né l’intero traghettamento dello stretto né tantomeno i servizi dell’autostrada del mare. Il Piano triennale rileva “che il nuovo PRP in fase di approvazione ha previsto l’ampliamento del porto di Tremestieri che così sarà in grado di assorbire l’intero traffico di traghettamento dello stretto, più una cospicua aliquota del traffico Ro-Ro delle autostrade del mare, a tutto vantaggio del decongestionamento del porto storico e della viabilità urbana”. I lavori per l’ampliamento dell’attuale infrastruttura, con la realizzazione delle invasature adeguate al servizio di “autostrade del mare”, partiranno entro il 2014. Le nuove invasature sono utilizzabili sia per il traghettamento sia quale terminale per le autostrade del mare. Per far fronte all’esigenza di collegare la zona falcata (porto storico) con l’asse autostradale (tangenziale) è stato predisposto il progetto della cosiddetta “via del mare” in cui si prevede il riassetto complessivo della zona sud della città lungo un corridoio costiero che attraversa la parte sud della città, oggi occupato unicamente dalla linea ferroviaria Messina Catania, con l’idea di formare un asse attrezzato in cui convivono ferrovia, strada, parcheggi, discese a mare ed aree pedonali. Gli interventi previsti secondo il piano dell’Autorità Portuale (alcuni dei quali già finanziati) possono quindi schematizzarsi come:

- Lavori di costruzione della piastra logistica con annesso scalo portuale e realizzazione di altri due scivoli all’approdo di Tremestieri (120 MI);
- realizzazione via del mare (80 MI).

La configurazione ipotizzata per i collegamenti è schematicamente illustrata in Fig. 2.



Fig. 2 - Configurazione ipotizzata per i collegamenti.

Interventi atti a favorire la mobilità a breve distanza

I servizi atti a favorire la mobilità di breve distanza all'interno dell'area dello Stretto, possono essere forniti utilizzando la rete ferroviaria esistente sui versanti costieri delle aree metropolitane di Reggio Calabria e di Messina e considerando la loro connessione attraverso servizi di attraversamento dello Stretto, coordinati e cadenzati, mediante mezzi navali veloci. Per quanto concerne la sponda siciliana si tratterebbe di potenziare i servizi ferroviari sul versante ionico fino a Taormina-Giardini e sul versante tirrenico fino a Barcellona Pozzo di Gotto. Per quanto concerne la sponda calabra, si tratterebbe di potenziare i servizi ferroviari (ed alcune infrastrutture) sulla tratta Rosarno - Melito Porto Salvo. Queste infrastrutture, disposte lungo le coste, costituiscono le due vie sulle quali avvengono i principali spostamenti della popolazione residente nelle due città metropolitane. La connessione tra i due sistemi ferroviari potrebbe essere effettuata mediante dei servizi marittimi di collegamento veloce tra la Stazione Marittima di Messina con i porti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria. In corrispondenza del porto di Reggio Calabria la connessione con i servizi ferroviari sarebbe possibile aprendo un accesso al porto in corrispondenza della stazione di S. Caterina, stazione ubicata proprio in adiacenza al porto ma attualmente non raggiungibile direttamente. Analogamente un collegamento diretto tra la stazione Aeroporto con l'aerostazione permetterebbe una maggiore fruibilità dei servizi aeroportuali. Una razionalizzazione dei servizi tra le due sponde consentirebbe di favorire in maniera più efficace anche la mobilità a scala maggiore (interregionale, nazionale ed internazionale) consentendo il collegamento con i treni veloci in partenza da Villa S. Giovanni per le destinazioni settentrionali e permettendo l'accesso diretto all'aeroporto di Reggio Calabria. Gli interventi necessari per la realizzazione di tali servizi possono essere schematizzati come segue:

1. riqualificazione degli approdi e dei collegamenti tra gli approdi e i principali poli di servizio ed in particolare i collegamenti in corrispondenza della stazione di Villa. S. Giovanni, del porto di Reggio Calabria (S. Caterina), dell'aeroporto di Reggio Calabria;
2. riqualificazione della Stazione Marittima di Messina e potenziamento dei servizi di accesso dei passeggeri dalla Stazione Marittima alle invasiature delle navi veloci per Reggio Calabria e Villa. S. Giovanni.

La configurazione ipotizzata per i collegamenti descritti è schematicamente illustrata in Fig. 3.



Fig. 3 - Configurazione ipotizzata per i collegamenti a servizio della mobilità di breve distanza.

Elementi ulteriori di discussione

La materia dei collegamenti marittimi, in assenza di norme specifiche è regolata dal libero mercato. La libertà del mercato è nella fattispecie ancor più tutelata in quanto lo Stretto di Messina è un tratto di mare di rilevanza internazionale, la cui percorribilità è garantita da apposite convenzioni internazionali (con l'eccezione del divieto di navigazione posto per le navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi o di altre sostanze nocive all'ambiente marino stabilito dall'art. 6 del D.M. 8/9/1985 recante "regolamentazione del traffico marittimo nello Stretto di Messina"). Ne consegue che il servizio di attraversamento dello Stretto fra le due sponde non può essere considerato rotta interna assoggettabile a regime concessorio. In altre parole una politica dei collegamenti, non potendo, in assenza di norme di leggi speciali, utilizzare lo strumento della concessione e dei connessi oneri, può fare leva soltanto sulla disponibilità delle infrastrutture (segnatamente gli approdi) e dei relativi oneri, oltre che della erogazione di contributi pubblici come è accaduto a favore di Ustica Lines e Blufferries per il c.d. servizio Metromare e continua ad accadere a RFI per la continuità territoriale del servizio ferroviario.

In questa prospettiva si dovrà avviare una riflessione sull'ammontare di risorse finanziarie certe che stabilmente sono destinate per l'erogazione di tali servizi, le politiche che incentivano la concorrenza tra operatori, la politica tariffaria e la possibilità di rimodulare i servizi anche riconsiderando la possibilità di rivedere gli standard richiesti per il servizio di attraversamento pedonale. Per quanto attiene poi al sostanzioso contributo che lo Stato eroga al gruppo RFI per la continuità territoriale e che viene utilizzato nella quasi sua totalità per il transito dei treni via nave, è forse giunto il momento di discutere l'utilizzo considerando la possibilità di diminuire gradualmente i treni trasportati (possibilmente solo i treni notturni) e dirottamento di buona parte delle risorse con abbassamento delle tariffe per il transito veicolare, con evidente effetto calmieratore del libero mercato. Da un lato è certamente vero che il mancato trasporto dei treni comporta certamente una ulteriore rottura di carico, tuttavia l'attuale configurazione del servizio stesso comporta un assai disagiata imbarco del materiale rotabile e dei passeggeri e, fra le lunghe manovre e la navigazione vera e propria, porta via da 1h e 40' a 2h di viaggio (di cui buona parte senza energia elettrica e aria condizionata).

Un'ulteriore riflessione, poi, merita, l'opportunità di mantenere in vita lo schema rotatorio imposto dal D.M. Infrastrutture e Trasporti del 23/06/2008 n. 128, art. 6. A seguito di un incidente occorso ad un mezzo veloce impegnato nell'attraversamento dello Stretto il 15/1/2007, nel quale persero la vita quattro membri dell'equipaggio a causa dello scontro con un portacontainer, è stato disposto uno schema rotatorio di separazione del traffico. Sono pertanto inibiti gli attraversamenti lineari fra le due sponde che, fino al 2008, consentivano ai collegamenti di essere espletati in tempi decisamente inferiori all'attuale; si registra, peraltro, che in alcuni casi, la stessa rotta ha tempi diversi per l'andata e per il ritorno (è il caso della rotta di mezzi veloci fra Messina-Porto storico e Reggio Calabria). Si evidenzia che da più parti come lo schema di separazione del traffico e l'intera concezione "rotatoria" delle rotte di attraversamento sono ormai ritenuti pressoché unanimemente non migliorativi della sicurezza, e semmai peggiorativi nella misura in cui concentrano i flussi di traffico su ristretti corridoi dei quali alcuni paralleli alle coste e, pertanto, molto interferenti con le attività umane che vicino alle coste stesse si concentrano.



19. LA DIMENSIONE INFRASTRUTTURALE DELL'AREA DELLO STRETTO. SCENARI DI PROGETTO

Gaetano Scarcella

Negli ultimi quarant'anni il dibattito attorno al tema delle infrastrutture nell'area dello Stretto è stato fortemente condizionato dalla questione *ponte*, l'alternativo destino e il continuo cambio di priorità assegnato dallo Stato italiano e dalla Comunità europea alla realizzazione di quest'opera ha generato una condizione di sostanziale immobilismo che si è tradotta tanto nella mancata predisposizione delle opere propedeutiche alla sua futura realizzazione, tanto nella incapacità di definire valide e condivise alternative per l'attraversamento. La conseguenza è che il sistema trasportistico all'interno di quest'area appare oggi in gran parte inadatto ad assolvere alle attuali esigenze della mobilità e la sua ristrutturazione non solo appare necessaria ma può rappresentare una concreta opportunità per la riqualificazione dei servizi, delle strutture, degli ambiti urbani e, più in generale, per il ridisegno di parti significative di questo paesaggio, in particolare le coste e i primi rilievi collinari.

All'interno di una visione integrata dei vari sistemi - ferroviario, autostradale, marittimo - che tiene conto della dislocazione delle attività produttive e dei principali poli attrattivi di livello territoriale, la ridefinizione complessiva del sistema dell'attraversamento assume gerarchicamente un ruolo prioritario e può costituire il principale elemento di saldatura per l'area dello Stretto, una entità che ritrova già elementi concreti di unitarietà paesaggistica nei sistemi costieri racchiusi dai monti Peloritani in Sicilia - Taormina, Messina, Milazzo-Barcellona Pozzo di Gotto - e dal massiccio aspromontano in Calabria - Saline Ioniche, Reggio Calabria, Gioia Tauro-Rosarno¹. All'interno di questo ambito il sistema portuale è costituito attualmente da un sistema a pentagono, idealmente assumibile come centro dell'area dello Stretto, e comprende sulla sponda siciliana, il porto storico di Messina, l'approdo per le società private nella rada San Francesco e l'approdo di Tremestieri, mentre sulla sponda calabrese è costituito dal porto di Reggio Calabria e da quello di Villa San Giovanni. Più all'esterno completano il

1 Un tentativo di messa a sistema dei piani, programmi e progetti attivi nell'area dello Stretto è contenuto all'interno della pubblicazione: Fabrizia Berlingieri, Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella, Marina Tornatora, a cura di, *L'area metropolitana dello Stretto. Nuovi scenari*, premessa di Laura Thermes, Iiriti, Reggio Calabria 2008. Parte di questa ricerca è confluita in seguito nell'espletamento dell'incarico ad opera dei gruppi di lavoro coordinati da Prof.ssa Arch. Laura Thermes (di cui lo scrivente faceva parte assieme ad altri) e Prof.ssa Arch. Francesca Moraci, per la definizione del "Sistema dell'attraversamento stabile e delle opere connesse. Metaprogetto territoriale e paesaggistico - Fase 1. Analisi ricognitiva". Incarico svolto per Società Stretto di Messina nel periodo dic. 2010/mar. 2011, con il coordinamento Parsons svolto dall'Ing. Franco Bocchetto.

sistema il grande porto transhipment di Gioia Tauro, il porto di Milazzo, in via di ristrutturazione, e il porto di Saline Ioniche, a sud di Reggio Calabria, mai entrato in funzione e oggi completamente insabbiato.

L'attraversamento pedonale

I porti di Messina e Villa San Giovanni dovranno nel breve periodo adeguare le loro strutture alle nuove esigenze della mobilità e alle strategie del vettore ferroviario nazionale - RFI - che ha ormai intrapreso una politica di dismissione dei treni a lunga percorrenza tra la Sicilia e il Continente collegati lungo lo Stretto dalle navi traghetto, privilegiando una strategia incentrata sui treni ad alta velocità che, tuttavia, non garantisce al momento la continuità territoriale. A fronte della dismissione dei treni a lunga percorrenza, già da tempo avviata, non è ancora stata predisposta una efficiente linea ad alta velocità né in Sicilia né in Calabria. Sul versante calabrese sono in corso di realizzazione solo alcuni interventi di miglioramento della linea ferroviaria esistente, mentre in Sicilia la previsione di RFI riguarda la futura realizzazione di una nuova linea per treni veloci a collegamento delle città di Messina, Catania e Palermo e il potenziamento di alcune linee esistenti. Il collegamento per il traffico passeggeri è attualmente garantito da navi veloci tra i porti di Reggio Calabria e Villa S.G. - cui si è aggiunto, solo per un breve periodo, l'approdo localizzato in prossimità dell'aeroporto dello Stretto a sud di Reggio Calabria - verso la stazione marittima di Messina.

All'interno di uno scenario in via di definizione, un'ipotesi auspicabile è quella che vede nelle due stazioni dello Stretto le teste di ponte di un sistema costituito dalla integrazione del trasporto ferroviario ad alta velocità con il trasporto marittimo effettuato con navi veloci. La discontinuità tra i due vettori, ovvero il trasferimento dei passeggeri e dei bagagli a seguito dal treno alla nave e viceversa, potrà rappresentare l'occasione per adeguare entrambe le stazioni marittime e ferroviarie secondo una modalità che ritrova similitudini con il transito negli scali aeroportuali, caratterizzato da quel paesaggio tipico costituito da tapis roulant, scale mobili, aree di attesa, servizi e punti di ristoro. Collocati in pieno centro urbano, i porti di Villa S.G. e Messina, assieme a quello di Reggio Calabria, potranno costituire le porte per il transito pedonale lungo le due sponde dello Stretto², mentre l'ipotesi di una dislocazione degli attracchi per navi veloci in più punti dello Stretto, previsto originariamente nello schema della *metropolitana del mare*, appare al momento un'ipotesi poco praticabile, a causa dei notevoli costi di gestione del sistema e di un bacino d'utenza ancora insufficiente a coprire le spese. Appare, invece, praticabile un potenziamento delle corse esistenti e una integrazione con i trasporti su rotaia al fine di assicurare il collegamento con le aree in cui sono localizzati i servizi più importanti. In particolare nel versante reggino si potrebbe sfruttare la linea ferrata esistente per collegare il porto di Reggio con le altre stazioni ferroviarie lungo la costa e con l'aeroporto dello Stretto a sud della città, ciò all'interno di uno scenario in cui la nuova stazione marittima verrebbe a costituire la testata del sistema di servizi e di spazi per il tempo libero innervato nel doppio asse parallelo lungomare-corso³.

2 Si tratta attualmente di un flusso giornaliero di circa 30 mila unità ma che in vista di una evoluzione dei legami tra i due versanti è destinato, presumibilmente ad aumentare.

3 Si vedano a tal proposito le tesi di laurea seguite dalla prof.ssa Laura Thermes presentate nel volume: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella, a cura di, Laura Thermes, Progetti per il sud, Il Poligrafo, Padova 2008, pp. 131-138, 147-156, 167-176, 193-200, 219-228, 373-380.

Sul versante siciliano il porto di Messina potrebbe potenziare verso sud l'integrazione con la metroferrovia per Giampilieri, entrata in funzione nel 2009, e con la linea tramviaria a collegamento con il centro cittadino e con il policlinico, e verso nord con la linea tramviaria che potrebbe essere estesa almeno fino all'area di Ganzirri, ponendosi a servizio dei consistenti nuclei residenziali presenti e del polo universitario e ospedaliero del Papardo.

L'ipotesi infrastrutturale appena descritta andrebbe a configurare un sistema continuo di mobilità su rotaia che costituirebbe la spina di distribuzione per entrambi i versanti dello Stretto collegata verso monte ai sistemi urbani collinari e via mare ai porti di Messina, Reggio e Villa S.G.. Negli ultimi anni la città di Messina ha assunto un ruolo significativo nell'attività crocieristica con un numero molto consistente di grandi navi che tra la primavera e l'autunno utilizzano le banchine del porto storico. Il dibattito che ne è conseguito, alimentato da convegni, workshop e concorsi, ha fatto emergere diversi temi progettuali e alcune istanze come quelle che fanno riferimento alla localizzazione di un nuovo terminal crocieristico, alla individuazione di nuovi servizi di supporto alle attività turistiche da individuare in prima battuta nell'area della fiera, negli spazi pubblici adiacenti la palazzata e nella antica cittadella fortificata e più in generale, nella riqualificazione del waterfront cittadino.



Fig. 1. Vista del porto di Messina con l'inserimento del progetto per un nuovo terminal crocieristico. Workshop, Il territorio oltre lo stretto. Terza edizione – “Messina: il mare tra gli isolati”. Area d'intervento: *Tra la stazione marittima e il Bocchetta*. Responsabile: Moduloquattro Architetti Associati, con: Fausto Calarco, Antonino Costantino, Angelo Ferrito, Cristina Monari, Elvira Stagno, Vittoria Terranova, Giuseppe Vanadia

Transito gommato/merci

Il trasporto marittimo degli automezzi nell'area dello Stretto⁴ avviene in maniera differenziata. Per quanto concerne il gommato leggero vede attive le linee *Villa San Giovanni – Rada San Francesco*, utilizzata dalle compagnie private, e *Villa San Giovanni stazione – Messina marittima*, utilizzata dalle navi del gruppo Blufferries. Per il gommato pesante entrambi gli attracchi presenti a Villa S.G. e una linea dal porto di Reggio Calabria, sono collegati con il porto di Tremestieri. È inoltre presente una linea di autostrada del mare che collega il porto storico di Messina con Salerno. Una evidente criticità del sistema descritto riguarda tanto gli approdi delle società private a Messina e Villa S.G. quanto i due porti storici di Messina e Reggio

4 Allo stato attuale presenta un flusso medio di spostamenti tra le due sponde superiore ai 10 mila transiti al giorno.

Calabria che, collocati in pieno centro, determinano un considerevole aggravio dei livelli di traffico e di inquinamento nelle città presentando, al contempo, una sostanziale inadeguatezza degli spazi a disposizione e dei servizi offerti agli automezzi e ai passeggeri. Al contempo l'approdo di Tremestieri, entrato in funzione nel 2005 per fornire una risposta al problema dell'attraversamento dei mezzi pesanti all'interno della città di Messina, necessita di frequenti operazioni di manutenzione che comportano periodi anche lunghi di inagibilità, inoltre, allo stato attuale questa infrastruttura risulta ampiamente sottodimensionata e presenta servizi per gli automezzi e i passeggeri in gran parte inadeguati. Un ulteriore dato è poi rappresentato dal fatto che l'interfaccia naturale per il porto di Tremestieri potrebbe essere Reggio Calabria il cui porto appare, però, inadeguato a causa dei limitati spazi a terra.

Tali considerazioni impongono un ripensamento complessivo tanto delle infrastrutture da adibire al trasporto del gommato tanto una revisione delle rotte principali all'interno dell'area dello Stretto. In questo quadro un'ipotesi per la gestione dei flussi relativi al gommato, leggero e pesante, potrebbe fare riferimento a infrastrutture intermodali dislocate all'esterno rispetto alle parti centrali dell'area metropolitana. A tal fine potrebbero essere utilizzati i porti di Gioia Tauro e Milazzo, per i flussi tra il continente e la Sicilia Occidentale, e quelli di Saline Ioniche⁵ e Tremestieri, tanto per i flussi in attraversamento tra il continente e la Sicilia Occidentale, quanto per il collegamento degli automezzi all'interno dell'area dello Stretto.

Per il corretto funzionamento del sistema Saline Ioniche-Tremestieri sarebbe propedeutica la realizzazione di un by-pass autostradale a collegamento tra l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la nuova 106 Ionica, Reggio Calabria-Taranto, in via di completamento, in quanto la tangenziale di Reggio Calabria, che attualmente funge da collegamento, appare ampiamente inadeguata ad assorbire crescenti flussi di traffico. Ne scaturiscono due importanti temi di progettazione urbana.

Il primo è relativo alla trasformazione della tangenziale di Reggio in un grande viale urbano che appare funzionale al recupero delle aree a monte della griglia del Piano De Nava, prive di un disegno organico e dei necessari servizi. Il secondo è relativo alla riconversione della zona industriale dismessa di Saline Joniche che sul versante calabrese verrebbe a costituire una nuova polarità a sud della città di Reggio Calabria. La creazione di un polo intermodale in quest'area, che presenta elementi di pregio ambientale e paesaggistico, come l'area umida dei pantani, il sistema costiero e il sistema dei terrazzamenti sulle colline, potrebbe essere progettato al fine di favorire la coesistenza tra infrastrutture, paesaggio agrario, sistemi insediativi, resti della industrializzazione, ecosistema dei pantani, e riferimenti paesaggistici, andando a realizzare un grande parco che potrebbe trovare il proprio bacino d'utenza in area molto ampia che si estende sui due versanti dello Stretto⁶. Sul versante siciliano si rende necessario l'adeguamento e il potenziamento del porto di Tremestieri che con l'attuazione degli interventi previsti dal Piano regolatore portuale del 2006 potrà assumere la connotazione di polo intermodale capace di regolare i flussi relativi a gommato, ferrovia e trasporti marittimi. Questo polo, inoltre,

5 L'infrastruttura portuale presente a Saline Joniche, a sud di Reggio Calabria, è stata realizzata nei primi anni settanta del secolo scorso per servire gli impianti della Liquichimiche Sud mai entrati in funzione e si trova allo stato attuale in stato di abbandono.

6 I temi di progetto connessi all'area di Saline Joniche e le zone limitrofe sono stati indagati per diversi anni all'interno del Laboratorio di Sintesi Finale "Il progetto dell'esistente e la città meridionale", coordinato dalla Prof.ssa Laura Thermes, all'interno della Facoltà di Architettura dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Si vedano a tal proposito le tesi di laurea presentate nel volume: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella, a cura di, *Laura Thermes, Progetti per il sud/L'area metropolitana dello Stretto*, Gangemi, Roma 2014, pp. 375-384, 485-508, 519-550.

potrebbe svolgere un ruolo determinante per lo sviluppo dell'area produttiva di Lardereria, posta a monte del porto e gestita dall'IRSAP⁷, che potrebbe ampliare le funzioni già presenti legate alla logistica e incrementare il bacino d'utenza della vicina zona commerciale. All'interno di questo scenario l'area di Tremestieri nel suo insieme dovrebbe essere progettata per assolvere le funzioni di testa di ponte per i collegamenti con il continente e di polo prevalentemente logistico-commerciale a servizio del nucleo urbano di Messina e dei centri disposti a sud lungo la riviera jonica. Il ripensamento del sistema di attraversamento, così come descritto, contiene al suo interno ulteriori temi di progetto come quello che scaturisce dalla dismissione degli attracchi delle società private tanto a Messina, nella rada San Francesco, tanto a Villa S. Giovanni. In entrambi i casi la dismissione potrà rappresentare l'occasione per recuperare aree strategiche per la fruizione urbana e per incrementare l'offerta di servizi e di spazi pubblici lungo entrambe le coste. Per quanto concerne il sistema Gioia Tauro-Milazzo il versante calabrese andrebbe a utilizzare gli spazi del grande porto container, che risulta ben collegato con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, andando così ad implementare le funzioni già presenti nel porto. Il porto di Gioia Tauro è tra gli scali più importanti del Mediterraneo, crocevia per le merci provenienti e dirette tanto da Oriente quanto da Occidente, ma vive ormai da qualche anno una condizione di sostanziale incertezza derivante da complesse dinamiche internazionali. Ciò determina scenari previsionali che oscillano tra il rilancio degli investimenti, al fine di migliorare l'efficienza della infrastruttura e attrarre nuovi armatori, e la de-specializzazione progressiva del porto, da attuare nell'ipotesi di un possibile calo dei traffici. Tale incertezza si associa alla incapacità del porto, racchiuso all'interno del proprio recinto, di rappresentare una risorsa per lo sviluppo tanto delle aree a ridosso dell'infrastruttura che dell'intera area dello Stretto e da un'assoluta inefficienza della rete ferroviaria, non adeguata all'*alta capacità*. Gli orientamenti progettuali per questa infrastruttura dovrebbero, dunque, mirare alla predisposizione di differenti scenari, fornendo ipotesi e soluzioni sia nella possibile direzione della implementazione dei servizi per il porto hub, prevedendo azioni come la realizzazione di un polo per la logistica, di un centro per gli affari e di un centro intermodale – opere queste già in parte programmate - sia nella direzione di una possibile diversificazione delle funzioni, bilanciando l'attività di *trading* con l'inserimento di nuove funzioni, come un polo fieristico, un centro specializzato nella cantieristica e di attracchi per navi RO-RO. Nel tentativo di ridurre l'evidente distacco tra il porto e il contesto circostante, accanto ai temi a carattere infrastrutturale, sarà necessario individuare gli interventi capaci di stabilire nuove gerarchie territoriali. Tali interventi potranno assumere una dimensione compensativa nei confronti delle trasformazioni che nel tempo si sono susseguite, introducendo all'esterno dei confini portuali, in prossimità dei centri urbani di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, servizi di scala metropolitana - parchi tematici, residenze, aree per il tempo libero e per lo shopping. Allo stesso tempo gli interventi dovranno essere orientati a rafforzare l'armatura produttiva delle aree a ridosso del porto, ridisegnando i caratteri insediativi per la realizzazione di nuovi sistemi di agricoltura avanzata, di centri di ricerca e di trasformazione e poli per la produzione di energia rinnovabile⁸.

7 L'IRSAP – Istituto Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive - è stata istituita dalla Regione Sicilia con L. R. 12/01/12 e sostituisce il consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale – ASI.

8 I temi di progetto connessi all'area del porto di Gioia Tauro e le zone limitrofe sono state oggetto di studio del LID'A 9 - Laboratorio Internazionale d'Architettura - "Il Progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio, Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando e l'area portuale. Paesaggi e Passaggi", svoltosi nel 2011 a Gioia Tauro (RC) e all'interno del Laboratorio di Sintesi Finale "Il progetto dell'esistente e la città meridionale", coordinato dalla Prof.ssa Laura Thermes, all'interno della Facoltà di Architettura dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria, nel corso dell'a.a. 2011/12. Si vedano a tal proposito le tesi di laurea presentate nel volume: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella, a cura di, Laura Thermes, Progetti per il sud/L'area metropolitana dello Stretto, Gangemi, Roma 2014, pp. 551-596.



Fig. 2. Gioia Tauro, area ASI, parco dell'energia lungo l'asse di collegamento tra Gioia Tauro e San Ferdinando. Laboratorio Internazionale d'Architettura - LIId'A 9 – "Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio meridionale. Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando e l'area portuale. Paesaggi e passaggi". Area d'intervento: Il progetto delle strutture produttive dietro il porto. Responsabile: Laura Thermes. Tutors: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella

Il collegamento del traffico gommato con il porto di Milazzo, oltre che auspicabile al fine del decentramento della mobilità in attraversamento verso parti esterne all'area dello Stretto, appare strategica anche in relazione ai potenziali rapporti con quella parte di territorio che gravita attorno ai centri di Barcellona Pozzo di Gotto, Milazzo, Pace del Mela, che accoglie nelle aree gestite dal IRSAP attività commerciali, logistiche e aziende produttive, con livelli abbastanza diversificati di specializzazioni connesse alle produzioni industriali, artigianali e alla cantieristica da diporto. Queste aree si distribuiscono territorialmente a costituire un lungo nastro ben collegato con i principali assi infrastrutturali stradali e ferroviari cui il nuovo porto industriale, in fase di progettazione, potrà dare nuovo impulso. Di particolare interesse progettuale potrà essere il recupero di questo lungo nastro infrastrutturale che interessa un tratto consistente di waterfront a est di Milazzo da estendere ai centri urbani presenti e, in particolare, all'area industriale di Valdina in cui sono presenti numerose cave di argilla ormai in fase di esaurimento che determinano un significativo problema ambientale ma anche una potenziale risorsa vista la presenza di piccoli bacini acquei artificiali formati a seguito dell'attività estrattiva che si prestano alla realizzazione di un grande parco connesso all'uso delle energie rinnovabili⁹ all'interno di un bacino d'utenza che potenzialmente si estende all'intera fascia tirrenica siciliana.

Il ridisegno dei sistemi infrastrutturali per l'attraversamento e la connessione dei porti presenti lungo entrambi i versanti potrà rappresentare un'occasione per il recupero di ampie zone di waterfront come quelle tra Tremestieri, la zona Falcata e la Rada San Francesco a Messina o come quella tra Villa San Giovanni, il porto di Reggio Calabria e Saline Ioniche, sulla sponda opposta e, ancora, per il recupero delle aree limitrofe ai porti di Milazzo e di Gioia Tauro. La

⁹ Questi temi sono stati affrontati dallo scrivente insieme ad altri a seguito di conferimento di incarico di supporto alla progettazione nel corso della procedura di approvazione della Variante del Piano Regolatore Generale Consortile da parte dell'IRSAP – Istituto Regionale per lo sviluppo delle Attività Produttive (ex ASI), 2011/12.

progressiva eliminazione del traffico gommato in attraversamento all'interno delle tre città dello Stretto e la sua sostituzione con un sistema di intermodalità diffusa che vede l'integrazione tra vettori marittimi e ferroviari, tanto per i flussi in attraversamento, tanto per quelli interni, lascia spazio ad una visione in cui lo sviluppo dell'area dello Stretto andrà a strutturarsi su un sistema di mobilità sostenibile che farà da cornice alla realizzazione e al recupero di ampi spazi pubblici che andranno a costituire le quinte sceniche di quella grande piazza d'acqua, centro geografico e simbolico di una realtà territorialmente unitaria e paesaggisticamente omogenea, che è lo Stretto di Messina.



Fig.3. Vista del parco lineare tra Tremestieri e la zona Falcata.

Laboratorio Internazionale d'Architettura - LIId'A 7 – “Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto”. Area d'intervento: *Messina tra la zona Falcata e l'approdo di Tremestieri.*

Responsabili: Laura Thermes, Gianfranco Neri, Ottavio Amaro. Tutori: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella.



20. IL NODO DEI TRASPORTI NELL'ASSETTO DELL'AREA

Alberto Ziparo

Il tema della mobilità ha storicamente ricoperto un ruolo strategico nel modello di assetto socio-spaziale dell'Area dello Stretto. La rassegna sintetica di “visioni dominanti” per la strutturazione del contesto nelle varie fasi ne evidenzia nel tempo la storica funzione di controllo e regolazione delle relazioni di tipo militare, commerciale, amministrativo ed in generale socio-economico, legata soprattutto al traffico marittimo di attraversamento longitudinale dello Stretto ed alla possibilità di governare e determinare uno spazio strategico nei traffici mediterranei.

Dopo l'Unità d'Italia il progetto economico e tecnologico ha permesso la “messa in discussione” dell'insularità della Sicilia, prima raggiungibile soltanto via mare e, più tardi, per via aerea: lo sviluppo dei trasporti terrestri su rotaia e su gomma, insieme all'immane impegno per la realizzazione della Rete Infrastrutturale nazionale, rilanciavano il problema del collegamento “concreto” della Sicilia al resto del Paese “e al continente” e quindi all'attraversamento trasversale dello Stretto. In effetti, nell'Italia post-unitaria si discuteva del possibile “attraversamento stabile”, Ponte, Istmo o Tunnel, in modo analogo agli approcci prospettati – e poi divenuti programmi e progetti – per il “superamento” dei grandi corsi d'acqua (Biagi, Ziparo, 1998). Lo “shock sismico” del 1908 ha contribuito a chiarire le difficoltà tecniche, programmatiche, economiche ed ambientali legate alla possibile progettazione del Ponte: tuttavia la domanda di relazioni – anche su gomma e rotaia – con la Sicilia si è mantenuta costante e crescente. Con la realizzazione della rete ferroviaria nazionale, i traffici sullo Stretto sono diventati regolari. Dopo il secondo conflitto mondiale si sono fortemente intensificati, con l'avvio nel 1956 del collegamento veloce tra Reggio e Messina, anche per i salti tecnologici comportati dalla organizzazione bellica nei settori dei traffici marittimi.

E, successivamente, per un aumento delle modalità dovute agli effetti di uno sviluppo economico divenuto, alla fine degli anni cinquanta, vero e proprio “boom”; di cui però le regioni dello Stretto hanno beneficiato molto dopo e relativamente; registrando effetti rilevanti nel settore dei trasporti, ma legati soprattutto alla fuoriuscita di capitale umano e sociale, ovvero alla emigrazione di milioni di Siciliani e di Calabresi verso le aree, dapprima estere poi dell'Italia settentrionale, che si andavano sviluppando.

A partire dalla fine degli anni sessanta si registrano anche al sud i primi effetti della crescita economica e della trasformazione socio-spaziale: anche in Calabria e Sicilia ad uno “sviluppo più lento”, corrisponde tra l'altro una maggiore domanda di mobilità. Nello Stretto si consolida la domanda di collegamenti di lunga distanza; anche perché nel frattempo si è realizzato

il doppio binario ferroviario su tutto il basso arco tirrenico, fino a Reggio, e si costruisce la Salerno-Reggio Calabria (Bianchi, Vendittelli, 1982). Il “Progetto ‘80” (Programma di Sviluppo Economico Nazionale 1971-75) individua l’Area dello Stretto come una delle aree strategiche del Paese e propone per essa uno scenario di sviluppo che resterà riferimento scientifico, culturale e politico per diversi decenni.

Per il Mezzogiorno si propone un modello di sviluppo fortemente centrato sui “Grandi Poli” Industriali e Infrastrutturali. Per molti anni – e in diversi programmi e studi – il comparto dei trasporti viene reinterpretato addirittura con valenze molto più ampie di quelle di un settore che deve assicurare “le condizioni dello sviluppo”: esso è considerato su un vero e proprio fattore strutturante della crescita. Si afferma allora un concetto rimasto dominante forse fino a qualche anno fa, allorchè proprio gli studi sul Ponte hanno contribuito a chiarire non pochi equivoci: risolvendo i collegamenti di lunga distanza, tra la Sicilia e il continente (“possibilmente con l’attraversamento stabile”), si sarebbe affrontato anche felicemente il problema dei collegamenti interni dell’area. Nonostante, però, la nascita della Società “che dovrà realizzare il Ponte” – sotto forma di Comitato Promotore ex lege 1158/1971, da cui dieci anni dopo nascerà la Stretto di Messina spa – nei tardi anni settanta i primi “programmi di sviluppo economico” in qualche modo organici delle due regioni, formulano scelte piuttosto diverse: il Reggino guarda soprattutto al suo interno, alle relazioni con la Piana, la Locride, i “nuovi poli industriali calabresi, fino all’asse Lametino-Catanzarese; “Messina, con l’autostrada” rafforza le relazioni con le altre città della fascia costiera siciliana e, più vicino, con il polo produttivo di Milazzo e quello turistico di Taormina”. Qualche anno dopo, negli studi per il Piano Generale dei Trasporti (Bettini, Guerzoni, Ziparo, 2002), si sottolinea come l’attraversamento stabile, progetto ancora non risolto dal punto di vista tecnico, rischia di essere già obsoleto dal punto di vista programmatico.

Nel 1990, mentre l’ “ultimo esecutivo della prima repubblica” si accinge a varare l’ennesima “grande cascata” di progetti di opere pubbliche per il Sud – riproponendo una ricetta ormai fallimentare – le due Regioni, insieme alla Provincia e agli altri Enti interessati, varano un Accordo di Programma per i collegamenti nello Stretto, documento politico-programmatico che contiene interessanti elementi di innovazione e, lasciando sullo sfondo l’Attraversamento Stabile e qualsiasi retorica sull’integrazione forte dell’Area, mira a risolvere i reali problemi emergenti nel sistema di mobilità. Per la prima volta si assumono gli studi sui flussi reali che vengono reinterpretati per “riequilibrare” il peso delle strategie mirate a soddisfare la “crescente domanda di traffico locale” e non soltanto i traffici di lunga distanza, la cui componente inizia a declinare.

Nelle ultime fasi le elaborazioni ed i dibattiti, viziati da tantissime forzature, sul Ponte “prossimo alla realizzazione”, a dispetto della sua discutibile utilità e fattibilità, hanno spesso occultato i reali problemi del sistema dei trasporti nell’area (sempre più legata alla crescita del traffico locale) rilanciando continuamente quanto forzosamente il peso dei collegamenti di lunga distanza. Proprio gli studi sul Ponte, tuttavia, hanno chiarito, forse definitivamente, tale equivoco.

Domenico Gattuso è tra gli studiosi che hanno più osservato il traffico sullo Stretto; sottolinea appunto come ormai la mobilità sia soprattutto interna all’area. *“Le indagini e l’analisi delle serie storiche evidenziano nettamente una tendenza alla contrazione dei traffici sullo Stretto; in particolare la mobilità passeggeri complessiva si riduce da 13,4 Mni a 9,9 Mni di unità/anno negli ultimi 15 anni (1995-2010) con un tasso medio di decrescita pari a -2,6%; in termini di autovetture equivalenti il discorso è analogo: da 2,8 Mni di autolanno a 2,0 Mni, con un -2,8%. Di contro aumenta significativamente la quota modale aerea (da 6 a 10,2 Mni di passeggeri. Da notare che nel complesso la mobilità passeggeri da e per la Sicilia appare piuttosto stabile (attorno a 21 Mni di passeggeri/anno). Nel caso del trasporto merci si rileva una stasi del traffico camionale (da 0,9 Mni*

di veicoli commerciali a 0,8 Mni) ed una crescita del trasporto mediante navi (da 0,3 Mni a 0,6 Mni di mezzi). Del tutto insignificante è l'entità del traffico merci ferroviario" (Gattuso,2011).

Tutti gli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica recenti, dal Piano Generale delle Mobilità Nazionali, ai documenti programmatici regionali, ai piani territoriali e paesaggistici, alla programmazione strategica e comunitaria, hanno colto il crescente peso del sistema interno dell'area, rispetto ai grandi collegamenti di lunga distanza. Il sempre crescente peso del traffico aereo per passeggeri e marittimo per le merci, rendono il problema dei collegamenti di lunga distanza assai relativo, risolvibile per quanto riguarda le merci pesanti con l'attuazione piena dell'approdo di Tremestieri- Messina Sud da relazionare in futuro al nuovo scalo di Reggio Nord- Villa Sud, probabilmente a Bolano.

Il residuo traffico passeggeri via terra per il Messinese è gestibile con innovazioni tecnologiche, macchine fisse e mobili e opportune rotture di carico quelle "relazioni tra treni e merci veloci".

Le nuove amministrazioni comunali di Messina e Reggio sostengono la necessità di integrare il traffico "tra le due sponde", assumendo lo Stretto come "elemento di unificazione, non di barriera" e puntando sulla continuità della rete "mare-terra".

In effetti, lo stesso Domenico Gattuso ha ipotizzato – in uno studio recente – un vettore di collegamento costante sotto forma di "Metropolitana del Mare", in funzione continua nell'arco delle 24 ore, sia con collegamenti "diretti" tra i centri di Messina e Villa e Reggio, sia con corse "circolari" tra le relazioni inter ed intra sponde (Gattuso,2010). Molta parte del problema si risolverebbe così. Laddove relazioni parziali, discrete, discontinue, sarebbero tese a coprire la domanda di mobilità tra "i luoghi cospicui", localizzazioni di attività notevoli dell'area; che però non esprimono una domanda costante.

La proposta di un'Agenzia per i Trasporti nell'area, spesso avanzata da elementi della governance locali e regionali, costituirebbe elemento probabilmente decisivo per la gestione del comparto. Va sottolineato come negli ultimi anni il peso del dibattito sul Ponte abbia coperto – forse strumentalmente – anche grandi operazioni di autentico disinvestimento pubblico nell'area, che hanno peggiorato la qualità del sistema e dei collegamenti, riportando per molti anni, le condizioni del trasporto ai livelli che si registravano diversi decenni addietro (Marino, 2010).

È probabile peraltro che le peggiori condizioni si registrino non nella "parte insulare dello Stretto", ma proprio in quella Calabria che è "fisicamente legata al continente", ma risulta spesso ancora troppo distante dai suoi centri nevralgici, come da quelli nazionali.

Appare illusorio in ogni caso pensare di poter rilanciare il settore senza un massiccio programma di investimenti soprattutto pubblici – nazionali e comunitari – per l'area.

Esso sarebbe utile tra l'altro al riutilizzo e al rilancio delle infrastrutture, anche grandi, già realizzate (aeroporto, porti, ecc.), attualmente giacenti in condizioni di forte sottoutilizzo che ne favoriscono il degrado.

Riferimenti bibliografici e documentali

a) Documenti

Camera dei Deputati - Senato della Repubblica (1996) Documenti X Legislatura. Considerazioni sulla fattibilità delle opere di attraversamento (dello Stretto di Messina), Roma

CIPE (2003 ottobre/ 2005 agosto/ 2009 dicembre) Deliberazioni sulle Procedure di approvazione del Progetto preliminare e di avvio del Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina, Mimeo, Roma.

Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici (1997) Parere di Compatibilità del progetto di Attraversamento Aereo dello Stretto di Messina, mimeo, Roma, ottobre.

Eni (Consorzio per lo Stretto di Messina) (1992) Attraversamento in alveo dello Stretto di Messina. Progetto di massima. Roma.

LO STRETTO IN LUNGO E IN LARGO

- Ferrovie dello Stato spa (1987) (a cura di Giulio Vinci), *Attraversamento stabile viario e ferroviario dello stretto di Messina*, Roma.
- Legambiente Reggio Calabria (1997) "Uno sguardo sul Ponte", Reggio Calabria, mimeo.
- Legambiente ed altri (2003) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare del Ponte sullo Stretto, (Gruppo di Lavoro coordinato da Alberto Ziparo), Roma, bozza.
- Legambiente ed altri (2011) Osservazioni al SIA del Progetto preliminare e alla relazione di Ottemperanza Ambientale del Ponte sullo Stretto, (Prima Bozza), Roma.
- Legambiente ed altri (2012), Integrazioni alle Osservazioni al SIA del Progetto preliminare e alla relazione di Ottemperanza Ambientale del Ponte sullo Stretto, (Prima Bozza), Roma.
- Ponte di Archimede spa (1984) Il ponte di Archimede nello stretto di Messina, (Progetto, fattibilità, traffico), Roma, mimeo.
- SOMEA - Stretto di Messina spa (1982) Analisi costi benefici relativi alla realizzazione di un collegamento stabile tra Sicilia e Continente, Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (1986) Rapporto di fattibilità (voi. 3 Fenomeni economici ed analisi costi benefici - voi. 9 Impatto sul territorio e gli ecosistemi), Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (1991) Analisi della configurazione attuale e futura della rete plurimodale nel comprensorio dello Stretto di Messina, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2003) Studio di Impatto Ambientale, parte terza: Relazione di sintesi non tecnica del progetto del Ponte, Messina/Roma, mimeo.
- Id. (2003) Progetto di massima del Ponte sullo Stretto di Messina, Roma, bozza.
- Stretto di Messina spa (2003) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare, Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2005) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare (versione finale conseguente alle osservazioni CIPE e ministeriali), Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Relazione, Roma, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, Roma, mimeo.
- Stretto di Messina spa (2012) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, (Aggiornamento), Roma, mimeo.
- Tecnomare (1986) Proposal for a permanent underwater strait connection based on offshore technologies. Strait of Messina, Roma, mimeo.

b) Bibliografia

- AA.VV. (2006) *La cattiva strada. La prima ricerca sulla Legge Obiettivo, dal Ponte sullo Stretto alla TAV*, WWF Italia, Perdisa, Bologna.
- Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. eds. (2002) *Il Ponte insostenibile*, Allinea. Firenze.
- Bianchi A., Vendittelli M. (1982) *L'attraversamento dello Stretto*, Casa del Libro, Reggio Calabria.
- Bresso M. (1988) "L'economia e gli indicatori ambientali: dalle valutazioni monetarie alle VIA", in id. ed. *Gli indicatori ambientali: valori metri e strumenti nello studio dell'impatto ambientale*, Franco Angeli, Milano.
- Di Cilio A., Manio D., Miceli G., Minniti G. (1990) *L'attraversamento dello Stretto, problemi e prospettive*, Editoriale Mac Aiello, Napoli.
- Gattuso D., (2010), *Proposta progettuale per il collegamento marittimo metropolitano nello Stretto di Messina*, Bozzastampa, Reggio Calabria
- Gattuso D., (2011) "Trasporti" in Legambiente et al., "Osservazioni al Siacit.
- Hellmann D., Schachter G., Sum A., Ziparo A., Zoppi C. (1997) "The impact of Mega infrastructure Projects on urban Development: Boston and the Messina Strait", in *European Planning Studies*, n. 5.
- Mancosu C. ed. (2010) *Il Ponte sullo Stretto. Rischi dubbi verità nascoste*, Mancosu, Roma
- Marino D. (2010) *L'insostenibile leggerezza del Ponte*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Pieroni O. (2002) *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Secchi C. (1992) "Metodologie di valutazione dell'impatto turistico di attraversamento stabile", Mimeo, Università di Pavia.
- Secchi C. (1997) "Elementi per una analisi degli effetti economici di attraversamento stabile dello Stretto di Messina", Università di Pavia, bozza.
- Ziparo A. (1997) "Ascesa e declino della città del Ponte" in *Urbanistica Informazioni*.

21. IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ PER L'INCREMENTO DELLA COMPETITIVITÀ DELL'AEREOPORTO DELLO STRETTO: IL CONTRIBUTO DELLA CULTURA DELLA VALUTAZIONE¹

Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Angela Viglianisi

Premessa

L'attuale stato di crisi dell'aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria ha natura complessa, i fattori che la determinano sono molteplici: il presente contributo intende approfondirne uno di questi, quello dell'accessibilità per l'utenza messinese.

Potenziali sviluppi dello scalo aeroportuale: la domanda del bacino siciliano

Per invertire la tendenza attuale, uno dei nodi fondamentali per lo sviluppo dello scalo reggino è costituito dall'individuazione delle condizioni di convenienza per un incremento della domanda tale da stimolare un incremento dell'offerta, che a sua volta produrrà ulteriori effetti sulla domanda [1].

Attualmente l'utenza aerea della provincia di Reggio Calabria si suddivide tra gli scali di Reggio e di Lamezia: la conformazione territoriale è tale per cui per lo scalo reggino è pressoché impossibile aumentare in misura significativa il numero di utenti provenienti da tale bacino.

La situazione sul versante siciliano, invece, è totalmente diversa: l'utenza messinese al momento predilige l'aeroporto di Catania, utilizzando scarsamente lo scalo reggino, a causa di un'offerta di voli per un numero significativamente superiore di destinazioni e a prezzi notevolmente più contenuti, con tempi di accesso pressoché identici (tra 100 e 120 minuti, partendo dal centro di Messina con i bus dedicati).

L'ipotesi di lavoro da cui prende le mosse il presente paper è che uno dei problemi prioritari da affrontare sia quello dei tempi di accesso da Messina all'aeroporto di Reggio: se tali tempi potessero essere dimezzati, è ipotizzabile che una quota di utenza che attualmente opta per Catania potrebbe modificare le proprie preferenze a favore dello scalo reggino, avviando il processo di incremento della domanda. Nell'ambito di tali considerazioni, però, non va

¹ Il presente articolo riprende una parte significativa di quanto esposto in: L. Della Spina, et al., *The culture of Evaluation to improve the Airport competitiveness of the Metropolitan City of the Strait: analysis of alternative scenarios of connection*. In the 2014 3rd Global Conference on Civil, Structural and Environmental Engineering (GCCSEE 2014). Advanced Materials Research Vols. 1065-1069 (2015) pp 3381-3387 © (2015) Trans Tech Publications, Switzerland doi:10.4028/www.scientific.net/AMR.1065-1069.3381

trascurato il fattore “comfort del viaggio”: dalle verifiche condotte su un campione di utenti, anche il numero di cambi di mezzo di trasporto incide sulla scelta dello scalo, soprattutto in presenza di bagagli.

Il presente paper, pertanto, partendo dal sistema dei collegamenti esistenti, intende valutare la convenienza a innovare tale sistema introducendo modalità alternative che riducano in misura significativa i tempi di percorrenza da Messina all'aeroporto “Tito Minniti”.

Il contributo della cultura della valutazione per l'individuazione di soluzioni efficaci

La soluzione al problema esposto non è semplice: negli anni ha dato luogo a ipotesi diverse per tentare di dare una risposta, sono state realizzate anche opere infrastrutturali, come un pontile e una stazione ferroviaria, ma non esiste al momento un indirizzo univoco.

La cultura della valutazione in genere può fornire un contributo utilizzando le informazioni provenienti da altri settori disciplinari, in questo caso ad esempio dagli specialisti del settore dei trasporti, per razionalizzare il processo decisionale, mettendo in stretta relazione gli scopi con gli strumenti, individuando attraverso il proprio contributo disciplinare la soluzione che massimizza il risultato in relazione agli obiettivi.

Non esiste, infatti, una soluzione migliore di altre in assoluto, bensì esiste la soluzione che, in relazione al caso specifico, in particolare in relazione agli obiettivi da perseguire, consente di raggiungere un risultato ottimale.

Nel caso in esame, l'ipotesi del presente lavoro è che l'obiettivo prioritario sia la riduzione dei tempi di percorrenza, non trascurando però il fattore “comfort”, considerando tale obiettivo dominante rispetto a tutti gli altri sulla base di un criterio di efficacia.

Il sistema dei trasporti esistenti verso l'aeroporto dello Stretto

L'aeroporto “Tito Minniti” è potenzialmente raggiungibile da Messina attraverso tre diverse modalità (Fig. 1):

- Opzione 1 - Pontile Aeroporto: via mare, con collegamenti veloci che dal porto vecchio di Messina raggiungono un pontile realizzato ad hoc in prossimità dell'aeroporto; sbarcati sul pontile i passeggeri possono utilizzare un bus navetta che li conduce all'aerostazione (tempi di percorrenza: 65 minuti; numero di cambi: 1);
- Opzione 2 - Stazione FS Aeroporto: via treno, con collegamenti prima via mare da Messina a Villa San Giovanni e poi in treno da qui alla stazione appositamente realizzata a valle dell'aerostazione; anche in questo caso i passeggeri, scesi dal treno, possono utilizzare un bus navetta che li conduce all'aerostazione (tempi di percorrenza: 80 minuti; numero di cambi: 2);
- Opzione 3 - Porto di Reggio Calabria: via autobus, con collegamenti prima via mare da Messina a Reggio Calabria e poi in autobus direttamente in aerostazione (tempi di percorrenza: 70 minuti; numero di cambi: 2).

Le ipotesi progettuali alternative

I tempi di percorrenza, ovviamente sono funzione della velocità del mezzo di trasporto e delle distanze. Tra i mezzi considerati nel caso in esame (navale, ferroviario, gommato), il mezzo di trasporto più lento è quello navale: per ridurre i tempi di percorrenza sarà necessario ridurre quanto più possibile i tratti percorsi via mare a favore di quelli terrestri, in particolare del bus. Il numero di cambi, inoltre, oltre che sul comfort degli utenti incide in misura consistente anche sul tempo di percorrenza complessivo: occorre considerare, infatti, il tempo per la di-

scesa da un mezzo, l'eventuale attesa del mezzo in coincidenza e la salita sul mezzo successivo (complessivamente circa 15' tra l'arrivo e la nuova partenza).

Tutte queste considerazioni hanno spinto a considerare di rilevanza strategica l'approdo esistente di Rada San Francesco a Messina in quanto, partendo da questo punto, vengono minimizzate le distanze (e di conseguenza i tempi di percorrenza) dalla costa calabrese; da ciò derivano due ipotesi alternative (Fig. 1):

- Opzione 4 - Navi veloci Rada S. Francesco: il collegamento con mezzi veloci dalla Rada San Francesco (Messina) al porto di Villa San Giovanni con successivo collegamento con l'aeroporto tramite bus (tempi di percorrenza: 50 minuti; numero di cambi: 1);
- Opzione 5 - Traghetto Rada S. Francesco: collegamento diretto con l'aeroporto tramite bus su traghetto dalla Rada San Francesco al porto di Villa S. G. (tempi di percorrenza: 50 minuti; numero di cambi: 0).



Fig. 1 - Graficizzazione dei percorsi esistenti e nuovi

Metodologie di strutturazione e risoluzione di problemi decisionali

Nei recenti avanzamenti disciplinari in merito a metodologie e strumenti da adottare nell'iter programmatico per progetti di rilevanza strategica, soprattutto di natura pubblica, la valutazione fornisce un contributo decisivo per la razionalizzazione dei processi decisionali.

In particolare, nel caso di aiuto nella scelta fra alternative, la valutazione conduce a giudizio comparativo, anche di convenienza economico-finanziaria, tra soluzioni e investimenti alternativi: quindi non a un giudizio assoluto, ma relazionato a precise decisioni di carattere allocativo di risorse economiche [8].

Un approccio, noto tra gli esperti come *empowerment evaluation*, in cui la valutazione non è uno strumento che conduce a un esito, ma mezzo che nel processo decisionale innesca interazioni, agevola scambi tra comunità di attori coinvolti nel processo e innesca nuove relazioni che accrescono il 'capitale sociale'. Ciò premesso, il momento valutativo diventa parte inte-

grante dell'iter di pianificazione e programmazione di politiche, strategie e azioni puntuali.

Partendo da queste sintetiche e preliminari considerazioni, in questa sede si vuole ribadire che attualmente importanza strategica viene assegnata a quelle tecniche che, nell'ambito del *decision making*, conducono, già a partire dalle fasi preliminari, ad una maggiore trasparenza delle scelte e ad una più strutturata selezione delle azioni che portano alla decisione tra proposte e programmi alternativi, non certo a preordinate soluzioni da adottare.

Risulta evidente, da tutte le premesse sin qui poste, che la fase di *briefing*, di strutturazione e assunzione delle decisioni strategiche e quindi delle azioni conseguenti, svolge un ruolo centrale nel processo valutativo.

Per alcuni metodi consolidati utilizzati per la prefigurazione di scenari: il *Focus Group*, Il *Metodo Delphi* e gli altri metodi basati sul Panel di esperti, i ragionamenti di seguito riportati partono dalla convinzione che è necessario, sin dai momenti iniziali del processo, avviare un'ampia e solida fase di definizione delle variabili in gioco [9].

L'attività di *briefing* relativamente al problema decisionale del progetto, in Italia scarsamente considerata, è un punto di partenza assolutamente necessario nella programmazione di interventi sia pubblici che privati, finalizzato alla strutturazione e risoluzione di problemi decisionali. Un'attività di *briefing* chiara costituisce, rispetto a un contesto di riferimento ben delineato, uno strumento fondamentale per strutturare gli obiettivi che si intendono raggiungere, definire le scelte strategiche da compiere, prefigurare scenari d'intervento, individuare gli indicatori rilevanti e significativi per la valutazione della fattibilità, della sostenibilità e della efficacia di scenari alternativi d'intervento.

La domanda di valutazione

L'applicazione intende rispondere all'esigenza di verificare la fattibilità, la sostenibilità e l'efficacia di ipotesi di collegamento tra la città di Messina e l'Aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria al fine di migliorarne l'accessibilità, partendo da una preliminare fase conoscitiva del territorio di riferimento e delle modalità degli attuali collegamenti.

Attraverso la raccolta dei dati relativi: al sistema dei trasporti esistenti; alle implicazioni economiche; alle esigenze dell'utenza, si evince un quadro di sintesi dell'area di riferimento e del sistema dei collegamenti, che ha consentito di definire obiettivi strategici e analizzare cinque scenari (di cui tre riguardano scenari attuali, mentre due scenari sono ipotesi di intervento).

Per la verifica dei cinque scenari d'intervento si ricorre ad una modalità congiunta di *Delphi Method* e *Analytic Hierarchy Process (AHP)*, strumenti di supporto alla decisione – maturati, rispettivamente in seno all'approccio per scenari e alla *Multicriteria Decision Analysis* – adatti a trattare problemi e processi in cui le scelte hanno natura complessa e portata strategica.

Si propone una visione trasversale, che prevede un processo valutativo congiunto: "*Delphi-Multicriteria*" – finalizzata a superare alcune fragilità degli approcci per scenari e multicriteriali, pur consolidati e validati dall'esperienza empirica e della letteratura [10].

Nel nostro caso agli intervistati (Panel) (cfr. Tabella 1) – attraverso una serie di domande iterate – è presentato un dossier in cui sono illustrati gli Scenari relativi allo stato di fatto e le ipotesi alternative di intervento, che sono sottoposti a giudizio in base agli obiettivi specifici precedentemente individuati attraverso la fase di *briefing*. Il *Delphi Method*, è stato applicato in modalità congiunta e di supporto all'AHP, al fine di strutturare la fase di attribuzione dei punteggi nei confronti a coppie fra criteri della gerarchia e ridurre il carattere soggettivo di questa fase della tecnica multicriteriale.

Nel caso di applicazione sperimentale, il decisore AHP coincide con il team Delphi, da cui ha potuto trarre informazioni non solo quantitative (giudizi numerici circa gli obiettivi), ma anche qualitative (opinioni degli esperti) per elaborare la gerarchia richiesta dall'Analisi Multicriteri.

Tabella 1_ Struttura del Processo Delphi

PANEL	Esperto A1	OPERATORE Settore Trasporti (ME)
	Esperto A2	OPERATORE Settore Trasporti (RC)
	Esperto B1	UTENTE del Servizio (ME)
	Esperto B2	UTENTE del Servizio (RC)
	Esperto C1	AMMINISTRATORE locale (ME)
	Esperto C2	AMMINISTRATORE locale (RC)
OBIETTIVO generale	Obiettivo O1	COMPETITIVITA' AEROPORTO
OBIETTIVI specifici	Obiettivo o1	Minimizzare i Tempi di percorrenza
	Obiettivo o2	Massimizzare Comfort Utenza
	Obiettivo o3	Minimizzazione Costi gestione
SCENARI	Opzione 1	Pontile Aeroporto
	Opzione 2	Stazione FS Aeroporto
	Opzione 3	Porto di Reggio Calabria
	Opzione 4	Navi veloci Rada S. Francesco
	Opzione 5	Traghetti Rada S. Francesco

Figura 1. Struttura gerarchica del modello valutativo

Risultati del processo valutativo

Come si evince dalla Tabella 2, le opzioni 4 e 5 si collocano a pari merito nella graduatoria relativa all'Obiettivo o1: Minimizzare i Tempi di percorrenza.

Il giudizio derivante dal panel di esperti coinvolto ha attribuito una diversa gerarchia agli obiettivi: visto l'obiettivo generale, è stata data priorità assoluta all'obiettivo o1, fissando una soglia di accettabilità in tempi di percorrenza inferiori o uguali a 60 minuti; vengono escluse così le soluzioni inefficaci rispetto a tale obiettivo. Ciò consente di reiterare il processo limitando la seconda fase di valutazione alle sole opzioni 4 e 5 in relazione all'obiettivo o2: Massimizzazione Comfort Utenza.

Tabella 2_Graduatoria Obiettivo o1: Minimizzare i Tempi di percorrenza

OBIETTIVO generale	Obiettivo O1	COMPETITIVITA' AEROPORTO
OBIETTIVI specifici	Obiettivo o1	Minimizzare i Tempi di percorrenza
Graduatoria	I	Opzione 5 _Traghetti Rada S. Francesco
	I	Opzione 4 _Navi veloci Rada S. Francesco
	III	Opzione 3 _Porto di Reggio Calabria

LO STRETTO IN LUNGO E IN LARGO

	IV	Opzione 1_Pontile Aeroporto
	V	Opzione 2_Stazione FS Aeroporto

Tabella 3_Graduatoria Obiettivo o2: Massimizzare Comfort Utenza

OBIETTIVO generale	Obiettivo O1	COMPETITIVITA' AEROPORTO
OBIETTIVI specifici	Obiettivo o2	Massimizzare Comfort Utenza
Graduatoria	I	Opzione 5_Traghetti Rada S. Francesco
	II	Opzione 4_Navi veloci Rada S. Francesco

Considerazioni conclusive

Da questa prima sperimentazione integrata dei due metodi di valutazione nell'ambito della scelta tra scenari alternativi per il miglioramento della competitività dell'aeroporto della Città Metropolitana dello Stretto, circoscritta ai soli obiettivi specifici "Minimizzare i Tempi di percorrenza" e "Massimizzare Comfort Utenza", si è pervenuti ad alcuni risultati parziali che ancora non tengono conto degli aspetti più prettamente monetari in fase gestionale, che costituisce la prospettiva di ricerca per il prossimo futuro.



ALLEGATI



L'ACCORDO DI PROGRAMMA INTERUNIVERSITARIO PER LA REVISIONE E RAZIONALIZZAZIONE DELL'OFFERTA FORMATIVA E PER LA CONDIVISIONE DI SERVIZI TRA L'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI *MEDITERRANEA* DI REGGIO CALABRIA E L'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MESSINA.

L'accordo di programma fra le due Università dello Stretto, sottoscritto dai due rettori nel marzo 2014 è uno dei primi concreti passi compiuti nella direzione di una maggiore integrazione del sistema universitario fra Reggio e Messina.

L'Accordo di Programma definisce gli ambiti e gli impegni di collaborazione tra le due Università partner per la razionalizzazione dell'offerta formativa di dette Università e la condivisione di servizi informatici e di trasferimento tecnologico, ai fini della programmazione triennale 2013-15 delle rispettive Università, secondo quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca 15.10.2013 n. 827. L'Accordo si propone i seguenti obiettivi:

- ✓ la razionalizzazione dell'offerta formativa nell'area disciplinare di Ingegneria attiva nelle due Università partner;
- ✓ il monitoraggio, l'analisi e la valutazione dei dati relativi alla numerosità delle iscrizioni al I anno dei corsi di laurea magistrale attivi in entrambe le Università su aree disciplinari comuni e/o affini presenti nei due atenei;
- ✓ l'attivazione di percorsi formativi innovativi, anche inter-ateneo;
- ✓ il miglioramento del livello di copertura dei settori scientifico-disciplinari per l'ottimizzazione dell'offerta formativa complessiva, attraverso la mobilità tra le due Università partner di professori e ricercatori;
- ✓ la condivisione di servizi nei settori informatico e del trasferimento tecnologico.
- ✓ la complessiva razionalizzazione dell'offerta formativa, in modo da renderla anche più congruente con le esigenze del territorio.

Al fine di rafforzare la collaborazione tra le due Università, l'Accordo di programma per il riassetto dell'offerta formativa prevede anche la condivisione di servizi, nei settori dell'informatica, del trasferimento tecnologico, delle biblioteche e della formazione del personale tecnico-amministrativo, utili a supportare gli obiettivi di ottimizzazione quali -quantitativa

dell'offerta formativa stessa, della didattica e della ricerca.

Al di là degli specifici obiettivi di carattere didattico e relativo alla razionalizzazione dei servizi per gli studenti, il documento che illustra ed introduce l'articolato dell'Accordo contiene alcune considerazioni che fissano in maniera sintetica ma efficace il contributo che le due università possono dare ed il ruolo che auspicano di svolgere per uno sviluppo integrato delle due sponde dello Stretto.

Il programma di collaborazione tra gli Atenei di Messina e "Mediterranea" di Reggio Calabria vuole superare, nell'ambito del riassetto dell'offerta formativa, la predetta dimensione individuale. L'Accordo di Programma s'innesta, infatti, nell'ambizioso progetto di creazione dell'Area Metropolitana dello Stretto. Questa aggregazione è la traduzione strategica della disposizione naturale dei territori, volta a creare un'area in grado di generare economie di scala e vantaggi economici che consentiranno al nuovo sistema di competere con altre città metropolitane europee che si affacciano sul Mediterraneo, per l'attrazione di investimenti e per la capacità di innovazione, condizioni indispensabili per intercettare flussi di beni e servizi che transitano dal Mediterraneo verso l'Europa. La situazione attuale nell'Area vede una serie di fattori che, in assenza di azioni decise, porteranno a un declino inesorabile:

- ✓ *la contrazione del numero di occupati nei settori dell'industria, del commercio e dell'edilizia, il blocco al turn-over nelle amministrazioni pubbliche;*
- ✓ *la riduzione complessiva delle attività svolte dai liberi professionisti;*
- ✓ *l'aumento del disagio economico e sociale;*
- ✓ *la ripresa del fenomeno emigratorio (sono tremila i giovani che lasciano*
- ✓ *ogni anno il nostro territorio in cerca di occupazione e sono, purtroppo, quelli laureati) con ulteriore impoverimento del capitale umano;*
- ✓ *l'ulteriore estensione dell'attività criminale che per molti disoccupati disperati rimane una possibilità di sopravvivenza;*
- ✓ *la drastica riduzione delle politiche di welfare locale e di assistenza alle fasce più deboli (disabili, anziani, infanzia).*

E' necessario creare una serie d'interventi organici per dar vita ad un'area dove le persone possano scegliere di venire a vivere, aggiungendo all'ottimale situazione definita dall'unicità naturale dei luoghi un, contesto economico capace di attrarre risorse e creare opportunità, valorizzando le ampie e qualificate risorse sottoutilizzate, il patrimonio ambientale e culturale, le conoscenze scientifiche radicate nelle due Università e nei centri di Ricerca del CNR.

Sarà possibile, inoltre, sviluppare nuove attività nei settori della green economy, della logistica, del potenziamento della rete dei trasporti, della cantieristica, dell'agricoltura, del commercio, delle diverse attività manifatturiere, del settore del turismo, cioè su tutti quei settori in grado di rilanciare il nostro sistema economico.

L'accordo di collaborazione tra i due Atenei può e deve essere uno dei motori nella definizione e costruzione della nuova Area integrata. La rinnovata capacità di attrarre risorse per la ricerca e di trasferire la stessa ricerca alle imprese a sostegno dell'attività economica svolta nel territorio, mira a rendere l'Area un laboratorio per lo sviluppo economico e tecnologico sostenibile.

UN PUNTO DI PARTENZA: LA "CARTA DELLO STRETTO DI MESSINA"

Marina A. Arena

Quando attraverso il convegno *Paesaggio 150*¹ si è deciso di celebrare presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria i centocinquanta anni dell'unità d'Italia, si era anche consapevoli che, malgrado l'art. 9 della Costituzione, proprio nello stesso arco di tempo si fosse consumata la scomparsa del Bel Paese. Attraverso lo sguardo dei saperi che si occupano di paesaggio, si è cercato di far emergere la sua essenza di valore indentitario collettivo muovendo da uno sguardo retrospettivo fino ad una visione delle trasformazioni possibili da un punto di vista economico e sociale oltreché etico ed estetico. Il dibattito sviluppato all'interno del convegno ha condotto all'individuazione di quattro ambiti di riflessione:

- *Cultura del paesaggio* come questione centrale nel rapporto tra società e luoghi, partendo dalla considerazione che le forme che il territorio assume, e le differenti tessere che compongono il mosaico paesistico-culturale, sono l'esito materiale ed immateriale dell'opera dell'uomo e si determinano nel rapporto indissolubile tra società insediata e cultura locale, tra storia dei luoghi e rappresentazioni;
- *Educazione e Formazione* per una nuova cultura del paesaggio, ripensando e rivisitando quanto di positivo è stato fino a oggi sperimentato e avviato, individuandone i fattori di debolezza e agendo al fine di promuovere nuovi percorsi e differenti processi;
- *Politica del paesaggio* considerando le questioni irrisolte tra le due macronorme, Codice dei beni culturali e del paesaggio e Convenzione europea del paesaggio, e sottolineandone due in particolare per la loro rilevanza e per le evidenti connessioni: il nodo ruoli/competenze e la centralità della co-pianificazione;
- *Progetto del paesaggio* che va inteso come approccio complessivo al tema della trasformazione, come espressione di un'etica sociale che persegue un fine comune attraverso il progetto e la sua forma. Progettare il paesaggio è una necessità non più rinviabile, si tratta di un tema di alto interesse pubblico, sociale e politico, capace di riconfermare il valore del territorio italiano.

Dagli esiti di questa riflessione corale è scaturita la *Carta dello Stretto di Messina* – docu-

¹ *Paesaggio 150. Sguardi sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progetto in 150 anni di storia* – 5, 6, 7 ottobre 2011, Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria, a cura di Marina Arena e Alessandro Villari.

mento di sintesi di P150 sottoscritto dal MiBAC, dal Consiglio d'Europa, dall'Università Mediterranea e dai relatori – come indirizzo per il riordino di principi e responsabilità, per fissare obiettivi e lanciare, o rilanciare, nuove azioni possibili per la conservazione attiva del paesaggio. Per la *Carta* il luogo in cui è stata sottoscritta (Reggio Calabria e, appunto, lo Stretto) è altamente significativo almeno per quattro motivi:

- la possibilità data, per la prima volta nell'area dello Stretto, di poter riunire un numero così ampio di esperti di paesaggio (studiosi, amministratori e professionisti);
- la forza evocativa legata alla scrittura che tanta letteratura ha ispirato nel descrivere questo spazio terracqueo fatto di viaggio e di mito;
- la potenza simbolico-geografica del luogo dello Stretto come baricentro del Mediterraneo;
- lo spostamento del dibattito sul tema del paesaggio dello Stretto dalla scala della grande opera, il Ponte, legando invece *questo nome e questo luogo* ad una rinnovata attenzione alla cultura del paesaggio, a partire dall'educazione allo sguardo, in una dimensione attenta alle azioni anche "minute" che ogni giorno incidono su di esso. Due approcci che rappresentano punti di vista e "misure" differenti.

Come presupposto di base, la *Carta dello Stretto di Messina* considera il paesaggio un diritto inalienabile delle comunità e ritiene indispensabile rendere la CEP operativa nel quotidiano. Quindi richiede un'attenzione continua ai fattori e alle dinamiche trasformative dei paesaggi e delle identità dei territori, e un'educazione alla progettazione con primaria considerazione per le identità culturali locali integrate anche dai nuovi abitanti. Nel recepire i contenuti della CEP, la *Carta* intende promuovere una cultura del paesaggio in cui ogni individuo possa essere considerato soggetto attivo e consapevole dei valori di cui è portatore questo bene, coprogettando e condividendo ogni azione di sviluppo sociale ed economico.

La *Carta* porta all'attenzione di chi a vario titolo è impegnato nelle attività di pianificazione paesaggistica la necessità di rendere le comunità locali consapevoli e partecipi, ciò attraverso operazioni volte ad accrescere e stimolare il sentimento di appartenenza ai luoghi: si tratta di innescare un reale processo di identificazione per una forma concreta di tutela e salvaguardia attiva del territorio più efficace di quella normalmente attuata dalle strutture della pubblica amministrazione istituzionalmente preposte.

Essa insiste, inoltre, sul tema della *diffusione* della cultura del paesaggio con ogni possibile mezzo; sulla necessità di innescare sinergie tra i vari campi della *conoscenza* per mettere a sistema il più gran numero di riflessioni, studi e ricerche; sull'*orientamento* delle professionalità che si occupano di tutela dell'ambiente e del paesaggio per pervenire ad una conoscenza sempre più approfondita del territorio e della lettura dei segni della cultura locale che esso presenta. La *Carta* ha inteso lanciare un messaggio legato non solo alla geografia del territorio dell'area dello Stretto ma anche alla società che lo abita; pertanto, in sintesi, i suoi principi di base, legati ai *valori identitari e culturali del territorio*, sono i seguenti:

- Paesaggio come diritto inalienabile delle comunità.
- Convenzione europea del paesaggio operativa nel quotidiano.
- Attenzione continua ai fattori e alle dinamiche trasformative dei paesaggi e delle identità dei territori.
- Educazione alla progettazione con primaria considerazione per le identità culturali locali integrate anche dai nuovi abitanti.

CARTA DELLO STRETTO DI MESSINA

PREMESSA

I convenuti al Convegno “Paesaggio 150. Sguardi sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progetto in 150 anni di storia”, svolto a Reggio Calabria nei giorni 5, 6 e 7 ottobre 2011, sviluppando un ampio confronto interdisciplinare sulle questioni che riguardano il paesaggio, hanno ritenuto opportuno sintetizzare i contenuti dei numerosi interventi delle tre giornate di lavoro in un documento conclusivo che si denomina ‘Carta dello Stretto di Messina’.

*La ‘Carta dello Stretto di Messina’ fa propri i contenuti della **Convenzione Europea del Paesaggio**, sintesi significativa dei precedenti trattati volti alla preservazione dell’ambiente e alla tutela della cultura la cui fruizione è imprescindibile diritto dell’individuo, il cui richiamo è assunto centrale della **Convenzione di Faro**. L’innovazione culturale della CEP è tale da poterla considerare una vera e propria “rivoluzione” che ha permesso di attribuire al paesaggio nuovi e importanti significati in quanto testimonianza della storia dell’uomo. Le iniziative di tutela, valorizzazione e riqualificazione del paesaggio hanno bisogno di essere adeguate a quelle dirette verso qualsiasi altra testimonianza della cultura e della storia delle popolazioni. Conseguisce l’esigenza di individuare nuove strategie da porre in essere per una reale messa in atto in Italia dei principi della Convenzione Europea del Paesaggio.*

Nelle fasi preparatorie del convegno, come nel corso dello stesso e nei contributi in seguito pervenuti per la redazione della ‘Carta’, è stata rilevata l’importanza di porre l’attenzione su: diffusione e accrescimento della cultura del paesaggio, educazione, sensibilizzazione e coinvolgimento delle popolazioni, attuazione di specifiche politiche paesaggistiche in cui la progettazione e la pianificazione del territorio tengano in primaria considerazione le identità culturali locali, in modo che in esse possano integrarsi anche i nuovi abitanti.

L’esperienza dei 150 anni della storia d’Italia ha dimostrato come opportune politiche possano favorire lo scambio e l’integrazione culturale tra le identità diverse, quali potevano essere quelle degli stati preunitari.

Pertanto i Convenuti al Convegno “Paesaggio 150” ritengono necessario proporre un sistema di azioni pubbliche incidenti sulla cultura popolare e incentrate sull’attenzione continua ai fattori e alle dinamiche trasformative dei paesaggi e delle identità dei territori.

OBIETTIVI

La ‘Carta dello Stretto di Messina’, sulle tematiche indicate in premessa e in coerenza con i contenuti della Convenzione Europea del Paesaggio, vuole sensibilizzare:

- le Amministrazioni dello Stato ad ogni livello impegnate nelle politiche che interessano il territorio;
- gli altri soggetti pubblici e privati a vario titolo impegnati nella ricerca scientifica diretta alla tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio;
- gli studiosi degli aspetti sociali e delle interpretazioni filosofiche e il mondo della ricerca scientifica in generale, e in primo luogo gli studiosi delle scienze geografiche, riguardanti il rapporto tra l’individuo e il suo spazio vitale;
- i professionisti, progettisti e pianificatori a vario titolo impegnati nelle logiche di trasformazione del paesaggio;
- i soggetti portatori di interessi riferiti al paesaggio.

La 'Carta' richiama l'esigenza di rafforzare la cultura del paesaggio per la partecipazione e la condivisione delle scelte che riguardano gli abitanti di un territorio nella progettazione del paesaggio, per uno sviluppo sostenibile e democratico in cui la valorizzazione di tutto il patrimonio culturale, e in particolare quello identitario, contribuisce alla qualità del progetto.

La valorizzazione dei beni identitari assume valenza strategica nella tutela paesaggistica in quanto capace di favorire sentimenti di appartenenza ai luoghi da parte degli abitanti, inducendoli ad assumere un ruolo attivo nella difesa del paesaggio proprio.

Esso rappresenta il patrimonio genetico di ogni comunità e contiene la memoria di sé; testimonia una cultura locale in cui riconoscersi, materiale e immateriale, (paesaggio rappresentato in molteplici modalità, dalla tradizione orale alle descrizioni letterarie, dalle riproduzioni di immagini al paesaggio fonte di ispirazione musicale) nello spirito di una identità multi-etnica e multiculturale. Per i significati che assume nel progetto paesistico, il patrimonio deve essere oggetto di una puntuale ricognizione e cartografizzazione per poter costituire nella progettualità un reale 'punto di forza' attraverso i metodi consolidati di ricerca, includendo alle fonti di studio mirate campagne di intervista. La loro conoscenza, documentazione e cartografizzazione, catalogazione in base alla qualità e alla ricorrenza, porta a poter identificare luoghi 'icona' da concepire come fulcri per la progettazione del nuovo, in cui la valorizzazione favorisce processi di ri-identificazione e di ri-orientamento per superare forme di alienazione e disconoscimento dei luoghi da parte degli abitanti.

AZIONI E STRATEGIE

Il territorio per effetti naturali e per opera dell'uomo è in continua mutazione. La salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio impongono la progettazione a vari livelli di scala, da quello di piano a quello del singolo progetto attuativo. L'efficacia delle misure contenute nei piani è in primo luogo proporzionale a quella delle azioni poste in essere per attivare processi partecipativi in cui le popolazioni possano riconoscersi come soggetti attivi nelle scelte di sviluppo socio-economico.

La 'Carta dello Stretto di Messina' vuole evidenziare la necessità di attuare la partecipazione tenendo conto che:

- i soggetti coinvolti in tale processo devono avere una reale consapevolezza dei valori del paesaggio. È utile che tali valori siano integrati nei programmi didattici fin dai primi cicli scolastici;*
- i professionisti impegnati nella progettazione devono aver acquisito una specifica qualificazione per tradurre le esigenze delle popolazioni e mediare interessi che potrebbero essere contrapposti;*
- la partecipazione deve essere concepita come arricchimento del progetto in ognuna delle sue fasi, già da quella propedeutica.*
- Una reale partecipazione garantisce che il progetto consideri il paesaggio come valore democratico irrinunciabile per la qualità della vita degli abitanti in cui riconoscere la propria identità.*

CAMPO DI APPLICAZIONE E AZIONI 'PILOTA'

I contenuti della 'Carta dello Stretto di Messina' sono riferiti all'intero territorio nazionale comprese le Regioni a statuto speciale e, per la sua applicazione, si auspica una concreta sinergia tra amministrazioni pubbliche e soggetti privati.

La 'Carta' potrebbe vedere una prima applicazione pilota nelle zone costiere in cui negli ultimi 50 anni è avvenuta una pesante antropizzazione. Sono i luoghi di confine che costituiscono il sistema terra-mare, dove si incrociano culture diverse di uso del suolo legate alla varietà e peculiarità dei caratteri geomorfologici, in cui, nonostante le continue modificazioni avvenute, è ancora possibile riscontrarne i segni identitari e le testimonianze.

Si tratta di culture marinare legate alla pesca e allo scambio via mare e via fiume, a cui corrisponde un patrimonio materiale e immateriale, con tracce comuni alle culture del Bacino del Mediterraneo. Nel paesaggio costiero la storia dei luoghi è testimoniata da un insieme di segni che lo caratterizzano, essi sono da considerare come elementi trainanti per lo sviluppo socio economico e culturale delle comunità costiere.

*L'azione può portare alla definizione di linee guida per la **Gestione Integrata delle Fasce Costiere**, quale contributo aggiuntivo al tavolo tecnico già costituito presso il Ministero per l'ambiente e per la tutela del territorio e del mare finalizzato a un ampio coinvolgimento, verticale e orizzontale, dei soggetti a vario titolo interessati alla gestione di quei territori, in un'ottica di cooperazione finalizzata al superamento delle politiche settoriali. In tale sede il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha sollecitato una particolare attenzione per l'interesse culturale delle zone costiere richiamando le **raccomandazioni del Consiglio d'Europa, i principi della Convenzione Europea del Paesaggio e i contenuti del Protocollo di Madrid (ICZM) del 2008 (artt.11-13-14).***

*Il Protocollo ICZM (Integrated Coastal Zone Management), la cui ratifica è in corso in Italia, è stato sottoscritto dall'Unione Europea e da 14 Stati, tra cui il nostro nel 2008. Esso trae origine dalla **Convenzione di Barcellona** per la protezione dell'ambiente marino e della Regione costiera del Mediterraneo, e sottolinea l'interrelazione esistente tra cultura e natura in un sistema ecologico in cui la presenza dell'uomo deve essere temperata con le sue esigenze di sviluppo e positivi indotti per quanto riguarda il rispetto dell'habitat naturale.*

La "Carta dello Stretto di Messina" è stata portata all'attenzione del Presidente della Repubblica e, in prima istanza, ai Ministeri istituzionalmente preposti alla tutela dell'ambiente e del paesaggio e al Ministero della Pubblica Istruzione con l'auspicio di un positivo recepimento dei suoi contenuti.



ACCADEMIA DEI VAGABONDI DI REGGIO CALABRIA

Domenico Minuto, Angelo Vecchio Ruggeri

Nel 1993, in occasione di un festeggiamento, un gruppo di docenti, con qualche studente, ci trovammo uniti nell'intento di rivisitare i beni culturali sconosciuti della Calabria e di vedere i luoghi da cui provengono le nostre radici o con i quali nel corso dei secoli noi calabresi avevamo culturalmente dialogato. Ci stimolava il desiderio di trasmettere ai giovani studenti questa esperienza, affinché conoscessero la storia e la cultura calabrese e la prospettiva internazionale in cui esse sono collocate. In tal modo, avremmo anche contribuito, sia direttamente sia tramite gli allievi, a sollecitare nel nostro ambiente l'esigenza di riconoscersi come società consapevole della sua dignità e dei suoi doveri. Una intenzione di tono minore, ma egualmente incisiva, era di imparare a viaggiare, non da turisti, ma da pellegrini culturali. Per gioco abbiamo chiamato "accademia" il nostro gruppo e ci siamo definiti "vagabondi", a significare il nostro desiderio di camminare per conoscere e far conoscere, senza molte esigenze materiali e con tanta gioia. Abbiamo così assistito al miracolo di un sodalizio di amici che si aggrega e si rinnova liberamente senza alcuna struttura, legati soltanto dal rispetto e dall'affetto reciproco. Venti anni fa eravamo più giovani e desideravamo parlare soprattutto ai giovani. Oggi molti siamo pensionati, altri professionisti provetti. Abbiamo imparato e insegnato a viaggiare con consapevolezza culturale e grande apertura mentale ed il fine di un nostro contributo educativo è rivolto a tutti. Nel frattempo l'ambiente umano in cui viviamo è regredito sul piano civico, oltre a soffrire per condizioni economiche difficilissime. Ci sembra che non si avverta l'esigenza di appartenere ad una storia e non si abbia la consapevolezza di essere una società e non una moltitudine; non si rispettano le tradizioni buone, si esasperano quelle negative, complici l'ignoranza e l'esempio del male, diffuso purtroppo da molti professionisti e amministratori. Più volte ci siamo interrogati come attuare questo fine, senza il quale facilmente ci trasformeremmo in un gruppo di vacanzieri, ed abbiamo anche "adottato" un nobilissimo, ma desolato centro storico montano. Questa esperienza ci ha aiutato a comprendere che, come gruppo, non siamo né richiesti né atti ad effettuare interventi di natura pratica e nemmeno dobbiamo diventare un gruppo di opinione, perché il dovere inerente alla fisionomia della nostra "accademia" è quello di approfondire e avvalorare la sua caratteristica di molteplicità coesa, per suggerire discretamente ma limpidamente, un bisogno di dignità, di conoscenza, di rispetto reciproco con spirito critico e libertà intellettuale. Ci prepariamo ai viaggi molti mesi prima, con incontri che ci illustrino la mentalità, i tesori artistici, la vita culturale dei luoghi con i

quali desideriamo dialogare: perché alla fine è il rapporto umano che soprattutto cerchiamo. Al ritorno avvertiamo la gioia, certamente di avere vissuto esperienze umane e culturali avvincenti, ma soprattutto di essere stati in armonia fra di noi, riconoscendoci e rispettandoci nel fondo del cuore.

Accade, a questo punto, che l'idea di vivere il presente tentando di includervi anche il passato, si consolida talmente da rendere stabile la vita dell'Accademia. In tal modo, si concretizza un principio a cui ognuno aspira: estendere la brevità dell'esistenza, di quel quotidiano in cui ognuno di noi è immerso, e porla al di là del tempo. Come?

Cercando nel grande, esteso *circuito del passato*, di rintracciare ciò che è stato prodotto e costruito dall'uomo per tentare di capire i "modi" con cui si sono determinati i "fatti" e così consolidare le conoscenze del presente. Il passato esiste non solo nella scansione cronologica degli eventi, negli incasellamenti temporali, ma esiste soprattutto nei "segni", nelle "materie" capaci di resistere alle distruzioni, alla furia cieca del caso, o alla inettitudine e alla insipienza dell'uomo. Malgrado ciò, "i segni" del tempo durano, sopravvivono alla falce delle più nefaste temperie, mostrandosi sotto forma di ruderi o frammenti archeologici da scoprire e interpretare. In tal modo, essi si pongono oltre il tempo in cui sorsero, rimanendo idonei ad una sia pur minima manifestazione, offrendosi alla curiosità o interesse di chi viene dopo, di chi ha desiderio di cogliere il passato, di radunare i frammenti e di ridare ad essi un'anima.

Ecco, la vita associativa de "*l'Accademia dei Vagabondi*" di Reggio Calabria ha avuto ed ha ancora questa esclusiva finalità: *ricercare i vari percorsi, le molteplici vie ove è configurabile ed ha visibilità l'opera dell'uomo vissuto nel passato* per tentare di capire di più *l'ubi consistam* del Sud del nostro Paese, della Calabria, della Sicilia. Effettuare percorsi utili alla riflessione di ognuno. Sicché, sfruttando i numerosi giacimenti archeologici, le rappresentazioni geologiche e paleontologiche, le icone rupestri, le testimonianze architettoniche, la bellezza incontaminata (rara) dei paesaggi, produrre analisi, riflessioni, commenti, approfondimenti per confrontare il passato col presente e per ancorarsi con maggiore consapevolezza nelle radici del nostro territorio.

Perché non basta visionare "i segni", seppur residuali, occorre ragionare su di essi, cercando di applicare i principi generali della logica, in funzione di un *criterio di verità* racchiusa nelle testimonianze del passato, cui potersi riferire con legittimo orgoglio e a cui risalire per ridare senso di vita sociale e di appartenenza al nostro tempo.

Nel corso di venti anni e più di vita associativa sono stati effettuati numerosi viaggi i cui itinerari erano e sono ispirati alle descritte finalità. Viaggi accuratamente selezionati dagli stessi Vagabondi, fatti in terra calabra e di Sicilia; viaggi in località minori, in piccoli centri negletti della costa jonica reggina (S. Lorenzo, S. Niceto, fino alla vallata dello Stilaro) e della costa tirrenica (Melicuccà, Taureana, fino a Galatro, Tiriolo, il feudo di Maida, Amantea,)*; percorsi spesso fatti a piedi, in piccoli gruppi che ha sempre ricercato l'incontro con gli esperti e gente del luogo per capire le condizioni di tenuta sul piano sociale ed economico.

Ma anche grandi percorsi in terra siciliana: le tre Aci, Savoca, la vallata di Forza d'Agrò, la vallata dell'Alcantara, S. Marco d'Alunzio, Patti, Brolo, Mirto: talune di queste località ricadenti nell'area dello Stretto. Ma anche località come Nicosia, S. Filippo d'Agira, Sperlinga, Troina, per poter capire il collegamento verificatosi tra il IX° e il XII° dei tanti monaci e santi basiliani che, numerosi, dalla Sicilia raggiunsero le coste della Calabria inferiore dando vita ad un importante e prolungato movimento religioso, contribuendo alla formazione e affermazione della civiltà bizantina.

In questo modo, attraversando e conoscendo località piene di storia negletta e di testimonianze micro monumentali, seppur talora mal tenute e mal gestite, scoprire che il passato si fa narrazione e ricostruzione virtuale, in cui il fertile gioco della fantasia concorre a far rivivere ciò che è sepolto per sempre. E' accaduto e ancora accade ai "turisti" dell'Accademia dei Vagabondi di "parlare" con cose amorfe, con manufatti che si ricompongono ed escono dalla inespressività dei volumi che le contengono, che si riaprono al respiro del tempo.

E' accaduto e ancora accade che si convive con il passato di cui si coglie tutto l'incerto e l'informe della residua bellezza. E' Accaduto e ancora accade che tanti luoghi o cose o reperti o frammenti riprendano per qualche istante le sembianze che furono.

Località indicate come puro esempio: ma tante altre cittadine e territori e luoghi e regioni hanno costituito l'ideale scenario ove dar corso ad un viaggio vissuto come momento esistenziale di socialità condivisa, di conoscenza storica e di arricchimento spirituale.

