

L'Area dello Stretto di Messina si impone come tema tra la fine degli anni sessanta e i primi anni settanta, rappresentando per la cultura urbanistica di quella fase uno scenario di grande rilievo entro cui inserire tra l'altro la problematica del collegamento stabile tra Sicilia e continente.

Il concetto di area integrata dello stretto è peraltro affatto recente: le tendenze all'individuazione di un contesto comune, marcato da relazioni dense tra le genti e gli insediamenti che gravitano attorno alla "striscia di mare" che si allunga tra "le strette cimose contornate dalle pendici aspromontane e peloritane", risale all'evocativo antico, almeno al periodo Magno-Greco.

Nel volume ci si sofferma sui caratteri distintivi ed evolutivi dell'area - con particolari sottolineature della ricchezza del patrimonio territoriale, ecopaesaggistico, sociale e storico-culturale -, attorno alle visioni, alle "immagini emergenti" su cui si è potuto prospettare nelle varie epoche e fasi lo scenario di Area dello Stretto. Costruito rilanciato nel 1969 dal "Progetto 80" che enfatizza l'idea di area integrata; ma attorno alle filosofie di sviluppo "meridionalistiche" dominanti nel periodo: ambito connotato dai grandi poli industriali e infrastrutturali, che lo avrebbero contornato e marcato, nonché alle attrezzature urbane previste nei centri maggiori; il tutto ruotante attorno all'idea del ponte come grande struttura di collegamento "tra elementi forti", ma quasi totalmente scollati dall'ecosistema circostante.

Oggi, fallite evidentemente le ipotesi legate ai grandi poli, tramontata anche l'idea del ponte con il suo carico di equivoci, inganni e sprechi, riemerge il paesaggio dello Stretto, con le sue "meraviglie", la sua ricchezza patrimoniale, ma anche le molte cesure, rotture da risanare.

L'area integrata dello Stretto può allora rilanciarsi attorno ai suoi immensi "valori verticali", cultura, ecologia, archeologia, storia, arte, tradizioni, oltre che alle relazioni coesive tra i suoi molti "luoghi cospicui". Il volume contiene studi che ricercano modi "intelligenti ed innovativi" di affermazioni di tale tematiche.

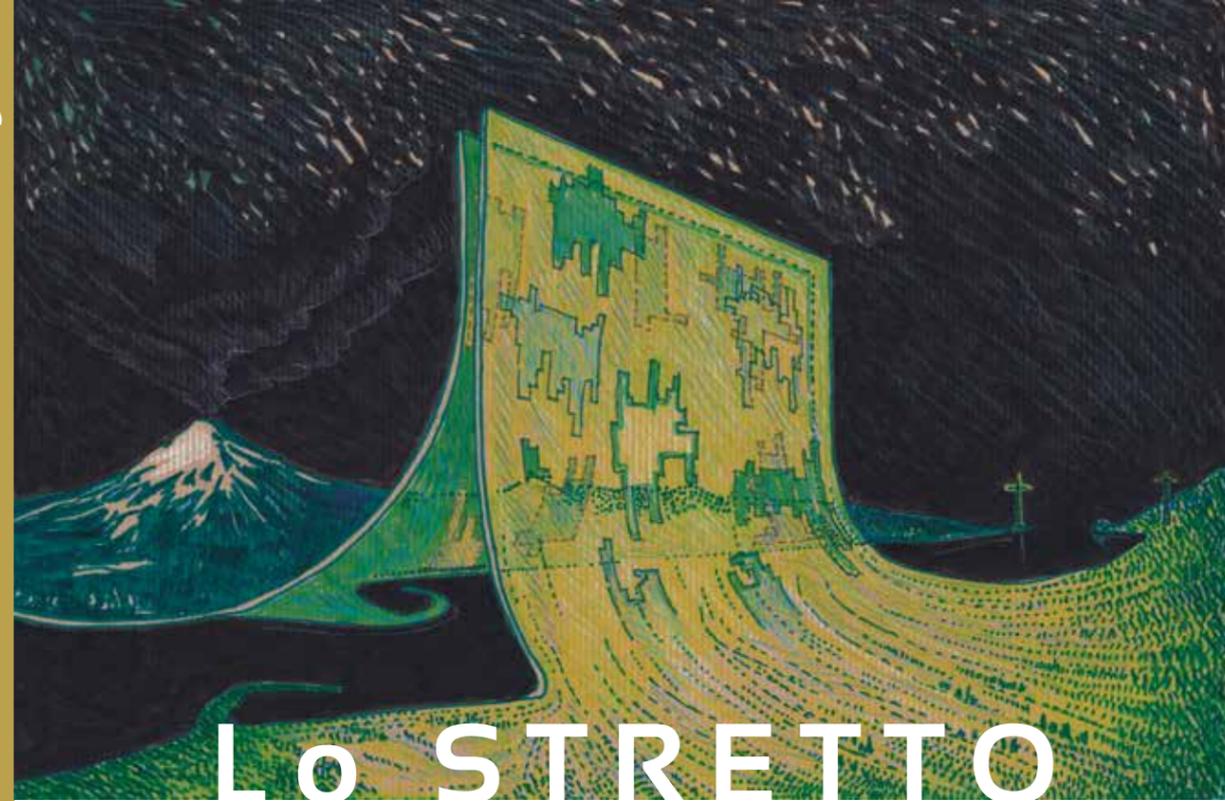
csd'A  
Centro  
Stampa  
d'Ateneo



csd'A  
Centro  
Stampa  
d'Ateneo

LO STRETTO in lungo e in largo

GIUSEPPE FERA e ALBERTO ZIPARO



# LO STRETTO

in lungo e in largo

a cura di

GIUSEPPE FERA e ALBERTO ZIPARO



**Giuseppe Fera** è ordinario di Urbanistica presso l'Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria. Ha svolto ricerche sull'autocostruzione abusiva, sulla pianificazione per la mitigazione del rischio sismico e più recentemente sulla pianificazione interattiva. È autore di numerosi libri tra i quali si ricordano per l'editore Angeli, *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo* (2012-2014) e *Comunità, urbanistica, partecipazione* (2008); e per Gangemi *Urbanistica, teorie e storia* (2002) e *La città antisismica* (1992).

**Alberto Ziparo** è associato di Pianificazione urbanistica all'Università di Firenze, dove insegna principalmente presso i Corsi di Laurea in Pianificazione.

I suoi programmi di ricerca riguardano teorie e metodi di pianificazione ambientale del territorio, l'analisi di politiche e programmi per il Mezzogiorno, gli impatti ambientali di progetti infrastrutturali rispetto all'individuazione di scenari di mobilità sostenibile. Fra le sue pubblicazioni: per Angeli, *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo* (2012-2014); per Alinea *TAV sotto Firenze* (2011), *Il ponte insostenibile* (2002), *Pianificazione ambientale e sviluppo insostenibile nel Mezzogiorno* (1998); per Gangemi *Boston in the 1990's* (1994).

In copertina  
Marcello Sestito, *Morgana Impennata*  
pennarelli su carta di pane, cm 50x70, 2010



# Lo STRETTO

## *in lungo e in largo*

*Prime esplorazioni sulle ragioni di  
un'area metropolitana integrata dello Stretto di Messina*

*a cura di*

**GIUSEPPE FERA**  
**ALBERTO ZIPARO**

*Scritti di:*

Marina Arena, Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Rosa Grazia De Paoli, Celestina Fazia, Maria Concetta Fera, Gaetano Giunta, Stefano Gresta, Elena Gugliuzzo, Michele Limosani, Domenico Marino, Marcello Mento, Domenico Minuto, Francesca Moraci, Gianfranco Neri, Nicola Alessandro Pino, Gabriella Pultrone, Giuseppe Restifo, Antonello Russo, Adolfo Santini, Gaetano Scarcella, Marcello Sestito, Angelo Vecchio Ruggeri, Angela Viglianisi, Alberto Ziparo.

Questo volume costituisce il rapporto finale del ciclo di seminari sullo sviluppo sostenibile dell'area metropolitana dello Stretto di Messina, promossi nel periodo marzo-novembre 2014, dal Laboratorio per lo Sviluppo Sostenibile dell'Area dello Stretto.

Lo stesso laboratorio è coordinato dal prof. Giuseppe Fera del Dipartimento Architettura e Territorio dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria in collaborazione con l'Università di Messina ed il LAPEI (Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti) del DIDA dell'Università degli Studi di Firenze.

Al presente volume, curato da **Giuseppe Fera** ed **Alberto Ziparo**, hanno contribuito:

**Marina Arena, Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Rosa Grazia De Paoli, Celestina Fazia, Maria Concetta Fera, Gaetano Giunta, Stefano Gresta, Elena Gugliuzzo, Michele Limosani, Domenico Marino, Marcello Mento, Domenico Minuto, Francesca Moraci, Gianfranco Neri, Nicola Alessandro Pino, Gabriella Pultrone, Giuseppe Restifo, Antonello Russo, Adolfo Santini, Gaetano Scarcella, Marcello Sestito, Angelo Vecchio Ruggeri, Angela Vigliani, Alberto Ziparo.**

Per il repertorio fotografico concernente immagini del paesaggio e vedute panoramiche dello Stretto si ringraziano: Maurizio Marzolla, Maria Tarzia, Giuseppe Giofrè Florio, Gabriele Morabito e Giuseppe Fotia

**Edizioni Centro Stampa di Ateneo  
Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria**  
Finito di stampare nel mese di gennaio 2016

*Progetto grafico e Impaginazione:*

Giuseppe Fotia

Ufficio Marketing e Comunicazione Strategica

Viale Amendola 8/B

89122 Reggio Calabria

[www.unirc.it](http://www.unirc.it)

ISBN 978-88-99352-01-1



# INDICE

## INTRODUZIONE

1. L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO: STORIA, PRESENTE, PROSPETTIVE  
*Giuseppe Fera*..... pag. 9

## PARTE PRIMA

### *Il patrimonio culturale identitario*

2. UNA LETTURA DELLO STRETTO  
*Gianfranco Neri*..... pag. 25
3. LO STRETTO È STORIA, MITO, POESIA E... TANTO ALTRO ANCORA  
*Maria Concetta Fera*..... pag. 29
4. LO STRETTO DI MESSINA SEMPRE PIÙ LARGO  
*Marcello Sestito*..... pag. 35
5. IL PROGETTO UNESCO PER LO STRETTO DI MESSINA  
*Marcello Mento*..... pag. 43
6. I TEMI CULTURALI EMERGENTI NELLA COEVOLUZIONE DI AMBIENTE  
E SOCIETÀ DELLO STRETTO  
*Elena Gugliuzzo, Giuseppe Restifo*..... pag. 47

## PARTE SECONDA

### *Per una economia sostenibile*

7. NUOVI PARADIGMI INTERPRETATIVI, STRATEGIE E OBIETTIVI DELLE POLITICHE DI  
Lotta alla povertà: il caso della Fondazione di Comunità.  
*Gaetano Giunta, Mimmo Marino*..... pag. 57
8. LA CULTURA COME KEY-DRIVER DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE:  
OPPORTUNITÀ E PROSPETTIVE PER L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO  
*Gabriella Pultrone*..... pag. 65

## PARTE TERZA

### *Il territorio e il paesaggio.*

9. IL PARADIGMA DELL'AREA METROPOLITANA INTEGRATA DELLO STRETTO.  
*Francesca Moraci* ..... pag. 73
10. PERCORSI SMART PER LA METROPOLIZZAZIONE  
DELL'AREA INTEGRATA DELLO STRETTO  
*Celestina Fazio* ..... pag. 81
11. TERRITORIO, PAESAGGIO E AMBIENTE DELLO STRETTO,  
AREA DI SOSTENIBILITÀ MEDITERRANEA  
*Alberto Ziparo* ..... pag. 87
12. L'AREA DELLO STRETTO TRA PROSSIMITÀ E DISTANZA  
*Antonello Russo* ..... pag. 109
13. LA RESILIENZA DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO  
*Marina Arena* ..... pag. 115

## PARTE QUARTA

### *I Terremoti e i rischi ambientali*

14. L'AREA DELLO STRETTO ED I TERREMOTI  
*Giuseppe Fera* ..... pag. 127
15. I DISASTRI NATURALI:  
DA CRITICITÀ AD OCCASIONE DI SVILUPPO PER L'AREA DELLO STRETTO  
*Rosa Grazia De Paoli* ..... pag. 133
16. L'INGV E IL RISCHIO SISMICO NELLO STRETTO DI MESSINA.  
NECESSITÀ DI MONITORAGGIO, OCCASIONE DI RICERCA, OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO  
*Nicola Alessandro Pino, Stefano Gresta* ..... pag. 139
17. BREVI NOTE SULLA VULNERABILITÀ SISMICA  
*Adolfo Santini* ..... pag.143

## PARTE QUINTA

### *Mobilità e Trasporti*

18. TERRITORIO E MOBILITÀ: ALLA RICERCA DI UNA SOLUZIONE PER  
L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA  
*Michele Limosani* ..... pag. 149
19. LA DIMENSIONE INFRASTRUTTURALE DELL'AREA DELLO STRETTO.  
SCENARI DI PROGETTO  
*Gaetano Scarcella* ..... pag. 161

20. IL NODO DEI TRASPORTI NELL'ASSETTO DELL'AREA  
*Alberto Ziparo*..... pag. 169

21. IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ PER L'INCREMENTO DELLA COMPETITIVITÀ  
DELL'AEROPORTO DELLO STRETTO: IL CONTRIBUTO DELLA CULTURA DELLA VALUTAZIONE  
*Francesco Calabrò, Lucia Della Spina, Angela Viglianisi*..... pag.173

## ALLEGATI

A. L'ACCORDO DI PROGRAMMA FRA LE UNIVERSITÀ DI MESSINA E REGGIO CALABRIA..... pag. 181

B. LA CARTA DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO..... pag. 183

C. L'ACCADEMIA DEI VAGABONDI  
di *Domenico Minuto, Angelo Vecchio Ruggeri*..... pag. 189



# 1. L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO: STORIA, PRESENTE, PROSPETTIVE

*Giuseppe Fera*

## Nascita e declino di un'idea

Narrano gli storici della Magna Grecia<sup>1</sup> che fra il 496 e il 476 a.C, Anassila, tiranno di Reggio Calabria, riuscì nell'intento di dare un unico governo alle due città di Messina e Reggio, creando in tal modo la prima Città dello Stretto, in grado di esercitare il controllo assoluto dei traffici in quel tratto di mare. E' fuor di dubbio, infatti, che la fondazione dell'antica colonia calcidese di Zancle (e quella successiva di Reghion) fosse motivata dalla posizione strategica "lungo" lo Stretto, lungo le rotte che collegavano lo Ionio con il Tirreno, e più in generale l'Egeo e il bacino orientale del Mediterraneo con quello occidentale.

Per circa 2000 anni lo Stretto è stato un punto di passaggio quasi obbligato per i collegamenti all'interno del Mediterraneo, e questo ha fatto la storia e la fortuna dell'area e la città di Messina è stata per secoli una delle città economicamente e culturalmente più ricche e vivaci del Mediterraneo. Similmente il suo lento ma inarrestabile declino iniziò proprio quando, in conseguenza della scoperta dell'America, il cuore dello sviluppo economico mondiale si spostò dal bacino del Mediterraneo verso l'Europa settentrionale e le coste dell'Atlantico.

Alla fine dell'800 l'avvento del servizio di traghettamento fra la Sicilia e la Calabria sancì l'affermazione del traffico "attraverso" lo Stretto come quello nettamente predominante rispetto a quello "lungo" lo Stretto<sup>2</sup>, segnando anche la fine di Messina come città marinara e commerciale e l'inizio del suo nuovo ruolo di "porta della Sicilia", processo definitivamente sancito dal catastrofico terremoto del 1908 che cancellò a Messina ogni traccia della preesistente economia commerciale.

*Il tema dell'Area metropolitana dello Stretto si impose tra la fine degli anni '60 e i primi anni '70 e rappresentò, per la cultura urbanistica di quegli anni, che ebbe in tale dibattito un ruolo di grande*

---

1 Si veda: Ian Berard, *La Magna Grecia*, Einaudi, Torino 1963; Spanò Bolani D., *Storia di Reggio Calabria*, Gangemi editore, Reggio Calabria 1957

2 E' dopo l'Unità d'Italia, in pratica, con la realizzazione della linea ferroviaria che attraversa tutta la penisola e giunge fino a Reggio Calabria, che diventa conveniente raggiungere la Sicilia percorrendo in treno tutta la penisola e attraversando lo Stretto; ed è appunto a partire da tale periodo che Messina diventa "la porta della Sicilia" ed inizia la stagione dei traffici "attraverso lo Stretto". Sino a quel momento, invece, i flussi di traffico "attraverso lo Stretto", ovvero quelli che collegavano Messina con la sponda calabra, avevano avuto un peso secondario rispetto alle rotte "lungo lo Stretto", ovvero quelli che attraversavano lo Stretto longitudinalmente, collegando il Tirreno con lo Ionio.

*rilievo, lo scenario territoriale di riferimento entro il quale collocare la realizzazione del Ponte. Nei contributi di quegli anni, infatti, nei quali l'idea della realizzazione del ponte prese effettivamente corpo, quest'ultimo era pensato non tanto come un'infrastruttura in grado di ridurre le percorrenze fra Sicilia e resto d'Italia, ma soprattutto in grado di favorire e promuovere uno sviluppo in senso urbano metropolitano delle due sponde dello Stretto. Non a caso, nel concorso di progettazione bandito dall'Anas nel 1969, le proposte avanzate da numerosi gruppi furono estremamente attente agli aspetti legati agli effetti territoriali del ponte ed ai nuovi assetti che ne sarebbero complessivamente derivati in ambito locale.*

**Samonà ed il Concorso per il Prg di Messina.** Una delle prime ipotesi di realizzazione di un'area metropolitana dello Stretto venne, all'inizio degli anni sessanta, da uno dei massimi esponenti della cultura urbanistica dell'epoca, Giuseppe Samonà. Nel 1960, infatti, veniva bandito un concorso nazionale per il nuovo Prg di Messina, del quale risultò vincitore proprio il gruppo coordinato da Samonà<sup>3</sup>. Il progetto vincitore ipotizzava, per la prima volta, la realizzazione di un'Area metropolitana dello Stretto, con Messina come polo urbano centrale e comprendente i comuni di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria. Esaminando le possibilità di sviluppo economico dell'area (sviluppo industriale, del comparto agroalimentare e del commercio in genere), nella relazione del piano Samonà affermava:

*Queste necessità, nel loro insieme, pongono l'istanza fondamentale di proporzionare e ridimensionare i problemi economici e le conseguenti strutture alle esigenze ed alle caratteristiche di un ambiente molto più vasto, cioè di un comprensorio di cui il Comune di Messina sia il naturale punto di convergenza, per la sua posizione nello Stretto come luogo di confluenza di tutti i traffici terrestri tra la Sicilia ed il Continente e di una parte di quelli marittimi, secondo un potenziamento futuro nascente dall'esistenza del comprensorio stesso.*

Dopo aver definito geograficamente il comprensorio ed averne esaminato le potenzialità e le necessità in termini di servizi ed infrastrutture, Samonà concludeva con la necessità di realizzare un collegamento stabile fra le due sponde dello Stretto “collegamento da anni discusso ed ormai maturo ed indifferibile, come ampiamente dimostrano dati tecnici obiettivi che più avanti illustreremo”.

L'idea suggerita da Samonà trovò in quegli anni autorevoli sostenitori non solo fra gli urbanisti, ma anche fra i geografi. Lucio Gambi (1965), ad esempio, dedicò al tema uno dei capitoli conclusivi del suo volume sulla Calabria, nel quale auspicava “che possa realizzarsi il ponte di cui si parla sin dal 1883, con il definitivo superamento degli ostacoli naturali dello Stretto”.

**Il Progetto 80<sup>4</sup>.** “Progetto 80”, è la sigla con cui viene comunemente denominato il “Documento preliminare al programma economico nazionale 71-75”, redatto dal Ministero del Bilancio e della Programmazione economica nel 1969. A livello territoriale il Progetto 80 assumeva lo sviluppo urbano come una delle caratteristiche ancora importanti del futuro del paese e la presenza di una forte armatura urbana come un fattore determinante dello sviluppo economico; proponeva pertanto un sostanziale rafforzamento ed una razionalizzazione

---

<sup>3</sup> Del gruppo, il cui motto era “Biporto”, facevano parte, oltre a Samonà, G. Dedola, A. Bonafede, N. Cutrufelli e R. Calandra. Il motto faceva riferimento ad una proposta contenuta nel piano, che prevedeva la realizzazione di un secondo porto della città, legato al ponte e parte integrante di esso; rispetto al ponte il porto avrebbe svolto una funzione complementare, di servizio e supporto alle aree industriali che avrebbero dovuto sorgere, secondo l'auspicio e la previsione dei progettisti nella piana di Gioia Tauro, nella zona di Gallico – Catona, nel comune di Reggio Calabria.

<sup>4</sup> Fra i contributi più recenti che hanno riguardato il Progetto 80 si veda: Cristina Renzoni, *Il Progetto '80. Un'idea di Paese nell'Italia degli anni Sessanta*, Alinea, Firenze 2012

dell'intero sistema urbano italiano. Il Progetto 80 prevedeva, pertanto, la formazione di 30 sistemi metropolitani, contro i 9 esistenti (Sistemi A, di cui due nel Mezzogiorno); 6 aree metropolitane erano considerate di "riequilibrio" perché vicine alle aree metropolitane esistenti (sistemi di tipo B), mentre si proponeva la creazione di 15 sistemi metropolitani alternativi, di cui ben 11 nel Mezzogiorno (sistemi metropolitani di tipo C e C1).

L'Area metropolitana dello Stretto era inclusa nelle aree di tipo C1, "caratterizzate da ristagno economico e da armatura urbana estremamente debole, denotative tuttavia di una ricchezza di risorse ambientali e di tradizioni culturali, nonché di un'elevata dinamica demografica, tali da meritare interventi che permettano il loro sviluppo in senso metropolitano". Tale sviluppo, secondo le ipotesi del Progetto '80 per l'Area dello Stretto, era possibile solo attraverso una massiccia dotazione di investimenti produttivi ed infrastrutturali, che avrebbero potuto indurre gli auspicati effetti di sviluppo solo nel lungo periodo; fra gli investimenti infrastrutturali venivano indicati il potenziamento del porto di Messina, dell'aeroporto di Reggio Calabria e la costruzione del Ponte.

***Quaroni ed il Prg di Reggio Calabria.*** Nel 1968 Ludovico Quaroni riceveva l'incarico per la redazione del Piano regolatore generale della città di Reggio Calabria, ed insieme ai suoi collaboratori (Quistelli, D'Orsi Villani) ne fece l'occasione per un'ampia riflessione sull'intero sistema territoriale dello Stretto e, più in generale, sulla dimensione regionale della città e sul "disegno del piano", già avviato qualche anno prima in occasione del Prg di Bari.

L'anno successivo, mentre era in corso la redazione del Prg di Reggio Calabria, fu naturale per Quaroni partecipare al concorso internazionale di idee per il ponte, ed in quella occasione fu ulteriormente definito e messo a punto un assetto per la città regione dello Stretto. L'ipotesi prevedeva un forte spostamento verso nord del baricentro dell'area urbana di Reggio Calabria, in corrispondenza degli attacchi a terra del ponte, dove si prevedeva la realizzazione di un grande centro direzionale. Un equivalente centro direzionale era localizzato nella sponda siciliana nell'area di Faro – Ganzirri.

Per quanto riguarda il Prg della città di Reggio Calabria esso veniva configurato tenendo ferma l'ipotesi di assetto territoriale dell'area dello Stretto; il piano prevedeva, infatti, uno sviluppo residenziale e direzionale della città in direzione del ponte e di Villa S. Giovanni, nelle aree di Gallico, Catona e nei piani di Arghillà. Per la zona sud della città, verso la costa ionica, invece, il piano prevedeva uno sviluppo sostanzialmente produttivo commerciale, con la realizzazione di un porto industriale ed annessa area attrezzata nell'area della vallata del Valanidi. Un assetto, dunque, fortemente condizionato ed orientato alla creazione della città metropolitana dello Stretto, un'idea di grande respiro e lungimirante, ma che si scontrò ben presto con le dinamiche spontanee del mercato edilizio (tendenti a privilegiare la zona a sud della città) e con alcune resistenze del potere politico locale, piuttosto scettico sull'idea di una metropoli dello Stretto, che ritardò l'attuazione di alcune ipotesi del piano, quando non le sconfessò apertamente (si pensi, una per tutte, alla localizzazione della città universitaria).

Lanciata sul finire degli anni '60 come necessario quadro di riferimento territoriale preliminare e conseguente alla realizzazione del Ponte, l'Area metropolitana dello Stretto, occupò gran parte dell'attenzione e del dibattito urbanistico degli anni immediatamente successivi, sia nei numerosi documenti di programmazione e negli studi proposti a livello nazionale e



Fig. 1. Schema dell'Area metropolitana dello Stretto di Quaroni e Quistelli

regionale, sia nei documenti e studi redatti in sede locale<sup>5</sup>. A partire dalla seconda metà degli anni '70 l'attenzione verso il tema dell'Area metropolitana prese decisamente a scemare e mentre tale quadro di riferimento territoriale iniziava a sparire sia dal dibattito relativo alla realizzazione del ponte, di cui si analizzavano quasi esclusivamente gli effetti ed il ruolo all'interno del sistema nazionale dei trasporti, sia all'interno dei documenti di pianificazione redatti in quegli anni in sede locale, quali il Prg di Messina, redatto dalla Tekne Piani nel 1975. La perdita di tensione sul tema dell'area metropolitana ebbe probabilmente come causa principale il nuovo quadro di riferimento istituzionale rappresentato dalla nascita delle Regioni, che proprio a partire da quegli anni iniziano ad elaborare le prime riflessioni sul tema dell'assetto dei rispettivi territori e dello sviluppo economico. Da un punto di vista della pianificazione territoriale, infatti, sia il *Piano territoriale della Regione Calabria*, sia il *Piano territoriale della Regione Sicilia* e tutti gli studi ad essi legati, non hanno più l'Area metropolitana dello Stretto come quadro di riferimento per l'assetto delle aree di Messina e Reggio Calabria, avviando un processo di introspezione all'interno del territorio istituzionale di appartenenza. A seguito della Legge regionale n° 9 del 1986 la Regione siciliana provvedeva alla perimetrazione dell'Area metropolitana di Messina senza tenere in alcun conto la mole di studi tendente a dimostrare l'esistenza di una conurbazione con la sponda calabra.

Anche a livello di programmazione economico territoriale a livello nazionale o comunitario (si pensi ai POP 1994-99 ed al *Quadro comunitario di sostegno 2000- 2006*) le logiche regionali tendono spingono decisamente per l'abbandono di qualsiasi forma di integrazione programmatica ed amministrativa fra versante siciliano e versante calabrese dello Stretto.

5 Per un esame del dibattito sviluppatosi agli inizi degli anni 70 si rimanda a due principali contributi: il primo è di G. Campione "La conurbazione nell'Area dello Stretto", relazione introduttiva tenuta al convegno *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina*, in atti G. Campione (a cura di - 1976); il secondo è il volume di Sandro Bianchi e Manlio Vendittelli (Bianchi, Vendittelli, 1982) *L'attraversamento dello Stretto*, Casa del Libro Reggio Calabria. Ambedue i contributi contengono un'ampia disamina del dibattito e dei documenti che hanno affrontato il tema dell'Area dello Stretto.

## **Il ponte sullo Stretto: il tramonto di un mito**

Può sembrare paradossale ma negli ultimi anni è emerso chiaramente come una grande infrastruttura pensata per unire le due sponde dello Stretto abbia alla fine finito per dividerle. Infatti, fra le ragioni che hanno impedito la realizzazione in questi anni di un'area metropolitana integrata fra Reggio e Messina, il ponte è certamente una delle più importanti se non la più importante. Perché, l'aver concentrato tutta l'attenzione dell'opinione pubblica e le future improbabili risorse del governo centrale sulla realizzazione del ponte, ha di fatto impedito che si pensasse seriamente ad altro, che si lavorasse ad esempio per potenziare il sistema di trasporto pubblico nello Stretto, si rendesse l'aeroporto di Reggio non solo di nome ma anche di fatto, aeroporto dello Stretto, collegandolo in maniera adeguata con la sponda messinese, ecc....

La infondata prospettiva della realizzazione di un ponte sospeso, che secondo le ultime stime sarebbe dovuto costare qualcosa come 9-10 miliardi di euro, è comunque costata ai cittadini italiani una cifra non esattamente calcolabile ma stimabile fra i 400 e i 500 milioni di euro; tanto si stima sia costato il mantenimento della Società Stretto di Messina, costituita nel 1971 e sciolta nel 2013, quando la prospettiva di realizzare il ponte era ormai definitivamente tramontata a seguito della crisi economica<sup>6</sup>.

Il risultato del sogno del ponte è stato che il sistema dei trasporti sullo Stretto è stato ridotto ai minimi termini e si presenta oggi in condizioni decisamente peggiori che alcuni anni fa. Al risveglio di questo sogno, infatti, la drammatica condizione del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto è sotto gli occhi di tutti: una società privata che detiene il monopolio del traffico gommato grazie alla complicità delle Ferrovie dello Stato che non hanno mai inteso potenziare il servizio, né praticare tariffe concorrenziali; una drastica riduzione delle corse dei treni che prevedono l'attraversamento dello Stretto; una riduzione anche del servizio delle navi veloci (una volta egregiamente garantito dalla Snav) con una soluzione di assoluta precarietà derivante dalla continua necessità del rinnovo delle concessioni.

Ma a dispetto di tutte queste criticità o fattori negativi, che hanno giocato e ancora giocano negativamente rispetto alla prospettiva di una costruzione di un'Area metropolitana integrata, tale prospettiva non è mai stata definitivamente abbandonata ed oggi sta riemergendo con maggiore convinzione; anzi sembra proprio che negli ultimi mesi si siano compiuti i primi concreti passi in questa direzione.

I motivi di tale rinnovata attenzione al tema dell'area metropolitana dello Stretto sono molteplici e fra i principali, come dicevamo prima, il definitivo tramonto del sogno (per alcuni, dell'incubo per altri) del Ponte sullo Stretto, proprio mentre sembrava che l'idea era prossima ad essere realizzata; tramonto che ha costretto istituzioni pubbliche e società civile a svegliarsi e ad iniziare a ragionare seriamente sulla questione; immediatamente sono emerse alcune oggettive condizioni di contesto politico e territoriale che se da un lato delineano diversamente i termini del tema Area dello Stretto, dall'altro spingono più decisamente nella prospettiva di una sua affermazione.

---

<sup>6</sup> Si veda la relazione dell'on. Francantonio Genovese alla Camera per illustrare la proposta di legge di "Abrogazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, concernente la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente, e incorporazione della società Stretto di Messina Spa nella società ANAS Spa"

## I nuovi scenari locali ed internazionali e la rinascita dell'idea

**Il nuovo quadro territoriale di riferimento per l'Area dello Stretto.** In primo luogo occorre considerare i diversi rapporti che ormai si sono venuti configurando fra le due sponde dello Stretto. I flussi di relazione pendolari sono andati in questi anni incrementandosi in maniera sostanziale, ma ciò che è più significativo ed importante è che essi disegnano una realtà territoriale diversa da quella della fine degli anni '60, con Messina come polo centrale e la sponda calabra in condizioni di dipendenza gerarchica. Oggi i rapporti fra le due aree urbane di Reggio e Messina sembrano essersi riequilibrati in forma meno gerarchica e più integrata, con un decisivo incremento della bidirezionalità dei flussi di traffico attraverso lo Stretto. Se negli anni passati erano gli studenti reggini a frequentare in massa l'università di Messina, oggi è sempre più alto il numero di studenti messinesi che si reca giornalmente all'Università di Reggio Calabria, o di viaggiatori messinesi che si servono delle stazioni ferroviarie di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni oltre che dell'aeroporto di Reggio; insomma, non più un sistema gerarchizzato fra le due sponde ma un più deciso *sistema integrato* di relazione.

In conseguenza di quanto detto anche l'estensione e la definizione territoriale dell'area metropolitana si sono sostanzialmente modificate e, dalla originaria concezione comprendente Reggio, Messina e Villa S. Giovanni, si è giunti a considerare come Area integrata dello Stretto un territorio decisamente più ampio che interessa, sulla sponda Calabria, l'area che da Reggio Calabria giunge sino al porto di Gioia Tauro e, sul versante siciliano, include anche i centri di Milazzo e Barcellona da un lato e Taormina dall'altro. Questa nuova concezione territoriale nasce certamente dalle forme di urbanizzazione diffusa che hanno interessato in questi anni le due sponde dello Stretto e che hanno creato delle aree di interrelazione territoriale decisamente più estese del vecchio nucleo originario Messina – Reggio – Villa. (Fig.2)

Nel caso del versante calabro il sistema urbano reggino si è venuto configurando come una piccola area metropolitana che si estende oramai da Melito Porto Salvo nel versante ionico fino a Bagnara Calabria sulla costa tirrenica. IL QTR della Calabria<sup>7</sup> aveva già nel 2010 individuato questo sistema metropolitano composto da due distinti TRS (Territori Regionali di Sviluppo)<sup>8</sup>:

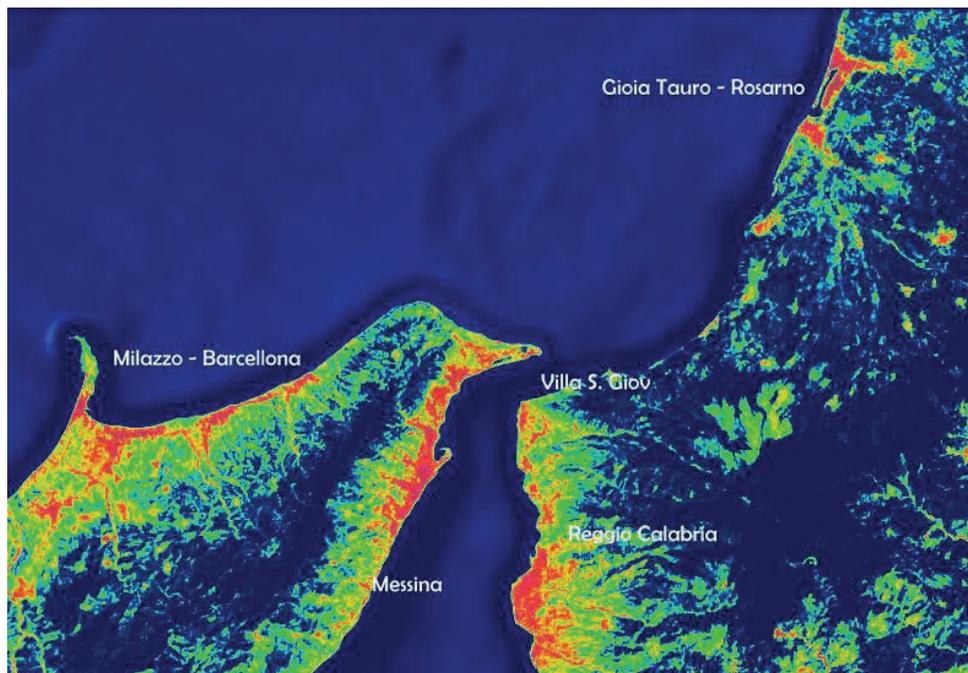
- il TRS3 “Area dello Stretto”, comprendente in totale 12 comuni (Reggio, Villa San Giovanni e Campo Calabro la core area) con una popolazione al 2001 di 234.515 abitanti;
- il TRS 16 “Area Greca” il cui polo urbano principale è rappresentato dal comune di Melito Porto Salvo e che comprende 11 comuni per un totale di 33.798 abitanti.

Nel complesso dunque si tratta di un con circa 270.000 abitanti distribuiti in 23 comuni; tale

---

7 Le vicende, la metodologia adottata e le proposte avanzate dal Quadro Territoriale Regionale della Calabria sono state oggetto di un recente lavoro curato dall'autore in collaborazione con Alberto Ziparo, che ospita i contributi di professionisti e ricercatori che hanno partecipato alla sua elaborazione; si veda: G. Fera, A Ziparo (a cura di), *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo. Studi per il Quadro Territoriale Regionale della Calabria*, F. Angeli, Milano 2014. Gli elaborati relativi al QTR della Regione Calabria sono consultabili sul sito del Dipartimento di Urbanistica <http://www.urbanistica.regione.calabria.it>

8 I Territori Regionali di Sviluppo rappresentano le unità fondamentali di riferimento per la pianificazione e programmazione regionale, all'interno dei quali trovano integrazione e coerenza le diverse Azioni strategiche e le politiche regionali di sviluppo e di coesione, nonché le strategie di tutela e valorizzazione del paesaggio. I TRS sono stati individuati in base alla loro identità geografica, storica e culturale, ed alle loro dinamiche di mutamento in atto e potenziali, ciò che li rende oggetto di una specifica e comune prospettiva di sviluppo sostenibile. Il QTR prevede 16 Territori Regionali: 3 Territori metropolitani, 7 Territori urbani e 6 Territori rurali o aree parco.



*Fig. 2. La nuova configurazione territoriale dell'area dello Stretto; in rosso le aree più densamente urbanizzate. Si possono distinguere i sistemi urbani di Milazzo-Barcellona, Messina, Reggio Calabria-Villa San Giovanni e Gioia Tauro-Rosarno*

sistema (esteso tuttavia all'intera provincia) ha avuto un riconoscimento istituzionale con il voto del Parlamento nel marzo 2009 che ha inserito Reggio Calabria fra le 10 Città metropolitane<sup>9</sup>.

Sulla sponda siciliana anche il sistema urbano messinese ha subito in questi anni un processo di diffusione territoriale con la saldatura dell'urbanizzato lungo la fascia costiera che si presenta oggi in pratica come un continuum edilizio che da Taormina- Giardini sullo Ionio giunge fino a Milazzo Barcellona sulla costa tirrenica. La perimetrazione di Area metropolitana messinese ha avuto una prima definizione dalla Regione Sicilia nel 1995; perimetrazione che appare quella più convincente e che comprende 51 comuni per un totale al 2011 di circa 480.000 abitanti. Geograficamente il sistema si estende dalle estreme propaggini occidentali della piana di Milazzo e dall'antistante arcipelago delle Eolie al sistema urbano-turistico di Taormina. Grosso modo è questo il comprensorio dei Peloritani, dalla fumarola Novara-Mazzarà, da dove si dipartono i Nebrodi, al fiume Alcantara, a sud, dove inizia l'area etnea.

L'Area metropolitana integrata dello Stretto si presenta a livello nazionale ed europeo con una dimensione significativa di oltre 800.000 abitanti (se si considera l'ipotesi di una inclusione dell'area di Gioia Tauro) con una core area (Reggio – Messina – Villa S. Giovanni) di circa mezzo milione di abitanti, una dimensione in grado di confrontarsi con le altre aree metropolitane in Italia ed Europa. Quest'ultima, con il nuovo programma di coesione 2014 – 2020,

<sup>9</sup> Nel complesso le Aree metropolitane istituzionalmente riconosciute in Italia sono 15, in quanto alle 10 di istituzione nazionale devono aggiungersi 5 istituite dalle Regioni a statuto speciale: 3 in Sicilia (Palermo, Catania e Messina), Cagliari e Trieste.

allo scopo di promuovere modelli di sviluppo endogeno, ha individuato nelle grandi aree urbane e metropolitane il motore principale dello sviluppo europeo, dal momento che è ormai dimostrato che le attività economiche a più alta innovazione tecnologica e a maggior tasso di sviluppo tendono a concentrarsi nelle grandi aree metropolitane, la cui dimensione, di per se, pare essere fattore di sviluppo.

***La dimensione europea ed internazionale.*** La novità più importante per quanto riguarda il progetto di un'area metropolitana integrata dello Stretto è *la sua nuova e più avanzata dimensione internazionale*. Se negli anni '60-70, infatti, il tema dell'area metropolitana dello Stretto era inquadrato nell'ottica nazionale di un riequilibrio dei sistemi urbani, oggi esso ha come quadro di riferimento obbligato una visione a dimensione europea ed internazionale, che muove dal nuovo e più importante *ruolo del Mediterraneo come area di traffici commerciali a livello internazionale*. Un ruolo che ha sua origine nell'impetuoso sviluppo economico che sta interessando Cina ed India (oltre 2 miliardi di abitanti, un terzo della popolazione mondiale) ed il conseguente affermarsi delle nuove rotte che legano questi due paesi con l'Europa e la costa occidentale degli Stati Uniti. Lo dimostrano i dati dei traffici portuali che vedono in forte e costante ascesa i nuovi porti mediterranei come Port Said, Algesiras, Valencia e qui in Italia, Gioia Tauro.

La nuova centralità del Mediterraneo è stata del resto assunta come quadro di riferimento per le più recenti strategie di trasporto e scambio disegnate della Unione europea, con la proposta del *Corridoio Meridiano*, una grande autostrada del mare in grado di catalizzare i flussi che attraversano il Mediterraneo da est ad ovest. Lo Stretto di Messina occupa una posizione assolutamente centrale nell'ambito del corridoio dove questo incrocia il *Corridoio Transeuropeo 1 Palermo-Berlino*. Per tale ragione l'area dello Stretto è indicata come area urbana con elevate potenzialità strategiche. (Fig. 3)

A tale fondamentale dato di fatto, possono aggiungersi altre due importanti considerazioni che spingono a ritenere credibile una nuova prospettiva di sviluppo del traffico marittimo nell'area dello Stretto:



Fig. 3. L'area dello Stretto e i corridoi Transeuropei

- l'acclarata insostenibilità di un sistema di trasporto fino ad oggi pesantemente fondato sul gommato (inquinamento, intasamento di numerosi tratti autostradali, rischio di incidenti) che ha rilanciato decisamente altre modalità di trasporto, ambientalmente più sostenibili, ed in particolare le rotte navali di piccolo – medio raggio, le *autostrade del mare*, il cui tasso di sviluppo in questi anni è stato costantemente a due cifre;
- lo sviluppo notevole, infine, registrato negli ultimi anni dal traffico crocieristico e da diporto, e che ha visto il Mediterraneo un luogo di scelta privilegiato.

***Il sistema portuale logistico dello Stretto.*** L'affermazione del porto di Gioia Tauro come uno dei principali porti container europei e del Mediterraneo rappresenta forse il maggiore fattore di novità nella regione dello Stretto e tende ad avere il duplice effetto di rilanciare le prospettive di sviluppo economico dell'intera area, offrendo anche una opportunità di crescita ad importanti tradizionali settori dell'economia messinese, alcuni dei quali sono oggi in crisi anche per mancanza di adeguati spazi e strutture: cantieristica, degassifica, attività di navigazione, ecc.

In conseguenza lo sviluppo intermodale delle attività portuali a Gioia Tauro spinge a ripensare l'idea stessa di Area integrata dello Stretto, ampliandone i confini al di là del perimetro delle due città capoluogo, allo scopo di riassegnare ad essa quella funzione di organizzazione e controllo dei traffici navali "lungo lo Stretto", che è stata la ragion d'essere di Messina e di Reggio Calabria.

L'idea di un sistema portuale integrato dell'Area dello Stretto è maturata in questi anni all'interno del già citato QTR/P della regione Calabria<sup>10</sup>, laddove, in relazione al "Corridoio Reggio Calabria - Gioia Tauro - Vibo Valentia - Lamezia Terme" si afferma che lo sviluppo del corridoio stesso deve rispondere ad alcuni obiettivi:

- *migliorare i collegamenti dell'area dello Stretto, della piana di Gioia Tauro e del Vibonese con l'area di Lamezia Terme, snodo strategico del sistema dei trasporti regionali;*
- *migliorare il sistema delle relazioni dell'area di Gioia Tauro con l'area dello Stretto, ed in particolare con l'area di Reggio Calabria, affinché quest'ultima, con le sue strutture ed il suo sistema di servizi, possa configurarsi come città di riferimento per il porto di Gioia Tauro.*

Ed ancora, a proposito del TRS dell'Area dello Stretto, si afferma che:

*Il ruolo potenziale di questo territorio, caratterizzato dalla posizione strategica nel cuore del Mediterraneo e dall'elevato livello di servizi direzionali offerti, è quello di terminale di un ideale sistema di flussi e relazioni che collega la sponda calabra dello Stretto con quella siciliana, da Messina, a Catania, fino a Siracusa. In tal senso l'obiettivo generale del QTR/P è di rafforzare il ruolo di Reggio Calabria come nodo di servizi qualificati per la struttura logistica Reggio – Villa S. Giovanni, nell'ambito del sistema delle connessioni verso la Sicilia, con la prospettiva in particolare di creare un Sistema integrato dei trasporti dell'Area dello Stretto. Questo dovrà, in particolare, integrarsi sulla sponda calabra con il porto di Gioia Tauro, e sulla sponda siciliana con il nodo autostradale e ferroviario di Messina e quello portuale di Milazzo, realizzando un hub multifunzionale dei flussi provenienti dalla direttrice Trapani – Palermo da un lato e Siracusa – Catania dall'altro. Il sistema delle connessioni tra sponda reggina e siciliana va inquadrato all'interno della struttura logistica meridiana, da Gioia Tauro a Siracusa, di livello nazionale e comunitario, secondo quanto già previsto dal Quadro Strategico Territoriale Regionale.*

---

10 Si veda G. Fera, A. Ziparo (a cura di) ... op. cit.

Si tratterebbe, in sostanza, di un complesso sistema portuale comprendente ben 6 porti (Messina-Tremestieri, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Milazzo, Gioia Tauro, Palmi) che hanno la importante caratteristica di svolgere funzioni diverse e quindi di potersi integrare fra di loro. Nella direzione di costituire un sistema portuale integrato dello Stretto comprensivo di Gioia Tauro, si è mossa recentemente la volontà delle istituzioni locali (Comune di Messina, Regione Calabria, Regione Sicilia, Comune di Villa San Giovanni) che, sotto la spinta che è provenuta dalla società civile (ordini professionali, organizzazioni imprenditoriali, sindacati, ecc..) hanno condiviso e sottoscritto un documento nel quale si chiedeva al Ministero delle Infrastrutture di costituire un'Autorità portuale dello Stretto Gioia Tauro- Messina.<sup>11</sup> (Fig.4)

**Le ragioni dell'Area metropolitana integrata.** Avendo nelle pagine precedenti percorso la genesi e l'evoluzione di un'idea dobbiamo a questo punto domandarci, acclarato il fatto che la stessa dimensione metropolitana può rappresentare un fattore di sviluppo in se (come già a suo tempo sottolineato dal documento che per primo pose il tema dell'area metropolitana dello Stretto, il Progetto 80, e ribadito oggi dai documenti della programmazione europea e nazionale), quali possono essere le specifiche ragioni della creazione di un'Area metropolitana dello Stretto e quali risorse di natura economica, ambientale e culturale sono caratteristiche dell'area e possono essere valorizzate attraverso l'integrazione fra le due sponde.



Fig. 4. Il sistema portuale integrato dell'Area dello Stretto

11 Il documento è stato elaborato all'interno di un Laboratorio di proposta permanente, promosso dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Messina, che vede la partecipazione di altri ordini e associazioni professionali, di organizzazioni imprenditoriali e sindacali, di associazioni ambientaliste e culturali, ecc.. Il Laboratorio, che si propone di svolgere attività di riflessione e proposta sui temi dello sviluppo della città e dell'assetto del territorio ha sviluppato una riflessione nel merito del sistema portuale dell'Area dello Stretto nell'ambito del confronto sviluppatosi a seguito della proposta del governo di un ridisegno delle autorità portuali ex lege 84 del 1994.

E' questo uno degli obiettivi della costituzione del Laboratorio fra le Università di Reggio e Messina e dei Seminari che proprio su questi temi hanno voluto avviare la riflessione.

Ferma restando la necessità e l'obiettivo di proseguire nell'approfondimento delle singole questioni dai primi incontri organizzati e dei quali riportiamo nel seguito le riflessioni, sono emersi alcuni temi che appaiono centrali ai fini di immaginare in prospettiva il ruolo che questo territorio potrebbe svolgere per promuovere il proprio sviluppo economico e sociale e contribuire allo sviluppo sostenibile del Mezzogiorno e dell'intero paese

Del primo aspetto fondamentale, la centralità nel sistema dei trasporti e della logistica nel Mediterraneo abbiamo già detto. Ci sembra a questo proposito che, dalla mole di studi, riflessioni, ricerche, sviluppati in questi anni, emergano alcuni settori chiave sui quali l'Area integrata potrebbe puntare per promuovere uno sviluppo sostenibile; settori nei quali esistono già risorse e potenzialità che potrebbero essere opportunamente valorizzate e sfruttate.

***Il sistema dell'istruzione superiore e della ricerca scientifica.*** L'area dello Stretto si presenta con una significativa dotazione di strutture relative all'istruzione superiore ed alla ricerca scientifica con due Università (quella di Messina e la Mediterranea di Reggio Calabria) che nel complesso sono frequentate da circa 30.000 studenti, con una offerta complessiva di 48 corsi di laurea triennale e 43 fra specialistiche ed a ciclo unico.

Nel campo della ricerca scientifica è possibile immaginare lo sviluppo di alcuni settori nei quali già esistono specifiche competenze e che sono legati alle condizioni del territorio dello Stretto. Fra questi settori una prima riflessione è stata avviata nel campo della *Analisi, gestione e mitigazione dei rischi ambientali*, con particolare riferimento al rischio sismico, un aspetto che ha purtroppo, nel corso dei secoli, unificato la storia e i destini delle due sponde; su tali tematiche esistono già gruppi di ricerca attivi già da diversi anni nei due atenei, con specifiche e diverse competenze (Pianificazione urbanistica, Scienza delle costruzioni, Geofisica, geotecnica, etc.) alla cui integrazione si è iniziato già a lavorare.

Tale settore potrebbe avere un ulteriore punto di forza nella possibilità della costituzione di un centro di ricerca nell'area promosso dall'INGV, istituto nazionale di geofisica e vulcanologia. Ma altri ed importanti settori è possibile immaginare in una prospettiva di ulteriore sviluppo laddove esistono già consolidate competenze, nel campo delle energie alternative, delle tecnologie di risparmio energetico, della conservazione dei BB.CC.

Il quadro delle istituzioni di formazione e ricerca è completato dalla presenza di un'Accademia di BB.AA., e di 2 Conservatori musicali.

***Il sistema delle attività culturali e dello spettacolo.*** Di grande rilievo anche il sistema delle attività culturali e dello spettacolo potendo vantare l'Area dello Stretto importantissime strutture in campo museale (Museo nazionale della Magna Grecia a Reggio Calabria, Museo Regionale di Messina, i musei archeologici di Lipari e Giardini Naxos, museo etnografico di Palmi) e teatrale fra cui il Vittorio Emanuele a Messina ed il Cilea a Reggio Calabria, il Teatro Greco di Taormina, sede anche di un importantissimo festival cinematografico e di Taoarte.

***L'ambiente e il sistema turistico.*** Le potenzialità di sviluppo turistico dell'area sono notevoli e sono legate alle sue straordinarie risorse ambientali, paesaggistiche e culturali. Non è questa la sede per farne un elenco minimamente significativo, basterà solo ricordare come già all'interno dell'area si trovi uno dei più grandi comprensori turistici del Mezzogiorno, quello di Taormina – Giardini. Tuttavia, solo per dare un semplice accenno fra le risorse naturali

ricordiamo il Parco Nazionale d'Aspromonte e le tante riserve naturali; fra i beni paesaggistici gli straordinari paesaggi dello Stretto con Scilla e Cariddi, e poi la miriade di siti archeologici, di centri storici minori, nonché i circa 200 km di costa, etc...

L'integrazione fra le due aree potrebbe consentire l'offerta di forme di turismo diverse, da quello balneare, che facciamo riferimento al visiting culturale, a quello naturalistico, ecc..

***I primi passi istituzionali.*** Dopo decenni di dibattito esclusivamente a carattere culturale e scientifico, un primo passo concreto nella direzione della costruzione di una strategia integrata di sviluppo fra le due sponde dello Stretto di Messina si è avuta già a partire da un decennio anche se, come accennavamo in precedenza, una certa accelerazione si avuta negli ultimi 2 anni con il tramonto della prospettiva del ponte.

Un primo passo istituzionale nella direzione della costruzione di un'Area metropolitana dello Stretto, anche se ha dato scarsi concreti risultati, si è compiuto con la sottoscrizione del ***Protocollo d'intesa*** (maggio 2004) fra le Province di Messina e di Reggio Calabria e la costituzione di un "*Osservatorio dell'Area integrata dello Stretto*", che vedeva la partecipazione, oltre che delle due province e dei comuni capoluogo, anche delle Università, degli Enti Parco, delle associazioni imprenditoriali e sindacali.

Il protocollo d'intesa individuava anche alcuni temi o settori strategici fondamentali attorno a cui poter realizzare un prospettiva integrata di sviluppo.

Altro importante passo in avanti verso l'integrazione fra le due sponde è rappresentato dal riconoscimento dell'unitarietà del sistema Stretto, inteso come area per la libera navigazione. Infatti con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 23 giugno 2008, n. 128, è stato emanato il "*Regolamento concernente l'organizzazione e le funzioni dell'Autorità Marittima della Navigazione dello Stretto di Messina*".

Ad essa sono stati affidati funzioni in materia di sicurezza della navigazione, controllo e monitoraggio del traffico marittimo nello stretto di Messina, di ricerca e di salvataggio della vita umana e gestione delle emergenze, nell'area individuata con D.M. 24 gennaio 2008, n. 13/T, nonché nei porti in essa ricadenti di Messina, Messina Tremestieri, Reggio Calabria, e Villa San Giovanni.

Infine, la prospettiva dell'Area integrata può oggi contare su un atto legislativo importante; infatti, la Legge 24/marzo 2014 n° 8 "Istituzione dei liberi consorzi comunali e delle città metropolitane", approvata dall'Assemblea regionale siciliana, impegna la Regione Sicilia alla "promozione di accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città metropolitana di Reggio Calabria" allo scopo di garantire ai cittadini delle due sponde dello Stretto di "usufruire di servizi secondo il principio di prossimità".







*PARTE PRIMA*

**IL PATRIMONIO  
CULTURALE IDENTITARIO**



## 2. UNA LETTURA DELLO STRETTO

Gianfranco Neri

*Molto prima di essere raccolti dai poeti, i miti lo furono dalle città e dai legislatori che ne vedevano l'utilità [...] L'uomo è avido di conoscenza; la sua curiosità si manifesta in primo luogo attraverso il suo amore per i miti [...] È la stessa disposizione di spirito che fa nascere la fame di sapere. Quando vi si aggiungono il meraviglioso e il fantastico, aumenta il piacere, filtro della scienza.*

Strabone

*Si è sempre parlato dell'influenza del paesaggio sui sentimenti, ma non credo si sia mai parlato di quest'influenza su un atteggiamento morale.*

Jean Genet

Vorrei proporre in questo contesto, una lettura dello Stretto senza considerare, per ora, quanto arcaica o attuale essa possa risultare; o, meglio, quanto di essa possa prevalere, se la risultanza storica, o la proiezione immaginifica o il senso di una più incalzante attualità.

Vorrei sostenere questo percorso partendo da un pensiero – peraltro a molti noto – che, a distanza di un secolo, continua a trasmettere un che di stupefacente:

*Questo mare è pieno di voci e questo cielo è pieno di visioni. Ululano ancora le Nereidi obliate in questo mare, e in questo cielo spesso ondeggiando pensili le città morte.*

*Questo è un luogo sacro, dove le onde greche vengono a cercare le latine; e qui si fondono formando nella serenità del mattino un immenso bagno di purissimi metalli scintillanti nel liquefarsi, e qui si adagiano rendendo, tra i vapori della sera, imagine di grandi porpore cangianti di tutte le sfumature delle conchiglie. È un luogo sacro questo. Tra Scilla e Messina, in fondo al mare, sotto il cobalto azzurrissimo, sotto i metalli scintillanti dell'aurora, sotto le porpore iridescenti dell'ocaso, è appiattata, dicono, la morte; non quella, per dir così, che coglie dalle piante umane ora il fiore ora il frutto, lasciando i rami liberi di fiorire ancora e di fruttare; ma quella che secca le piante stesse; non quella che pota, ma quella che sradica; non quella che lascia dietro sè lacrime, ma quella cui segue l'oblio. Tale potenza nascosta donde s'irradia la rovina e lo stritolio, ha annullato qui tanta storia, tanta bellezza, tanta grandezza. Ma ne è rimasta come l'orma nel cielo, come l'eco nel mare. Qui dove è quasi distrutta la storia, resta la poesia.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Giovanni Pascoli, "Un poeta di lingua morta", in *Pensieri e discorsi*, Nicola Zanichelli Editore, Bologna 1928, pp. 159-160;

È Giovanni Pascoli. E credo che sia concesso chiedersi, alla luce della prospettiva temporale trascorsa, che destino abbia avuto questo linguaggio, gli “oggetti” che esso individua e soprattutto i contenuti della sua narrazione.

Poiché ritengo che ai fini di questa lettura non sia superfluo interrogarsi su quanto la oggettiva messa in ombra di questo versante poetico e “immaginifico” della conoscenza – svanito sotto quell’*“effetto di una overdose di luce apollinea e di un eccesso della razionalità normalizzante”*<sup>2</sup> – abbia giovato, in generale, alla comprensione del mondo e di noi stessi. E soprattutto alla comprensione di questi luoghi – i luoghi della nostra vita quotidiana – sempre più decifrati attraverso inflessibili griglie analitiche che frammentano, disarticolano, vivisezionano la realtà la quale, tuttavia, non appena sembra oggettivarsi in un insieme “discreto”, dissolve la sua pienezza sfuggendo sempre di più dal sentire comune e da un comune e condiviso riconoscimento. L'impressione che si ha è di assistere all'ipercaricamento di un immenso database che sempre più traduce la realtà in entità numeriche, “discrete”, specialistiche – simulacri di realtà, in effetti – che non soltanto non riescono a ricomporre neanche una parvenza della interezza da cui provengono ma che, al contrario, producono una sorta di inoperabile ingorgo epistemico, che a sua volta sollecita una ulteriore analitica, una irrefrenabile bulimia classificatoria, che a sua volta alimenta un generale senso di (ovvia) incompletezza cognitiva, e così via.

Ne deriva, infine, un senso di annichilimento, di paralisi decisionale, che sposta costantemente sempre di un po' il momento della sintesi progettuale, mentre la realtà continua a scorrere “fluida” nelle cose, sfuggendo inevitabilmente dagli angusti recinti in cui si vuole costringerla. E ciò non senza una percezione di meraviglia e di sgomento da parte degli analisti, là dove, quanto più perfetta, oggettiva, essi ritengono la disamina del reale, tanto meno la realtà sembra volersi adagiare alle loro deliberazioni.

Lungi dal voler imboccare una deriva “esoterica”, queste brevi note vorrebbero porre, al contrario, la necessità non rinviabile di suggerire quanto una visione unidirezionata, uno sguardo “mono oculare”, una prospettiva scienziata, soprattutto nelle complesse circostanze che lo Stretto impone, non solo sia insufficiente alla descrizione dell’“oggetto” stesso, ma costituisca il principale ostacolo alla sua conoscenza.

Ovviamente, non è questa la sede per affrontare compiutamente l'apporto della cultura umanistica allo studio della condizione umana – la necessità che essa ci “rivela” ogni volta, così come la poesia, “che abitiamo la Terra non solo prosaicamente – sottomessi all'utilità e alla funzionalità – ma anche poeticamente, votati all'ammirazione, all'amore e all'estasi”<sup>3</sup>.

Sebbene non vi sia conflitto tra di esse, vi è un'esattezza poetica che forse è superiore alla precisione scientifica, dal momento che quest'ultima sarebbe sterile e priva di prospettive senza la prima.

Del resto – e mi si perdonerà l'autocitazione – nei miei decennali studi sullo Stretto, mi è capitato raramente di avanzare anche di pochissimo nella decifrazione dei suoi tratti e dei suoi

---

2 Mi riferisco a quella che James Hillman chiama “intossicazione ermetica” nel capitolo 11 – che ha come titolo questa locuzione – dello splendido volume *Figure del mito*, Adelphi 2014, p. 239. La frase completa, recita così: “Dalla prospettiva di una psicologia archetipica, la fascinazione per gli scambi tra i popoli di ogni parte del mondo, l'ipertrofica comunicazione della globalizzazione, l'importanza attribuita al commercio e alla finanza, l'istantaneità offerta dall'elettronica, la coazione a viaggiare: tutto ciò addita il cosmo mitico di Ermete-Mercurio, il dio con le ali ai piedi, il cappello dell'invisibilità e i pensieri alati. La globalizzazione fa l'effetto di una overdose di Ermete, così come l'Età dei lumi soffiò di una overdose di luce apollinea e di un eccesso della razionalizzazione di Minerva;

3 In Edgar Morin, *La testa ben fatta. Riforma dell'insegnamento e riforma del pensiero*, Raffaello Cortina Editore, Milano 2000, p. 42;

segreti se non quando un'artista o uno scrittore (come Pascoli o Giuseppe Berto, appunto) non abbiano acceso una luce di curiosità da inseguire o una pista di ricerca da percorrere.

Vale la pena di ricordare che il mare di Pascoli era lo stesso, altrettanto ben attraversato, di Giuseppe Berto, quello "da dove nascono i miti"<sup>4</sup>.

Ed è proprio il Mito, secondo la versione che ne dà Hermann Broch, a polarizzare magneticamente l'attenzione e dare una svolta alle considerazioni fin qui fatte:

*Le verità fondamentali dell'anima si rivelano ad essa stessa; (che) le riconosce negli eventi del mondo e della natura e le mette in atto. In un processo parallelo, la ragione afferma, come sue verità fondamentali, i principî della logica; essa riconosce questa logica nel mondo esterno, nella concatenazione di causa e di effetto, mettendosi, in questo modo, in grado di servirsi di essa. Mytos e logos sono i due archetipi del contenuto e della forma: essi si rispecchiano a vicenda e si ritrovano uniti, in un modo meraviglioso, nel più umano di tutti i fenomeni: nel linguaggio*<sup>5</sup>.

In sostanza, si vuole qui riaffermare la (remota e attuale) necessità del mito come conoscenza. Quindi, non quello semplicemente riscontrabile nell'analisi accademica delle sue pur importanti strutture narrative (del resto, giova ripeterlo, sono questi i luoghi da cui sono stati generati – a loro volta generando questi luoghi stessi), bensì il mito come conoscenza del complesso impalcato attraverso il quale la realtà assume quel senso di (seppure provvisoria) completezza attraverso la quale spiegarci la ragione delle cose e riconoscere in esse frammenti della nostra esistenza.

Mito e (è) linguaggio. Quindi – seguendo la scia delle tesi di Broch – densità espressiva, specie di "emergenza semantica", dinamica di affioramento visivo, identificazione e riconoscimento dei suoi elementi (in un che di necessariamente "evidente"), il suo svanire nella muta, mistica e "luttuosa" potenza dell'immagine<sup>6</sup>.

E in questa potenza tragica e solenne sembra richiudersi il ciclo aperto da Giovanni Pascoli:

*[...] Tra Scilla e Messina, in fondo al mare [...] è appiattata, dicono, la morte; [...] quella cui segue l'oblio...*

C'è, tuttavia, insieme alla nitidezza dei caratteri del mito, un'indeterminatezza di fondo; a partire dai luoghi remoti e atemporali della profondità delle immagini che icasticamente vi si delineano in una congenita, positiva ambiguità che pervade questi tratti di costa, la loro atemporale risonanza:

---

4 Mi riferisco al titolo del volume di Giuseppe Berto *Il mare da dove nascono i miti* che raccoglie 34 tra articoli e saggi, e tre conversazioni alla Rai, scritti tra il 1948 e il 1976, uscito per i tipi Monteleone Editore, Vibo Valentia, 2003. Un libro controverso e tuttavia fondamentale per chi voglia, oltre che cimentarsi in una splendida lettura, ricostruire il percorso di una lettura del Sud al tempo stesso dura e realistica, quanto fascinosa e appassionata;

5 Hermann Broch, cit. in Károly Kerényi, *Miti e misteri*, Boringhieri, Torino, 1979, p. 287;

6 Cfr. Régis Debray, *Vita e morte dell'immagine. Una storia dello sguardo in Occidente*, Editrice il Castoro, Milano, 1999, passim. Il testo di Debray è citato, su questo tema della luttuosità dell'immagine, soltanto a mo' di riferimento a una vastissima letteratura che va, soltanto per limitarci ad alcuni esempi, da Maurice Blanchot (*Lo spazio letterario*, Einaudi, Torino, 1975 - 1967) a Gaston Bachelard (*La Terre et les rêveries du repos*, José Corti, Paris, 1948); da David Freedberg (*La potenza delle immagini*, Einaudi, Torino, 1993-1989) a Jean-Pierre Vernant ("Nascita di immagini", in *Nascita di immagini e altri scritti su religione, storia, ragione*, Il Saggiatore, Milano 1982); da Jean Baudrillard (*Lo scambio simbolico e la morte*, Feltrinelli, Milano, 1980/1976) a Serge Gruzinski (*La guerra delle immagini*, SugarCo, Milano, 1990), ecc. questi volumi dispongono altresì di poderose bibliografie che ampliano i riferimenti a sostegno di questa tesi.

## LO STRETTO IN LUNGO E IN LARGO

*[...] Atemporale è la facoltà che (l'immagine) possiede di venire percepita come espressiva anche per coloro che non ne detengono il codice. Un'immagine del passato non è mai sorpassata, perché la morte è il nostro insorpassabile e l'inconscio religioso non ha età.<sup>7</sup>*

Il linguaggio verbale o scritto, ora stenta a addentrarsi nelle cose arrestandosi al limite del misurabile, sui bordi del piano cui attinge l'arte, la poesia, uniche a tentare di descrivere le geografie incerte del mito:

*Fretum Siculum. La sua lunghezza, disse Plinio, è di 15.000 passi; la sua larghezza è di 607 stadi, disse Strabone; di 12 stadi, precisò Polibio; per Plinio sono 1.500 passi; per Tucidide 20 stadi. 3.416 metri, dicono i moderni. Questa distanza sarà vera sul piano fisico, non su quello metafisico o morale. Talvolta lo Stretto di Messina può diventare oceano incalcolabile, Sicilia e Calabria come due persone che si sfiorino, restando dentro di sé remote; due cose contigue ma lontanissime, nella dimensione dell'essere.<sup>8</sup>*

Così Bartolo Cattaui, poeta e cantore insigne di questi luoghi, il quale ha continuato a rilanciare dello Stretto una sorta di incommensurabilità, ancora oggi nell'attuale *universo della precisione*, un universo che rischia di dissipare, nella sua rigida e sublime intelaiatura scientifica, la presenza di quelle mostruosità domestiche e allo stesso tempo universali che incessantemente riaffiorano da quelle acque:

*Correnti marine, venti, vortici, Scilla, Cariddi, leggende e terrori sono simboli di come la natura dia intensità drammatica, alone d'avventura e confini non misurabili a questo braccio di mare.<sup>9</sup>*

Atemporalità del mito, atemporalità dell'immagine. Arcaicità del mito, contemporaneità dell'immagine. Contemporaneità del mito.

*I miti sono le tracce più antiche dell'animo umano. Le esperienze dell'umanità si sono trasformate nella lingua e possono venire raccontate. Il mito è senza tempo perché tali esperienze sono antiche quanto l'umanità. La vita significativa è una vita mitica, ciò vuol dire: seguire le tracce. Tuttavia, ognuno è responsabile delle tracce su cui si mette.<sup>10</sup>*

Rob Rieman scioglie mirabilmente, in tal modo, un passaggio concettuale impervio altrimenti destinato all'oscurità. E continua:

*[...] Il segreto del mito [...] non consiste solo in una ripetizione del passato, ma anche nell'andare avanti, nel cambiare, nell'aprirsi al nuovo. L'"un tempo" del mito corrisponde al passato, ma anche al futuro. L'"eterno" non significa solo "sempre", ma anche "ciò che deve ancora accadere".<sup>11</sup>*

Sfuggire al mito in nome di uno scientismo convenzionale e di maniera, significa non soltanto mal intendere la scienza, ma cancellarla. E con essa, il mito.

---

7 In Régis Debray, op. cit., p. 37;

8 Vedi in Bartolo Cattaui, Alfredo Camisa, *Lo Stretto di Messina e le Eolie*, Editore LEA, Roma, 1961, pp. V-IX (Copyright 1960 by L'Editrice dell'Automobile Roma), p. V;

9 Ibidem;

10 Rob Rieman, *La nobiltà di spirito*, Rizzoli, Milano, 2010 - 2008, p. 76;

11 Ivi.

### 3. LO STRETTO È STORIA, MITO, POESIA E... TANTO ALTRO ANCORA

*Maria Concetta Fera*

Lo Stretto ha una natura bifronte, specchio e clessidra fra due coste e due mondi, rimando di rimandi, riflesso d'intenzioni incrociate

(F. La Cecla, P. Zannini, *Lo Stretto indispensabile*, Trota, Madrid, 2004).

“Passando per certi luoghi e solo passando per essi possiamo capire alcune cose di noi”

(A. de Saint Exupéry)

*Risalivamo dolenti lo stretto navigando:*

*di qua era Scilla e di là Cariddi*

*che ingoiava con tremendo strepito l'acqua salata.*

*Quando fuori la gettava come caldaia al fuoco*

*risuonava di vortici, e la schiuma sollevata in alto*

*ricadeva in cima alle rupi. E quando ancora*

*beveva avida l'acqua, dentro era tutta sconvolta.*

*Con tremendo fragore intorno rombava la rupe*

*e già appariva nera la sabbia del fondo.*

*E la pallida paura colse allora i compagni.*

(Odissea, XII, 233-241, trad. di Salvatore Quasimodo)

Con questi memorabili versi di grande potenza visiva Omero racconta il terribile incontro – scontro di Ulisse e compagni con i gorgi fatali del mostro Cariddi. Ma proprio nel momento in cui cercano di evitare la vorticosa Cariddi, ecco, in agguato fra le rocce sulla sponda calabrese, apparire Scilla, definita poco prima da Circe “*terribile, atroce, selvaggia, imbattibile*” (Odissea, XII, 94):

*Noi guardavamo a Cariddi temendo la morte*

*quando Scilla fulminea mi tolse sei compagni*

*i più forti per impeto di braccia. E volto lo sguardo*

*alla nave veloce e ancora ai compagni,*

*io vidi sul mio capo e le mani e i loro piedi*

*mentre già Scilla li sollevava in aria.*

(Odissea, XII, 244-248)

Il ricordo dell'immagine di Scilla che, afferrati i compagni, davanti all'antro li divora, fa dire ad Ulisse, a conclusione dell'episodio:

*Tra le tante dovute patire lungo le rotte del mare  
fu quella la visione più atroce che i miei occhi vedessero mai (XII, 257 -259)*

*Natura ambivalente.* E' Omero che per primo in letteratura ci consegna l'immagine favolosa e terrificante insieme dello Stretto, simbolo dei pericoli del mare e dell'ignoto, "tormentato passaggio", come scrive Vincenzo Consolo, "in cui l'uomo può perdersi, perdere la ragione o la vita ... oppure salvarsi", mettendo alla prova se stesso nell'affrontare non solo la violenza della natura, ma anche i propri demoni. E' nello Stretto infatti che si amplifica l'ambivalente valore che i Greci attribuivano al mare, visto come "forza primigenia di generazione e di nascita ma dotato di una potenzialità distruttiva e terrificante"<sup>1</sup>.

*Misura e dis-misura.* E' dell'uomo greco aver dato forma all'anima e al mondo, ed è con un cosmo in terribile subbuglio, un cosmo che sembra essere ritornato caos, che Ulisse deve confrontarsi con grandissimi rischi per sé ed i compagni; ma è proprio davanti al dis-umano ed alla dis-misura della natura, matrice feroce ed ostile, mistero ancora irrisolto, che la "misura" dell'uomo si ricompone e si rafforza dando un nuovo senso al reale con una più salda consapevolezza di sé.

*Topos letterario e leggende popolari.* Da Omero in poi lo Stretto, con i suoi mitici mostri diventa un "topos" letterario e nel contempo entra nell'immaginario collettivo, attraverso i racconti popolari e le favole narrate ai bambini, come luogo emblematico in cui prendono corpo e nello stesso tempo si esorcizzano le paure più profonde dell'uomo.

Il poeta latino Virgilio, autore dell'Eneide, asseconda la tradizione precedente alimentando l'immagine spaventosa di Scilla e Cariddi; tuttavia Enea, l'eroe troiano protagonista del poema epico, non attraversa lo Stretto perché ne conosce i rischi, circumnaviga, invece, la Sicilia per risalire lungo il Tirreno fino al Lazio dove è diretto, avendo modo di costeggiare la Calabria e la Sicilia e ammirare "le cime caulonie, Sciliceo (Squillace) e l'Etna Trinacria, mentre si ode l'ansito profondo del mare", che fa esclamare ad Anchise, padre di Enea: *Nimirum hic, illa Carybdis*<sup>2</sup> (Eneide, III, 553-555, 558).

Parla diffusamente del mito di Scilla, nel XIV libro delle Metamorfosi, Ovidio, il quale racconta di questa bellissima fanciulla trasformata per vendetta in terribile mostro, mentre nella stessa opera, in un passo del libro VII, Medea, innamoratasi dell'eroe greco Giasone e decisa a partire con lui, preoccupandosi dei pericoli che deve affrontare in mare, si chiede:

*Ma non si favoleggia di una Cariddi ostile alle navi  
che una volta risucchia le onde, un'altra le rigetta e  
di una rapace Scilla, cinta di cani feroci  
latrante nelle profondità del mare di Sicilia?*  
(Ovidio, Metamorfosi, VII, 62-65)

<sup>1</sup> Angelini A., vedi id. (a cura) *Mediterraneo. Città, cultura, ambiente, governance, migranti*. Angeli, Milano 2007 "Spazio marino e metafora della morte nel mondo antico ..."

<sup>2</sup> Nessuno stupore, là quella è Cariddi

*Mare vorticosum e navifragum.* Continua, dunque, nei secoli, l'idea dello Stretto come tratto di mare pericolosissimo (Ovidio lo definisce *navifragum* – distruttore di navi-, Sallustio *mare vorticosum*), intorno al quale si favoleggia molto, tanto che Seneca, quando ipotizza una distruzione della Terra che sarà sommersa dalle acque e scrive che non ci saranno più né le bocche dello stretto siculo, né Scilla, né Cariddi, sottolinea che non solo lo Stretto sarà sommerso, ma si perderà anche il patrimonio di miti e leggende attorno a quel tratto di mare, “*Omnes novum mare fabulas obruet*” (Seneca, *Naturales quaestiones*, III, 29,7)<sup>3</sup>.

*Area strategicamente rilevante.* Accanto al potenziale mitico che lo Stretto porta con sé non si deve dimenticare, tuttavia, che esso ha rappresentato nell'antichità ed oltre un'area geografica strategicamente importantissima al cui controllo erano interessati i Greci, i Cartaginesi, i Romani, che si contendevano il monopolio del Mediterraneo, come sottolineano gli storici Tucidide, Polibio, Tito Livio e altri. A proposito di Polibio due curiosità relative allo Stretto: la prima riguarda una digressione molto interessante che lo storico, quando tratta delle guerre puniche, fa sulla pesca del pescespada dalle cui modalità era rimasto fortemente colpito:

*In prossimità del porto su varie piccole imbarcazioni a due remi si pongono due uomini: un uomo è ai remi, l'altro, armato di un arpione, sta a prora. Un solo osservatore da un'altura dirige i movimenti di queste, lanciando alte grida (Polibio, Le Storie).*

Il punto di osservazione, per motivi di morfologia geografica era sulla costa calabrese perché capo Peloro non ha alture ed evidentemente si riferisce ad un periodo precedente l'invenzione delle feluche. La seconda curiosità è che fu proprio nello Stretto che i Romani sperimentarono per la prima volta il trasporto su navi di reparti armati ed il primo sbarco militare che avvenne a Capo Peloro. L'organizzazione dell'operazione fu quasi perfetta, ma la traversata presentò parecchie difficoltà, anche se, sottolinea lo storico, il console Appio Claudio aveva fatto uno studio accurato della direzione dei venti e delle correnti.

Ancora nel Medioevo potente era l'eco della violenza dei gorgi dello Stretto, tanto che Dante quando nell'VIII canto dell'Inferno deve rappresentare i flussi degli avari e dei prodighi che vagano disordinatamente scontrandosi fra loro, evoca le immagini delle correnti vorticosi e contrarie dello Stretto:

*Come si fa l'onda là sovra Cariddi  
Che si frange con quella in cui s'intoppa  
Così convien che qui la gente riddi*  
(D. Alighieri, *Inferno*, VII, 22-24)

*Luogo dell'anima.* Luogo geografico e luogo dell'anima, spazio privilegiato che dà slancio alle ali che l'uomo ha in sé, lo Stretto ha la capacità di liberare la fantasia, di alimentare mille suggestioni, di suscitare infinite emozioni, perché ciascuno proietta in esso la sua visione del mondo, il suo modo di essere e sentire le cose. Mito e sogno, infinito e contingenza, innocenza e tempo coesistono nella visione onirica della poesia di Giovanni Pascoli “*Lisola dei poeti*”

*Di là dal sonno alcuno udii narrare  
Le due Sirene e il loro incantamento  
E la loro voce aerea, di mare  
Fatta e di vento*  
(G. Pascoli, *L'isola dei poeti*)

---

3 Un nuovo mare inghiottirà tutte queste leggende

*Simbolo di un'umanità pronta a tutte le partenze.* Passaggio da una dimensione esistenziale ad un'altra in cui si mescolano dolori, sogni, aspettative, addii: dai tanti emigranti così è stato vissuto lo Stretto, diventato specchio e simbolo di un'umanità pronta a tutte le partenze, in un'idea che rimanda *“a lasciarsi dietro alle spalle un carico pesante ... ed al profilarsi di qualcosa appena accennato, ma tanto basta a spingere i traghetti oltre il porto”* (da *“Lo Stretto indispensabile”*)  
 Scrive Camilleri: *“Cinquanta anni fa quando lasciai definitivamente quelle terre, vidi soprattutto un tormentato paesaggio allontanarsi. Erano le coste siciliane che sfumavano alle mie spalle. E toccando l'altra sponda sentivo che la mia vita cambiava. Tutto il senso dell'emigrazione si concentrava in quel piccolo tratto di mare.”*

*Sospensione esistenziale.* Attraversare lo Stretto è proiettarsi in una dimensione spazio – temporale in cui il vicino ed il lontano si confondono, una sorta di “sospensione esistenziale”, un galleggiare in un dilatato presente bergsoniano, perché c'è un momento in cui sentiamo di poter abbracciare contemporaneamente ciò che lasciamo e ciò che stiamo per raggiungere, quando ciò che si abbandona non ci sembra ancora perso irrimediabilmente perché lo possiamo “comprendere” con lo sguardo, e ciò verso cui ci dirigiamo ci sembra essere lì, raggiungibile, già nostro, pur se non posseduto del tutto.

*Epifania della disarmonica armonia del mondo.* Anche la dicotomia acqua – terra sembra annullarsi perché nello Stretto si vive il mare con uno sguardo costante alla terra, tanto da avere la sensazione, anche solo per un attimo, di imprigionare una totalità in cui è rassicurante e dolce immergersi (*“Poi universo e vivere in te mi si svelarono”* - Ungaretti).

Si ritrovano sullo Stretto sfolgorante del primo sole i due amanti della novella *“Di là dal mare”* di Giovanni Verga, che sul battello che li porta dal Continente in Sicilia consumano una breve illusione d'amore, gettandosi alle spalle responsabilità e convenzioni sociali:

*“Sporgersi sul mare turchino e lucente, grandi vele spiegate passavano a poppa ... e le coste si coronavano di spuma, a sinistra la Calabria, a destra la punta del Faro sabbiosa, Cariddi che allungava le braccia candide verso Scilla rocciosa e altera”* (Giovanni Verga, *Di là del mare*)

Sporgersi è un gesto esistenziale, è decidersi per il mondo, un aderire totalmente ad esso, assaporando la libertà di viverlo nel modo più autentico. Sete infinita il mare, come l'amore, miraggio crudele dove l'illusione è condivisa, ma non per questo rende meno duro il risveglio. Quando si giunge, il marito di lei e lì ad attenderla.....

*Pozzo artesiano della memoria,* lo Stretto diventa una riserva preziosa a cui attingere per ritrovare se stessi. Silvestro, protagonista di *“Conversazione in Sicilia”*, di Elio Vittorini, sul treno che attraversa la Calabria e poi sul battello che, dopo tanti anni di assenza, lo riporta in Sicilia, è assalito dai ricordi:

*“Viaggiai sul treno per le Calabrie e riconobbi me bambino nelle mie dieci fughe da casa e dalla Sicilia, un viaggio per quel paese di fumo e di gallerie e fischi inenarrabili di treno fermo nella notte ..... nomi dai suoni antichi, Amantea, Maratea, Gioia Tauro ..... infine fui a bordo del battello – traghetto per la Sicilia. Il mare era nero, invernale ....., mi riconobbi di nuovo ragazzo prendere il vento, divorare il mare sull'alta piattaforma, a picco sulla corsa e sul mare verso l'una e l'altra delle due coste ....., e mangiavo sul ponte pane, aria cruda e formaggio.”*  
 (Elio Vittorini, *Conversazione in Sicilia*)

Che cosa rimane di un passato che si riteneva archiviato, ma che riemerge prepotentemente nell'udire la sonorità familiare delle onde? Rimane il mare, quel piccolo braccio di mare che

si dilata a dismisura fino a contenere la memoria di tutti gli umori, le turbolenze, le sfide della giovinezza, e sembra ammonire chi è andato lontano a non smarrire se stesso, a non sacrificare alla nuova esistenza la parte più autentica di sé, a non dimenticare, sotto qualunque cielo si trovi a vivere.

*Il favoloso e terrificante scill'e cariddi.* Ancora nell'Area dello Stretto, il favoloso e terribile scenario dello Scill'e Cariddi, potenziale enorme di miti e simboli, si svolge, nell'arco di pochi giorni, la vicenda del romanzo *Horcynus Orca* di Stefano d'Arrigo, il cui protagonista, "*Ndrja Cambria, marinaio nocchiero semplice della Regia Marina*", partito da Napoli dopo aver percorso le coste della Calabria devastate dalla guerra, "*il quattro di ottobre del millenovecentoquarantatrè, arrivò al paese delle Femmine, sui mari dello Scill' e Cariddi*".

I collegamenti con la Sicilia sono interrotti a causa della guerra e 'Ndrja ha modo di incontrare sulle coste calabre le Femminote, donne di gran temperamento che, impegnate a contrabbandare il sale attraverso lo Scill'e Cariddi, sembrano avere il controllo dello Stretto. Ed è proprio su un'imbarcazione guidata dalla femminota Ciccina Circè (il nome evoca la mitica Circe omerica), "gran magara", che 'Ndrja attraversa lo Scill'e Cariddi, con un corteo di "fere" (feroce razza di delfini che popola lo Stretto) che, incantate dal suono di una misteriosa campanella di Ciccina, accompagnano lungo il percorso la barca e la proteggono dagli spiriti dei soldati morti in mare:

*"Le fere, l'una dietro l'altra abbandonavano salti, ngangà e risa e se ne venivano come incantesimate ad attorniare la barca, porgendo orecchio al dindin che le adescava e ammutoliva ..... C'era da restarne ammirati: chi le avrebbe riconosciute in quelle manse boncreate che si scondigliavano tutte a quel suono da nulla ..... E c'era in questo martoriarsi per un dindin, in questo sospirarlo e cadere alloppiate, c'era in questo qualcosa che non si sarebbe mai creduto nella fera, qualcosa di fatale che inquietava."*

Viaggio negli Inferi, con Ciccina trahettatrice, novella Caronte? Ritorno nel grembo materno con Ciccina "grande madre" e il mare che richiama il liquido amniotico? Le suggestioni sono tante ... 'Ndrja riesce ad arrivare a Cariddi, ma è un "nostos", un ritorno dal sapore dolce-amaro, perché nulla è come prima. E' la guerra: la visione di una terra sconvolta dalla follia dell'uomo provoca una sofferenza che i ricordi rendono più acuta perché si accompagnano alla dolorosa percezione di un mondo e di un'innocenza irrimediabilmente perduti; la consapevolezza di ciò che siamo stati e che non riusciamo più ad essere.

*Storia del mondo che sopravvive alla storia degli uomini.* Ma nella devastazione generale delle opere umane che hanno scandito il tempo e definito lo spazio, rendendo visibile la Storia, lo Scill'e Cariddi, pur se deturpato dalla presenza minacciosa delle navi da guerra e dei tanti cadaveri di soldati nelle sue acque, resiste, non domato, allo scempio, storia del mondo che sopravvive alla storia degli uomini, "memento vivere" strappato ad uno scenario di morte, "signum", forma quasi divina, nume che protegge e nutre gli uomini, ma che si ribella di fronte ai loro errori: nei suoi abissi s'annida, infatti, l'Orcaferone, favoloso mostro che dorme un sonno profondo, risvegliandosi in occasione di terribili calamità.

*"Nelle profondità della mezzeria dello scill' e cariddi poggiava sommerso nella lava fredda e nera del suo sonno un gigantesco, misterioso, inimmaginabile animale che cominciava la poderosa operazione del suo risveglio ....."*

Ma è lo stesso Scill'e Cariddi che ha in sé gli anticorpi per distruggere il mostro che ha nasco-

sto nei suoi abissi: in un epico scontro con echi di Omero, Melville, Conrad, saranno le fere, mostrando tutto il loro spirito “sciampagnino”, ad attaccare in branco l’Orcaferone, che soccombe. Sarà ancora lo Scill’è Cariddi a costituire nella parte finale del libro il luogo dell’ultimo viaggio di ‘Ndrja il quale, durante una vogata, spintosi troppo lontano dalla costa, si avvicina pericolosamente ad una portaerei e viene ucciso da una sentinella. Il fratello di latte Masino, in barca con lui, avrà un solo pensiero dominante:

*“....vogare, vogare, fare una decina di miglia, riportare ‘Ndrja a casa, nel loro mare sullo scill’ e cariddi .... Si sentiva lo scivolio rabbioso della barca .... La barca saliva verso lo scill’ e cariddi come in un mare di lagrime fatto e disfatto ad ogni colpo di remo, dentro più dentro dove il mare è mare.”*

Infine le parole di Leonida Repaci, scrittore calabrese, e Vincenzo Consolo, siciliano, che scrivono con profonda commozione sullo Stretto, invitando a superare i campanilismi e a sentirci tutti abitanti di questo favoloso tratto di mare.

*Ed eccomi a Reggio .....Davanti a me c’è Messina. Il dialogo con Reggio non è fatto di case, di scogli, di mari, di bagliori che si confrontano. C’è qualcosa che va oltre questi aspetti della realtà sensibile. Il dialogo fra le due città supera la cronaca e supera anche la storia. Sono due divinità che si parlano dalle opposte rive, sdraiate al sole, avendo le montagne per cuscino e, al suono delle antiche parole, il tempo brucia la sua vecchiezza e i suoi lutti, ritorna giovane e senza memoria (Leonida Repaci).*

Nella raccolta di saggi “Di qua dal faro” scrive Consolo, dopo aver ricordato gli eventi sismici che rasero al suolo le due città, fino al terremoto del 1908 che “*deturpava uno dei luoghi più singolari, più mirabili del Mediterraneo, quelle che erano state le due città fra le più splendide e più ricche di passato e di storia umana ... Ma sono ancora risorte le due città .... Continuano a specchiarsi l’una nell’altra, le due rive opposte a guardarsi. Reggio e Messina, oggi più che mai vicine, per i traghetti, gli aliscafi, gli infiniti battelli che vanno e vengono, e vanno e vengono passeggeri e abitanti dei due quartieri separati di quell’unica città che è Scilla e Cariddi”* (Vincenzo Consolo, *Di qua dal faro*, Mondadori Milano 2001).

*Lo Stretto è tanto altro ancora.* Lo Stretto è dunque mito, storia, simbolo, divinità, memoria, morte, rinascita, grembo materno, addio, sepoltura e tanto altro ancora: è lo Stretto che parla a noi, sempre con voci diverse e con parole antiche e nuove, esercitando una fascinazione a cui nessuno può né vuole sottrarsi, perché tutti, passeggeri, marinai, abitanti delle due coste, quelli che lo hanno attraversato, anche solo una volta, sentono di appartenergli per sempre.

#### 4. LO STRETTO DI MESSINA SEMPRE PIÙ LARGO

Marcello Sèstito

“Ho per complice lo stretto di Messina  
che sonnecchia all'alba, allungato bianco e liscio  
come un gatto d'Àngora ....  
Ho per complice lo stretto di Messina,  
col suo aspetto stanco di materasso di seta  
color turchese,  
e con le dolci parole arabe ricamate  
dalle scie delle nuvole e delle pigre vele,  
tessute, suppongo, in silenzio,  
con un filo d'argento sulla veste del mare.  
Ho per complice la luna menzognera,  
la più imbellettata delle cortigiane siderali,  
che in nessun luogo mai è tanto carezzevole,  
lusinghiera e persuasiva.  
In nessun luogo mai la luna è così attenta  
a sedurre i rossi e duri fanali dei piroscafi,  
passanti burberi che se ne vanno  
con un grosso sigaro tra i denti  
cacciando fumo contro l'azzurro.”

**Filippo Tommaso Marinetti, L'aeroplano del Papa.**

**Lo Stretto** di Messina, il *riconco oceanico*, accoglie nel suo invaso, quasi una fossa abissale, le avventure del Mediterraneo, i miti, le leggende, gli scontri epocali, le battaglie e i conflitti, le aspettative e le speranze. Una “*lavagna d'acque, come vuole Stefano D'Arrigo, scheggiata di ferri delle traffinere, incrociata dalle balenanti ombre delle lunghe aste, una lavagna schiumeggiante di salsedine, bava e sangue, la lavagna dove il destino di tutti si cancellava, si segnava, tornava a cancellarsi, a segnarsi senza fine*”. Lavagna d'acqua che lentamente sfoggia il suo attuale malesere e fa venire a galla, quasi come trascrizioni geografiche, i racconti che lo hanno definito e che lo hanno voluto. I miti si danno convegno, le forze naturali pure, come se qui si concentrassero ad evocare forze misteriose, cataclismi e smottamenti, forze telluriche mai sopite

che si ripresentano a distanza di cento anni a ricordarci che anche la terra ha il suo respiro, e qui il suo fiato si fa manifesto, agisce sulla coscienza e sulla geografia a ricordarci la caducità dell'esistenza e la fugacità di ogni proposta di progetto: in sostanza lo stretto come laboratorio fisico di idee e concetti di strategie e scorribande, di analisi e proposte.

**Lo Stretto**, che assurge a dirimpettaio ad alveo in cui, sospesa la Fata Morgana, questa anticipatrice della città virtuale fa le sue apparizioni, cosciente del suo essere evanescente, come lo sono le idee e i concetti che a volte permangono a volte scompaiono lasciando deboli tracce o durature opere.

Morgana è il riassunto istantaneo di ciò che avvenne nello Stretto di Messina, coagulo storico, riproducendo in una immagine riflessa il tempo del luogo e degli avvenimenti che lo definirono: città di mezzo, sospesa, "edificata di raggi", costruita di luci, distinta nelle ombre, immateriale, inabissata e riemersa.

C'è da chiedersi come mai nel corso degli anni non si sia riusciti a fotografarla... o forse lei sfugge alla macchina da presa che ridurrebbe, in un certo qual modo, la portata visionaria delle sue particelle edilizie disperse tra cielo e mare.

Ma l'acqua è soprattutto specchio e come tale si comporta. La Fata Morgana nelle sue triplici manifestazioni: aerea, multipla o d'iride fregiata, mai sarebbe stata visibile se l'acqua non avesse deciso, in condizioni d'assoluta calma, di rispecchiarne il volto.

Morgana si divide, e non solo nelle sue molteplici facce, nate dalla deflagrazione della luce in particelle o pulviscoli, ma nella mitologia e nella scienza, il suo volto appare ora fortemente deciso dall'andamento dei raggi ora dalla penna dello scrittore che scava nella sua fisionomia. La scienza ci fornisce le spiegazioni tangibili del fenomeno spogliandolo, però è il caso di dire, dalle valenze mitiche, che come incrostazioni marine si sono sommate nel tempo alla sua figura. Conoscere il fenomeno nel suo reale effetto non vuol dire averne sondato le sue possibilità espressive; crediamo che scienza e mito finiranno col convivere per lungo tempo nello stretto canale di Sicilia e che Morgana la Fata continuerà a fare capolino tra le nubi e i raggi pronta ad apparizioni fugaci al limite dell'inesistente.

**Lo Stretto** non solo è indispensabile, come più volte dichiarato prima che La Cecla titolasse un suo testo dove leggiamo: "Questo specchio e clessidra tra le due coste e due mondi, rimando di rimandi, riflesso di intenzioni incrociate...", ma è anche necessario. Nassa tutto raccoglie e filtra; in esso i mari si miselano come portatori di correnti liquide del pensiero. Nell'imbocco, nell'imbuto ci si inoltra da opposte direzioni e quella da nord richiede una verità da anticipare, lo seppe bene Peloro che diede, col suo sacrificio, nome all'imbocco dopo che da nocchiero non fu creduto da Annibale quando asseriva che lo Stretto aveva sbocco.

Da Sud è diverso, sono le correnti che ti ci portano; le terre man mano si restringono, la sua verità geografica viene accertata man mano come una conquista o un destino a cui non ci si può sottrarre. Venire da Nord vuol dire affrontare il collo di bottiglia in una sfida tra guardiani che il mito omerico rese celebri: lo Scilla e Cariddi, sinonimo di tentazioni avverse. Venire da Sud significa aver assorbito le acque africane e incanalarle sapendo che la rema montante e la rema ascendente finiranno con lo scontrarsi miscelandosi. E con esse le culture di provenienza.

**Lo Stretto** ha anche un alto e un basso, troppo presi a descriverne le coste opposte dimentichiamo il sotto e il sopra, ma sono queste ulteriori partizioni che ne determinano l'alveo. Cosa sarebbe l'invaso senza quelle nuvole cangianti che lo sorvolano come dirigibili d'aria compressa, pennellate di un Velazquez, chiazze di un Turner. Qui le nuvole si architetturizzano, come quelle di Luke Howard o dell'onnipresente Goethe, scavano nell'aria fino a trovare

la loro sede come in un calco bianco, scrivono letteralmente in cielo il riflesso della loro ombra sull'acqua, alcune più impertinenti replicano in negativo le città sottostanti.

**Lo Stretto**, se si volesse proprio decifrarlo, è nelle sale del museo Talassografico, posto nell'area zanclea, che andrebbe ricercata la sua essenza, è qui che il grande biologo Ernst Haeckel pensa le tavole per il suo *Kunstformen der Natur*, come se in esse si convogliassero energie genetiche, paradossi temporali in grado di decidere persino sulla storia dell'evoluzione. Goethe nel suo viaggio in Italia proprio sulle rive dello Stretto può decidere sulla differenza che passa tra prosa e poesia: *"Poi lo sguardo spaziò libero nello Stretto da nord a sud, per un'ampia estensione di belle sponde d'ambo i lati... Scilla e Cariddi. Questi due famosi fenomeni, così distanti l'un l'altro in natura e che la poesia ha invece collocato così vicini, sono stati la fonte d'aspre rimostranze sulle fanfaluche dei poeti, dimenticando che sempre l'immaginazione umana, quando vuol dare risalto a determinati oggetti, se li rappresenta piuttosto alti che larghi ... Troppe volte ho udito lamentare che ciò che si conosce attraverso il racconto risulta deludente nella realtà, e la ragione non cambia: il rapporto tra fantasia e realtà concreta è il medesimo che tra poesia e prosa; la poesia penserà sempre il proprio oggetto imponente e aderto, la prosa tenderà ad espanderlo in larghezza"*.

**Lo Stretto** è crogiuolo e stampo, vi si installano i miti che a turno impongono la loro presenza e portano con se il loro doppio, il loro essere duplice, un'opposizione duale insita nel luogo. Il fronteggiarsi degli elementi: le città doppie, *"le città 'porose' perché irrorate dal mare, destinate ad accogliere le maree"* (Cacciari), le doppie correnti, la rema montante e quella ascendente, i due mari, il Tirreno e lo Jonio, le due sponde. Due sono persino gli edifici torre per l'ammarraggio dei cavi per l'attraversamento elettrico dello stretto proposti e realizzati da Morandi: due grandi cavalli di Troia posti a guardia dell'imbocco. Ancora i due fari esistenti, o il gorgo: negativo acquatico della *roccia della calamita* scillea.

Tutto ciò a confermare l'esistenza di questo doppio sguardo fortemente avvertito dal D'Arrigo nell'*Horcynus Orca*, nel tentativo estremo di ricongiungere ciò che è diviso dal *"ponte sofferto"*. Quello che Francesco Venezia ritrova nei versi del *Vento sulla mezza luna* di Montale: *"Il grande ponte non portava a te, ti avrei raggiunta anche navigando sulle chiaviche"*.

Mata e Grifone: giganti che emulano i ciclopi dell'isola in chiave religiosa o in riti pagani; Scilla e Cariddi uniti nel destino; i due Piloni metallici come nuove colonne d'Ercole; Colapesce ammarato o le Sirene ingannatrici che da Randazzo, come vuole la Corti nel suo *catasto magico*, si involarono, prima uccelli e poi mostri d'acqua, spiaggiati infine sulla peloritana punta, sulla Finis Terrae. Doppio è persino l'esito architettonico delle stazioni ferroviarie pensate dal Mazzoni, bianca quella sicula, nera e lavica quella reggina. Che sia tutto doppio lo ricordano persino i ferry-boat con le loro fauci spalancate, navi nate per lo sbarco, navi da guerra riadattate per i passeggeri, navi Caronte a cui porgere un prezzo per il passaggio che prima era considerato una gentilezza del luogo. Sono navi simmetriche che contrastano fortemente con l'orografia del sito, dove avvallamenti e protuberanze, fosse e cime irte fanno da contrappunto. E poi un doppio sguardo ed una doppia appartenenza: lo sguardo di Antonello, e quello del Tempesta.

**Lo Stretto** è sede della leggendaria isola Aëae di Circe Calipso, da noi rinvenuta in una carta del King, l'isola luminosa, la zattera di luce. Qui o si diventa *mitomani* o *mitografi* o si muore.

**Lo Stretto** è il luogo della fauna abissale: il pesce ascia, la spatola dai tondi occhi glauchi che ha nutrito intere popolazioni, vivono in profondità esseri mostruosi dalle larghe fauci, lucciole e portatori di lanterne quasi ad illuminarne il fondale, a volte spiaggiano battendo la testa su Capo Cenide.

**Lo Stretto** è un convegno a cui partecipano simultaneamente uomini e cose, attratti come da una calamita percepita nei flussi disegnati nelle incisioni di Pietro Ribaud nel suo *trattato sulle acque* che solidifica persino la spianata liquida, come una lastra incisa dalle carene dei vascelli, poi inabissati nel fondo, in un cimitero di relitti a cui si sommano tristemente le nuove salme dell'immigrazione. Un Mediterraneo funesto e funereo come un cimitero liquido che allaga la nostra coscienza disattenta e incapace verso l'*altro*.

**Lo Stretto atlante immaginario**, qui si sommano carte e cartigli carte nautiche e portolani come se la lavagna acquatica o lo specchio d'acqua riflettesse in negativo le rotte, le vie mediterranee, i dialoghi tra popolazioni, quei dialoghi ben descritti da Predrag **Matvejevic** nel suo *Breviario Mediterraneo* che si affianca a quello storico e strategico di Fernand Braudel.

**Lo Stretto** è sonoro, è il vociare dirimpettaio, lo stantuffo del vaporetto, lo sciabordio delle onde, la risacca e il reflusso, il suono del piroscifo: allarme e avvertimento della guardia costiera. In passato petardi e bombarde, cannoni antiaerei dai fortini disseminati sui crinali come guardiani di guerra, ben descritti dall'amico Massimo Lo Curzio. Ora solo i fuochi d'artificio sono suoni di festa che in quelle padronali, da Messina a Pace, da Consolazione e Punta Pezzo rispondono a quelli di fronte di Reggio, Catona, Cannitello, Scilla...

**Lo Stretto** è luogo del buio. Prima solo gli occhi di brace dei fari scrutavano l'orizzonte, ora una rete di luce avvolge l'urbano e le colline restituendone l'orografia impossibile da discernere prima dell'elettricità. Come se l'intera terra si illuminasse imitando l'incandescenza lavica che dalla bocca del De Etna precipita a valle sciogliendo ogni cosa al suo passaggio. Guardiamo le coste al buio, le luci si susseguono ininterrottamente da una sponda all'altra chiudendo l'acqua interna in un abbraccio, qui *dove il mare è più mare*, in questo *lago che non è un lago*, in questo *fiume che non è un fiume* solo la notte oblitera le brutture.

**Lo Stretto** come luogo del teorema del pesce spada, lo *Xiphias*, il pesce indovino di Plinio, il pesce che fischia, il *Galeota* che si lascia catturare solo quando l'urlo del timoniere e la direzione del fiocinatore compiono una perfetta diagonale tra le ascisse e le ordinate date dal pilone metallico e dalla lunga *passerella* che all'imbarcazione dà il nome.

**Lo Stretto** è il luogo della Palazzata. Un progetto di Pier Luigi Nervi lo ha inteso nella sua vastità e illimitatezza; proponeva una "*promenade panoramica pedonale*" nel suo Lido reggino esso risponde abilmente alle "*consapevolezze geostoriche e a quell'afasia progettuale di una generazione di politici e progettisti, all'estetica talassourbica*" di cui lamenta l'assenza Nicola Aricò. Si può tranquillamente dire che il Lido si contrappone come alter ego ai progetti territoriali avviati per Messina, da Montorsoli a Del Duca, da Juvarra a Samonà che dalla *Falce a Peloro*, e viceversa, proponevano le loro architetture nel tentativo di cogliere le spinte terrestri finendo con l'avvoltolarle nella spirale interrotta del porto *Zancleo* o in quella fluttuante del *Caribdis* spirali agenti come molle compresse e pronte a scattare, e la cui spinta architettonica iniziale, sicuramente non dimenticata dal Guarino Guarini, va ricercata in esse.

**Lo Stretto** è il luogo delle spirali. Persino la miniatura (araba) con una Messina acchiocciata su se stessa, nel suo porto, culminante con la *Finis Terrae* e fronteggiata da un lembo triangolare di terra calabro, ci dice questo. La lunga silhouette del Lido ripropone un progetto che si snocciola lungo il fronte reggino, a suo modo, una figura contrastante quella antica facciata messinese, ma introiettando di questa la matrice falcata. L'arco del Nervi, un *falcetto*, va visto e contrapposto all'arco spiralicco della *falce* messinese, è un'opera terracquea nel *Freti Siculi*. Il

veneziano Giuseppe Torres, osservando gli esiti del terremoto, brevetta la *Casa circolare anti-sismica* e si dice volesse “*Messina tutta rotonda e rosata*”, forse anch’egli per pareggiare i conti con i gorgi. Nel nettuniano mare, l’Architettura è costretta e si costringe a direzionare lo sguardo: ora a destra a punta Faro, ora a sinistra sul Mongibello. A ben vedere cerca ancora la luce, sia quella generata da una lanterna posta in sommità di una colonna nel Peloro, sia quella generata dalla fucina di Efesto nelle viscere della “*Montagna*”. La luce del faro del Montorsoli adagiata sulla falce tira anch’essa a sé gli elementi ponendosi centralmente e sulla stessa spirale. Tra gli altri tentativi di realizzare la Palazzata ricordiamo quello del 1600 dove nel sito falcato della città di Messina, Jacopo Del Duca, allievo di Michelangelo, realizza i suoi 19 isolati del *Teatro Marittimo*, seguito dall’abate Giacomo Minutoli, architetto messinese che ricostruisce con 33 isolati la *Nuova Palazzata a mare*, per giungere al concorso del 1930 per Messina vinto da Giuseppe Samonà con gli 11 isolati per la *Cortina del Porto*, e a cui avevano partecipato tra gli altri Libera, Ridolfi, Pantano e Autore.

**Lo Stretto** è territorio per scorribande iconografiche lo ricordano i sommovimenti vulcanici nella veduta del Van der Aa nell’incisione del 1670 o l’impareggiabile visione del Minasi nella *Morgana* con il *Prospetto della città di Reggio nel Canale di Messina*, dove nello specchiarsi in acqua la città si sfalda in improbabili macerie. Seguono la stampa di Placido Doria del 1642, il dipinto di Abramo Casembrot del 1670, le piante della città di Messina del XVII secolo e quella di G.B.Melchiorri incisa da P.Pilaia.

Di catastrofica figura, per lo *Stretto di Messina* del 1784, quella del Chereau e di Agazio Trombetta sull’evento sismico del 1783. La palazzata messinese la ritroviamo nelle vedute del Ruiz di Joli (1760 ca.) di Juvarra, nel De Fer, in Will, o in Bodenehr fino alle stampe di Pomponio Schiantarelli e Ignazio Stile. Per il versante reggino la bella descrizione di G.Capozzo (tratta da: *Sul Fenomeno della Fata Morgana*):

*“Siede Reggio all’estrema punta dell’italiana penisola ... le sue strade spaziose fatte a corda, si intersecano ad angoli retti; ed i suoi edifizî di regolare e svariata architettura nelle altre strade, in quella che sulla marina giace e che ne costituisce la fronte si mostrano di una costruzione uniforme ed eguale sì un sol corpo di fabbrica assomiglia. Esso è chiamato Palazzina .... si presenta all’osservatore che dalla via di mare la guardi a guisa di magnifico anfiteatro”.*

O ancora i progetti di Giovanbattista Mori (1783-1792), di Stefano Calabrò (1791-1830), o l’autorevolezza del palazzo Genoese Zerbi in stile *neogotico veneziano*, e poi ancora i progetti voluti da Giuseppe Valentino, Ernesto Basile e Camillo Autore, per le sistemazioni della Via Marina, resa ormai celebre nello slogan di Gabriele D’Annunzio, fino ai progetti di Gino Zani. Il progetto della “*Real Palazzina*” di Reggio Calabria, fu varato successivamente all’annessione della Sicilia al Regno Borbonico, la realizzazione di un fronte unico, continuo, esteso su tutto il lungomare, avrebbe dovuto recuperare il rapporto fisico e visivo tra la città ed il mare, fino ad allora negato dalla cortina muraria delle fortificazioni, fornendo al tratto urbano di costa continuità e decoro, riformulandone del tutto l’identità e l’immagine. Lunga e travagliata la sua costruzione durata quasi un secolo, dalla fine del XVIII alla fine del XIX secolo, fu molto osteggiata dalla popolazione e dagli eventi; breve la sua durata, stroncata nel 1908, ancora una volta ad opera di un terremoto. In esso le opere architettonicamente più significative: La *Palazzina* Reggina e la *Palazzata* Messinese, come in un riflesso di Morgana dall’iride fregiata, si fronteggiano e si sbriciolano polverizzandosi in corpuscoli di materie Inerti. Più tardi, come ci ricorda Daniele Colistra, sulla scorta del nostro lavoro, metodi sempre più raffinati di rilievo topografico terrestre e poi aereo hanno progressivamente limitato la componente inventiva e

fantasiosa nella cartografia, fino a raggiungere rappresentazioni normate da codici e, quindi, obiettive dal punto di vista proiettivo, metrico e comunicativo.

Di recentissima scoperta arriva a noi integro in un volume ben rilegato, forse il sopravvissuto di due, il Codice Romano Carratelli che prende il nome dal suo acquirente come vuole Giuseppe Fausto Macri che per primo lo ha designato. Con esso la storia della Calabria si dota di uno stupefacente album di immagini iconografiche di rara bellezza, 99 fogli acquerellati databili alla fine del '500. L'architetto o ingegnere che fosse descrive il territorio della Calabria ultra punteggiato dalle torri costiere, cosiddette Cavallare, da costruire o già realizzate. Ad esso si sommano le città fortificate, castelli e basiliche come quella normanna a Squillace o le singolari doppie colonne di Capo Colonna. Il codice rappresenta per la Calabria un patrimonio inestimabile non solo per le sue qualità pittoriche ma soprattutto per le informazioni aggiunte che richiederanno studi approfonditi e messe a punto di alcuni anelli mancanti. Lo stretto da Reggio a Palmi, nel caso specifico, somma l'iconografia che lo raffigura al suo patrimonio iconografico già cospicuo.

**Lo Stretto** è il luogo del miracolo. E' qui che san Francesco di Paola inventa, in quello dell'attraversamento, il primo *windsurf* della storia. E' qui che sul suo mantello imbarcazione-traghetta da Catona a Messina, come ci racconta l'anamorfosi del Maignan in Santa Trinità dei Monti a Roma, che in uno sconvolgimento geografico, la migliore raffigurazione dello stretto in assoluto, assieme a quella del Tempesta, finisce col restituire del luogo, non solo le valenze topografiche caricandole di un senso religioso fino a far coincidere il macro al micro, la storia con la geografia, il mito con la religione, ma persino la topografia con la meteorologia in un affastellarsi di avvenimenti, ove il santo in miniatura compie altrettanti miracoli seguendo le linee che lo definiscono.

Ma per quanti santi si possono affacciare sullo Stretto, li domina tutti la Madonna della Lettera posta a guardia di Messina nella Punta Zanclea, che come la statua della Libertà americana accoglie al suo ingresso tutti i tipi di natanti.

**Lo Stretto** implica un ponte che lo attraversi. I tentativi per scavalcare questo tratto di mare sono stati nel tempo innumerevoli; già Spartacus in ritirata, ne proponeva uno di botti legate assieme, imitando il Serse nell'Ellesponto, ma la cosa gli fallì del resto come i tutt'ora tentativi. Rimane costante l'impegno che l'umanità volta per volta si assume sapendo che questi 3300 metri che separano le sponde risultano essere tra le più difficili del pianeta. Averne ora fatto d'una opera di ingegneria un capro espiatorio per un conflitto ideologico -ponte sì, ponte no- di certo non aiuta. Sono le sponde, come direbbe Heidegger, che lo determinano come un atto ineluttabile, come un atto in potenza. I numerosi concorsi, hanno sommato ipotesi a ipotesi. Persino noi proponemmo qualche anno fa un concorso *-I ponti in tasca-* aperto a coloro i quali, da progettisti, avevano almeno una volta nella loro vita, pensato il ponte. Vinse il ponte pensato da Vittorio Giorgini maestro dell'architettura italiana e poco compreso dalla critica. Quello proposto interamente in corallo dai vignettisti di Topolino in un numero storico, sembra racchiudere il paradosso di quest'opera che stenta a decollare. Le motivazioni vanno ricercate in più direzioni: quella politica ne ha fatto uno stendardo da sventolare alla bisogna, quella economica lo strumentalizza fino ad assorbirne le risorse, quella culturale lo enfatizza o lo sottovaluta, quella geografica ambientale gli addita la negazione dell'isola costretta ad un legame con la terra ferma e pertanto decadrebbero le mitologie isolane, quella ecologista si appella alle rotte dei delfini sconcertati dall'ombra del ponte o a quella degli uccelli di passaggio che virerebbero in altri siti, quella tecnica confronta i ponti e i rischi nel mondo. Fatto sta che

questa opera assorbe volontà di potenza e malumori aumentandone l'immaginario. Tra i ponti pensati nel concorso del 1969, quello di Musmeci non ha eguali. Si sono cimentati: Brasini, Nervi, Quaroni, Perugini, Dardi, e poi Soleri, Anselmi per la risoluzione ambientale, ... solo per citare dei nomi di rilievo, a noi la risoluzione per l'area Cedir nel versante calabro, poi dirottata su Libeskind, fino a quest'ultimo ponte di *William C. Brown* - a la cui ironica biografia è ben descritta da Ugo Rosa e Domenico Cogliandro - che sembra una molletta appendi panni di oldemburghiana memoria. La sua figura è ormai datata forse ci vorrebbero altre impennate!

**Lo Stretto** ha i suoi innamorati primi tra tutti gli abitanti dirimpettai poi in Antonello, Minasi, Ribaud, Iuvarra, Guarini, Montorsoli, Brughel, Tempesta, Samonà, Consolo, Marinetti, Goethe, D'Annunzio, Riccobono, Aricò, La Cecla, Carlino, Manganaro, o noi tra questi.. E' attraverso questo lavoro amoroso che, lo abbiamo visto, questa porzione di terra, appena percepita da lunga distanza, dilata sempre più il proprio dominio fantasmagorico e, anziché pacificare le nostre aspettative storiche, mitiche o geografiche, le estende oltre ogni immaginario possibile:

**Lo Stretto** e ancora **Lo Stretto**, sempre più *profondo*, sempre più *largo*.



## 5. IL PROGETTO UNESCO PER LO STRETTO DI MESSINA

---

*Marcello Mento*

L'inserimento dello Stretto di Messina nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco è uno di quei progetti di cui si è parlato tante volte ma che mai ha trovato modo di concretizzarsi in atti conseguenti da parte delle istituzioni sia siciliane che calabresi. E questo sia per insipienza che per ragioni politiche, portate avanti specialmente da coloro che sostenevano (e sostengono) la realizzazione del Ponte sullo Stretto. E' evidente che tra i due progetti c'è inconciliabilità.

Il primo passo di questo cammino è stato fatto con la delibera dell'agosto del 2013, con la quale la Giunta comunale di Messina, guidata da Renato Accorinti, ha posto la valorizzazione dell'area dello Stretto di Messina al centro del suo programma. Subito dopo è stata avviata una campagna di sensibilizzazione e di richiesta di adesioni ad Enti, associazioni e club service per coinvolgerli in questo progetto. La risposta è stata entusiastica e fa ben sperare alla luce del fatto che raggiungere l'obiettivo è una questione lunga e complessa, in cui sarà importante il gioco di squadra, l'aver cioè presente che solo l'unione di intenti e di azione permetterà di raggiungere l'ambito e prestigioso risultato. E questo in ragione del fatto che la candidatura anche se richiesta da singole istituzioni, per andare a buon fine ha bisogno di una spinta dal basso, cioè dalla società civile in tutte le sue articolazioni.

In questa direzione si stamuovendoanche la nuova Giunta del Comune di Reggio Calabria, la quale procederà a breve all'approvazione di una delibera simile dal momento che lo Stretto di Messina è secondo i parametri Unesco, un bene seriale, cioè ricadente in due Regioni diverse, che sono, appunto, la Calabria e la Sicilia.

Perché chiedere il riconoscimento? Una domanda che può suonare retorica, di fronte alla straordinaria bellezza dello Stretto di Messina e alla necessità che si attuino in tempi ragionevoli politiche di salvaguardia della sua integrità e nel contempo si dia vita ad un programma di conservazione e valorizzazione complessiva dell'Area. Esso infatti presenta incontestabili caratteristiche di unicità, trattandosi di un angolo di mondo che ha da sempre ricoperto un ruolo di primaria importanza nell'immaginario collettivo europeo sia sul piano culturale che naturale. Per rendersi conto di ciò, basti riflettere sulla complessa e articolata trama di eventi e realtà concernenti la mitologia, la storia sociale, gli elementi naturali e naturalistici, la letteratura, le tradizioni orali, i saperi, la cultura del mare e la tecnologia che da tremila anni vedono lo Stretto di Messina occupare un posto centrale nell'orizzonte socio-esistenziale, nella storia,

nella cultura, nelle produzioni ideologiche dei popoli che si affacciano sul Mediterraneo.

La Stretto di Messina, vero e proprio ombelico del Mare Nostrum e pregnante luogo di confluenze e interferenze tra Nord e Sud, Est e Ovest del Mediterraneo, si è infatti venuto costituendo, nel corso dei secoli, come un palinsesto territoriale che ha visto progressivamente stratificarsi fenomeni e realtà ecosistemiche, fabulazioni, saperi, eventi storici, memorie che dal mondo antico fino ad oggi hanno continuato a segnare con la loro variegata molteplicità lo specialissimo habitat eco-antropologico che si dispiega tra le due sponde della Sicilia e del continente, finendo con il costituire nel terzo millennio un unicum di cui non esiste eguale nel pianeta. Nel dialogare quotidiano, però, si perde spesso il significato effettivo del riconoscimento di sito Unesco dei beni, cogliendo di esso solo la capacità attrattiva sul piano economico e di flusso turistico, dimenticando in fretta il valore stesso dell'iscrizione di un sito nella Lista che attiene non soltanto alle ricadute sul tessuto economico e sociale del territorio, ma anche alle concrete modalità gestione e alle finalità di conservazione sottese. Tutto questo ha una valenza molto forte perquanto riguarda lo Stretto, in cui la spinta antropica legata a interessi speculativi spesso non ha tenuto in nessuna considerazione la necessità di difendere e conservare un bene così prezioso.

Ed è proprio quest'aspetto, quello della conservazione e della difesa dell'integrità del bene che costituisce uno degli elementi qualificanti della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale, culturale e naturale dell'Umanità approvata il 16 novembre del 1972 a Parigi. E questo perché l'Unesco si fa carico del diritto delle nuove generazioni di godere e usufruire di quel bene minacciato "non soltanto dalle cause tradizionali di degradazione, ma anche – recita la prima parte della Convenzione stessa - dall'evoluzione della vita sociale ed economicache l'aggrava con fenomeni d'alterazione o distruzione ancora più temibili".

### **I Criteri di selezione**

Entrando poi nel merito della questione, diciamo che lo Stretto di Messina ha molti elementi di unicità e quindi di valore universale assoluto per meritare l'inserimento nella Lista e ottenere il riconoscimento. L'Unesco per valutare se un bene ha le caratteristiche necessarie per entrare a far parte del Patrimonio dell'Umanità ha elaborato dieci criteri: 6 "culturali" e 4 "naturali". Lo Stretto, la sua ricchezza sia culturale che naturale, permetterebbero la richiesta di sito misto. Ma questa è una valutazione che dovrà essere fatta dalla Commissione nazionale per l'Unesco presieduta attualmente dal prog. Giovanni Puglisi, sulla scorta dei "valori universali" naturali e culturali che sapremo individuare e che soli costituiscono la condizione per la richiesta.

Al momento noi siamo nelle condizioni di poter chiedere il riconoscimento per almeno sei criteri, fatto di per sé straordinario, che la dice lunga sull'eccezionalità dello Stretto di Messina. Bisogna tener conto che il riconoscimento di un sito nella maggior parte dei casi viene fatto in base ad un solo criterio, tali e tanti sono le valutazioni compiute per conto dell'Unesco da organizzazioni internazionali non governative, come la World Conservation Union (IUCN) e l'International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), per dare il via libera alla candidatura. Basti pensare che l'Etna ha ottenuto il riconoscimento quale sito naturale in forza dell'ottavo criterio: "Rappresentare esempi eccezionali degli stadiprincipali della storia della terra, compresa la presenza di vita, processi geologici significativi in atto per lo sviluppo della forma del territorio o caratteristiche geomorfiche o fisiografiche significative".

Noi chiediamo il riconoscimento in forza dei criteri VI, VII, VIII, IX e X.

Eccoli di seguito:

- VI: Essere direttamente o materialmente associati con avvenimenti o tradizioni viventi, idee o credenze, opere artistiche o letterarie dotate di un significato universale eccezionale.
- VII: Presentare fenomeni naturali eccezionali o aree di eccezionale bellezza naturale o importanza estetica.
- VIII: Costituire una testimonianza straordinaria dei principali periodi dell'evoluzione della terra, comprese testimonianze di vita, di processi geologici in atto nello sviluppo delle caratteristiche fisiche della superficie terrestre o di caratteristiche geomorfiche o fisiografiche significative.
- IX: Costituire esempi significativi di importanti processi ecologici e biologici in atto nell'evoluzione e nello sviluppo di ecosistemi e di ambienti vegetali e animali terrestri, di acqua dolce, costieri e marini.
- X: Presentare gli habitat naturali più importanti e significativi, adatti per la conservazione in situ della diversità biologica, compresi quelli in cui sopravvivono specie minacciate di eccezionale valore universale dal punto di vista della scienza o della conservazione.

Il VI criterio è quello di natura culturale e richiama subito alla mente l'Odissea e Horcynus Horca di Stefano D'Arrigo. Gli altri fanno riferimento a caratteristiche ed unicità di cui lo Stretto è ricco. Il VII permette di includere sia il fenomeno della Fata Morgana che aree come la Zona Falcata, che fa parte integrante del paesaggio dello Stretto. L'VIII lo indichiamo in quanto l'Appennino sono un pezzo di Alpi che ha navigato nel corso del tempo nel Mar Mediterraneo fino a noi. Il IX e il X afferiscono a quello che si presenta come il punto forte della nostra candidatura - insieme all'VIII -, cioè la biologia marina, campo in cui possiamo vantare una tradizione secolare che ha portato Messina ad essere considerata, forse con una certa enfasi, ma cogliendo la realtà dei fatti, come "il Paradiso degli zoologi", come ebbe a scrivere lo scienziato tedesco Nicolaus Kleinberg. E' utile ricordare a questo proposito che la scoperta della fagocitosi, cioè la capacità posseduta da diverse cellule di ingerire materiali estranei e di distruggerli, venne scoperta a Messina dallo biologo e immunologo russo, Elia Mecnikov, grazie a studi che fece su organismi marini tipici dello Stretto di Messina. Scoperta che gli valse la conquista del Premio Nobel per la Medicina nel 1908.

### **Il piano di gestione**

Insieme al dossier di candidatura il Paese che ospita il sito che aspira al riconoscimento Unesco, allo scopo di salvaguardare nel migliore modo possibile all'integrità del bene stesso, dovrà presentare anche un articolato Piano di gestione. L'integrità concerne la gestione attuale e futura del sito e richiede che "la protezione e gestione dei beni del Patrimonio Mondiale devono garantire che il valore universale eccezionale, le condizioni di integrità e/o di autenticità al momento della iscrizione vengano mantenute o migliorate in futuro".

Oggi come oggi, alla luce di situazioni di aperte violazioni e di mancato rispetto della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale, porta a considerare il Piano di gestione come elemento indispensabile per la proclamazione di un territorio nella World Heritage List. Esso infatti è lo strumento attraverso il quale viene presentata la strategia gestionale in base

ai valori di riconoscimento, impostare un quadro di riferimento per le attività che verranno concretamente svolte sul sito in un arco temporale di 5-10 anni, fornire coerenza e continuità organizzativa, rispetto ad obiettivi e risorse umane e finanziarie allocate, ed offrire una sintesi dei diversi livelli amministrativi del territorio.

In poche parole, chi chiede l'iscrizione di un sito nella Lista Unesco deve garantire, a livello politico ed amministrativo, che quel luogo verrà oservato e difeso da speculazioni e realizzazioni di opere che stravolgono e abbrttiscono il sito stesso. Quindi, il problema non è quello di dimostrare quanto sia bello e straordinario un luogo, quanto mettere in pratica politiche che quel luogo lo difendano e lo valorizzino, allo scopo di tramandarlo ai posteri nelle condizioni migliori possibili. Il rischio, concreto, è la cancellazione del bene dalla lista di Patrimonio dell'Umanità. Rischio che corrono le Isole Eolie, che dal loro riconoscimento, nel 2000, ad oggi pur avendo adottato il Piano di Gestione redatto dalla Regione Siciliana, non lo hanno ancora applicato, tenuto conto delle tante resistenze incontra da parte di chi vorrebbe avere le mani libere nelle politiche di gestione del territorio.

E' facile comprendere le enormi difficoltà che lo Stretto di Messina incontrerà sul suo cammino, nel momento in cui gli organismi ispettivi dell'Unesco verranno in loco per accertare l'integrità del bene da sottoporre a tutela. Prendiamo ad esempio la Zona Falcata di Messina e le tante criticità che la caratterizzano. Un Piano di Gestione serio dovrà garantire che esso possa tornare ad essere un elemento integrante dell'identità urbanistica della città e per questo sarà necessario procedere, cosa di non facile attuazione, al suo completo recupero. Ecco una scommessa da vincere se si vuole realmente ottenere il sospirato riconoscimento da parte dell'Unesco.

## 6. I TEMI CULTURALI EMERGENTI NELLA COEVOLUZIONE DI AMBIENTE E SOCIETÀ DELLO STRETTO

*di Elena Gugliuzzo, Giuseppe Restifo*

La co-evoluzione uomo-natura è una sorta di lotta al buio, in cui è necessaria tutta l'ingegnosità umana per vincere, sapendo comunque che in ogni caso la vittoria è sempre temporanea. La competizione con l'erosione del suolo, con le siccità, con le alluvioni, con le mutazioni climatiche (e con le locuste – giusto per citare alcune sfide che si presentano visibilmente, e non nemici invisibili come i microbi) richiede alle società dell'età pre-industriale capacità di adattamento e flessibilità di risposte. Affrontando questa tematica ci si cala pienamente nell'ambito della storia ambientale, la quale a sua volta non può procedere che mettendo a profitto ciò che viene offerto dalla ricerca, nei diversi campi che vanno dalla geografia alla climatologia, dall'economia all'antropologia. Al ricombinare quello che gli studiosi fanno, ognuno nel proprio campo disciplinare, vanno aggiunti però nuovi elementi di conoscenza, che magari si possano desumere da ambiti spaziali più circoscritti ma allo stesso tempo ricchi di elementi di comparabilità. Da questo ragionamento ha avuto origine il tentativo, adesso trasformatosi in un libro, di guardare alla storia del clima dalla "finestra" dello Stretto di Messina, luogo significativo dell'ambiente mediterraneo. Malgrado la levità del tono suggerita dal titolo della domanda iniziale: "che tempo che faceva?", l'impegno è però gravoso: cercare di fare la storia del clima negli ultimi mille anni, prendendo a laboratorio un'area geografica circoscritta, come la micro-regione dello Stretto di Messina, non è per niente semplice. Se noi guardiamo lo Stretto di Messina non in orizzontale, ma in verticale, dalle coste calabresi fino verso le cime dell'Aspromonte e da quelle siciliane verso la cresta dei Peloritani, il cambiamento paesaggistico e climatico è veramente sensibile.

Sulla costa abbiamo le palme, più in su abbiamo i castagneti. Nell'arco di un paio di chilometri andiamo dalla linea di costa, in cui la vegetazione è tipicamente mediterranea (nel senso comune che si dà a questo aggettivo), a un'area prettamente montagnosa, in cui prevale un clima che favorisce una vegetazione simile a quella delle foreste del nord. Se si ridiscende, ad esempio, dalle cime delle montagne ai piedi dell'Aspromonte bagnati dal mare, si giunge in un sud siccitoso e solare (soprattutto sul versante ionico del massiccio aspromontano).

Ma come delimitare la micro-regione dello Stretto di Messina? Dobbiamo provare a fare un bagno nel suo mare, nel punto in cui lo Stretto è più stretto, immergerci nelle sue acque salate, farci arrivare l'elemento liquido fin sotto il mento, girare la testa a 360 gradi e guardare in

giro. Poi, fatta questa operazione, portarsi al punto più alto individuato e di là con rinnovato sguardo girare intorno di nuovo la testa ed esercitare fin all'estremo la capacità visiva.

In questo girare la testa alla ricerca della definizione della micro-regione dello Stretto, e in particolare del versante siciliano, emerge immediatamente una montagna, che è alta 1130 metri e che si chiama in tanti modi: i messinesi tradizionalmente la chiamano Dinnammari. Qualcuno la chiama Dinnammare, altri con una forma estesa Antenna a mare. Lassù a Dinnammare ci sono i resti di un fortino costruito negli anni Ottanta dell'Ottocento, inserito nell'insieme di tutta una serie di fortificazioni, che sono sparse lungo tutta la costiera dello Stretto sia dalla parte siciliana che da quella calabrese: tra questi alcuni sono stati ripresi in considerazione — ma non per fini militari — come Forte Petrazza, Forte San Jachiddu, Forte Cavalli. Sono tutte postazioni con una caratteristica di fortificazione in punti elevati, da cui c'è una buona visuale e su cui è possibile piazzare dei cannoni per sbarrare l'accesso allo Stretto a qualsiasi nave.

Su quel punto, il più elevato, verso cui si tendono gli sguardi di quelli che stanno alle marine, non c'è solo un forte militare; c'è anche un santuario. Non è una novità per il Mediterraneo, dove ricorre appunto la sacralizzazione delle cime più elevate di determinate regioni. Nel santuario messinese viene portato ogni anno un quadro "miracoloso" della Madonna, secondo la tradizione giunto alla spiaggia della riva dello Stretto sul dorso di due delfini e immediatamente portato dai pescatori sul punto più alto dei monti sovrastanti. Si tratta di un evento che rientra nella categoria delle *mirabilia* e dei miracoli. D'altronde la devozione mariana è di lunga tradizione sulle rive dello Stretto; in particolare, la città di Messina si sente privilegiata. Secondo alcune narrazioni, quando Maria era ancora viva, proprio da Messina era passato San Paolo, giunto anche lui dal mare dopo il naufragio a Malta, ed aveva ottenuto la conversione degli abitanti nel 42 d.C. I neofiti messinesi avevano allora mandato una delegazione in Palestina, dove Maria avrebbe scritto una famosa lettera di patrocinio e di benedizione della città e dei suoi abitanti, arrotolata e legata con una ciocca dei suoi capelli. Questa devozione è talmente presente che, quando i Normanni arrivarono a Messina, per marcare la loro religiosità vollero costruire una cattedrale, intitolandola Santa Maria la Nuova, l'attuale Duomo. Questa devozione è palpabile ancora oggi il 15 agosto con la processione della Vara, che è anche una forma d'identità della comunità messinese.

Sullo Stretto si innesta e si consolida anche una sua rappresentazione retorica, grazie, ad esempio, a dipinti e incisioni. Nel 1553 nelle sue acque c'è un'incursione della flotta ottomana, diretta in particolare contro Reggio Calabria, presa di mira e incendiata da Hayreddin pascià, soprannominato il Barbarossa. Questa notizia corre per l'Europa e investe la sensibilità di Bruegel, che fornisce il disegno per l'incisione intitolata "Fretum Siciliae"; così egli aggiunge a tante altre vedute di città europee anche lo Stretto di Messina, nella cui rappresentazione Reggio appare in preda alle fiamme.

Questa immagine Bruegel la ricostruisce non avendo visto l'evento: egli disegna e rappresenta sulla base del "sentito dire" una scena che diventerà figurazione retorica.

A partire dalla metà del Cinquecento tutte le incisioni e i disegni che rappresenteranno lo Stretto dall'imboccatura nord, da capo Peloro verso lo Ionio, riporteranno l'incendio di Reggio.

Ci sono poi testimonianze che rifuggono dalla retorica, spinte verso una descrizione del sito quanto più realistica possibile. Una descrizione anonima dell'isola di Sicilia del 1546 è chiara-

mente nata da un intento geografico. Tutti quanti gli studiosi attribuiscono tale descrizione a Francesco Maurolico, il quale nella sua vita si è prodigato nei campi scientifici che vanno dalla matematica all'astrologia, ma poi talvolta si fa anche geografo. Quindi, quando si va a guardare la descrizione testuale dell'anonimo del 1546, si ha un'istantanea dell'aspetto del territorio e abbastanza tranquillamente la si può assumere come una fonte di primario valore. Tiburzio Spannocchi, ingegnere militare, nel 1596 pubblica la sua *Descripción de las marinas de todo el Reino de Sicilia*, ma gli appunti sono del 1578; sembra di vedere – suggerisce Maurice Aymard – una serie completa di vere cartoline illustrate. Il testo infatti è accompagnato da disegni a colori e, quando esamina il litorale messinese, fa il calcolo degli abitanti che hanno dimora nella marina (il 12% dell'intera popolazione del distretto di Messina).

Coloro che dimorano nello Stretto, però, in età moderna non hanno tutti la stessa provenienza, non sono tutti "locali": Messina si presenta "like the crew of a ship", come un grappolo d'uva con acini diversi. Ci sono le "nationes", ovvero le comunità con la stessa provenienza – genovese, catalana, fiorentina, pisana, greca – che si autorappresentano in ambito urbano; la "natio" non è la "nazione" come la si intende oggi. Ad esempio, la collettività genovese si stabilisce nella città dello Stretto nel Medioevo, ma tiene sempre nel tempo a sottolineare la propria provenienza, non avendo la cittadinanza messinese (se alcuni genovesi ce l'hanno, è per averla acquisita per matrimonio o per meriti speciali). La "natio" ogni anno elegge il suo console; ma nell'anno 1479, in una certa occasione, questi genovesi sono molto seccati con il loro console, il quale si è comportato male, e decidono di dimissionarlo, anticipando l'elezione del nuovo console. C'è un notaio a mettere per iscritto questo cambio e il cronista Gallo riporta il suo atto notarile, facendo peraltro un'operazione molto utile per noi contemporanei, considerate le sorti archivistiche di Messina più volte colpita da calamità d'ogni genere.

Poi ci sono i viaggiatori; quelli settecenteschi sono abbastanza noti, ma interessanti sono anche quelli dell'Ottocento. Fra questi, Charles Didier, che è attratto dalla Calabria dello Stretto e in particolare dall'Aspromonte che lo sovrasta, è uno scrittore e poeta che farà conoscere Leopardi ai francesi. Il romantico guarda a montagne, boschi e foreste con un occhio diverso da quello dei viaggiatori del primo Grand Tour: per questi sono sinonimo di paura, per i romantici invece c'è una sorta di attrazione morbosa, perché la natura si mostra nel suo aspetto primigenio e non vi è (sarebbe) passata la mano dell'uomo. L'occhio di Didier dallo Stretto si sposta immediatamente alle montagne sopra Scilla, un paese che gli abitanti avevano edificato su uno scoglio e dove avevano sopportato gli effetti del terremoto del 1783.

Questo aver stabile dimora in quella situazione agli occhi dell'osservatore straniero appare come un fatto spavaldo. Un altro viaggiatore, questa volta novecentesco, Norman Douglas, dirà che l'Aspromonte merita il nome che porta. E l'Aspromonte sovrasta lo Stretto. Con questi scrittori siamo in bilico fra letteratura, geografia, antropologia, ma nel Novecento giungerà il geografo Lucio Gambi a dare un'immagine forte dell'unitarietà della micro-regione dello Stretto di Messina.

Nei suoi primi testi ci sono passaggi interessanti anche per quest'area. Qualche tempo più innanzi e tornando ai temi più propriamente geografici, Lucio Gambi avvanzerà una proposta che farà discutere molto: quella della conurbazione tra Reggio e Messina. Egli osserva che lo Stretto, che è stato visto sempre come una cesura, in realtà per la storia degli abitanti delle due sponde non è stato un ostacolo, ma anzi al contrario un "veicolo". Le due città di Messina e Reggio Calabria per secoli, salvo interruzioni dovute a cambiamenti di regime politico (ci sono

stati momenti in cui le sponde sono state nemiche, come nell'età napoleonica, quando a Villa S. Giovanni e a Reggio c'erano i francesi e a Torre Faro e a Messina gli inglesi), sono state in relazione "amichevole", come nei periodi della presenza di Normanni, Aragonesi, Spagnoli, e infine con l'Unità d'Italia. Gambi individua quella dello Stretto come una singolare zona urbana, peraltro con caratteri distintivi rispetto ai due grandi spazi regionali che stanno alle spalle di quest'area; la caratterizza come una micro-regione (un termine che lui non usa). Quasi a rafforzare l'idea della conurbazione dello Stretto, più tardi uno storico, Carmelo Trasselli, dirà che Messina in età moderna può essere considerata la più grossa città calabrese; seppur in forma paradossale, la capitale demografica della Calabria. Dentro la città di Messina nel Cinquecento c'è un nucleo di calabresi talmente grande da essere più grande del nucleo più grande che singolarmente per città c'è in Calabria.

Altro elemento interessante per lo studio della co-evoluzione uomo-natura in riva allo Stretto è il fattore microbico: ancora una volta l'area presenta caratteristiche comuni, "singolari" e allo stesso tempo "globali". Uno studioso siciliano della peste era partito con l'idea di dire ai suoi colleghi europei che il grande ciclo della malattia, la seconda pandemia, che inizia nel 1347 da Messina, si conclude a Messina nel 1743, e non a Londra nel 1665. La grande peste inizia sulle rive dello Stretto e qui finisce. In realtà l'ultimo episodio, appunto quello del 1743, è "speciale" sul piano dell'impatto demografico: la mortalità fra Reggio e Messina oscilla fra il 50 e il 70%. Ma è anche uno degli episodi che segnano la scomparsa dell'epidemia, lenta un secolo, 1720-1820, dai porti del Mediterraneo.

Venendo agli aspetti climatici e sapendo dagli studi generali che il 1683 fu un anno freddissimo per l'Europa – in letteratura si definisce il periodo come Maunder Minimum – ci si potrebbe chiedere: com'era il tempo nello Stretto in quell'anno?

Come stavano le cose sulle rive dello Stretto in quel momento? Abbiamo delle fonti alle quali possiamo rivolgerci? Se ci affidiamo al lettore ottico di Google books o di Google scholar, digitando le parole *Messina 1683*, avremo una miniera di informazioni. Ma queste non bastano per l'approfondimento della ricerca: occorrono fonti primarie. Qui sta l'importanza della ricerca archivistica; per quanto riguarda, in ipotesi, gli atti notarili, non è detto che questi diano risultanze concrete in tempi brevissimi, vista la concentrazione dei notai in una grande città e visto pure che non si ha nessun dato strumentale per questo periodo.

Tuttavia gli atti notarili del passato rivestono un ruolo di primo piano nella ricerca storica, dal momento che possono registrare fenomeni del contesto dentro cui si collocano i roghi.

Dalle antiche carte poi si può alzare lo sguardo al cielo. Guardandolo oggi si pensa che ci siano elementi stabili: d'estate c'è il sole, d'inverno piove. Intanto però si deve evitare di restare vittime della "mitizzazione" climatica di qualche località della regione considerata: "gode in conseguenza il clima più beato della Terra" si legge nella *Guida per la città di Messina* del 1841; città che vive "in deliziosissimo clima", secondo Giuseppe La Farina (1840). Messina è invece una spaventosa città ventosa: il seicentesco cronista Placido Reina non l'avrebbe ammesso mai. Nell'intento di glorificare la città dello Stretto, ne celebra il sito, precisando che anche il suo clima è eccellente, avendo la città "da molte colline difese le spalle da' fiati Occidentali".

Le cronache meno "ideologizzate" invece registrano fatti climatici assolutamente negativi, come – per esempio – i morti sotto la grandine. Riguardando le eccezionali grandinate messinesi, si può dire che certamente si tratta di eventi di "normale" variabilità climatico-ambientale di breve, anzi di brevissimo intervallo di tempo. E tuttavia esse si possono assumere come

segnali di fluttuazioni climatiche di più lungo periodo e di più ampio raggio, ben al di là dello Stretto. Quello che succede nell'oceano Atlantico ha un suo riflesso nel Mediterraneo (e in piccolo, nell'area dello Stretto di Messina): inverni freddi potrebbero essere molto più distintivi rispetto a estati fresche nel contraddistinguere il clima della Little Ice Age. La Piccola età glaciale nel Mediterraneo non è detto debba avere le stesse ricadute climatiche continentali; si potrebbe avere ad esempio un aumento della variabilità dei fenomeni atmosferici.

Evidentemente le decise perturbazioni meteorologiche attraggono l'attenzione degli osservatori, così come può avvenire per singoli forti temporali estivi che si scatenino in una stagione altrimenti buona. C'entrano molto il soggettivo, l'aneddotico e il tradizionale, nell'investigazione delle fluttuazioni del clima; le percezioni dei singoli testimoni, messe per iscritto, riempiono le fonti documentarie: siccità, gelate, piogge, inondazioni, grandini e meteore. Di conseguenza, anche lo studio basato sull'analisi dei documenti d'archivio, cosa che attiene da vicino al mestiere dello storico, può avviarsi da quelle risultanze cronachistiche del passato.

Un occhio al cielo e un occhio ai vulcani, quelli vicini e quelli più lontani: le ceneri, le sabbie e le emissioni di un qualsivoglia vulcano si disperdono nell'aria e provocano "turbamenti" nel cielo sopra noi. Oggi ce ne accorgiamo quando impediscono ogni tanto agli aerei di volare. In alcune occasioni registrate nel corso dell'età moderna, andando in atmosfera, hanno velato il cielo europeo fino ad oscurarlo, determinando uno stato di terrore nella popolazione. L'aerosol del vulcano islandese Laki nel 1783 determina da lontano anche un effetto locale sullo Stretto di Messina, che nel febbraio dello stesso anno era stato colpito da un devastante terremoto. Certo potrebbe sembrare molto strano dire che il colore del cielo possa avere un effetto sulla vita sociale! Ma al contempo si potrebbe lavorare a questa ipotesi.

Dal cielo possono piovere anche cavallette, che certo hanno un impatto su economia e società. Una notizia interessante da questo punto di vista, per la regione dello Stretto di Messina, è risalente al 1355, quando si registrò proprio un'invasione di cavallette. Riguardo a un successivo passaggio delle cavallette sopra il cielo dello Stretto, risalente al biennio 1709–1710, tra gli annalisti usati come fonti primarie va citato Cajo Domenico Gallo, con i suoi *Avvenimenti della nobile città di Messina* (tomo II). In questo caso si tratta di una testimonianza ravvicinata e personalizzata.

Grandine e cavallette richiamano due delle dieci piaghe d'Egitto; stiamo parlando inoltre della terra dei terremoti e in tempi recenti qualcuno si è chiesto se non siamo in presenza della "fine del mondo" a livello globale, un'autentica crisi esistenziale della civiltà messa di fronte alle conseguenze del mutamento climatico di origine umana. Ma, pur rimanendo scettici di fronte agli scenari di apocalittico catastrofismo spesso avanzati sui media, potrebbe essere fruttuoso assumere la prospettiva dei tempi di questa "fine" pensando ai punti di passaggio di culture e civiltà. L'ultimo lo stiamo vivendo, e riguarda non solo le forme tradizionali di ricerca e di studio della storia, ma anche la attuale organizzazione capitalistica della società. Mettersi nell'ottica della "fine del mondo" offre un momento fertile di contraddizione, capace di aprire punti di vista culturali anti-egemonici. Una buona conoscenza del passato può essere attivata per trasformare e migliorare la nostra attuale condizione umana; potrebbe essere cruciale per farci passare attraverso questa "fine del mondo" in direzione della possibilità di avvenire e di trasformazione e costruzione attiva di ciò che è possibile in quel futuro. Una riflessione, su base storica, sulla co-evoluzione di ambiente e società in termini globali, certo male non farebbe.

Riferimenti non ne mancano, a voler affrontare sul piano metodologico il rapporto fra locale e globale. Prendiamo un buon esempio: S. Gruzinski, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Éditions de la Martinière, Paris 2004. Con questa storia di una mondializzazione Gruzinski, prendendo come *case study* la monarchia cattolica di Filippo II, cerca di rinnovare il progetto di una storia totale, quella di una prima "mondializzazione", che dovrebbe chiarire l'attuale integrazione internazionale. Per certi versi si tratterebbe di riscrivere *La Méditerranée au temps de Philippe II* di Fernand Braudel, abbracciando però anche l'Asia, la Nuova Spagna e l'Africa, insomma tutto l'immenso spazio di *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*.

Ma alla stretta coerenza delle *économies mondes*, Gruzinski sostituisce l'analisi delle *inter-connected histories*. Un mondo meno finanziario, meno dei mercanti che in Braudel, marcato fondamentalmente dalle produzioni culturali, le istituzioni e le burocrazie.

Tra i cosiddetti "Founding Fathers" della *world history* è da annoverare Jerry Bentley. Proprio a Bentley è possibile ricondurre alcune tra le prime e più importanti iniziative in direzione della formazione della *world history* come ambito storiografico dotato di una sua specificità, attraverso un processo di istituzionalizzazione dispiegatosi per lo più a partire dagli anni Novanta del XX secolo. Se infatti al 1982 risale la fondazione della World History Association legata al suo nome, nel 1990 Bentley lanciò, in qualità di direttore editoriale, la relativa rivista, il "Journal of World History", che divenne il principale organo di discussione sulla nuova prospettiva di analisi storiografica. Dedicato all'analisi storica da un punto di vista globale, il "Journal of World History" dà risalto agli studi comparativi, con un approccio *cross-cultural* ed incoraggia la ricerca delle diverse culture e civiltà. I temi presi in esame includono i movimenti di popolazione su larga scala e le fluttuazioni economiche, i trasferimenti interculturali di tecnologia, la trasmissione delle malattie infettive, il commercio a lunga distanza e la diffusione di confessioni religiose, idee e ideali. Uno dei suoi obiettivi è quello di dimostrare che l'espansione corrente della *world history* faccia parte di una più ampia rivoluzione negli studi storici. Lo sviluppo di nuove teorie e di nuovi dati nelle discipline delle scienze sociali, delle *humanities* e delle scienze naturali ha "respinto" i confini degli studi storici in generale e creato un appassionante *set* di visioni "*world-centric*". A sua volta, lo sviluppo degli *area studies* e la crescita di diversi generi di studi globali ha fatto ulteriormente espandere l'ambito della *world history*. Gli *area studies* sono ambiti di ricerca interdisciplinari volti all'esame di regioni geografiche e culturali. Si tratta di ambiti eterogenei di ricerca che mettono insieme fondamentalmente le scienze sociali e, per l'appunto, le *humanities*.





MESSINA

PER UNA  
ECONOMIA SOSTENIBILE





## 7. NUOVI PARADIGMI INTERPRETATIVI, STRATEGIE E OBIETTIVI DELLE POLITICHE DI LOTTA ALLA POVERTÀ: IL CASO DELLA FONDAZIONE DI COMUNITÀ DELLO STRETTO\*

*Gaetano Giunta, Domenico Marino*

### **\*NOTA DEI CURATORI**

*Il contributo di Mimmo Marino e Gaetano Giunta fa riferimento ad un testo dei due autori pubblicato di recente, Sviluppo è Coesione e Libertà (a cura della Fondazione di Comunità di Messina) Horcynus DE, Messina 2014 nel quale si illustrano le vicende e si sviluppano alcune riflessioni nel merito dell'esperienza della Fondazione di Comunità dello Stretto. L'obiettivo degli autori è quello di articolare una teoria dello sviluppo economico sostenibile pensata con specifico riferimento ai territori "fortemente deprivati", in grado di favorire il processo di emancipazione umana e culturale delle popolazioni interessate, oltre e prima ancora che il benessere economico. Le particolari condizioni sociali ed economiche dell'area dello Stretto, con la presenza diffusa e radicata di pratiche clientelari, economia criminale, sacche di povertà trappola, sono state considerate esemplari ai fini della sperimentazione di questi anni per la realizzazione di Distretto Sociale Evoluto; un modello di sviluppo che potrebbe trovare nello Stretto un campo di più diffusa applicazione, una alternativa a quanto fatto fino ad ora.*

### **Un paradigma interpretativo**

La sequenza logica su cui fondare, per territori fortemente deprivati come quello dello Stretto di Messina, proposte di policy realmente emancipatorie e quindi, a partire da qui, le strategie e gli obiettivi della Fondazione di Comunità dello Stretto, possono essere descritte a partire da cinque step fondamentali.

#### ***Step 1***

Le persone scelgono e agiscono sulla base dei loro desideri e delle loro paure, di ciò che credono realistico e dei loro bisogni. Il peso, però, che ciascuna persona attribuisce a paure e desideri, aspettative e bisogni dipende fortemente dalla propria condizione. Le economie non si basano, solo, su presupposti di razionalità fondate su principi di massimizzazione dell'utile o di utilità<sup>1</sup>.

#### ***Step 2***

Le persone deprivate di libertà tendono a rimanere intrappolate dalla loro necessità di sopravvivere e possono di conseguenza non avere il coraggio di chiedere cambiamenti e/o agire per essi. Le loro aspettative vengono schiacciati, senza alcuna ambizione, alle poche cose

---

1 D. Kahneman, *Economia della felicità*, Il Sole 24 Ore (2007)

considerate possibili<sup>2</sup>. La disillusione allontana il desiderio da ciò che appare possibile e frena comportamenti positivi finalizzati ad uscire dalla condizione di povertà, di dipendenza, di deprivazione. Le politiche devono creare le condizioni perché le persone abbiano una vera possibilità di giudicare quale tipo di vita vorrebbe vivere. L'espansione delle libertà reali è dunque il fine, ma anche il mezzo dello sviluppo.

### Step 3

Se uno dei nostri scopi è, dunque, quello di capire le possibilità reali che ciascuna persona ha di perseguire e realizzare i propri obiettivi si deve tener conto non solo dei beni principali da essa in possesso, ma anche delle caratteristiche personali e relazionali che governano i processi di conversione dei beni principali in capacità di promuovere i propri scopi (in tale prospettiva, per esempio, una persona anziana o disabile o cagionevole di salute può essere svantaggiata anche con un pacchetto di beni principali più consistente rispetto ad una persona giovane e fisicamente sana. Sono molteplici gli elementi che influenzano il rapporto fra reddito, benessere e libertà. La personalizzazione delle politiche ci appare una opzione strategica assolutamente necessaria. A tale proposito ricordiamo che Amartya Sen definisce *funzionamento* ciò che una persona può desiderare, ciò a cui una persona dà valore (dall'essere nutrito, all'essere curato, dal bisogno di partecipare a quello di socializzare, ecc.) e *capacitazione* l'insieme delle combinazioni alternative di *funzionamenti* che ciascuna persona è in grado di realizzare. Le *capacitazioni* sono dunque una sorta di libertà sostanziale, libertà di mettere in atto più stili di vita alternativi.<sup>3</sup>

### Step 4

Il peso che ciascuna persona dà a bisogni e paure rispetto all'aspettativa reale di uscire dalle condizioni di povertà, di dipendenza, di deprivazione non dipende soltanto dal livello di libertà individuali (di *capacitazioni*) ma anche dalla lettura che ciascuna persona fa della rete relazionale dei suoi primi vicini e dei principali stakeholders istituzionali e non con cui interagisce, dal *microclima* dentro cui vive. Le scelte si fondano su equilibri di contesto, non individuali, più correttamente, su dinamiche collettive alla Aoki<sup>4</sup>. Se le persone percepiscono contesti prevalentemente di *falchi* (per citare il linguaggio delle teorie dei giochi) le scelte saranno determinate più dalle paure, se al contrario vengono percepiti contesti di *colombe*, cioè di coesione, scattano più facilmente meccanismi di condivisione, di cooperazione e di proiezione di desideri. Certamente la percezione più diffusa di una società (l'atteggiamento antropico-culturale dominante) condiziona fortemente la percezione dei singoli. L'approfondimento sviluppato nel paragrafo successivo appare una esemplificazione di grande interesse che chiarisce come le politiche di lotta alla povertà, alle dipendenze ed alle deprivazioni in alcune aree del mezzogiorno siano necessariamente più complesse e più difficili e debbano coinvolgere azioni strutturali rivolte a *sistema* e finalizzate alla promozione della coesione e di contesti socio-economici fecondi rispetto allo sviluppo di progetti personalizzati di espansione delle libertà personali.

2 A. Sen, *La disuguaglianza. Un riesame critico*, trad. it. Il Mulino – Bologna, (1994); M. Nussbaum, *Sex and Social Justice*, New York, Oxford University Press (1999)

3 Per un rassegna bibliografica completa vedi per esempio: A. Sen, *Lo sviluppo è libertà*, trad. it. Mondadori (2000)

4 M. Aoki, *Modeling aggregate behavior and fluctuations in economic*, Cambridge University Press (2002)

L'attesa nuova di una possibile crescita di libertà e quindi dei desideri personali e collettivi costituisce l'orizzonte umano necessario per orientare lo sviluppo delle persone, delle società e perfino delle economie.

Per fondare scientificamente una seria proposta funzionale-operativa di welfare comunitari orientati alla lotta alla povertà, alle dipendenze ed alle deprivazioni appare necessario costruire un modello di *funzionamenti* la cui appropriatezza ed efficacia va verificata quantitativamente. In coerenza con le più avanzate ricerche in ambito economico e psichiatrico e con le più evolute sperimentazioni di welfare locali (condotte anche dal network promotore della Fondazione di Comunità) proponiamo i seguenti *funzionamenti* come griglia, prima di analisi e poi metodologica, per sviluppare progetti personalizzati finalizzati a potenziare le *capacitazioni* dei soggetti deboli:

- Superamento delle deprivazioni dovute all'assenza e/o all'insufficienza di reddito/lavoro ed alla precarietà dell'abitare
- Affettività - Socializzazione
- Conoscenza
- Accessibilità, partecipazione e democrazia

Coesione sociale ed i *funzionamenti* scelti e sopra esplicitati saranno le lenti *polarizzate* attraverso cui osservare la condizione delle Regioni meridionali in modo comparato alle altre Regioni del Paese.

### Strategie per le politiche di lotta alla povertà

Sul piano logico strategico piani finalizzati alla lotta alla povertà ed alle deprivazioni dovranno in modo interdipendente promuovere progetti personalizzati di inclusione e sistemi socio-economici responsabili sul piano ambientale e sociale, capaci di generare climi di fiducia - vedi step 4 - e costruiti a partire dal riconoscimento delle reti di vicinato e parentali. E' ovvio che tali modelli di welfare comunitario devono essere sostenuti da politiche di cooperazione interregionale che abbiano un deciso carattere di riequilibrio. E' del tutto evidente, infatti che alcune aree del sud sono precipitate al di sotto del livello di *povertà trappola* (come si è spiegato alla fine del paragrafo precedente) e che quindi, se messi in contatto con territori lontani da livelli accettabili di prossimità, sono, in assenza di politiche di cooperazione, destinati ad un progressivo impoverimento. In territori che partono da condizioni di povertà, di deprivazioni, e forte sperequazione ed in regioni in cui si sono fuse pratiche liberiste con antiche pratiche *padronali* e clientelari bisogna operare sistemicamente per potenziare cluster locali di qualità e per favorire la loro connessione con reti nazionali ed internazionali e attraverso questi comportamenti prevalenti promuovere politiche di apertura.



Figura 1: Schema logico-strategico delle politiche di lotta alle povertà

Sul piano della cooperazione interregionale ed internazionale bisogna promuovere processi di redistribuzione delle risorse e della ricchezza che operino in maniera tale da colmare i differenziali di sviluppo fra i territori.

Assi di intervento per le politiche di riequilibrio sono:

- Sistemi fiscali e di incentivazione redistributivi sulle diverse scale territoriali (L'azione della Fondazione per il Sud può intendersi in quest'ottica);
- Processi di innovazione, di trasferimento tecnologico e di attrazione di talenti creativi;
- Creazione di reti di interscambio e promozione di programmi di cooperazione allo sviluppo che vedano come protagonisti reti di economia sociale e solidale realmente terze rispetto a Stato e mercato e quindi capaci di proporre alternative sociali ed economiche rispetto all'impianto politico-economico di tipo padronale e clientelare;
- Abbattimento delle barriere protezionistiche.

Sul piano funzionale promuovere sistemi socio-economici significa:

- Strutturare sui territori processi olistici di Responsabilità Sociale, quali metodologie dinamiche e partecipative di valutazione e di supporto alla riprogrammazione delle politiche e delle prassi degli attori istituzionali nonché delle pratiche delle organizzazioni e delle imprese, perché queste (politiche prassi e pratiche) siano, senza semplificazioni al singolare, progressivamente convergenti con i desideri ed i principi (il quadro valoriale) dei cittadini, delle comunità e delle società locali;
- Promuovere forme di economie sociali e solidali a *cluster* e reti di *cluster*;
- Promuovere azioni di riqualificazione urbana sistemiche alla creazione di patti socio-educativi
- Promuovere processi di infrastrutturazione sociale capaci di stabilizzare sui territori reti, insieme, di ricerca ed economia sociale e solidale che siano terzi e liberi rispetto alle dinamiche padronali e clientelari che intrappolano molte aree del mezzogiorno e che siano capaci di elaborare e trasferire innovazione nei sistemi di welfare locali ed interdependentemente nelle economie locali.

Nel contesto sopra descritto, quindi, il cambiamento non può non nascere che da azioni sistemiche. In una prospettiva oltre-moderna appare necessario orientare creare forme autonome di infrastrutturazione sociale finalizzate a promuovere modelli di welfare comunitari integrati ad esperienze di economia a "cluster" e a reti di "cluster" eticamente orientate, costruite cioè secondo criteri di responsabilità ambientale, sociale e di contrasto delle economie criminali.

In questo contesto parlare di sviluppo significa intendere la capacità complessiva di un sistema locale di intuire e governare il cambiamento, incorporando innovazioni e rendendole compatibili con il know-how preesistente e di proiettare l'economie sociali e solidali locali in una dimensione nazionale ed internazionale. Se quindi le teorie tradizionali dello sviluppo regionale tendevano ad enfatizzare il conflitto fra equità regionale ed efficienza nazionale, l'approccio dello sviluppo endogeno fa perno sulle opportunità di sviluppo delle capacità imprenditorialità locali e sui sistemi di accesso alle innovazioni tecnologiche ed organizzative in un quadro di promozione complessiva di vantaggi competitivi tipici di ciascuna realtà regionale. Usando un linguaggio più proprio nell'ambito del terzo sistema, l'idea è quella di fare perno sullo sviluppo di intrecci solidali all'interno del territorio.

Il tentativo di trasformare una semplice specializzazione spaziale o peggio frammenti per nulla interconnessi di imprese e di attori sociali in un qualcosa di più complesso, in strutture

di tipo sistemico e/o in reti di filiere può sicuramente essere una linea guida valida per le policy.

Introducendo, pertanto, la nozione di Sistema Socio-Economico Territoriale come unità di analisi, si ritiene che si possono compiere dei passi nella direzione dell'accrescimento della capacità interpretativa allorché viene ricercata una sintesi tra sistema di produzione, conoscenze tecnologiche incorporate a livello territoriale ed istituzioni locali. Il Sistema Socio-Economico Territoriale, cioè, risulta costituito dalla interconnessione tra sistema di produzione, dotazione di conoscenze, anche tecnologiche, e *social capabilities*.

Mentre il sistema di produzione ha una connotazione prevalentemente materiale, le conoscenze tecnologiche e le *social capabilities* presentano una natura prevalentemente immateriale.

Le conoscenze rese disponibili dalla R&S (conoscenza codificata) e dalle opportunità di apprendimento offerte dalla stato delle conoscenze nel Sistema Socio-Economico Territoriale (codici di contesto) costituiscono le conoscenze tecnologiche. Le *social capabilities*, invece, trovano il loro fondamento nella disponibilità effettiva di competenze tecniche e culturali diffuse a livello locale, nonché nella efficienza ed efficacia delle azioni condotte dalle istituzioni dislocate a livello territoriale. Le prime sono significativamente correlata al livello ed alla qualità dell'istruzione, della formazione e della esperienza professionale, le seconde sono strettamente interconnesse all'esperienza nell'organizzare e gestire sistemi produttivi progressivamente più complessi.

Ragionare in una ottica di Sistema Socio-Economico Territoriale permette altresì di ottimizzare funzioni complesse come quelle della ricerca, del trasferimento dell'innovazione tecnologica, del management, del marketing e della rappresentatività e pertanto diviene più semplice costruire connessioni con i mercati "lontani". Fatto quest'ultimo decisivo in un territorio che appare, come abbiamo discusso, *carente* di Stato e di mercato.

Coerentemente con il modello costruito e verificato quantitativamente i progetti personalizzati finalizzati al potenziamento delle *capacitazioni* personali potranno seguire gli assi di intervento:

- Dell'abitare autonomo (ricordiamo la specificità negativa di Messina)
- Del reddito-lavoro
- Della formazione permanente
- Dell'accessibilità e della partecipazione
- Dell'affettività e della socializzazione

### **Modello e obiettivi della Fondazione di Comunità dello Stretto**

Nelle prassi, specie dei paesi anglosassoni (USA e Inghilterra) e in Germania esistono diversi modelli di Fondazioni di Comunità che astraendo possiamo dire oscillino da una idea di fondazione *e-bay* all'idea di fondazioni *tematiche* specializzate in azioni ben definite (welfare locale, microcredito, ecc.). Per modello *e-bay* di Fondazione di Comunità intendiamo uno strumento neutro di raccolta e finalizzazione su richiesta dei fondi. Questo tipo di modello, orientato alla massimizzazione delle donazioni, ci appare inadatto al contesto così strutturalmente iniquo come quello di una città caduta sotto la soglia di povertà trappola e caratterizzata dalla presenza di attrattori di ricchezza legati alle economie criminale e ad economie parassitarie del sistema pubblico. La *filantropia* genericamente intesa non può ovviamente incidere nei processi di liberazione individuale e collettiva e nell'individuazione di dinamiche sociali orientate alla coesione, alla mobilità verticale e quindi alla redistribuzione delle opportunità. Infine, ma non ultimo in ordine di importanza, in questi territori una Fondazione di Comu-

nità per essere vera infrastrutturazione sociale (e non infrastrutturazione del status quo e delle lobby) non può essere neutra rispetto ai processi di accumulazione della ricchezza delle mafie e delle loro economie criminali, quelle che nascono dagli investimenti dei proventi criminali e di quelle imprese parassitarie che costruiscono la loro ricchezza dentro relazioni perverse e spesso occulte fra poteri pubblici clientelari e poteri criminali.

L'ipotesi progettuale è, invece, quella di creare un modello intermedio fortemente orientato verso una visione strategica del cambiamento, capace però di evolversi, in una prospettiva epistemologica di tipo *costruttivista*, e quindi capace di recuperare universalità nella responsabilità, attraverso dinamiche e metodologie partecipative finalizzate a coinvolgere innanzitutto nella propria governance pezzi sempre più ampi delle comunità locali, degli insieme dei cittadini, degli stakeholders territoriali e quindi della società messinese nel suo complesso. La Fondazione di Comunità mirerà, dunque, a massimizzare la partecipazione, le *capacitazioni* delle persone più fragili, il dialogo sociale, comportamenti responsabili degli attori territoriali sul piano sociale, ambientale, antropico-culturale, del contrasto delle economie criminali<sup>5</sup>. In definitiva l'idea è quella di creare uno strumento di *fraternità* economica che sia capace auto-finanziandosi ed auto-generando reddito di promuovere libertà, giustizia e coesione sociale, pari opportunità.

*L'idea strategica è quindi quella di creare una Fondazione di Comunità, quale strumento terzo rispetto alle dinamiche del mercato (qui assai debole e drogato da una presenza strutturale di economia criminale e di economie parassite del sistema pubblico) e rispetto ad ogni forma di dipendenza economica dal pubblico (spesso legate a pratiche clientelari e padronali), che sia però capace di contaminare gli attori del mercato e del quasi mercato pubblico e di promuovere sul territorio un Distretto Sociale Evoluto.*

La vera sfida appare quella di produrre nuova cultura e nuovi tessuti sociali di coesione, e di far sì che questi si integrino nel patrimonio esistente e gli diano nuova linfa, e che allo stesso tempo divengano il terreno di coltura nel quale il sistema produttivo del territorio (ed un nuovo sistema produttivo più solidale e più partecipativo) vada a cercare nuove idee che si trasformino, in un complesso ma indispensabile processo di metabolizzazione, in innovazione competitiva. Tutto ciò ci appare assai coerente con lo scenario della strategia di Lisbona, dove cultura e coesione vengono proposti quali fattori che stanno all'origine della catena del valore, i canali per eccellenza attraverso cui affermare ed attestare un diffuso orientamento sociale verso l'innovazione, la creatività.

In definitiva *l'agire della Fondazione sarà orientata a strutturare una economia di fraternità orientata a:*

- *Promuovere processi di capacitazione dei cittadini e delle comunità locali.* La riconquista, infatti, dei diritti fondamentali declinati nel modello di *funzionamenti* proposto e validato nel Capitolo 2 costituisce il presupposto per liberare il desiderio altrimenti schiacciato dal bisogno, dalla malattia, dalle dipendenze materiali e dai pregiudizi. L'attesa

---

<sup>5</sup> Si precisa che, in questo contesto, il termine responsabile viene utilizzato come progressivamente convergente verso il quadro dei principi, dei desideri espressi dal territorio attraverso i processi permanenti di pedagogia partecipativa previsti dalla metodologia TSR<sup>®</sup> che rappresenta una delle scelte centrali di infrastrutturazione sociale delle azioni della Fondazione – Vedi Allegato 1 e Paragrafo 4.2

nuova di una possibile futura felicità o comunque di un crescente benessere costituisce, come si è detto, l'orizzonte umano necessario per guidare scelte e comportamenti, per orientare lo sviluppo delle persone, delle società e perfino delle economie;

- *Promuovere la coesione sociale* attraverso la sperimentazione di forme mature di dialogo sociale e di partecipazione nonché attraverso lo sviluppo di *reti lunghe*, che abbiano anche valore economico, proprio a partire dal riconoscimento delle reti di vicinato/parentato che ancora oggi costituiscono il tessuto antropologico dominante delle aree più deboli della città;
- *Promuovere un'economia sociale e solidale* che sia maschile e femminile, dove gli esclusi dallo sviluppo trovino piena cittadinanza e che sia un'alternativa solida e riconosciuta alle forme grigie di economie compiacenti, illegali e criminali.
- *Promuovere l'apertura dei sistemi locali* allo scambio di risorse, conoscenze, opportunità, all'attrazione di talenti creativi.



SCILLA

VOS ET IPSAM CIVITATEM  
BENEDICIMUS

## 8. LA CULTURA COME KEY-DRIVER DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE: *Opportunità e prospettive per l'Area Metropolitana dello Stretto*

---

Gabriella Pultrone

Il contributo costituisce una riflessione personale rispetto ad alcuni temi affrontati nell'ambito una ricerca in corso, svolta assieme ad Alessandra Barresi, e riguardante le possibili strategie territoriali di integrazione e di sviluppo sostenibile fra le città metropolitane di Messina e Reggio Calabria nell'Area Integrata dello Stretto, attraverso la valorizzazione delle risorse locali in un'ottica di sostenibilità e in prospettiva euromediterranea.

In questa sede, in particolare, si pone l'accento sul ruolo che la cultura può avere nelle politiche di sviluppo sostenibile in quanto fattore che, da un lato è inscindibile dalle realtà territoriali in cui si manifesta e dei quali è espressione, dall'altro ha una dimensione dinamica continua che la pone all'interno della relazione complessa tra locale e globale, fra passato, presente e futuro, rispetto alla quale cercare di elaborare politiche, strategie, programmi, piani e progetti realizzabili grazie le opportunità offerte dai diversi strumenti e risorse disponibili, come quelli della programmazione europea 2014-2020.

La cultura è infatti fonte sia di memoria e identità da preservare che di nuove idee da alimentare e stimolare a beneficio dell'economia della conoscenza; come tale deve diventare parte integrante delle strategie di sviluppo intelligente, sostenibile e inclusivo in un'ottica di *Smart Specialisation Strategy*. Il suo ruolo è rilevante nella sfera economica e politica del progetto europeo perché, da un lato, produce ricchezza, con un contributo di oltre il 3% al PIL europeo e la creazione di circa sei milioni di posti di lavoro, dall'altro è fonte di creatività e innovazione, favorisce il dialogo, la coesione sociale e la trasmissione di valori di interesse comune. Il tema è strettamente connesso al riconosciuto ruolo chiave delle città nello sviluppo sostenibile (European Union-Regional Policy, 2011), con particolare riferimento al fatto che: l'Europa è tra i continenti più urbanizzati; le città svolgono un ruolo determinante come motore dell'economia, in quanto luoghi di connettività, innovazione, creatività e centri di servizi; i confini amministrativi delle città non corrispondono alla realtà fisica, sociale, culturale o ambientale dello sviluppo urbano.

È pertanto evidente che la dimensione dei problemi, delle sfide e delle opportunità travalica i confini delle singole città per estendersi ad intere aree metropolitane, laboratori dove sperimentare modelli di sviluppo più sostenibile e forme che accrescano la partecipazione e la condivisione politica, nella consapevolezza che non è possibile perseguire i macro obiettivi delle politiche comunitarie senza il coinvolgimento diretto dei territori.

La risposta alle sfide è indubbiamente legata alla capacità di costruire economie urbane solide e sostenibili radicando nel tessuto economico e sociale competenze e risorse, incentivando la partecipazione e l'innovazione per accrescere l'attrattività e la competitività internazionale.

A tal fine, sono necessari nuovi modelli di *governance*, di *partnership* pubblico-privato, un uso innovativo degli *asset* territoriali e del capitale sociale, puntando su forme di collaborazione reticolare, di cooperazione tra città, di integrazione territoriale fra regioni transfrontaliere, transnazionali (Pacente, 2010), ma anche nell'ambito di una stessa nazione come, nel nostro caso, l'Area metropolitana dello Stretto, comprendente realtà urbane diverse ma da sempre interdipendenti e complementari.

Per troppo tempo luoghi dove sperimentare forme di sviluppo "esportato" perché calato dall'alto – e che, nella maggior parte dei casi, hanno reciso un rapporto virtuoso tra uomo e ambiente e il cui segno più evidente sono le fin troppo note cattedrali nel deserto –, nel quadro dell'attuale programmazione UE hanno l'opportunità di divenire ambiti strategici in ottica euromediterranea puntando sulla specificità delle risorse territoriali e su nuovi modelli *governance* che siano motivi di sviluppo autopropulsivo. La stessa peculiarissima posizione e la condizione geografica di "stretto di mare", ha consentito l'adesione alla Rete E.S.I. (European Straits Initiative) tramite il progetto NOSTRA al quale hanno aderito la Provincia di Reggio Calabria e, inizialmente, anche quella di Messina, è l'opportunità di costruire relazioni proficue con altre regioni europee.

In ogni caso, solo agendo sulla dimensione metropolitana si potranno produrre alcune innovazioni strutturali relative alle vocazioni caratteristiche delle città (Colavitti, 2013). Anche nel Rapporto Cittalia sulle città metropolitane<sup>1</sup> emerge che il livello territoriale di queste nuove entità amministrative si conferma quello più idoneo per affrontare le sfide più significative dell'economia e della società italiana.

Il passaggio alla dimensione operativa delle quattordici città metropolitane, fra cui Messina e Reggio Calabria, favorirebbe l'affermazione di sistemi di *governance* più efficaci per migliorare la redistribuzione di ricchezza e opportunità sul territorio, accrescerne l'attrattività e la competitività che oramai costituiscono un obiettivo ricorrente delle politiche urbane (Barresi & Pultrone, 2014). Il concetto di attrattività, però, difficilmente può essere esaminato nella sua globalità, ma va distinto per settori, azioni, politiche mirate e riletto in chiave storica, al fine di evitare iniziative e progetti ambiziosi "ad effetto" ma dettati da logiche contingenti, spesso capaci di stravolgere il tessuto fisico e sociale di una città, a detrimento dell'autenticità dei luoghi (Ingallina, 2010).

All'interno di questo ampio contesto di riferimento, si ritiene che la cultura possa contribuire in modo significativo allo sviluppo e all'attrattività locale e regionale, come si evince anche da numerose ricerche e studi condotti a livello europeo<sup>2</sup>. Le industrie creative stanno assumendo una rilevanza crescente ai fini di competitività, sostenibilità e coesione sociale con cifre significative in termini di percentuali rispetto al PIL e all'occupazione. E le aree metropolitane, in particolare, sono i luoghi ideali per lo sviluppo di attività culturali e creative che avvengono attraverso la creazione di nuove imprese e l'attrazione dall'esterno di nuovi talenti (Santagata, 2009).

1 [http://www.cittalia.it/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=5048:citta-metropolitane-rapporto-cittalia-le-cifre-del-divario-tra-grandi-citta-e-cinture-urbane&Itemid=435](http://www.cittalia.it/index.php?option=com_k2&view=item&id=5048:citta-metropolitane-rapporto-cittalia-le-cifre-del-divario-tra-grandi-citta-e-cinture-urbane&Itemid=435)

2 Cfr. "Study on the Contribution of Culture to Local and Regional Development - Evidence from the Structural Funds", Final Report September 2010 - [http://www.kulturdokumentation.org/akt\\_proj/Full%20Report.pdf](http://www.kulturdokumentation.org/akt_proj/Full%20Report.pdf)

Con riferimento alla realtà nazionale, nella classifica generale del *Country Brand Index 2012-2013*, l'Italia è primo paese al mondo per turismo e cultura, al primo posto per il patrimonio storico, per quello artistico-culturale e per il settore del gusto e al terzo posto per le attrazioni turistiche, con una domanda in rapida crescita nei mercati cinesi e indiani. Pur perdendo cinque posizioni scivolando al quindicesimo, rimane quindi stabilmente in vetta per attrattività determinata dalla cultura e l'importanza del turismo culturale è evidenziata anche dai dati sulla spesa turistica di italiani e stranieri sul nostro territorio<sup>3</sup>. L'intera filiera culturale italiana vale 214 miliardi di euro: il 15,3% del valore aggiunto nazionale (Unioncamere-Fondazione Symbola, 2014). Considerato che l'organizzazione economica della cultura sta compiendo cambiamenti radicali, l'innovazione nel settore va ripensata come una dimensione caratterizzata dall'incrocio tra arte, *genius loci* e nuove tecnologie; il patrimonio culturale ha valore strategico per l'inestimabile valore intrinseco, come testimonianza del passato, ma anche per la sua proiezione sul futuro.

In sostanza, il ruolo della cultura nelle strategie di sviluppo è multidimensionale, ha un valore intrinseco, è fondamentale nel sistema della società della conoscenza e, assieme alle industrie culturali, è uno dei settori più dinamici dell'economia. Pertanto, essa può costituire un fattore chiave per la costruzione di percorsi di sviluppo sostenibile in accordo con le linee strategiche generali delle politiche di coesione UE, in continuità con le migliori esperienze in materia del precedente periodo programmatico 2007-2013 (Ingallina, 2010).

Se la cultura dà un contributo importante allo sviluppo economico dei territori, è tuttavia necessario avviare un passaggio preliminare di raccolta di informazioni di carattere qualitativo e quantitativo per valutare le tipologie di impatto delle diverse possibili attività: culturali, sociali, economici, fiscali, occupazionali, ambientali, immobiliari (Santagata, 2009).

Il contributo delle università e dei centri di ricerca è determinante sia in questa fase, sia rispetto alle attività di formazione di specifiche figure professionali (anche in considerazione del fatto che la filiera culturale è notoriamente caratterizzata da un alto impiego di capitale umano) che in fase di elaborazione di progetti che prevedano un'integrazione di azioni ed attività (attività di informazione, scambio culturale, laboratori sperimentali-educativi, attività artistiche culturali, eventi, mostre, installazioni) con l'obiettivo di creare percorsi culturale innovativi capaci di coinvolgere il partenariato proponente e i beneficiari finali nella sperimentazione di nuovi linguaggi ed interazioni proficue e, al tempo stesso, di rafforzare il legame fra identità territoriale, cultura e turismo sostenibile.

È in questa direzione che bisogna lavorare, con un'inversione di tendenza rispetto alla passata stagione programmatica che ha visto Sicilia e Calabria accomunate da un evidente ritardo nell'utilizzo dei fondi strutturali, anche se si rileva che il finanziamento di eventi culturali e manifestazioni sportive abbia stimolato quanto meno l'incentivazione del turismo. È stata invece vincente la scelta di città come Berlino, che ha utilizzato in maniera consistente i fondi strutturali per finanziare diverse azioni a sostegno di cultura e di creatività, elementi di differenziazione della propria strategia di sviluppo economico. Altrettanto significativo il caso di una città di minori dimensioni come *Arnhem* (circa 150.000 abitanti) in Olanda, che ha rinnovato un piccolo quartiere periferico, rivitalizzando la vita economica e sociale, trasformandolo in un "fashion quarter", incubatore di imprese creative a stretto contatto con

---

<sup>3</sup> Dei 72 miliardi complessivamente spesi dai turisti nel 2012, 12,6 miliardi, il 17,5%, proviene da attività culturali e ricreative, [http://www.futurebrand.com/images/uploads/studies/cbi/CBI\\_2012-Final.pdf](http://www.futurebrand.com/images/uploads/studies/cbi/CBI_2012-Final.pdf)

l'università locale di *fashion design* al fine di attirare e soprattutto i trattenere i giovani talenti che arrivano grazie a un'offerta di formazione in *fashion design* di alta qualità.

Considerato l'enorme patrimonio materiale ed immateriale culturale e paesaggistico delle due città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, costituito da importanti aree archeologiche; musei ricchi di opere e collezioni preziose; biblioteche e fondi librari; risorse naturali (tra cui parchi nazionali, parchi marini, oasi, riserve naturali); manufatti fortificati e palazzi storici; architetture religiose; festival di livello nazionale ed internazionale. Considerato che le Università e centri di ricerca rappresentano in sé un *asset* da valorizzare per lo sviluppo dell'intera Area dello Stretto e che le attività svolte sono orientate a lavorare per il miglioramento delle condizioni industriali, economiche, culturali e sociali, solo in un'ottica di integrazione interregionale è possibile creare "massa critica" e le condizioni per accrescere l'attrattività e la competitività dell'intera area in prospettiva euromediterranea.

In questo contesto può assumere un particolare rilievo il ruolo delle università, come luoghi che promuovono la cultura, contribuiscono alla sua diffusione, favoriscono le mobilità intellettuali, utilizzano le risorse che emanano dal territorio stesso, superando la suddivisione fra economia della conoscenza e tessuto urbano ordinario, rinnovando il rapporto fra scienza, economia e città (Ingallina, 2009).

È indubbiamente una sfida complessa che vede la cultura configurarsi come il quarto pilastro della sostenibilità, accanto a quelli ambientale, economica e sociale e diventare un diritto esigibile e misurabile per tutti i cittadini. Questo percorso è incoraggiato dalla Comunità Europea che ha riconosciuto, in più riprese, la centralità della cultura, tanto da aver approvato il "Programma Europa creativa", che stabilisce misure e finanziamenti per un valore pari a quasi 1,5 miliardi di euro, da erogare tra il 2014 e il 2020, per progetti inerenti la cultura e la creatività. Benefici concreti per progetti ed imprese culturali verranno anche dall'avvio di un Fondo di garanzia europea, uno strumento finanziario aggiuntivo che affiancherà i contributi europei ai progetti e che assisterà i prestiti nazionali alle micro, piccole e medie imprese culturali e creative, che potranno finalmente vedere agevolate le loro possibilità di accesso al credito.

In conclusione, la cultura può costituire essere un fattore chiave (*key-driver*) di sviluppo sostenibile per l'Area metropolitana dello Stretto e gli investimenti sul nesso cultura-economia-territorio potranno essere proficui a condizione che si elabori strategia e una *governance* multilivello e più integrata per le politiche culturali, per un approccio strategico di valorizzazione dei media, dei beni culturali e delle industrie culturali e creative, secondo una logica che faccia sintesi della frammentarietà di azioni e interventi sul territorio alla ricerca di una identità in grado di valorizzare e promuovere i singoli attori e a integrarne le diverse azioni all'interno di una visione condivisa.

#### Riferimenti bibliografici

Barresi A, Pultrone G. (2014), "New Integration Prospects for the Metropolitan Area of the Strait: the Role of the Cities of Messina and Reggio Calabria in the Enhancement of Local Resources, New Metropolitan Perspective", *New Metropolitan Perspectives - The Integrated Approach of Urban Sustainable Development*, Trans Tech Publications, Reggio Calabria (CHE), Vol. 11.

Barresi A., Crucitti A. L., Pultrone G. (2014), "Cultural heritage and development of civil society: a multi-level governance model", relazione presentata al Convegno *Euro-Mediterranean Med 7 Dialogue*, Roma, 8-10 ottobre.

Cammarota A. e Meo M. (2007), *Governance e sviluppo locale. Quali ponti per l'area dello sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

Casavola P., Trigilia C. (2012), *La nuova occasione. Città e valorizzazione delle risorse locali*, Donzelli Editore, Roma.

Colavitti A.M. (2013), *Governance del territorio. Beni Culturali. Piano urbanistico. Buone pratiche per la valorizzazione e la competitività*, Alinea, Firenze.

Commissione Europea (2007), *Comunicazione su un'agenda europea per la cultura in un mondo in via di Globalizzazione*, <http://culturaincifre.istat.it/sito/varie/LexUriServ.pdf>

Commissione Europea (2010), *Libro Verde. Le industrie culturali e creative, un potenziale da sfruttare*, mimeo.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0183&from=EN>

Council of Europe (2005), *Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*, Faro, 27 October 2005, <http://conventions.coe.int/Treaty/EN/Treaties/Html/199.htm>

ESSnet-CULTURE, *European Statistical System Network on Culture, FINAL REPORT*, September 2012, Luxembourg (LU), [http://ec.europa.eu/culture/library/reports/ess-net-report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/culture/library/reports/ess-net-report_en.pdf)

European Straits Initiative-ESI, information on <http://www.europeanstraits.eu/>

European Union-Regional Policy (2011), *Cities of tomorrow. Challenges, vision, ways forward, European Union*, mimeo.

Florida R., 2004, *Cities and the Creative Class*, Routledge, New York.

Ingallina P. (a cura di, 2010), *Nuovi scenari per l'attrattività delle città e dei territori. Dibattiti, progetti e strategie in contesti metropolitani mondiali*, Franco Angeli, Milano.

Istituto Tagliacarne (2009), *Il sistema economico integrato dei beni culturali*, Roma.

Landry C., 2000, *The creative city: a toolkit for urban innovators*, Earthscan, London.

Pacente C. (2013), *La città metropolitana nell'UE. Programmazione comunitari, esperienze europee a confronto e nuove prospettive*, Egea/Bocconi, Milano.

Provincia di Reggio Calabria-Commissione Tecnico-Scientifica Rete E.S.I. (European Straits Initiative), *La Rete E.S.I. e i Fondi Strutturali 2014-2020: una strategia condivisa per lo sviluppo sostenibile dell'area dello stretto*, Documento Preliminare, Reggio Calabria, giugno 2013.

Santagata W. (2009), *Libro Bianco sulla Creatività. Per un modello italiano di sviluppo*, Università Bocconi Editore, Milano, downloaded at: [www.ufficiostudi.beniculturali.it/mibac](http://www.ufficiostudi.beniculturali.it/mibac).

Santagata W. (2014), *Il governo della cultura. Promuovere sviluppo e qualità sociale*, Il Mulino, Bologna.

Tuccio G. (a cura di, 2013), *Reggio Città metropolitana nell'area metropolitana dello Stretto*, Iiriti, Reggio Calabria.

Unioncamere e Fondazione Symbola (2014), *Io sono cultura-Rapporto 2014*, [http://www.symbola.net/assets/files/lo%20Sono%20Cultura%202013-WEB\\_1373367079.pdf](http://www.symbola.net/assets/files/lo%20Sono%20Cultura%202013-WEB_1373367079.pdf)



CVLLI,

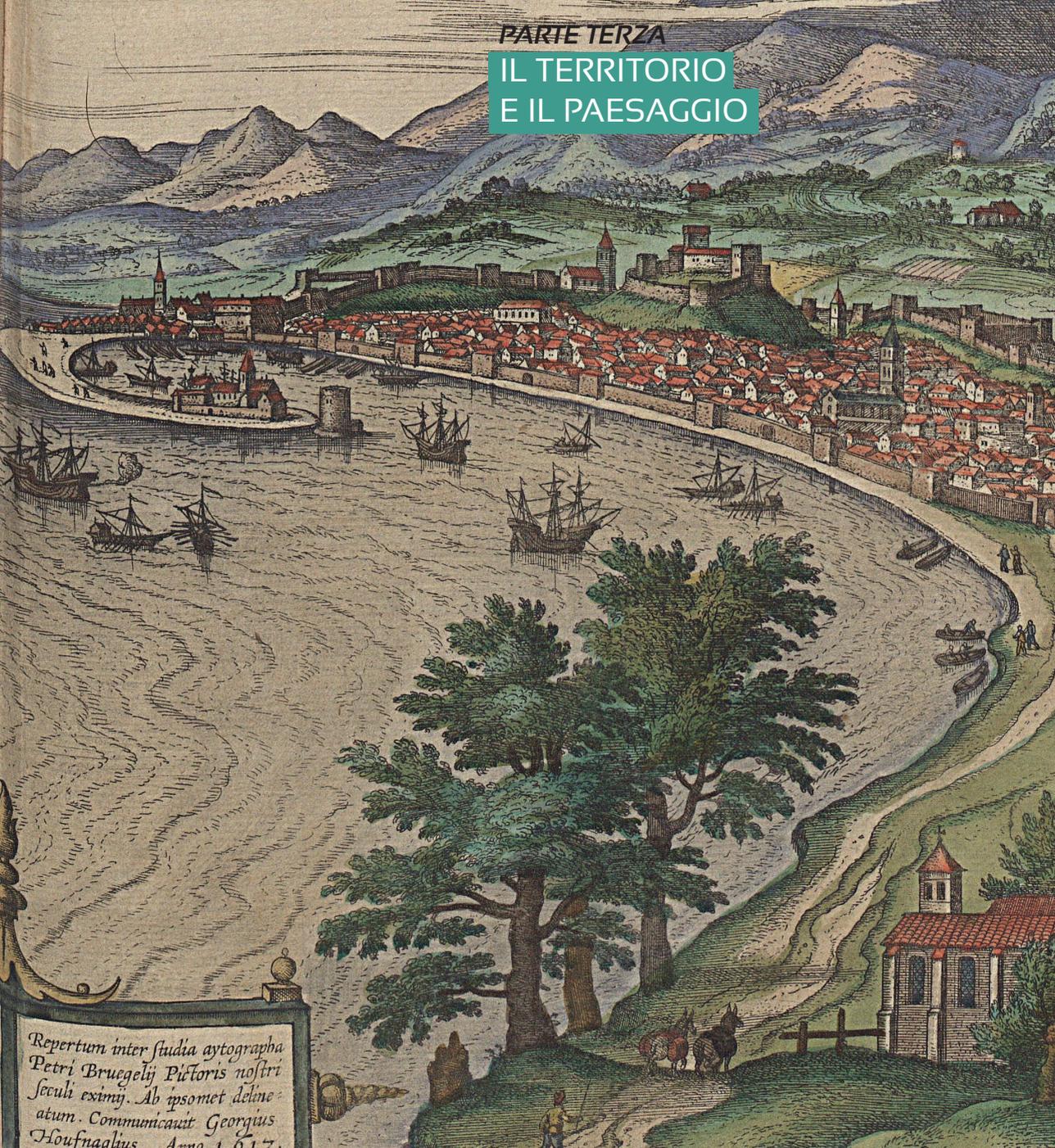
curfu modo in  
S, verticosum :

PIS

E.

PARTE TERZA

IL TERRITORIO  
E IL PAESAGGIO



Repertum inter studia aytographa  
Petri Bruegelij Pictoris nostri  
seculi eximij. Ab ipsomet deline-  
atum. Communicavit Georgius  
Houfnaahus Anno 1617.



## 9. IL PARADIGMA DELL'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO

Francesca Moraci

Da qualche tempo, in occasione della riforma costituzionale che detta le disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni<sup>1</sup>, si è riaperto il dibattito sulla città metropolitana e più in genere sulla pianificazione di area vasta e del ruolo dell'ente intermedio. E' indubbio che le questioni oggetto del dibattito abbiano una giustificazione di necessità oggettiva. In particolare modo quando alla dimensione amministrativa corrisponde quella dello "strumento di pianificazione" e pertanto la necessità di una correlata riforma urbanistica nazionale, di cui siamo in attesa da decenni. In realtà studi sul fenomeno metropolitano ne esistono da moltissimi anni.

Città metropolitana e - a livello locale - Area dello Stretto, a livello interregionale, sembrano essere il *nuovo paradigma urbano* dopo quello della "crescita", dello "sviluppo", della "sostenibilità", del welfare". Spesso solo annunci di un cambiamento che non c'è stato. Nel nostro caso le due regioni, Sicilia e Calabria, fanno riferimento a due visioni legislative diverse. La prima, in quanto regione a Statuto Speciale, ha legiferato autonomamente in materia, la seconda fa riferimento alla legge nazionale. Va da sé che nel caso in esame poiché la legge nazionale è una legge di riforma costituzionale, i principi dovranno essere coerenti. Parlare pertanto di Area metropolitana "integrata" dello Stretto implica la necessità di alcuni chiarimenti di natura generale e di contestualizzazione. A tal proposito un aiuto arriva dalla legge regionale siciliana di riforma, la n. 8/2014 che all'art. 14 che prevede una azione congiunta tesa a migliorare la mobilità dello Stretto tra le due città metropolitane. Anche il Ministero delle Infrastrutture ha istituito un Tavolo tecnico per il miglioramento della mobilità e intermodalità nello stretto<sup>1</sup>

Alcune delle tante questioni nodali che attengono alla dimensione urbana, ai fattori di metropolizzazione, alle dotazioni materiali e immateriali, richiedono approfondimenti, proprio per arrivare all'idea di un progetto prototipo- ampio, integrato e interregionale- che partendo dall'Area dello Stretto -per analogia potrebbe includere il sistema macroregionale meridionale- possa rimettere in discussione logiche troppo consolidate e non più attuali, per pensare ad uno sviluppo integrato dell'Italia come Paese, che riesca a superare il grande gap strutturale a cui

---

<sup>1</sup> Si fa presente che la sottoscritta è componente del GdL ex art. 14 LR8/2014 nominata dall'Ateneo Reggino su richiesta della Regione Siciliana e componente del Tavolo Tecnico istituito presso il Ministero delle Infrastrutture in rappresentanza della Mediterranea con DM 160/2014.

le politiche pubbliche fino ad oggi non hanno posto rimedio, ma anche l'accesso alle politiche di coesione per le regioni ad obiettivo di convergenza hanno fallito.

Infatti, anche attraverso la politica "Regioni d'Europa" protagonista della scorsa programmazione, l'Italia e in particolare il Sud, hanno perso occasione di finanziamenti importanti per colmare il gap strutturale che ancora permane. Non pare possibile che il Sud possa colmare il deficit strutturale in questa "ultima" programmazione, stante la capacità di spesa attivata negli anni precedenti e il deficit da riprogrammare. Ciò pone molti quesiti allo sviluppo di azioni necessarie al grande sistema meridionale. Alcune strategie potrebbero però essere messe in campo.<sup>2</sup>

In particolare, la grande occasione per creare le precondizioni alla sfida che la programmazione 2014-20 –con già primi addentellati addirittura alla successiva programmazione in materia di connessioni spaziali- mette in campo per connettere i territori infrastrutturandoli di "servizi e funzioni" per fruire meglio le risorse di cui il paese gode e attraverso le quali dovrebbe competere e integrarsi in Europa, ma ancor di più nel Mediterraneo.

Un ruolo, quello euro mediterraneo di cui lo Stretto è un nodo importante per l'Europa e per l'Africa. Un Mediterraneo in cui l'Italia dovrebbe poter giocare una posizione strategica. In realtà, lo Stretto è qui inteso come un sistema di funzioni legate al mare, alla portualità, all'attraversamento, ma anche come una via d'acqua che unisce due realtà urbane.

Esso rappresenta un prototipo del binomio complesso "città e infrastrutture" che è rimbalzato alle cronache proprio perché la politica di coesione europea 2014-20 affida alle città la sfida dei territori e alle città metropolitane un ruolo chiave nello spazio europeo (dialogo diretto nella programmazione e nodi di una rete urbana).

Inoltre in Italia la riforma costituzionale che istituisce le città metropolitane sembra aver trovato la risposta alla *spending review* che "cancella" le province intercettando "formalmente" la strategia europea, in una sorta di adeguatezza programmatica di livello intermedio metropolitano che dovrebbe bilanciare l'egoismo municipale dell'interpretazione distorta della sussidiarietà che ha caratterizzato la pianificazione dopo la riforma del titolo V del 2001. Per'altro anche questo oggetto di riforma costituzionale per riaccentrare da parte dello Stato alcune "prerogative di governo del territorio" che erano state affidate alle Regioni e che queste avrebbero mal gestito. La preoccupazione è che pochi conoscono a fondo le implicazioni e la complessità di questi meccanismi intrecciati che rischiano di fallire se non si rispettano tutte le condizioni effettive e non solo "nominali" o di opportunità.

Pertanto non a caso si parla di Città Metropolitana e non di conurbazione, agglomerazione, area metropolitana. Proprio perché area e città metropolitana non coincidono l'area è nella porzione di un riconoscimento territoriale che implica fattori di attrattività e di competitività, la città si connota come tale se lo è nell'organizzazione territoriale- bisogna costruire entrambe le cose: la città in termini di competizione con o senza la dimensione demografica; sposarne il progetto politico condiviso e creare le condizioni relazionali e produttive per attrarre, offrire servizi, anche nuove tipologie e quant'altro. Questa sarà parte di un progetto politico e organizzativo che anche Reggio Calabria e Messina dovranno affrontare in termini strategici e ben oltre le "confinazioni" amministrative.

---

2 Si veda l'Interreg IVC- NOSTRA - Stretti di Europa, in cui la sottoscritta ha coordinato per la provincia regionale il progetto e tracciato la conclusione. Moraci F. "il sistema dell'Area Metropolitana dello Stretto: un progetto integrato di territorio e governance innovativa nel cuore dell'euromediterraneo" Cap V, in Piano Strategico "Studio delle misure Politiche di una buona governance a livello europeo dello Stretto Di Messina"- versione italiana e inglese – Europa.eu. 2014.

Quella del progetto politico pertanto sembra essere al momento la sfida più complessa per le molte questioni attanagliano il Paese in un momento di crisi economica internazionale e che hanno fatto perdere il livello di empowerment che invece i territori e quindi i suoi abitanti dovrebbero esprimere nelle politiche *place based*.

L'idea di dialogo urbano tra le due sponde dello Stretto può avviarsi nelle more della costruzione metropolitana autonoma delle due città dello Stretto e innescare meccanismi di start up funzionali allo sviluppo territoriale.

Questo percorso complesso, che esige una regia unica, si intreccia ulteriormente, con altre problematiche spesso ignorate nella dimensione programmatica -che si riferiscono alla scala europea, nazionale e non solo locale- dei problemi a cui dare certezze e pertanto delle risposte in termini di politiche, strategie e piani al metodo e al merito delle fasi o dei settori che si affrontano per parti, (programmazione, operatività, contrattazione politica, attuazione di fasi già attive di finanziamenti, ecc..., oppure infrastrutture, trasporti e mobilità, energia, ambiente, ecc.), al fine di offrire una visione coerente parte dallo studio della questione meridionale e dal ruolo della Sicilia e Calabria o meglio dell'Area dello Stretto o, se volete, delle stesse città e le loro relazioni, in ambito locale, nazionale, europeo, in termini simultanei e dialoganti, secondo un approccio integrato, multidimensionale e dinamico.

### **La collocazione del Sud nella politica urbana e infrastrutturale nazionale, le implicazioni nel Mediterraneo e nello spazio europeo e l'Europa nel sistema intercontinentale.**

Proprio perché parliamo di frattura territoriale -Stretto- ovviamente condiziona il sistema dei flussi di beni materiali e immateriali, di persone e di nuovi flussi o rotte o tendenze a seconda che i nostri- assets nazionali condizionino merci, localizzazioni fisiche, nodi urbani, intermodali, logistici. Una scacchiera dinamica in un costante rapporto di causa-effetto in cui alcune condizioni sono date, altre tendenziali, altre sono determinate da questioni economiche internazionali e dalla capacità dello Stato, regioni e città di dialogare e condizionare/negoziare assetti ed economie locali e transazionali come i nuovi corridoi Europa-Cina e Europa-Russia. L'idea che fa la differenza sta nel cosa costruire e come costruire.

Da qui la strategia e il ruolo, nel nostro esercizio metodologico da trasferire a modello operativo, della/delle futura/e città metropolitana di Reggio e di Messina nella loro costruzione- indipendente e complementare- e singolarità di contesto e di relazioni. In questo dialogo interregionale, i rapporti delle città con i loro entroterra, le analogie morfologiche del sistema collinare e delle fiumare, le caratteristiche paesaggistiche, storiche e architettoniche, le questioni ambientali dalla ZPS alla sismicità, la dimensione diffusa del dissesto idrogeologico nel processo di riqualificazione urbana e restauro del paesaggio, l'importanza del nodo ferroviario e stradale dell' attraversamento, il ruolo del sistema portuale dello Stretto con o senza il porto di Gioia Tauro, intercettano, gran parte dei temi oggetto dell'empasse strutturale del Meridione a fronte dell'opportunità giocata dalle risorse e dalla location strategica.

Si pensi allo Stretto, insomma, come ad una continuità territoriale-sovvenzionata dallo Stato e cofinanziata dalla regione tra la penisola italiana e la Sicilia, o meglio tra l'Europa e la Sicilia. Un'isola che ha lo stesso numero di abitanti della Finlandia o dell'Irlanda, alla domanda di mobilità generata dallo Stretto anche rispetto ad altre destinazioni, alle funzioni che Messina e Reggio si scambiano quotidianamente, tra Università, servizi sanitari, attività lavorative e sociali, insomma non a caso esso rappresenta uno dei bottle-neck a cui l'Europa ha posto grande attenzione.

### Prospettive e scenari europei

La strategia di Europa 2020 si basa sui principi di crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. Si caratterizza per una strategia tematica che trova il livello di integrazione alla scala territoriale prevedendo gradi diversi di correlazione a seconda della dimensione territoriale coinvolta (grandi agglomerati urbani, città, città medie, aree rurali).

E' in questo contesto che si riconosce e si affida alle due città il ruolo di snodo territoriale adeguato per innescare gli effetti finalizzati al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla strategia di Europa 2020, attribuendo all'area integrata dello Stretto il luogo di produzione di nuove economie basate sulla produzione di servizi.

Le politiche regionali di sistema possono essere orientate a sostenere proprio quei processi virtuosi di collegamento tra i diversi poli urbani della regione, e tra regioni, favorendo delle peculiari "specializzazioni" territoriali in un'ottica di coesione economica, territoriale e sociale. Le azioni rivolte alle Città metropolitane e l'Area dello Stretto saranno finalizzate a definire la costituenda Città come paradigma delle *Smart Cities & Communities*, attraverso 2 fasi/azioni: -creazione Città Metropolitana: sostenere e rafforzare le politiche per la città metropolitana; -creazione Area Integrata dello Stretto, attraverso servizi e infrastrutture per il welfare e la competizione territoriale.

#### *Contrastando:*

- la farraginosità del sistema amministrativo, la lentezza e la proliferazione inarrestabile della burocrazia;
- l'incertezza e i "limiti" del diritto: l'applicazione delle norme in Italia dimostra, molto spesso, margini di incertezza e limiti di adeguamento/applicabilità, le norme stesse sono poco traslabili e trasferibili ad un contesto "europeo": così è per la normativa fiscale, per quella del lavoro, ma soprattutto per quella della sicurezza.

#### *Sostenendo:*

- e rafforzando le politiche per il potenziamento della Città Metropolitana di Reggio Calabria- piano dei servizi e delle infrastrutture (materiali e immateriali) strategiche per la città metropolitana attraverso l'individuazione di un Distretto metropolitano innovativo;
- migliorando la "fruizione" virtuale della città e dei suoi servizi attraverso il potenziamento della domanda di ICT dei cittadini e il coinvolgimento delle comunità alla creazione della città metropolitana (la Costruzione Partecipata).

Come costruire la strategia e il ruolo della futura città metropolitana di Reggio e di Messina nella loro costruzione legata a due leggi diverse e singolarità come di integrazione di funzioni interregionali attraverso il progetto che ho proposto della piattaforma strategica di corridoio dell'Area dello Stretto - dimensione territoriale non confinata - ma che inglobando le due città metropolitane e sorretta da funzioni e intese relazionali con il territorio vasto, capitalizza le opportunità e le riforme in campo e da subito disponibili, per organizzare e infrastrutturare il territorio secondo la dimensione di nuove forme organizzative e competitive con cui può competere in Europa e nel Mediterraneo. Il progetto -prototipo- di cui i primi studi sono stati già pubblicati, sviluppa una idea di governance e di sistema urbano per arrivare a concertare attraverso la politica di coesione e le strategie multidimensionali da mettere in campo, una unica visione strategica di territorio che possa dialogare a livello locale e a livello euromediterraneo con gli assetti della sfida 2020-2050 e le nuove economie di scala. Il progetto, che qui si indica

nelle linee generali, parte dalla proposizione creativa e organizzazione delle funzioni immateriali dell'area (nuovi asset e networking) per arrivare alla domanda di servizi e infrastrutture in termini sia fisici che spaziali (indice funzionale e internazionale).

L'Europa delle Città Metropolitane (città-regioni) 2014-20 mette in campo una nuova visione urbana in termini di spazio e in termini di capacità di spesa. Ha in mente altri connotati di competitività e di servizi. I riferimenti con cui competere sono ad es. il sistema Parigi-Le Havre, la Grande Londra- individuata nella Mega City Region. Queste città rappresentano i *nodi intelligenti* (ecco perché l'accanimento *smart city* come preconditione alla candidatura metropolitana nazionale del PON) dello spazio europeo collegati dalle reti europee- TEN-T e immateriali (energia e ICT): i corridoi, che l'immaginario collettivo tende a materializzare in termini negativi. Questi collegamenti tra città e aree urbane/territori a "dimensione variabile" (seconda opzione della sperimentazione europea) sono di 2 tipi: di interesse europeo (*core network*) e di interesse nazionale (*comprehensive network*). Ma in definitiva le città che non raggiungono in 30 minuti un "corridoio" europeo non avranno finanziamenti (connecting europe)<sup>3</sup>, in quanto fuori dallo spazio europeo "CORE". In questo senso si pensa ad una piattaforma Roma-Milano.

E' una opportunità questa "metropolitana" ma bisogna giocare bene la partita in ogni sua mossa. Non basta avere il "titolo" di città metropolitana per dimostrare di aver cambiato metodo e aprirsi ai nuovi "sistemi territoriali" coerentemente con le indicazioni e la vision della politica europea. Al contempo la riforma costituzionale tutta italiana che dovrebbe fare da sponda al recepimento e articolazione dei documenti nazionali in funzione della visione europea, non sembra rispondere alla capacità progettuale "innovativa" dei territori/città.

Da qui la necessità dell'esplicitazione della politica urbana nazionale- attualmente spaccettata tra più Ministeri- sebbene evocata come Agenda Urbana, mostra la corda. Non solo nell'impostare i tavoli della programmazione strategica 2020, ma su quale *Progetto Paese*<sup>4</sup> - si punta e che ruolo gioca nello spazio europeo. I nuovi Progetti paese ( politica che presto sarà lanciata-secondo l'idea che i l progetto infrastrutturale diviene progetto strategico e quindi *progetto di sviluppo* se interpreta proficuamente il legame fra "gap infrastrutturale" e obiettivi di sviluppo raggiunti) prevedono cinque macro regioni. Per il sud è prevista *la macroregione meridionale e isole* centrata sul *collegamento veloce tra le città per aprire un grande mercato interno* e sul *ruolo dei porti meridionali verso le nuove direttrici del traffico merci nel sud Mediterraneo*;

---

3 Politica " Collegare l' Europa"- obiettivo: maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa non debbano impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete globale. La politica tende a completare i collegamenti mancanti transfrontalieri, eliminare le strozzature e rendere la rete più intelligente. Sono previsti investimenti : TRASPORTI 31,7 mld euro per ammodernare le infrastrutture di trasporto europee, costruire i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature; ICT E TELECOMUNICAZIONI 9,2 mld euro per sostenere gli investimenti in reti a banda larga veloci e ultraveloci e in servizi digitali paneuropei; ENERGIA 9,1 mld euro per conseguire gli obiettivi nel settore climatico e dell'energia fissati dall'UE per il 2020

4 I nuovi Progetti paese prevedono :

- Progetto paese della macroregione settentrionale incentrato sui gateway Alto Tirreno ed Alto Adriatico, sulle dorsali dei valichi transalpini; sulla dorsale trasversale transpadana (AV Mi-Vr).
- Progetto paese della macroregione centrale centrato sulla dorsale trasversale tirrenico-adriatica e sull'incrocio di questa con la dorsale longitudinale del Corridoio 1/5.
- Progetto paese della macroregione meridionale e isole.
- Progetto paese delle Piattaforme Roma-Milano (centrato su Milano come centro della macroregione padana ma aperto verso le relazioni con la banana blu europea e su Roma come hub globale);
- Progetto-Paese AV e reti del trasporto regionale che traguarda visioni longitudinali costiere (adriatica e tirrenica) che si saldano alla trasversale padana ma agganciano anche la visione mediterranea da costa a costa

Molte però le contraddizioni in atto in particolare per il Meridione rispetto alla programmazione infrastrutturale e della logistica e della riforma delle Autorità Portuali. Se la dimensione intermedia diventa quella metropolitana che ha il privilegio di dialogare direttamente con l'Europa, quali "città" devono diventare "nodi intelligenti"? Qual'è la filiera delle azioni per raggiungere gli obiettivi della vision ai fini della caratterizzazione di ogni città in termini attrattivi? Avrà l'Italia più città metropolitane di tutta l'Europa? E il Sud? E come devono organizzarsi le città e i territori per candidarsi? Ma sono tutte candidabili le città? Ovviamente no.

Bisogna sapere subito come agire. In particolare le città meridionali che devono superare gap strutturali. Direi che devono dimostrare di "essere capaci" - in una Italia al 27mo posto su 28 Paesi in capacità di spesa- in termini di idee, strategie, innovazione, offerta di servizi, infrastrutture e qualità della vita - attrattività. Al contempo non si può rinunciare all' *invito* che il PON "smart city- città metropolitana" offre.

La questione si complica per via della nostra *location* (*Area dello Stretto*)- che in un altro Paese sarebbe strategica come aderente al progetto Stretti d'Europa- *ma che* vista la politica di deinfrastrutturazione (contrometropolizzazione) in corso, pare essere sottovalutata come ulteriore canale di finanziamento, politica integrata e authority indipendente.

Oltre che di un progetto di città metropolitana abbiamo bisogno di un progetto di territorio ampio, attrattivo e competitivo che dialoghi con l'area vasta della (ex) provincia di Messina e di Reggio Calabria e dello Stretto, in termini strutturati e ipotetici per essere pronto ad affrontare la volontà di riforma in termini di contenuti concreti.

Mentre Reggio ha uno status giuridico più definito, l'indebolimento di Messina è giocato in sede regionale da un trend consolidato (si veda il PAC) e che vede anche nella riforma delle Autorità Portuali e dal desiderio manifestato da molti comuni della "sua" provincia o della perimetrazione ex l. 9/86, di procedere in consorzi autonomi, un ulteriore colpo di grazia. Una città porta dovrebbe essere attrattiva e di interesse regionale mentre registra un interesse asfittico e poco contrattuale. Non credo che cambiare "cartello" possa determinare il rango e le funzioni delle città metropolitane esistenti rispetto a quelle ancora da costruire in termini di fattori di metropolizzazione se non si punta appunto su più fattori e dotazioni territoriali uniche e strategiche.

Inoltre, sul versante siciliano la riforma pare essere ancora più complessa. Infatti dalle 9 province si passa a 9 consorzi e tre città metropolitane. Oggi pare che le città metropolitane ricalchino i confini provinciali. Pertanto anche se sembra banale, se pur necessario, che il dibattito si infuochi sulla *confinazione*<sup>5</sup> amministrativa più che sulle funzioni che già anche nei contenuti della legge di riforma nazionale: pianificazione, risorse, strategia, statuti. Funzioni e strategia sembrano non interessare il dibattito.

In tal senso il progetto che propongo, frutto di studi, in parte pubblicati, richiama i connotati/contenuti di area metropolitana e città metropolitana e la costruzione dei fattori di metropolizzazione per Messina, quanto per Reggio Calabria poiché in assenza di fattori economici di metropolizzazione esistenti, l'opportunità e la localizzazione geografica giocano un

---

5 Il DDL di riforma siciliano, che finalmente recepisce l'istituto dell'intesa già previsto dall'art. 117 modif dalla L3/2001- all'art. 24 prevede "1) La Regione, d'intesa con la Città metropolitana di Messina, favorisce la stipula di appositi accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città metropolitana di Reggio Calabria, al fine di consentire ai cittadini residenti nell'Area metropolitana di Messina e nella Città metropolitana di Reggio Calabria di usufruire dei servizi secondo criteri di prossimità.- Con decreto del Presidente della Regione, adottato su proposta dell'Assessore regionale delle autonomie locali e della funzione pubblica, sono individuate le attività programmatiche e i servizi per i quali si applicano le disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo.

ruolo di start up se uniti alla capacità di governance, alla strategia d'avvio e alle *dotazioni territoriali esistenti* e da proporre attraverso l'Agenda urbana dell'Area dello Stretto e il patto sociale<sup>6</sup>. Travalica la dimensione dell'area metropolitana oggetto di dibattito proiettandola in una logica di effervescenza territoriale e di piattaforma strategica di corridoio che ingloba lo Stretto (d'Europa) come dimensione europea del problema e si spinge in un primo assetto di integrazione tra le città di Messina e Reggio Metropolitana (con Gioia Tauro) e poi si sviluppa attraverso un accordo con la fascia orientale della Sicilia fino a Siracusa e in Calabria. Una rete di città metropolitane del Sud in una visione logistica dello Stretto come cuore Mediterraneo.

---

6 L'Agenda Urbana Nazionale ha il compito prioritario di indicare il modo attraverso il quale le città saranno messe nelle condizioni di contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali, con l'indicazione dei risultati attesi, delle azioni necessarie e dei tempi previsti. Essa dovrà inoltre contenere le iniziative legislative che sono necessarie, i Piani operativi per ciascun settore e sarà necessariamente accompagnata dagli interventi straordinari che utilizzeranno i fondi comunitari e che andranno più precisamente indicati nell'atto di partenariato per le politiche di coesione con la Commissione europea. Come si evince è necessario costruire una politica nazionale e trovare i punti di contatto con la programmazione europea. Barca ha indicato il compito del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane, che l'intergruppo parlamentare per le città ha fortemente voluto e poi attuato con l'articolo 12-bis della legge 7 agosto 2012, n. 134 nel predisporre e seguire un'Agenda Urbana nazionale in coerenza con gli indirizzi europei.



## 10. PERCORSI “SMART” PER L’AREA INTEGRATA DELLO STRETTO

---

*Celestina Fazia*

### **Premessa**

Le smart cities sono le città efficienti che creano, attraverso innovazioni infrastrutturali e tecnologiche, le condizioni ottimali per produrre valore economico-sociale e virtuosità ambientale-energetica, attraverso tutti gli smart sector protesi al *renewable energy* e alla *smart grid*<sup>1</sup>.

Una Smart City, in sintesi, è una città che ben combina e armonizza in particolare sei caratteristiche, *mobility, environment, people, living, governance, economy*, fondate sulla combinazione “intelligente” delle risorse della stessa città e delle attività di cittadini autonomi, indipendenti e consapevoli (per una smart community).

Ciò costituisce una sfida importante per le città e le amministrazioni. Ma quali sono le città candidabili a diventare smart? Quali le caratteristiche e le dimensioni?

Il saggio propone una ricognizione delle città smart vincenti rivolgendo una particolare attenzione ai presupposti necessari, ai settori che entrano in gioco, alle strategie attivate e attivabili per realizzare il progetto smart. Nella seconda parte si ipotizza l’applicazione di fattori smart nell’ambito di un’ipotesi di area/città integrata metropolitana dello Stretto e in particolare della costituenda città metropolitana di Reggio Calabria.

### **Quanti modi per essere smart**

I parametri di identificazione e misura delle smart cities, quali quelli analizzati nel Rapporto “European Smart Cities” realizzato dall’Università di Vienna sono, in un momento di forte innovazione tecnologica applicata alla città, l’ottimizzazione del rapporto tra avanzamento tecnologico e sfide della sostenibilità alla scala urbana. Il *Centre of regional Science* della *Vienna University of Technologies*, individua in pratica l’essenza di una smart city, che è quindi qualcosa di più che una città digitale o tecnologicamente avanzata: è l’insieme organico e multiforme del capitale fisico ed economico, e di quello intellettuale e sociale. Questo accento al capitale umano, di per sé coinvolge già gli abitanti come uno dei fattori essenziali per la crescita di una città: spiega insomma che quanto più è vivibile una città, maggiore sarà il grado di “smartness” (competitività, creatività) dei cittadini che la abitano, e conseguentemente dello sviluppo della città stessa.

---

<sup>1</sup> Si veda: Celestina Fazia, *Smart city models and energy efficiency related to the metropolization of the city of Reggio Calabria*, in CSE Journal. Le Penseur, 2014

Le smart cities sono uno tra gli strumenti per raggiungere gli obiettivi Eu2020. In questo senso Europa2020 serve per stimolare e armonizzare l'azione delle città, e la Smart City, essendo più vicina al livello locale, riesce a caratterizzare la città in base ai suoi punti di forza, in base alla motivazione degli attori, alle norme culturali, alle partnership tra governi, imprese e società civile, alla forte domanda di contenimento del consumo energetico. Le iniziative Smart City sono viste come mezzi strumentali per affrontare i problemi specifici e come un modo per costruire una comunità di interesse globale a livello europeo.

“Smart Cities”, è un’iniziativa promossa dall’Unione Europea nell’ambito del SET-Plan per il raggiungimento degli obiettivi dell’Agenda 2020, protesi al 2050. L’idea è di ridurre nelle città europee, entro il 2020, le emissioni di CO2 del 40%. L’Unione Europea intende coinvolgere in progetti pilota fino a 25 città/aree metropolitane. Quello delle smart cities è anche uno dei pilastri dell’Agenda digitale italiana e il Governo è pronto a sostenerlo con consistenti finanziamenti. Le più importanti esperienze di città smart sono quelle di: Singapore-MIT Alliance for Research and Technology (SMART); IBM Smarter City; Programma globale “Smarter Cities Challenge” 2012; Amsterdam smart city; Progetto New York Talk Exchange; LIVE Singapore; Progetto European smart cities; TAPE-Turin Action Plan for Energy; Progetto Torino smart city. In riferimento alla sola tematica della Digital City, i progetti maggiormente innovativi sono: Progetto New York Digital City, Progetto “DIGITAL CITIES Incheon – Korea; La Digital Smart City di Cisco all’Expo Milano 2015.

### **Quante e quali le città**

La Commissione ITRE per l’Industria, la ricerca e l’energia del Parlamento Europeo ha pubblicato il documento “Mapping Smart Cities in EU”<sup>2</sup> che rappresenta non solo una mappa dettagliata delle smart city più avanzate in Europa, ma un’attenta analisi sullo stato dell’arte in tema di città intelligente. Secondo lo studio, le smart cities sono tendenzialmente piccole, ma esistono anche realtà metropolitane (Helsinki). Le città che nel 2011 registravano 100.000 abitanti e possedevano almeno un progetto “Smart City” o alcune caratteristiche che potevano far pensare ad un percorso verso la smart city erano il 51 % del totale. Dal punto di vista della distribuzione geografica il numero assoluto più alto di Smart Cities si trova nel Regno Unito, in Spagna e in Italia, mentre la concentrazione più elevata la troviamo in Italia, Austria, Svezia, Estonia, Danimarca, Norvegia, e Slovenia.

La maggior parte delle iniziative Smart City sono state finanziate con una varietà di fonti, tra cui il governo e le imprese private. Molti progetti di successo sono stati realizzati grazie alla collaborazione attiva tra pubblico e privato e una governance condivisa e strategica. Il settore che ha assorbito la più alta percentuale di finanziamento pubblico interessa il sistema di traffico intelligente e in generale tutti i progetti intelligenti di quartiere. La migliore combinazione di risorse è stata investita nel settore energia e cambiamenti climatici mentre le piattaforme di partecipazione, molto frequenti, hanno esigenze di finanziamento modeste.

### **L’esempio di Helsinki**

Tra le città mappate nel documento Mapping Smart Cities in EU, alcune individuano piattaforme cittadine di partecipazione per lo sviluppo delle città basati sulle ICT, Amsterdam, Hel-

---

2 Mapping Smart Cities in the EU, Study, Policy Department-Economic, European Parliament-2014

sinki e Firenze. Nel complesso, l'obiettivo strategico di questi progetti è quello di sviluppare servizi pubblici migliori fornendo piattaforme ideazione di sviluppare una "fruizione interattiva" della città, ad esempio, la Smart City Platform di Amsterdam, o di sfruttare dati pubblici per lo sviluppo di applicazioni, utili mash-up di dati o nuovi servizi. Ad esempio, la città di Helsinki, in Finlandia, è alla ricerca di nuovi modi per incoraggiare la creazione di dispositivi tecnologici, servizi digitali e applicazioni utili per i cittadini. I temi di fondo del progetto Helsinki sono la trasparenza della città decisionale consentendo una migliore feedback da parte dei cittadini ai dipendenti pubblici. L'area metropolitana di Helsinki ha necessità di razionalizzare e riorganizzare l'offerta e la fruizione della città essendo la regione più densamente abitata della Finlandia. È costituita dalle città di Helsinki, Vantaa, Espoo e Kauniainen, ed è situata nella parte meridionale del Paese, sulle rive del Golfo di Finlandia. Nel 2008 l'area contava 1.024.347 di abitanti, circa un quinto di tutta la popolazione finlandese, distribuiti su una superficie di 765 km<sup>2</sup>, corrispondente a circa lo 0,2% della superficie totale della Finlandia. L'area, in cui sono presenti otto delle 18 università finlandesi, le sedi delle maggiori aziende della nazione e il più grande aeroporto finlandese, Helsinki-Vantaa si è trasformata in laboratorio urbano per testare tutte le tecnologie necessarie per migliorare la vita dei suoi cittadini. Open Data, Living Labs, crowdsourcing e rete internet sono i quattro temi su cui si sviluppano i progetti disegnati da Forum Virium Helsinki's Smart City Project Area. Lo scopo è sviluppare servizi urbani digitali, fruibili da dispositivi mobili, che permettono un miglioramento dello stile di vita e del lavoro. Una sperimentazione strategica che integra la vita di tutti i giorni con l'ambiente urbano. La strategia del Forum Virium al 2015 è quella di rendere la Finlandia e, in generale, la regione metropolitana di Helsinki un caso riconoscibile a livello internazionale per i servizi digitali offerti. In questo modo si punta a fare di Helsinki e della sua area metropolitana un posto fertile dove investire tempo e denaro.

Gran parte del progetto di Helsinki fa riferimento alle *ubiquitous technologies*: tecnologie, cioè, completamente integrate nella vita e nelle attività quotidiane delle persone. Informazioni real-time sul traffico, apertura di dati pubblici, ma soprattutto coinvolgimento dei cittadini come parte integrante di un cambiamento radicale dell'ambiente urbano.

Il Forum Virium Helsinki's Smart City Project Area, attraverso tecnologie completamente integrate in oggetti e attività quotidiane (informazioni sul traffico in tempo reale per i cittadini, accesso ai dati pubblici e partecipazione e-governance, servizi nuovi e più versatili creati da individui e aziende), promuove lo sviluppo dei servizi urbani digitali che rendono più facile vivere in città.

### **Fattori smart per le città metropolitane di Reggio Calabria e Messina**

In tutti i casi elencati, la smart city fornisce una serie di servizi per ridurre il gap strutturale presente nella città in termini di qualità della vita e per generare intelligenza. Producendo inclusione, migliorando la qualità urbana, introduce nel mercato nuovi dispositivi e strumenti di gestione delle comunità intelligenti ad alta densità tecnologica (attraverso la partecipazione dei cittadini e l'applicazione di tecnologie smart) ed *effettua il* trasferimento tecnologico al territorio, agli operatori del settore, agli End Users in generale. Ma cosa cambia se il contesto da rendere smart è una città metropolitana?

Nelle città metropolitane italiane si concentra il 36% del Pil, il 35% degli occupati, il 32% degli italiani e il 34% della popolazione straniera. Le città metropolitane italiane dovranno essere un motore di programmazione e pianificazione strategica, all'altezza delle migliori esperienze

europee, e quindi Barcellona, Lione, Monaco, Stoccolma, Amsterdam, capaci di individuare risorse, tempi, soggetti e modalità attuative dei progetti, con una visione condivisa dello sviluppo.

Le città metropolitane hanno assunto un ruolo sempre più rilevante nella geografia economica globale, questa forma di governo sovracomunale dovrà essere soprattutto un'occasione per modernizzare la Pubblica amministrazione, e rispondere con una struttura snella ed efficiente a bisogno di imprese e cittadini di una burocrazia più efficiente.

Il “Manifesto delle città metropolitane italiane” in corso di definizione da alcune associazioni attive in dieci città metropolitane italiane, è finalizzato ad affermare che esse sono il motore delle economie nazionali e che, una volta istituite, potranno realizzare interventi incisivi per la competitività del territorio, dall'attrazione di investimenti alla realizzazione di aree produttive, poli tecnologici, utilizzare al meglio i fondi europei<sup>3</sup>.

Gli obiettivi per fare delle due città dello Stretto, delle città metropolitane smart, possono essere:

- Attivare piattaforme interattive attraverso parametri selezionati e dati forniti da fonti diverse, dagli erogatori di servizi e implementati dai fruitori (community) della città smart attraverso un modello decisionale e interattivo che consente di sviluppare le dinamiche urbane e le “domande” della città secondo esigenze svariate.
- Gestire e analizzare le informazioni in tempo reale, definire la soluzione ottimale per la migliore comprensione di come funziona una città. Migliorare la gestione ed il management delle risorse naturalistiche e socio-culturali attraverso la valorizzazione delle risorse ed i fattori di competitività territoriale sviluppando la capacità di gestione ed interazione innovativa (smart planning e smart governance) di settori strategici (rifiuti, acque, edifici, infrastrutture, servizi, security and safety..) che contribuiscano alla costruzione della smart community.
- Favorire l'utilizzazione dell'energia per attività urbane, di conseguenza parametrizzare la produzione, lo smaltimento dei rifiuti, il ciclo di smistamento e utilizzazione per il biogas. Perseguire la concretizzazione dei modelli teorici che vedono nell'informatizzazione dei sistemi la chiave per ottenere, da un lato, una “risorsa” energetica da flussi di scarto; dall'altro, migliorare la complessiva qualità ambientale delle città attraverso la riduzione dei carichi e pressioni.
- Prevedere misure di difesa e controllo del rischio mettendo a punto una infrastruttura tecnologica finalizzata sia alla previsione di eventi meteorici particolarmente intensi e potenzialmente pericolosi, sia alla generazione in tempo reale di avvisi di allerta delle popolazioni interessate dal rischio idraulico.
- Intervenire nei nodi sensibili esistenti per sottoporli a controlli “informatici” e/o strutturali per tutte le fonti di rischio (inquinamento, rischio tecnologico, segregazione sociale...), per una smart city-smart living. Comparare le performance ambientali dei diversi quartieri con la presenza umana al loro interno.
- Migliorare i contesti della competitività territoriale della smart city connotandosi con i flussi (flussi di relazioni, pertanto anche immateriali- natura, entità, valore, governo degli stessi, capacità di attrarre investimenti e catturare interessi) e favorendo la territorialità locale e quella di area vasta, attraverso il miglioramento e l'efficienza dei servizi.

---

3 Nicoletta Picchio, *Le città metropolitane, una via per competere*, Il Sole24ore, 8.2.2014

- Promuovere l'adozione delle nuove tecnologie e di integrazione delle forme di partecipazione tradizionali, anche attraverso l'utilizzo di strumenti semplici di facile impiego che permetteranno di influenzare la fase di stesura delle policy. Sostenere la partecipazione dei cittadini nei processi decisionali, rafforzando ed ampliando le modalità di partecipazione (per una smart community).

Questi assunti, devono ancora essere sviluppati in una modalità innovativa che sappia affrontare in maniera integrata tutte le questioni, fungendo da collettore di idee e soluzioni. Occorre individuare il contributo dell'essere smart non solo con riferimento alle tematiche ambientali della sostenibilità ed efficientamento ambientale. La regione Calabria si sta muovendo in questa direzione partecipando a diverse iniziative: il Progetto "ACI.SmarT In Moto"-area tematica "Smart Education" coordinata con lo "Smart Culture e Turismo"; il Progetto "Staywell"-area tematica "*Smart Health*" integrata con lo "*Smart government*"- che propone attività di ricerca e di innovazione tecnologica su tematiche "state of the art" di Smart Health per il monitoraggio dello stile di vita a supporto del benessere e della prevenzione individuale. Diversi sono quindi i modi di essere smart, ma unico è il denominatore comune di considerare la città, il suo governo<sup>4</sup> e le sue tecnologie che devono essere in grado -attraverso azioni mirate all' inclusione, all'innovazione e all' interazione- di promuovere una cittadinanza attiva, una smart community, orientata a creare nuove opportunità sociali, economiche e culturali nei percorsi di "smartizzazione".

#### **Bibliografia**

- [1] Mapping Smart Cities in the EU, Study, Policy Department-Economic, European Parliament-2014. Parliament-2014.
- [2] Nicoletta Picchio, *Le città metropolitane, una via per competere*, "Il Sole24ore", 8.2.2014.
- [3] Decreto Legge "Ulteriori misure per la crescita del Paese" approved on the October 4, 2012 in Consiglio dei Ministri. It contains an important section (Art. 20) devoted to "intelligent communities".

---

<sup>4</sup> il Decreto Legge "Ulteriori misure per la crescita del Paese" approvato il 4 ottobre 2012 in Consiglio dei Ministri contiene un'importante sezione (art. 20) dedicata alle "**comunità intelligenti**".



## 11. TERRITORIO, PAESAGGIO E AMBIENTE DELLO STRETTO AREA DI SOSTENIBILITÀ MEDITERRANEA

---

*Alberto Ziparo*

### **Introduzione: le visioni dominanti nella vicenda evolutiva dell'area**

Il concetto di Area Integrata dello Stretto è tutt'altro che recente: le tendenze all'individuazione di un contesto comune, marcato da relazioni dense tra le genti e gli insediamenti che gravitano attorno alla "striscia di mare" che si allunga tra "le strette cimose contornate dalle pendici Aspromontane e Peloritane", risiede all'evo antico: addirittura al periodo magno-greco, prima della dominazione romana.

Nel seguito ci soffermiamo sui caratteri evolutivi dell'Area – con particolare riferimento agli aspetti territoriali, eco-paesaggistici e trasportistici - ; in apertura vogliamo ricostruire sinteticamente una rassegna di "immagini emergenti" attorno a cui si è potuto prospettare nelle varie epoche e fasi, la visione di Area dello Stretto.

I miti provenienti dal lontano passato (Scilla e Cariddi, Ulisse, ecc.), raccontano di un'area già allora fortemente segnata da un intenso traffico marittimo, commerciale e militare. I primi costrutti attorno a cui emerge l'idea di "area dello Stretto", sono legati al *controllo politico-militare* dei traffici; con la realizzazione di attrezzature belliche, oltre che infrastrutture portuali non solo difensive, tali da poter controllare, non solo i traffici di attraversamento, ma una "buona parte del Mediterraneo sud-orientale".

Su questo si decisero molte guerre e conflitti anche interni alle colonie magno-greche: Reghium e Zancle si disputavano la supremazia su un'area strategica: tra coloro che la ottennero è da ricordare Anassila nel V secolo a.c.

Questo concetto di area attrezzata per la gestione politico-militare non solo delle regioni interessate, ma di parte del Mediterraneo, resta presente nelle vicende evolutive dello Stretto: le grandi dominazioni successive, "esterne", della Sicilia, da Roberto il Guiscardo a Ferdinando di Borbone erano consapevoli che – prima del Regno delle Due Sicilie - il mantenimento dell'isola siciliana presupponeva la necessità di controllare almeno anche il Reggino, ovvero lo Stretto.

Tale funzione "strategico-militare" dell'area è testimoniata oltre che dall'Arsenale a Messina, dalle molte fortificazioni che, sulle due sponde, contornano l'area e che spesso hanno dato vita anche a piccoli insediamenti residenziali. La stessa istanza, legata a fatti bellici anche in tempo di pace, trova ulteriore consolidamento con l'Unità d'Italia, allorché il paese deve costruire la rete amministrativa ed infrastrutturale e soprattutto il suo prestigio di grande

nazione occidentale. Le vicende delle due guerre mondiali rafforzano ancora tale visione, con la realizzazione di nuove attrezzature e l'ampliamento delle infrastrutture portuali; forse registrando una maggiore propensione difensiva nel 1914-18, e più offensiva, oltre che di supporto al fronte nord-africano, nel secondo conflitto mondiale.

Lucio Gambi sottolinea le relazioni nello Stretto legate anche al forte traffico *commerciale e di servizio alla produzione*. Si può dire forse che lo Stretto costituisce quasi un distretto ante litteram in cui sovente le diverse fasi di lavorazione avvenivano per interazione tra le due sponde. *“Ma l'origine vera della comunità di vita tra le due rive dello Stretto- da cui è nata la conurbazione odierna – sono stati i mercati, di cui questa regione fu base fiorente in età bizantina (quando vi fu iniziato l'allevamento serico) e specialmente dopo la conquista del Guiscardo, quando vi si formò il primo grande focolaio di industria serica in Italia, integrato dalla magnifica 'fiera' di agosto di Messina, rinomata in modo particolare per la seta, ma anche per le lane, i cuoi, gli olii, e che – al di fuori del vasto raggio di azione di Napoli – è stata una delle più efficienti 'fiere' medioevali del Mezzogiorno. Una fiera di quel genere non era solo traffico e animazione di affari e sprone a nuove industrie, ma grazie anche alla rete di relazioni stabilite era veicolo di cultura”* (Gambi, 1961).

Anche questa funzione produttivo-commerciale resterà quale forte elemento di integrazione: è da notare tuttavia in tale quadro la forte interazione tra dinamiche economiche, agricole, artigianali, commerciali e le caratteristiche dell'ambiente e del paesaggio.

Lo Stretto è “area ballerina”, ovvero sismo-tettonicamente molto sensibile, come dimostrano i ciclici eventi disastrosi che l'hanno colpita: soprattutto i terremoti del 1973 e del 1908. Quest'ultimo segna – con l'ingresso del contesto nella “fase matura della modernità” – una cesura nelle relazioni di continuità dell'area. *La ricostruzione post-catastrofe* appare presto un fatto che appartiene più alle singole città che allo Stretto (da cui tra l'altro è venuta l'onda di maremoto). Si affermano istanze rapportabili a concetti legati all'emergenza, quindi alla sicurezza, alla difesa delle città e più tardi alla rinascita di “centri urbani prestigiosi”. È da notare in questo quadro come i piani di ricostruzione e poi di sviluppo delle città principali, Messina e Reggio, venissero affidati – qualche tempo dopo – ad alti dirigenti, legati all'amministrazione centrale anche militare, Borzi e De Nava. Ne scaturivano immagini delle città in qualche modo nuove e moderne, ma non necessariamente innovative, legate alle grandi attrezzature militari, infrastrutturali e commerciali; oltre che alla residenza. In cui però l' “Area dello Stretto” restava sullo sfondo.

Nel secondo dopoguerra la crescita dei traffici di lunga distanza con la Sicilia, anche su vettori diversi da quello marittimo per la forte crescita della mobilità terrestre, su ferro e quindi su gomma, rilancia attorno ai *trasporti* l'idea di area integrata. Si pensa allora realisticamente anche all'idea di un attraversamento stabile. Più tardi, gli osservatori più attenti (Sernini, Pieroni, oltre che lo stesso Gambi) coglieranno in questo, con le istanze di collegamenti apparentemente più rapidi, una sorta di “sanzione” della striscia di mare colta adesso come “barriera, non più come elemento di unitarietà”. Una rottura tendenziale delle relazioni tra ambiente e dinamiche sociali; riscontrabile anche nelle nuove opzioni legate al commercio: ancora presente ma sempre più scollato da produzioni della terra locali in evidente declino. E ancora nelle opzioni evidentemente urbanocentriche che marcavano le strategie di crescita delle città legate a funzioni amministrative e gestionali.

A fine anni sessanta, il “Progetto ‘80” veicola ulteriormente l'idea di area integrata dello Stretto, ma attorno alle filosofie di sviluppo “meridionalistico” dominanti nel periodo: l' area

dello Stretto è connotata dai *grandi poli industriali e infrastrutturali che la contornano e la marciano, nonché dalle grandi attrezzature urbane* previste nei centri maggiori (su questo ci soffermiamo diffusamente nella seconda sezione). Il tutto ruotante attorno all'idea del Ponte come grande infrastruttura di collegamento "tra elementi forti", ma quasi totalmente scollati dall'ecosistema circostante. Nonostante alcune aporie evidenziabili subito, tale scenario – che forse comincia a declinare subito dopo la sua formulazione – resterà riferimento politico e culturale per diversi decenni (la ricerca scientifica ne evidenzierà invece presto le maggiori contraddizioni).

Oggi – fallite evidentemente le ipotesi legate ai grandi poli produttivi e infrastrutturali e alle mega attrezzature urbane; tramontata anche l'idea del Ponte con il suo carico di equivoci, inganni e sprechi – riemerge *il paesaggio dello Stretto*, con le sue "meraviglie", le sue "ricchezze", ma anche le molte cesure, rotture, da risanare. Prima che attorno alle istanze amministrative-gestionali, l'area integrata dello Stretto può rilanciarsi attorno ai suoi immensi "*valori verticali*": paesaggio, cultura, ecologia, ambiente, archeologia, storia, arte, tradizione, società, territori (v. sezione concl.). Affermare in modo "intelligente" tali tematiche può significare una nuova visione, che muovendo dal paesaggio sostanza utilmente anche la sostenibilità sociale.

### **L'ambiente dello Stretto**

L'Area dello Stretto di Messina è rappresentata dal territorio siciliano e calabrese contiguo alla striscia di mare che separa le due regioni: "un bosforo", sorta di trapezio irregolare di circa 200 kmq, con l'accesso settentrionale tirrenico tendente a nord-est, che si allarga a Mezzogiorno nel bacino principale verso lo Jonio, dopo aver disegnato curve analoghe, quasi identiche sulle due sponde. Esso è denominato "stretto" dalla ridotta striscia di mare (solo 2900 m) che unisce Capo Peloro a Punta Pezzo, laddove all'estremo meridionale tra Capo D'Alì e Capo d'Armi corrono circa 20 chilometri d'acqua.

Lo Stretto ed il suo territorio, un ambiente dai valori paesaggistici assai elevati, tali da costituire una delle più grandi "opere d'arte naturali del Mediterraneo", si sono sempre caratterizzati per le relazioni intense e continue tra le due sponde, intrecciate alle profonde intersezioni tra le dimensioni ecologica, morfologica e sociale del contesto, che, per la sua posizione geografica, ha storicamente costituito una delle "Porte" d'Europa sul Mediterraneo.

La composizione delle circostanze citate, confermate dalle diverse fasi evolutive dell'ambito, ha consolidato nel tempo un'interessante bipolarità, locale e globale, nel ruolo economico e politico assunto dallo Stretto di Messina.

Tale fertile equilibrio tra generale e particolare e tra sistemi, diversi ma cointeragenti, che ha segnato la storia dell'area, si è forse persa nel recente passato, in cui sono prevalse visioni "ultramoderne", forse troppo condizionate dai profili di sviluppo assunti da altre e differenti regioni europee ed occidentali.

In questa parte ricostruiamo i lineamenti socio-geografici ed ambientali assunti nel tempo dall'Area dello Stretto, proseguendo con una lettura delle trasformazioni, fisiche e sociali, ma anche concettuali, da essa assunte nelle ultime fasi.

Dopo uno sguardo più dettagliato sulle trasformazioni territoriali delle due sponde ed una critica agli approcci allo sviluppo prefigurati negli ultimi decenni, proporremo una visione diversa da tali aporie, che pure hanno segnato le fasi recenti, in grado di recuperare la storica "sostenibilità" dell'ambiente, in linea con la valorizzazione degli elementi e dei luoghi che tuttora emergono nella cultura e nell'ecologia dello Stretto di Messina.

**Ecologia, cultura e società nella storia.** La formazione originaria dello Stretto di Messina può farsi risalire al periodo in cui, oltre due milioni di anni fa, si registrò il distacco della Sicilia dalla Penisola Italiana, con l'emergenza del rilievo calabro.

*“Attraversando questo azzurro braccio di mare e guardando le sue coste, viene subito il sospetto che queste due terre, un giorno congiunte, fossero state separate, come per arcana forza bruta, da una di quelle possenti scosse, che modificano di tanto in tanto la crosta terrestre. Il promontorio scilleo, che si erge ripido e roccioso sul mare, sembra un tronco rimasto a testimoniare il remotissimo fenomeno dello strappo”* (La Cava, 1974).

In effetti diverse teorie confermano l'ipotesi del “distacco”, assumendo tra gli elementi di supporto “l'uguale andamento delle due linee costiere” e la “similitudine, quasi coincidenza, degli apparati paesistici”.

Proprio tale evento eccezionale, “il distacco di due terre e l'incontro di tre mari”, è forse il motivo principale delle forti peculiarità ambientali e paesaggistiche che hanno dato vita, nel tempo, a miti e leggende. Scilla, “che ingoiava acqua e navi” rappresenta le turbolenze del terminale basso tirrenico “che sbatte contro l'appendice del distacco” (il promontorio scilleo), mentre Cariddi “che per tre volte ingoia uomini e barche e per tre volte li sputa fuori” sta ad indicare i periodici cambi di direzione delle correnti dello stretto che, con frequenza media di 4 ore appunto, modificano la prevalenza direzionale.

Un'altra possibile conferma del “distacco” si trova nelle analoghe formazioni geologiche e, soprattutto, nella quasi simmetria degli apparati paesistici dei versanti “Peloritano e Aspromontano”, che rappresentano “spaccati delle diverse regioni altimetriche mediterranee” che dagli oltre 1300 metri di altezza dei Peloritani e dell'Aspromonte “precipitano” sullo stretto con formazioni compatte, ma interrotte dalle fiamme “che ora si allargano per dare luogo a paesi e villaggi, ora si riducono ad una strettissima gola” fino alla cimosa litoranea, dove si sono attestati gli insediamenti principali.

Da ambedue le parti gli altopiani interni sono “assai boscati, geologicamente saldi, ricchi d'acqua” le relazioni mare-monti sono state assicurate dai sottosistemi eco morfologici-territoriali che Manlio Rossi-Doria ha individuato attorno alle fiamme, con i centri maggiori localizzati sul mare. L'eccezionalità dell'ambiente dello Stretto è peraltro testimoniata da numerosi altri elementi della sua ecologia, colti da molti studiosi, tra cui Osvaldo Pieroni:

*“Gli aspetti naturali dello Stretto di Messina, il paesaggio emergente, i fondali marini, la popolazione faunistica e l'ecosistema nel suo complesso ne fanno un luogo unico nel Mediterraneo. Le particolarità morfologiche tipiche ed esclusive di questi fondali – ad esempio – favoriscono lo sviluppo e la riproduzione di alcuni organismi, o di alcune loro caratteristiche bio-morfologiche, che risultano del tutto assenti in altre aree del Mediterraneo. Uno dei principali fattori che ha contribuito alla creazione e allo sviluppo del particolare ecosistema dello Stretto è la presenza di forti correnti che pervadono periodicamente, con velocità e direzioni diverse le acque. Questo sistema è conosciuto fin dall'antichità e su di esso è stata costruita notevole parte della mitologia e della cultura Mediterranea”* (...) *“La presenza di queste correnti – montanti e scendenti – è dovuta a diversi fattori, tra cui la differenza di temperatura tra le acque del Mar Tirreno e quelle dello Jonio che nello Stretto si vengono a mescolare, la differenza di batimetria tra i due fondali, il differente grado di salinità dei due mari. Per merito di tale peculiarità nelle acque dello Stretto di Messina si è creato e continua a svilupparsi un ambiente marino unico e particolare. Organismi marini, come specie particolari (...) trovano albergo unico nelle acque molto limpide dello stretto, che grazie alle correnti risultano prive di sedimento che riduce la penetrazione della luce, in modo che i raggi solari possono irradiarsi sino a 30 metri.*

*Il cielo dello Stretto di Messina rappresenta a sua volta un altro particolare sistema aereo: una sorta di “collo di bottiglia” in cui tutti gli uccelli migratori si concentrano per raggiungere la Penisola e continuare il lungo volo verso nord (...). Lo Stretto di Messina è dunque uno dei luoghi più importanti a livello europeo per la migrazione dei rapaci”*(Pieroni,2000).

Pieroni ricorda poi il fenomeno della “Fata Morgana”, fenomeno visivo per cui le rive appaiono sollevate e le coste proiettano le loro immagini verso il cielo.

*“Il paesaggio e l’ecosistema dello Stretto di Messina mostrano come natura e cultura possano trovare una relazione non oppositiva. Dalle antiche leggende, ai miti, alla letteratura ed alla poesia recenti, questa area ha assunto un significato che permea la cultura e va ben oltre le espressioni locali. Dello Stretto offrono accurate descrizioni – oltre ad Omero – Aristotele, che le accompagna con considerazioni scientifiche e filosofiche, Virgilio (si veda il II Canto dell’Eneide), Lucrezio, Ovidio, Sallustio e Seneca. Dante utilizza la metafora di Cariddi nel canto VII dell’Inferno. Galileo Galilei dedica a Scilla e Cariddi un’ampia parte della ‘giornata quarta’ – sugli effetti dell’acqua e dell’aria del ‘Dialogo sopra i Massimi Sistemi’. A quest’area è dedicata una memorialistica letteraria e scientifica europea che annovera – tra gli altri – i notissimi contributi di Goethe. In ogni caso si tratta di una cultura del rispetto della potenza della natura e della coscienza del limite, i cui richiami risultano particolarmente urgenti nell’epoca attuale. Si tratta di una cultura della bellezza e della ambivalenza. Certamente in essa, e soprattutto nei luoghi che ne rappresentano la “base biologica”, convivono elementi contraddittori ed aporie, che vanno riflessivamente recuperati e costituiscono un valore. Lo iato tra la Sicilia e la Calabria continentale, a sua volta, sembra costituire fattore di tensione vitale non soltanto tra mari diversi, ma tra culture e società mediterranee ed europee: il tratto di mare e le correnti mantengono la distanza ed è appunto questa distanza lo spazio dell’incontro tra differenze. Forse – come è stato ricordato – soltanto l’immagine della Creazione di Adamo, dipinta da Michelangelo, in cui le due dita dell’uomo e del dio si protendono l’un l’altra senza tuttavia toccarsi e tra le quali passa la tensione vitale, può rappresentare la relazione tra ecosistema naturale, identità culturali e società”*(Idem).

L’area dello Stretto di Messina è altresì nota perché ad un livello geologicamente più profondo si confrontano placca egea e placca adriatica, in zona di subduzione ed attività vulcanica. Il territorio e insomma zona sismica ad alto grado di pericolosità e le catastrofi sismiche hanno sconvolto e distrutto a più riprese tanto Messina quanto Reggio Calabria.

Ogni volta i due insediamenti ed i paesi circostanti sono stati ricostruiti. Le popolazioni superstiti alle decimazioni non hanno abbandonato i luoghi. Anche in questi eventi, nel rapporto tra disastro naturale e vita sociale, troviamo tratti di una cultura antica ed al contempo attualissima: la cultura della convivenza con il terremoto, che un tempo è stata – e potrebbe tornare ad essere – cultura della prevenzione e della non rimozione del rischio, dell’imprevisto, del caotico.

*“L’interesse scientifico che riveste l’ecosistema dello Stretto è altissimo, da molteplici punti di vista, ed impegna costantemente ricercatori, biologi, fisici, naturalisti (...). Lo Stretto è stato definito ‘paradiso degli zoologi’. Le sue profondità sono state esplorate per la prima volta da Jacques Piccard nel maggio del 1979, producendo risultati conoscitivi che non solo hanno risolto quesiti sulla vita dello Stretto, ma hanno offerto input per affrontare problemi di biologia marina e di idrobiologia in generale”*(Ibidem).

Le società che nel tempo hanno abitato il territorio dello Stretto sono state segnate dalla strategica importanza della sua collocazione geografica rispetto al Mediterraneo: Reggio e Messina erano assai importanti per la Magna Grecia: legate ad Atene, battevano moneta comune e lottavano insieme contro l’alleanza Locri-Siracusa. Nelle epoche successive, la crescita

dei traffici mercantili e marittimi consolidava il ruolo dell'ambito di via d'acqua, tra il Mare Nostrum e il Mare Interno, ma anche di presidio politico-militare, che troviamo nelle tracce dei papiri romani, nelle vestigia sveve ed angioine, nelle carte napoleoniche e quindi borboniche, nei primi atti parlamentari dell'Italia Unita, e più di recente, nei documenti NATO. Al di là dei traffici militari, lo Stretto restava importante per quelli civili, in cui erano notevoli anche gli spostamenti interni al campo.

*“E i legami tra le due rive furono in ogni età strettissimi, anche quando le due coste erano parte di stati diversi e nemici: mi limito a ricordare che la carta, a l. 268 del Codice Vat. Latino 1960 – cioè il primo disegno medioevale a noi noto, di una carta d'Italia che l'Almagià ha ritenuto databile a prima del 1330 -, porta nello spazio di questo bosforo una linea puntinata fra le fronteggianti rive, e precisamente tra Messina e Reggio, che a mio parere vuol figurare la frequenza e la usualità dei transiti su quella direzione”*(Gambi,1961).

Lucio Gambi ha sottolineato la crescita d'importanza nel tempo della conurbazione dello Stretto, pure interrotta da accidenti, guerre e catastrofi naturali, *“una conurbazione che dopo quella di Napoli, è ai nostri giorni (1961 n.d.a.) la sola riconoscibile nel Mezzogiorno d'Italia”*(Idem).

La forza e la particolarità di tale contesto sta però nei suoi “legami con l'ambiente”; le dinamiche sociali sono state determinate dagli equilibri ecologici, con la costituzione di uno spazio che, secondo Ludovico Quaroni, “costituiva non un sistema chiuso, ma un insieme di elementi certi in un sistema aperto”.

Vedremo, nel punto successivo come tale fondamentale, ma fragile visione dell'Area dello Stretto non sempre sia stata confermata negli approcci che soprattutto, di recente, hanno segnato le azioni fisiche e socio-economiche dirette su di esso.

***Le città e l' “Area dello Stretto”.*** Il concetto di “area dello Stretto” ricevette “decisiva sanzione” normativa e programmatica nel 1969 con la redazione e l'approvazione, da parte del CIPE, del “Progetto 80”, il programma economico nazionale 1971-75, con annesse linee di coordinamento territoriale. Redatto da un'equipe coordinata da Giorgio Ruffolo e Luciano Barca, esso, proponendo una funzione riformatrice/redistributiva del piano, inseriva “L'area metropolitana dello Stretto di Messina”, tra le aree C3, aree terziarie “di riequilibrio e riassetto territoriale”.

L'idea poteva farsi risalire da una parte alla struttura informatrice del programma, tesa alle relazioni tra ambiti e nuclei “forti” del paese, dall'altra alla filosofia, che in quella fase tendeva ad affermarsi, che legava alla configurazione “a poli” lo sviluppo delle aree meridionali.

L'ipotesi era costituita dalla creazione di un'area metropolitana che, proprio per essere formata dalla conurbazione tra le aree urbane di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, poteva assumere determinati livelli di consistenza e solidità nella struttura economica, soprattutto terziaria, e nell'armatura urbana.

Un polo di questo tipo sarebbe stato infatti “altamente suscettibile all'induzione di sviluppo sociale ed ambientale, creando le economie di agglomerazione necessarie alla crescita economica di tutta l'area”.

L'osservazione che venne subito avanzata rispetto allo scenario prospettato dal “Progetto 80” era quella di reggersi su presupposti che, più da verificare, erano negati dalle fenomenologie rilevabili negli ambiti territoriali interessati, oltre ad essere in contrasto con l'evoluzione del loro assetto ecologico. In quella fase, infatti, le relazioni, dirette e indirette, tra le due sponde erano in evidente declino, a fronte di quelle di esse con i propri ambiti regionali.

Il reggino presentava interazioni piuttosto crescenti con la Piana di Gioia Tauro, da un lato,

e con la formazione salino-melitese, dall'altro; l'area urbana di Messina si rivolgeva verso i nuclei turistico-terziari, di Taormina e delle proprie frange catanesi, sullo Jonio e verso l'area industriale milazzese sulla costa tirrenica.

“La giustapposizione critica di due aree fragili che per di più avevano preso ad ignorarsi” si presentava dunque assai problematica.

All'inizio degli anni settanta, i documenti di programmazione, di cui le due regioni si dotavano, non presentavano peraltro troppa attenzione verso “l'area dello Stretto” e sancivano invece la necessità di ricucire i rapporti di Messina e Reggio con i rispettivi Hinterland, nonché con gli ambiti più dinamici interni alle due regioni.

Se per la Sicilia nord-orientale ciò non era altro che la prosecuzione di linee programmatiche definite in precedenza e che affidavano al “corridoio” già citato, Milazzo-Messina-Taormina, il ruolo di “asse di ridisegno e di sviluppo economico-territoriale”, per la Calabria si era di fronte alla decisiva novità del piano quadro programmatico espresso dalla neonata istituzione regionale. Ciò tra l'altro avveniva di concerto con gli strumenti dell'intervento Straordinario nel Mezzogiorno ed avrebbe dato vita all'unico esempio di pianificazione compiuta e sancita ai vari livelli istituzionali riguardante la regione.

Il “programma di sviluppo economico regionale e le linee di assetto territoriale” redatto nel 1976 dalla Regione Calabria, d'intesa con la CasMez ed il Ministero per il Mezzogiorno, prevedeva la riorganizzazione del territorio regionale attorno a tre macropoli legati al terziario culturale (Cosenza con la nuova università), al terziario amministrativo (Catanzaro con l'attribuzione degli uffici della regione) ed al secondario (il reggino con l'area industriale di Gioia Tauro). La coniugazione di sviluppo produttivo e riequilibrio ambientale doveva sancirsi tramite la realizzazione di un certo numero di aree e nuclei industriali nel cuore di una serie di ambiti “a forte suscettibilità di crescita”, le cui intra/interrelazioni avrebbero dovuto coinvolgere tutto il sistema calabrese. La programmazione regionale calabrese, analogamente a quanto previsto da quella siciliana, ha continuato quindi a proporre visioni del territorio regionale caratterizzate da relazioni soprattutto interne, seguendo ad attribuire peso molto relativo alla “città dello Stretto”. La fase più recente della pianificazione regionale, sia in Calabria che l'ipotesi di piano di sviluppo della Sicilia presentano nuove aperture verso il concetto, che sembrava prima quasi dimenticato. Anche alla scala locale, peraltro, la pianificazione esistente (in vero assai poco cogente rispetto alle pratiche territoriali) sembra circoscrivere sostanzialmente alla fase di pura declaratoria la realizzazione dell' “area dello Stretto”. È vero, infatti che il PRG, ancora teoricamente vigente di Reggio Calabria e approvato oltre un quarantennio addietro (1975), era incentrato sugli indirizzi del “Progetto 80” ed assumeva quindi la necessità di conformare il nuovo sviluppo urbano alla conurbazione con Villa San Giovanni e Messina; va tuttavia ricordato che tale strumento è stato assolutamente non attuato, se non per parti circoscritte e scarsamente rilevanti, ed è stato quindi stravolto dalle dinamiche effettivamente realizzatesi. Recenti studi effettuati da differenti gruppi di lavoro, dell'Università di Reggio Calabria e di altre istituzioni scientifiche, anche in vista del nuovo piano strutturale e le stesse analisi allegate ad esso sottolineano invece l'esigenza di ricuciture e di riqualificazione ambientale dell'ambito urbano di Reggio, da realizzarsi attraverso operazioni di riprogettazione ambientale, soprattutto interne al campo, nonché di rilancio delle relazioni con le aree montane interne. Per quanto riguarda Villa San Giovanni, gli strumenti urbanistici hanno sostanzialmente sempre confermato gli indirizzi prospettati, fin dagli anni settanta, da Giuseppe Samonà, tesi alla definizione delle caratteristiche morfologiche ed ambientali della struttura lineare della città, in un quadro che sottolineava più le distinzioni che gli elementi

di continuum, sia sulla terraferma, con Reggio Calabria, che verso il mare e quindi con l'altra sponda dello Stretto. Analoga domanda di "restauro ecologico" è riscontrabile nei centri della Costa Viola: Scilla e Bagnara.

Per la città di Messina, l'ultima edizione del piano urbanistico riprende decisamente i criteri definiti precedentemente, che assumevano la possibile realizzazione dell'area integrata della Stretto quale elemento caratterizzante il disegno urbano.

Il piano attuale muove peraltro dall'esigenza di riqualificare, dall'interno, la struttura urbana e di riproporre relazioni equilibrate tra i diversi ambiti e con le attrezzature e le strutture portuali di rilievo. Il progetto è anche in questo caso teso, oltre che al recupero ambientale e funzionale dell'urbanizzato, alla ricerca di nuovi rapporti con l'hinterland, piuttosto che con l'altra sponda dello Stretto.

L'obsolescenza dell'idea di area dello Stretto, almeno nella sua originale formulazione di "forte conurbazione metropolitana", è quindi anche una conseguenza delle dinamiche evolutive e dei nuovi temi oggi individuabili nel contesto. Ad essa si sostituisce un concetto di "area integrata sostenibile", in cui alla vecchia visione legata alle macrostrutture e macrofunzioni, si sostituiscono il paesaggio e le relazioni tra "luoghi cospicui", quali elementi unificanti.

Come si accennava, è diffusa nelle varie parti dell'area, la domanda di riqualificazione e di recupero ambientale. Questo sembra oggi di poter muovere da una individuazione di alcune "formazioni territoriali", produttive ed insediative, tuttora consistenti che possano favorire la riprogettazione dei diversi ambiti, ritrovando però il significato di un disegno urbanistico che si incentri nuovamente su valori e le ecologie del territorio. Questa domanda di progetto "a grana più fine" non sembra potere interessare tanto "l'area dello Stretto", come ambito "assolutamente integrato", quanto con modi necessariamente distinti, le relazioni tra le sue diverse parti. Qualche anno fa, le conclusioni della ricerca nazionale ITATEN (Indagine sulle trasformazioni dell'Assetto del Territorio Nazionale, commessa dal Ministero dei Lavori Pubblici alle aree di ricerca in urbanistica di oltre una ventina di università italiane) ha aggiunto ulteriori spunti critici al concetto. Le conclusioni dello studio sottolineano che grossa parte dell'attuale degrado ambientale è rapportabile agli effetti di congestione, economica ed insediativa, registratasi nelle ultime fasi sia nell'area direttamente interessata, che nei centri più grossi delle regioni Calabria e Sicilia.

Ne potrebbero conseguire istanze tali da non esasperare tali tendenze, specie nell'intorno. I più recenti studi propedeutici alla pianificazione territoriale e paesaggistica ed alla programmazione regionale (Scaglione, 2006; Fera, Ziparo, 2012) muovono da tale approccio per riprendere l'idea dello Stretto quale "grande area di sostenibilità".

Nell'"Area dello Stretto", come in molte aree del Mezzogiorno, caratterizzate da un'alta esigenza di recupero ambientale, i nuovi progetti dovrebbero invece reinterpretare, valorizzando, morfologie, ecologie, culture, saperi esistenti, piuttosto che continuare ad introdurre dall'esterno grandi strutture che negano le identità locali, ciò che ha portato alle condizioni attuali. Peraltro tale posizione, dettata dal comune buon senso, sembra essere colta anche in diversi tra gli ultimi atti di programmazione istituzionalizzati per l'area.

***I territori dello Stretto.*** Le evoluzioni recenti del concetto di "Area dello Stretto" hanno visto dunque dominare, fino a qualche tempo fa, una sorta di "semplificazione modernista" degli approcci che connotano azioni, strategie e progetti per l'area. In linea con tale tendenza sono spesso apparse le interpretazioni, consolidate, dell'analisi territoriale che salutavano, negli ultimi decenni, il crescente squilibrio, che si andava affermando come fenomeno spaziale prin-

capale su ambedue le sponde, tra un insediamento sempre più pervasivo ed ingombrante ed il resto dell'ambiente, in cui ecosistemi anche notevoli presentavano connotazioni di crescente fragilità, sovente alimentata dall'abbandono antropico in deciso incremento.

Gli abitanti dei territori dello Stretto (se non emigrati) sono infatti "discesi nelle città" nello scorso cinquantennio, dando luogo a formazioni urbane sempre più grandi e con qualche connotato di funzionalità, ma con montanti problemi di assetto urbanistico, socio-morfologico ed ecologico. Vi è peraltro una correlazione evidente tra quella che è presto diventata crescita abnorme, congestionata, spesso illegale, degli insediamenti, e la "semplificazione" della base economica dell'area attorno al terziario commerciale ed alla pubblica amministrazione. Osservando più da vicino le formazioni urbane sulle due sponde (la conurbazione lineare Costa Viola – Villa – Reggio – Saline Ionica e la crescita del territorio di Messina) si coglie però che le grandi questioni che penalizzano l'assetto non possono risolversi all'interno di un approccio veteromodernista, che privilegia le funzioni e le dimensioni urbane come elementi di un illusorio sviluppo: è necessario quello "sguardo diverso" mirato alle relazioni tra insediamenti ed ecologie dello Stretto, che, recuperando gli approcci che hanno caratterizzato le fasi più feconde della sua lunga vicenda evolutiva, si è riaffermato negli anni più recenti (Fera, Ziparo, 2012; Sernini, in Clementi, Dematteis, Palermo, 1996).

**L'Area Reggina** ha conosciuto un'espansione demografica rilevante nel periodo e una fortissima crescita di abitazioni, con crescita reale assai più incidente di quella censita, infatti questo è l'ambito regionale in cui l'abusivismo (e quindi l'informale di più difficile rilevazione) incide di più: si può dire che in tale contesto, negli ultimi due decenni, si è edificato illegalmente in quote quasi pari ad un quarto del totale regionale. La crescita del capoluogo è in effetti ciò che ha conformato maggiormente la nuova configurazione di tutta l'area. Con un incremento demografico del 12% ca nell'ultimo ventennio e di abitazioni rilevate del 40% (quindi in realtà una quota ancora maggiore), Reggio ha provocato un effetto di trascinamento su tutta l'area con ricadute rilevanti sia a nord che a sud. Nella sua crescita abnorme e in buona parte abusiva, la città ha sostanzialmente riempito tutti gli spazi, verdi o vuoti, rimasti al di sotto del centro nelle fasi precedenti. La struttura nord-sud della città, parallela alla linea di costa, ridisegnata dopo il sisma del 1908, ha favorito la realizzazione di un processo di continuum urbano, non solo con Gallico, Catona e Pellaro, grandi frazioni adiacenti a settentrione e meridione del centro consolidato, ma anche con i comuni contermini. In fondo si sarebbero in qualche modo rispettate le previsioni del Prg del 1971, che delineava un'area dello Stretto caratterizzata da conurbazioni intersponda ed intrasponda: però ai servizi di rango superiore, ai parchi territoriali che il piano localizzava tra Reggio e Villa, al parco agricolo ambientale e alle aree produttive previste a sud del nucleo centrale, si è sostanzialmente sostituita una grande macchia di residenza, per lo più abusiva, spesso di pessima qualità architettonica e paesaggistica, che ha penalizzato i grandi valori eco-percettivi presenti. La crescita è avvenuta tramite una maggiore presenza di edilizia turistica sui litorali ed una maggiore propensione tipicamente residenziale – con qualche presenza di commercio nelle altre zone. L'estensione della città nell'intero ambito era già avvenuta negli anni settanta, ottanta e primi novanta (crescita complessiva dell'edificato pari al 49%, con punte dell'84,6% a Melito, del 49,6% a Montebello-Saline, del 47% a Motta S.G., del 46,4% a Campo Calabro, del 42% a Scilla, del 40% circa a Villa); essa si è ulteriormente consolidata nell'ultimo periodo. Tale crescita non è assolutamente giustificata dagli andamenti della base produttiva dell'area, che si è invece ristretta, con perdita di peso del primario e secondario, solo in parte assorbita dalla crescita del

terziario fino a qualche anno fa; cui è seguito il declino generalizzato degli ultimi anni, con lievissima attuale ripresa del primario a cifre peraltro ancora trascurabili. Questo, nonostante le ricadute locali del “favoloso” welfare state all’italiana degli anni settanta ed ottanta, che aveva portato anche in quest’area un forte incremento dei servizi, specie amministrativi, pari al 60%, con punte del 105% a Campo Calabro e del 113,5% a Motta San Giovanni (!). Un quadro che riduce a episodi puntuali i rinnovi legati alla realizzazione di alcuni grandi servizi (università, consiglio regionale, scuola allievi carabinieri, attrezzature da incremento delle presenze di addetti all’ordine pubblico). La crescita descritta era stata favorita dall’originario consolidamento infrastrutturale in direzione nord-sud. Successivamente il venir meno delle ipotesi prospettate per i poli produttivi di Saline e Gioia, la stessa mancata riconfigurazione dell’assetto dell’area, la crescente e nel tempo drammatica esigenza di riqualificazione urbanistico-ambientale, la stessa subentrata insufficienza infrastrutturale rispetto alle nuove dimensioni dell’area, problemi esasperati dall’attuale forte crisi socio-economica, richiedono un nuovo disegno, un nuovo scenario per il contesto nell’ambito dello Stretto (Coco, 2011).

***Il territorio della “sponda peloritana”*** è segnato dalle vicende urbanistiche del comune di Messina. Circa a metà degli anni settanta – sostiene Francesca Moraci – “si è aperta una fase di tumultuose trasformazioni spaziali” proseguite per un lungo periodo.

*“Per Messina sono gli anni di elaborazione del piano Tekne, adottato nel 1976, approvato nel ’78. (...) Il piano Tekne è stato preceduto dal programma di fabbricazione redatto dall’architetto A. Pepe il cui intento era quello di consentire una ripresa dell’attività edilizia e di servire quale strumento interlocutorio in attesa del Prg (...). Agli inizi degli anni ottanta, a pochi anni dalla data di approvazione il piano regolatore della città vacilla, forse per emergenze reali (esigenze di edilizia sovvenzionata e convenzionata), forse per esigenze politiche venute fuori da ipotesi culturali diverse e frutto di stratificazioni sociali ed imprenditoriali più attente ai meccanismi del mercato immobiliare ed alla qualità della forma del piano. Questo è un connotato che sarà un elemento qualitativo della variante generale del 1983 che, poi però, nelle more di un iter procedurale lungo e complesso, e che in dieci anni non ne ha visto l’approvazione, si è svuotata dei contenuti fondativi, a causa di una gestione del territorio fatta tramite varianti parziali e/o leggi speciali, quale quella sul Risanamento urbano che hanno dato luogo a Piani Particolareggiati per 100.000 abitanti.*

*La città attuata per parti appartenenti a “piani” diversi, con presupposti di assetto urbano diverso, non avendo esaurito tutte le potenzialità espresse nella completezza formale, si perde attraverso il disegno non concertato, di un piano di grandi scelte (la variante generale ’83-’93), inattuabili ormai, a causa del mutamento generale ed irrefrenabile della realtà locale, delle scelte dei grandi progetti (Piani di Risanamento, i progetti delle grandi opere pubbliche, le Universiadi del 1997), dell’emergenza dell’edilizia convenzionata, che a Messina pare avere una domanda in crescita continua”* (Moraci, 1997).

*“La realtà di Messina infatti, città di mare, serrata dalle colline, angosciata dai terremoti, con un’unicità di paesaggio emozionante ed una voglia di identità e di qualità del vivere (tra la sua maglia a scacchiera, i viali, le piazze, il lungomare e il porto a falce, il Capo della Sicilia e le colline del Peloro) aveva bisogno di ritrovare in un disegno organico gli elementi di riordino formali e propulsori, tra quelle ‘capacità’ fisiche e relazionali che è in grado di esprimere oggi”* (idem).

Nelle ultime fasi è proseguito invece il processo di crescita indiscriminata ed irrazionale della città, e di riempimento degli ultimi spazi disponibili, con “scalata” perfino delle pendici collinari e conseguenti effetti di inquinamento e congestionamento ambientale, che hanno pesantemente marcato l’intera cmosa costiera fino a Ganzirri e Faro. L’avvio dei cantieri cui