



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

Giuseppe Fera

Nascita e declino di un'idea

Narrano gli storici della Magna Grecia¹ 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 Stretto², 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 Samonà³. 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 80⁴. “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

3 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.

4 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 locale⁵. 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 economica⁶.

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.

⁶ 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 Calabria⁷ aveva già nel 2010 individuato questo sistema metropolitano composto da due distinti TRS (Territori Regionali di Sviluppo)⁸:

- 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.

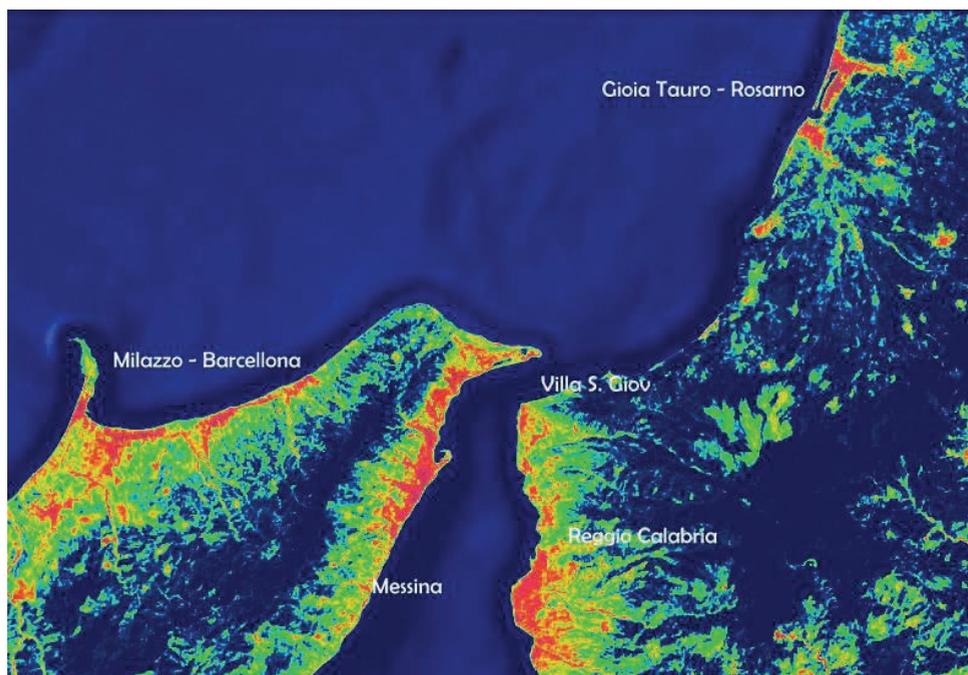


Fig. 2. La nuova configurazione territoriale dell'area dello Stretto; in rosso le aree più densamente urbanizzate. Si possono distinguere i sistemi urbani di Milazzo-Barcellona, Messina, Reggio Calabria-Villa San Giovanni e Gioia Tauro-Rosarno

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 metropolitane⁹.

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,

⁹ 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 gomma (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 Calabria¹⁰, 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.¹¹ (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 facciano 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".

