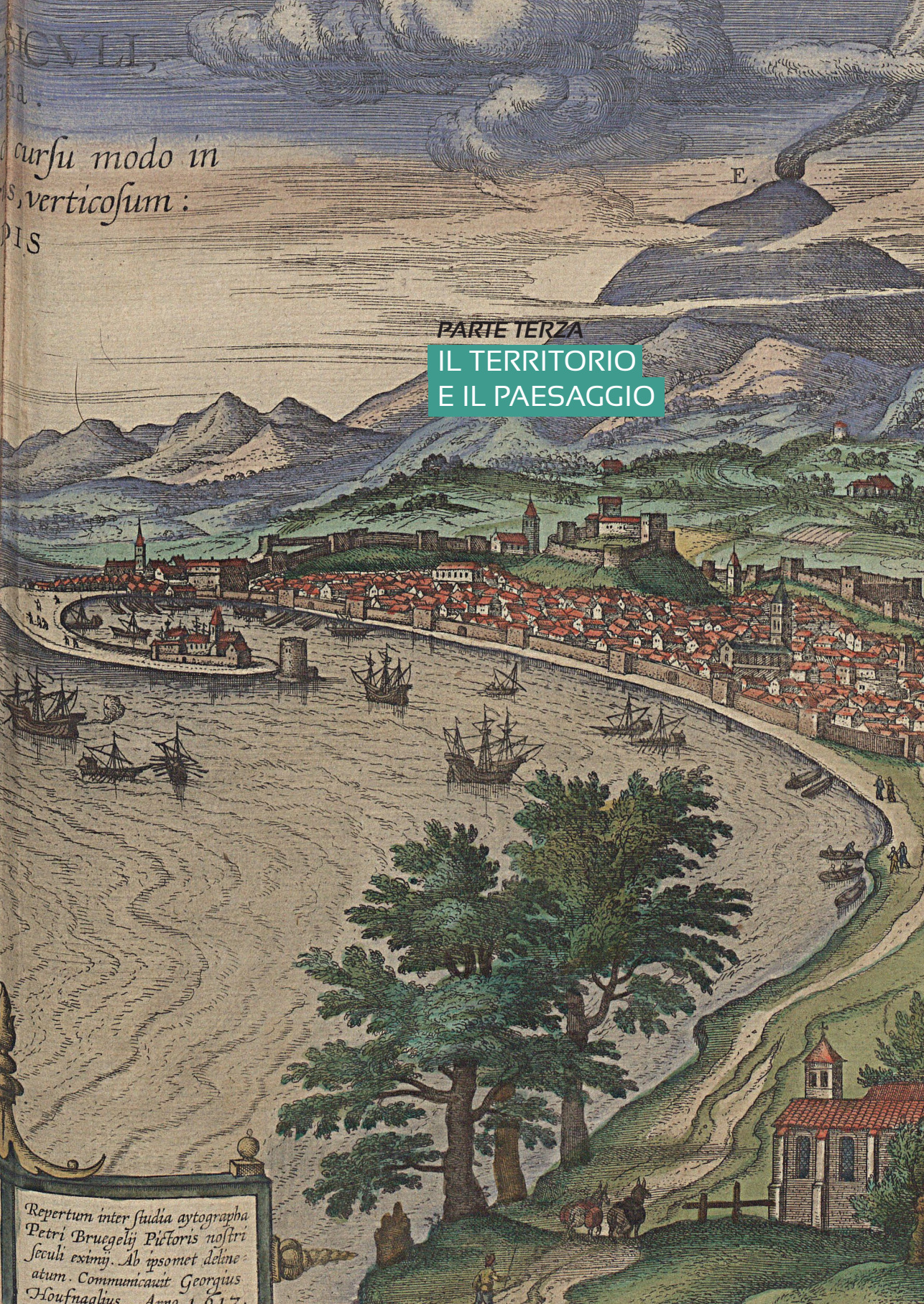

PARTE TERZA

IL TERRITORIO E IL PAESAGGIO

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", si è riacceso 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 particolar 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 sè che nel caso in esame poichè 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[1]

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

1 Si fa presente che la sottoscritta è componente del GdiL 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.[2]

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 rewiew* 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 aspaziali (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 precondizione 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 (*comprensive network).* Ma in definitiva le città che non raggiungono in 30 minuti un "corridoio" europeo non avranno finanziamenti (connecting europe)[3], 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 spacchettata 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*[4] – 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 provincie 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*[5] 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 programmatorie 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[6]. 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*[1].

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.

1 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"[2] 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 (Helsinky). 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^2, 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[3].

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[4] 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 "smartierizzazione".

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"**.**

4 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 ci "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 costituisse 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, Borzì 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 marcano, 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 sostanzia 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 fiumare "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 fiumare, 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 perdippiù 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 programmatorio 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 uffcu 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, seguitando 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 rilevo. 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, valorizzandole, 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-

cipale 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 cimosa costiera fino a Ganzirri e Faro. L'avvio dei cantieri cui

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

Quale ricomposizione metropolitana per il contesto?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il "meraviglioso" paesaggio dello Stretto

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

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

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

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

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

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

Le "Meraviglie" della Struttura ecopaesaggistica. Le caratteristiche e la gestione del Paesaggio dello Stretto, "un'opera d'arte naturale tra le più suggestive del mondo", sono descritte e presentate in una letteratura,scientifica e divulgativa, ormai vastissima.
Nelle note seguenti, ci soffermeremo sulle rappresentazioni "dominanti" di Ambiente e Paesaggio dello Stretto per quanto riguarda i "caratteri strutturanti, qualificanti e connotanti", (Gambino, 1996), nonché il suo eco- funzionamento, emergenti da una compilazione della letteratura citata.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La valorizzazione del patrimonio e il riconoscimento istituzionale**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Riferimenti bibliografici e documentali

a) Documenti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Bibliografia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. L'Area dello Stretto tra *prossimità* e *distanza*

Antonello Russo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

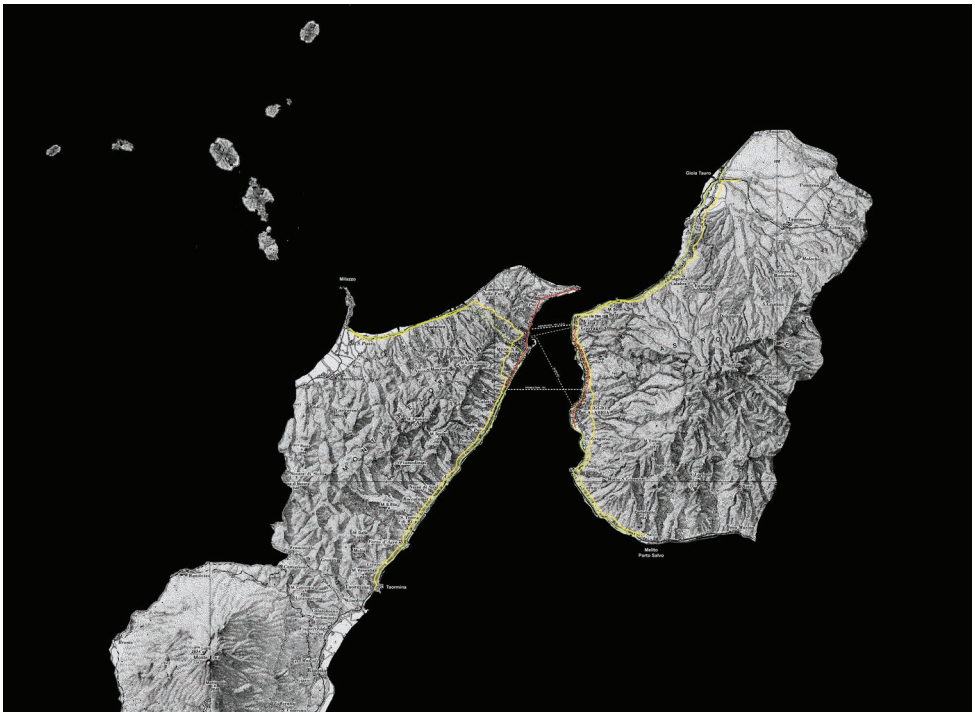

Fig. 2. La stanza dello Stretto - Delimitazione e ipotesi di assetto infrastrutturale
LId'A7 Laboratorio Internazionale di Architettura
Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto
Reggio Calabria 19 settembre/04 ottobre 2008 - *Responsabile scientifico:* Laura Thermes
Immagine elaborata all'interno del laboratorio
Messina tra la zona falcata e l'approdo di Tremestieri
Coordinatori: Laura Thermes, Gianfranco Neri, Ottavio Amaro
Tutor: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella
Gruppo di lavoro: Rosario Andrea Cristelli, Michelangelo Formica, Francesca Gattuso, Luca Granvillano, Ivana Italiano, Federica La Motta, Azzurra Licciardello, Lucrezia Marino, Francesco Paviglianiti, Alessia Scimone, Maurizio Tempera.

13. La Resilienza del paesaggio dello Stretto

Marina A. Arena

Per un'idea di sviluppo

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

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

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

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

Quale paesaggio

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

metri e 6.000 sono gli ecomostri catalogati[1]. Paesaggi negati dove la distanza dal paesaggio come *bene comune* diventa una distanza culturale e mentale[2]; paesaggi fragili costruiti negli alvei delle fiumare, affacci a mare trasformati in retrobottega urbani. Nonostante ciò il campo di forza sprigionato dal contesto ambientale è potentissimo: è la *resilienza*[3] la caratteristica del paesaggio di questi luoghi. Nello Stretto, nonostante le aggressioni quotidiane, la *venustas ambientale* aumenta la resilienza urbana perché la bellezza determina un *campo di forza* nel territorio[4].

Il quadro ambientale che si presenta sui due versanti dello Stretto è quello di una immanenza pervasiva del paesaggio, di un'unica presenza certa e immagine perpetua in un territorio in trasformazione[5]. Un *tòpos* dove la storia si perde nel mito, dove arte e letteratura esprimono valori universali da Omero e Virgilio ai viaggiatori del Grand Tour fino a Stefano D'Arrigo[6]. È il paesaggio immortalato attraverso lo sguardo "verso" lo Stretto di Antonello da Messina e "dallo" Stretto da Filippo Juvarra. Un microcosmo ambientale e culturale collocato esattamente al centro del Mediterraneo. Un paesaggio del "limite" dove tutto comincia e tutto finisce, si divide e si raddoppia: due mari (Tirreno e Jonio), due regioni (Calabria e Sicilia), due città (Reggio e Messina), due sfondi montuosi (il massiccio dell'Aspromonte e l'acrocoro dei Peloritani), due Piloni e due mostri (Scilla e Cariddi). Un gioco di specchi in cui le sponde diventano vicendevolmente quinte, e la visione da un versante all'altro coglie l'incombere della natura sulle cose dell'uomo: nell'anfiteatro dello Stretto siamo tutti spettatori e attori, guardiamo e siamo guardati. I volumi e le superfici esaltati dai tagli di luce, la linea di costa e il *continuum* del costruito, le fiumare che separano gli squarci vallivi, le cime, i viadotti, i porti, i forti, le torri d'avvistamento, i fari, i *waterfront*, le periferie; ciascuno di questi singoli elementi contribuisce ad esaltare quel tutto che è più della somma delle singole parti e che si sostanzia nel senso del paesaggio: nel suo olismo. Un racconto a quattro mani, tra Messina e Reggio, un gioco di rimandi e di specchi che, in quei pochi chilometri che separano i due territori, allevia lo sguardo dalla visione del degrado ingentilendone gli scempi.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

Un paesaggio che si presenta come un compendio delle categorie contemplate dalla Convenzione europea del paesaggio, dove si trovano i "paesaggi terrestri" (spazi naturali, rurali, periurbani e urbani), le "acque interne e marine" (lo Stretto, le fiumare, i laghi di Ganzirri sul versante messinese), e che comprende quei paesaggi che possono essere considerati "eccezionali", "del quotidiano" e "del degrado", così come descritti dalla Convenzione stessa[8].

La scala metropolitana dello Stretto tra ambiente e mobilità

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

Le due città, con i loro territori e le rispettive comunità, appartengono ad un paesaggio che le *unisce* a livello ambientale ma fisicamente le *divide*. L'incombere del Ponte per decenni ha penalizzato quest'area paralizzando ogni iniziativa, l'idea che l'unificazione potesse avvenire attraverso una "linea" (quella del Ponte) non ha consentito di affrontare il problema in maniera organica[9]; avrebbe dovuto essere un tema di riqualificazione paesistico-territoriale, non solo

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

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

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

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

Straordinario valore paesaggistico e posizione strategica territoriale rappresentano due risorse sostanziali per la promozione delle sviluppo sostenibile dell'area[10], e a partire da ciò è possibile creare una economia strutturale capace di investire in cultura, in paesaggio, in energia e nel risanamento e valorizzazione del territorio.

Messina e l'occasione del nuovo Prg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al di fuori del controllo del territorio, l'abbandono e il degrado si trasformano in rischio e vanno ad aggiungersi alle già gravi emergenze strutturali del nostro territorio: *rischio sismico* e *dissesto idrogeologico*. È evidente come non si siano tenute in considerazione le più elementari norme di sicurezza: dall'inefficienza delle infrastrutture all'espansione urbana che invade i letti dei fiumi o profana i loro crinali spartiacque. In tal senso, lo stato di salute del paesaggio diventa la cartina di tornasole che mette a nudo la follia, spesso legalizzata, della nostra aggressione al territorio. La catena dei Monti Peloritani rappresenta una vera spada di Damocle su Messina, e ciò è dovuto alle sue caratteristiche intrinseche come l'età geologica, all'esposizione a fattori climatici che, a detta degli esperti, stanno cambiando velocemente, e, soprattutto all'aggressione antropica. La frequenza e la profondità delle valli rappresenta una delle caratteristiche dei Monti Peloritani che, legata alla orografia acclive e alla vicinanza della linea di costa, determina un percorso breve e veloce dalla sorgente alla foce. Numerose sono le aste torrentizie (di cui almeno dieci da sud a nord – dal Torrente Larderia al Torrente Papardo – che, essendo coperte attraversano Messina sotto forma di assi viari) i cui bacini idrografici versano in stato di grave dissesto idrogeologico, e si tratta di una realtà estensibile a tutto il territorio dei Peloritani orientali, fatte salve le aree coperte dai boschi di proprietà del demanio forestale della Regione Sicilia[12].

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

---

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

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

- *Waterfront: non solo Porto.* La questione del *waterfront* a Messina offre la possibilità di riverberarsi su tematiche più generali legate ad una riorganizzazione complessiva del sistema urbano. Se utilizzassimo una prospettiva ancora più ampia di riqualificazione dell'intera area d'affaccio sul mare del territorio comunale, quello del *waterfront* diverrebbe un progetto legato alla valorizzazione ambientale e paesistica per un sistema integrato costiero, a quel punto il *waterfront portuale* diverrebbe una delle parti, magari la più rappresentativa, di un sistema più complesso[13]. Alla scala urbana la rigenerazione del *waterfront* rappresenta l'opportunità di avviare un processo che sappia andare al di là del singolo oggetto di architettura, legato alla firma di un archistar, e che abbia invece la capacità di esprimersi in funzione del luogo e di una integrazione con il tessuto urbano. Il *waterfront* deve inserirsi strategicamente all'interno di un Piano che sia in grado di inquadrarlo nelle politiche territoriali, anche perché sembra questo l'unico modo per farlo diventare realmente cogente e integrato con altri programmi di sviluppo del territorio e cominciare ad uscire così, una volta per tutte, dalla logica della decontestualizzazione del progetto urbano.
La riqualificazione del paesaggio costiero è da inquadrare in una visione integrata di interventi di tipo urbanistico, paesaggistico e ambientale, va quindi valutata nel quadro di una complessità di interventi; si tratta di azioni sistemiche legate a tutte le componenti naturali e antropiche dell'intero ecosistema territoriale. È importante considerare il *waterfront territoriale* attribuendo ad esso non solo una estensione in lunghezza sul fronte marino ma anche uno spessore territoriale variabile in base alla morfologia e ai legami storico-culturali che dia profondità e respiro alle azioni da intraprendere. I piani di settore che gestiscono queste aree non possono offrire la prospettiva strategica che l'inquadramento dentro lo strumento urbanistico può e deve dare.
- *Countryfront agro urbano (campagna urbana).* Per "campagna urbana" intendiamo uno spazio ibrido, in cui si coagulano due margini: da una parte la città con le sue regole e dall'altra la campagna con le sue forme residenziali e produttive (aree rurali). Oggi costituisce solo una potenziale estensione della città, un residuo, una marginalità, un limite da superare dove la campagna assume la sua forma senza un disegno ma per sottrazione. Messina, come tutte le città, produce un numero crescente di scarti urbani che danno

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

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