

## Introduzione

*di Virginio Bettini, Marco Guerzoni, Alberto Ziparo*

Il Corso di Ecologia e quindi di Analisi e Valutazione Ambientale dello IUAV, tenuto da Virginio Bettini, ha spesso effettuato i propri seminari residenziali - autentici laboratori didattici e scientifici in situ - su contesti meridionali in cui erano state localizzate impegnative realizzazioni di grandi opere industriali e infrastrutturali, "poli di sviluppo" che avrebbero dovuto assicurare la "modernizzazione del Mezzogiorno d'Italia" e che invece spesso si sono rivelate "Cattedrali nel Deserto", operazioni che mortificavano economie ed ecologie locali, prospettando ipotesi di crescita tanto illusorie quanto estranee agli ambiti di riferimento, che nel tempo sono stati invece segnati da degrado sociale e ambientale.

L'analisi degli effetti territoriali dei grandi trasferimenti di capitale fisso al Sud - una politica oggi da più parti considerata discutibile, se non fallimentare e che pure è proseguita per quasi un quarantennio, a partire dalla ricostruzione postbellica - ha peraltro costituito una delle componenti principali del programma di ricerca di Alberto Ziparo, l'altro coordinatore del lavoro. In studi precedenti - e segnatamente nelle elaborazioni sugli impatti della megacentrale termoelettrica, prevista dai PEN degli anni ottanta a Gioia Tauro - la gravità degli effetti ambientali aveva assunto la funzione di indicatore dell'esistenza di problematiche che, oltre alle inaccettabili rotture negli apparati paesistici e ai dissesti indotti negli ecosistemi presenti, determinavano pesanti aporie nel modello di sviluppo e distorsioni negli assetti sociali ed urbanistici.

La riproposizione di una nuova megastruttura - costantemente presente, sia pure quale "fantasma" -, nel dibattito sull'organizzazione del territorio meridionale, appunto "moderno", quale il Ponte sullo Stretto di Messina, ha costituito occasione per un nuovo incontro e per nuove collaborazioni scientifiche con studiosi ambientalisti e meridionalisti attorno alla verifica degli

effetti ambientali, ma anche dei significati e del senso culturale e territoriale della eventuale realizzazione dell'Attraversamento Stabile dello Stretto all'alba del terzo millennio.

La lunga, secolare vicenda del Ponte è paradigmatica delle illusioni e delle aporie che hanno spesso contrassegnato i contenuti - ed anche le icone - delle politiche "per il Mezzogiorno". Già all'indomani della realizzazione dell'unità, gli atti del neonato parlamento italiano citavano il ponte tra le opere infrastrutturali che dovevano costituire l'ossatura principale della rete, e quindi della consolidata unificazione nazionale. Ci si accorse presto, però, che i problemi tecnici da affrontare erano infinitamente superiori a quelli pure risolti per oltrepassare i grandi corsi d'acqua del paese.

Per molti decenni questo "simbolo del Mezzogiorno moderno" che doveva "rompere l'isolamento" della Sicilia e sancire "l'abbattimento della perifericità" delle estremità della Penisola, ha costituito una sensata prospettiva per le popolazioni delle due regioni. L'auspicio era che la programmazione economico-territoriale e l'avanzamento tecnologico convergessero per superare i problemi che ne ostacolavano la realizzazione, che sembravano davvero enormi, ma di natura unicamente tecnico-finanziaria.

Negli anni settanta - allorché fu costituita una società ad hoc e quindi indetto un concorso di idee per l'individuazione della soluzione migliore - già affioravano i primi dubbi sulle potenzialità di crescita legata ai grandi poli industriali e infrastrutturali e, quindi, sull'utilità dell'operazione. Essi diventavano perplessità allorché, negli anni ottanta, la "politica delle grandi realizzazioni" mostrava in pieno i suoi fallimenti sul territorio meridionale, marcati tra l'altro dal degrado ecologico e dalla deterritorializzazione, mentre emergevano nuove sensibilità ecologiche che attribuivano decise valenze e suscettività - anche di sviluppo economico - alle risorse ed ai valori del paesaggio e dell'ambiente.

Le incertezze e le posizioni critiche aumentarono allorché - in piena Tangentopoli - il governo Craxi pretese di rilanciare il progetto con apposito decreto, proprio mentre il volume dei traffici sullo Stretto tendeva ad arrestare il proprio incremento e, dall'avvio degli anni novanta, addirittura a declinare.

La stesura definitiva del progetto di massima fu consegnata al governo a fine 1992, completa di Studio di Impatto Ambientale (ritirato dal proponente dopo la presentazione delle "Osservazioni" da parte di tecnici e studiosi di parte ambientalista).

All'avvio dello studio la riflessione si è soffermata, tra l'altro, su un elemento distintivo per una corretta analisi degli impatti: la notevole, seppur ambivalente, rilevanza del ponte nel dibattito e nelle istanze sociali e istituzionali, non soltanto nelle regioni direttamente interessate, contrastava con la caduta di attenzione per l'ambiente di riferimento, pure uno dei paesaggi più importanti del Mediterraneo.

Lo Stretto di Messina, luogo certamente "cospicuo" per le sue caratteristiche ecomorfologiche e paesaggistiche, aveva storicamente assunto ruolo di

ambito geografico e socio-politico decisivo per le relazioni tra Europa e Mediterraneo. Dopo la seconda guerra mondiale, la reinterpretazione - colta tra gli altri da Franco Cassano - del Mezzogiorno di Italia quale periferia dell'occidente "avanzato e moderno" aveva contribuito a ridurre il contesto dello Stretto a sfondo di uno scenario che attribuiva rilievo sempre maggiore ad elementi ad esso estranei, ma che dovevano garantirne "l'accesso alla modernizzazione": il Ponte, ma anche i poli industriali e le grandi attrezzature di servizio e di armatura del territorio.

Il passaggio di millennio è marcato invece dall'evidente crisi della pretesa di costruire, ovunque, il medesimo modello di sviluppo "globalizzante" ed ad alto consumo di risorse e propone la valorizzazione degli ambienti locali, anche come grande istanza di crescita autosostenibile. Questo significa la necessità che lo Stretto di Messina dispieghi nuovamente le sue enormi potenzialità ambientali, culturali, storiche e paesaggistiche -oltre che sociomorfolologiche - anche in termini di sviluppo umano.

Uno degli elementi distintivi della nostra analisi di impatto diventava, allora, la verifica di quanto il progetto del Ponte fosse compatibile - e meglio in grado di valorizzare - proprio quelle risorse del contesto, negate al momento della sua prima formulazione, ma adesso decisive per il futuro dell'area.

L'impostazione del presente lavoro è stata effettuata dapprima in una serie di colloqui e riunioni tenuti presso le sedi universitarie che hanno coordinato il lavoro e nell'area interessata, anche con la collaborazione di un coordinamento di associazioni, partiti, forze sociali e studiosi (Il Comitato tra Scilla e Cariddi) che opera per la difesa e la valorizzazione dell'ambiente dello Stretto e quindi messa a punto nel seminario residenziale, coordinato da Virginio Bettini, della durata di una settimana, tenutosi a Reggio Calabria nel settembre 1998.

Un ulteriore workshop, effettuato a Firenze nel dicembre dello stesso anno, ha portato all'articolazione finale del rapporto presentato nel volume.

Esso consta di sei parti. Nella prima, curata da Alberto Ziparo, viene avanzata una prima interpretazione del progetto, con una proiezione sull'ambiente di riferimento, riletto quale scenario denso di risorse ecologiche e culturali.

Nella seconda parte Virginio Bettini, riportando anche l'esito di studi condotti presso la Stanford University insieme al professor Leonard Ortolano, individua le carenze metodologiche del SIA, indicando le procedure utili per un assessment dell'opera in questione; Enrico Falqui argomenta, quindi, come gli interessi in gioco tendano a negare la possibilità di effettuazione di una corretta procedura di VIA.

Nella terza sezione Lidia Liotta e Alberto Ziparo riprendono gli aspetti più rilevanti delle "Osservazioni" avanzate da studiosi ambientalisti al SIA del Ponte.

La parte quarta è dedicata ai rischi sismici e idrogeologici: Paolo Rabitti effettua un'analisi dei rischi, proponendo anche il resoconto di indagini

effettuate direttamente sul sito da Floriano Villa; Teresa Crespellani sottolinea il paradosso della (presunta) sicurezza del manufatto a fronte degli alti rischi che tuttora contrassegnano gli insediamenti ed i suoli dell'area.

La quinta sezione riguarda la Pianificazione dei Trasporti: Alberto Ziparo effettua un'analisi di pros e cons del ponte rispetto alle alternative possibili, tenendo conto degli ultimi trend di mobilità nell'area; Marco Guerzoni analizza il "tasso di democraticità" del processo decisionale fin qui presentato dalla vicenda, ricordando, tra l'altro, come nemmeno nel caso in cui l'attraversamento stabile risultasse più vantaggioso di altre scelte, il ponte sospeso costituirebbe necessariamente la scelta migliore.

L'ultima sezione si sofferma sugli aspetti di programmazione economica e di impatto socio-culturale: Osvaldo Pieroni sottolinea le incompatibilità tra il manufatto e il tessuto culturale del contesto; Domenico Marino riprende e aggiorna alcuni elementi dell'analisi costi-benefici relativa al progetto; Piero Polimeni illustra le potenzialità di sviluppo sostenibile dell'area citando programmi avviati e previsti

Le conclusioni riportano il giudizio complessivo del gruppo di lavoro sull'operazione.