

SEZIONE SESTA

Gli impatti socio-economici
e lo sviluppo sostenibile
nell'Area dello Stretto

Capitolo undici - Effetti sociali e culturali del Ponte sullo Stretto

di Osvaldo Pieroni

Una corretta Valutazione di impatto ambientale (VIA) dovrebbe, com'è noto, comprendere una valutazione di impatto sociale (*Social Impact Assessment*: SIA). In genere, tuttavia, quest'ultima operazione scientifica viene tralasciata oppure limitata alla utilizzazione di pochi parametri di tipo demografico ed economico, che accompagnano marginalmente e comunque in modo non sistemico gli indicatori di impatto fisico. Nell'ambito della pratica italiana il ruolo del sociologo nella valutazione è di fatto espunto ed in qualche caso la valutazione dell'impatto sociale, se presente, ha funzione secondaria e marginale.

Nel caso del Progetto di massima del Ponte sullo Stretto di Messina lo studio di VIA è – agli atti – del tutto assente, nonostante l'approvazione del medesimo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.¹

Tuttavia, grazie alla mobilitazione pubblica, sono emerse numerose osservazioni scientifiche e rilievi critici, che nell'insieme vanno a costituire le premesse per uno studio di impatto.² Si è inoltre alimentato un dibattito che investe grandi temi, in sostanza concernenti le relazioni tra ambiente e sviluppo economico, che costituiscono lo “sfondo” aggiornato per qualsiasi attuale discussione non solo attorno ad ipotesi di collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, ma più in generale attorno a prospettive di sviluppo e valorizzazione dell'area Mediterranea.

Da questo punto di vista si è dunque aperto un terreno di comunicazione ambientale, assai interessante dal punto di vista dell'analisi sociologica, ma in ogni caso fondamentale dal punto di vista delle decisioni politiche.

Occorre ricordare che, anche nelle procedure scientifiche consolidate

relative alla VIA, la discussione pubblica - tanto nel suo svolgimento, che nell'analisi dei suoi contenuti - è momento cruciale dei protocolli metodologici. Dalla discussione pubblica emergono infatti non soltanto nuove informazioni, affermazioni di interessi e valori da prendere in considerazione, opinioni più o meno prevalenti, ecc., ma a partire da questa, prendono forma esplicita "schieramenti" che in genere rappresentano alternative con le quali la VIA dovrà confrontarsi e sulle quali potrà disegnare quegli scenari alternativi e quelle proiezioni comparative che consentono appunto una sensata e corretta valutazione.

D'altro canto ogni decisione progettuale è, per definizione, una scelta e, come tale, implica necessariamente l'esame e la selezione di alternative.

Nel caso della vicenda relativa al Progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, il ruolo dei "valutatori" dell'impatto - che avrebbe dovuto trovare spazio all'interno della stessa compagine progettuale - è stato in un primo momento appiattito al ruolo di "giustificatori" dell'*impactor*, rovesciando le stesse logiche di una corretta metodologia scientifica, ed in un secondo momento è stato del tutto omesso, rinviando ogni studio di valutazione alla fase esecutiva del progetto. In tal caso, trattandosi di mettere in campo un progetto esecutivo, appare evidente che la stessa Valutazione di Impatto Ambientale non avrebbe più senso. Ma tant'è ...

Per relativa buona sorte, il Governo - sul quale si sono riversate contrastanti pressioni da parte di gruppi politici e di interesse favorevoli o contrari al progetto - ha rinviato l'esame, subordinando ogni futura decisione al responso del CIPE, l'organismo per la programmazione economica che in realtà riveste il ruolo di «valutatore» per l'opportunità delle scelte in materia economica e di sviluppo (e non considera quindi direttamente le questioni di valutazione di impatto ambientale). Tale rinvio, che appare l'esito di una mediazione politica, da un lato si colloca in una consolidata tradizione di attesa (non decisione) rispetto a questioni controverse e a carenze di legittimazione, ma dall'altra consente una prosecuzione del dibattito e della mobilitazione pubblica attorno ad una questione aperta. Se questo è il risultato delle pratiche che si attuano nel nostro paese, esso mostra tuttavia l'incapacità, o quantomeno i vincoli e le vischiosità che sussistono rispetto alla possibilità di utilizzare in ogni sua potenzialità uno strumento scientifico che è al contempo metodo democratico, quale la VIA.

Da un punto di vista della teoria sociologica, la vicenda appena richiamata appare confortare, almeno in parte, l'ipotesi pessimistica della chiusura comunicativa dei sistemi sociali. Il sistema economico ed il sistema politico, in particolare, paiono fortemente selettivi, chiusi nelle proprie logiche e quindi sordi agli input esterni non adeguati ad esse ed al proprio linguaggio. Ancor prima di una selezione di merito, infatti, appare evidente l'assenza di un linguaggio che permetta l'emergere di

un *consensual domain*. Le argomentazioni ambientaliste (non soltanto queste, ma anche ogni argomento antiutilitaristico o antiautoritario o, più banalmente, alternativo al Progetto del Ponte) vengono opacamente avvertite come “rumore”, “disturbo” e non sono quindi prese in considerazione.

In un siffatto contesto di relativa chiusura sistemica, la VIA in senso proprio appare allora vettore di trasparenza e di democrazia, strumento atto a ristabilire un campo di consenso linguistico e comunicativo.

In questa nota intendiamo indicare quali siano i passaggi metodologici che paiono necessari per una corretta valutazione sociologica dell’impatto ambientale (SIA) e quindi discutere brevemente alcune questioni che il progetto del Ponte sullo Stretto implica.

La metodologia sociologica,³ che accompagna ed integra la VIA, comprende dapprima i seguenti passaggi, che in realtà ricalcano, sia pur con un proprio modo di osservazione, i medesimi percorsi delle altre competenze:

1. *scoping* (identificazione degli scopi del progetto, portata del problema e delimitazione del campo di analisi);
2. identificazione del problema (interessi dei proponenti, scopi delle politiche socio-economiche cui il progetto si riferisce, identificazione delle preoccupazioni pubbliche);
3. identificazione e formulazione delle alternative (alternative tecnologiche, alternative di localizzazione, alternative di uso delle risorse, ecc.).

A seguito di questa fase avrà luogo l’attività più specifica del sociologo:

4. identificazione degli impatti e descrizione del sistema sociale di riferimento;
5. previsione-proiezione degli impatti;
6. stima e misurazione comparata degli impatti;
7. valutazione;
8. mitigazione degli impatti.

Vi sono infine altri compiti metodologici che debbono essere svolti accompagnando la esecuzione del progetto:

9. monitoraggio;
10. gestione.

Nell’ambito di queste operazioni assume grande rilevanza lo studio, la definizione e la descrizione del sistema sociale di riferimento. Possono essere definiti livelli diversi di impatto che riguardino, ad esempio nel caso del progetto del Ponte, l’area direttamente interessata dall’impatto (i sistemi sociali degli ambiti territoriali di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Messina) e/o l’area più vasta del Mezzogiorno Mediterraneo. Come considerare il sistema sociale? Ciò che va messo in evidenza, in ogni caso, è la relazione tra società ed ambiente in riferimento alla situazione attuale ed in riferimento a differenti possibili scenari che

emergono dall'esame delle alternative. Occorre sottolineare che tale relazione implica importanti processi di *feed-back*: in altri termini occorrerà prendere in considerazione tanto l'impatto che riguarda la modifica dell'ambiente, quanto l'impatto dell'ambiente modificato sulla società. Ogni sistema sociale dovrebbe, poi, essere considerato come insieme di sottosistemi interrelati (sistema economico, sistema politico, sistema culturale relativamente autonomi dall'ambiente) che a loro volta interagiscono con il sistema bio-psichico (o dei "mondi vitali"), le cui basi sono fortemente radicate nell'ambiente, ovvero nella percezione e nella esperienza del territorio che ciascun individuo matura nel corso della vita e dei processi comunicativi.

Come si potrà notare una simile operazione comporta notevoli livelli di complessità e non è di facile svolgimento nella sua traduzione empirico-operativa. E' evidente che la valutazione di impatto sociale non si esaurisce in nessun caso nella semplice valutazione, sia pur nel confronto tra scenari (alternative) differenti, di effetti economici e demografici.

D'altro canto la valutazione di impatto socio-economico, che è particolarmente rilevante nel caso del Progetto del Ponte (tanto per ciò che concerne gli scopi, quanto i problemi e gli effetti), richiama immediatamente la problematica dello sviluppo economico e sociale e rinvia alla questione dei mutamenti e delle risorse (oppure dei vincoli) che emergono dagli altri sottosistemi (politico, culturale e dei "mondi vitali"). Esiste ormai una consolidata letteratura che indica come quelli che un tempo venivano definiti fattori "extraeconomici" dello sviluppo (in altri termini: esternalità), assumano invece una rilevanza fondamentale nei processi di mobilitazione, di crescita e di gestione di risorse economiche. Da questo punto di vista le relazioni tra pratiche, strutture sociali e territorio - inteso come ecosistema vivente, paesaggio e storia dell'ambiente - si rivelano oggetto privilegiato di attenzione e riguardano la definizione di problematiche quali la identità, l'appartenenza territoriale, il senso dell'agire in un determinato luogo e la proiezione di queste stesse nel patrimonio affidato alle generazioni future.

A puro titolo orientativo, qui di seguito, presentiamo un modello molto semplice di identificazione delle principali relazioni tra fattori che compongono l'organizzazione sociale e che spesso è stato utilizzato nell'ambito di VIA.⁴

Si tratta, in sostanza, di una griglia interpretativa (o matrice) che contempla i seguenti elementi costitutivi:

1. gli input diretti del progetto;
2. le risorse del sistema sociale locale;
3. l'organizzazione del sistema sociale locale;
4. gli indicatori oggettivi e soggettivi della qualità della vita.

Tale matrice – illustrata attraverso la tabella in fondo al presente capitolo – consente di individuare e selezionare le categorie di impatto sui

diversi sottosistemi sociali. A ciascuna di queste categorie dovranno poi corrispondere indicatori sociali appropriati (che sintetizzeranno dati comportamento, di atteggiamento e dati statistici), di volta in volta relativi a fasi temporali diverse ed ad alternative diverse (o scenari).⁵ Verranno così prodotte una serie di matrici delle relazioni da porre a confronto per la valutazione ed il processo di scelta.

L'operazione, ovviamente, comporta una organizzazione complessa della ricerca e risorse adeguate al suo completamento.

Senza qui entrare nel merito di un simile procedimento, ci limitiamo ad indicare una serie di problematiche e di ipotesi che l'indagine sui differenti scenari alternativi potrebbe verosimilmente mettere in luce e/o verificare. Gli scenari alternativi, che vanno messi a confronto con quello prodotto dal progetto, nel nostro caso potrebbero essere: 1. l'opzione del "do nothing"; 2. la soluzione del "ponte di Archimede" (ovvero del progetto di tunnel sommerso, già scartata in sede di scelta dalla Società Stretto di Messina, ma che avrebbe tuttavia offerto vantaggi compensativi in termini di produzione di energia attraverso l'uso delle correnti marine); 3. la soluzione multimodale, che non prevede la costruzione del ponte, ma presenta alternative al trasporto tramite il cabotaggio da Gioia Tauro a Milazzo da un lato e da Saline Jonica a Catania dall'altro, prevedendo anche un rafforzamento dei servizi di aliscafo Reggio-Messina, un miglioramento del trasbordo dei vagoni ferroviari da Villa San Giovanni, un potenziamento dei servizi aeroportuali. Va notato che quest'ultima soluzione si giova di ingenti investimenti già effettuati nei diversi scali marittimi e di progetti in corso di attuazione.

Ecco dunque qui di seguito le problematiche che ci sembra opportuno affrontare e le ipotesi relative al confronto tra il progetto e l'alternativa numero 3, che appare la più realistica.

a.- Gli effetti della costruzione del Ponte sui processi di concentrazione urbana della popolazione sono facilmente prevedibili ed in questo caso auspicati dai proponenti, che individuano uno scenario di area metropolitana o sistema urbano dello Stretto tale da aggregare – secondo alcune stime – circa 600.000 persone a seguito di due processi: da un lato la unificazione delle tre realtà urbane oggi distinte, dall'altro l'afflusso di nuova popolazione dalle aree interne.⁶

Tale processo implica mutamenti sul piano del governo e della regolazione sociale, sul piano delle relazioni tra attori sociali, sul piano dei comportamenti individuali e collettivi oltre che, ovviamente, su quello della pianificazione urbanistica.

Vanno rilevate le attuali difficoltà che incontrano le differenti amministrazioni locali sul piano della regolazione e della gestione tanto delle dinamiche sociali quanto del territorio e del tessuto urbano, in tutti i casi sottoposto ad un forte degrado ed oggetto di continue e persistenti operazioni speculative o comunque al di fuori di qualsiasi regolamentazione.

Da questo punto di vista occorre domandarsi se differenti scenari com-

portino di conseguenza la scelta tra opzioni di accentramento (verso modelli di metropoli) e di decentramento (verso modelli di reti di città) e quale delle due opzioni si riveli non soltanto più adatta a governare le dinamiche sociali, ma anche a favorire una gestione dal basso ed una mobilitazione degli attori sociali diffusi.

La scelta – ad esempio – di rafforzare il trasporto marittimo per il collegamento tra Calabria e Sicilia utilizzando per le merci su gomma i Porti di Gioia Tauro da un lato e di Saline Jonica dall'altro, collegando Milazzo con il primo e Catania con il secondo, ed il potenziamento del trasporto delle persone dal Porto di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni per Messina, prospetta invece uno scenario di decongestione delle realtà urbane, di diffusione delle funzioni economiche e sociali, lasciando sostanzialmente inalterato il paesaggio e l'ecosistema dello Stretto, senza creare nuovi impatti (e rischi) geologici.

b.- Gli effetti dell'impatto della costruzione del Ponte sulla stratificazione sociale e sulla distribuzione di reddito e potere paiono verosimilmente tendere verso ulteriori squilibri. La struttura di stratificazione sociale dell'area appare attualmente scarsamente diversificata (si pensi, ad esempio, al profilo socio-professionale ed alla distribuzione delle attività che comprendono in poche categorie la maggior parte della popolazione): questo stato lascia prevedere un impatto di tipo forte.⁷

Laddove si ipotizzi che la realizzazione del Ponte accresca la mobilità delle persone, delle merci e dei servizi, “determinando in tal modo la creazione di un ampio mercato”, “non si deve sottovalutare (...) l'eventualità che questo mercato possa ridursi ad essere uno sbocco per prodotti esterni, senza riuscire a suscitare la formazione di attività produttive in loco, sia autoctone che di origine esterna”.⁸

c.- Gli effetti sulla regolazione sociale paiono variare a seconda della dimensione territoriale delle aggregazioni sociali. Si può infatti osservare che “la regolazione sociale e politica è, nella sua forma più matura, la capacità di utilizzare le risorse e le possibilità di sviluppo e di mediare tali potenzialità offerte dal processo di cambiamento con i requisiti locali, quindi è anche (in alcuni casi, soprattutto) la capacità di valorizzare o trasformare le proprie condizioni strutturali”.⁹ La dilatazione spaziale degli ambiti di aggregazione sociale e comunitaria e la crescita dimensionale – conseguenti ad un intervento ed ad un impatto concentrato, anche per la sua rilevanza economica – non agirebbero in senso positivo sulle già difficili attività di regolazione politica e sociale, spesso caratterizzate da pratiche di manipolazione dell'agire economico ed istituzionale a fini particolaristici.

d.- La percezione dell'ambiente da parte della popolazione, in special modo sul versante calabrese, appare fortemente condizionata dalla negatività della relazione con il territorio, per lungo tempo considerato

ostile e difficile. Al degrado urbano si accompagna – in ogni caso – un forte dissesto idrogeologico della campagna e delle pendici immediatamente adiacenti le aree urbane del Reggino. Una lunga tradizione, connessa alle figure sociali dei “mediatori” e delle élite alimentate dalla spesa pubblica, ha poi portato a vivere la campagna ed il territorio rurale e montano come “non città”.

Il peso degli investimenti infrastrutturali si è concentrato per decenni quasi esclusivamente nell’area urbana, fornendo – nonostante ciò – deboli risultati. Uno scenario di ulteriore forte concentrazione, peraltro prolungato nel tempo, attorno alla costruzione del Ponte e dei notevoli collegamenti (strade, gallerie, ponti, parcheggi, stazioni di servizio, ecc.) per l’accesso non gioverebbe di certo ad un mutamento positivo della percezione ambientale ed ad una mobilitazione per la cura ed il recupero attivo del territorio.

e.- La percezione del rischio sismico – nonostante il sistematico succedersi ad ogni secolo di catastrofi appare - piuttosto debole, come inadeguate e sporadiche sono state sino ad ora le iniziative di prevenzione educativa e strutturale. Da questo punto di vista la “sfida” costituita dalla costruzione del Ponte non contribuirebbe di certo allo sviluppo di una cultura della prevenzione, accentuando al contrario sindromi fatalistiche o di incosciente onnipotenza, che in fin dei conti costituiscono due facce della stessa medaglia.

f.- Le identità locali paiono basarsi sulla contrapposizione tra appartenenze che si fronteggiano, piuttosto che su fattori radicati nel territorio, nel luogo e nella storia locale ¹. Il dialogo tra le due realtà costiere appare difficile. Di fronte ai processi di modernizzazione, alle trasformazioni delle élites ed ai processi politico-istituzionali degli ultimi decenni identità ed appartenenza hanno subito notevoli mutamenti. La questione dell’appartenenza è molto complessa e, tuttavia, è possibile distinguere tra almeno due tipi: appartenenza primaria e appartenenza cognitiva.

La prima, che trova origine nella comunità di famiglia e di parentela, attraverso pratiche di manipolazione miranti allo scambio, al denaro ed al potere, si evolve nei contesti di riferimento verso forme assai simili alle *lobbies* ed ai comitati d’affari ².

La seconda, che si caratterizza in base a tradizioni cognitive maturate sulla base della esperienza comune, costituisce “fonte di identità condivisa e non aspira a manipolare e controllare l’organizzazione sociale, ma tutt’al più ad esserne supporto” ³.

Nel secondo caso appartenenza e cittadinanza, emancipazione individuale e solidarismo comunitario possono positivamente coniugarsi. Nel primo, invece, queste stesse appaiono inconciliabili riproducendo una situazione in cui la legalità ed i diritti individuali contano poco ed in cui è dunque difficile che si inneschino processi di mobilitazione dal basso

tendenti allo sviluppo equilibrato. Occorre dunque domandarsi quale logica favorisca l'impatto della realizzazione del Ponte e quale invece quello di un intervento alternativo.

Va infine considerato che le due aree appartengono a sistemi istituzionali differenti, che fanno capo a due diversi statuti regionali. Anche questo fatto non appare di poco conto nella valutazione dell'impatto sociale e nelle reali possibilità di gestione degli effetti prodotti. La valutazione degli effetti di irreversibilità dell'impatto o delle misure di mitigazione dovrebbero, in conclusione, tener conto di fattori istituzionali, sociali e culturali che in relazione all'ambiente fisico – inteso come spazio, paesaggio ed ecosistema – si strutturano e si organizzano. Memoria, storia e paesaggio – natura e cultura, in altri termini – intrattengono relazioni che possono essere negate, distorte e manipolate oppure valorizzate a fini di equità sociale e di salvaguardia dell'ambiente vitale a seconda dei progetti di intervento e degli impatti. Un'ultima considerazione di natura etica, infine, riguarda la responsabilità nei confronti delle generazioni future e sarà quindi necessario valutare se a coloro che verranno si intende tramandare un manufatto tecnologico di imponenti proporzioni che trasforma la percezione e l'ecosistema dell'area tra Scilla e Cariddi, oppure un sito inalterato, che testimonia antiche relazioni tra natura e cultura, e che – sin da ora – i firmatari di un appello all'UNESCO vorrebbero fosse annoverato tra i luoghi definiti “patrimonio naturale e culturale dell'umanità”.⁴

Note

¹ In realtà lo studio originario di impatto ambientale redatto dalla Società «Stretto di Messina» S.p.A., depositato a suo tempo presso l'ufficio VIA del Ministero dell'Ambiente, è stato dalla stessa ritirato, con la riserva di produrre un elaborato «migliorato». Ciò avveniva, in particolare, a seguito dei rilievi avanzati da Legambiente; Cfr. Legambiente ed altri (Gruppo di lavoro coordinato da M.Berrini, L.Liotta e A.Ziparo), «Osservazioni al SIA del Progetto di Massima del Ponte sullo Stretto», Roma, 1993.

² Si vedano, tra gli altri documenti: Legambiente Reggio Calabria, «Uno sguardo sul Ponte», Reggio Calabria, 1997; A.Magnaghi ed altri, «Documento di Urbanisti e Territorialisti sulla questione del Ponte sullo Stretto», Firenze, 1998; O.Pieroni, «Appello all'UNESCO per la protezione dello Stretto di Messina quale patrimonio naturale e culturale dell'umanità», Università della Calabria, 1998.

³ Facciamo qui riferimento ai pionieristici e più recenti lavori di Charles P.Wolf, che può essere considerato uno dei massimi esperti mondiali della valutazione di impatto sociale (SIA): cfr. C.P.Wolf (ed.), *Social Impact Assessment*, Milwaukee, Environmental Design Research Association, 1974 e C.P.Wolf, “Social Impact Assessment: A Methodological Overview”, in Finsterbusch K., Llewellyn L.G., Wolf C.P. (ed.s), *Social Impact Assessment Methods*, Beverly Hills, Sage Publications, 1983. Per una trattazione in

italiano del «paradigma di Wolf» si veda: F.Beato, «Il «Wolf's Paradigm» e la differenziazione sociale degli impatti», in F.Beato (a cura di), *La Valutazione di Impatto Ambientale*, Franco Angeli, Milano, 1995.

⁴ Per la fonte si veda il riferimento a margine della rappresentazione grafica.

⁵ Nonostante la difficoltà di tradurre fenomeni qualitativi, percezioni e valutazioni in indicatori quantitativi, esiste oggi un'ampia letteratura in merito che consente scelte oculate in vista di risultati attendibili.

⁶ «E' probabile attendersi ulteriori trasferimenti di popolazione verso la costa con aumenti possibili degli squilibri territoriali» – sottolinea lo studio di un gruppo di economisti che hanno prodotto la relazione per la «Consulta di Progetto» della UIL.

⁷ «L'impatto di un'opera come il manufatto (...) condurrebbe certamente allo stravolgimento di alcune caratteristiche essenziali del territorio, con presumibili ripercussioni negative sui soggetti istituzionali, sugli agenti economici, sulle stesse percezioni dei residenti o dei visitatori; effetti del genere, peraltro, si sono verificati spesso in passato, soprattutto in quelle aree meridionali in cui l'intervento straordinario ha condotto alla realizzazione di impianti industriali o opere pubbliche assolutamente privi di connessione organica con il territorio» (ibidem, 32).

⁸ «Non appare realistico ritenere che la realizzazione di un tale sistema di attraversamento implichi di per sé la determinazione di effetti indotti sullo sviluppo economico dell'area considerata e, in particolare, che essa possa determinare in modo automatico la formazione di un'area integrata nell'ambito del sistema urbano dello stretto» (ibidem, 20).

⁹ Cfr. P. Fantozzi, *Comunità, società e politica nel Sud d'Italia*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 1997 (pa.129).

¹⁰ Per ciò che concerne l'identità locale e la «regginità», si veda ad es.: V.Bova, *Reggio Calabria. La città implosiva*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 1995.

¹¹ «All'origine di questa trasformazione possono rintracciarsi molteplici cause. Talune sono riconducibili alle novità intervenute nelle politiche per il Mezzogiorno. Negli anni ottanta, infatti, è prevalsa l'idea di superare la logica degli investimenti a pioggia e di concentrare le erogazioni di risorse su grandi progetti. Ciò, in verità, non è servito ad accrescere in maniera significativa le capacità autopropulsive di sviluppo, ma ha principalmente favorito le classi sociali più abbienti. Queste ultime sono state le uniche in grado di captare – attraverso le loro risorse professionali ed economiche ed i loro collegamenti politici e burocratici – le grandi quantità di denaro pubblico distribuite con i nuovi criteri, mentre i ceti più poveri sono stati progressivamente marginalizzati nei processi di distribuzione dei vantaggi derivanti da quegli investimenti» (ibidem, pag.49).

¹² Ibidem (pag.57).

¹³ Si veda a questo proposito l'appello dal titolo «Perché la saggezza prevalga sulla incoscienza», avanzato dal Comitato «Tra Scilla e Cariddi» e sottoscritto da centinaia di esperti, accademici, intellettuali, politici ed associazioni ambientaliste e no profit; cfr. anche O. Pieroni, *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2000.

Inputs diretti del progetto						
	Popolazione	Lavoro	Reddito	Risorse	Organizzazione Regolamentazioni	Salute Sicurezza
Risorse della Comunità						
Esperienza storica						
Cultura						
Demografia						
Struttura del Lavoro						
Reddito e occupazione						
Dotazione di servizi sociali						
Organizzazione e norme						
Leadership						
Atteggiamenti e percezioni						
Strutture e processi sociali						
Diversità/ complessità						
Relazioni con l'esterno						
Risorse, potere, distribuzione						
Coordinazione e cooperazione						
Interazione sociale						
Indicatori qualità della vita						
Comportamenti						
Accesso risorse						
Percezioni						

Fonte: Fulvio Beato (a cura di), La valutazione di impatto ambientale. Un approccio integrato, F. Angeli, Milano, 1995 (pag.183).

Capitolo 12 - L'analisi economica: l'insostenibile leggerezza del Ponte

di Domenico Marino

Scopo di questo scritto è quello di fare una analisi critica del progetto di costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, tenendo conto degli indicatori economici dell'area. In particolare verranno confrontate le ricadute economiche delle diverse ipotesi di scenari futuri. La conclusione sarà di natura economica, e non di natura politica, perché la confusione dei due ambiti risulta sempre pericolosa. La conclusione che sembra emergere da queste analisi è la valutazione della sostanziale inutilità per l'Area dello Stretto dell'infrastruttura Ponte. Dal punto di vista economico, cioè, il Ponte si rivela un fallimento. Queste considerazioni, ovviamente, non sono cogenti per un decisore politico, perché il decisore politico può, nell'ambito dei suoi obiettivi, dare priorità a motivazioni di natura non economica. Il dibattito procederà esaminando i diversi punti di vista e valutando le conseguenze dal punto di vista economico.

12.1 Le categorie analitiche di valutazione: lo sviluppo locale e il Sistema Urbano dello Stretto

Negli ultimi anni si è andata consolidando l'idea che lo sviluppo economico regionale dipende non solo dalla struttura del sistema produttivo locale, ma soprattutto dalla capacità di attivazione del sistema territoriale nel suo complesso.

Le stesse politiche regionali devono quindi essere orientate verso interventi in grado di migliorare la qualità e la quantità del capitale fisso nei diversi contesti locali, creando reti, sinergie e rendendo sistemico tutto il sistema economico.

La realizzazione delle infrastrutture di trasporto produce vantaggi economici se diviene capace di creare sinergie positive all'interno del sistema economico territoriale.

Ad esclusione di qualche recente studio, le ricerche che hanno affrontato il tema dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina hanno individuato come giustificazione principale per la costruzione dell'infrastruttura la riduzione dei costi di trasporto da cui consegue una maggiore competitività delle merci scambiate a livello interregionale.

Questa giustificazione appare sicuramente parziale alla luce di quanto precedentemente affermato sul concetto di sviluppo. In questo senso allora il criterio guida che si seguirà in questo scritto per valutare gli impatti dell'infrastruttura sarà la verifica della capacità dell'infrastruttura Ponte di inserirsi in maniera attiva all'interno di un "sistema locale di sviluppo" e di contribuire proficuamente al processo di sviluppo dell'area.

12.2 Dati di Contabilità Regionale

In questo paragrafo vengono raccolti e commentati alcuni dati di contabilità regionale riferiti alle due regioni che saranno interessate dalla costruzione del Ponte. Questi dati costituiscono il necessario background per poter affrontare in termini corretti il processo di valutazione degli impatti economici derivanti dalla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina.

12.2.1 Il Valore aggiunto e il PIL della Sicilia

Dall'analisi della dinamica del valore aggiunto e del PIL possiamo ottenere informazioni complementari sulla struttura del sistema produttivo della Sicilia e sulla sua competitività. La tabella seguente evidenzia un andamento altalenante del valore aggiunto. Nel settore dei servizi si ha una forte crescita nel periodo 80-93, seguita da una rilevante diminuzione nei periodi successivi. Stesso trend si ha per il valore aggiunto dell'industria che negli ultimi due anni scende addirittura al di sotto del valore del 1980. Il V.A. dell'agricoltura segna invece un sostanziale aumento. Nel periodo 93-96 si evidenzia una fase di stagnazione dell'economia. Il Valore del PIL pro capite è più regolare e segna un aumento nel periodo 80-93 seguito da una fase di stabilità.

Tab. 12.1- IL VALORE AGGIUNTO DELLA SICILIA ANNI 1993/1996 (1980=100)				
	1980	1993	1995	1996
V.A. agricoltura	100	113,07	138,39	125,38
V.A. industria	100	108,52	98,79	98,50
V.A. altre attività	100	131,09	117,68	118,73
V.A. al costo dei fattori totale	100	123,50	113,94	114,61
Prodotto pro capite	100	114,56	116,00	116,32

E' interessante confrontare il valore aggiunto pro capite della regione in relazione al valore aggiunto nazionale.

Tab. 12.2 – Prodotto interno lordo pro capite in migliaia di lire 1990 e % del prodotto pro capite in relazione al Centro-Nord - anni 1993/1996		
	1993	1996
SICILIA	14755,9	14982,7
% in rapporto CN	56,5	52,6

Questa tabella, simile ad altre relative ad altre regioni del mezzogiorno, mette in risalto il ritardo di sviluppo fra la Sicilia e le regioni del Centro-Nord. Il PIL pro capite della Sicilia risulta nel 96 di 52,6. E' da notare che negli ultimi tre anni il divario si è accresciuto di quasi 5 punti percentuali.

12.2.2 I rapporti con l'estero della Sicilia

La Regione denota un basso grado di apertura verso l'esterno all'inizio degli anni ottanta. Il rapporto IMP/EXP è pari a 2,21. Il trend si inverte negli ultimi anni, il saldo diventa positivo, ma il volume delle importazioni e delle esportazioni scende in maniera considerevole. Questo costituisce un segnale di allarme da non trascurare.

Tabella 12.3 - Importazioni ed esportazioni della Sicilia - Anni 1980/1996				
	1980	1993	1995	1996
Importazioni	5631,9	9172,8	431,5	423,9
Esportazioni	2544	3600	744,6	812,2
Rapporto IMP/ESP	2,21	2,55	0,58	0,52

Tabella 12.4 - Rapporto importazioni/esportazioni 1995			
	SICILIA	MEZZOGIORNO	ITALIA
Agricoli-pesca	0,58	1,23	1,99
Energetici	5,48	4,89	5,92
Minerali ferrosi e non	2,06	1,56	2,00
Minerali e non metalli	0,50	0,50	0,40
Chimici	1,05	1,02	1,48
Metalmeccanici	0,93	0,88	0,59
Mezzi di trasporto	0,12	0,40	0,93
Alimentari e bevande	2,34	0,91	1,59
Tessili, cuoio, abbigl.	1,36	0,51	0,38
Legno, carta, gomma	2,33	0,55	0,62

Nella tabella si riportano i rapporti tra importazioni ed esportazioni per diverse categorie di merci.

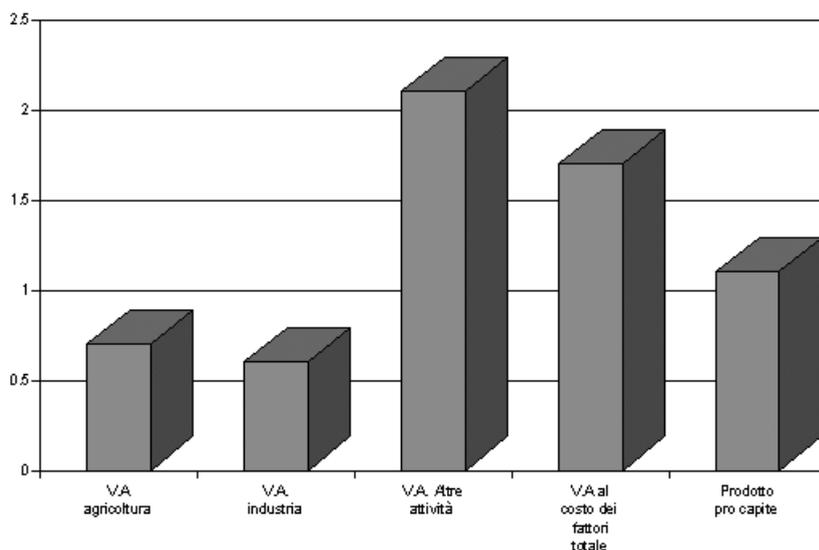
Dalla tabella precedente si evince la dipendenza dall'estero nel settore alimentare (rapporto IMP/EXP 2,34), tessile (rapporto IMP/EXP 1,36) e del

legno (2,33), nel settore dei minerali ferrosi (2,06) e dell'Energia (5,48). La regione è però esportatrice netta nel settore agricolo (0,58), dei minerali e dei prodotti non-metalliferi (0,50). Le migliori performance sono legate, ovviamente, al settore dei mezzi di trasporto (0,12). Il settore metalmeccanico segna un sostanziale pareggio (indice pari a 0,93). Il settore chimico risulta dipendente, sia pur debolmente, dall'estero.

12.2.3 Il Valore aggiunto e il PIL della Calabria

Il maggior tasso di crescita negli ultimi anni è da attribuirsi al settore legato ai servizi. Il valore aggiunto dell'industria, invece, non solo cresce poco rispetto al 1980 ma, cosa ancor più preoccupante, presenta un trend decrescente nei ultimi anni, segno di una crisi che va a colpire un settore già strutturalmente debole. Il prodotto pro capite presenta un tasso di crescita positivo, ma contenuto, anche se è da evidenziare il forte balzo registrato nel 1995.

TASSO DI VARIAZIONE ANNUO DEL VALORE AGGIUNTO ANNI 1980/1995



Un elemento interessante di analisi è costituito dal confronto del valore aggiunto pro capite della regione in relazione al valore aggiunto nazionale.

Questa tabella mette in risalto il ritardo di sviluppo fra la Calabria e le regioni del Centro-Nord. Il PIL pro capite della Calabria risulta inoltre inferiore alla media delle regioni meridionali confermando che, fra le aree svantaggiate, la Calabria costituisce un fanalino di coda con un non certo invidiabile primato. Non si dimentichi che il PIL pro capite costituisce nella letteratura economica un indicatore di benessere sociale.

12.2.4 I rapporti con l'estero della Calabria

La debolezza della struttura produttiva della regione in esame risulta con maggiore evidenza se si analizzano i dati relativi alle importazioni ed alle esportazioni; si deve ritenere che entrambi i valori possano fornire delle indicazioni importanti, anche se indirette, sullo stato di salute complessivo dell'economia nell'area oggetto di studio.

In questo senso, in un'economia di trasformazione come quella italiana, il

Tab. 12.6 - Prodotto interno lordo pro capite in migliaia di lire correnti e % del prodotto pro capite in relazione al Centro-Nord - anni 1993/1994	1993	1994
Calabria	101,4	102,8
% in rapporto CN	51,6	51,1

grado di apertura del sistema verso il resto del mondo appare uno degli elementi qualificanti dai quali si può individuare il livello complessivo di sviluppo del sistema stesso. Infatti, dal rapporto fra esportazioni ed importazioni è possibile trarre delle indicazioni rilevanti sulla capacità produttiva e complessiva dell'area considerata - e anche, analizzando i dati disaggregati per settore produttivo, indagare sulla vitalità e sulla composizione della domanda e dell'offerta.

Un primo, approssimativo quadro della situazione è fornito dal rapporto fra il valore delle esportazioni ed il valore delle importazioni. Il dato fornisce una eloquente approssimazione sul grado di specializzazione dell'area e sulla sua capacità di soddisfare autonomamente i propri bisogni.

Uno dei dati che risalta maggiormente è quello relativo ai prodotti agricoli. In effetti, nonostante l'elevato peso relativo del valore aggiunto evidenziato sopra, il settore agricolo della regione risulta estremamente incapace di soddisfare la domanda interna, presentando un rapporto esportazione/importazioni pari a 0.27 rapporto sorprendentemente inferiore non solo al dato italiano (0.37), ma soprattutto al dato del Mezzogiorno (0.51);

Tab. 12.7 - Importazioni ed esportazioni della Calabria - Anni 1980/1995				
	1980	1993	1994	1995
Esportazioni	94.5	393.9	306.3	354.1
Importazioni	144.5	495.1	548.3	631.5
Rapporto Imp/Exp	1.5	1.3	1.8	1.8

Tabella 12.8 - Rapporto esportazioni/importazioni 1995

	CALABRIA	MEZZOGIORNO	ITALIA
Prodotti Agricoli	0,27	0,51	0,37
Energetici	0,29	0,31	0,19
Minerali ferrosi e non	0,20	0,51	0,45
Minerali e non metalli	0,15	0,13	2,00
Chimici	1,70	1,11	0,57
Metalmeccanici	0,83	0,67	1,38
Prodotti in metallo etc.	1,62	0,72	2,29
Macch. per uff.	0,16	0,60	0,79

Un dato che mostra, al contrario, un notevole vantaggio dell'area in questione rispetto al dato nazionale è quello relativo ai prodotti chimici. Tale prevalenza delle esportazioni sulle importazioni va spiegata con la presenza di un certo numero di imprese operanti nel settore degli oli essenziali da agrumi nella provincia reggina; il prodotto di tali imprese è richiesto nel mercato europeo per la preparazione di profumi e succhi di frutta.

Un dato particolarmente importante nella valutazione complessiva consiste nel confronto fra l'indice export/import della regione e quello nazionale relativamente al settore dei Prodotti metalmeccanici, che va considerato uno dei comparti principali dell'industria manifatturiera e che caratterizza il modello di sviluppo industriale italiano.

12.3 “Tutte le infrastrutture che servono, solo quelle che servono”

Il primo aspetto che è necessario trattare è connesso con la fattibilità economica dell'infrastruttura. Il concetto di fattibilità economica è profondamente diverso dal concetto di fattibilità tecnica.

E' infatti indubbio che realizzazioni simili a quella in questione siano state fatte in altre parti del mondo. Il fatto, però, che un'infrastruttura di attraversamento stabile è stata realizzata in altre parti del mondo, non giustifica di per sé l'esportabilità di quella esperienza ad altri contesti. Se un manufatto ha prodotto effetti in qualche parte del mondo, non è affatto detto che produrrà gli stessi effetti in ogni parte del mondo. Bisogna evitare quindi il rischio di trasformarsi in apprendisti stregoni che giocano con la tecnica tentando di riprodurre esperienze di successo.

Il corretto modo di vedere le cose parte da due considerazioni di fondo:

- a) una infrastruttura inutilizzata altro non è che una cattedrale nel deserto che non produce nessun effetto in termini di sviluppo se non il semplice trascinarsi keynesiano nella fase di costruzione;

b) le infrastrutture devono essere funzionali al territorio e al suo modello di sviluppo. Allora un eccesso indiscriminato di offerta di dotazione infrastrutturale non è un fatto positivo. Forse non è neanche dannoso, ma i costi, in termini di costi-opportunità, permangono.

Il paradigma: “tutte le infrastrutture che servono, solo quelle che servono” sposta la problematica della costruzione del ponte su di un ambito che viene frequentemente glissato dai fautori di questa infrastruttura. Il problema non è la fattibilità del ponte quanto la sua utilità e funzionalità al modello di sviluppo dell'area dello Stretto. E questo ribaltamento del problema ci porta a delle considerazioni sull'utilità del Ponte.

12.4 Un'analisi dell'utilità economica del Ponte

12.4.1 Tralasciando, quindi, le oziose discussioni sulla fattibilità tecnica, analizziamo l'utilità dell'infrastruttura.

Per fare questo occorre fare riferimento al quadro completo della situazione economica delle due regioni interessate alla costruzione dell'infrastruttura. Come si vede dagli indicatori economici presentati nel paragrafo 2, il sistema produttivo della Calabria e della Sicilia si presenta estremamente debole.

Come già detto precedentemente il modo classico con cui viene giustificata la costruzione dell'infrastruttura è quello della riduzione dei costi di trasporto. Viene aggiunto che per trascinamento keynesiano l'opera produrrà dei benefici sull'economia delle regioni. Viene anche affermato, anche se la cosa è di dubbia validità, che le economie derivanti dalla gestione dell'infrastruttura potrebbero consentire di remunerare il capitale investito nella costruzione.

Al proposito, con i dati alla mano, vanno fatte le seguenti considerazioni. La riduzione dei tempi e quindi dei costi di trasporto sulle lunghe distanze è sicuramente trascurabile. Si otterrebbe un risultato migliore se si facessero interventi molto meno costosi sui tratti autostradali del Mezzogiorno. L'economia delle due regioni, Calabria e Sicilia, non ha dimensioni tali da giustificare un investimento di quelle dimensioni. Cioè l'opera non sarà mai in grado di remunerare il capitale investito a causa delle ridotte dimensioni degli scambi economici attivabili. Questi flussi di merci hanno poi ormai altre vie di trasporto (p.es. autostrade del mare) più veloci, economiche ed ecologiche.

Quanto al trascinamento keynesiano esso vale per ogni lira di spesa pubblica. Famosa è la frase di Keynes sul come si sarebbero dovuti impiegare gli operai durante la recessione degli anni Trenta: “Fate prima scavare delle buche e quindi fatele riempire”.

Quand'anche questa ricetta estrema funzionasse in casi estremi, è anche vero che gli anni seguenti ci hanno insegnato che anche il trascinamento keynesiano deve obbedire alla legge del costo - opportunità e che la spesa pubblica per produrre effetti duraturi in termini di sviluppo deve essere oculata ed efficiente.

Tutti questi motivi sembrano avvalorare la convinzione che sostanzialmente il Ponte sia un'infrastruttura inutile.

Tabella 12.8 - Rapporto esportazioni/importazioni 1995

	CALABRIA	MEZZOGIORNO	ITALIA
Prodotti Agricoli	0,27	0,51	0,37
Energetici	0,59	0,81	0,19
Minerali ferrosi e non	0,20	0,51	0,45
Minerali e non metalli	0,15	0,13	2,00
Chimici	1,70	1,11	0,57
Metalmeccanici	0,83	0,67	1,38
Prodotti in metallo etc.	1,62	0,72	2,29
Macch. per uff.	0,46	0,60	0,79

12.4.2 Il ponte porterà un beneficio indiretto legato al turismo:

Questa ipotesi è sicuramente da valutare con molta attenzione, anche perché, anche alla luce delle considerazioni fatte nel precedente paragrafo, la redditività e la convenienza economica dell'opera dipendono in larga parte dal contributo della voce turismo.

Riguardo a questo aspetto vanno fatte alcune premesse.

E' indubbio che l'opera "Ponte" costituirà una attrazione dal punto di vista turistico. Va però fatto un bilancio e valutata attentamente l'entità di questo incremento. Lo Stretto di Messina rappresenta di per sé una attrattiva dal punto di vista turistico. L'altissimo valore ricreativo del paesaggio, lo scenario unico di un mare inserito dentro una conca illuminata dal sole, la straordinaria ricchezza in termini di biodiversità dei fondali, le acque limpide, sono tutti degli aspetti che il Ponte verrà inevitabilmente a deturpare, allontanando tutto il turismo naturalistico e ambientale che in prospettiva costituisce uno dei flussi più consistenti del turismo.

Rimane allora da dimostrare che l'opera infrastrutturale porti ad un incremento del turismo.

La moderna impostazione di un'analisi dei flussi turistici mette in evidenza il ruolo dell'organizzazione dell'offerta turistica rispetto alla dotazione delle bellezze naturali. La prevalenza dell'organizzazione dell'offerta sulla dotazione turistica è ormai consolidata. Il caso portato come esempio dai fautori del "ponte", quello della Tour Eiffel, non regge. Infatti Parigi è la città che ha un offerta turistica molto diversificata nel cui contesto la Tour Eiffel assume un ruolo importante. Se mancasse questa offerta turistica non si avrebbero ricadute economiche. L'infrastruttura, cioè, non necessariamente porta ad un incremento dei flussi turistici se non migliora l'offerta turistica complessiva.

Riassumendo tutti questi aspetti il ponte non accresce, anzi fa diminuire il potenziale turistico dell'area dello Stretto.

12.5 Considerazioni relative alla economicità della mobilità nell'area.

Una questione fondamentale che va poi evidenziata è se il Ponte dia un contributo al miglioramento della mobilità nell'area. Anche in relazione a questo punto non esistono evidenze a favore dell'infrastruttura. Se in primo luogo facciamo riferimento alla mobilità interna, quella cioè con origine e destinazione all'interno dell'Area Urbana dello Stretto, l'infrastruttura ponte produrrebbe un peggioramento delle condizioni attuali di accessibilità, spostarsi da Reggio a Messina o viceversa diverrebbe estremamente oneroso in termini di tempo e di pedaggio. Rimarrebbe perciò sicuramente lo spazio per un servizio di trasporto sia di tipo passeggeri, sia di tipo RORO fra le due sponde dello Stretto. Sulle mobilità di lunga distanza, essenzialmente di tipo merci, si avrebbe un risparmio di circa 10 minuti in condizioni di normalità, rispetto alla situazione attuale. Non si dimentichi che le situazioni di congestione sono ugualmente possibili anche in presenza dell'in-

frase di attraversamento (ad es. in presenza di incidenti o di particolari condizioni meteorologiche), per cui è solo possibile il confronto fra situazioni di normalità. Il risparmio di tempo prodotto dall'infrastruttura non è sufficiente a dimostrare la convenienza economica dell'investimento per i seguenti motivi.

- Un investimento 100 volte inferiore all'investimento del ponte, diretto al potenziamento delle infrastrutture autostradali e viarie in Sicilia produrrebbe un risparmio in termini di tempo di percorrenza di circa 30-60 minuti.
- Il risparmio di 10 minuti è ininfluenza sui tempi di percorrenza per le lunghe distanze.
- Le dimensioni ottimali per il trasporto delle merci è costituita dal trasporto su lunga distanza via mare, con costi privati e sociali notevolmente inferiori.

Per questi motivi non è assolutamente sostenibile la convenienza dell'infrastruttura Ponte in relazione alla mobilità nell'area.

Un ulteriore elemento problematico concerne il pedaggio che dovrà essere pagato.

Dal punto di vista economico questo aspetto può essere rappresentato come un classico problema di road pricing.

Essendo il ponte un'infrastruttura soggetta a congestione l'obiettivo di un pedaggio dovrebbe essere quello di limitare l'accessibilità. Per questo scopo il pedaggio dovrebbe essere elevato, anche perché la fattibilità dell'opera nel suo complesso dipende da un valore elevato del pedaggio. In tal senso però il pedaggio diviene un sistema di regolazione dei prezzi. Un pedaggio elevato, in presenza di una domanda elastica, produce lo spostamento molto accentuato verso altre modalità di trasporto, in particolare verso il trasporto marittimo.

12.6 Conclusioni

Il quadro che da questo percorso sembrerebbe essere venuto fuori fa protendere la valutazione verso un sostanziale giudizio di inutilità e diseconomicità dell'infrastruttura Ponte. In altre parole emergerebbe chiara l'insostenibile leggerezza dell'ipotesi di costruzione del Ponte sullo Stretto.

Il giudizio dell'economista vale ovviamente per il presente. Nulla impedisce di sognare un futuro anche prossimo in cui l'infrastruttura con tutte le connotazioni ideali di cui è stata infarcita potrà essere realizzata. La fantascienza spesso anticipa la scienza. Ma sarebbe pazzo chi volesse usare la fantascienza nel presente. Il giudizio dell'economista vale per il presente, ossia in relazione alle condizioni attuali. Cambiamenti economici, tecnologici, sociali possono rendere conveniente o forse anche necessaria la costruzione del Ponte. Non vi è nessuna pretesa di dogma nella valutazione dell'economista. Predire o tentare di predire il futuro è compito degli indovini e dei maghi, capire il presente e progettare uno sviluppo economico è il compito dell'economista e alla luce di questa sua responsabilità egli non può che evidenziare "l'insostenibile leggerezza del ponte".

12.7 Riferimenti bibliografici

- Alonso W. (1964), *Location and Land Use*, Harvard University Press, Cambridge Mass..
- Antonelli et al. (1988), *Le politiche di sviluppo locale*, F. Angeli, Milano.
- Batty M. (1976), *Urban Modelling*, Cambridge University Press, London.
- Becattini G. (a cura di) (1989), *Modelli locali di sviluppo*, Il Mulino, Bologna.
- Berry B. J. L. (1973), *Growth centers in the American Urban System*, Ballinger, Cambridge Mass..
- Biehl D. (1980), "Determinants of Regional Disparities and the Role of the Public Finance", *Public Finance*, n. 1.
- Biehl D. et Al. (a cura di) (1982), Groupe d'étude infrastructure. L'impact de l'infrastructure sur le development régional, *Rapport Final Révisé*, CEE, Luxembourg.
- Bracalente B., Di Palma M., Mazziotta C. (1980), "Il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo regionale: problemi di definizione e di approccio statistico", *Rassegna Economica*, n. 6.
- Bracalente B., Di Palma M., Mazziotta C. (1991), Le infrastrutture "minori", in Fuà (a cura di) *Orientamenti per la politica del territorio*, Il Mulino, Bologna.
- Cafiero S. (1988), "Il ruolo della città per lo sviluppo", *Rivista Economica del Mezzogiorno*, n. unico.
- Coombes M.G., Dixon J.S., Goddard J.B., Openshaw S., Taylor P.J. (1978), "Towards a More Rational Consideration of Census Areal Units: Daily Urban System in Britain", *Environment and Planning*, A.10.
- Costa P. (1978), *Interdipendenze industriali e programmazione regionale*, F. Angeli, Milano.
- Costa P. (1980), "Teorie e modelli di sviluppo economico", in Bielli, La Bella (a cura di), *Problematiche di sub-livelli regionali di programmazione*, F. Angeli, Milano.
- Costa, P. (1985), "Lo sviluppo economico italiano tra l'uno ed il molteplice", *Studi e Notizie ILRES*, n.4.
- Dematteis G. (1990), "Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari", in Curti, Diappi (a cura di), *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, F. Angeli, Milano.
- Duffy-Deno K., Eberts R.W. (1991), "Public Infrastructure and regional economic development: a simultaneous equations approach", *Journal of Urban Economics*, n. 30.
- Garofoli G. (1991), *Modelli locali di sviluppo*, F. Angeli, Milano.
- Gatto A., Marino D. (1994), "Indice di infrastrutturazione e crescita economica nell'area dello Stretto" *Rassegna Economica* n.1 1994, pp.147-168.
- Latella F. (1982), Comportamenti delle imprese e mancato decollo industriale di una regione marginale, *Rassegna Economica*, n. 5.
- Latella F. (1990), *Regioni arretrate e qualità dello sviluppo*, F. Angeli, Milano.
- Latella F. (a cura di) (1996), *Infrastrutture di trasporto e governo del territorio*, ESI, Napoli.
- Latella F., Marino D. (1994), "Strait of Messina crossing by submerged floating tunnels - Socio-economic effects", in *Strait Crossing '94* - Balkema Editor, Amsterdam - pp.445-449.
- Marchetti C. (1991), "Building Bridges and Tunnels: The Effects on The Evolution of Traffic", in A. Montanari (a cura di), *Under and Over the Water: the Economic and Social Effects of Building Bridges and Tunnels*, ESI, Napoli.

- Marino D. (1998), "Un'analisi del sistema produttivo calabrese", in Marino D., Timpano F., *Economia del No-Profit*, Liocorno editori.
- Marino D., Gatto A. (1996), "Le infrastrutture" in Latella F. (a cura di), *Infrastrutture di trasporto e governo del territorio*, ESI, Napoli.
- Marino D. (1996), "Infrastrutture di trasporto ed economie di network" in Latella F. (a cura di), *Infrastrutture di trasporto e governo del territorio*, ESI, Napoli.
- Montanari A. (a cura di) (1991), *Under and over the water: the economic and social effects of building bridges and tunnels*, ESI, Napoli.
- Pio A. (1991), "I principali effetti socio-economici di un attraversamento stabile dello stretto di Messina: identificazione qualitativa e proposte metodologiche per la misurazione", in Secchi, C. (a cura di) (1991), *Elementi per un'analisi degli effetti economici di un attraversamento stabile dello stretto di Messina*, ESI, Napoli.
- Secchi C. (a cura di) (1991), *Metodologie di valutazione dell'impatto turistico di un attraversamento stabile*, ESI, Napoli.
- Vitali, O. (a cura di) (1991), *La regione metropolitana dello Stretto di Messina. Evoluzione e caratteristiche socio-economiche*, ESI, Napoli.
- Wilson A.G. (1970), *Urban and regional models in geography and planning*, London, Wiley.

Capitolo 13 - Lo Stretto Sostenibile

di Piero Polimeni

13.1. Premessa: lo “sviluppo” dell’Area dello Stretto

Ormai da qualche anno, il termine “sviluppo sostenibile” è entrato a far parte del vocabolario e del linguaggio comune. Spesso, però, si abusa di questo concetto, utilizzandolo senza mutare nè la sostanza nè la logica di molti progetti o interventi che si realizzano sul territorio.

A volte, azioni, progetti e proposte che si muovono secondo criteri lontani mille miglia dalle formulazioni di sostenibilità più “soft e sviluppatiste”, vengono presentate e trovano piena legittimità proprio perchè contengono questa parola magica.

Nello Stretto di Messina si può leggere un esempio di questo paradosso.

Il progetto per la realizzazione dell’Attraversamento Stabile dello Stretto (il Ponte di Messina) viene da più parti presentato come “un intervento utile alla collettività e, naturalmente, sostenibile in termini economici, sociali ed ambientali” .

Come sempre, sembrerebbe osteggiato solo da pochi irriducibili e lamentosi ambientalisti, incapaci di proiettarsi verso il nuovo millennio in chiave moderna.

Possiamo dire che il Ponte rappresenta una “visione” dello Stretto e, come tale, rappresenta un punto di vista, un’inquadratura, “un’angolazione” anche affascinante che, come spesso accade, è legata alla cultura dominante in una determinata fase storica. Ma certo non si può spacciare quest’intervento come “iniziativa di sviluppo sostenibile”.

C’è, viceversa, un grande bisogno di mutare radicalmente i paradigmi che sottendono le logiche e le iniziative per lo sviluppo, specialmente nel Mezzogiorno e, solo da pochissimo tempo, nuove concezioni stan-

no entrando nei meccanismi della pianificazione e programmazione istituzionale, sollecitata da un numero sempre più vasto di studiosi delle discipline di pianificazione territoriale ed ambientale e spesso su forte indicazione e pressione dall'alto, specialmente dall'Unione Europea.

Tuttavia, se guardiamo l'Area dello Stretto di Messina da un'angolatura diversa, vengono fuori altre "visioni", altre inquadrature che sono il risultato del grande fermento culturale presente sul territorio meridionale e che si ricollega alle innovazioni di pensiero e di iniziative che coinvolgono trasversalmente tutte le società a livello internazionale, comprese numerose realtà del terzo mondo.

Nell'Area dello Stretto, cioè, si stanno sperimentando e praticando nel concreto alcune azioni di sviluppo sostenibile promosse "dal basso" e che puntano a "ricostruire un tessuto sociale ed economico spazzato via dal grande impatto provocato dalla modernizzazione senza sviluppo che ha colpito la società del Mezzogiorno italiano e dalla globalizzazione dei mercati" dando vita a quello che T. Perna ha brillantemente definito come "il processo di desertificazione culturale e sociale più profondo della terra".

Queste iniziative, se considerate nel loro insieme, già si configurano come un "sistema dell'economia sociale e solidale" in embrione, in cui ciascun elemento è funzionale ed in stretta relazione con gli altri, in una logica di rete a maglie larghe ma strettamente interconnesse.

Tale sistema è governato da una serie di regole e principi "eticamente orientati", che costituiscono lo spazio d'incontro tra "il mercato e l'innovazione", da una parte, e la cultura, i saperi e le tradizioni locali dall'altra.

Anche se ancora siamo solo alle prime battute di un processo - che per "effetto imitazione" è destinato a crescere enormemente nel prossimo futuro - è giusto sottolineare che quest'embrione di "alternative concrete" comincia ad essere apprezzato dalle istituzioni locali e sostenuto a livello europeo. Esso ha già mostrato la sua importanza a livello nazionale ed internazionale, almeno per due ragioni.

La prima, per le caratteristiche di integrazione che le singole iniziative contengono al loro interno e tra di esse; ciò ne fa dei veri e propri programmi integrati di sviluppo locale, fortemente inseriti nel contesto territoriale di riferimento e collegati virtualmente e culturalmente alla miriade di iniziative che si muovono nella stessa logica in altre parti del mondo.

La seconda, per il grado di coinvolgimento e di partecipazione dei cittadini che queste iniziative hanno innescato sia nella fase di ideazione/progettazione che nella fase di realizzazione/gestione. E, sotto questo profilo, è ancora più importante sottolineare il ruolo delle organizzazioni non profit e dell'associazionismo (come in questo caso il CRIC a Reggio Calabria ed Ecosmed a Messina) che sono state da stimolo nella diffusione delle idee, nella promozione di aggregazioni tra associazioni, gruppi giovanili e non, studiosi meridionali, Università, ecc. e

nell'elaborazione di proposte che, spesso, sono poi diventate progetti realizzati o in avvio.

Non è un caso che molte di queste azioni siano localizzate nell'area dello Stretto: non poteva essere diversamente, non solo "per il ruolo crescente che i valori ecologici e paesaggistici assumono per le economie sostenibili", ma anche perchè qui vi è una identità culturale forte che costituisce il perno centrale su cui costruire durature occasioni di sviluppo.

A questo proposito, tra gli esempi più importanti di queste "visioni diverse" del fermento culturale che si può sentire sulle rive calabresi e siciliane dello Stretto, si possono citare: Il Parco Letterario dello Stretto "Horcynus Orca", Ecolandia, il Parco ludico-scientifico-ambientale a Reggio Calabria ed il programma Life-ambiente nel quartiere Giostra a Messina.

Queste iniziative nascono nell'ambito di un percorso comune, che vede protagonisti alcuni soggetti sociali ed istituzionali che da anni operano insieme per cercare una "risposta locale" alle sfide mondiali nel tentativo di "combinare le ragioni della selezione, competizione ed efficienza con le ragioni della solidarietà e cooperazione" per la costruzione di una nuova civiltà che ponga al centro la ricostituzione del patrimonio collettivo da lasciare in eredità alle future generazioni.

Esse quindi vanno "verso la creazione di condizioni di sostenibilità dello sviluppo nell'area dello Stretto".

Molti altri sono gli esempi che esplicitano questa aria di novità che si respira in riva allo Stretto: il progetto Reves (Rete Europea delle Città e delle Regioni dell'Economia Sociale), i Patti territoriali, i Contratti di Quartiere, la Carta di Arezzo e le numerose altre iniziative di cooperazione transnazionale che, se proseguiranno con l'impegno profuso in questa prima fase, costituiranno senz'altro altrettanti modelli di riferimento in quella direzione.

13.2 I progetti "verso la sostenibilità dello stretto"

13.2.1 Ecolandia: Parco ludico-tecnologico- ambientale

Ecolandia è un progetto di Parco tematico unico in Europa. Nasce nell'ambito delle proposte che alcuni anni fa portarono la città di Reggio Calabria a qualificarsi settima a livello europeo per qualità e innovazione della proposta di Riquilificazione delle periferie urbane da finanziare con risorse del PIC URBAN (Programma di Iniziativa Comunitaria per le città con più di 100.000 abitanti). Urban è costituito da 28 azioni integrate su tre piani: il Riequilibrio territoriale, lo sviluppo economico e l'integrazione sociale, e rappresenta un laboratorio interattivo in cui istituzioni e cittadini cooperano per il raggiungimento dell'obiettivo comune di riappropriazione del territorio e per ridare una identità ad un quartiere periferico e degradato della zona Nord della

città di Reggio Calabria. Un'importante azione trasversale riguarda, infatti, l'animazione sociale e culturale che ha il compito di garantire il coinvolgimento dei cittadini nelle varie fasi di attuazione del programma. Urban è oggi in fase di realizzazione: molto è stato già fatto ma ancora molto deve essere realizzato, come ad esempio la Ludoteca cittadina per bambini e ragazzi e la creazione del Parco Pentimele che sottrarrà definitivamente un importante pezzo di territorio alle mire speculative che periodicamente si fanno avanti.

Due esempi di come la città può crescere in termini di qualità e vivibilità. Tra i progetti qualificanti contenuti nel programma Urban, Ecolandia rappresenta una punta di diamante per i contenuti innovativi e le esemplificazioni concrete che contiene.

Il progetto è stato elaborato dal Consorzio non profit WECO, che ha messo insieme intelligenze locali ed esperti internazionali con la consapevolezza che "Ecolandia rappresenta un'occasione unica per rilanciare quest'area del Mezzogiorno, per promuovere una coscienza ecologica necessaria ad affrontare le grandi contraddizioni del nostro tempo e per contribuire all'uscita dalla storica dipendenza (culturale, tecnologica, economica) del nostro territorio, creando un polo di attrazione turistica di alto profilo culturale e tecnologico.

Ecolandia vuole anche essere anche una grande sfida in quanto si tratta di un progetto complesso, multidisciplinare e transdisciplinare il cui successo si gioca innanzitutto nel sapere combinare bene elementi diversi, nel sapere integrare l'aspetto ambientale, le nuove tecnologie, la cultura ed il divertimento, in un quadro di compatibilità economiche". Il progetto sorge al centro dell'area dello Stretto, tra Villa S. Giovanni e Reggio Calabria su un'ampia balconata di 10 ha. che degrada dolcemente verso l'Etna. Il Parco è centrato sul riuso dell'area attorno all'ex-forte umbertino (il forte Batteria Gullì di Arghillà) con attrazioni ludico-sperimentali ispirate ai 4 elementi naturali (Terra, Acqua, Fuoco ed Aria).

Il Forte fa parte di una serie di "fortificazioni" che sorgono sui versanti siciliano e calabrese dello Stretto, costituendo una vera Rete di Monitoraggio e Controllo di tutta l'area. La loro costruzione risale all'epoca dei Borboni, ed è proseguita durante il Regno dei Savoia. Negli anni successivi, sono state via via lasciate all'abbandono ed al degrado e, spesso, usate come discariche abusive o dai cacciatori per gli avvistamenti del Falco Pecchiaiolo, specie migratoria protetta che, insieme ad altri rari uccelli, proprio sulle rive dello Stretto di Messina approfitta delle correnti calde di primavera per riposare in volo e diventa facile preda per cacciatori fuorilegge che ne fanno strage.

Il progetto di Ecolandia introduce alcuni elementi di originalità come:
a) il legame di aria acqua terra e fuoco con la filosofia, i miti e la storia del luogo.

Ecolandia nasce in un luogo specifico per cultura e sito, riconoscibile per clima, paesaggio, storia; guarda lo spazio di fronte a sé e vede Scilla e Cariddi, lo Stretto e l'Etna; a destra nelle giornate di sole le

isole Eolie, alle spalle l'Aspromonte e la strada del sale per lo Jonio. Eolo e Vulcano sono di casa, non solo come miti, ma come luogo dei fenomeni che hanno generato i miti.

Il titano e la lava, i venti e le correnti non sono racconti, ma energie incontrollabili che hanno definito la storia, la convivenza con i rischi naturali, la ricerca del nume protettore.

La partecipazione è talmente alta che sono rimasti simboli/uomo nell'immaginario collettivo, luoghi di memoria e di azioni, di eventi centrali nella nostra formazione culturale, miti universali che hanno attraverso le culture più diverse.

Sono i luoghi nei quali la *Téchne* (scienza delle arti e dei mestieri), posseduta dai filosofi della Magna Grecia, nasce come strumento della cultura, ma senza contrapporsi alla natura; luoghi in cui il valore del manufatto non superava mai il valore della risorsa, che risiede prima di tutto nella sua capacità di riprodursi nel sistema che la contiene. Quando questo non avviene la risorsa scompare e, come la storia insegna, dalle pianure fertili tra il Tigri e l'Eufrate nacque il deserto. E' una storia antica perennemente rinnovata dall'abuso quantitativo delle risorse, disattento al futuro ed in competizione con il passato.

b) *il rapporto dialettico tra locale e globale.*

Lo spazio aperto dove il gioco coinvolge i cinque sensi e l'area interessata, dove è prevalente l'uso della vista e dell'udito, ci proiettano nella grande tensione del nostro tempo tra la dimensione "locale" e quella "globale", nella vita del singolo quanto della società. Se la società si chiude eccessivamente si va verso quei fenomeni di degenerazione del localismo che ben conosciamo, se, viceversa, una società si apre totalmente ai processi di globalizzazione rischia di perdere la sua risorsa più importante: l'identità. Da queste considerazioni nasce il bisogno di un legame fruttuoso tra le due dimensioni che nello spazio di Ecolandia passa attraverso forti connessioni tra gli spazi dell'esperienza diretta situati all'esterno (i laboratori, i giochi), e gli spazi "virtuali" nelle stanze del fortino che consentono di agganciare e approfondire le esperienze vissute all'esterno. E viceversa, il visitatore di Ecolandia una volta lasciato "il fortino" può ritornare sui percorsi dei quattro elementi con una maggiore consapevolezza e strumenti conoscitivi per apprezzarli con un altro occhio.

c) *unicità e specificità di Ecolandia.*

Ecolandia rappresenta un caso unico di Parco ludico, tecnologico, ambientale. Non solo nel contesto italiano, ma anche in quello europeo. La visione che c'è in Ecolandia è lontana dal parco di puro divertimento consumistico (come Gardaland o Eurodisneyland) ad alto consumo energetico, ma presenta una grande varietà di giochi ed attrazioni che, però, non sono fine a sé stessi, ma si legano alla crescita di una nuova cultura sociale ed ecologica. Ma Ecolandia è anche diversa dai Centri scientifici e di promozione di tecnologie alternative (come ad esempio il CAT e tanti altri centri presenti in Europa), in quanto introduce un forte legame con la cultura locale e combina spettacoli e giochi per bambini,

attività ludiche con conoscenze scientifiche e tecnologiche, con esperienze di vita e di lavoro (nei laboratori), con la formazione di tecnici (nel campo dell'energia rinnovabile, dell'agricoltura biologica, ecc.), con la promozione d'impresa, con la riscoperta dei sapori del mediterraneo (nel ristorante e nei chioschi), con "eventi speciali" (festival e spettacoli di qualità nel campo del teatro e della musica). Ma la specificità di Ecolandia è riconoscibile anche nella sua filosofia che privilegia la "spontaneità" e "l'avventura" (del corpo e della mente), che non antropizza tutti gli spazi offrendo prodotti "preconfezionati", ma lascia la fantasia volare tra i merli del fortino-castello, tra i suoi meandri che nascondono chissà quali misteri e, soprattutto, invita a "contemplare", da diversi siti, il grande spettacolo naturale dell'area dello Stretto.

Ecolandia è anche un grande racconto, la storia di una relazione complessa e contraddittoria: il rapporto dell'uomo con la natura, a partire dall'area dello Stretto. E quindi: storia delle piante, del fuoco, del costruire, ecc.. In sintesi il progetto è indirizzato a:

1. costruire un centro di attività, fruibile anche dal turismo, in cui l'aspetto ludico si esprima nel piacere di conoscere e sperimentare giochi e strumenti riguardanti l'uso delle tecnologie rinnovabili, si combini con la promozione dell'agricoltura biologica e della bioarchitettura;
2. coniugare cultura e divertimento, didattica sperimentale e tecnologie, ecologia e pedagogia, per realizzare e gestire prodotti ed attività finalizzate alla crescita economica sostenibile, sia all'interno del Parco che nelle aree e regioni limitrofe;
3. migliorare la qualità complessiva dell'area e della vita dei suoi abitanti attraverso l'organizzazione e l'offerta di un servizio superiore basato su:
 - la promozione della conoscenza e della partecipazione, finalizzate ad un *mutamento dei comportamenti e dei valori*, necessario per costruire un *futuro sostenibile* dal punto di vista sociale, economico ed ambientale.
 - l'identità dei luoghi come *identità delle storie e delle culture* da cui ripartire per costruire un futuro socialmente, economicamente ed ecologicamente "sostenibile"
 - l'apprendere giocando come metodologia per avvicinare il maggior numero di soggetti sociali (per classi di età, istruzione e condizione) alle soluzioni che la scienza oggi può offrire per una gestione compatibile delle risorse.

Il Parco di Ecolandia, che aprirà le porte nel 2002, già da tempo ha dato e continuerà a dare molti spunti per diffondere questo tipo di progettualità, sia nei contenuti (i Parchi tematici) che nell'approccio metodologico di realizzazione del progetto.

"Il Parco Letterario dello Stretto Horcynus Orca" è frutto di questa filosofia di lavoro e ne rappresenta una sorta di "continuum" naturale. Anch'esso, infatti, fonda le radici in quest'area, ma con l'Horcynus si passa dalla terraferma alle acque dello stretto, disseminando le iniziative su di un territorio ancora più vasto.

13.2.2 Il Parco Letterario dello Stretto

Nell'introduzione al progetto, T. Perna scrive: "Il Parco letterario è dedicato alla straordinaria opera di Stefano d'Arrigo e rappresenta anch'esso una sfida culturale di alto profilo per chi vive tra le sponde turbolente dello Stretto. Per i soggetti coinvolti, lo si è notato fin dai primi incontri preparatori, l'*Horcynus Orca* è molto di più di un bel romanzo sui miti, le leggende e le storie dello Stretto: è il luogo di riemersione della memoria storica, soffocata da un selvaggio processo di modernizzazione/omologazione, è il tempo dell'ascolto della magia di questo straordinario paesaggio dove le forze della natura vengono esaltate fino al superamento della soglia dell'immaginabile, è lo spazio dinamico ed imprevedibile dove tra scienza e mito ci si scambia volentieri le parti.

Lo spirito con cui è nato questo progetto è pertanto quello di ricercare e scoprire innanzitutto se stessi, l'ambiente in cui siamo immersi e che spesso ignoriamo. Per questo il Parco letterario '*Horcynus Orca*' non potrà che essere un '*work in progress*' dove la ricerca scientifica - sulle correnti, sui vortici e quindi sui modelli caotici, nonché sui pesci abissali, sui fossili, ecc. - fornirà di continuo nuovi elementi di acquisizione che si combineranno con le fruizioni artistiche nonché con gli indispensabili momenti dedicati alla contemplazione rigenerante di questo paesaggio che non finisce mai di stupirci. L'*Horcynus Orca*, infatti, affonda le sue radici nel mare ...cioè in un fluido mutevole che nell'area dello Stretto, per ragioni geofisiche, è come se riuscisse ad esprimersi, dopo un lungo sonno, per parlarci con il suo linguaggio, un linguaggio che i '*pellisquadre*' come li chiama D'Arrigo conoscono e si tramandano da una generazione all'altra. Come il romanzo è giocato sull'onda di un sogno ricorrente così il Parco letterario deve tendere a preservare questo clima onirico, quell'atmosfera che ha fatto sì che i primi coloni greci trovassero in quest'area tanti stimoli per l'elaborazione dei loro miti, mostri e dei. Eolo, dio dei venti, Vulcano, dio del fuoco, abitano da queste parti, ma soprattutto qui è nato il mito di Scilla e Cariddi, del passaggio breve e difficile, metafora della vita che è continua ricerca della giusta via tra derive pericolose a cui tutti noi, ed innanzitutto la civiltà tecnologica, siamo esposti.

Pertanto lo spazio fisico, in senso stretto, del Parco letterario "*Horcynus Orca*" è tra lo *Scill'e Cariddi*, mentre il suo scenario abbraccia tutta l'area dello Stretto, dalla piana di Gioia alle isole Eolie per finire con lo sguardo estasiato di fronte al Gigante dei giganti: l'Etna.

Tra lo *Scill'e Cariddi* sono localizzati i siti multimediali, i luoghi di approdo delle feluche e delle pescespadare che permetteranno al visitatore di passare da una parte all'altra ascoltando i racconti dei '*pellisquadre*', ammirando la loro millenaria perizia. Tra lo *Scill'e Cariddi* topos del romanzo di Stefano D'Arrigo verranno concentrate le apparecchiature tecnologiche che consentiranno sia di studiare i fenomeni caotici dello Stretto, sia di penetrare con lo sguardo nelle profondità di questo specchio d'acqua, punto d'incontro/scontro tra lo Jonio

ed il Tirreno, tra la *civiltà di Levante* -dei greci, dei fenici, dei monaci bizantini che tanti segni hanno lasciato su questo territorio- e la *civiltà di Ponente* -degli Spagnoli, Francesi, Normanni che hanno costruito le torri di avvistamento, le chiese barocche, i castelli sui dirupi e sulla rocche, come quello normanno di Scilla che risale al XII secolo.

Da questo spazio si irradiano gli itinerari, le escursioni verso Bagnara (dove ancora permane una prestigiosa cultura della ceramica), Palmi (sede dell'unico e misconosciuto museo etnologico dell'area dello Stretto) e poi ancora più su verso l'Aspermonte, mitica montagna che ritroviamo nelle ballate della 'Chanson de Roland'. Dall'altra sponda, a partire dal fortino Sa' Jachiddu, recentemente recuperato, è possibile ammirare i diversi punti di vista dello Stretto, la sua bocca che si apre e si chiude, per poi salire sui colli San Rizzo per restare immobili a contemplare le sette magnifiche sorelle che ti vengono incontro: le isole Eolie.

Al parco letterario "Horcynus Orca" si può accedere sia dalla costa calabrese (il punto d'accesso è localizzato nella stazione dismessa di Scilla) che da quella siciliana (il punto d'accesso si trova nell'area dell'ex Tiro a Volo di Messina) ed ogni visitatore potrà scegliere il suo percorso a seconda del tempo che vuole spendere nel visitare il Parco. L'obiettivo di fondo resta quello di offrire un luogo di meraviglie e suggestioni che invitino alla riflessione ed al piacere dell'osservazione, evitando derive consumistiche e fenomeni degenerativi d'impatto sull'ambiente locale.

L'esperienza accumulata nella progettazione e realizzazione di decine di progetti di sviluppo locale ci indica che il successo di un progetto è fortemente correlato sia con la qualità dei soggetti sociali ed istituzionali coinvolti, sia con il grado di partecipazione reale che esso è in grado di mettere in moto, sia, infine, con la capacità di agire sinergicamente degli attori del progetto. La scelta dei partner è quindi stata fatta con estrema attenzione, tenendo presente le coordinate sopramenzionate, ed ha portato ad un risultato che è, a nostro avviso, più che soddisfacente. L'aver messo insieme pezzi dell'associazionismo culturale ed ambientalista, dell'economia sociale e dell'imprenditoria 'culturalmente orientata' con alcuni settori della ricerca dell'Università e con il coinvolgimento delle Sovrintendenze e degli enti territoriali interessati, pone delle solide basi per il buon esito dell'iniziativa. Infine, gli oltre trenta partner Europei che sono stati coinvolti nel network di Ecolandia potranno, in buona parte, dare un valido contributo sia sul piano tecnologico sia dal punto di vista dei flussi turistici. A questo proposito vale la pena sottolineare il fatto che il Parco dello Stretto "Horcynus Orca" godrà dell'incremento complessivo di attrazione turistica indotta nell'area dall'apertura di Ecolandia e, a sua volta, potrà contribuire a qualificare questi nuovi flussi.

Tenendo conto di tutte le opportunità che emergono con il Parco Letterario, è possibile fare una valutazione di massima dell'impatto socio-economico che il Parco può produrre (il programma prevede, oltre agli addetti alle attività del Parco - per cui si costituirà un apposito consor-

zio non profit - la costituzione di quattro nuove imprese promosse con gli investimenti per l'Imprenditorialità Giovanile, per un totale di circa 120 nuovi occupati). In particolare si prevede di:

- a) *rafforzare alcune realtà produttive esistenti*, oggi marginalizzate o in via d'estinzione (come pescatori, piccoli ristoranti, artigiani, ecc.), che le attività connesse al Parco dovrebbero sia potenziare sia, fatto decisamente rilevante, inserire in una rete di imprese-associazioni che le faccia uscire dall'isolamento;
- b) *generare un'integrazione di reddito* per alcune fasce di famiglie a basso reddito, attraverso un'offerta di turismo diffuso (leggi: affitto delle case nell'area di Ganzirri e di Scilla), per alcuni lavoratori che sono molto legati ad andamenti stagionali della loro attività (come i pescatori, i ristoratori, ecc.);
- c) *promuovere la nascita di nuove imprese* che si inseriscano nelle attività del Parco con un loro contributo specifico e che possano, successivamente, anche crearsi degli spazi di mercato autonomi e/o complementari;
- d) *rilanciare complessivamente l'area*, la sua immagine esterna, attraverso la valenza di un turismo culturale che non potrà che avere effetti moltiplicativi di attrazione verso questo sito straordinario”.

13.2.3 Il Life-Ambiente: Riqualficazione socio-ambientale del quartiere Giostra a Messina

Questo progetto è in corso di realizzazione e perciò consente di avere maggiori elementi di valutazione positivi e negativi sui risultati fin qui raggiunti. L'idea di fondo è stata quella di sperimentare, in un quartiere fortemente degradato di una città del Sud, i principi di sostenibilità contenuti nell'Agenda XXI su ambiente e sviluppo elaborata e sottoscritta dai Governi e dagli Stati durante la conferenza di Rio de Janeiro nel 1992. Il progetto muove i suoi primi passi dalla constatazione che gli Enti Locali, in generale, ma soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia, sono ben lontani dal recepire le indicazioni dell'Agenda XXI nelle politiche e nelle strategie di sviluppo del proprio territorio. Ancor più, non sono in grado di predisporre un Piano di Azione per una Agenda XXI a livello locale. Se questo è facilmente dimostrabile (basta guardare i dati dell'ultima ricerca sullo stato di attuazione delle Agende locali XXI in Italia e le adesioni operative alla Carta di Alborg per le città sostenibili), non è immediato però trovare Enti Locali che sono comunque disponibili a mettere in discussione le proprie scelte sulla base di indicazioni che provengono dai cittadini. In una determinata fase storica, a Messina questo è stato possibile e, grazie alla sensibilità di alcuni amministratori, il CRIC ha potuto attivare il programma comunitario Life-ambiente con l'obiettivo di promuovere la partecipazione cittadina nell'elaborazione di un Piano di Azione (Agenda Locale XXI) per la definizione delle linee guida di uno sviluppo urbano sostenibile e per diffondere, con le opportune modifiche ed adattamenti la Carta di Alborg che, da queste parti, si è chiamata “Carta dello Stretto” e

vede impegnati circa 40 piccoli comuni dell'area. Un altro elemento importante da sottolineare è che con l'amministrazione comunale si concordava anche sulla necessità di "dimostrare" e sperimentare qualcosa di tangibile e immediatamente riconoscibile dei concetti che si esprimevano, parallelamente alle iniziative di carattere più culturale-educativo che si andavano realizzando.

Per far ciò il progetto Life, da un lato, ha creato a Giostra un laboratorio territoriale di quartiere, (il Centro Polifunzionale di Ecologia Urbana), dove organizzare le risorse umane, culturali ed ambientali per attivare un processo innovativo di progettazione e gestione del territorio.

Qui, dopo aver attrezzato il Centro con sistemi informatici (gestiti anche dagli alunni della locale scuola tecnica attraverso l'erogazione di 4 borse di studio/formazione), si è lavorato per la messa a punto della metodologia più idonea a livello locale per l'elaborazione del Piano di Azione, e da qui partiranno tutte le attività di riqualificazione che saranno progettate con gli abitanti del quartiere. Un altro strumento utilizzato allo stesso scopo è il "laboratorio didattico di educazione ambientale" che ha la funzione di elaborare e realizzare attività educativo-didattiche nelle scuole e con i ragazzi del quartiere. I quattro minicantieri già realizzati a Giostra e le attività educative hanno l'obiettivo di stimolare la sensibilità ecologica delle nuove generazioni e di favorire la partecipazione dei giovani alle scelte che riguardano la vivibilità nel quartiere (promozione della cittadinanza attiva).

D'altro canto, per soddisfare le esigenze di dimostrazione e sperimentazione prima menzionate, il progetto ha riqualificato uno degli ex-forti che cingono tutta l'area dello Stretto: il forte San Jachiddu che, da discarica abusiva e luogo per attività illecite, in pochissimo tempo è stato restituito alla fruizione cittadina con semplici opere di pulizia e manutenzione straordinaria che lo hanno riportato all'antica bellezza. Per far ciò sono stati coinvolti gli abitanti del quartiere che hanno cominciato a sentirlo proprio e a difenderlo come territorio riconquistato. Qui sono state realizzate varie iniziative culturali e scientifiche (osservazioni astronomiche, giornate ecologiche, mostre e spettacoli teatrali e culturali) e sono stati organizzati gli spazi interni, restituiti allo splendore di un tempo con semplici operazioni di sabbiatura e sistemazione degli intonaci. In queste stanze si svolgono le varie attività gestite da un insieme di organizzazioni locali, ognuna con la propria specificità. I primi mesi del 2000, il forte è divenuto sede del primo centro sperimentale-didattico sulle energie rinnovabili gestito dall'associazione degli insegnanti di fisica e da allievi delle scuole tecniche. Essi intendono approfondirne gli aspetti scientifici e tecnologici e diffondere questa cultura. Anche le aree esterne sono state recuperate con la creazione di spazi per bambini ed il ripristino dell'antico sistema di raccolta delle acque, notevole esempio di bioarchitettura.

Il fortino di San Jachiddu offre uno scenario incantevole, ancora una visione diversa da cui partire per entrare nello spazio dello Stretto di Messina. Qui è prevista una tappa importante per l'accesso al Parco.

Il sistema si comincia a costruire, la tela comincia ad essere tessuta, la rete continua a crescere.....

Riferimenti Bibliografici

- Assessorato alle Politiche Sociali di Reggio Calabria - Pic - Urban, Periferia. La città si fa grande, 1998.
- Biagi F., Ziparo A., *Pianificazione ambientale e sviluppo insostenibile nel Mezzogiorno*, Alinea, Firenze 1998.
- CRIC - Reggio Calabria, Progetto esecutivo del Parco Letterario dello Stretto "Hercynus Orca", 1999.
- CRIC - Reggio Calabria, Riqualificazione socio-ambientale del quartiere Giostra a Messina, 1997.
- Imperio M., *Il ruolo della pianificazione ambientale nei PVS*. Tesi di Dottorato di Ricerca in Pianificazione Territoriale, Università degli studi di Reggio Calabria 1999.
- Perna A., *Lo Sviluppo insostenibile*, Liguori Napoli, 1994.
- Perna A., Relazione generale progetto Ecolandia, 1998.
- Von Monckoven E., *Sviluppo sostenibile urbano: Piccola guida alla riflessione*, CRIC, Reggio Calabria 1999.
- WECO - Reggio Calabria, Ecolandia, Parco ludico-tecnologico-ambientale, Progetto esecutivo, 1999.
- Ziparo A., "Un ponte letterario sullo Stretto", *Il Manifesto* 16/9/1999.

