

Conclusioni

di Virginio Bettini, Marco Guerzoni, Alberto Ziparo

Le pagine precedenti ed i diversi tipi di analisi e valutazioni effettuate, argomentano chiaramente i motivi per cui il progetto del Ponte sullo Stretto dovrebbe essere definitivamente riposto in quel “baule di sogni perduti”, da cui il decreto Craxi l’aveva improvvisamente ritirato fuori nel 1988.

Le analisi economiche e territoriali, le valutazioni ambientali, le indagini riguardanti le morfologie sociali coinvolte, ma anche quelle inerenti la compiutezza del progetto, concorrono a descrivere un’operazione di cui oggi non si colgono più senso ed utilità ed in cui i costi sovrastano enormemente gli eventuali benefici.

Le interpretazioni del progetto secondo le varie prospettive tematiche e nelle proiezioni sulle differenti scale territoriali restituiscono uno scenario assolutamente non nuovo per il Mezzogiorno d’Italia: quello della localizzazione di una macrostruttura ancora una volta ad alta intensità di capitale, tra l’altro programmaticamente obsoleta e tecnologicamente già superata, ma ad altissimo impatto ambientale e paesaggistico e a forte consumo di suolo.

Innanzitutto va ricordato che ci si trova di fronte ad un *progetto “incompleto”*. Nonostante infatti le ingenti risorse impiegate (quasi 170 miliardi di lire) e l’enorme ingombro cartaceo va rilevato che l’elaborato di massima presenta una restituzione soddisfacente soltanto per quanto riguarda la parte centrale di tutta la complessa opera da realizzare: l’attraversamento aereo vero e proprio tra i due pilastri a torre.

Su questo, tra l’altro, si sono dilungate quelle valutazioni istituzionali dimostratesi possibiliste o parzialmente favorevoli rispetto al passaggio alla fase esecutiva. La documentazione tecnica offre invece una

rappresentazione assolutamente carente del sistema di accessi al ponte e di collegamenti dello stesso con le reti esistenti. I circa sessanta chilometri di nuove linee stradali e ferroviarie (di cui trentacinque in galleria), per esempio, necessari per raggiungere la quota di accesso sono illustrati a livello necessariamente schematico. Questo si spiega anche con l'assoluta irrilevanza attribuita, negli studi di progetto agli ambienti interessati, attraversati e spesso stravolti dalle nuove linee. Sulla sponda calabrese l'allacciamento alle reti investirebbe pesantemente il paesaggio della "Costa Viola", tramite la costruzione di nuove complesse e ingombranti opere d'arte, in presenza di rilievi geostaticamente assai fragili, a ridosso o a strapiombo sulla linea di costa, nonché di ambiti ecomorfologicamente già stressati e tali da non offrire -per lunghi tratti- alcun nuovo spazio fruibile. Nel messinese su alcuni brani dell'ambiente urbano incomberebbero i rilevati relativi a nuovi ingombranti segmenti di linea.

L'eccessiva esemplificazione del sistema dei collegamenti, dovuta anche ad una rappresentazione assai riduttiva, superficiale e lacunosa, degli ecosistemi interessati, ha favorito anche un sottodimensionamento del loro peso economico. Le ultime stime offerte dal proponente non sembrano tener conto delle citate difficoltà geomorfologiche ed idrogeologiche, senza contare la necessità di sicurezza anche sismica. Viceversa il computo di tutte queste problematiche conduce a valori assai maggiori di quelli presentati, per cui si può affermare che il costo complessivo del sistema dei collegamenti può assumersi dello stesso ordine di grandezza di quello proprio del manufatto di attraversamento aereo.

Il *sistema della mobilità* disegnato attorno al ponte appare in generale troppo costoso, rigido, ingombrante e complesso. Una *pianificazione dei trasporti* innovativa e consistente rispetto alle caratteristiche dei sistemi territoriali interessati illustra chiaramente i vantaggi della fruizione completa del cabotaggio e della portualità esistente nell'area in alternativa al ponte. Nella apposita sezione del lavoro è ricordato come lo stato abbia realizzato in zona, nello scorso trentennio, un vasto e solido sistema di infrastrutture portuali, costruendo ex novo o ampliando i moli di Saline, Reggio, Villa e Gioia Tauro sulla costa calabrese e Milazzo, Messina, Catania Riposto e Pozzallo su quella siciliana. Viene immediato pensare ad un sistema integrato che, in luogo dell'unica direttrice Villa-Messina, ne attivi tre o quattro, promuovendo anche relazioni dirette Gioia Tauro-Milazzo, Saline-Riposto-Pozzallo, Reggio-Messina Tremestieri, con un sistema da razionalizzare rispetto ai trend sugli attraversamenti, peraltro in netto declino. Tra l'altro il progetto del ponte, autentico collo di bottiglia centrato unicamente sul traffico terrestre, doveva collegarsi al terminale calabrese dell'Alta Velocità ferroviaria, che come è noto è stato cancellato dalla pianificazione dei trasporti nazionali e comunitari. Nelle regioni meridionali in luogo della TAV si sta promuovendo l'"Alta Velocità marittima" sulla rotta Napoli-Palermo, cui potrebbero facilmente agganciarsi le direttrici prove-

nienti dell'Area dello Stretto. Le analisi effettuate hanno altresì dimostrato quanto il ponte sia ininfluente anche rispetto alle direttrici continentali: la mobilità sullo Stretto sarà sempre più espressione di una domanda prevalentemente locale, mentre i grandi collegamenti vanno sempre più a caratterizzarsi per innovazioni tecnologiche e intermodalità di spostamento: sia tra l'Europa e l'Africa che tra il Sud e il Nord del continente: l'impiego crescente di vettori marittimi ed aerei renderà esuberanti, superflue una parte delle infrastrutture terrestri -specie viarie- pure oggi assai utilizzate: figuriamoci quelle la cui necessità a quella scala non è dimostrabile. Come anche Leonard Ortolano ha ricordato durante il seminario residenziale tenutosi a Reggio Calabria nel settembre 1998, non è un caso che grandi infrastrutture statunitensi come il Golden Gate siano state costruite negli anni trenta, agli albori della civiltà dell'auto; nel prossimo futuro il problema sarà esattamente l'opposto, quello di liberarsi da questo mezzo di trasporto.

Il nostro studio e le elaborazioni portate avanti per oltre due anni hanno confermato che il progetto è negativo anche secondo altri punti di vista: esso è il lascito di un modello di sviluppo rivelatosi fallimentare in tutto il Mezzogiorno e che ha prodotto "catastrofi" (vedi Saline, Gioia Tauro, Lamezia, Gela e Milazzo) nelle aree contigue o direttamente interessate dal ponte. Tra l'altro nello Stretto di Messina esso negherebbe quelle che forse sono le maggiori potenzialità di crescita economica del prossimo futuro, legate alle sue risorse paesaggistiche, turistiche, culturali e ambientali, come si è argomentato nella sezione sesta.

Per quanto riguarda *l'occupazione*, tema estremamente e drammaticamente attuale in Calabria e Sicilia, l'operazione è in netto deficit: una volta chiusi i cantieri, l'ennesima massa di ex precari temporanei tornerebbe disoccupata, gravando su un mercato del lavoro già asfittico, con l'aggravio costituito da circa 2/3 degli attuali addetti ai traghetti, che diverrebbero anch'essi "esuberanti". "L'illusione cantiere" ha prodotto quasi un cinquantennio di disastri sociali in un Mezzogiorno che anche per questo oggi richiede programmi di occupazione stabili. Altrettanto negativa, sul piano *dell'organizzazione territoriale* si è rivelata la "funzione ordinatrice e di indirizzo delle grandi opere", pure presunta qualche decennio fa: esse spesso rendono caotici quei sistemi della mobilità che dovevano razionalizzare e soprattutto disastano le trame insediative ed i quadri ambientali investiti. A questo proposito nel nostro caso, oltre alla necessità di evacuare alcune migliaia di nuovi residenti sulle due sponde (sui siti di posa di pilastri e contrafforti, specie a Ganzirri), sarebbe forte il rischio di creare nello Stretto una di quelle megalopoli da quarto mondo, paventate per il Mediterraneo durante la recente conferenza mondiale "Habitat II" sul futuro della città. Laddove lo Stretto può dare vita nel prossimo futuro ad una grande "area di sostenibilità", una "città di città" collegate in modo ecologico e intelligente anche attraverso l'acqua e riqualificate dal punto di vista morfologico, ecologico e urbanistico.

L'impatto ambientale è un problema inaccettabilmente grave del pro-

getto sia per quanto riguarda il contenuto e l'intensità delle variabili coinvolte che per le carenze metodologiche e le distorsioni procedurali che evidenzia.

Un programma così impegnativo, come quello della realizzazione del Ponte, nei confronti di un ambiente così importante come lo Stretto, richiedeva un eccezionale impegno nella ricerca di congruità e di correttezza nella descrizione e interpretazione degli ecosistemi interessati, nella costruzione delle procedure di valutazione, nell'individuazione e nell'applicazione delle tecniche di indagine, nella promozione di idonei processi partecipativi.

La necessità di produrre un rapporto giustificativo ha probabilmente compromesso tutto ciò: soltanto la mancata rappresentazione dei contesti interessati ha forse permesso al proponente di riscontrare "problemi ambientali irrilevanti".

Come dicevamo in apertura della presente nota conclusiva, la mancata descrizione dell'ambiente ha reso necessariamente schematiche anche alcune parti di progetto: come si potevano dettagliare gli oltre 60 chilometri di collegamenti tra il Ponte e le reti esistenti (con decine di chilometri di nuove gallerie) senza soffermarsi sulle particolarità, le fragilità, le singolarità dei primi rilievi peloritani alle spalle della città di Messina, dell'area tutelata di Ganzirri o, dall'altra parte, dalla Costa Viola? Meglio glissare su tutto, fino a compromettere la stessa completezza degli elaborati progettuali. Dal punto di vista metodologico, Bettini ha chiarito come la "lista di temi" presenti nel SIA allegato alla documentazione progettuale fosse assai distante dai "modelli migliori per l'assessment" di infrastrutture quali quella in questione.

Anche per quanto riguarda gli *aspetti sismologici* non hanno avuto risposta i grandi dubbi sollevati durante il lavoro. Essi riguardano la stabilità anche idrogeologica delle aree di posa di pilastri e contrafforti ed in generale dell'intorno del manufatto, le modalità di raggiungimento dei presunti gradi di sicurezza, l'impossibilità di ottenere tali livelli durante la fase di cantiere con eventualità di incidenti gravissimi, il mancato rispetto degli standard dettati dall'EPA per le grandi infrastrutture di trasporto e dalla CEA per le macrostrutture (NO WAY se c'è un rischio atteso superiore a 5.5 Richter).

L'impostazione del Bilancio di Impatto è poi gravemente viziata da altri fattori, legati alla gestione generale dell'operazione. Le normative italiane, comunitarie e internazionali sulla VIA indicano che il processo di partecipazione sociale costituisce "parte integrante delle procedure" e dev'essere in ogni modo "promosso dalle istituzioni interessate" e "favorito dai proponenti".

Nel nostro caso la coincidenza tra presidenza della società titolare dell'operazione e direzione del maggiore organo di stampa locale ha prodotto effetti opposti: un'informazione "drogata" a favore dell'operazione con aspetti di forte lobbying, ed una costante tendenza al condizionamento dei sistemi decisionali. Tutto ciò certo non favoriva, ma negava, i processi di "partecipazione reale" auspicati e indicati dalla

normativa.

Tali aspetti, toccati tra l'altro nel contributo di Enrico Falqui, richiamano considerazioni di ordine politico più generale. Perché alla fine degli anni ottanta, sia pure in clima "tangentopoli" si è preteso di rilanciare un'operazione che pure rappresentava un "vecchio sogno", ma era ormai da abbandonare, perché programmaticamente vecchia, tecnologicamente arretrata, insostenibile dal contesto di riferimento, inadeguata ad affrontare le stesse tematiche che solleva; tanto obsoleta rispetto alle prossime istanze dell'area interessata da apparire poco sensata?

Probabilmente ricercare una risposta legata soltanto alla volontà di un sistema decisionale ormai alla fine di sancire una nuova occasione di clamoroso spreco, anche distorto, di risorse pubbliche ("una nuova grande puntata di Tangentopoli") è riduttivo e banale. Le intenzionalità coinvolte dimostravano di possedere anche un orizzonte strategico, se si pensa che proprio in quel periodo si andava prospettando un aspro conflitto sull'uso dello "spazio delle grandi reti infrastrutturali", dei "nodi e dei collegamenti", legato strettamente al declino ormai evidente della "civiltà dell'auto", un comparto governato da grandi interessi di tipo oligopolistico. Questi ultimi infatti correlavano alla capacità di controllare e determinare direttamente l'organizzazione del territorio - come sostiene tra gli altri il geografo economico Giuseppe Dematteis - la possibilità di riallargare -anche per contingenze non brevi- la domanda per i settori industriali di appartenenza.

Si può spiegare così il massiccio ingresso di imprenditoria automobilistica nel settore delle costruzioni: un fenomeno che, nel nostro caso, è ulteriormente argomentato dalla presenza di questo tipo di soggettività economica -segnatamente di una grande casa motoristica giapponese- tra coloro che si sono proposti per la redazione del progetto esecutivo e la eventuale realizzazione del manufatto.

I citati apparati "globalizzati" necessitavano peraltro di un terminale nell'area, tale da poter rappresentare come convenienti per le comunità locali i propri interessi tanto forti quanto estranei e distanti da esse.

La creazione di un intreccio gestionale tra l'informazione mediatica nell'area e il programma di realizzazione poteva rispondere felicemente a tale esigenza, almeno nella logica e nei disegni dei soggetti che avevano rilanciato il progetto.

Anch'essi distanti dallo Stretto di Messina e dai suoi abitanti.



Foto 11 - La parte settentrionale dello Stretto di Messina, ripresa da Campo Calabro.



*Foto 12 - La sponda calabrese dello Stretto interessata dalla localizzazione del Ponte.
Si nota l'abitato di Cannitello.*



Foto 13 - Il paesaggio di Punta Faro e Ganzirri con lo Stretto prospiciente, ripreso dalla sponda calabrese.



Foto 14 – Altra veduta della “porta” nord dello Stretto ripresa dal mare.



Foto 15 - *L'imboccatura settentrionale dello Stretto e l'area di Punta Faro ripresa da S. Trada sulla sponda calabrese.*



Foto 16 – *Paesaggio dell'ingresso nord dello Stretto con vedute delle due sponde.*
Ripresa dall'autostrada SA-RC, tra Bagnara e Scilla.



Foto 17 – *La rocca di Scilla nell'ambito settentrionale dell'area dello stretto.*
Ripresa dalla Salerno-Reggio Calabria, nei dintorni di Favazzina.



Foto 18 – *L'area di Punta Faro, tra lo Stretto e il mar Tirreno, con l'ambiente lacustre.*
Prospettiva da Santa Trada.



Foto 19 – L'imboccatura settentrionale dello Stretto con l'area direttamente investita dal Ponte; ripresa da Vertigine di Scilla.



Foto 20 – Il sito investito dal sistema di svincoli e complanari sulla sponda messinese. L'immagine del paesaggio di contrada Spuria rende percepibile la complessità oromorfológica ed ecosistemica dell'ambito, che verrebbe stravolto dalle attrezzature previste dal progetto.



Foto 21 – Immagine aerea della parte settentrionale dello Stretto ripresa dal centro del bacino.



Foto 22 – Paesaggio della costa Viola calabrese: ripresa aerea.



Foto 23 - Veduta aerea della zona Punta Faro-Ganzirri: si notano gli ecosistemi lacustri e i due ambienti insediativi.



Foto 24 - Dettaglio dell'ambito nord dello Stretto; ripresa dal Forte S. Jachiddu a Messina



Foto 25 - La parte centrale dello Stretto ripresa dal Forte S. Jachiddu a Messina. Si notano le prime pendici del massiccio dell'Aspromonte sulla sponda calabrese, per altro parzialmente coperto da nubi e nebbia.



Foto 26 - L'uscita meridionale dello Stretto, prospettiva dal Forte S. Jachiddu a Messina.
L'area s'intende compresa tra la congiungente Scilla e Punta Faro a nord, distanti circa 3 km e la congiungente Capo d'Armi e capo d'Ali a sud, distanti invece 20 km.

Virginio Bettini, membro dell'International Association for Impact Assessment (IAIA) è professore di Analisi e Valutazione Ambientale presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Tra le sue numerose pubblicazioni segnaliamo *L'Impatto Ambientale* (1995) e *Ecologia dell'Impatto Ambientale* (2000).

Teresa Crespellani, professore associato di Geotecnica presso l'Università di Firenze, è autrice di numerose pubblicazioni su temi di ingegneria geotecnica sismica e dinamica dei terreni. E' rappresentante italiano di commissioni internazionali per la zonazione sismica, e collabora con il Gruppo Nazionale per la Difesa dai Terremoti del CNR.

Enrico Falqui insegna Analisi e Valutazione Ambientale presso l'Università di Firenze. Ha svolto numerosi studi su teorie, metodi ed esperienze di analisi e valutazione di impatto ambientale di progetti ed opere, molti dei quali pubblicati. Ha una lunga esperienza scientifica e professionale sui diversi aspetti dell'analisi ambientale.

Marco Guerzoni, urbanista, svolge attività di ricerca e consulenza per diversi enti territoriali e collabora con l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Autore di articoli e saggi per le edizioni Pàtron e CLUEB, ha curato un libro di educazione ambientale (*Labirinto, La Meridiana*, 2000).

Lidia Liotta, Architetto, è presidente regionale di Legambiente della Calabria. Svolge studi e progetti di riqualificazione ambientale e recupero urbanistico del territorio calabrese.

Domenico Marino, economista, è ricercatore presso l'Università di Reggio Calabria, dove tiene il corso di Economia dei Beni Culturali e Ambientali. Docente anche all'Università di Messina, è autore di molti studi di economia regionale, spesso finalizzati agli ambiti calabrese e siciliano.

Piero Polimeni, ingegnere, è il direttore del dipartimento progetti del Centro Regionale d'Intervento per la Cooperazione di Reggio Calabria. Tiene il corso di Cooperazione allo Sviluppo presso il corso di Laurea di PTUA dell'Università di Reggio Calabria. ha effettuato ricerche e piani di intervento e sviluppo in America Latina e nei Balcani, oltre che in Calabria.

Osvaldo Pieroni, è professore straordinario di Sociologia dell'Ambiente presso l'Università della Calabria. Le sue ricerche riguardano l'assetto sociale meridionale e calabrese ed i caratteri delle recenti politiche per il Mezzogiorno. E' autore del volume *Tra Scilla e Cariddi* (Rubbettino, 2000) sul problema dello sviluppo sostenibile dell'Area dello Stretto.

Paolo Rabitti, ingegnere e urbanista, è docente presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, esperto in VIA e analisi dei rischi e membro del comitato scientifico dell'ANPA. Ha svolto numerosi studi sull'analisi del rischio ambientale di piani e progetti.

Alberto Ziparo è professore associato di Analisi e Valutazione Ambientale e Pianificazione Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Firenze. I suoi programmi di ricerca riguardano teorie e metodi di pianificazione ambientale e l'analisi di politiche e progetti per il territorio meridionale.

COLLANA LUOGHI

Volumi pubblicati:

1. D. Poli, *La piana fiorentina. Una biografia territoriale narrata dalle colline di Castello*, 1999.
2. D. Fanfano, *L'università del territorio. Reti regionali per lo sviluppo locale: il caso toscano*, 2001.
3. G. Cinà (a cura di), *Descrizione fondativa e statuto dei luoghi. Nuovi fondamenti per il piano comunale*, 2000.
4. A. Magnaghi (a cura di), *Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche*, 2001.
5. V. Bettini, A. Guerzoni, A. Ziparo (a cura di), *Il ponte insostenibile. L'impatto ambientale del manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, 2002.

Volumi di prosima pubblicazione:

- I. Zetti, *La città post socialista. Il caso di Budapest fra globalizzazione ed eredità passate*.
- M. Caponetto, F. Balletti, A. Palazzo (a cura di), *Scenari di progetto identitario. Il caso di Lucca*.
- P. Baldeschi, *Dalla razionalità all'identità. La pianificazione territoriale in Italia*.
- G. Allegretti, *Autoprogettualità come paradigma urbano. L'insegnamento di Porto Alegre*.

LUOGHI 5

Collana diretta da Alberto Magnaghi

Lo Stretto di Messina è uno dei luoghi più suggestivi, “una delle più importanti opere d’arte naturali” del Mediterraneo. Su di esso incombe da tempo immemorabile l’ombra del Ponte che pure rappresenta forse un “sogno antico” delle popolazioni di Sicilia e Calabria. La recente caduta di utilità e di senso dell’idea del collegamento stabile non ha infatti risolto la perdurante indeterminatezza della procedura decisionale; fonte di interminabili dibattiti, ma anche di infinite spese per studi, pareri e progettazioni.

Il volume –esito di una ricerca coordinata condotta in diverse sedi scientifiche- propone un’analisi degli impatti della eventuale realizzazione del Ponte sull’ambiente di riferimento e, più in generale, degli effetti su territori, economie, mobilità delle regioni interessate e del sistema meridionale.

Durante l’indagine, è stato effettuato l’assessment dello studio di impatto ambientale e della documentazione progettuale presentati dal proponente, comparando tali elaborati con i modelli “ottimali” di VIA per grandi infrastrutture.

Il lavoro ha comportato anche indagini sul campo e compilazioni da archivi di recenti ricerche su economie e territori siciliani e calabresi, nonché l’assunzione delle argomentazioni della letteratura critica sugli esiti discutibili, quando non fallimentari, delle politiche dei “poli” industriali e infrastrutturali per lo sviluppo del Mezzogiorno.

In questo quadro, si è valutata la problematica compatibilità del progetto di realizzazione dell’Attraversamento Stabile con le prospettive di sviluppo sostenibile presentate dal contesto investito, l’Area dello Stretto.

Virginio Bettini, membro dell’International Association for Impact Assessment (IAIA) è professore di Analisi e Valutazione Ambientale presso l’Istituto Universitario di Architettura di Venezia. È autore di numerose pubblicazioni sugli aspetti teorici e applicativi dell’Impatto ambientale di piani e progetti.

Marco Guerzoni, urbanista, svolge attività di ricerca e consulenza per diversi enti territoriali e collabora con l’Istituto Universitario di Architettura di Venezia. È autore di articoli e saggi di analisi e progettazione ecologica e di educazione ambientale.

Alberto Ziparo è professore associato di Analisi e Valutazione Ambientale e Pianificazione Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Firenze. I suoi programmi di ricerca riguardano teorie e metodi di pianificazione ambientale e l’analisi di politiche e progetti per il territorio meridionale.