

TEMA
03.11

Sperimentazioni

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 4 - No 3 - settembre 2011 - pagg. 29-42

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Gli impatti del Ponte: sottosviluppo insostenibile

The Bridge Impacts: Unsustainable Undergrowth

Alberto Ziparo

Università di Firenze
Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti
Facoltà di Architettura
e-mail: ziparo@unifi.it; web: <http://www.unifi.it>

Di cosa stiamo parlando? La legittimazione mediatica di un progettificio infinito

Il governo ha ribadito la volontà di proseguire con il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, all'interno del quadro di investimenti tesi ad accelerare la ripresa economica; ha tuttavia azzerato le risorse disponibili per l'operazione, tradendo forse la vera natura dell'enunciazione suddetta: quella della reiterazione –sempre più stanca e senza convinzione– di una declaratoria ormai rituale quanto improbabile. L'Unione Europea, dal canto suo, ha definitivamente cancellato l'opera dalla lista delle infrastrutture considerate prioritarie e quindi finanziabili con risorse comunitarie.

Nonostante le posizioni governative ufficiali, vista anche la crescente opposizione e le critiche di diversi ambiti politici, sociali e scientifici, secondo cui l'attraversamento dello Stretto dovrebbe essere cancellato, l'operazione appare tuttora quanto mai incerta.

L'articolo ricostruisce le vicende relative al progetto del ponte, dall'originario dibattito post-unitario sulla necessità di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente, alla redazione delle prime ipotesi di piano nel secondo dopoguerra, all'idea di "area metropolitana dello Stretto e conurbazione del ponte" contenuta nel progetto '80, alle posizioni critiche che, rispetto a tali concetti, sono maturate negli studi relativi alle più recenti versioni del progetto. Nella seconda parte si descrivono gli elementi principali del "progetto di attraversamento aereo dello Stretto di Messina" presentato dalla società dello Stretto al governo il 31/12/02 (progetto preliminare, che ha registrato il parere positivo con prescrizioni del CIPE nel 2005), di cui è stata di recente presentata la versione "definitiva"; e ancora note tratte dalle "Osservazioni sullo studio di impatto ambientale", avanzate per conto di Legambiente, WWF, Italia Nostra e di altre associazioni ambientaliste, da un gruppo di studio

Italian government recently restated its achievement of following with the process of realizing the Messina Strait Bridge (Ponte sullo Stretto) within the investments program for stimulating new growth.

Actually because of the economic and financial budget crisis the same Office cut all the national funds at least in the short run till the year 2013.

At the same time EU deleted the project from TEN (Trans European Network) agenda.

Despite of national government statements, the real destiny of the program is very uncertain. Even because critical studies and assessments strongly increased in the latest years.

The essay recalls the history of the project: the first idea was born at the beginning of Italian national State unity after 1861, but the Myth of rejoining Sicily and continental Italy became an achievable program only after second world war. In 1971 the State issued a national Act for promoting the agenda and the Agency in charge of projecting and building the Messina Strait Bridge.

In 1981 the agency was completely organized and named as "Stretto di Messina" Society, that later became "Stretto di Messina Ltd". Several project proposals were advanced by engineers and corporations: eventually through an international technical selection the general shape of the bridge was designed.

Over time the strong decrease of land traffic toward Sicily in front of dramatic increase of air passenger travels and sea good flows made the project of the bridge almost useless. Indeed at the middle of 1980's the Italian government was writing the project off. But the never ending story went on.

Actually in the recent years, the right parties government reset the Big Works Growth Policies and issued the a national act for promoting and accelerating operations among which the Messina Strait Bridge Program was considered one of the most important. So, in 1992 the first edition of Preliminary Project was introduced: strong critics pushed the Agency to retire and fix the project production: because of that, there was a long debate that ended in 2002 with the new shape of the preliminary project.

The final version of the preliminary project was defined in 2005, after further observations and critics by scientists, scholars, environmentalists and overall technicians offices of the several involved Italian Ministers.

Today, at the end of 2011 the definitive not-operative project has been finally introduced.

The article emphasizes the environmental and territorial impacts of the project and also it underlines its weakness in terms of economics, transportation and land planning, by asking the meaning of building a mega infrastructure for land linkages between Europe and Sicily today, in the age of beautiful landscape and hi-tech.

coordinato dall'autore delle note presenti, riassumendo anche recenti lavori di aggiornamento (Bettini, Guerzoni, Ziparo, 2002; Pieroni, 2000; Pieroni, Ziparo, 2010; Marino, 2011).

Il Ministro Tremonti nella sua manovra "lacrime e sangue" taglia tutto: sanità, giustizia, scuole welfare, università e ricerca, fondi di Regioni ed Enti Locali, difesa del suolo, paesaggio e beni culturali, attrezzature di tutela del territorio e collegamenti per la Sicilia e la Calabria. Non è riuscito invece a congelare –come pure annunciato alla vigilia– "il Ponte sullo Stretto ed altre Grandi Opere tra le più discusse", ottenendo però la dilazione di qualsiasi finanziamento almeno al 2013. "I flussi economico-finanziari per la costruzione del ponte potranno avviarsi a partire dal 2013, viste le compatibilità di bilancio".

Quello che invece non si ferma è il "progettificio". Anzi si è appena completato il progetto "davvero definitivo", dopo una serie innumerevole di pseudo-elaborati, già costati alla collettività nazionale alcune centinaia di milioni di euro, destinati ad aumentare enormemente "fino alle progettazioni esecutive" (se mai ci si arriverà).

Per rendere "più evidenti" la visibilità e le spese di progettazione, in precedenza si sono inviate alcune trivelle "per i rilievi geognostici preliminari". Posizionandole, durante la stagione turistica, sui lungomare di Cannitello/Villa S. Giovanni e di Ganzirri/Messina, rendendo sostanzialmente impraticabili le aree occupate. Peraltro negli ultimi anni, oltre

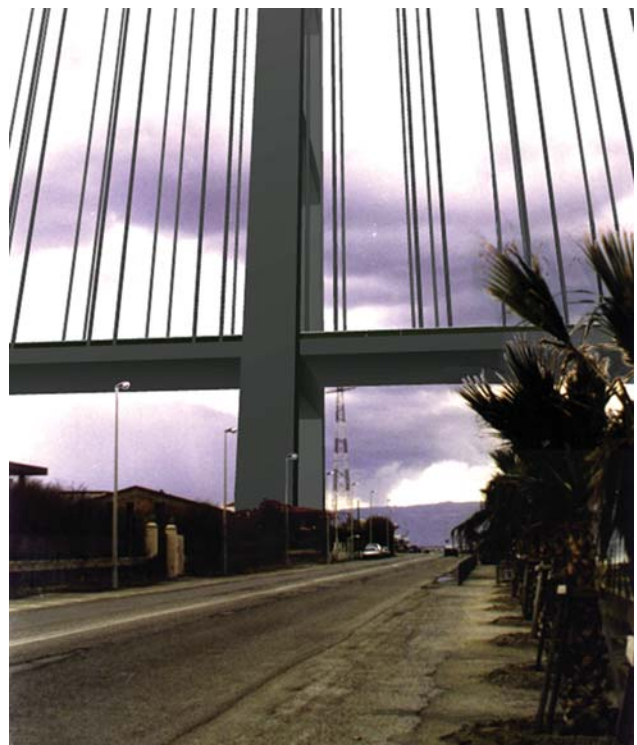
alla progettazione infinita, si sono prodotti numerosi studi critici, ormai consolidati nella quasi totalità del mondo scientifico.

Nelle prossime righe riportiamo una summa degli esiti di tali elaborazioni, per sottolineare ulteriormente come le vulgate mediatiche, che spesso enfatizzano le residuali posizioni favorevoli all'operazione, oggi costituiscano, tra l'altro, un rovesciamento dei reali contenuti della questione.

Un'infrastruttura inutile, anzi critica per il sistema dei trasporti: il ponte era stato concepito per servire il traffico di lunga distanza da e per la Sicilia; invece nello Stretto resterà in futuro sempre più una mobilità locale. Infatti il trasporto di lunga distanza ha subito nelle ultime fasi fortissime trasformazioni: gli spostamenti hanno abbandonato gomma e ferrovia, per aerei (i passeggeri) e navi (le merci). Gli attraversamenti di lunga distanza tra Messina e Villa e viceversa erano computabili in oltre undici milioni di unità nel 1985, sono calati a poco più di sei milioni e mezzo nel 2006 ed il trend in discesa prosegue.

Intanto la Sicilia è passata da due aeroporti e tre piste a sei aeroporti e una dozzina di piste (traffico aereo, nello stesso periodo, +3200% circa!) ed ha scoperto di avere una decina di porti industriali, utilizzati poco o nulla, che stanno assumendo sempre più la configurazione di terminal commerciali. "Credevamo di studiare un'infrastruttura, invece studiavamo un monumento" hanno commentato i migliori studiosi di economia dei trasporti.

Foto simulazione dell'impatto visivo di un pilastro sul paesaggio di Ganzirri, sulla sponda siciliana.





Effetti pronosticabili sul territorio adiacente all'accesso dalla parte calabrese; gli edifici sono stati lasciati nella posizione che occupano realmente per dare un'idea parametrica dell'ingombro sia percettivo sia fisico.

Dal punto di vista economico è fallita e tramontata nel Mezzogiorno la politica dei grandi poli industriali ed infrastrutturali, di cui il ponte sarebbe l'ultimo enorme colpo di coda: basta osservarne le macerie, da Priolo e Gela, da Milazzo a Termini Imerese.

Oggi lo sviluppo della Calabria e della Sicilia può venire solo dalla valorizzazione sostenibile delle loro risorse territoriali e paesaggistiche, se fruite in maniera equilibrata e intelligente, piuttosto che essere degradate e distrutte da consumo intensivo e sfrenato.

Dal punto di vista occupazionale, basta leggere bene lo stesso progetto (che, al di là dei quasi quattrocento milioni di euro fin qui spesi, mantiene sostanzialmente sempre lo stesso schema di massima): lì si ammette che, con il ponte, almeno metà degli addetti ai traghetti pubblici e privati diverrebbero esuberanti (saldo negativo di circa milleduecento unità). Ed anche durante i cantieri –che in ogni caso significano mano d'opera temporanea che poi torna disoccupata– le cifre sono assai ridotte.

Dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico l'operazione sarebbe un disastro: basta confrontare il progetto con le Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico siciliano e del QTR Paesaggistico della Calabria, con gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati e soprattutto con gli ultimi atti di pianificazione approvati, il PTCP con valenza

paesaggistica della Provincia di Reggio Calabria e le Salvaguardie conseguenti all'adozione del Piano Paesaggistico dell'Ambito Siciliano 9 del Messinese. Laddove le città dello Stretto hanno bisogno di bloccare e riqualificare l'insediamento con operazioni "a grana fine" di ristrutturazione, ecofunzionale e tipomorfologica, si propone una megastruttura concepita per un'idea obsoleta dell'area.

I gravissimi problemi ambientali che la struttura comporterebbe, soprattutto su Ganzirri e sulla Costa Viola, in un'area quasi totalmente tutelata, sono fortemente sottostimati nel preliminare e spesso neppure affrontati nel progetto definitivo: conseguenza del parere reticente e omissivo della commissione VIA del Ministero dell'Ambiente del precedente governo Berlusconi, che era stata messa sotto inchiesta dalla procura di Roma per "falso ideologico", per avere – sotto le pressioni dell'allora ministro delle infrastrutture e dei vertici dell'esecutivo– emesso parere positivo, pure con moltissime prescrizioni, stralciando dai documenti ufficiali le osservazioni relative agli impatti più critici e irreversibili del progetto. In pratica, ministeri e CIPE hanno cancellato gli aspetti che erano di difficile e impossibile risoluzione, nonostante si trovassero di fronte a documenti ufficialmente e formalmente allegati alla procedura.

L'inchiesta era stata chiusa per l'accantonamento del ponte da parte del governo Prodi. Ma la documentazione tec-

nica resta fortemente lacunosa sugli aspetti eco-paesaggistici. Per quanto riguarda il paesaggio percettivo c'è ormai una letteratura di insigni paesaggisti preoccupati della sfigurazione di una delle più grandi opere d'arte naturali della Terra: lo Stretto.

Con la paratia trasversale di oltre 1.200 metri quadri (costituita dal sistema pilastri-reticolare) lo Stretto perderebbe la propria secolare unità scenografica, trasformandosi in una baia, gravata da coppie di "Torri Gemelle", molto più alte delle massime alture esistenti in zona e da coacervi di svincoli e rampe.

Anche come simbolo, il progetto è vecchio: non a caso viene paragonato alla torre Eiffel (fine diciannovesimo secolo), al Golden Gate (inaugurato nel 1938 agli albori della civiltà dell'auto, mezzo da cui, quasi un secolo dopo, dobbiamo tendere a liberarci). Sono icone di una modernità passata. Oggi sviluppo sostenibile significa high tech a basso impatto energetico e ambientale e valorizzazione delle risorse ecologiche, proprio quelle che il Ponte negherebbe nello Stretto.

Negli studi da cui sono tratte le sintetiche considerazioni precedenti, si sono analizzati gli aspetti riguardanti impatti e pianificazione, economica, trasportistica, territoriale, ambientale, paesaggistica. Di recente un gruppo di tecnici, accademici –di cui diversi, già componenti del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici– si sono soffermati sugli aspetti della costruibilità.

Questo riguardava anche gli enormi problemi sismologici, che sembrano accentuarsi con l'avanzare di ricerche ed esperienze. In particolare gli stessi progettisti del preliminare hanno ammesso che, nel chiudere quell'elaborato, avevano dovuto totalmente trascurare "il segmento più attivo della faglia sismica più dinamica", specie dal lato calabro. Per cui hanno proposto una soluzione traslata di cinquecento metri, con campata più ridotta e con pilastri nello Stretto (Calzona, 2009; Michetti, Cinuzzi, 2010).

Gli elaborati di tali tecnici delle costruzioni hanno infatti rappresentato l'ennesima bocciatura del progetto. "Esistono nel progetto di massima una trentina di parametri scoperti (compresi quelli sismologici), di cui almeno la metà insormontabili. Tra l'altro gli studiosi di evoluzione delle tecnologie dei materiali impiegabili stimano in centoventicinque anni, ad essere ottimisti, l'orizzonte temporale per cui tutte le strutture finora previste possano essere effettivamente pronte per l'utilizzo. Ricordando che, ad oggi, la più lunga campata bifunzionale (gomma e ferrovia) esistente è di 550 metri e che anche l'Akashi in Giappone, nonostante l'enorme impegno tecnico, finanziario ed economico, alla fine è stato costruito come ponte monofunzionale viario." Nel caso dello Stretto, peraltro, si tratterebbe di "assicurare una campata quasi doppia e bifunzionale".

Questi sono oggi i termini della questione: ignorarli significa agire per motivi estranei ad una corretta pianificazione.

Le vicende del progetto

Fantastici miti e realissimi sprechi nell'evoluzione della vicenda

L'idea del Ponte sullo Stretto, il collegamento stabile che dovrebbe trasformare lo scenario ricordato all'inizio, proiettandolo in dimensioni semantiche completamente diverse da quelle oggi percepibili, legate alla natura, alle forme, ai miti ed alle culture dei luoghi, non è recente: le prime proposte senso si rintracciano negli atti parlamentari del neonato regno, subito dopo l'unità, allorché si trattava di prevedere l'ossatura principale della rete ferroviaria nazionale unificata. Dell'originario dibattito sul ponte non resta peraltro che qualche traccia nei resoconti parlamentari di fine secolo: politici ed ingegneri si accorsero ben presto che l'attraversamento dello Stretto era opera infinitamente più complessa della realizzazione di qualche cavalcavia o anche del passaggio sui fiumi maggiori della penisola.

Dopo il rovinoso terremoto del 28 dicembre del 1908, che rase al suo quasi interamente le due città, i piani di ricostruzione Borzi (per Messina) e De Nava (per Reggio), pur prevedendo impressionanti tassi di sviluppo urbano, non fornirono più che radissimi riferimenti all'ipotesi di un collegamento tra le due sponde.

Anche durante il fascismo il ponte, pur confermandosi nell'immaginario collettivo, quale mito di un improbabile "progresso", tanto illusorio quanto di là da venire, non registrò alcun elemento di conferma sostanziale, anche per ideologie dominanti, fortemente nazionaliste, ma decisamente incardinate sulle differenze di campanile. Senza contare che le dinamiche economiche nazionali del periodo escludevano investimenti della portata in questione; fuori scala, anche rispetto alla ricerca di "grandi opere" da legittimazione del consenso, perseguita anche da quel regime.

Più tardi, nel dopoguerra e negli anni Cinquanta, si ebbe un deciso aumento di "rumore" attorno all'idea del ponte.

La creazione dell'intervento straordinario e la pretesa di rispondere al "sottosviluppo" ed alla "arretratezza" meridionali in termini di trasferimenti di capitali concentrati in operazioni grosse (dapprima le attrezzature per il primario, successivamente le grandi infrastrutture, quindi i "poli di sviluppo industriale" e ancora gli "elementi di consolidamento e sviluppo delle armature urbane") rendevano quanto meno più realistico –al di là dei problemi tecnologici– l'approssimarsi di un investimento quale quello necessario per il Ponte. Che infatti trovò un primo esito nel "Progetto 80" (programma economico nazionale 1971-75): esso nelle sue "Linee di coordinamento territoriale" prevedeva appunto la creazione dell'Area Metropolitana dello Stretto di Messina. Da realizzarsi attorno all'attraversamento stabile: una grande "città dello Stretto", dunque, che doveva trovare nelle sue dimensioni quelle economie di agglomerazione la cui mancanza "aveva certamente fino ad allora costituito causa del-

l'evidente sottosviluppo". Il concetto risentiva di un approccio rilevante tra economisti, urbanisti e pianificatori che si occupavano di Mezzogiorno negli anni Settanta: dopo la delusione dei contesti agrari e delle aree interne, si individuava nella città, grandi e quindi "a solida armatura urbana", la nuova pietra filosofale dello sviluppo meridionale.

L'idea di "conurbazione dello Stretto con il Ponte", pur trovando qualche consenso in taluni ambienti specialistici, non fu tuttavia molto considerata ne-gli strumenti di program-

Fotosimulazione degli impatti paesaggistici sul contesto originale dello Stretto: nella vista prospettica dalla Strada Panoramica dello Stretto, l'irripetibile paesaggio dei laghetti di Ganzirri, delle residenze e dello Stretto ridotto a puro "sfondo" per le esigenze morfologiche e funzionali del manufatto e dei suoi raccordi.



mazione delle due Regioni. Anzi nei "pacchetti di provvedimenti straordinari", ottenuti dal Governo nei primi anni Settanta, in seguito rispettivamente alle ondate di scioperi siciliani ed alla rivolta di Reggio Calabria per l'attribuzione del capoluogo regionale a Catanzaro, erano contenute scelte affatto diverse che proponevano uno sviluppo costiero lineare, ma intraregionale, dei due centri (Messina verso Milazzo e Reggio verso Gioia Tauro e Saline).

In controtendenza, però, anche per le pressioni del potere locale, i cui esponenti messinesi erano direttamente coinvolti nell'operazione, il governo promosse nel 1971 il Comitato per la costituzione della "Società dello Stretto Spa", con la partecipazione delle istituzioni interessate, cui spettava la redazione di "ricerche e studi atti a verificare la fattibilità di un manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina".

La società, che avrebbe costituito da allora voce permanente, oltre che di quelli regionali, del bilancio dello stato e quindi delle finanziarie (con portafoglio di alcune decine di miliardi annui) promosse da subito campagne di legittimazione dell'operazione. Essa, per una lunga fase, di passaggio tra prima e seconda repubblica, si è potuta avvalere del fatto che il presidente della società era anche proprietario del quotidiano che praticamente monopolizzava l'informazione scritta locale; ma, fin dalla nascita, aveva praticato la costruzione del consenso mediatico e clientelare, anche con la commissione di studi e ricerche progettuali a università, istituzioni tecniche, scientifiche e culturali locali e nazionali. Condizionati da tali portatori di interessi, infatti, gli strumenti urbanistici di Messina e Reggio, redatti in quegli anni, in totale difformità dalle linee di programmazione regionale, sposarono l'idea di città dello Stretto. Un concetto che poi sarebbe rimasto non attuato e quindi messo da parte.

Negli anni Settanta "il Ponte" si sarebbe trascinato così: sostanzialmente assente nel dibattito politico e nelle reali scelte, rimaneva argomento di riflessione e discussione tra gli specialisti. Si riuscì anche ad organizzare un con-corso internazionale di idee per la scelta della soluzione tecnica, che si risolse senza vinci-

tori, ma consolidò, attorno all'operazione, la presenza di burocrazie di ricercatori: soprattutto Iri (favorevole all'attraversamento aereo) ed Eni (favorevole al tunnel). Fu scelta la soluzione ponte e, nel 1981, si perfezionò la costituzione di società apposita.

Nel corso degli anni Ottanta, tuttavia, la crisi fiscale dello Stato e l'ormai evidente, clamoroso fallimento delle politiche di grandi interventi per il sud, sembravano dover rispedire definitivamente il ponte nel "baule dei sogni".

Invece, sul finire del decennio, l'alba di Tangentopoli illuminava ai Sicilia e Calabria di un "nuovo meridionalismo", con programmi dai fantasmagorici impatti economici (ed anche ambientali, purtroppo).

Per la Sicilia c'erano missili a Comiso, una centrale a carbone a Gela, una centrale nucleare (l'isola è sismica ma tant'è), "lo sviluppo" dei poli industriali di Priolo, Milazzo e Termini Imerese.

Per la Calabria si prevedevano gli F16 a Crotone, la megacentrale termoelettrica a carbone di Gioia Tauro, gli appalti del "Decreto Reggio", un po' di dighe sparse qua e là, anche in mezzo ai parchi nazionali.

In tanta offerta ai leader di Mafiopoli e Tangentopoli il Ponte sullo Stretto non poteva mancare: infatti il governo decretò. Entro il 1992 doveva essere "definito il progetto di massima, completo di studio di impatto ambientale" (!). Vennero frettolosamente riverniciati e riproposti i vecchi simboli: i richiami alla "BudaPest dello Stretto" (ma gli urbanisti avevano già chiarito che Reggio e Messina a differenza delle due parti della capitale ungherese, soffrivano degli stessi problemi) ed al Golden State Bridge (di cui gli studiosi di San Francisco e Berkeley sottolineano la funzione territoriale, "ma proprio perché ultimato nel 1938, all'avvio dello sviluppo della civiltà dell'auto").

Il 31 dicembre del 1992 il progetto fu presentato. L'alleanza tra Iri e Ferrovie ha portato la "Società dello Stretto" a privilegiare la conferma dell'attraversamento aereo. "I molti metri cubi di carta che compongono l'elaborato restituiscono un manufatto impressionante che viaggia tra la Sicilia e la Calabria a circa 70 mt di altezza, sorretto da torri di oltre 350 mt. Sul ponte, cui si accede tramite un enorme groviglio di svincoli e rampe, passerebbero sia i treni a bassa velocità (le pendenze di linea cominciano a salire decine di chilometri prima degli imbocchi) che le auto a velocità limitata (i tempi di percorrenza tra il centro di Reggio e il centro di Messina non si abbasserebbero)".

Ma come illustriamo nel seguito, i molti volumi del progetto 1992 e successivi aggiornamenti, fino al "Preliminare finale" del 2002, sono quasi tutti dedicati a dimensionamenti e verifiche degli elementi tecnico-costruttivi o a rappresentazioni di elementi di dettaglio, anche inutilmente sovrabbondanti, specie in elaborati non esecutivi. Mancano o sono trattate assai genericamente, nonostante i Quadri di Riferimento allegati al SIA, le problematiche legate ai vari livelli di

programmazione e politiche territoriali. Neppure nei "Pare-ri" degli organi tecnici dei diversi ministeri o dello stesso CIPE viene toccato un punto che gli esperti pongono ormai da lustri: è ammissibile, nel secondo decennio del ventunesimo secolo, un unico enorme *collo di bottiglia* tra la Sicilia e la Calabria, per la totalità di merci e passeggeri, quando tra l'altro la riduzione del traffico su gomma è uno dei grandi problemi, o non bisogna puntare piuttosto sulla diversificazione di modi, mezzi e vie di comunicazione tra la Sicilia e il Continente? A questo proposito non è trascurabile (oltre al consolidamento dei sistemi aeroportuali regionali) il fatto che lo stato abbia già speso oltre 40 mila miliardi in vent'anni per realizzare o ampliare nell'area i porti di Milazzo, Messina e Catania da una parte e Saline, Reggio, Villa S. Giovanni e Gioia Tauro dall'altra. E che, come già accennato, il traffico aereo per la Sicilia sia aumentato tumultuosamente nell'ultimo trentennio.

Nonostante opposizioni e perplessità, fin dal primo governo Berlusconi (1994), si sanciva la volontà di proseguire le progettazioni, con procedure che non venivano bloccate, se non nel breve periodo dell'ultimo governo del centrosinistra (2006-2008).

Il recente governo ha poi rilanciato il Ponte quale "simbolo e pilastro" della politica di realizzazione di "Grandi Opere Strategiche per i trasporti e il territorio italiano".

Anche grazie al sostanziale smantellamento delle procedure di VIA, l'iter progettuale è avanzato fino all'approvazione del CIPE. A dispetto del dissenso crescente e delle critiche tecnico-scientifiche che, a parte la gravità dei problemi territoriali e ambientali, continuano a sostenere l'irrealizzabilità tecnica del ponte, di cui non a caso esiste soltanto un progetto di massima non completamente definito. La prossima "fase esecutiva" dovrebbe appunto aprirsi con la più grande operazione progettuale mai vista nel nostro paese (750 milioni di euro circa -1500 miliardi di vecchie lire- per la progettazione, se il CIPE approvasse il progetto definitivo): probabilmente la reale e unica concretizzazione della mega operazione. Nell'ultimo anno la drammatica crisi economica ha tuttavia rallentato anche l'operatività del presente esecutivo sul programma: i fondi sono stati pressoché azzerati e la reiterata volontà di prosecuzione ridotta a declaratoria, solo formale. Quindi è arrivata la definitiva bocciatura europea, con cancellazione della parte comunitaria delle risorse previste. L'incertezza politica investe dunque in pieno anche il progetto.

Le città e l'ambiente dello Stretto

Il concetto di "area dello Stretto" ricevette "decisiva sanzione" normativa e programmatica nel 1965 con la redazione e l'approvazione, da parte del Cipe, del "Progetto 80", il programma economico nazionale 1971-75, con annesse li-



La scenografia sontuosa ed emozionante dello Stretto in una panoramica ripresa da Forte S. Jachiddu a Messina.

nee di coordinamento territoriale. Redatto da un'equipe coordinata da Giorgio Ruffolo e Luciano Barca, esso, proponendo una funzione riformatrice/redistributiva del piano, inseriva "L'area metropolitana dello Stretto di Messina", tra le aree C3, aree terziarie di riequilibrio e riassetto territoriale. L'idea poteva farsi risalire da una parte alla struttura informatrice del programma, tesa alle relazioni tra ambiti e nuclei "forti" del paese, dall'altra alla filosofia, che in quella fase tendeva ad affermarsi, della possibile configurazione "a poli" per lo sviluppo delle aree meridionali.

L'ipotesi era costituita dalla creazione di un'area metropolitana che, proprio per essere formata dalla conurbazione tra le aree urbane di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, poteva assumere determinate caratteristiche di consistenza e solidità nella struttura economica, soprattutto terziaria, e nell'armatura urbana.

Un polo di questo tipo sarebbe stato infatti "altamente suscettibile all'induzione di sviluppo sociale ed ambientale, creando le economie di agglomerazione necessarie alla crescita economica di tutta l'area".

L'osservazione che venne subito avanzata rispetto allo scenario prospettato dal "Progetto 80" era quella di reggersi su presupposti che, più che da verificare, erano negati dalle fenomenologie rilevabili negli ambiti territoriali interessati. Le relazioni, dirette e indotte, tra le due sponde erano infatti in evidente declino a fronte di quelle di esse con i propri ambiti regionali.

Il reggino presentava piuttosto interazioni crescenti con la Piana di Gioia Tauro, da un lato, e con la formazione salinomelinese, dall'altro; l'area urbana di Messina si rivolgeva verso i nuclei turistico-terziari di Taormina e delle prime frange catanesi, sullo Ionio, e verso l'area industriale milazzese sulla costa tirrenica. "La giustapposizione critica di due aree deboli che perdipiù tendevano ad ignorarsi" si presentava dunque assai problematica.

All'inizio degli anni Settanta, i documenti di programmazione, di cui le due regioni si dotavano, non presentavano peraltro alcuna attenzione verso "l'area dello Stretto" e sancivano invece la necessità di ricucire i rapporti di Messina e Reggio con i propri rispettivi hinterland, nonché con gli ambiti più dinamici delle due regioni.

Se per la Sicilia nord-orientale ciò non era altro che la prosecuzione di linee programmatiche definite in precedenza e che affidavano al "corridoio" già citato, Milazzo-Messina-Taormina, il ruolo di "asse di ridisegno e di sviluppo economico-territoriale", per la Calabria si era di fronte alla decisiva novità del primo quadro programmatico espresso dalla neonata istituzione regionale.

Ciò avveniva tra l'altro di concerto con gli strumenti per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno ed avrebbe dato vita all'unico esempio di pianificazione compiuta e sancita ai vari livelli istituzionali riguardante la regione.

Il "programma di sviluppo economico regionale e le linee di assetto territoriale" redatto nel 1976 dalla Regione Calabria, d'intesa con la Casmez ed il Ministero per il Mezzogiorno prevedeva la riorganizzazione del territorio regionale attorno a tre macropoli legati al terziario culturale (Cosenza con la nuova università), al terziario amministrativo (Catanzaro con l'attribuzione degli uffici della Regione) ed al secondario (il Reggino con l'area industriale di Gioia Tauro).

La coniugazione di sviluppo produttivo e riequilibrio ambientale doveva sancirsi tramite la realizzazione di un certo numero di aree e nuclei industriali nel cuore di una serie di ambiti "a forte suscettibilità di crescita" le cui intra ed interrelazioni avrebbero dovuto coinvolgere tutto il sistema calabrese.

Tali aree prevedevano, oltre al grande polo di Gioia, che doveva costituire –secondo quel piano– il centro del nuovo sistema industriale regionale, cinque insediamenti legati alla chimica di base (Saline, Lamezia, Vibo e Rossano, oltre al



L'interminabile processo di definizione del progetto, pur senza migliorare sostanzialmente il quadro di fattibilità dell'opera, non ha mai affrontato seriamente il problema degli impatti, limitandosi anzi ad appesantirli revisione dopo revisione.

preesistente nucleo di Crotona) e nove nuclei più piccoli legati prevalentemente a cemento, legno e tessile.

Dell'"area dello Stretto" non c'era sostanzialmente traccia in quel programma.

Va sottolineato che il quadro prospettato di una serie di terminali attrezzati per il trasferimento di capitale fisso dall'esterno e per la presunta utilizzazione a scala locale, in una logica di forte interazione interregionale, fu sostanzialmente rispettato anche nei successivi piani di adeguamento. Anche a fronte di evidenti riduzioni di prospettiva e di ambito delle azioni, che dovevano tener sempre più conto dei fallimenti delle politiche di industrializzazione e di infrastrutturazione proposte per la Calabria, come peraltro per il resto del Mezzogiorno.

La programmazione regionale calabrese, analogamente a quanto previsto da quella siciliana, ha continuato quindi a proporre visioni del territorio regionale caratterizzate da relazioni soprattutto interne, seguitando ad attribuire peso molto relativo alla "città dello Stretto".

La fase più recente della pianificazione regionale, sia in Calabria che in Sicilia segna in qualche modo una svolta rispetto a questo. Sia la proposta di piano territoriale di coordinamento regionale della Calabria che l'ipotesi di piano di sviluppo della Sicilia presentano nuove aperture verso il concetto, che sembrava definitivamente abbandonato, di area dello Stretto. Ciò peraltro non appare giustificato quale elemento decisivo né dalle politiche regionali delle ultime fasi,

né dalle scelte della pianificazione locale, tantomeno dalle tendenze in atto nei territori interessati.

Anche alla scala locale, infatti, la pianificazione esistente (invero assai poco cogente rispetto alle pratiche territoriali) sembra essere informata poco o punto dall'idea della realizzazione dell'"area dello Stretto".

È vero infatti che il Piano Regolatore Generale, tuttora teoricamente vigente di Reggio Calabria approvato quasi un ventennio addietro (1975), era incentrato sugli indirizzi del "progetto 80" ed assumeva quindi la necessità di conformare il nuovo sviluppo urbano alla conurbazione con Villa San Giovanni e Messina; va tuttavia ricordato che tale strumento è stato assolutamente non attuato se

non per parti circoscritte e non rilevanti, ed è stato quindi stravolto dalle dinamiche effettivamente realizzatesi.

Successivi studi effettuati da differenti gruppi di lavoro, anche dell'Università di Reggio Calabria, in vista di una possibile revisione e rifacimento del Prg, sottolineano invece l'esigenza di ricuciture e di riqualificazione ambientale dell'ambito urbano di Reggio, da realizzarsi attraverso operazioni di riprogettazione ambientale interne al campo di rilancio delle relazioni con le aree montane interne. Per quanto riguarda Villa San Giovanni gli strumenti urbanistici hanno sostanzialmente sempre confermato gli indirizzi prospettati fin dagli anni Settanta da Giuseppe Somonà, tesi alla definizione delle caratteristiche morfologiche ed ambientali della struttura lineare della città, in un quadro che sottolineava più le distinzioni che gli elementi di continuum sia sulla terraferma, con Reggio Calabria, che verso il mare e quindi con l'altra sponda dello stretto.

Anche per quanto riguarda Messina, l'ultima edizione del piano urbanistico rivede decisamente i criteri definiti precedentemente, che assumevano la possibile realizzazione dell'area integrata dello stretto quale elemento caratterizzante il disegno urbano.

Il piano attuale, viceversa, muove dall'esigenza di riqualificare, dall'interno, la struttura urbana e di riproporre relazioni equilibrate tra i diversi ambiti e con le attrezzature e le strutture portuali di rilievo (tra cui non è necessariamente previsto l'attraversamento).

Il progetto è anche in questo caso teso, oltre che al recupero ambientale e funzionale dell'urbanizzato, alla ricerca di nuovi rapporti con l'hinterland, piuttosto che con l'altra sponda dello stretto. I più recenti indirizzi relativi agli strumenti di pianificazione delle città dello stretto sembrano peraltro cogliere, in misura accettabile, le problematiche presentate oggi dai territori interessati. L'obsolescenza dell'idea di area dello stretto, almeno nella sua originaria formulazione di "forte conurbazione metropolitana", è quindi anche conseguenza delle dinamiche evolutive e dei nuovi temi oggi individuabili nel contesto. Come si accennava è diffusa, nelle varie parti dell'area, la domanda di riqualifi-



Veduta complessiva della defigurazione del paesaggio sul versante siciliano.

cazione e di recupero ambientale. Questo sembra oggi di poter muovere da una individuazione di alcune "formazioni territoriali", produttive ed insediative, tuttora consistenti che possano favorire la riprogettazione dei diversi ambiti ritrovando però il significato di un disegno urbanistico che si incentri nuovamente sui valori e le ecologie del territorio. Questa domanda di progetto "a grana più fine" non sembra potere interessare tanto "l'area dello stretto" come ambito "assolutamente integro", quanto con modi necessariamente distinti, le relazioni tra le sue diverse parti.

Anche in aree contigue le cui ingerenze resteranno notevoli, per qualità e dimensioni, il senso del disegno territoriale deve dunque ricercarsi nelle differenti caratteristiche dei diversi contesti.

Sul finire degli anni novanta le conclusioni della ricerca nazionale ITATEN (Indagine sulle trasformazioni dell'Assetto del Territorio Nazionale), commessa dal Ministero dei Lavori Pubblici alle aree di ricerca in urbanistica di oltre una ventina di università italiane, ha aggiunto ulteriori spunti critici al concetto.

Le conclusioni dello studio sottolineano che grossa parte dell'attuale degrado ambientale è rapportabile agli effetti di congestione, economica ed insediativa, registratasi nelle ultime fasi sia nell'area direttamente interessata, che nei centri più grossi delle regioni Calabria e Sicilia.

Ne potrebbe conseguire che la realizzazione di una macrostruttura come il ponte esaspererebbe tali tendenze, specie nell'interno, con effetti affatto diversi dalla "fun-

zione ordinatrice delle grandi opere", dichiarata dai programmi originari.

L'endemica debolezza della gestione urbanistica acuirebbe ulteriormente gli effetti "di richiamo" della mega infrastruttura con ulteriore degrado e dissesto irreversibile del territorio. In queste, come in molte aree del Mezzogiorno, caratterizzate da un'alta esigenza di recupero ambientale, i nuovi progetti dovrebbero invece reinterpretare, valorizzando, morfologie, ecologie, culture, saperi esistenti, piuttosto che continuare ad introdurre dall'esterno macrostrutture che negano le identità locali, ciò che ha portato alle condizioni attuali.

Peraltro tale posizione, dettata anche dal comune buon senso, sembra essere colta anche nell'ultimo atto di programmazione istituzionalizzato per l'area.

Questa visione dell'Area dello Stretto informa anche gli ultimi strumenti di pianificazione strategica, territoriale e paesaggistica sulle due sponde.

Il Programma Operativo Regionale e il Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (dapprima assunto e poi "congelato" in Calabria), nonché il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Calabria puntano sul patrimonio ecoterritoriale del contesto per prospettare gli scenari di sviluppo locale e sostenibile, con ruolo decisivo della tutela e riqualificazione ambientale.

Dalla parte "peloritana" il Piano d'Ambito Paesaggistico del Messinese fornisce anche decisive linee guida per l'autosostenibilità socioeconomica.

Gli elementi principali del Progetto e l'impatto ambientale dell'opera

In questa parte si avanza una lettura sintetica del sistema degli impatti tratti dalle "Osservazioni allo Studio d'Impatto Ambientale del progetto di attraversamento aereo dello Stretto di Messina", redatte da strutture tecnico-scientifiche di Legambiente ed altre associazioni ambientaliste. (Si rimanda allo stesso studio per una trattazione più approfondita; cfr. WWF, Legambiente, et al., 2003).

Prima di passare all'osservazione di alcuni dei maggiori elementi di impatto individuati ed esaminati dallo studio, è utile sottolineare le rilevanti carenze di tipo metodologico inerenti l'organizzazione dello studio stesso. "In particolare, nonostante gli ingenti finanziamenti pubblici investiti nell'elaborazione del progetto di massima e del SIA, si rilevano i seguenti elementi critici nella strutturazione del SIA:

- la mancata distinzione tra le diverse scale d'impatto;
- il coordinamento carente tra le diverse tematiche affrontate;
- l'uso di metodi inadeguati per l'analisi e per approfondire e valutare gli effetti ambientali;
- la lettura degli effetti, realizzata soltanto per gli elementi principali del tracciato;
- la sottovalutazione degli ecosistemi di pregio presenti nello Stretto e di conseguenza dell'intero ambito;
- la scarsissima valutazione degli effetti indotti dal sistema di attraversamento aereo e di alcuni effetti pure rilevanti;

- la sottovalutazione degli impatti legati alla sicurezza e alla dismissione;
- la sottovalutazione degli impatti del cantiere (in tutto 9 cantieri stradali e ferroviari);
- la mancata valutazione di tutte le alternative e la scorretta metodologia di comparazione di quelle considerate".

Ancora va considerata la sostanziale assenza di adeguati scenari di riferimento economico-territoriali, tali da fornire un quadro logico per la valutazione di compatibilità del progetto.

Per quanto riguarda il merito degli effetti di impatto, va notato che tra le priorità vi sono le trasformazioni paesaggistiche e percettive dello Stretto di Messina, un ambiente la cui unicità è nota a scala mondiale.

Il ponte "renderebbe esplicito ciò che 'appare', ma viene nello stesso tempo 'negato' dalla frattura e dalla distanza". Questo è forse il tema emozionalmente più forte dell'ambito paesaggistico in questione: la 'tensione' continua tra le due sponde, l'estrema vicinanza, il guardarsi continuo senza toccarsi, senza cioè realizzare l'oggetto della 'tensione'. "C'è un riferimento alto nella storia dell'arte che forse può spiegare meglio delle parole questa visione emozionale, la creazione di Adamo di Michelangelo, nella Volta della Cappella Sistina: il 'dito della paterna destra' (come canta l'inno sacro, si avvicina a quello del primo uomo, ma non lo tocca e l'Anima, immateriale scintilla, passa nel Corpo di Adamo). Rompere questa 'tensione', annullandola con il collegamento del ponte, stravolgerebbe la percezione attuale dello Stretto". "

Render del progetto del Ponte sullo Stretto.



L'impatto paesaggistico va proiettato almeno su quattro piani:

- a) la modificazione della scena dell'insieme dello Stretto;
- b) la trasformazione della geografia e della orografia dei luoghi;
- c) la modificazione del paesaggio dei versanti;
- d) la nuova percezione dello Stretto e l'impatto soggettivo (emotivo e psicologico) e collettivo (socio-culturale) sulle popolazioni interessate".

In particolare "per quanto riguarda la scena dell'intero ambiente dello Stretto, appare più appropriato parlare di trasformazione che di modificazione.

L'effetto dell'attraversamento aereo, caratterizzato all'attacco delle due sponde da un sistema di torri dell'altezza di 376 mt, appoggiate su coppie di pilastri il cui diametro alla fondazione è di 55 e 48 metri, rispettivamente in Calabria e in Sicilia nonché dei collegamenti ai massicci blocchi di ancoraggio, di 291.000 mc in Sicilia e di 230.000 in Calabria e ancora colossali rampe di accesso, in aggiunta agli elementi dell'attraversamento aereo vero e proprio (ingombro longitudinale della struttura sospesa a campata unica, della lunghezza di 3.300 con impalcato corrente, stradale e ferroviario, della lunghezza di 60 metri) è quello del ridisegno radicale dello scenario che assume adesso più i contorni della Baia che quelli dello Stretto.

L'ingombro prospettico del sistema torri-reticolare-impalcato interessa una superficie verticale di oltre un milione di metri quadrati (circa il triplo dell'area del "quadro ideale" formato dalla linea superficiale del mare, le massime alture sulle due sponde e l'orizzonte immaginario...) e disegna una sorta di macro paratia verticale che restituisce l'effetto di rottura della continuità del paesaggio", in cui sarebbero distinguibili, a causa del manufatto, un ambito sud ed un ambito nord. Va considerato che l'impatto paesaggistico-percettivo appare addirittura accentuato nelle versioni più aggiornate, nonché nel progetto definitivo (probabilmente per adesso) rivisto qualche mese addietro: oggi infatti è aumentata la altezza dei pilastri (392 m) e la lunghezza della campata (3.600 mt, con incremento di poco meno del 10%), oltre che aumento dei collegamenti in galleria e viadotto: ciò, oltre ad aggravare gli impatti, rende più improbabile la costruibilità del manufatto (ancora Michetti e Cinuzzi, 2010; oltre che Calzona, 2009).

Altri elementi del sistema degli impatti principali, sottovalutati o non considerati dal SIA redatto dal proponente, riguardano:

- gli aspetti idrogeologici e la circolazione idrica sotterranea ("manca uno studio più approfondito della situazione strutturale e idrogeologica delle aree interessate");
- l'incidenza dei pontili nell'ambiente marino;
- l'estrazione di inerti e la posa dei rifiuti: per la realizzazione del ponte occorreranno alcuni milioni di metri cubi di inerte e centinaia di migliaia di metri cubi di acciaio. Per quanto riguarda i cantieri e le discariche sono stati idea-

lizzati, ma risultano assai carenti, quando non mancano, vere analisi di impatto. Ancora poco o nulla si dice sulle migliaia di cittadini che sulle due sponde dovrebbero trasferirsi (l'area di ingombro del cantiere e poi del manufatto cancellerebbe interi quartieri ad alta densità abitativa a Ganzirri-Faro e Villa Nord-Cannitello);

- gli aspetti biologici costieri e marini: "la perenne cantierizzazione di rilevanti tratti di costa sicula e calabrese... prevederebbe inoltre la sottrazione alla fruizione paesistica di una serie di habitat unici nel mediterraneo", senza contare la distruzione/cancellazione di numerosissimi biotipi;
- gli aspetti direttamente naturalistici: "i due versanti rappresentano infatti due realtà biologiche ben distinte con alcune parziali sovrapposizioni. Ciò è vero soprattutto dal punto di vista faunistico. Tale porzione della costa calabrese ed in generale l'intera provincia di Reggio Calabria rappresenta il 'fondo cieco' della lunga catena appenninica e parallelamente il 'collettore' naturale utilizzato per spostamenti migratori da centinaia di specie di uccelli. Tale situazione determina una intrinseca fragilità degli ecosistemi terrestri della estrema punta della penisola italiana, sia per il realizzarsi di condizioni dettate da un accentuato 'effetto penisola', sia per il ruolo e la funzione che in due periodi dell'anno, primavera ed autunno, esso si trova a svolgere. Sul versante siciliano è esistente, di contro, una situazione biologica in cui l'insularità, con la presenza di alcuni interessantissimi endemismi, e le caratteristiche generali più spiccatamente mediterranee, sono l'aspetto più peculiare, ma anche più delicato". A fronte di questi specifici fattori si è rilevata un incompleto inquadramento biogeografico dell'area, con uso di metodologie di indagine inconsistenti, e ancora la mancanza di un'analisi puntuale sulle specie faunistiche presenti e dei parametri evolutivi in presenza di una macroalterazione quale il ponte, si sono inoltre riscontrate sottostime preoccupanti dei flussi migratori.

Talune misure di mitigazione proposte risultano di irrisoria inconsistenza, rispetto agli effetti in questione, dato aggravato dalla circostanza per cui sia il manufatto principale che i collegamenti e le attrezzature di servizio, su ambedue le sponde, ricadono in aree tutelate ai sensi dei Codici del Paesaggio, in quanto beni paesaggistici di interesse nazionale, nonché ai sensi dei vincoli di cui alla Rete Natura 2000 e relativi Protocolli.

Perché fare un'opera così poco sensata?

Il parere favorevole del CIPE –pur con le prescrizioni– non ha risolto –ed in alcuni casi nemmeno sfiorato– le questioni ricordate nelle pagine precedenti; fornendo peraltro le



Il Plastico del Ponte sullo Stretto.

medesime non risposte già contenute nel progetto e nel SIA (Studio d'Impatto Ambientale) del proponente, seppure pedantemente arricchite da motivazioni riguardanti ambiente, urbanistica e sviluppo economico che vanno oltre la "vuota retorica" e travalicano spesso nel puro ridicolo: per esempio la pretesa del prof. Brown, esimio costruttore di infrastrutture, che si improvvisa pianificatore e ribalta la logica che lega domande territoriali e attrezzature, sostenendo che "tutti i piani urbanistici dell'area vanno riformulati in rapporto al progetto del Ponte" così cancellando la complessità di problemi per cui un piano è pensato e trovando pure eco, quanto meno incauta, in qualche amministratore locale.

Gli ingenti investimenti sostenuti, i progetti più o meno assemblati, i pareri costruiti nel tempo non rispondono ad una domanda elementare: perché si dovrebbe realizzare un'opera con tali ingenti implicazioni?

L'unica risposta in grado di cogliere nella monumentale documentazione del ponte è giocata sul piano dell'organizzazione dei trasporti e ribadisce quanto si è sempre detto nell'ambito dei collegamenti stradali e ferroviari, non tenen-

do peraltro conto che, dal tempo delle prime proposte ad oggi, si sono realizzati o ampliati nelle regioni interessate sette aeroporti ed una decina di porti e soprattutto che, date le tecnologie attuali e quelle prossime future, l'acqua e l'aria, come la terra, diventano infrastrutture di trasporto: quelli che un tempo erano elementi razionalizzatori ed ottimizzatori di un sistema di trasporto possono allora diventare nel prossimo futuro pericolosi elementi di congestione, pesanti colli di bottiglia. In questo senso vanno analizzate le nuove forme di trasporto in relazione alle prossime tipologie infrastrutturali.

Le motivazioni di sostegno all'opera sono dunque assai obsolete e peraltro regolarmente smentite dalla letteratura scientifica. Dal punto di vista del sistema dei trasporti, l'opera andrebbe indagata nell'ottica della pianificazione alle diverse scale (correttamente, non costruendo attorno ad essa dei falsi scenari, magari forzati): la prima verifica da effettuare in tal senso riguarda capacità e potenzialità del grande sistema portuale esistente attorno all'area – da Catania a Gioia Tauro – su cui lo Stato ha investito oltre 40.000 miliardi negli ultimi decenni.

Per quanto riguarda il modello di sviluppo il Ponte dovrebbe, chissà perché, presentare quegli effetti di crescita sociale clamorosamente mancati dalle politiche delle grandi opere nel passato: basta ripercorrere i fallimenti dei poli industriali e infrastrutturali. Sul piano occupazionale si giocherebbe poi l'ennesima beffa: in cambio infatti, di cantieri che garantiscono lavori a termine, si avrebbe una perdita di occupazione permanente nel comparto dei traghetti. Ulteriori delusioni sul piano dell'organizzazione territoriale sono derivate nelle politiche meridionalistiche dell'idea di razionalizzare ed indirizzare le linee di assetto verso grandi interventi, come quello in questione: gli impatti ambientali e le fratture urbanistiche che ne sono invece derivati hanno favorito e talora allargato il degrado da consumo di suolo, dovuto spesso ad abusivismo e disamministrazione.

Ai gravi problemi d'impatto ambientale, già trattati nella sezione precedente, aggiungiamo qui una sola considerazione: i progettisti ed i coordinatori della Commissione tecnico-scientifica di supervisione del progetto hanno più volte sottolineato che il ponte sarebbe "una grande opera d'arte, un mirabile esempio di tecnologia innovativa già osservato da tutto il mondo". Ciò che non si coglie è che si

andrebbe a trasformare, a defigurare una delle più grandi opere d'arte naturali del Mediterraneo e del Mondo, lo Stretto di Messina.

Il progetto dunque è fuori da qualsivoglia logica pianificatoria: non risponde a criteri di razionalità strategica, nè di razionalità sociale e, neppure, sul piano più meramente oggettuale, di razionalità tecnica, come dimostrano tra; l'altro la debolezza dell'ipotesi del project financing che –ricordano studi assai recenti (Marino, 2010)– comporta costi tali da rendere il ponte scarsamente competitivo rispetto ad altre modalità di trasporto, nonché i permanenti dubbi sulla sismicità e sulla stessa costruibilità.

Vi è però un'altra ragione da considerare: il progetto non persegue neppure i tratti di una nuova estetica dello Stretto: i più forti elementi di affermazione dell'identità di questo continuano infatti a permanere nei caratteri ecomorfologici e paesaggistici, nell'archeologia, esistenti: è muovendo da essi che va ricercato un nuovo assetto sociale ed ambientale di sviluppo sostenibile.

Il ponte non coglie tali valori e significati, negandogli anzi ogni valenza epistemica, fino a cancellarli. Anche per questo è "poco sensato".

Riferimenti bibliografici e documentali

a) Documenti

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

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

Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici (1997) Parere di Com-patibilità del progetto di Attraversamento Aereo dello Stretto di Messina, Roma, ottobre.

Eni (Consorzio per lo Stretto di Messina) (1992) Attraversamento in alveo dello Stretto di Messina. Progetto di massima. Roma.

Ferrovie dello Stato spa (1987) (a cura di Giulio Vinci), Attraversamento stabile viario e ferroviario dello stretto di Messina, Roma.

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

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

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

Ponte di Archimede spa (1984) Il ponte di Archimede nello stretto di Messina, (Progetto, fattibilità, traffico), Roma.

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

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

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

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

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

- Stretto di Messina spa (1986) Rapporto di fattibilità (vol. 3 Fenomeni economici ed analisi costi benefici - vol. 9 Impatto sul territorio e gli ecosistemi), Messina.
- Stretto di Messina spa (1991) Analisi della configurazione attuale e futura della rete plurimodale nel comprensorio dello Stretto di Messina.
- Stretto di Messina spa (2003) Studio di Impatto Ambientale, parte terza: Relazione di sintesi non tecnica del progetto del Ponte, Messina/Roma.
- Id. (2003) Progetto di massima del Ponte sullo Stretto di Messina, Roma.
- Stretto di Messina spa (2003) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare, Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2005) Ponte sullo Stretto, Progetto preliminare (versione finale conseguente alle osservazioni CIPE e ministeriali), Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Relazione, Roma.
- Stretto di Messina spa (2011) Ponte sullo Stretto, Progetto definitivo, Studio di Impatto Ambientale, Roma.
- Tecnomare (1986) Proposal for a permanent underwater strait connection based on offshore technologies. Strait of Messina, Roma.

b) Volumi

- AA.VV. (2006) *La cattiva strada. La prima ricerca sulla Legge Obiettivo, dal Ponte sullo Stretto alla TAV*, WWF Italia, Perdisa, Bologna.
- Alberti M., Solera G., Tsetsi V. (1994) *La Città Sostenibile*, Franco Angeli, Milano.
- Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. eds. (2002) *Il Ponte insostenibile*, Allinea. Firenze.
- Bettini A., Vendittelli M. (1982) *L'attraversamento dello Stretto*, Casa del Libro, Reggio Calabria.
- Bresso M. (1988) "L'economia e gli indicatori ambientali: dalle valutazioni monetarie alle VIA", in id. ed. *Gli indicatori ambientali: valori metri e strumenti nello studio dell'impatto ambientale*, Franco Angeli, Milano.
- Campione G. (1988) *Il progetto urbano di Messina*, Gangemi, Roma.
- Di Cilio A., Manio D., Miceli G., Minniti G. (1990) *L'attraversamento dello Stretto, problemi e prospettive*, Editoriale Mac Aiello, Napoli.
- Hellmann D., Schachter G., Sum A., Ziparo A., Zoppi C. (1997) "The impact of Mega infrastructure Projects on urban Development: Boston and the Messina Strait", in *European Planning Studies*, n. 5.
- Mancosu C. ed. (2010) *Il Ponte sullo Stretto. Rischi dubbi verità nascoste*, Mancosu, Roma
- Marino D. (2010) *L'insostenibile leggerezza del Ponte*, Rubbettino Soveria Mannelli.
- Pieroni O. (2002) *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Pieroni O., Ziparo A. (2011) "Il conflitto dell'expertise nella vicenda del Ponte", in Pellizzoni L. ed., *Conflitti Ambientali*, Il Mulino, Bologna.
- Secchi C. (1992) "Metodologie di valutazione dell'impatto turistico di attraversamento stabile", Mimeo, Università di Pavia.
- Secchi C. (1997) "Elementi per una analisi degli effetti economici di attraversamento stabile dello Stretto di Messina", Università di Pavia.
- Ziparo A. (1997) "Ascesa e declino della città del Ponte" in *Urbanistica Informazioni*.

Referenze immagini

Tutte le simulazioni, realizzate da Michele Urbano e ottimizzate da Angelo M. Cirasino, sono tratte da Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. eds. (2002).
La foto di pag. 29 è tratta dal sito www.levanteonline.net; l'immagine di pag. 38 è tratta dal sito www.normanno.com; l'immagine di pag. 40 è tratta dal sito www.bitmagazine.it.