



Smart planning for Europe's getaway cities.
Connecting peoples, economies and places

WS2 - Integrated planning of EU transport corridors

Sguardi oltre il ponte. Città costiere di Sicilia e Calabria tra waterfront e nuove portualità *Looks beyond the bridge. Coastal cities of Sicily and Calabria between the new waterfront and port facilities*

Luca Barbarossa

DAU, Università di Catania

Giuseppe Imbesi

Prof. ord. di pianificazione urbana e territoriale, Facoltà di Ingegneria, Università di Roma La Sapienza
mail: imbesi2@libero.it

Paola Imbesi

DATA, Facoltà di Architettura, Università di Roma La Sapienza
mail: darchitetti@libero.it

Antonella Sarlo

Ric. di urbanistica, Facoltà di Architettura, Università Mediterranea di Reggio Calabria
mail: asarlo@unirc.it

Ferdinando Trapani

Prof. assoc. di urbanistica Facoltà di Architettura, Università di Palermo
mail: ferdinando.trapani@unipa.it

Il contributo è il frutto di una riflessione comune degli autori. In particolare il primo paragrafo e le conclusioni sono stati curati da Giuseppe Imbesi; il secondo paragrafo da Paola Imbesi; il terzo da Ferdinando Trapani, il quarto da Luca Barbarossa e il quinto da Antonella Sarlo.

Abstract

For many years the South has been at the center of attention of the public opinion, the completion of the bridge over the Stretto di Messina, as a "resolution" passage of the connecting corridor between mainland Italy and the Sicily. That's the expression of a territorial vision of Europe based on building a network that is essential for economic exchange and north-south transport would also open a brand new relationship between continental Europe and the countries of the North African area. That vision has largely overshadowed the dynamics of the southern coastal city of our country; it's actually proposing, on the one hand, a projected growth of settlements on the seas that surround it (Tyrrhenian, Adriatic and Ionian) to which they are very diverse forms of expression and waterfront uses of multiform coastline, on the other, a system of landing places for a substantial internal mobility (for goods and people that do not underestimate the contribution from tourism-related water) in the Mediterranean basin.

The changes related to these new forms of urban growth would change the structure of many cities in the South, Mediterranean recover ancient paths of memory, creating new destinations: they appear involved, the traditional settlement patterns in the South, the same system of connections of short and medium distance as well as assumptions that bind to the construction of local platforms and logistics. In fact, in the "long waiting" of the bridge, there are certain

situations that are heavily penalizing the South in terms of production and the same quality of life of the people, but we are also witnessing the growth of short-term initiatives aimed at reducing inconveniences and create new forms of relationships.

Some emerging questions. Is rising up the possibility of a different relationship with the sea that make the Eurocentric vision less effective? Are there determining alternative uses of coastal areas? Do we highlight new conveniences for transport solutions that bring shadows radicals assumed to origin?

It is considered advisable the "cultural review", before operating the assumptions above and at least the same should be the subject of critical attention.

The changes related to these new forms of urban growth would change the structure of many cities in the South, Mediterranean recover ancient paths of memory, creating new destinations: they appear involved, the traditional settlement patterns in the South, the same system of connections of short and medium distance as well as assumptions that bind to the construction of local platforms and logistics.

The contribution will develop for the Biennial of Towns and Town Planners in Europe focuses on the changes that are driving in the cities of the South (and especially its southern parts) in particular is to highlight the connection not yet sufficient depth between the vision-type transport terms "a unique system of relationships and the European contribution, to some extent but still innovative alternative, which flows to the reorganization of transport from urban and territorial policies, more often an expression of local needs and not properly coordinated, but nevertheless substantial, for somewhat irreversible.

1. Geografie territoriali a confronto

Sono ormai molti anni che all'attenzione delle forze politiche e sociali e della stessa opinione pubblica è la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina: la si ritiene risolutiva per molte delle politiche per il Mezzogiorno in quanto essenziale per un miglior collegamento fra l'Italia peninsulare e la Sicilia.

La questione "Ponte", sfondo di questo saggio, diventa riferimento unificante perché, pur nelle molteplici conflittualità che ne hanno da sempre accompagnato la previsione, si impone oggi come spartiacque per nuove progettualità locali, nel momento in cui si adombra una sua esclusione dalle opere prioritarie dell'UE. Un nuovo scenario potrebbe imporsi per questi contesti e richiedere con forza nuove capacità di governo dei contesti locali.

Ci si esime da un giudizio sull'opportunità di realizzare il "Ponte": in questa sede ci si vuol soffermare piuttosto, da una parte, sulla "geografia" che l'ha caratterizzata e ne attribuisce legittimità, quasi come fosse un'icona, dall'altra, sulle altre "geografie" che stanno disegnando le trasformazioni territoriali e funzionali che, nella lunga attesa della sua realizzazione, sono avvenute di fatto senza adeguate valutazioni di merito.

Il saggio propone quattro "sguardi": il primo è orientato a delineare dinamiche insediative e recenti processi di sviluppo del settore turistico negli ambiti costieri dell'estremo Mezzogiorno; gli altri, in parallelo, tendono a declinare su tre specifici contesti significanti – Sicilia occidentale, orientale ed area dello Stretto – le relazioni/conflittualità tra progettualità locali e grandi scenari infrastrutturali.

La conformazione di "geografie" per il nostro Paese non è certo nuova. Nel tempo hanno suggerito visioni su cui ancor oggi si dibattono le politiche territoriali. Due esempi: le lontane posizioni di Carlo Cattaneo sull'opportunità di costruire l'Italia unita come paese federale; la cosiddetta "questione meridionale" che esaltava nel nuovo Stato i termini di uno "scompenso strutturale" da risolvere o quanto meno da attutire.

Più di recente, i consistenti fenomeni migratori interni (dal sud al nord, dalle campagne alle città) ed il consolidamento dei processi produttivi in determinate aree hanno suggerito nuove valutazioni sintetiche: prima, il Paese che "conta", attraverso il perno del cosiddetto "triangolo industriale" (Milano, Torino, Genova), poi il *ressemblément* di concentrazioni metropolitane e/o

la contrapposizione di parti fra loro incommensurabili (“l’osso e la polpa” di cui parlava Manlio Rossi Doria).

Di questa “geografia” si possono considerare partecipi molti degli esiti, che a livello europeo e nazionale (a partire dalla cosiddetta “banana blu”), vengono preconizzati sia attraverso le Ten-T che le realizzazioni dell’Alta Velocità.

Altre geografie territoriali prendono invece le mosse da valutazioni più complesse ed articolate sulla stratificazione degli assetti insediativi (le “cento città”, le reti locali di borghi e paesi nelle loro diverse origini), sulla vitalità produttiva riscontrata in alcune sue parti (basta pensare alla cosiddetta “Terza Italia” evidenziata da Bagnasco negli anni ottanta, ma anche ai nuclei di produzioni locali che cercano di attestarsi sul mercato anche in questa fase di crisi economica), sulle modifiche delle interdipendenze tra centri maggiori e minori (si riscontrano fenomeni di regresso demografico nelle città “vertici” delle aree metropolitane a fronte di ulteriori diffusioni all’intorno), sulla crescita della domanda di stanzialità stagionale e di fruizione ambientale di territori altri dai luoghi di maggiore concentrazione insediativa.

In questo secondo gruppo di “geografie” viene coinvolto un “altro” Paese nella sua compiutezza ed articolazione di ambienti, di città, di risorse, di storia e perché no anche di contraddizioni più o meno palesi solo in parte comunque risolvibili. Ignorare l’importanza di tali “geografie” nei processi di intervento è negativo; si rischia di incrementare lo squilibrio fra le parti del Paese, si condannano alla marginalità intere regioni.

Da questo secondo ordine di “geografie” emergono infatti possibili approcci alternativi che trovano riscontri di carattere internazionale forse meno efficaci rispetto ai primi, ma che si rivelano tuttavia di un notevole interesse sul piano qualitativo e che non dovrebbero essere sottovalutati.

Politiche territoriali “virtuose” dovrebbero alimentarsi di entrambe le geografie soprattutto in una fase in cui la modifica spaziale e temporale delle condizioni di mobilità e accessibilità suggerisce nuove qualità di vita.

2. Risorse e potenzialità del territorio costiero: la deriva turistica

Nell’urbanistica, anche se sono i “luoghi” a definire il campo entro cui muoversi, ad un primo approccio prevale il valore economico e sociale che si lega agli scambi, alle convenienze di allocazione dei grandi flussi economico-finanziari, all’incidenza delle concentrazioni urbane (e da qui ai consumi individuali e sociali). Le geografie, però, si incrociano in un campo complesso su cui prevale a seconda dei casi, da una parte la dimensione territoriale che si estende oltre i confini, dall’altra i luoghi che si restringono fino ai nuclei elementari che li hanno formati. Sembra importante, in quest’ottica, riaffermare il valore del territorio, e in questo caso del territorio costiero meridionale, quale variabile strategica che necessita di un approccio unitario nel quale il riconoscimento dei valori e delle risorse specifiche e formative si unisce alla definizione di un possibile sistema di usi e consumi compatibili.

C’è un ulteriore “costruttore” di geografie che va sottolineato: il turismo, generatore di flussi e relazioni ancora difficilmente interpretabili ma i cui effetti si riflettono in forma diversificata sui consumi individuali e collettivi di territorio. Per contrastare una “deriva turistica”, che ostacolerebbe una crescita “virtuosa” di nuovi stili di vita, si vuole provare ad indirizzare un possibile percorso di approdo al territorio.

La fruizione turistica riveste una parte consistente della domanda di territorio, complessa e caratterizzata da una forte interdisciplinarietà che fino ad oggi non ha avuto una sua autonomia di elaborazione sotto il profilo urbanistico né una sufficiente capacità di indirizzo nella programmazione strategica. Episodicità e frammentarietà hanno caratterizzato quasi ovunque interventi turistici pure essendo, spesso, tali interventi strutturanti dell’organizzazione insediativa ed incidendo sulle condizioni ambientali della fascia costiera.

Parlare di territori costieri significa individuare, attraverso differenti parametri, territori anche interni coinvolti da dinamiche di tipo diverso secondo ottiche non banali. Le linee di costa sono fra

i segni più variabili del paesaggio evolvono in seguito a processi naturali (variazioni del livello del mare, correnti marine) o in conseguenza di attività umane (edificazione e conseguente compromissione degli ambienti costieri) ma rappresentano la proiezione dei processi che avvengono in una regione che lo stesso profilo costiero disegna sul territorio.

Luoghi dell'urbanizzazione spinta di questi decenni in gran parte del Mezzogiorno, le aree costiere sono anche i luoghi in cui si sono scontrate due delle istanze principali della pianificazione: da una parte la conservazione tout court del patrimonio storico culturale ed ambientale; dall'altra la trasformazione e l'uso soprattutto ai fini della fruizione turistica. Storicamente, ad una prima fase di consolidamento dei nuclei costieri originari e di costruzione di processi di lottizzazione episodici, senza la creazione di adeguate dotazioni infrastrutturali (anni '60 e '70) è seguita una fase di consolidamento della dimensione "diffusa" e una ridefinizione delle relazioni gerarchiche tra i centri (anni '80 e '90). Il territorio costiero ha subito una forma di dipendenza strutturale dalle aree urbane centrali: perdendo le caratteristiche originarie non ha acquisito fisionomia territoriale di complesso di luoghi originali ed attrattivi.

Si è di fronte oggi ad una nuova fase di "litoralizzazione" del territorio costiero dove qualità insediative e infrastrutturale inedite vengono richieste accanto alle qualità ambientali: accettando il senso della dispersione scompare la rilevanza di quei "confini" rigidi fra i sistemi insediativi. Si introducono funzioni legate alla specializzazione funzionale e alla fruizione del tempo libero, si tenta di valorizzare i sistemi delle risorse e si cercano forme di gestione innovative che assumono valore anche per politiche di modernizzazione dei sistemi infrastrutturali.

È proprio in questa fase che nuove tipologie di organizzazione del territorio, in special modo le politiche infrastrutturali (regionali, nazionali e comunitarie), possono divenire opportunità significative quando propongono un approccio trasversale, spesso affidato a scenari in cui è possibile coniugare domande di area vasta, a offerte (o domande) locali.

3. Il quadro strategico regionale della Sicilia occidentale

La Sicilia esiste e resiste come una *portaerei* a guardia del sud del Mediterraneo senza pace, che sembra galleggiare in attesa del suo *proprio* affondare. In una frase la tendenza al declino della seconda regione d'Italia, che ha un debito da 'paese sovrano'¹, e che secondo alcuni dovrebbe staccarsi dal resto d'Europa²: sono in crisi le previsioni del Ponte dello Stretto e del Corridoio n.1 Palermo-Berlino, inserite nella programmazione nazionale (MIIT, 2005; 2006), in quella regionale (Regione Siciliana, 2003) che discendono dalle visioni della UE precedenti la crisi economica attuale (CE, 1991; 2001). La storia dei trasporti in Italia (Maggi, 2005) mostra, negli ultimi decenni, il potenziamento progressivo di tutti i sistemi di trasporto: questa evoluzione ha reso comunque necessaria una integrazione tra i trasporti via mare, ad es. i corridoi T-TEN per il mare (Sviluppo Italia, 2020) e quelli ferroviari (CE, 2004; EC, 2005), come unico modo per il Mediterraneo di contrastare le alternative di competitività mondiale dell'aggancio ferroviario europeo con la Cina e il raddoppio del canale di Panama (Pavia, 2010). Il Corridoio europeo n.1 era stato confermato nella programmazione nazionale dei trasporti fino a tempi recenti (Camera dei Deputati, 2010)³. Probabilmente invece i corridoi T-TEN seguiranno altre direttrici: quella adriatico-balcanica⁴ e quella che, dal nord-Europa collegherà direttamente Malta puntando sul porto di Bari⁵.

In effetti i corridoi non corrispondono necessariamente a *infrastrutture* ma a *politiche di nuova accessibilità* o di potenziamento degli esistenti sistemi di governo dei flussi di scambio tra le città e i territori. La nuova visione delle RFI per il sud del Mezzogiorno, centrata su obiettivi

¹ <http://italianspot.wordpress.com/2010/05/11/la-sicilia-al-9-posto-nella-top-ten-sul-rischio-default-debito/>.

² <http://www.economist.com/node/16003661>.

³ <http://documenti.camera.it/Leg16/Dossier/Testi/AM0146.htm>.

⁴ Nel documento relativo al nuovo Bilancio della UE 2020 si legge un nuovo Baltic – Adriatic Corridor n.1 (EC, 2011, Part II, p. 58): Helsinki-Ravenna.

⁵ Nello stesso documento (p. 61) un corridoio n.5 Helsinki -La Valletta attraverso Bari.

aziendalistici più che sociali, sembra apparire come un semplice *completamento* delle reti ferroviarie e viarie pensate negli anni del boom economico. In Sicilia gli interventi integrati di Palermo e Catania rappresentano perfettamente il cambio di strategia. Si delinea una nuova tendenza che si concentra sull'interpretazione dei flussi alla scala architettonica della progettazione urbana, saltando completamente le problematiche urbanistiche ed anche quelle trasportistiche di livello regionale. Emerge una strategia di *produzione di luoghi*, animata dallo Stato e dai comuni, grazie a progetti di trasformazione urbana.

Una modifica di assetto sostanziale si sta determinando (in parte) nel quadro programmatico della Sicilia occidentale tendendo a integrare un complesso articolato di poli costieri di trasporto da Trapani sino a Termini Imerese⁶. A Palermo, in particolare, dal ridisegno del Foro Italico e dal disinquinamento della Cala fino alla sistemazione della zona archeologica del Castellammare si sta completando il Programma di interventi per il recupero del mare approvato nel 2002 nel quadro di un ampio processo di definizione urbanistico e architettonico del waterfront (Fallone, Orlando, 2006). Invece non saranno mai realizzati il tunnel stradale sottomarino e la separazione della zona di discarica della 'villa mare' dal Foro Italico previsti dal PPE del Centro storico. Il programma ministeriale che riguarda la rigenerazione dei porti e delle stazioni, per Palermo, ha riguardato l'adeguamento dell'intero fronte a mare comunale in sinergia con il nuovo piano del porto. Il processo si sta concludendo con la versione definitiva del piano strategico che pone l'obiettivo della rigenerazione costiera tra aspetti produttivi di logistica integrata, *loisir*, potenziamento della dotazione di servizi.

La città si apre al mare, se non per i trasporti, almeno per il turismo e per diminuire il deficit di 'città pubblica' ridotta all'osso. In questo senso, senza una visione nazionale/regionale supportata dai corridoi europei, i trasporti integrati via terra e via mare diventano occasione di politiche retoriche di sostegno alla riqualificazione urbana del capoluogo.

4. La rigenerazione del waterfront di Catania nel quadro delle nuove traiettorie dei flussi urbani costieri

Tra le città comprese all'interno della piattaforma Tirrenico - Ionica, Catania rappresenta un caso emblematico legato alla riconversione dei sistemi infrastrutturali e al conseguente ridisegno delle aree costiere da essi interessate. La posizione baricentrica della città nel sistema della Sicilia orientale, nonché la densità e l'intensità di funzioni svolte nella dorsale ionicabile, vero "motore" dell'economia regionale, impongono la realizzazione delle opere di potenziamento e interrimento della ferrovia costiera che incideranno in modo sostanziale sulla struttura fisica del fronte marittimo della città⁷. Questi interventi renderanno disponibili le pregiate aree del *waterfront*, di elevato valore strategico, per avviare processi di riqualificazione e di sperimentazione di soluzioni urbanistiche finalizzate a rifondare con nuove specializzazioni funzionali luoghi urbani che a Catania, dalla costruzione della "cintura del ferro", sono separati dalla città (Savino, 2010).

La riqualificazione del *waterfront*, è una categoria di progetto urbano che suscita il favore dell'opinione pubblica, e sebbene contenga in se elevate potenzialità per innescare azioni di progetto sinergiche tra città e porto, spesso si configura come incongruente con lo stato dei luoghi e utile solo a scardinare le difficoltà di inserimento di nuove volumetrie, nuove funzioni e nuove destinazioni d'uso lungo la costa.

Anche a Catania, così come accaduto a Siracusa, si registra un benevolo favore che le amministrazioni comunali riservano a soluzioni progettuali che si prestano ad essere veicolate, come portatrici di sviluppo e di nuove economie, ritenendo più semplice sostituire l'assenza di strategie complessive con la realizzazione di sparse opere di grande visibilità, autoreferenziali, e con rapidi effetti mediatici. (Barbarossa, 2010)

⁶ Piano strategico di Palermo (<http://www.pianostrategico.comune.palermo.it/index.php>).

⁷ Il raddoppio della linea ferroviaria costiera, in parte già realizzato, è inserito tra le opere del Corridoio 1 e compreso tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interregionale.

In questo quadro irrisolto, le cui uniche certezze sono legate prevalentemente alla disponibilità delle aree, pur nell'assenza di tempi certi di realizzazione delle opere ferroviarie, la dimensione infrastrutturale lascia il posto alle scelte urbanistiche di scala locale, legate perlopiù alla ricerca di nuove modalità di inserimento di funzioni e volumetrie sul fronte marittimo.

Fra queste importanti trasformazioni, assumono un ruolo primario i progetti di sviluppo del porto, promossi dall'Autorità Portuale, tesi a miglioramento dell'offerta infrastrutturale in funzione del rinnovato interesse verso i trasporti marittimi e le nuove forme di turismo legato alla crocieristica e alla nautica. Si delinea così un quadro progettuale, poco coerente, non esente da retoriche sulla necessità di miglioramenti infrastrutturali e da attese edificatorie non sempre congruenti con le reali necessità del sistema urbano.

Per superare questa *empasse*, sarebbe necessario un progetto integrato di fronte marittimo, che, tenga in debito conto, da un canto le esigenze infrastrutturali legate sia alla portualità che alla necessità di migliorare l'offerta di trasporto su ferro alla scala metropolitana, e dall'altro le nuove e sempre crescenti forme di turismo legate al mare e alla domanda di qualità urbana e di spazi per il *loisir*, tipica delle città portuali del Mediterraneo. Un progetto che, basandosi su logiche di sinergia tra realtà portuali contermini⁸ e di integrazione tra scelte urbanistiche e di mobilità, individui modalità di progetto finalizzate a ristabilire il giusto equilibrio tra città e litorale, coniugando insieme funzioni, spesso contrapposte, urbane e di mobilità.

5. Verso la configurazione della città dello stretto: geometrie variabili e grandi scenari in mutamento

Su un piano complementare al precedente, si pone "l'attracco della portaerei siciliana" al continente; questo si determina sull'area dello Stretto e contribuisce a delineare *geometrie variabili* e connesse geografie territoriali mutevoli: dalle potenziali relazioni policentriche, alla scala mediterranea; al ruolo di nodo cerniera tra continente ed isola, alla scala nazionale; fino a giungere alle relazioni metropolitane dell'area integrata dello Stretto, alla scala interregionale.

Nei cambi di orizzonte, di dialettica e di azione politica, la centralità di questo territorio e le differenti geografie che esso evoca, hanno determinato molteplici disegni di sviluppo economico e altrettante narrazioni urbanistiche. Dai progetti per l'area integrata dello Stretto degli anni '70 al Progetto 80, dal Corridoio 1 alla Piattaforma transnazionale A6, le immagini e gli scenari futuribili tendono a riconoscere le potenzialità, ancora largamente inesprese, di questo contesto. Progetti urbani e aspirazioni realizzative (la metropoli dello Stretto, il "Ponte", la conurbazione Reggio-Messina) hanno teso così a definire funzionalmente e morfologicamente tale territorio come un *unicum* su cui lavorare. Oggi, travalicando disegni e intenzioni dei pianificatori, l'urbanizzazione costiera è ormai compiuta, e ha determinato una sorta di città lineare, che si affaccia sul mare, dove vive una popolazione di circa cinquecentomila abitanti di regioni diverse, ma dai caratteri economici, sociali e culturali molto simili. Tale *unicum* insediativo è divenuto per le popolazioni una realtà, travalicando le logiche legate al solo collegamento per le lunghe percorrenze con l'Italia o l'Europa, su cui troppo spesso è stato incardinato il dibattito sul sistema logistico dello Stretto. Un quadrilatero di percorsi marini tra gli approdi principali ha determinato geometrie differenti rispetto a quelle evocate dai grandi corridoi; reti corte locali sostanziano queste nuove geometrie e richiedono strategie e progetti in grado di relazionare tali sistemi reticolari minori ai grandi connettivi euro-mediterranei.

In questo quadro i fronti a mare delle due città assumono una valenza fondamentale, non solo come occasione per migliorare la funzionalità dei nodi infrastrutturali, ma per contribuire ad incrementare il valore di questi luoghi per gli abitanti e per le nuove forme di turismo che si

⁸ Il riferimento è al sistema portuale dello Ionio (Augusta – Catania), cui potrebbero convergere i traffici commerciali del porto di Catania. Il porto di Augusta, unico scalo siciliano che, per le caratteristiche fisiche ed infrastrutturali, può ambire al ruolo di Hub portuale per la Sicilia orientale e diventare in tempi rapidi, con opportuni interventi infrastrutturali, peraltro già individuati, un nuovo scalo di transhipment di dimensioni rilevanti.

stanno consolidando (su tutti il terminal crocieristico di Messina). Si tratta di “ritrovare” un rapporto con il mare e di rilanciare lo spazio e il tempo dello Stretto come valori attrattivi. In questa direzione le città dello Stretto marciano a velocità differenti: Reggio ha ritrovato il suo fronte a mare, si è riappropriata di un proprio spazio di vita e ne ipotizza un naturale allargamento a una dimensione più ampia e articolata di fruizione; diversamente, Messina, si confronta con un fronte a mare che resta ancora spazio irrisolto, in equilibrio instabile tra esigenze infrastrutturali e necessità di riqualificazione urbana. Qui la questione Ponte, per le implicazioni che determina sulla morfologia e sull’assetto funzionale della città, incide sui possibili scenari progettuali di un nuovo rapporto con il mare. Le innumerevoli ipotesi formulate nelle fasi più recenti (dal PIAU al PRG dell’autorità portuale, dalla via del mare alla nuova stazione ferroviaria e all’interramento del parco ferroviario) ne sono testimonianza. Diventa centrale allora l’idea di lavorare su quelle reti corte di capitalizzazione di dinamiche positive che, possono consentire un aggancio virtuoso alle reti lunghe. Ciò appare viepiù necessario alla luce dei mutamenti dei grandi scenari infrastrutturali europei che tendono a rivisitare l’intero sistema dei corridoi, prevedendo l’esclusione del Corridoio 1 e del Ponte sullo Stretto.

La sfida si fa dunque ancora più difficile, poiché richiede cambiamenti sostanziali nei comportamenti sociali, impegno verso rinnovate capacità di investimenti imprenditoriali, convergenze degli enti territoriali su iniziative mirate a costruire una rinnovata ed efficace base infrastrutturale; richiede infine nuove aspirazioni per trasformare l’area integrata dello Stretto, in progetto.

6. Conclusioni

Gli “sguardi” su cui si è posta l’attenzione in questo saggio colgono angolazioni differenti di assetti territoriali diversi ma fra loro complementari.

Andando oltre il loro lento divenire o l’apparente staticità e subordinazione ci fanno cogliere il senso di dinamiche economiche e territoriali che andrebbero approfondite non foss’altro sui caratteri contingenti o al contrario strutturali di tale divenire.

Possono costituire alternative alle univoche *vision* cui ci sta abituando l’idea del “Ponte”? a ciò non solo per quanto riguarda il sistema dei collegamenti alla grande scala?

Le valutazioni sommarie qui offerte non sono che spunti (come detto “sguardi”) da approfondire e proporre ad una riflessione più allargata.

Ci si limita a conclusione ad alcune valutazioni “disciplinari” sulle connessioni tra aspetti urbanistici e infrastrutturali che si ritengono utili per un tale approfondimento.

La conoscenza dei criteri che guidano le politiche infrastrutturali (nell’intersezione tra le diverse modalità di trasporto) sta divenendo viepiù importante nei processi di intervento, così come le tecniche su cui si basano. Non si possono perciò assumere tali tecniche acriticamente ma occorre rivederle per valutare il senso delle varie posizioni, il condizionamento sui modi produttivi e di vita di un luogo ma anche per constatarne la loro relatività e i limiti.

Porre attenzione ai temi della mobilità e dell’accessibilità territoriale è importante per chi sviluppa un progetto urbanistico; quest’ultimo è da sempre ancorato a visioni segmentate e condizionate dalla cultura “dell’edilizia” (o, al contrario, più di recente da quella “dell’ambiente”); ciò fa ignorare il senso della strada, della ferrovia, della stessa navigazione aerea e marina, aspetti questi rimasti in gran parte esterni agli interessi culturali degli urbanisti. Chi sviluppa progetti infrastrutturali non appare, al contrario, sufficientemente interessato agli apporti che ne conformano la vera natura del territorio: da quelli urbanistici e ambientali a quelli sociali ed economici.

Una tale segmentazione investe, d’altra parte, la costruzione delle politiche di intervento favorendo eccessive semplificazioni, come quelle qui sottolineate per quanto riguarda le “geografie” e riduce le stesse capacità elaborative ai vari livelli.

Nel periodo più recente è mancata ancor più di prima, nella prassi, una capacità di operare in forma integrata. Anzi, le urgenze economiche e sociali, dagli anni novanta in poi, hanno teso a

negarne valore ed importanza. Si è operato in forma settoriale anche se la dinamica e la crescente complessità dei fenomeni avrebbero richiesto l'integrazione cui si è fatto già riferimento; troppo spesso nel concepire progetti infrastrutturali si è considerato in modo sbilanciato il rapporto fra esigenze pubbliche e convenienze private, ma soprattutto si sono isolati come parti, come segmenti e come punti non reattivi i territori e le città su cui si sviluppavano i progetti.

Il progetto del territorio richiede, invece, approcci differenti sui quali si deve sviluppare una profonda conoscenza comune del suo modo d'essere. Non si tratta di giustapporre o affiancare discipline diverse ma di integrare le molte forme culturali (e i relativi linguaggi) per assumere le domande di intervento (variabili nello spazio e nel tempo), per ordinarle, per connetterle, per dar loro priorità e valori ed essere quindi in grado di trasferirle nel progetto e, prima ancora, nel piano. Forse sarebbe il caso di affermare che occorre "creare" inedite forme culturali, quasi ricominciando daccapo.

I saperi cui siamo abituati non scaturivano da visioni unitarie dello spazio? Da visioni che nel tempo si sono irrigidite, segmentate, separate fino a divenire mondi separati con loro linguaggi, metodologie e tecniche?

Le relazioni disciplinari sono multiple ormai anche all'interno dei diversi campi. Non si "scrostano" facilmente dalla settorialità: richiedono, per creare dialoghi efficaci, l'accettazione della relatività delle posizioni, il valore del tempo lungo del "dibattito sulle idee", come può avvenire attraverso la graduale convergenza, per successive approssimazioni, su temi comuni.

Riferimenti bibliografici

AA. VV. (2003), *The Messina Bridge proposal: a major pulse, and its implications for strategic planning in the Strait of Messina region*, in "The pulsar effect in Urban Planning", University of Thessaly Press, Volos, 2003.

Barbarossa L. (2010) *Il mare in città. Progetti per il fronte marittimo di Siracusa*. in Savino M. (a cura di) "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", F. Angeli, Milano.

Camera dei Deputati (2010), "L'Attuazione della Legge Obiettivo", in *Documenti e ricerche n. 152*, 5° Rapporto per la VIIIa Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, Roma.

Cardullo F. (2006), *Giuseppe ed Alberto Samonà e la Metropoli dello Stretto di Messina*, Officina Edizioni, Roma.

Cardullo F. (2010), *Architettura e città. Scritti su Messina*, Officina Edizioni, Roma.

CE (1992), *Libro Bianco. Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*, Commissione Europea Bruxelles.

CE (2001), *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Commissione Europea, Bruxelles.

CE (2004), *Rete Transeuropea di Trasporti. Proposte Modificate degli orientamenti e regole finanziarie 2004*, Commissione Europea, Bruxelles.

Comune di Catania Ufficio del PRG, Dipartimento di Architettura dell'Università di Catania (2010) *Strategie per la revisione della proposta di Piano Regolatore Generale della Città di Catania*, Consiglio Comunale di Catania, Documento di lavoro.

EC (2005), *Trans-European Transport Network. TEN-T priorità axes and projects*, European Commission, Bruxelles.

EC (2006), *ESPO project 3.2 Spatial Scenarios and Orientations in relation to the ESDP and Cohesion Policy*, Final Report Executive Summary, vol.1, European Commission Luxembourg.

EC (2011), *Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a Budget for Europe 2020 - Part II: Policy fiches*, European Commission Bruxelles;

http://ec.europa.eu/budget/library/biblio/documents/fin_fw1420/MFF_COM-2011-500_Part_II_en.pdf.

Fallone M, Orlando M, (2006), "Differenti economie per un diverso approccio alla riqualificazione urbana. Palermo e Catania a confronto", URBANISTICA & ARCHITETTURA Il ruolo del progetto Urbano nella riqualificazione della città contemporanea, Contributo al Convegno Nazionale INU, Genova, 22-23 Giugno 2006.

Imbesi G. (2002), *Le grandi infrastrutture. Tra disegno del territorio e rispetto dell'ambiente*, in Aa.vv., "Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari", Donzelli Editore, Roma, pp. 197-233.

Imbesi G., Menichini S. (1981), *Assetto territoriale del Mezzogiorno e nuovo corso dell'intervento pubblico*, in "Sviluppo", n. 27, aprile-giugno 1981

Imbesi G. (1988), *Impatti urbanistici e ricadute economiche del manufatto per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, Atti del Convegno "Contributi per una politica territoriale ed urbanistica: la provincia e la città di Messina", Messina, 5 marzo 1988

Imbesi G., Imbesi P.N., *Reggio Calabria, il lungomare, lo stretto*, in Monti C. e Ronzoni M.R. (a cura di) "L'Italia si trasforma: città fra terra e acqua" BEMA editrice, 2007

Imbesi G., Sarlo A. (2009), *Reggio Calabria*, in Piroddi E., Cappucitti (a cura di), "Il nuovo manuale di urbanistica. Lo stato della pianificazione urbana in Italia", Mancosu Editore, Roma.

Imbesi G., Sarlo A. (2010), *Le responsabilità della città metropolitana*, in Tuccio G. (a cura di) "Reggio città metropolitana per l'amicizia mediterranea", Gangemi Editore, Roma.

Imbesi P. (a cura di) (2004), "Governare i grandi eventi: l'effetto Pulsar e la pianificazione urbanistica" Gangemi editore, Roma.

Imbesi G. (2008), *Intersezioni fra progetti di territorio*, in A.A.V.V., "Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza", F. Angeli, Milano.

Maggi S. (2005), *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologna.

MIITT (2005), *verso il disegno strategico nazionale: il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*. Dipartimento per il Coordinamento dello sviluppo e del territorio, Roma.

MIITT (2006), *Piano per la logistica. Un programma di settore per la competitività del sistema Paese*, Roma.

Ministero dello Sviluppo Economico (2007), *Quadro Strategico Nazionale 2007-2013*, Roma, Marzo 2007.

Pavia R. (2010), "Per mare e per terra: verso un sistema integrato di trasporto", *Urbanistica* n.144, p.114-117

Regione Siciliana (2007), *Programma Operativo Regionale Sicilia 2007-2013*, Palermo.

Regione Siciliana (2003), *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità – Piano Direttore. Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia*, Assessorato Turismo Comunicazioni e Trasporti – Dipartimento Trasporti e Comunicazioni.

Sarlo A. (2009), *Sud Europa. I territori del Mezzogiorno nelle politiche comunitarie*, Edizioni Kappa, Roma.

Savino M. (2006), *Prospettive per l'Area integrata dello Stretto: dalle suggestioni a un possibile progetto territoriale*, in "Archivio di studi urbani e regionali", n. 87, pp. 151-184.

Savino M. (2010), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, F. Angeli, Milano.

Sviluppo Italia (2000), *Le autostrade del mare. Principi ed indirizzi progettuali di riferimento*; <http://www.igitalia.it/documenti%20PDF/All407.pdf>