

Viaggio nella memoria

Sono passati più di trent'anni dal concorso per il Ponte sullo Stretto di Messina. Del resto, non era nemmeno indicato in questo modo: si poneva, in termini più generali, il problema di un attraversamento stabile stradale e ferroviario. Parlarne ora è come ricordare un amore a distanza d'anni. Gli amori per le idee, a meno di non perdersi nelle pieghe del tempo trascorso, se sopravvivono, realizzano quel modello giurato dagli innamorati che si promettono per sempre. Il sempre in ogni caso relativo: significa, allora, una lunga durata senza appannamenti fatali, senza cadute definitive.

Senza troppe parole, voglio solo dire, che i motivi per credere in quel progetto sono intatti. Il fascino di quel problema ha resistito, per me, alle verifiche, alla prova dei confronti con altre idee, ai dubbi - scientifici e no - alle ostilità, alle indifferenze, alle ipotesi alternative.

Come tutti i concorsi, dai quali mi sono lasciato tentare, fu una fatica. Non è solo competizione, non è la carica di fiducia in sé che occorre raggiungere per fortificarsi quanto è necessario; è forse la concitazione nella quale si opera, accelerando al massimo tutti i processi che ordinatamente consumano la quotidianità del mestiere; è, lavorando in gruppo, la difficoltà nel raggiungere un equilibrio tra le diverse parti.

Alla fine, è come accendere una lampada elettrica: essa si accende, nel breve periodo, di una luce maggiore, che esalta il suo splendore.

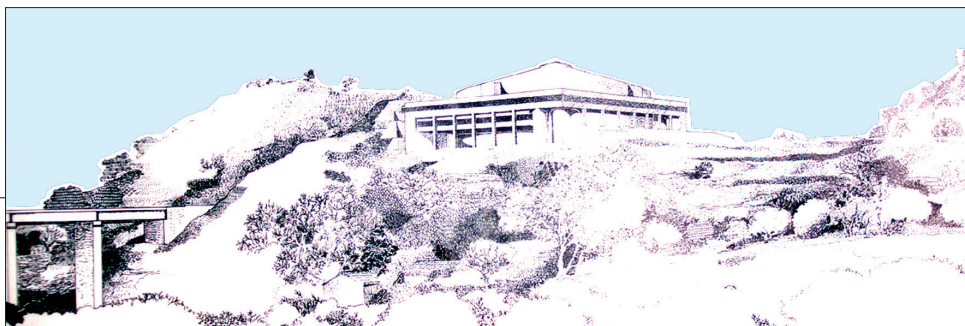
È capitato più volte di lavorare così e mi capitò anche allora.

Questa condizione d'esaltazione (credo che sia la parola giusta) tocca la personalità per intero. Rivedo l'intero gruppo, e l'accentuarsi dei tic e dei valori di ognuno, continua ad essere distinto davanti a me.

Non ho episodi particolari da ricordare, a meno della grande impressione per le lucide analisi di Musumeci, e il modo piano di svolgere dinanzi a noi, dinanzi a Quaroni, il filo del suo ragionamento. Gli anni trascorsi, hanno portato via Quaroni e Musumeci. Musumeci appena nella sua prima maturità. Con Quaroni e con D'Orsi, avevamo da poco chiuso il Piano Regolatore di Reggio Calabria, e il gruppo messo in piedi, per almeno due terzi, veniva allora da quell'esperienza, ma il sentire comune, che nasce, talvolta, dal lavorare insieme, erano alla base d'ogni presenza in quel nostro gruppo, in quel concorso. Musumeci faceva spicco nel mondo romano di quegli anni: trasmetteva le sue certezze di ricercatore, non s'isolava in queste, nella disponibilità senza partecipazione che spesso è il connotato di certe collaborazioni. Il problema dell'architettura, nel canone vitruviano della firmitas, utilitas e venustas, era interno alla sua esperienza. Appariva della classe di Morandi, dei grandi, quindi. Per noi - Quaroni, Paolo D'Orsi e me - quel concorso era la continuazione della ricerca su Reggio Calabria; le idee che portavamo come dote allo sforzo comune da fare, erano il frutto dei tredici mesi di lavoro per strutturare il piano, e dei mesi seguiti anche osservando e vivendo la

Reggio Calabria degli anni settanta. Il nostro piano, fondava sull'idea che bisognasse proiettare Reggio Calabria in una dimensione territoriale che non era solo e tanto quella di una presenza nell'estrema propaggine continentale, quanto quella della regione dello Stretto di Messina, inesistente nei riferimenti amministrativi, ma pur determinata dalla geografia reale. Tale era, del resto, il preciso mandato dell'Amministrazione di Reggio Calabria, che appariva, anche, come un dato maturo nella cultura alla quale potevamo guardare. Un dato acquisito con le letture del problema fatte da Giuseppe Samonà e da Lucio Gambi. Il problema per me, il compito che mi ero assunto, era quello di ritrovare quelle leggi d'ordine che l'intero sistema sulle due sponde esigeva e suggeriva. Avevo analizzato, con i miei mezzi, per tutto il tempo del Piano Regolatore di Reggio, il rapporto tra sistema naturale e insediamento, manifestato dalle varie morfologie sulla sponda continentale e, nel piano, avevo avuto modo di ricercare e descrivere le possibili addizioni, le modifiche puntuali capaci di riscrivere le relazioni tra parti dirette ad accrescere le capacità del sistema, in un disegno che riorganizzasse le preesistenze e allentasse le contraddizioni e le chiusure di un progetto antecedente ed esaurito. Il versante opposto a Reggio, quello insulare, è in qualche modo speculare. Lo Stretto solca una compagine d'origine unica negli strati profondi di una storia geologica. Taglia un'unità di formazione che ha trovato, da una parte e dall'altra, gli stessi adattamenti agli eventi naturali, con simili processi organizzativi: il raccogliersi e correre al mare, allo stesso modo, delle acque degli archi collinari nei precipiti letti torrentizi delle fiumare pietrose. Un simile ordinarsi, alle spalle del mare, di sproni; punte di un entroterra che rapidamente sale di quota e che progressive erosioni meteoriche hanno trasformato quasi in capisaldi isolati. Confrontabile la natura, paralleli i comportamenti che ridisegnano il territorio per mano dell'uomo. Paesaggi nati dalle pratiche dell'agricoltura largamente conformi; similitudini (quasi in forma gemellare) che le correnti e i venti dello Stretto avevano imposto al sistema d'approdi sicuri, e nei quali cercare alternativamente riparo per le barche in mare sia dei Siciliani che dei Calabresi. Il mito già avverte dell'unità, lasciandoci il messaggio





dell'inseparabilità dei nomi di Scilla e Cariddi, velando, nella leggendaria storia del rischio, la realtà delle promesse di sicurezza che reciprocamente l'una e l'altra costa, si offrivano. Il torto degli storici locali é di cedere nell'inganno della passione che circoscrive le letture e le ricerche, al loro particolare universo. Così abbiamo storie separate di Messina e di Reggio Calabria, che solo di traverso inducono a intravedere percorsi simili o collegamenti. D'Arrigo (ma è un poeta) intuisce l'unità dello Stretto, le sue solarità e le sue aridità. Il modulo della forza d'animo che spinge le due popolazioni a ricostruire sulle rovine la patria particolare è lo stesso.

Il secolo appena concluso, riorganizza, attraverso il piano Borzì e il piano De Nava, due città che variano in accenti propri la regola ordinata di una stessa urbanistica, che negli aspetti e nel decoro delle architetture del centro storico, nello sfrangiarsi delle periferie, nella conformità d'identiche povertà, realizza immagini complementari.

La divaricazione, l'insorgere di differenze tra realtà analoghe, si fa spazio nel respiro attuale delle due città, soprattutto nel rapporto tra società e potere, nei tratti che assume, la rappresentanza e la guida del territorio. Se dovessi azzardare un giudizio, direi che sono fondate le analisi che attribuiscono ai fatti di Reggio (degli anni settanta) un determinante peso, a carico della capacità di definirsi, di promuovere un destino: come uno stato di shock che abbia disseccato fioriture di speranze e di volontà. Ritornando ai giorni del concorso per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, penso che allora ci paresse di avere, innanzi, anni in cui le potenzialità del Paese, si sarebbero potute dispiegare. Penso che fosse una legittima attesa dall'interno di una somma di cose: di una vivace cultura che pareva aver superato la fase d'accostamento a modelli esterni, per avere livelli propri d'originalità e di ricerca. Divago? Credo di no. Sto tentando innanzi tutto di collocare al suo posto un fatto della cultura dei primi anni settanta. Stabilire aspetti propri, nostri (del gruppo di progettazione), e le qualità del tessuto di cui eravamo parte, ha un significato. Non è un problema d'indulgenza al ricordare, o la gratificazione del contemplarsi nello specchio del passato. Da molte parti ci s'interroga, per tracciare un disegno del pensiero e delle opere che

hanno pervaso la cultura italiana nell'immediato (e non) ieri del nostro oggi. Ed è un interrogarsi giustificato dalla significatività che non appare impallidita, ma che occorre sistemare, definire in termini di contesto.

Lo Stretto, l'estremo lembo della Calabria e le gemelle terre dei Nebrodi erano, in qualche modo, un laboratorio ideale per definire quello che avevamo appreso da Quaroni e che caricava d'unitaria necessità d'elaborazione, esperienze e convinzioni che maturavo per conto mio. Vi era, per me, la convinzione, che la città potesse essere affrontata non solo con strumenti e con categorie tassonomiche di funzioni, da raccordare senza mai superare tendenze alla separazione, ma che l'urbanistica trovava la sua ragione anche cogliendo e costruendo unicità e riconoscibilità, confrontandosi con categorie estetiche appartenenti alla grande dimensione, che pure raggruppa e mette in relazione espressioni d'architettura.

Lo Stretto appariva come un laboratorio ideale non perché quanto preesiste è in sé promessa e valore più o meno esplicito, ma per la rara circostanza di una combinazione di fondazione urbana con un sistema di siti, con un contesto naturale d'eccezione; uno dei luoghi del quale l'uomo, alla ricerca della sua dimora, non può che subirne il fascino e l'indicazione imperativa d'insediarsi.

L'origine urbana non fonda necessariamente su relazioni così articolate, ma esse non sono una regola insolita lungo il cammino del mondo antico. Una regola non aliena ai popoli che si diffondevano nel bacino greco-fenicio-latino. Lo Stretto, a memoria di quei popoli che l'avevano abitato, aveva città, aveva scambi, costruzione di leggi e di regole di



convivenza. L'accento, se il tema è quello delle categorie dell'estetica, con le quali il fenomeno urbano si confronta, è sullo scenario del sito, ma altre e profonde ragioni propongono il sistema dello Stretto come un luogo deputato. È la via breve per passare dal Mediterraneo Orientale alla parte Occidentale, e insieme è il braccio di mare da attraversare per affacciarsi a fronte delle coste dell'Africa o alle terre greche.

Nel momento che gli Anglo-Americani, hanno tentato di portarsi verso il cuore dell'Europa, avanzando lungo la penisola, partendo dall'Africa, e poi dalla Sicilia, non hanno fatto altro che percorrere un cammino logico e allo stesso tempo antico. Ho avuto più volte sotto i miei occhi, l'itinerario dell'ottava Crociata, quella cui aveva partecipato San Luigi Re di Francia. Nel suo cammino di ritorno, lo Stretto era la via più sicura, per permettere ai Principi Cristiani, uomini e donne che erano loro compagni, di tornare nei rispettivi Regni. Vi sono percorsi che segnano flussi che appartengono alla storia; ed è essa che verifica e propone con chiarezza linee di possibilità che mutano magari d'intensità nel tempo, ma che, tuttavia, conservano inalterate stabilità sostanziali.

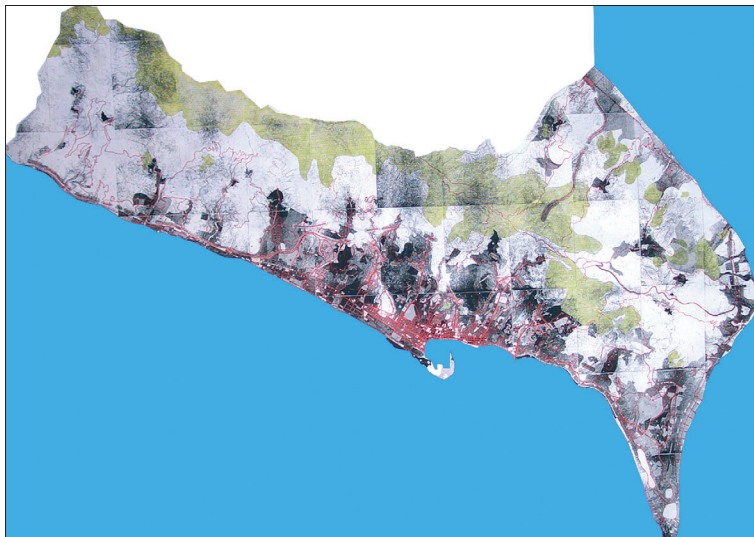
Alla mia misura era il disegno di una realtà possibile, considerando tutte le ragioni che potrebbero avvicinare due sistemi urbani distanti nel punto più stretto di appena tre chilometri, confortato da scenari che apparivano a metà tra previsione e programma e che iscrivevano l'area dello Stretto tra quelle che potevano presentare, in divenire, caratteristiche metropolitane. Del resto la nozione di una lettura geografico-urbanistica che valutasse la dinamica dei fenomeni metropolitani (meno presente oggi?) a scala mondiale, era un'acquisizione non secondaria che si andava facendo.

La consapevolezza di Quaroni, la sua visione del problema, nella misura in cui si affidava con fiducia al lavoro mio e degli altri (Dierna aveva avuto più approfonditi approcci con la parte del sistema costruito da Messina, e fornì i dati che non contraddicevano la sintesi del progetto come io me lo proponevo). Fu Quaroni ad indicarci quello che non vedevamo: l'altra dimensione che legittimava l'idea dell'attraversamento stabile dello Stretto. Non solo la necessità dell'opera in rapporto ad esigenze, per così dire, interne (la previsione del progressivo decadere della capacità di

risposta del sistema vigente a domande crescenti), ma la necessità di una continuità in linee che segnassero gli assi di comunicazioni annodate in più direzioni, possibili nei termini che la geografia consente al nostro Paese: dall'Europa dei grandi sistemi autostradali alla via nord-africana, da Gibilterra al Cairo, verso il Medio Oriente, e la congiunzione di questo sistema, lungo la via dei traghetti pugliesi, verso i percorsi dei Balcani e l'Europa Orientale. Questa coniugazione ci appariva necessaria ed inevitabile all'inizio degli anni settanta. È lontana, di più, oggi? Saranno più forti, i nazionalismi regionali o la necessità di cooperazione?

Era chiaro che il nodo del concorso, in sé, era costituito dalla soluzione che si sarebbe data al manufatto che avrebbe permesso l'attraversamento stabile richiesto, ma era evidente che, una volta che ne fosse ipotizzata la possibilità, doveva essere letta la dimensione di ciò che avrebbe indotto, insieme al cambiamento nelle tendenze, e dello stesso tipo di sviluppo in un intorno più vasto, che comprendeva le città gemelle di Messina e Reggio Calabria. Un cambiamento da leggere per dirigerlo, per evitare che crescite e sviluppi, che risultassero, in ogni caso, indotti, fossero controllati e non gravidi di distorsioni; e sarebbe successo, se fossero mancati gli

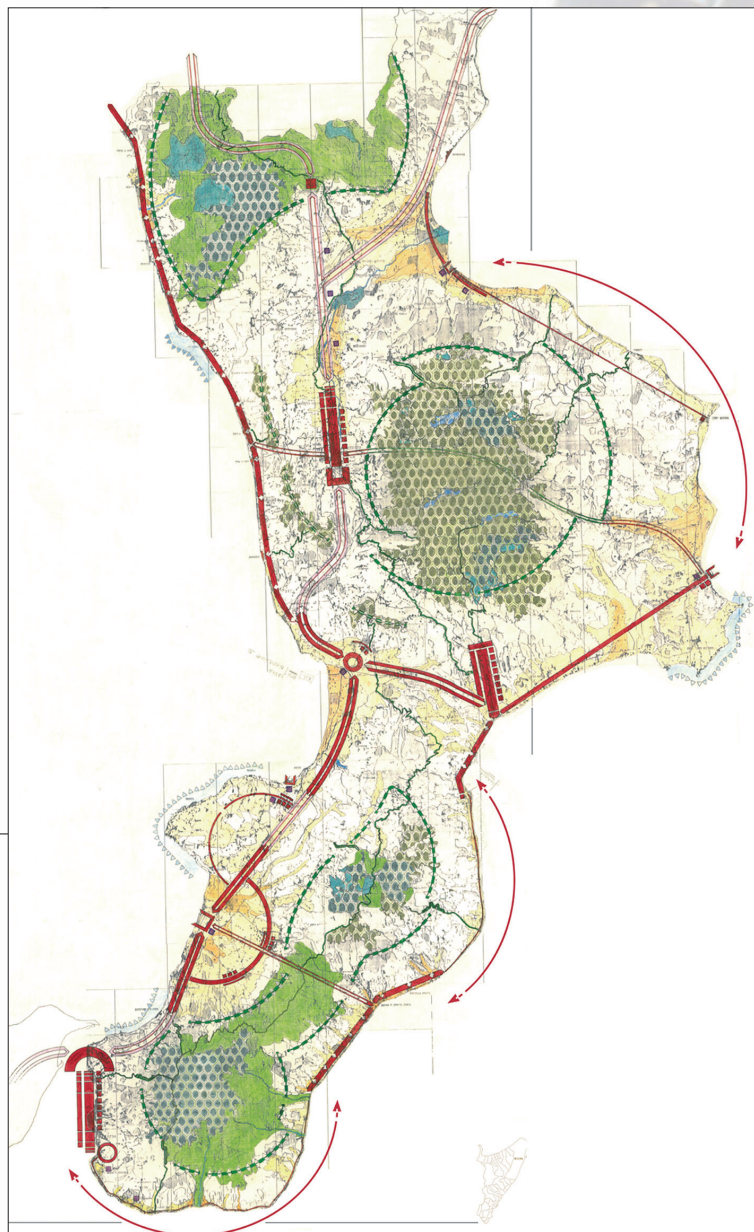




strumenti per governare le trasformazioni, in un'area che va da Gioia Tauro a Milazzo. Questo era il senso del nostro sforzo. Il nodo dell'attraversamento era nelle mani di Musumeci, nella convinzione comune che quell'attraversamento stabile non potesse essere che un ponte. Tra le nostre ragioni, figurava anche una convinzione che suonava proprio il rovescio di motivazioni che potrebbero animare un certo tipo d'ambientalismo. La consolidata convinzione che tra le emergenze naturali e quella artificiale di un ponte, si stabilisse quella tensione che si riverbera sul territorio come matrice di nuove visioni, di nuovi equilibri, di nuovi slanci. È la storia dell'architettura, delle sue relazioni e dei significati, all'interno della storia della città. Al valore della funzione si aggiunge quello del simbolo, dell'icona, e gli ultimi due termini traggono la loro forza dall'immaginario, dal mondo della percezione, e da quello, materiale, della città concreta. Negarsi al segno, al segno nuovo, è privarsi di un fattore decisivo nelle strategie di trasformazione: è volere solo l'utilità accresciuta e non il plus-valore del significato nuovo rivelato. Di questo sono tuttora pienamente convinto. Musumeci disse subito, che nelle condizioni dello Stretto, non vi erano alternative all'idea di una campata unica, se si voleva un ponte. Era proponibile solo a condizione che si dimostrasse la possibilità d'operare su un'unica luce, fondando un progetto che raddoppiasse, all'incirca, le dimensioni di strutture già realizzate, quando, nella realtà, il progresso in questo campo andava da pochi centimetri in pochi centimetri, da un'opera costruita ad un'altra. Ho potuto rileggere la sua relazione,

quando mi sono stati chiesti i materiali e i documenti del concorso. Quella relazione di Musumeci era chiara: anche nella concisione di un approccio di massima, forniva la chiave di uno studio avanzato, che si sarebbe potuto seguire. Ma a noi illustrò le sue idee, spiegò come si era convinto che si poteva superare con un'unica campata lo Stretto. Come era solito, fu comprensibile ed efficace; svolse considerazioni che traevano forza da una rassegna del panorama di costruzioni e di tecniche, in quel periodo, di frontiera. V'erano i nuovi acciai speciali svedesi, v'erano costruzioni in acciaio realizzati in Unione Sovietica che, con l'altezza raggiunta, permettevano di pensare a quelle delle antenne che, un ponte sospeso, nel particolare schema immaginato da lui, dovevano raggiungere. Citò le realizzazioni di ponti strallati, che erano stati realizzati negli ultimi anni. Un notevole progetto, al limite, un'opera d'avanguardia e di alta ingegneria, un primato per il paese che l'avesse realizzato, considerando, soprattutto, l'importante questione dell'attraversamento ferroviario, dato irrinunciabile nelle premesse. Solo un altro progetto affrontò il problema della campata unica, e recava la firma di Nervi, ma, secondo me, solo quello di Musumeci ricuciva tutti gli elementi in una coerenza di disegno che risolveva le misure delle parti, in proporzioni impeccabili. Accade poi, che celebrato il rito di un primo premio ex-aequo diviso tra sei progetti (tra cui il nostro, i progetti di Samonà, di Nervi, della società Ponte di Messina) s'impantanasse il principale contenuto del Concorso e delle volontà della legge che era sullo sfondo della competizione internazionale aperta: ovvero il passaggio, sulla base dei risultati, ad una fase che andasse al di là della rassegna d'idee. Un momento d'elaborazione culturale con una propria capacità di risonanza si chiudeva, così, sordamente. Fin qui la mia prima esperienza diretta in rapporto al ponte dello Stretto. Se tutto fosse finito lì, oggi ci troveremmo a considerare un frammento di cultura italiana da collocare nella lunga storia d'approcci possibili al tema delle trasformazioni del territorio, utili, soprattutto, a definire quale fosse la capacità, radunata nel nostro Paese, di prefigurare scenari adeguati a domande della società civile, ma rimasti in termini d'enunciato. Forse, se vivo, vedrò gli inizi di questa grande realizzazione. Oggi, che il problema

dell'attraversamento stabile dello Stretto è ben più di un'idea, continua ad apparire non trascurabile, ai miei occhi, che gli Andò, i Gilardini, abbiano speso una parte non piccola della loro vita, in modi diversi, a disegnare i contorni sempre più precisi della questione. Non è trascurabile, perché io so come, inevitabilmente, si debba scrivere la storia anche come storia d'uomini, tanti, tutti (in termini gramsciani), ma a volte accade, anche, che si debba registrare la storia di vite singole, per poco, o molto tempo,



coincidenti con la vicenda di un'istituzione, di un principio, di un'affermazione di necessità, di una ricerca di soluzioni ad un problema. I dati territoriali, enfaticamente controllabili secondo il gioco delle spinte reali, indicano però una direzione precisa: il continente e l'isola realizzano la loro unità superando quei tre chilometri di mare dello Stretto. È così da sempre e, sempre, la tendenza è stata di compiere l'attraversamento alle migliori condizioni offerte dalla tecnologia disponibile.

Il ponte, immaginato come possibile al tempo del concorso, ha, oggi, la concretezza di un progetto dimostrato? Questo è il punto. Molto disinteresse al problema, molta caduta di attenzione a tutta la questione, hanno trovato la giustificazione nelle affermazioni, che innanzi tutto sarebbe stato impossibile arrivare ad un progetto verificato in tutte le sue incognite.

Dato il progetto, garantito da previsioni di calendario, bisognerà ritornare per forza, a prestare attenzione al quadro territoriale. Spettatore, negli anni, di quanto avveniva del ponte come progetto (a volte, con il vantaggio d'informazioni meno sommarie, di quelle correnti), mi è accaduto di aver parte nelle riflessioni relative ai due livelli di studi territoriali: la variante generale al Piano regolatore di Messina e il Piano Territoriale della regione Calabria. Si tratta d'esperienze che con la loro specificità e con il loro collocarsi, mi hanno restituito la condizione di parte oltre che di osservatore, proiettando nuovamente in attualità i punti di pensiero costruiti anche in momenti lontani nel tempo, nel circolo d'impegni che trovano continuità e coerenza critica.

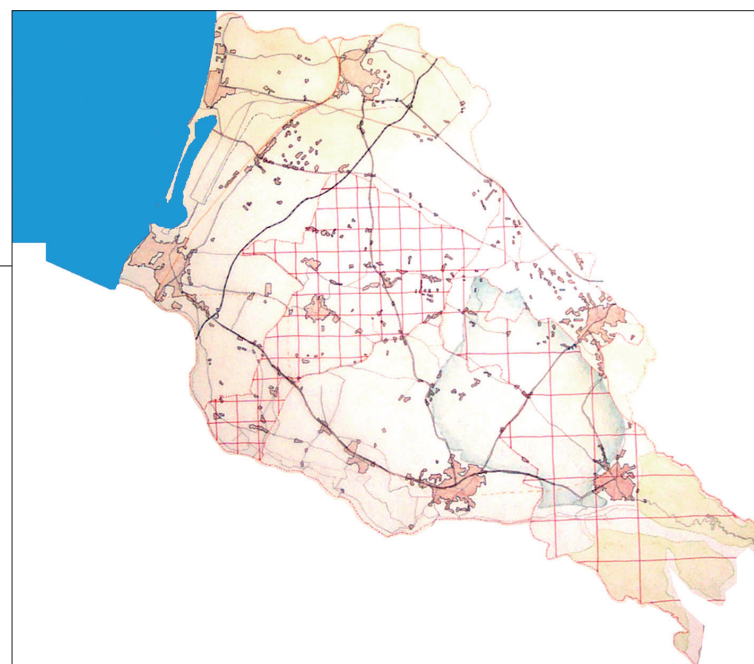
Non vale, qui, parlare dei piani: m'interessa scorgere al loro interno i rimandi e le interazioni con il problema dello Stretto e del suo attraversamento, e quello che mi pare di capire dal comune sentire sulla questione. A Reggio, il problema è apparso a lungo rimosso, e la consapevolezza delle sue particolarità in rapporto a questo, affievolite. Reggio è stata una città ferita, in luogo di una vita pubblica corre una sorta di declamazione con toni di stanchezza e di distacco, di un pubblico incredulo che ha vissuto, come altrove, nel proprio particolare, cercando di occupare con i propri trends i vuoti delle istituzioni. La città non decade; ma che vi siano luoghi di questa ravvivati animatamente

dalla gente, da negozi rinnovati e traboccanti di merci di qualità, non per questo è una città a volte meno chiusa, o meno indifferente. Ha avuto corso la convinzione che un sistema d'attraversamento spostato a Villa San Giovanni, sarebbe andato contro gli interessi della città. È difficile che si capisca che un nuovo nodo di scambio, con caratteri di tecnologia d'avanguardia, crea opportunità d'indotto indifferenti alle misure territoriali che comunemente la gente apprezza. È difficile far capire che è la mobilità d'impresa (e, con questa, la mobilità del capitale) che annulla le distanze territoriali. Il Piano Regolatore che Quaroni, D'Orsi e io stendemmo più di trent'anni fa, aveva al suo interno la previsione di misure (sostanzialmente uno sviluppo della città a Nord) organizzato in rapporto al sistema ponte, per porre Reggio in condizione di cogliere occasioni di rinnovo e d'utilizzazione di nuove risorse, create da un nuovo e importante sistema di scambio. Quel piano, però, oggi è poco più di un segno della memoria. Il Piano Regolatore ha avuto efficacia, fino ad un certo punto, nel frenare lo stravolgimento del Centro Storico ma nessuno ha impedito che un abusivismo di proporzioni inimmaginabili raddoppiasse la città costruita fino alla fine degli anni sessanta, travolgendo ogni riserva di suoli strategici. Per Messina il discorso è diverso. Il problema dell'attraversamento, è, per essa, vitale: non può continuare ad offrire il suo tessuto centrale al fiume ininterrotto, riversato dai traghetti con una cadenza di venti minuti, che è appena il tempo - in condizioni normali - di avviare le colonne sbarcate lungo le strade del centro. Nei giorni neri, le colonne rimangono immobili in bivacco per chilometri. Messina, come struttura urbana, è complessa, matura, è attende un ridisegno, come altrove in Europa, e che, nel nostro Paese, si stenta ad affrontare. L'attraversamento stabile non dovrebbe trovare Messina impreparata e, comunque, sarebbe decisivo per un salto di grado complessivo. L'attraversamento stabile rimpicciolisce come idea, però, se si prendono a misura della sua necessità le mere realtà che si affacciano sullo Stretto. Non vale certo la valutazione della domanda di trasporto che, localmente, le due aree si scambiano a partire dalle due aree conurbate nell'isola e sul continente. Partire da dati del genere, o è un errore o è una maliziosa ricerca di elementi che minimizzino la

questione. Cosa si legge misurando le quantità che le due sponde, localmente, scambiano? Nulla. Si misura solo la strozzatura, le limitazioni che il sistema impone, un dato dal quale non si può estrapolare la possibile domanda. È come misurare un piede cinese adulto ridotto a proporzioni infantili da raffinate contenzioni, in una morsa, per la durata di una vita, e poi affermare che quella è la misura normale.

Perché, anche l'intera Calabria, non fornisce dati decisivi? La Calabria d'oggi appare dipendente dalla sua armatura essenziale: un'autostrada e una ferrovia, sostanzialmente tirreniche entrambe, necessarie, ma non sufficienti, in termini regionali e accidentalmente essenziali in termini interregionali. La sua armatura è quella che consente alle regioni, oltre alla Calabria e alla Sicilia, di essere unite, anche se in maniera parziale. Oltre che nella direzione Nord-Sud non v'è permeabilità verso ulteriori direzioni. Guardate le carte. Come sono le comunicazioni nello Jonio? Come si modifica un grafo di flussi se si prende come origine o destinazione Taranto, Bari, la Puglia?

Queste considerazioni introducono una conclusione possibile. Il problema dell'attraversamento stabile investe la Calabria, ma non insorge da come essa è, ora. È un problema della Sicilia e delle altre regioni italiane - un problema nazionale - ed è di più grande scala, alla misura della visione di Quaroni. La Sicilia ha una popolazione pari a quella di uno dei paesi minori dell'Europa, e che sono, tuttavia, leader nel contesto europeo. Ha una sua economia, con precise potenzialità, ed è costretta a contenere nella sua insularità parte di queste potenzialità. Nelle altre regioni italiane è certamente un fattore sinergico, che



Così, credo, il problema dell'attraversamento stabile trova dimensioni corrette e ragioni di necessità che liberano anche le valutazioni dei costi e benefici da miopi rigidità. Dunque, attraversamento stabile e un ripensamento dell'armatura Calabrese, con l'attraversamento della Lucania. Allora, non solo la Sicilia sarebbe al di là d'insularità fisiche (quelle della sua cultura sono altra cosa), non solo sarebbe compiuto il sistema delle nostre infrastrutture, ma Europa, Africa e le vie dei Balcani, sarebbero avvicinate, dando un senso compiuto alla nostra geografia naturale. Tornando sullo Stretto - dal quale il viaggio della memoria è partito - Reggio e la Calabria, che non sentono ora il richiamo delle Sirene, sarebbero costrette a specchiarsi compiutamente in questo braccio di mare tra lo Jonio e il Tirreno. Noi cerchiamo di fare segnali, proviamo ad immaginare e a capire. Nel suo Laboratorio, Flora Borrelli-Quistelli, ha fatto costruire mappe di nove metri per tre, circa (e plastici della stessa misura) per ciascuna delle sponde che si fronteggiano. Torre Cavallo e Ganzirri. Il dettaglio di case, alberi, spiagge, costato due anni di lavoro a trecento dei suoi studenti, con le risorse dei fondi della Regione, assegnati, anni addietro, dall'Amministrazione di Pino Nisticò. È un lascito che Flora ha consegnato nelle nostre mani, e che quelli che l'hanno amata e apprezzata, continuano e contribuiscono ad implementare, come Lei voleva.

