

IN QUANTO IO VOGLIO, IO SONO

UNA NUOVA CITTÀ NEL MEDITERRANEO

di Franco Zagari

Questo spazio mitico perennemente mosso da brezze e solcato da navi, stimola da sempre l'immaginazione di chi lo vive, come di chi lo visita... La città europea in questi ultimi anni che aprono il millennio è interessata da una ulteriore forte espansione del fenomeno dell'urbanesimo. Viviamo una rapida trasformazione dei comportamenti, con scenari assolutamente nuovi per la loro natura, dimensione e interazione.

La crisi ambientale, la rivoluzione dell'informazione e della comunicazione, le nuove condizioni produttive e del consumo, l'incremento della mobilità di uomini e dati, le forti correnti di immigrazione, le nuove emergenti marginalità: tutto ciò sposta rapidamente denaro e opportunità, lavoro e ricchezza.

La città denota una crescente discontinuità, con disfunzioni gravi di funzionamento, e un'incredibile velocità di metabolizzazione, mentre in parallelo accentua la ricerca di vocazioni originali, per essere competitiva. Ecco emergere inedite strategie di centralità, nel pubblico e nel privato, soprattutto nei settori di eccellenza, non sempre virtuose per una forte logica commerciale dominante che ne caratterizza l'evoluzione, a fronte di una incertezza del quadro politico e un basso profilo dell'economia. È in questo contesto che le comunità dello Stretto devono ripensare al loro destino con un atto creativo.

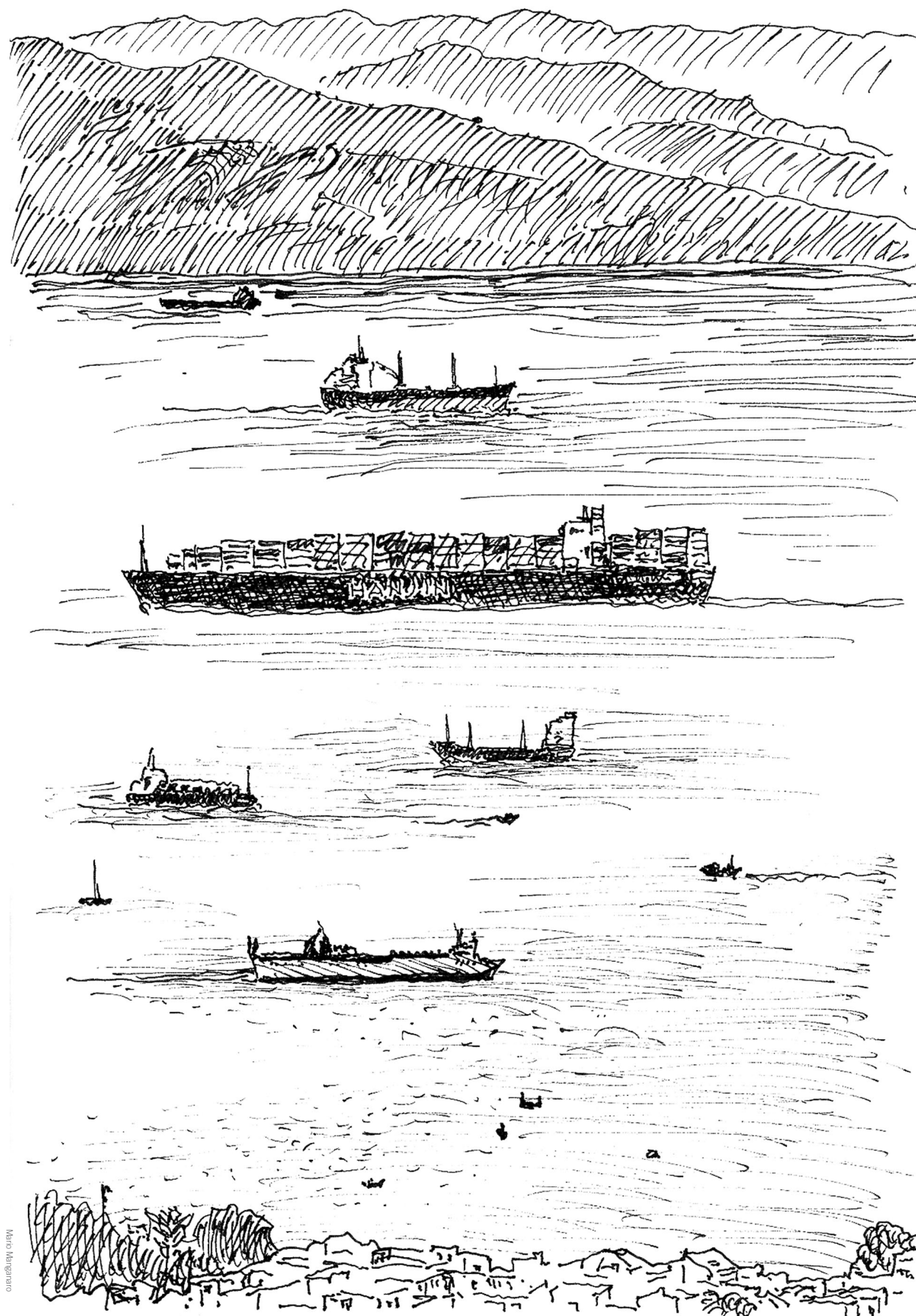
UN'IPOTESI

Lo Stretto, voi tutti lo conoscete, molti meglio di me. Teso fra l'Etna, lo scoglio di Scilla e il Capo Peloro, è un luogo di grande bellezza, uno dei più originali del nostro Paese...

In diverse occasioni ho insistito sull'ipotesi, certamente né nuova né originale, che gli insediamenti che si affacciano sullo Stretto di Messina, pur essendo fino ad ora monadi fra loro poco comunicanti, abbiano una forte vocazione a costituire una unica *polis*, una nuova città del Mediterraneo che sia in grado di competere nel contesto europeo.

Permane invece un'inspiegabile incoerenza, un immane sperpero di risorse umane e materiali, di cui poco si parla. Non mi riferisco qui al tema del Ponte dello Stretto, la cui attuazione torna oggi di attualità, e neppure al disegno istituzionale di una Area metropolitana dello Stretto, che certamente tornerà presto in discussione. È evidente che sono questi due fattori che potrebbero avere una influenza decisiva per costituire una unica città, con costi e benefici che vanno valutati altrove. Ma questi aspetti sono solo una parte della realtà, sono disegni che provengono da decisioni di vertice. Quello che qui mi interessa è di vedere se le popolazioni non prendano







29 marzo 2000

PAESAGGI NELLO STRETTO

FOCUS

con forza un ruolo di deuteragonista, dalla base.

L'incoerenza e lo sperpero sono nel ritardo di un ragionamento fra politica e società, che sembra affrontare tutti i problemi per parti non comunicanti.

E in conseguenza vi è una confusione per quanto corre in questa vicenda fra spazio e società. La mia ipotesi è che il sentimento comune del paesaggio sia una grande risorsa, che possa esprimere oltre a un'adesione sentimentale un terreno culturale critico e, spero, un movimento di confronto e convergenza. Il paesaggio, si dice, è come un testo. Nell'area dello Stretto il paesaggio è come una lingua franca in una babele altrimenti incomprensibile, da tutti capita anche se poco parlata. Credo che è proprio dalle comunità che si potrebbe dare vita a un disegno, che attraverso il paesaggio proponga e sperimenti delle idee progettuali non prima immaginabili, semplici ma incisive, fluide e modificabili, forti però di avanzati livelli di concertazione e di partecipazione, capaci di preparare il terreno per più ampie azioni di pianificazione, e forse anche per nuovi assetti istituzionali. Ponte o non ponte questa città potrebbe comunque prendere corpo. Se il Ponte e l'Area possano tornare a essere un punto di convergenza nel sentimento popolare, non sta a me dirlo. Ma credo che qualcuno come me possa e debba esprimere il parere che il Ponte e l'Area non siano pregiudizialmente in conflitto con la qualità del paesaggio, anzi potrebbero addirittura esserne motivo di rinascita, tutto dipende da come questi progetti saranno realizzati e quanto saranno fatti propri dalla comunità.

GRANDEZZA E INERZIA

Scilla e Cariddi sono ancora lì, a presidio di un mare freddo e pericoloso. Nella profondità si sente la inaudita tensione sotterranea di faglie che qui hanno

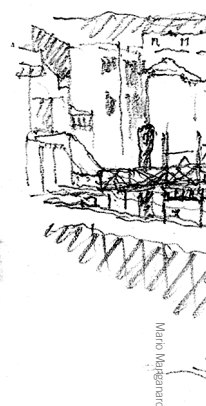
una profonda linea di rottura. Le scosse sismiche come la lava in eruzione sono avvenimenti ricorrenti, e vivo è il ricordo del maremoto che proprio cento anni or sono liberò drammaticamente questa forza...

Un luogo così particolare avrebbe potuto esprimere il sogno di una grande centralità urbana, ma questa area, culturale, politica sembra non volersi ancora federare in un patto coeso. La consapevolezza di condividere un patrimonio è sentita, ma è sentita come una propria aristocratica dote, uno sguardo tenero e contemplativo che sembra non dover prevedere alcuna azione conseguente. Lo Stretto, sotto il profilo del suo paesaggio, è così un caso "estremo" di grandezza e di inerzia, un paesaggio difficile, perché ha un apice di bellezza corale alla scala dei grandi sistemi, mentre al di fuori dei nuclei storici della ricostruzione l'habitat è irrazionale, anarchico e confuso, molto bello vedendolo da costa a costa, in forte degrado invece se visitato a piedi, e visto da vicino.

LA SOGLIA INTERMEDIA

Soglia e limite fra due mondi così diversi come la Sicilia e la Calabria, lo Stretto è del tutto singolare per la titanica maestosità delle due coste e del mare che ne risulta intercluso, elemento dominante che separa e allo stesso tempo unisce, e che a tratti sembra uno specchio interno che riflette le montagne e raddoppia con vibrazioni i fronti urbani affacciati sul mare...

Dunque le Città. Oggi Messina, Villa San Giovanni, Campo Calabro e Reggio formano un continuum urbano dove sono insediate da 500 a 700.000 persone. I motivi di questa convergenza di insediamenti sono tipici di atti fondativi di città sorte a presidio di passi obbligati, per servire e controllare i flussi di tran-



Mario Magagnoli

19 giu

sito di uomini, merci eserciti, nel doppio senso da terra a terra, da mare a mare. Se questa comunità si sottraesse alla sua atavica frammentazione e se costituisse una unica città intermedia, questo significherebbe una ottimizzazione delle proprie risorse con grandi economie. Si pensi solo al vantaggio che ne trarrebbe il sistema ospedaliero, o quello universitario, per fare solo un esempio a noi vicino, ma il vantaggio va molto oltre una semplice somma demografica: la dimensione di soglia della nuova città permetterebbe di accedere a un livello competitivo del tutto diverso, quello di una città intermedia, una delle soglie più interessanti e in crescita nel contesto europeo.

PONTE E NONPONTE

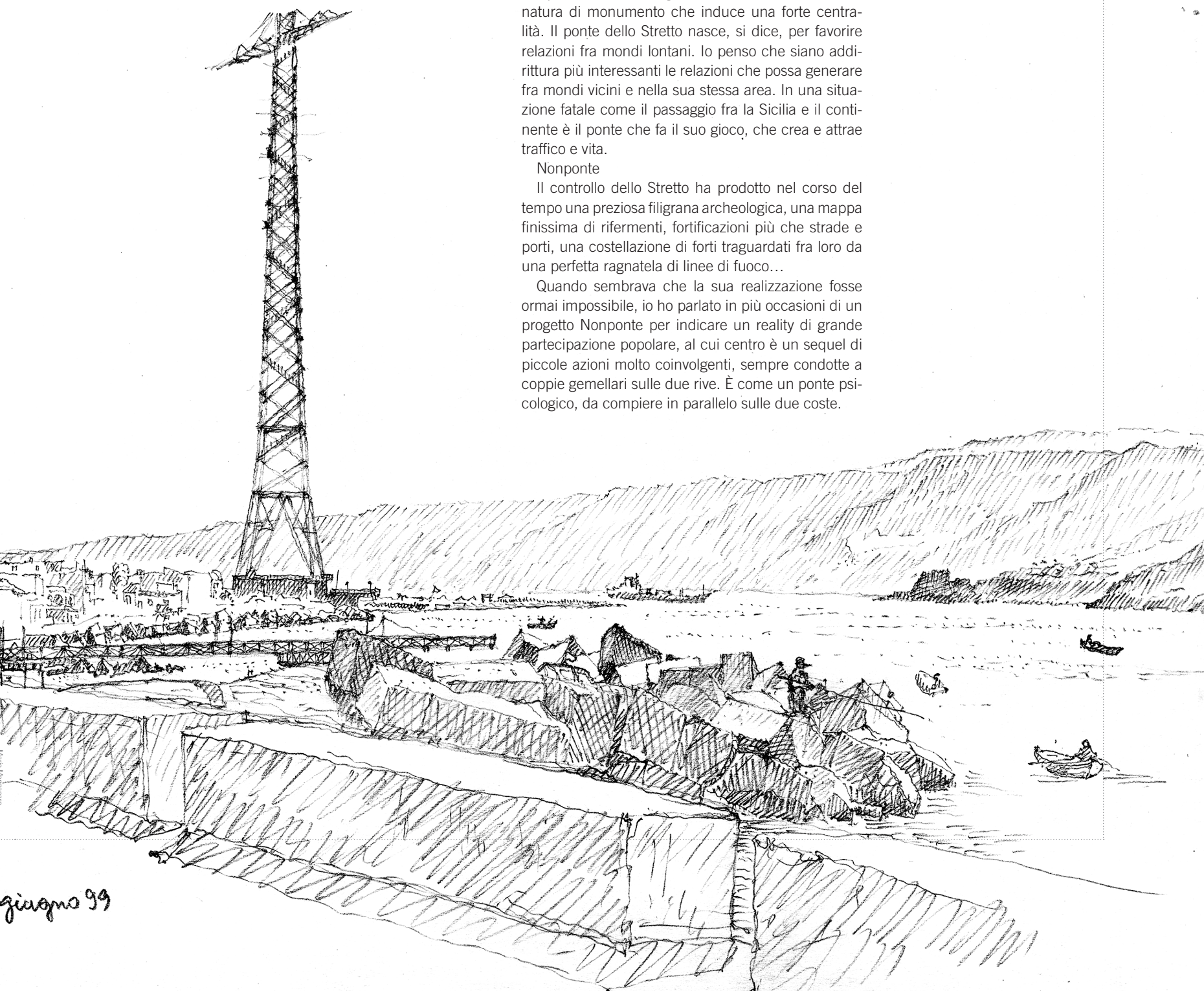
La notte è il trionfo della luce, case e vie disegnano flussi lungo le rive e da esse si propagano in profondità sulle pendici, mentre altri flussi corrono sul mare...

Ho sempre avuto invidia per la sicurezza degli schieramenti pro o contro l'idea del ponte. Non c'è stata apparentemente terra di mezzo fra gli opposti pareri. Penso invece che vi siano dei pro e dei contro e che tanti aspetti interessanti siano rimasti in ombra nelle polemiche. Riguardo alla opportunità di costruire un'opera così ambiziosa si è parlato di tutto ma poco di ciò che storicamente voglia dire costruire un ponte, del suo significato simbolico, della sua natura di monumento che induce una forte centralità. Il ponte dello Stretto nasce, si dice, per favorire relazioni fra mondi lontani. Io penso che siano addirittura più interessanti le relazioni che possa generare fra mondi vicini e nella sua stessa area. In una situazione fatale come il passaggio fra la Sicilia e il continente è il ponte che fa il suo gioco, che crea e attrae traffico e vita.

Nonponte

Il controllo dello Stretto ha prodotto nel corso del tempo una preziosa filigrana archeologica, una mappa finissima di riferimenti, fortificazioni più che strade e porti, una costellazione di forti trapiantati fra loro da una perfetta ragnatela di linee di fuoco...

Quando sembrava che la sua realizzazione fosse ormai impossibile, io ho parlato in più occasioni di un progetto Nonponte per indicare un reality di grande partecipazione popolare, al cui centro è un sequel di piccole azioni molto coinvolgenti, sempre condotte a coppie gemellari sulle due rive. È come un ponte psicologico, da compiere in parallelo sulle due coste.



Non penso tanto a temi specifici come giardini, parchi, parchi naturali, lo spazio pubblico in genere, opere civili che dovrebbero rientrare nella normalità, quanto a interventi sperimentali gemellari sulle due coste di grande coinvolgimento del pubblico sul piano del loisir:

- un *Arboreto dello Stretto* costituito da sistemi di forestazione urbana di rilevante complessità botanica;
- un *Antiquarium dello Stretto*, ad esempio un parco delle linee di fuoco che dia visibilità alla costellazione dei forti;
- una *Casa degli immateriali dello Stretto*, cioè una *Rete wireless* di valorizzazione di tutti i siti culturali che riguardano il paesaggio, ma non solo, che darebbero una straordinaria ricchezza di informazioni: *Ovunque sono, in quanto io voglio, io so*;
- un *Efemerium dello Stretto*, una serie cadenzata di *installazioni temporanee*, indispensabili perché modificano psicologicamente un luogo anche dopo essere state revocate, ad esempio un parco effimero del Maremoto che racconti lo spazio di teatro di questa immane catastrofe.

Ma lo stesso approccio gemellare potrebbe affrontare anche temi di grande emergenza sociale dove sono profuse energie inaudite nella quasi totale assenza di un progetto di paesaggio, a cominciare dal ciclo sporco della città, dai suoi paesaggi urbani più conflittuali, dai suoi paesaggi del rifiuto:

- il cantiere ecologico dello smaltimento dei rifiuti, della bonifica delle aree industriali dismesse, delle cave da recuperare, della protezione civile;
- il cantiere della sedimentazione degli insediamenti di recente edificazione (molti di origine spontanea e illegale);
- il cantiere della mobilità;
- il cantiere dell'accessibilità ai diversamente abili, agli anziani, ai bambini;
- il cantiere della città degli immigrati;
- il cantiere del turismo;
- il cantiere dell'energia;
- ...

Penso che un progetto non convenzionale di paesaggio, in sintonia con la Convenzione europea, un progetto aperto, con poche ma significative azioni esemplari, potrebbe anticipare e rendere possibile un salto di qualità della politica e aprire la strada a un nuovo progetto urbanistico...

IL RITORNO DEL PONTE

Anche il colore è particolare, le colline sono velate da foschie che si alternano nel corso del giorno,

tranne che nei momenti di tramontana, quando il quadro diventa inciso, vivido, come invece è sempre il mare, che ha un colore scuro bleu di Prussia che ne annuncia la profondità, tagliato spesso da creste bianche...

Mentre consegno questi atti si riparla di una prima pietra del *Ponte dello Stretto*, che dovrebbe essere posta nel 2010. Certamente il ponte lavora a favore di una visibilità internazionale di questa area, e dovrebbe favorire una identità locale più accentuata. Ora sono le popolazioni siciliane e calabresi dello Stretto che devono fare le loro scelte di come interpretare questo evento, se continuare a subirlo o volerne essere per quanto è possibile, protagonisti o antagoniste.

Ma un confronto di idee sul Ponte sarebbe utile sugli effetti che avrebbe sul paesaggio. Il progetto che ritorna ora in corso di attuazione nella forma di una legge dello Stato, sotto molti aspetti meriterebbe emendamenti, ma non presenta problemi insolubili, se non forse la tempistica di realizzazione, che dopo il lungo congelamento della fase iniziale è prevedibile che sia molto accelerata. Il ponte in sé, come manufatto, sembra ancora molto indefinito nel design, in particolare i piloni, ancora in attesa di autore, ma è elegante lo slancio della struttura strallata, la cui dimensione è proporzionata alla luce che supera. I maggiori problemi si presentano sugli sbarchi, che comportano la trasformazione di aree allo stato attuale alquanto labili e indefinite, e nei lunghi raccordi con le infrastrutture esistenti o di progetto sui due lati, che per lo più sono sotterranee, nelle numerose aree impegnate per le necessità del cantiere, risorse queste che potrebbero svolgere un ruolo importante come aree stabilmente asservite all'opera del ponte, una volta assolto il loro compito.

Non entro invece in merito, non avendone gli elementi, all'impatto ambientale. Non saprei dire se come infrastruttura di trasporto risponda a una domanda reale, "osservabile e quantificabile, di spostamenti di passeggeri e merci", né in quanto tempo si adeguerebbero alla sua classe ferrovie e strade che vi convergono. Né saprei quanto sia alto il rischio di una protrazione infinita dei lavori, né se sia così certo, come alcuni sostengono, il vantaggio univoco che ne avrebbero le cosche mafiose. Non saprei neppure dire se sia un progetto economicamente sostenibile e in grado di autofinanziarsi e in che misura. Ma invece, pur non avendo altro elemento che l'osservazione, non credo a una flessione dell'economia locale, che al contrario si libererebbe dalle spaventose servitù del traffico passante e potrebbe riorganizzarsi non solo nella mobilità ma nel decoro e nel loisir. A quanto so il progetto strutturale del ponte è molto avanzato e produrrà un avanzamento nella cultura tecnologica di tutti gli ambienti che entreranno in contatto con la sua realizzazione. Gli sbarchi sulle due coste comportano

una occupazione di territorio, un consumo di materiali, una produzione di disagi temporanei, l'incidenza su cicli ecologici certamente rilevanti, ma per quanto la si misuri in molte unità di Hotel Hilton (misura polemica adottata da Cederna, corrispondente a 100.000 metri cubi) si tratta pur sempre di quantità congrue per un nuovo tracciato autostradale, in gran parte sotterraneo, proporzionato all'estensione del contesto, si noti bene un territorio molto mal dotato di infrastrutture, in particolare ferroviarie, molto disordinato e incoerente. Credo che si dovrebbe chiedere integrazioni del progetto, soprattutto in tre direzioni: dotare i tronchi ferroviari di stazioni intermedie in modo di utilizzare il ferro anche per il traffico metropolitano, non c'è onesto passante ferroviario al mondo che non segua questa regola e soprattutto Messina ne avrebbe un vantaggio decisivo con tre-quattro stazioni strategiche; asservire all'opera del ponte un patrimonio di suoli più ampio di quello strettamente necessario alla sua funzionalità di transito, con funzioni di parco pubblico, con usi molteplici per la vita all'aria aperta della comunità, di cui beneficerebbero molto le città con le funzioni più diverse, da parchi veri e propri a aree dedicate alla protezione civile; lavorare meglio in complemento all'opera sugli attacchi, con dei piani particolareggiati dei tratti di costa direttamente pertinenti e dei suoli impegnati a monte sulle due rive, che

andrebbero sottratti a un destino mediocre semirurale-semiurbano. L'approccio paesaggistico risponde bene a queste sfide: è finalizzato per temi, procede per sistemi e relazioni e non per oggetti e zone, è interscalare e non deterministico dal generale al particolare, è flessibile nello spazio così come lo è nel tempo. La sua forza è proprio nei suoi stessi presupposti, perché è un ragionamento che nasce da una concertazione sociale che integra bellezza e economia, storia e futuro.

NEL RISPETTO DELLE OPINIONI

Come in Amarcord anche qui passa il Rex: ogni tanto immense navi, grandi come città, attraversano la scena, in silenzio...

Queste considerazioni fra Ponte e Nonponte come si è visto agiscono su piani paralleli, potenzialmente conflittuali o collaboranti, ma non vanno confusi, per il pericolo che ogni buona intenzione sia strumentalizzata su uno sfondo sfocato. Ripeto, nel rispetto delle diverse opinioni, che una Città dello Stretto potrebbe comunque affermarsi, ponte o non ponte.

Teatro di una luce sempre diversa, lo Stretto ha come suo primo carattere l'enigma di un miraggio, la fata Morgana, una rifrazione così particolare della luce, che a tratti raddoppia le immagini... ♦

