



Concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente Organismo di Diritto Pubblico
(Legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, modificata dal D.Lgs. n°114 del 24 aprile 2003)

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



PROGETTO DEFINITIVO



PARSONS TRANSPORTATION
GROUP INC

Direttore PMC
(Ing. A. Saulle)

DATA _____

STRETTO DI MESSINA

Direttore Generale e
RUP Validazione
(Ing. G. Fiammenghi)

DATA _____

STRETTO DI MESSINA

Amministratore Delegato
(Dott. P. Ciucci)

DATA _____

GENERALE AMBIENTE

AM0568

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
METAPROGETTO TERRITORIALE E PAESAGGISTICO – RELAZIONE FASE 1

CODICE

P M C R O M

P

R E

D

G

A M

0 0

0 0

0 0

0 0

0 0

0 5

F 0

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	20/06/2011	EMISSIONE FINALE	Arch. F. Moraci Arch. L. Thermes	Ing. F. Bocchetto	Ing. A. Saulle

NOME DEL FILE: AM0568

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

La presente *Relazione Generale* è il risultato dell'attività di coordinamento degli studi e delle analisi svolte da:

Prof. Arch. Francesca Moraci

Arch. Dario Le Fauci

con la collaborazione di:

Arch. Celestina Fazia

Dott. Arch. Valentino Gullo

Pianif. Terr. Domenico Palamara

Arch. Adolfo Crisafulli

Prof. Arch. Laura Thermes

con la collaborazione di:

Arch. Fabrizio Ciappina

Arch. Giuseppe Fugazzotto

Arch. Antonello Russo

Arch. Gaetano Scarcella

Arch. Giuseppa Miragliotta


Tavole allegate alla presente Relazione:

- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Sistemazioni Urbanistico-Ambientali – Fase 1*
AM0176 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 08 F0 – scala 1:5.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Sistemazioni Urbanistico-Ambientali su ortofoto – Fase 1*
AM0177 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 09 F0 – scala 1:5.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Indice degli Interventi Tav. 1.1.– Fase 1*
AM0178 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 10 F0 – scala 1:50.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Indice degli Interventi Tav. 1.2.– Fase 1*
AM0179 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 11 F0 – scala 1:50.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Indice degli Interventi Tav. 1.3.– Fase 1*
AM0180 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 12 F0 – scala 1:50.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Indice degli Interventi (Tav. 2) – Fase 1*
AM0181 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 13 F0 – scala 1:25.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Stralcio dell'indice degli Interventi lato Nord (Tav. 2-A) – Fase 1*
AM0182 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 14 F0 – scala 1:15.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Stralcio dell'indice degli Interventi lato Sud (Tav. 2-B) – Fase 1*
AM0183 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 15 F0 – scala 1:15.000;
- *Metaprogetto Territoriale e Paesaggistico – Schede ricognitive sullo stato di attuazione dei*

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

piani, programmi e progetti – (Tav. 3) Fase 1

AM0183 – PMCROM P RE D G AM 00 00 00 00 00 03 F0.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

INDICE

1	Premessa.....	1
2	Metodologia e obiettivi del Metaprogetto (di F.Moraci).....	2
3	Filosofia di sviluppo del Metaprogetto (di F. Moraci)	7
3.1	Una premessa scalare (di L. Thermes)	12
4	Il paesaggio dell'Area dello Stretto (di L. Thermes).....	13
5	Gli ambiti paesistici (di L. Thermes).....	15
6	Alcune considerazioni sugli ambiti problematici connessi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto (di L. Thermes)	18
7	Articolazione del Metaprogetto (di F. Moraci - L. Thermes).....	20
7.1	La Fase 1 (Analisi ricognitiva. Indice degli interventi previsti in Area Vasta interessati dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto e delle opere connesse) del Metaprogetto paesaggistico e territoriale collegato al Ponte sullo Stretto di Messina (di F. Moraci, L.Thermes)	22
7.2	Approccio metodologico	27
7.3	Risultati.....	27
7.3.1	Scenario di riferimento d'area vasta (Tav. 1).....	28
7.3.2	Progetto paesaggistico-territoriale (Tav. 2)	29
7.3.3	Sintesi progettuale (Tav. 3)	31

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

1 Premessa


Lo studio è stato commissionato al PMC- Project Management Consulting- Parsons- da Stretto di Messina S.p.a per rispondere alle richieste della commissione VIA nazionale del Ministero dell’Ambiente e della tutela del Mare- MAT- e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali- MIBAC.

Nella seguente relazione è illustrata la metodologia e la filosofia posta alla base della redazione del *Metaprogetto territoriale e paesaggistico*, l’individuazione sintetica delle possibili ulteriori fasi da sviluppare oltre all’illustrazione della prima fase già svolta a corredo degli elaborati presentati preliminarmente in commissione VIA il 14.12.2010.

La relazione si compone di due parti;

- una metodologica che riguarda l’approccio integrato territoriale e paesaggistico e la capacità di poter offrire le basi per organizzare una visione strategica comune ai territori attraversati dal Ponte e da questi in futuro sviluppata sia a livello locale che di area vasta che di link e di corridoi,
- l’altra che affronta il rapporto opera/paesaggio come occasione ed elemento scalare e ordinatore in quanto esso stesso paesaggio.

Questa premessa prelude allo sviluppo del Metaprogetto di cui i professionisti incaricati, che hanno impostato la struttura dello studio secondo quanto superiormente richiamato (logical framework), hanno sviluppato la “Fase 1 Analisi ricognitiva- indice degli interventi- area vasta” con elaborati, schede e relazione.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

2 Metodologia e obiettivi del Metaprogetto (di F.Moraci)

Il “Metaprogetto territoriale e paesaggistico collegato al Ponte sullo Stretto di Messina” ha lo scopo di porsi come strumento di inquadramento generale e di indirizzo strategico dello sviluppo infrastrutturale e territoriale locale. Ciò, in quanto inserisce il “progetto del ponte e delle opere connesse” nel quadro complessivo delle opere e delle opportunità che caratterizzano il contesto infrastrutturale, territoriale-paesaggistico e urbanistico locale a livello di Città dello Stretto che di Area Vasta della regione dello Stretto. Esso rappresenta quindi un valido strumento di aiuto alla decisione sia a livello locale ma anche statale per le “attività” legate all’attuazione di piani e progetti soggetti a procedura di valutazione (VIA-VAS) statale ai fini di controllo degli impatti cumulativi e coerenza programmatica, che in termini di fattibilità e finanziabilità di progetti ed interventi che concorrono nella medesima area¹.

Infatti, l’esistenza sul territorio di progettualità e filosofie di sviluppo, spesso non sufficientemente esplicitate e in taluni casi discordanti tra loro, ma di cui non si dispone di un quadro complessivo, rischia di non permettere di cogliere l’opportunità che il “*progetto del ponte*” nel suo complesso sistema di opere può generare come potenziale elemento di valorizzazione e volano di sviluppo per il territorio divenendo un *elemento ordinatore* delle *conoscenze* dei meccanismi in atto e di *disegno urbano e territoriale* sollecitando attenzione politica, di gestione ed integrazione progettuale e programmatica.²

Esso si configura pertanto come *Metaprogetto* o *Master plan territoriale e paesaggistico* nell’ambito della logica di pianificazione integrata (multilivello e multi settore) dei corridoi europei che le grandi infrastrutture non solo per ragioni di coerenza ed economicità operano di fatto nell’assetto del territori che attraversano ma anche per ragioni di conoscenza del territorio, di consenso, di equità territoriale e stimolo della stessa governance e economia urbana e territoriale. Di cui la prima sicuramente nel dominio della città anche secondo la politica comunitaria per le aree urbane.

L’esigenza di elaborare il *Metaprogetto* pertanto, nasce dalla necessità di garantire la coerenza

¹ Spesso la decisione dipende dalla certezza della finanza , entità, modalità di erogazione,etcc., ma anche da un piano sottoposto a VAS oppure da leggi provvedimento come nel caso della L.443/2001 alla quale facciamo riferimento nel caso di specie.

² La sottoscritta ha messo a disposizione tutti gli studi ambientali e trasportistici, in corso, e i piani di settore e urbanistici ai quali sta lavorando con altre professionalità, ivi compresi quelli di area vasta/Milazzo-San Filippo del Mela; Reggio Calabria-Bova M. Vibo lato Calabria.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011


funzionale e sistemica tra il progetto del Ponte e il quadro programmatico e delle trasformazioni in atto in cui si inserisce, delineando una visione di riferimento per lo sviluppo sinergico del sistema infrastrutturale e del contesto territoriale locale anche per le altre pianificazioni concomitanti (urbanistica, territoriale, paesaggistica, ambientale trasportistica)³.

Il Metaprogetto può rappresentare un valido aiuto alla decisione del governo del territorio da parte delle amministrazioni locali e degli ulteriori strumenti di *governance* urbana e territoriale individuata spesso da strumenti “volontari” e “scardinati” da procedure giuridico-normative e di “controllo” in termini tecnici e amministrativi. L’esempio più eclatante è rappresentato dai piani strategici. Basta analizzare i piani strategici dei comuni dello Stretto per rendersi conto delle incoerenze di sistema di area vasta e di assenza di strategia su alcuni temi comuni, come appunto le infrastrutture di trasporto e la mobilità in un’area considerata *gateway city*.

Inoltre l’area dello stretto è collocata nel corridoio 1 e può assumere, al contempo, il ruolo strategico di città (dello stretto) *gateway*, cioè di città che si colloca nella dimensione relazionale tra funzioni di livello locale e globali (interscalarità). Non sono più le infrastrutture puntuali, ma le comunicazioni di rete che innalzano il posizionamento delle città nel ranking delle gerarchie urbane in virtù delle “connessioni” e “accesso” ai/tra i territori. Questo diventa il tema della competitività urbana e per questo le *gateway cities* hanno un ruolo fondamentale nello spazio europeo. Ospitando specializzazioni e esportando servizi e beni, anche il territori svantaggiati come il nostro, attraverso una pianificazione integrata di corridoio e una politica urbana adeguata possono organizzare una visione strategica che consenta di ambire a tale funzioni di scala nello spazio europeo/euro mediterraneo. Questo aspetto ingloba sia una pratica urbanistica meno tradizionale che una forte politica urbana condivisa e supportata. In questo senso il Metaprogetto può essere uno strumento di accompagnamento, ma anche di vision strategica.

Il Metaprogetto al contempo in termini immediati, offre il controllo delle trasformazioni territoriali in un unico quadro sinergico delle relazioni ed interferenze e ancor di più degli investimenti pubblici, in termini di impatto puntuale e strategico degli interventi progettuali e programmatici secondo la

³ Tale attività è stata possibile grazie anche alla trentennale attività professionale e scientifica che la prof. F. Moraci (redazione PRG di Messina, aggiornamento del SIA progetto ponte e opere connesse, in particolare il Quadro Programmatico e gli indicatori per la VAS; la localizzazione del ponte e opere connesse, -lato Villa San Giovanni e lato Messina (varianti urbanistiche)-; Localizzazione urbanistica cave e discariche Sicilia; consulente per PWC per il Quadro Strategico dei trasporti- contributo al QSN 2007-2013, Sicilia; SIA del PRP di Messina e Milazzo in RTP; il Piano Strutturale Comunale di Reggio Calabria-in RTP(con F. Karrer,L.Colombo)-; vari studi sul territorio e il paesaggio; Le Linee guida per la pianificazione paesaggistica- Mibac; Manuale per il paesaggio e il rischio idrogeologico -Autorità di Bacino Regione Calabria-) e la prof. L. Thermes (Laboratori internazionali di architettura, LidA) hanno svolto e svolgono in tale Area vasta dello Stretto.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

logica della sostenibilità ambientale, economica/sociale e tecnica amministrativa.


Un modo per rappresentare e gestire la spazializzazione delle politiche pubbliche e locali in termini di riqualificazione urbana e territoriale, sviluppo e competitività . Tale quadro è sicuramente utile alle Regioni e ai Ministeri coinvolti non solo riguardo alla procedura inerente al Ponte, ma anche, se pur a volte separatamente, per esprimere parere sui numerosi progetti e piani in corso, alcuni con cospicui finanziamenti pubblici (porti, svincoli, autostrade, ferrovie, piani paesaggistici, programmi complessi di ultima generazione).

Del resto dopo decenni di dibattito sul *sistema dell'attraversamento stabile* non si può prescindere dalla conoscenza dei meccanismi territoriali e trasformazioni in atto, nè delle economie urbane e territoriali coinvolte o coinvolgibili, configurando quel *quadro di area vasta* (area intesa in termini urbanistici e non soltanto come individuata dal General Contractor ampliando il limite delle aree di cantiere come compete a seguito di contratto); *quadro – corredato di studi* - che raccolga sia lo scenario tendenziale che quello di “indirizzo” se pur per campi di attenzione (paesaggio, ambiente, sistema infrastrutturale, trasformazione urbana, qualità sociale).

E' anche opportuno pensare che tale azione, svolta dal Metaprogetto (o masterplan come alcuni preferiscono chiamare studi di tal tipo) non è suppletiva dell'obbligatorietà che i comuni coinvolti dalla opere del Ponte, hanno (devono) di pianificare i loro territorio in termini urbanistici attraverso gli stessi strumenti comunali e provinciali - piani - che la Regione Sicilia (LUR 71/78 e smi) e la Regione Calabria (LUR 19/02 e smi) obbligano a redigere.

In tal caso se il Metaprogetto è offerto come quadro ordinatore delle conoscenze e trasformazioni in atto e programmate, come aiuto alla decisione e strategia integrata, esso è funzionale al sistema generale della *governance*, in quanto diventa guida.

Da queste considerazioni che presentano una diversa scala di implicazioni formali e sostanziali (studi, elaborati, approfondimenti, sintesi), allorchè il *metaprogetto* è invece proposto e coordinato da SDM, almeno nella sua fase generale, tenendo in conto le istanze del territorio e non soltanto delle Pubbliche Amministrazioni e delle richieste dei Ministeri MAT, MIT e MIBAC, esso diventa anche uno strumento in grado di definire il legame tra pianificazioni equiordinate a carico dei comuni , province, regioni..enti locali) e gerarchie di interessi costituzionali (ambiente, paesaggio, salute) nell'esercizio di governo del territorio, sulla quale responsabilità la Parsons esercita il ruolo di controllo tecnico-amministrativo e di indirizzo. Una sorta di bilancio tra le *pianificazioni prevalenti vs gli interessi prevalenti* a beneficio delle comunità locali.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Non ultimi sono da considerare alcuni effetti temporalmente prossimi quali la demanializzazione di eventuali ambiti (coste, e fascia costiera PIAU), grandi interventi progettuali e di riqualificazione urbana, oppure la gestione del federalismo demaniale da parte dei comuni e provincie coinvolte, o ancora il trasferimento dei diritti di costruzione operati dalla perequazione che ad esempio in Calabria è obbligatoria; e che invece può essere di interesse per il *social housing* nel riutilizzo di aree espropriate e di rilocalizzazione come già indicate nel SIA (2002)⁴.

Va anche evidenziato che in Calabria la questione paesaggistica ha una diversa declinazione per via dell'assenza di piano paesaggistico o a valenza paesaggistica, che in Sicilia (ambito 9 nel caso di studio) già esiste, a meno dei vincoli ricognitivi.

Inoltre va ribadito che il paesaggio non può essere usato come unico descrittore strategico dell'ambiente⁵, che esiste una differente definizione tra il paesaggio in termini di percezione e visione (impatto), dal paesaggio giuridico (interesse pubblico e bene costituzionale), che dalla politica del paesaggio (opportunità, inserimento paesaggistico, estensione della tutela e valorizzazione).

Dal punto di vista degli strumenti urbanistici vigenti va ricordato che il PRG di Messina⁶ prevede il Ponte e parte delle opere, il grande sistema della viabilità oggi integrato e integrabile da scelte di assetto funzionale, lo studio differenziato del waterfront restituito alla città, il sistema relazionale e del produttivo, lo spostamento degli invasi nella zona sud (oggi Tremestieri) con la nuova autostrada e la piattaforma logistica, e che gran parte delle scelte di piano e degli ambiti sono in attuazione (Capo Peloro, Tono-Mortelle; l'ambito del PIAU, il Pp di Faro superiore) che la sponda Reggina, dopo vari progetti in variante, alcuni di grande interesse urbano, sta definendo attraverso il piano strutturale comunale⁷ il suo nuovo volto anche a seguito del disatteso piano Quaroni e del

⁴ A tal proposito il comune di Messina richiede che le aree espropriate possano successivamente essere trasferite allo stesso comune.

⁵ Si veda l'impostazione data dalla sottoscritta in: MIBAC- Università Mediterranea di Reggio Calabria- Dipartimento PAU- Dipartimento SAT, La pianificazione paesaggistica: La collaborazione istituzionale. AZIONE A: Servizio tecnico-scientifico per la realizzazione di una ricerca e studio finalizzati alla Elaborazione delle Linee Guida per una corretta valutazione dei paesaggi di specifici ambiti territoriali (fasce Costiere e ambiti montani) delle regioni Calabria, Campania e Puglia. Responsabile scientifico azione A. Prof. Francesca Moraci.

⁶ Redatto dall'ufficio di piano del comune (arch. M.minutoli) e dai consulenti esterni e coordinatori dell'ufficio di piano (archh. F.Moraci, V.Bitto, F.Cardile e ing. A. Russo) approvato nel 2002. Oltre ai documenti di piano, si vada anche il volume F.Moraci, *Progettare per Messina - la variante generale al P.R.G.*, Gangemi, Roma 1997

⁷ Il Documento Preliminare al PSC (r progettisti incaricati in RTP proff. F Karrer, F. Moraci, L. Colombo) è stato approvato dalla giunta Comunale nel 2010. Le problematiche affrontate sono complesse e transcalari, oltre agli obiettivi di sostenibilità posti alla base delle scelte di pianificazione. Si veda anche **Piano Strutturale Comunale di Reggio**

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

massiccio abusivismo. Il sistema della viabilità e mobilità, la messa in sicurezza e a norma della città, il ridisegno dell'affaccio a mare, la definizione delle porte nord e sud della città e altre strategie stanno mutando la vecchia logica di assetto urbano. Più statica sembra essere la vicenda urbanistica di Villa San Giovanni, ancorata di fatto al vecchio piano regolatore, ancora non ha dato una risposta strutturale alle problematiche urbanistiche e trasportistiche di questo importante nodo.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

3 Filosofia di sviluppo del Metaprogetto (di F. Moraci)

Per meglio comprendere lo spirito e l'utilità dello studio metaprogettuale, come illustrato nei principi base, bisogna almeno evidenziare l'opportunità che ogni intervento o opera connessa al Ponte rappresenta la validazione funzionale del corridoio 1 e al contempo dell'interscalarità che trasferisce a livello locale. Si individua così la traduzione/trasposizione operativa del sistema macro (costruzione simultanea multiobiettivo) al livello urbano/puntuale locale. Entrambe le dimensioni hanno articolazioni diverse. Pertanto, la sovrapposizione del progetto Ponte sul territorio in trasformazione⁸, pur individuando i livelli di coerenza programmatica ed in atto (pianificazioni e trasformazioni urbane e progetti puntuali in corso relazionati al sistema- ponte), non basta a definire le logiche di transcalarità e interscalarità del sistema infrastrutturale - locale/nazionale/transazionale - che l'attraversamento stabile e opere connesse rappresentano.

La dimensione e l'importanza dell'opera implicano la diffusione di un progetto di conoscenza e di esercizio di consenso sociale che questo studio può veicolare.


Siamo paradossalmente davanti ad un impatto inverso: l'impatto del territorio sul ponte.

Mentre il Ponte può essere occasione di ridisegno dell'Area dello Stretto e dell'AREA VASTA in termini ampi oltre i limiti comunali- come in parte abbiamo dimostrato con questa prima fase di studio attraverso elaborati in scala territoriale 1:50.000, il successivo stadio dello studio del metaprogetto implica la *territorializzazione delle infrastrutture*, piani, progetti e programmi sia connessi al ponte, che richieste dai comuni, che oggetto di altri interventi, in termini di valutazione di coerenza ai vari livelli. Infatti è semplice in tale *frame* individuare quelle azioni sinergiche o di sottosistema, da sviluppare secondo obiettivi condivisi, ma con un unico disegno strategico sorretto da una chiara politica territoriale.

Il Metaprogetto, a seconda del suo sviluppo, può rappresentare pertanto anche un piano di assetto strategico multilivello condiviso e con cui affrontare le singole politiche comunali e territoriali (Masterplan dell'Area dello Stretto).

Sembra opportuno ricordare la logica della rete alla quale il MIT ed il sistema di "priorità delle priorità", che tutte le opere infrastrutturali possono rivestire nell'Area dello Stretto, e non solo, ai fini dell'attuazione del Piano Strategico delle Infrastrutture- PSI- in uno scenario di rivisitate reti TEN-

⁸ E' in tal senso che è sviluppata la fase 1 descritta nei successivi paragrafi e che è oggetto degli elaborati allegati e delle schede elaborate dei piani, programmi e progetti in corso.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

T ed euro mediterraneo (Action Plan euro mediterraneo), ma anche come elemento/i di start up al processo locale di trasformazione urbana legata ai grandi eventi e/o grandi opere.

Gli interventi infrastrutturali (almeno i più importanti in termini transcalari) nel loro complesso dovranno (potranno) pertanto essere coerenti con la strategia di corridoio (corridoio 1), proprio per rafforzare ed attuarne il ruolo e garantire le corrette sinergie a livello territoriale locale; oltre che di efficacia rispetto agli investimenti erogati anche in termini di costi sociali e ambientali.

A livello locale gli interventi/opere devono essere gestiti attraverso i processi individuati dagli strumenti di settore (piani, progetti, partenariati) e le modalità previste così come le opere che definiscono miglioramento e compensazione sociale e/o territoriale oltre all’inserimento paesaggistico del Ponte e delle opere connesse, che possono essere anche compensative/sostitutive di un impatto puntuale.⁹

Infatti è proprio nella caratterizzazione multidimensionale e integrata che l’infrastruttura svolge un ruolo plurimo, sia nella logica di progetto di territorio e di paesaggio¹⁰ (territorializzazione) che di opere compensative ambientali, che ancora di opere sociali e territoriali rispondenti al miglioramento della qualità della vita e dei servizi erogabili alla popolazione, che di continuità funzionale del *Corridoio 1* nell’ambito europeo ed euromediterraneo.

E’ pertanto a livello locale e transazionale che deve essere verificato una “sorta” di doppio ambito di impatto del sistema – ponte (impatto puntuale - valutazione strategica) e di risposta all’investimento finanziario e sociale di tutte le opere connesse, anche se di tipo mitigativo compensativo attraverso criteri di funzionalità di corridoi, di ricadute di funzionalità urbana e dotazione di servizi alla popolazione ivi comprese le infrastrutture verdi.

Tale attività può essere intesa come una co-progettazione strategica - con i territori interessati dalle trasformazioni che conseguono alla realizzazione del sistema di attraversamento stabile, la cui regia politica e tecnica resta affidata ai ministeri competenti MIT/MAT/MIBAC ed enti locali--, su proposta di Stretto di Messina attraverso il *Metaprogetto territoriale e paesaggistico* la cui lettura ai

⁹ Si fa riferimento pertanto alla nota di SDM del 9 dic. 2010 (Parsons. 10.12.2010 PMC 01207) elaborata ai sensi della normativa ambientale vigente e già condivisa con il referente del Ministero dell’Ambiente e con il Capo della Struttura tecnica di Missione, che definisce i contenuti delle diverse tipologie di opere e misure sia ai fini delle progettazioni del GC che delle richieste da parte dei comuni.

¹⁰ Oltre all’inserimento paesaggistico a livello puntuale delle opere e della percezione degli elementi di paesaggio, in una logica di riequilibrio tra artificio e natura, il disegno infrastrutturale individua un segno territoriale che può assumere la logica del progetto (con connessioni di trame verdi- ecologiche, green way, parkway) con elementi di complementarità (infrastrutture verdi) e di trattamento di limiti di distanza, che di cintura verde. Si veda a tal proposito la proposta progettuale del Documento Preliminare al Piano Strutturale di Reggio Calabria (progettisti F. Karrer, F. Moraci, L. Colombo) della viabilità, trame verdi e periurbano.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

vari livelli di attuazione e/o programmazione si basa almeno sui tre livelli funzionali ai quali abbiamo fatto riferimento: **Strategico, Territoriale, Locale/urbano**.

Ogni intervento (anche se richiesto dalla comunità locale) deve essere inteso quale potenziale effetto moltiplicatore ai fini del completamento dei “link” che il “progetto-sistema ponte” propone sia in termini paesaggistico-ambientali che territoriali.

E’ proprio su questi *link* che la Sicilia e la Calabria devono proporsi come parte attiva per “usare il ponte” come occasione di nuovo assetto territoriale, infrastrutturale e di capacità di governo delle trasformazioni e di *capacità di catturare interesse e flussi* finanziari (flussi spaziali e aspatiali).


A tal fine potrebbe essere evidenziato un piano delle “complementarietà” che le opere compensative richieste svolgono all’interno del corridoio e del territorio (a livello di area vasta interprovinciale- in termini di schema delle invarianti territoriali ed infrastrutturali; a livello urbano in termini di funzionalità per ambiti comunali-città ed assetto urbanistico complessivo dell’area dello stretto; a livello puntuale in termini di aree direttamente coinvolte dalle opere: cantieri, riqualificazione delle aree, inserimento paesaggistico, mitigazione, etcc ..) con le motivazioni supportate da reale effettività nella loro attuazione e Valore Aggiunto che alcune di esse producono anche in termini ambientali/paesaggistici che territoriali e sociali .

Nonostante tutto quanto detto il Ponte se pur supportato dal meta progetto, non può supplire ad una carenza di pianificazione e progettualità locale di assetto del territorio, ma può - dopo troppi anni di dibattito- diventare quel segno che definisca scelte importanti di rango urbano, come occasione di riqualificazione.

Lo studio svela un quadro complesso di territorio di area vasta, ben oltre il quadro programmatico degli Studi di Impatto Ambientale, con tutte le potenzialità, i conflitti possibili e i livelli di attenzione, ma ancor di più diventa uno strumento di controllo delle trasformazioni territoriali, degli impatti cumulativi (ambientali, paesaggistici e territoriali) e degli investimenti pubblici e pubblico-privati sia a livello statale che per gli enti locali.

Una visione per una *smart growth* calibrata alla specifica realtà.

La logica con cui va affrontata la lettura del territorio che accoglie il Ponte e lo rielabora in termini metabolici segue un approccio multidimensionale che ha bisogno di una regia -Stato/Regioni- che non si può improvvisare a seconda di cicli politici interpretativi in relazione all’opportunità di realizzare o meno l’infrastruttura di attraversamento stabile.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Principalmente bisogna guardare a tre macro effetti in termini di: progetto, *ricomposizione di una governance fratturata per ambiti di gestioni amministrative e politiche, organizzazione funzionale nella dimensione urbana e quella relazionale tra locale e globale, e il monitoraggio delle trasformazioni e la coerenza tra le opere strategiche e quelle complementari.*

A tal proposito tra gli effetti territoriali strutturanti del sistema-ponte è possibile relazionare ai tre effetti, tre fasi logiche che attengono alla pianificazione urbanistica integrata:


1. Il progetto di trasformazione del territorio -e quindi della società- legato anche alla infrastruttura ed alle opere connesse per dare una configurazione identitaria e assetto complessivo delle invariati in gioco (progetto urbanistico, inserimento paesaggistico, progetti puntuali);

2. Organizzazione funzionale all'Area dello Stretto in termini di qualità urbana, territoriale e ambientale e continuità territoriale anche in un posizionamento nazionale e mediterraneo (pianificazione territoriale e di settore: logistica, mobilità politica aree urbane., rapporto funzionale interno delle città e verso l'esterno trans regionale, pianificazione paesaggistica e ambientale).

3. Coerenza programmatica degli investimenti da parte del Governo per le opere strategiche e loro impatto secondo un piano di controllo tra i vari organismi di governo locale. infatti Se è vero che sulle priorità strategiche (Ponte e altre infrastrutture -vedi PIS del MIT allegato alla finanziaria 2010-) il Governo può dimostrare una coerenza transcalare e multidimensionale nella logica degli investimenti e il loro valore aggiunto in termini di impatto e start up nel sistema paese, allora anche la dimensione locale deve dimostrare coerenza programmatica e capacità strategica (sviluppo/competitività - smart growth dell'area attraversata dalle opere del ponte).

A questi aspetti di studio e di progetto possono corrispondere all'interno del metaprogetto, tre approcci di risposta/domanda in termini non solo di interventi compensativi, ma di interventi scalari da mettere in campo in futuro o parallelamente dagli enti locali e non solo:

- **un primo livello di interventi mitigativi e compensativi** legati (al progetto e definiti dalla committenza) agli impatti puntuali delle opere: (es. compensazione di tipo ecologico-paesaggistico degli spazi attraversati dal ponte e infrastrutture connesse, riqualificazione delle aree di cantiere, del territorio ricomposto dopo impatti negativi, ricostituzione zone umide, servizi sociali, edilizia sociale, viabilità locale, recupero aree urbane, lungomare..etcc);
- **un secondo livello di “interventi compensativi di link”** in rispondenza al portato

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

strategico del corridoio, che distribuiscano valore aggiunto alla trasformazione paesaggistica e territoriale prodotta a livello urbano e di area vasta secondo l'assetto previsto (ferrovia, metropolitana interregionale, parcheggi di scambio, ettc;) da infrastrutture a rete e puntuali. Tali interventi possono essere connessi e/o integrati, separati e/o disgiunti, in ogni caso questo è un modo per definire le relazioni reciproche tra le infrastrutture stesse e individuare la qualità della dotazione di un paese o una sua porzione¹¹. In realtà questo punto mostra la criticità del processo decisionale di cui le compensazioni rappresentano un modo per risolvere tale criticità.¹²


- **un terzo livello –parallelo-** che configura l'azione di controllo e indirizzo del MIT sulle trasformazioni territoriali che attengono ad accordi interistituzionali (RFI, regioni, autorità portuali, demanio, ettc) per tutte quelle trasformazioni legate a misure che, in un'ottica di sussidiarietà, travalicano la capacità di governance locale, ma che usando il criterio del cofinanziamento operano in una logica di investimento per il sud.

In realtà, tra le missioni del Metaprogetto è implicito quell'effetto di indirizzo di politiche territoriali e di *“convergenza di differenti azioni da intraprendere a cura di differenti soggetti (interventi sinergici) ciò implica il ricorso a strumenti tecnici e procedurali atti a coordinare le disponibilità finanziarie e le azioni del committente con quelle di altri soggetti, istituzionali e non, che a vario titolo devono e possono essere proficuamente coinvolti”*¹³. Pertanto il Metaprogetto può rappresentare una misura di accompagnamento e un supporto all'organizzazione di una visione strategica messa in campo da SDM che tenga conto al proprio interno (oltre quanto individuato dal quadro programmatico del SIA come anche specificato dal contraente generale del doppio ruolo tra ciò che è oggetto di appalto –ivi comprese le mitigazioni e le compensazioni ambientali e ciò che non lo è), ciò che è funzionale a livello locale per legare alla *territorializzazione dell'infrastruttura* la possibilità di effetto domino in termini di riorganizzazione dell'area dello stretto e pianificazione integrata.

¹¹ Si veda a tal proposito F. Karrer, *Reti, infrastrutture, territorio: Percorsi difficili tra molte asperità*. In *ApertaContrada* rivista on line-31 gennaio 2011. Tra le questioni emergenti il risultato di una Italia sconnessa dal punto di vista delle reti. La sconnessione può essere sia fisica che gestionale. Questa sconnessione implica grande criticità nella filiera decisionale. La filiera è scomposta in: politica dei trasporti; pianificazione di settore e di area; programmazione attuativa, progettazione della singola opera, ivi compresa la verifica e validazione del progetto e quindi della realizzazione comprensiva degli affidamenti, per arrivare al collaudo e all'esercizio.

¹² Questo è un problema delicato e se non negoziato da subito in termini di tipologia e costi, può essere fonte di distorsione nel processo decisionale oltre che causa del superamento delle previsioni di spesa (incidenza economica massima ammissibile)

¹³ Si veda la nota del Contraente Generale EUROLINK a SDM del 29 nov. 2010.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

3.1 Una premessa scalare (di L. Thermes)

Un intervento di una consistenza non considerevole ma comunque sufficiente a non esaurire il suo effetto sull'ambiente nel suo intorno immediato, irradiato per questo entro un raggio contenuto, produce comunque un cambiamento nel paesaggio in cui si effettua. Tale cambiamento non muta radicalmente la scena paesistica, ma si limita a modificarne l'aggettivazione lasciandone inalterata la conformazione complessiva. Invece se la scala dell'opera è rilevante, tale cambiamento sarà ovviamente più evidente, rimanendo però sempre nell'ambito del primato del paesaggio sull'architettura. C'è da chiarire che questo primato non deve essere inteso in modo assoluto, ma va proiettato in un orizzonte ponderale, riguardante la visibilità dell'intervento stesso nei confronti della scena paesistica, che resta predominante. In sintesi, rinviando al rapporto tra *sfondo e figura*, questa è rappresentata, nei due esempi appena richiamati, dal paesaggio, costituendo l'architettura qualcosa che si situa concettualmente sullo sfondo. Diversa è invece la situazione quando l'intervento supera anche la grande scala, proponendosi come una presenza dimensionalmente *unica*. E' ciò che avverrà con il Ponte sullo Stretto. In questo caso si verificherà una inversione radicale di quel rapporto tra sfondo e figura al quale si è prima accennato. E' questa infrastruttura che costituirà la figura, mentre il paesaggio si farà sfondo. Tale inversione non è un fatto negativo. Anche gli antichi acquedotti che solcano la Campagna Romana hanno trasformato quest'ultima in un'entità che dipende idealmente dalla potente e suggestiva successione di piloni di tufo e laterizio e di arcate vuote che fugge verso l'orizzonte. La gigantesca fabbrica dell'Escorial di Juan de Herrera ha reso subalterno alla sua geometria pura il paesaggio su cui si eleva. Lo stesso si può dire per i grandi ponti, dal Pont du Gard al ponte sospeso Giovanni da Verazzano il quale, sovrastando il varco tra l'Oceano e la baia di New York, trasforma questo vasto specchio d'acqua in un vero e proprio *interno*. Una volta terminato, il Ponte sullo Stretto darà un nuovo significato al paesaggio che attraversa. Esso sembrerà un'emanazione magica e mutevole delle aeree strutture di un'opera tecnologicamente *al limite*, che produrrà un'immagine capace di retroagire sull'idea stessa di paesaggio, come peraltro è avvenuto, anche se in misura diversa, a Corinto e nell'Oresund. L'essenza mitologica dello Stretto non soffrirà per la presenza di quest'opera magistrale, che già a breve distanza apparirà, nella sua leggerezza, incorporea fino all'immaterialità. Ancora non costruito, il Ponte sullo Stretto si sta rivelando parte integrante di quel mito che per alcuni potrebbe compromettere.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

4 Il paesaggio dell'Area dello Stretto (di L. Thermes)

L'Area dello Stretto compresa tra le città di Reggio Calabria e di Messina, quella "regione tra le regioni" di cui ha parlato Lucio Gambi, costituisce uno straordinario *spazio territoriale* indagato da una vasta letteratura teorica. Questo sistema urbano *bipolare* presenta sulle due rive caratteristiche geografiche, antropiche, paesaggistiche e morfologiche in cui una riconoscibile omogeneità si mescola a specificazioni puntuali. Per questo motivo l'Area dello Stretto possiede un carattere unitario, al cui interno si registrano però situazioni diverse di grande interesse. Simile a un grande fiume, lo Stretto dispone di due sponde che costituiscono l'una lo specchio dell'altra. Nel loro riflettersi i due sistemi affrontati rappresentano, per così dire, due varianti di uno stesso codice genetico, iscrivendo in un paesaggio di notevole bellezza un principio di dualità.

La morfologia orografica delle due sponde, definite dal massiccio aspromontano sul versante calabrese, e dalle quinte dei rilievi dei Peloritani e dei Nebrodi sul versante siciliano, si configura come un sistema di analogie topologiche; la sequenza misuratrice delle fiumare, che producono nella continuità dei rilievi fratture spaziali di grande valore ambientale; le *scritture insediative* del costruito, dove questo è regolato, che danno vita a un testo denso e stratificato; la spiccata *telluricità* di entrambe le regioni, che evoca potentemente un'immagine *nativa* del paesaggio; l'incombente presenza visiva della rocca di Scilla da un lato e, in lontananza, dell'Etna dall'altro, che inquadrano e misurano la *riverberazione* ideale dello Stretto; lo stesso fenomeno dell'abusivismo che, nei casi migliori, è assimilabile a un'architettura spontanea non tutta da rimuovere, sono gli elementi identitari di un contesto sostanzialmente omogeneo, riconducibile ad una particolarissima *unità di paesaggio*, ormai ben radicata nell'immaginario collettivo a partire dalle analisi dei geografi e dalle rappresentazioni letterarie e pittoriche dei viaggiatori del Grand Tour.

L'analisi morfologica, anche sommaria, di questa area attraverso sezioni orizzontali e verticali – una sorta di TAC -mette in evidenza tre ambiti paesaggistici, che investono porzioni di territorio via via dimensionalmente più vaste. Prima di descrivere questi intorni spaziali, è comunque necessario definire, seppure in modo sintetico, a cosa ci si riferisce con queste nozioni.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Con la parola *ambito paesaggistico* si intende un intorno territoriale che possiede una sua *riconoscibilità* per quanto concerne i suoi margini e presenta una sua omogeneità per ciò che riguarda i segni insediativi che accoglie. Esso inoltre è identificato come un luogo che un certo numero di narrazioni iscrive nell'immaginario collettivo e nella conseguente memoria culturale di chi lo abita. L'ambito paesaggistico si legge inoltre all'interno di alcune *fasce di memorizzazione*, corrispondenti a soglie ricettive all'interno delle quali si organizzano i dati ottenuti con l'osservazione dell'ambito stesso.

L'idea di ambito paesaggistico è per certi versi assimilabile a quella di "iconema" formulata da Eugenio Turri. Ovviamente in quanto morfologicamente unitari, gli ambiti paesaggistici dovrebbero essere oggetto di una attenta conservazione dei loro caratteri. Conseguentemente quando tali ambiti fossero interessati da trasformazioni, queste dovrebbero intonarsi al contesto in cui si

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

5 Gli ambiti paesistici (di L. Thermes)


Il primo di questi ambiti, che possono essere assimilati ad altrettante *stanze paesaggistiche*, è riconoscibile sezionando il territorio con un piano virtuale posto alla quota altimetrica dei 50m s.l.m. L'invaso spaziale che così viene evidenziato riconosce



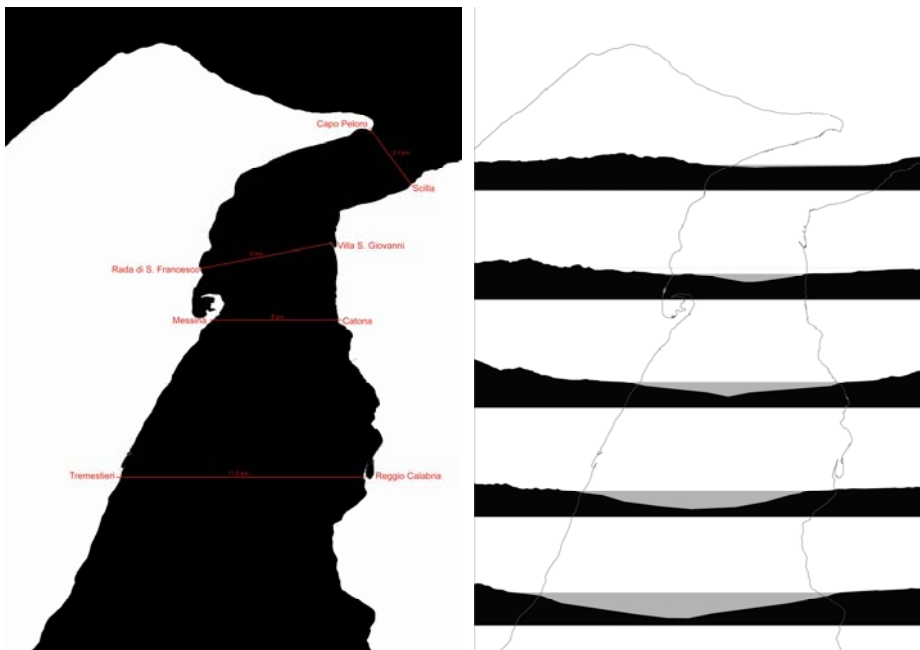
Individuazione delle "stanze geografiche" a quota 50, 150 e 300 metri sul livello del mare

come dati identitari i caratteri insediativi dei due centri urbani maggiori. Tali caratteri sono definiti dalle griglie geometriche ortogonali impostate dai piani di ricostruzione di *Borzi del 1911* per Messina e di *De Nava del 1909/1914* per Reggio Calabria. La chiarezza cartesiana di questi piani si ibrida successivamente con la collana dei centri sul mare, per lo più agglomerati di edilizia abusiva, che costituiscono l'*indurimento artificiale* incontrollato di entrambi i versanti. Sono altresì riconoscibili i nastri infrastrutturali delle linee ferrata e autostradale da leggere come filamenti longitudinali che si contrappongono alla battuta seriale delle aste delle fiumare.

Un secondo ambito omogeneo è riconoscibile nell'invaso spaziale determinato dalla sezione del territorio dello Stretto alla quota di 150m s.l.m. In questa rappresentazione si rilevano le estreme propaggini insediative dei centri abitati costieri, la presenza degli assi di infrastrutturazione alla scala superiore delle aree metropolitane di Reggio Calabria e di Messina, l'estendersi disordinato della componente edilizia lungo la fascia collinare a seguito della deformazione della griglia insediativa ortogonale dei piani post-terremoto nell'impatto con rilievi.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011


La terza stanza paesaggistica dello Stretto è evidenziata dalla sezione effettuata alla quota di 300m. s.l.m. Si tratta dell' invaso territoriale più ampio, nel quale i caratteri del paesaggio originario, ovvero quel paesaggio *irreale* che si può ricostruire decostruendo idealmente le tracce antropiche deposte sul supporto naturale, sono rilevabili nei tratti



Le distanze e le sezioni territoriali dello Stretto

compresi fra le quote degli insediamenti e delle infrastrutture più alte e i crinali delle catene montuose.


La storia delle due città, considerata dal punto di vista delle vicende urbanistiche e architettoniche, è per una parte considerevole la storia dei piani che si sono succeduti dopo la ricostruzione del 1908. E' significativa la ricostruzione dell'alternanza delle strategie urbane e metropolitane operate sui due versanti. Versanti molto vicini nel Progetto Biporto del Gruppo Samonà, vincitore del concorso per il PRG di Messina del 1960, e posti in diretta continuità con il Concorso per l'Attraversamento stabile dello Stretto del 1969 e con il Piano Quaroni per Reggio Calabria nel 1970. Si tratta di visioni territoriali e urbane ancora teoricamente operanti sebbene le forze politiche locali continuino a sottovalutarne la portata riformatrice sia sul piano strutturale sia su quello sociale e culturale. Dimenticata l'idea samonaniana di un'unica *Metropoli dello Stretto* e applicate in maniera difforme le disposizioni del piano quaroniano sulla sponda calabrese, venuto meno l'interesse per l'Area Metropolitana di Messina nel Piano Tekne del 1979, l'incertezza sulle effettive

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

possibilità di realizzare la grande struttura di attraversamento ha reso l'Area dello Stretto una *terra di nessuno*, una sorta di *non luogo* geografico dove su uno stesso versante è stato possibile programmare e attuare operazioni urbanistiche e territoriali fra loro contrastanti, mentre un abusivismo selvaggio e un'edilizia di bassa qualità devastava nella totale indifferenza quel *giardino di Europa*, che poteva essere una delle migliori fonti produttive per i territori meridionali. Da qui l'idea di un *restauro del paesaggio* inteso come patrimonio culturale, intorno alla quale in ambito universitario, sia nel Dottorato di Progettazione Architettonica e sia nei Laboratori di Architettura Internazionali LIdA - entrambi coordinati dalla sottoscritta -, si sono sviluppati ricerche e progetti di un certo interesse¹⁴.

L'apertura ormai prossima dei cantieri per la realizzazione del Ponte sullo Stretto richiede uno studio più approfondito e aggiornato dei *movimenti territoriali* in atto o programmati, movimenti che si è ritenuto opportuno registrare nella *Fase 1 Analisi ricognitiva. Indice degli interventi su Area Vasta* commissionata da Parsons al gruppo di ricerca coordinato da Francesca Moraci e da Laura Thermes. Per *Area Vasta* si è assunta quella compresa tra Taormina e Milazzo sul versante siciliano, e tra Saline Ioniche e Bagnara-Melicuccà sul versante calabrese, territori che coincidono all'incirca con la definizione amministrativa dell'Area Metropolitana di Messina e dell'Area Metropolitana di Reggio Calabria, così come istituite rispettivamente dalla Legge n.142/1990 e dalla Legge n.42/2009.

¹⁴ Studi in parte pubblicati in F.Berlingieri, F.Ciappina, A.Russo, G.Scarcella, M.Tornatora (a cura di), *L'Area Metropolitana dello Stretto. Nuovi scenari*, Presentazione di L.Thermes, Iiriti Edizioni, Reggio Calabria 2008 (con allegato *Quadro di unione-sintesi delle proposte progettuali sull'area dello Stretto redatte negli anni 1985-2007*) e in O.Amaro, G.Neri, L.Thermes (a cura di), *Il ponte sullo Stretto*, stampato in proprio, Reggio Calabria 2010.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

6 Alcune considerazioni sugli ambiti problematici connessi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto (di L. Thermes)


Al fine di comprendere meglio le questioni generali entro le quali si muove la ricerca condotta da Francesca Moraci e dalla sottoscritta, può essere di una certa utilità proporre una breve riflessione consuntiva su alcuni problemi posti dal progetto per il Ponte sullo Stretto. Problemi che sono stati oggetto nel tempo di valutazioni molteplici, molte a volte discordanti.

Il Ponte sullo Stretto è un'opera che va considerata all'interno di tre ambiti problematici. Il primo è di *livello globale*. Esso riguarda il sistema dei trasporti su ferro in Europa, un sistema ripensato per favorire gli scambi tra il vecchio continente e il resto del mondo. Il Ponte sullo Stretto costituisce l'infrastruttura più importante del *Corridoio 1*, un vero e proprio *cardo* che attraversa le aree centrali europee avendo come punti terminali Berlino e Palermo. Alcuni hanno obiettato che, data la distanza tra le due città, il risparmio di tempo consentito dal Ponte non inciderebbe sensibilmente sulla durata del viaggio. Questo rilievo è senz'altro giusto, ma non è certo sufficiente a mettere in crisi la decisione di realizzare l'attraversamento stabile tra il Mare Ionio e il mare Tirreno. La necessità del Ponte discende dalla stessa realtà funzionale di una grande linea ferroviaria, che esige una sua totale continuità fisica e funzionale, ovvero una logica unitaria di concezione, di tracciato e di costruzione. Se il *Corridoio 1* si interrompesse a Villa San Giovanni, avrebbe bisogno di un nodo di interscambio, da replicare a Messina, di una complessità tale da determinare un impatto sul paesaggio della stessa intensità di quello della grande infrastruttura di attraversamento.

Il secondo ambito problematico concerne la *dimensione nazionale*. Il Ponte avrà un effetto determinante sul sistema infrastrutturale italiano e, più in generale, sulla condizione del territorio che esso attraverserà. Anche in questo caso è stato detto che, prima di realizzare il Ponte, occorreva *modernizzare* l'intero sistema infrastrutturale. Non è difficile pensare invece che il processo di revisione e innovazione di strade, autostrade e di ferrovie, nonché delle opere di protezione del territorio non avrà luogo se non assieme alla realizzazione del Ponte e dopo di essa. Solo la presenza di questa opera dimostrerebbe infatti la sua incompatibilità con un quadro viario e con un contesto territoriale arretrato, imponendo un salto di qualità dell'organizzazione complessiva del suolo e di tutto ciò che esso accoglie.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il terzo ambito è quello *locale*, nel quale il Ponte sullo Stretto, per quanto si è appena detto, produrrà una catena di conseguenze che procederanno dalla grande alla più minuta scala. Tale ambito presenterà il problema di come raccordare la progettazione infrastrutturale, per sua natura largamente generalizzata e in qualche modo atipica, con quella relativa agli intorni ambientali più ridotti e a situazioni fortemente caratterizzate sul piano paesistico, insediativo e morfologico.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

7 Articolazione del Metaprogetto (di F. Moraci - L. Thermes)

Dopo aver sviluppato se pur in termini sintetici la metodologia, la filosofia e la funzione del “Metaprogetto paesaggistico e territoriale collegato al Ponte sullo Stretto di Messina” ai fini della comprensione dell’approccio nel suo complesso, riteniamo che lo studio nelle due fasi successive dovrà analizzare criticamente le progettualità in atto (scenario tendenziale) e la loro coerenza su due livelli a differente scala di riferimento, nel territorio attraversato dall’infrastruttura e interessato dalle opere connesse e nel territorio che ha un legame funzionale e di assetto programmatico con lo stesso. In particolare si individuano tre fasi di studio:

- **Ricognizione dei piani, programmi e progetti in corso**, ai fini dello scenario tendenziale dell’Area Vasta, costituita dalle aree interessate dalle opere del ponte e dalle città di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria per conoscere il quadro complessivo del territorio “in movimento” e supportare scelte e strategie territoriali di opportunità. Essa è condotta anche su un’area più ampia -da Milazzo ad Alì Terme, versante Sicilia, e da Bagnara-Melicucca fino a Saline (comune di Montebello Jonico), versante Calabria- intesa come contesto di riferimento per il sistema delle cave e discariche.
- **Analisi e valutazione della funzionalità territoriale e paesaggistica complessiva del sistema.** Essa è estesa a tutto l’ambito territoriale come contesto di riferimento delle trasformazioni in atto che hanno un legame intrinseco col territorio attraversato dall’infrastruttura e che risultano avere un senso compiuto a sostegno del sistema di attraversamento stabile nella logica di valorizzazione della funzionalità territoriale e mobilità.
- La valutazione della coerenza, sia dal punto di vista urbanistico-territoriale che in rapporto ai contesti paesaggistici e urbani delle progettazioni sviluppate dal Contraente Generale analizzate secondo le indicazioni del Ministero dell’Ambiente e del MIBAC.

Il lavoro metaprogettuale delineato, che è alla base della definizione dell’assetto territoriale generato e generabile dalla costruzione del Ponte sullo Stretto, è stato sviluppato soltanto nella sua prima fase relativa a:

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- **Analisi ricognitiva. Indice degli interventi a scala vasta** (1:50.000 e 1:25.000; 1:12.000) e relativa schedatura per stato di attuazione di piani, programmi e progetti (istruttoria / attuazione / programmazione)¹⁵ e relativi elaborati illustrativi¹⁶.

Un successiva fase, che potrà essere sviluppata con il Metaprogetto nella logica di Masterplan dell'Area dello Stretto, riguarderà principalmente gli aspetti di pianificazione strategica, urbanistica e territoriale e degli effetti transcalari prodotti dal nuovo assetto infrastrutturale (pianificazione integrata). Tale fase può essere sviluppata parallelamente attraverso l'interrelazione di tre ambiti:


Quadro delle trasformazioni in atto per specificità di studio e valutazione dei livelli di coerenza interscalare, al fine di definire le nuove invarianti e lo scenario tendenziale in cui collocare gli interventi di compensazione territoriale direttamente collegati all'infrastruttura di attraversamento stabile e il nuovo assetto dei macro ambiti territoriali dell'area dello Stretto.

Quadro delle possibili sinergie istituzionali. Analisi delle evoluzioni potenziali del quadro di riferimento delineato, nello scenario futuro di realizzazione del "Ponte sullo Stretto", e identificazione delle potenziali interrelazioni tra i fattori sinergici e dei punti di forza e di debolezza dell'intero sistema così configurato al fine di definire la logica di link, di priorità delle priorità e di attuazione del corridoio nelle ricadute a livello locale, come specificato nei paragrafi precedenti.

Quadro territoriale strategico. Capacità di organizzare una visione strategica e integrata dell'Area dello Stretto.

¹⁵ Aggiornati con l'elenco delle opere compensative sociali e territoriali tratte dal documento -prot. LT-GM-CR/00133/11- del 31 gennaio 2011. Gli elaborati comprendono :-Indice degli interventi, scala 1:50.000;-Indice degli interventi, scala 1:25.000 ;A_Stralcio dell'indice degli interventi, lato Nord, scala 1:12.500; B_Stralcio dell'indice degli interventi, lato Sud, scala 1:15.000;- Schede ricognitive sullo stato di attuazione dei Piani, Programmi e Progetti.

¹⁶ Gli elaborati sintetizzati per l'incontro del 14 dicembre 2010 con SdM, Parsons, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e Commissione VIA:
 -Sistemazione urbanistico-ambientale aree di cantiere Ganzirri-Granatari (versante Sicilia) e Cannitello-Piale (versante Calabria-progetto Libeskind), planimetria scala 1:5000;
 -Sistemazione urbanistico-ambientale aree di cantiere Ganzirri-Granatari (versante Sicilia) e Cannitello-Piale (versante Calabria-progetto Libeskind), ortofoto scala 1:5000.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

7.1 La Fase 1 (Analisi ricognitiva. Indice degli interventi previsti in Area Vasta interessati dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto e delle opere connesse) del Metaprogetto paesaggistico e territoriale collegato al Ponte sullo Stretto di Messina (di F. Moraci, L. Thermes)


La Fase 1, di cui al presente lavoro, rappresenta la ricognizione sul territorio degli interventi relativi a tutte le trasformazioni infrastrutturali, urbanistiche, urbane e architettoniche in atto e/o programmate, sia a livello nazionale che regionale e comunale. L'attenzione è focalizzata alle opere previste nell'Area Vasta interessata dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto e delle opere connesse con riferimento alle amministrazioni regionali, provinciali e comunali coinvolte nel processo di *governance* del territorio.

Questa fase di studio è consistita nella raccolta di tutte le informazioni relative alle opere richiamate e nella successiva traduzione su un'unica **piattaforma cartografica del dato georiferito**, una configurazione cartografica assemblata su entrambi versanti finalizzata:

- a favorire la lettura *transcalare* dei fenomeni territoriali che disegnano nuove geometrie di relazioni,
- al ridisegno complessivo del quadro delle trasformazioni territoriali in atto e future,
- al “controllo” -in termini *dialettici*-, delle continuità “fisiche” e non solo visive dei nuovi assetti derivanti dall'assemblaggio spaziale e a-spaziale dei nuovi sistemi urbanistico-territoriali e infrastrutturali.

Tale cartografia, concepita come *intelligent mapping*, spazializza territorialmente gli interventi classificandoli per tipologia di opera e per riferimento amministrativo. Ma non solo, nella redazione di un *Metaprogetto* questo lavoro rappresenta un elaborato importante propedeutico sia per una successiva e più approfondita verifica della coerenza delle trasformazioni (verifica interna/interna) nel loro complesso e nelle reciproche interazioni/incoerenze, sia per la verifica di coerenza con la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto (verifica interna/esterna).

La verifica di coerenza interessa diversi livelli e tematismi: essa deve infatti riferirsi non solo alle aree della cantierizzazione vera e propria ma anche alla scala dell'intero sistema paesistico e territoriale. Mentre per la prima fase il General Contractor sta svolgendo tale operazione al fine di individuare le opere di mitigazione e compensative, è chiaro che nell'ambito della eventuale fase 2 e fase 3 del *Metaprogetto*, come di seguito specificato, si andrà ad estendere il livello di approfondimento di analisi e verifica proprio al fine di individuare le azioni necessarie al corretto inserimento dell'opera nel più ampio sistema territoriale, rispetto ad una geografia in movimento,

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

alla dinamica delle dimensioni urbanistico-paesaggistiche, e alla configurazione che esse assumono negli assetti programmatici.

Non deve inoltre essere trascurato l'aspetto relativo *all'infrastrutturazione del riuso*, come occasione per la riorganizzazione di un'offerta di attrezzature e servizi *post operam*, quale piano di *accompagnamento alla riconversione*, all'uso e alla distribuzione di beni e servizi e alla qualità urbana diffusa (si veda ad esempio il post Expo di Zaragoza del 2008).


La *ricognizione dei piani, programmi e progetti in corso* ha interessato, come già detto, un ambito territoriale nel quale sono *in movimento* quattro tipologie di opere:

- ✓ opere affidate da *Stretto di Messina* al *General Contractor*;
- ✓ opere legate alla *cantierizzazione* (siti di deposito, cave di prestito, aree e percorsi di cantiere);
- ✓ opere richieste dai Comuni di Messina, Villa San Giovanni, Campo Calabro e Melicuccà come *opere compensative*;
- ✓ opere a ricaduta territoriale comprendenti le *opere in realizzazione, progettazione, programmazione o di piano* (anche di settore), ritenute significative, per la definizione dello scenario complessivo. L'area presa in esame si estende da Giampilieri a Messina e a Milazzo sul versante siciliano, e da Melicuccà a Reggio Calabria e a Saline Ioniche sul versante calabrese.

Gli elaborati predisposti sono:

- *Indice degli interventi*, scala 1:50.000;
- *Indice degli interventi*, scala 1:25.000;
- 2.A *Stralcio dell'indice degli interventi, lato Nord*, scala 1:15.000;
- 2.B *Stralcio dell'indice degli interventi, lato Sud*, scala 1:15.000;
- *Schede ricognitive sullo stato di attuazione dei Piani, Programmi e Progetti*;
- *Sistemazione urbanistico-ambientale aree di cantiere Ganzirri-Granatari* (versante Sicilia) e *Cannitello-Piale* (versante Calabria), planimetria scala 1:5000;
- *Sistemazione urbanistico-ambientale aree di cantiere Ganzirri-Granatari* (versante Sicilia) e *Cannitello-Piale* (versante Calabria),
- *Ortofoto*, scala 1:5000.

L'elaborato *Indice degli interventi*, scala 1:50.000 si presenta come il primo documento di sintesi che riesce ad individuare e georiferire su base cartografica in dwg aggiornata -in tre distinti fogli (tavv. 1.1/1.2/1.3)- il complesso sistema delle trasformazioni in essere e programmate. La

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

ricomposizione delle opere sul territorio è stata possibile poiché si disponeva di numerosi elaborati di progetto relativi alla redazione del PRG di Messina, di Villa San Giovanni, del PSC di Reggio Calabria, di altri studi di impatto, inoltre alla ricerca svolta ai fini della composizione della carta di attuazione dei piani urbanistici .

La tavola si compone pertanto di una **planimetria con sezione altimetrica**. Al fine di evidenziare le caratteristiche morfologiche dell'ambito oggetto d'interventi, per l'elaborato è stato rappresentato il territorio fino ai 300 metri di quota, al di sotto della quale ricade la totalità dei progetti analizzati. Su tale morfotipologia di territorio sono riportati in forma ideogrammatica i progetti e le aree di intervento: una *legenda* elenca il titolo dell'opera e la sua localizzazione. Al fine di consentire un efficace sistema di controllo, verifica e interfacciabilità degli elaborati (schede comprese), ciascun progetto presenta un codice identificativo e un colore che consente la "rintracciabilità" dell'opera e la classificazione in:

- ✓ *opere affidate da Stretto di Messina al General Contractor;*
- ✓ *opere compensative richieste dai comuni;*
- ✓ *opere in realizzazione, progettazione, programmazione o di piano;*
- ✓ *aree di cantiere, siti di prestito o di deposito.*

Le opere compensative, che derivano da documenti diversi, sono state a loro volta classificate in due modi:

- la prima, nell'elenco in grassetto nero, si riferisce alle opere richieste con *Delibera del C.C. di Messina* e nei *Documenti del Piano Strategico – Commissione Ponte di Villa S.G.* del 09/11/2010;
- la seconda, nell'elenco in grassetto blu, alle opere incluse nel *Protocollo n. LT-GM-CR/00133/11* del 31 gennaio 2011.

La lettura programmatica del territorio è piuttosto interessante: l'area vasta oggetto di studio presenta un inventario articolato e ricco di opere che andrà a comporre un **mosaico territoriale** di notevole rilevanza sia per l'infrastrutturazione del territorio che per le **ricadute urbanistiche e paesaggistiche** ad esso legate. Esso rappresenta il quadro all'interno del quale si collocano le invarianti territoriali.

Gli elaborati 2.A e 2.B *Indice degli interventi scala 1:25.000* consentono di focalizzare con maggiore dettaglio gli interventi in prossimità delle tre città dello Stretto, Messina, Villa San


	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Giovanni e Reggio Calabria. Il salto di scala ha permesso di dare maggiore evidenza alle *opere in realizzazione, progettazione, programmazione o di piano*, riportate in planimetria con il colore verde, e di inserire le *opere di competenza R.F.I.* (colore giallo), nella planimetria al 50.000 non riportate. Il passaggio dalla scala del 50.000 a quella del 25.000 ha consentito di identificare con apposita didascalia anche sulla stessa cartografia le opere già riportate nell'elenco dell'elaborato 1.

I due *Stralci lato nord e lato sud dell'indice degli interventi*, redatti in scala 1:15.000 rappresentano un semplice ingrandimento degli Elaborati 2.A e 2.B al fine di agevolare la lettura dei singoli interventi in relazione al contesto di riferimento.

Le *Schede ricognitive sullo stato di attuazione dei Piani, Programmi e Progetti*, consentono la visualizzazione di dettaglio sulle singole opere. Le schede sono precedute dall'indice, che è stato ordinato con lo stesso criterio della legenda degli elaborati cartografici in modo da consentire un raffronto immediato tra la differente documentazione. Ciascuna scheda riporta un *logo* che consente di risalire alla collocazione dell'opera nel contesto generale dell'Area dello Stretto, una parte didascalica nella quale con lo stesso codice identificativo riportato negli elaborati grafici viene data la denominazione dell'opera, la località, l'anno e l'ente responsabile del progetto, l'importo dei lavori, i progettisti e lo stato di attuazione (in istruttoria, in approvazione, in attuazione o in programmazione) e, infine, alle scale grafiche più opportune, una significativa rappresentazione del progetto.

Gli elaborati relativi alla *sistemazione urbanistico-ambientale delle aree di cantiere Ganzirri-Granatari* (versante Sicilia) e *Cannitello-Piale* (versante Calabria), la *planimetria* e l'*Ortofoto*, tutti alla scala 1:5.000, riguardano le opere affidate da *Stretto di Messina* al *General Contractor* nelle immediate vicinanze del ponte. In un'unica visualizzazione si è rappresentata, con due diverse modalità grafiche, l'ipotesi progettuale prevista per la rinaturalizzazione delle aree di cantiere poste, su entrambi i versanti, alla base dei piloni. Per il versante siciliano oltre alle sistemazioni a terra, in cui prevale il trattamento a verde con attrezzature e servizi per lo sport e il tempo libero, sono state riportate le sistemazioni previste sia per l'area dei blocchi di ancoraggio dei cavi del ponte - un ampio piano orizzontale trattato a verde che degrada tramite terrazzamenti verso il Tirreno - sia per l'area dei piazzali di esazione di Ganzirri-Granatari in cui prevale la forma di un fuso allungato risolto lungo il perimetro, ancora, con una serie di terrazzi degradanti. Per il versante calabrese gli elaborati predisposti permettono una chiara comprensione della proposta

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

progettuale redatta dallo studio Libeskind per la sistemazione a terra - caratterizzata da un' ampia superficie a verde che risalendo la collina collega l'area alla base dei piloni con quella in cui ricadono i blocchi di ancoraggio - e per l'area del Centro Direzionale. Anche in questa circostanza l'analisi è stata estesa agli elementi infrastrutturali e sono state rappresentate in particolare le sistemazioni paesaggistiche previste in prossimità dei raccordi autostradali con il ponte e con l'area del Centro Direzionale. Grande rilevanza in questo caso pare assumere il disegno degli imbocchi in galleria e l'ampio snodo viario a nord della piazza.

Le due planimetrie sono state disegnate con una modalità che tende ad evidenziare l'estensione e la morfologia delle aree interessate dalle trasformazioni, dando risalto alle sistemazioni a verde. Con l'*Ortofoto* si è voluto restituire una visione più realistica degli interventi evidenziando il rapporto tra le opere previste e il contesto circostante.

Senza volere anticipare le valutazioni della 2° e 3° fase del Metaprogetto, si può fin d'ora affermare che la valutazione delle opere compensative e di mitigazione per la realizzazione del Ponte non può essere circoscritta ad un esame delle sole aree interessate dalla cantierizzazione; non può ridursi alla progettazione di interventi che non affrontino nel complesso il problema del paesaggio, e cioè della trascrizione sul territorio dei bisogni sociali della comunità insediata; non può lasciare solo grandi ed utili infrastrutture, ma anche abitazioni e servizi, così come avviene in occasione dei grandi eventi urbani – Olimpiadi, Esposizioni Universali.

Il Metaprogetto è lo strumento, anzi l'occasione per **ricucire una serie di occasioni territoriali** e per costruire *un'infrastruttura nel territorio per lo sviluppo del territorio*: in sintesi è lo strumento che può **mettere in scena** le opportunità che l'attraversamento stabile dello Stretto può offrire per quel *restauro del paesaggio* auspicato dal Ministero dei Beni Culturali e dal Ministero dell'Ambiente.

La finalità principale delle attività relative al progetto paesaggistico-territoriale del Ponte sullo Stretto di Messina riguarda non solo la contestualizzazione del "progetto del ponte e delle opere connesse" (d'ora in poi "progetto d'Opera") nel quadro programmatico-pianificatorio pertinente ai profili paesaggistico-territoriali, ma anche l'assunzione di tale quadro come elemento co-generatore di un vero e proprio progetto di paesaggio a scala territoriale, mirante a integrare quanto più possibile i sistemi di mobilità (esistenti e di progetto) e i sistemi di paesaggio dell'area

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

dello Stretto.

A tal fine il progetto paesaggistico-territoriale persegue anche lo specifico obiettivo di costituire sia una cornice di riferimento del "Metaprogetto", della "Proposta di Masterplan per l'inserimento paesaggistico dell'opera e dei collegamenti stradale e ferroviario" e del "Progetto di inserimento paesaggistico dell'Opera", sia uno strumento di sintesi delle scelte operate con gli strumenti suddetti secondo un processo iterativo che dall'uno va verso gli altri e viceversa.

In tal modo il progetto paesaggistico-territoriale tende a integrare opere infrastrutturali, opere di inserimento (mitigative e compensative) e sistemi territoriali di paesaggio in cui esse si collocano.

7.2 Approccio metodologico

Il riferimento metodologico primario per l'esecuzione di un'attività di progettazione paesaggistico-territoriale consiste necessariamente nell'assunzione preliminare di una definizione e di una concezione di paesaggio sulla cui base operare, da porre evidentemente in rapporto con il correlato concetto di territorio.


Nel caso specifico ci si è attenuti alla nozione e all'identificazione tipologica dei "beni paesaggistici" contenute nel vigente Codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché alla più ampia definizione fornita dalla Convenzione europea del Paesaggio, sottoscritta e ratificata dal nostro Paese.

Con particolare riferimento a quest'ultima si è quindi considerato il paesaggio come una qualsiasi parte di "territorio", così come percepibile dalle popolazioni, il cui carattere è il risultato dell'azione e dell'interazione di fattori naturali e/o umani. La suddetta definizione generale ha tra l'altro il pregio di risolvere, implicitamente ma efficacemente (almeno per i fini perseguiti in questa sede), la questione dei rapporti tra paesaggio e territorio, e consente di ricomprendere i beni paesaggistici al suo interno, senza tuttavia identificare questi ultimi con il paesaggio nel suo complesso, che anzi si può considerare coincidente con tutto il territorio "percepito", indipendentemente dal valore ad esso attribuito.

7.3 Risultati

L'approccio metodologico delineato, che è alla base della definizione dell'assetto paesaggistico-territoriale generato e generabile dalla costruzione del ponte sullo Stretto, si è concretizzato nei seguenti elaborati:

1) Scenario di riferimento d'area vasta, scala 1:50.000 (Tav. 1), riguardante le relazioni del progetto d'opera, delle opere connesse, delle misure di mitigazione e compensazione col sistema

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

territoriale, così come emergente dai pertinenti atti di programmazione e pianificazione, dalla scala regionale a quella locale. L'elaborato include il rapporto tra il progetto e i grandi sistemi infrastrutturali e naturali di livello internazionale, nazionale e regionale.

2) Progetto paesaggistico-territoriale vero e proprio, scala 1:25.000 (Tav. 2), inteso come risultato dell'interconnessione critica e mirata degli elementi di assetto già prodotti in ambito locale, selezionati e riportati nello scenario, che tiene conto contemporaneamente dei suddetti elementi e del progetto d'Opera come elementi generatori dei paesaggi dell'Area dello Stretto.

3) Sintesi progettuale (Tav. 3), consistente nell'evidenziazione ed espressione più possibile diretta dei principali elementi di progetto paesaggistico-territoriale riportati in dettaglio in Tav. 2.

7.3.1 Scenario di riferimento d'area vasta (Tav. 1)

Lo scenario è costruito selezionando un insieme di pertinenti indicazioni programmatico-pianificatorie¹⁷ relative alle risorse paesaggistico-territoriali dell'ambito interessato dall'Opera nel suo complesso.

Nello specifico sono stati considerate le indicazioni provenienti da:

- Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (Rete Natura 2000)
- Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTR/P) Calabria
- Linee Guida per il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) Sicilia e Piano Paesaggistico (PP) dell'Ambito 9 di PTPR Monti Peloritani
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Reggio Calabria
- Piano Territoriale Provinciale (PTP) di Messina
- POR-FESR 2007-13 Calabria
- Piani strategici Comune di Messina e Villa S. Giovanni.

Per quanto riguarda in particolare i beni paesaggistici vincolati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio sono stati prioritariamente considerati gli obiettivi e le indicazioni di tutela "attiva" e di valorizzazione contenute nei piani paesaggistici e/o in altri strumenti di piano. In assenza, i beni sono stati comunque indicati come "risorse" sulla base delle ricognizioni dei vincoli fornite dalla pianificazione paesaggistica.

Accanto alle indicazioni programmatico-pianificatorie suddette lo scenario riporta tutti gli interventi di progetto, sia a carattere strettamente infrastrutturale sia di natura mitigativa e compensativa.

La carta di scenario al 50.000 è affiancata in Tav. 1 da alcuni schemi tratti dalla programmazione

¹⁷ Desunte principalmente dal Quadro di Riferimento Programmatico dell'aggiornamento SIA e dal Monitoraggio ambientale, territoriale e sociale ante operam realizzato dal Monitore Ambientale.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

strategica nazionale, di derivazione comunitaria, miranti a evidenziare il rapporto tra progetto e grandi sistemi infrastrutturali e naturali di livello europeo, nazionale e regionale. Il suddetto rapporto è espresso in particolare nello schema principale che costituisce una elaborazione grafica dell'allegato E del DPEF 2007-13 "Infrastrutture", a cura del Ministero Infrastrutture e Trasporti. Tale schema, come preludio al progetto paesaggistico-territoriale di Tav. 2 e come filtro dell'operazione di selezione dei contenuti di piano e programma riportati nella carta al 50.000, manifesta già chiaramente l'intenzione progettuale di fondo, consistente nell'obiettivo di integrare, a scala di Area dello Stretto, i sistemi di mobilità e i sistemi paesaggistico-ambientali che riconnettono l'area stessa ad ambiti ben più vasti, sviluppandone in tal senso tutte le potenzialità di valorizzazione e di riqualificazione locale.

In estrema sintesi lo scenario programmatico di area vasta, costruito per selezione di pertinenti indicazioni di piano-programma, costituisce la base di "materiali" utilizzabili per il progetto paesaggistico-territoriale vero e proprio.

7.3.2 Progetto paesaggistico-territoriale (Tav. 2)

L'elaborazione del progetto ha avuto origine, oltreché dall'analisi della complessità del quadro programmatico così come risultante dallo scenario di riferimento, dall'esame diacronico dei diversi progetti relativi all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, a partire dalle proposte per il concorso internazionale di idee del 1969, con particolare attenzione alle visioni territoriali ad essi connesse.

Il progetto così emerso esprime una visione territoriale che interpreta l'area dello Stretto come sistema unico e integrato, caratterizzato da continuità ambientale e paesaggistica. Tale visione si fonda sulla capacità dell'Opera di proporsi come elemento di integrazione delle due sponde, in grado di superare un'interpretazione strettamente funzionalista che ne cura semplicemente il ruolo all'interno del sistema regionale, nazionale e internazionale dei trasporti, per divenire elemento ordinatore e generatore di paesaggio.

Già le proposte progettuali del '69 dei gruppi Samonà (La metropoli del futuro) e Musmeci-Quaroni-Quistelli (Città-regione dello Stretto), anche se fondate su trasformazioni territoriali concepite come processo intensivo di urbanizzazione, interpretano le due sponde come unica area metropolitana, per la quale entrambi restituiscono un'immagine unitaria che vede nell'attraversamento stabile il suo elemento generatore, e che sottende la necessità di una gestione organica e integrata dell'intero sistema generato.

Tale visione, disattesa nella realtà dalla separazione amministrativa creata dall'istituzione delle

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Regioni, si ripropone qui con caratteri rinnovati che, oltre alle problematiche relative alla conurbazione dello Stretto, tengano conto in maniera specifica degli aspetti ambientali e paesaggistici.

Nel progetto paesaggistico-territoriale si ipotizza quindi che il Ponte interagisca in maniera attiva con il territorio senza rinunciare a misurarsi con esso, per evitare il rischio connaturato ad un intervento di tale portata di rimanere estraneo al contesto entro cui si inserisce.

Il progetto d'Opera, allora, deve essere in grado di dialogare con il territorio circostante a diverse scale, così come Anselmi aveva già messo in luce nel 2003.


In particolare, alla scala orografica, l'attraversamento stabile ridefinisce un'immagine di territorio che si confronta con le emergenze dei rilievi dell'Aspromonte in Calabria e con i Peloritani in Sicilia, cui si associano alla scala intermedia il sistema delle colline interne di Scilla e S. Trada, sul versante continentale, e la piana di Capo Peloro su quello insulare.

In tale prospettiva, la visione proposta dal Progetto paesaggistico-territoriale è volta alla ricomposizione di due grandi sistemi, ovverosia il sistema dei paesaggi da una parte, e il sistema infrastrutturale dall'altra, ciascuno riletto in maniera unitaria all'interno della regione dello Stretto.

In questa visione un particolare ruolo è svolto dal sistema della mobilità lenta, quale dispositivo di scambio tra le diverse modalità di fruizione del territorio, capace sia di mettere in rete le sue diverse risorse attraverso una trama minuta, che assume essa stessa una valenza ambientale e culturale, sia di riconnettere fisicamente i sistemi paesaggistici (ambientali-culturali) con i sistemi di mobilità veloce, compresi quelli in progetto. Questi ultimi sono quindi in grado di assumere, tramite gli snodi di interconnessione con la mobilità lenta, anch'essi il ruolo di elementi di fruizione indiretta delle risorse paesaggistiche, andando a completare, a livello più alto, una gerarchia funzionale di elementi infrastrutturali completamente immersi e radicati nei territori che attraversano, sebbene altrettanto integrati nelle cosiddette "reti lunghe" globali.

Grazie alle possibilità fornite da una concezione di paesaggio come quella sancita dalla Convenzione europea, il progetto paesaggistico-territoriale è quindi in condizione di articolare l'Area dello Stretto in "territori percepiti" declinati in paesaggi naturali (o seminaturali), paesaggi agrari, paesaggi culturali, paesaggi urbani, paesaggi costieri, paesaggi del loisir e perfino paesaggi degradati (da riqualificare). Ciascuno dei paesaggi riconosciuti come tali è definito, nell'ottica progettuale adottata, dagli interventi previsti da piani e progetti ma anche dalle mitigazioni, dalle compensazioni e/o dalla proposta di Masterplan, nonché dalle stesse opere infrastrutturali in progetto.

Nell'ambito dei paesaggi naturali, appare prioritaria la ricostituzione della rete ecologica dello

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Stretto, a partire dalla tutela e valorizzazione dei suoi capisaldi costituiti prevalentemente dalla Rete Natura 2000 e dalle altre aree protette. Il quadro programmatico locale, inoltre, si propone di incrementare le funzioni ecologiche degli elementi di connessione, individuando corridoi primari di connessione con la rete ecologica nazionale ma anche corridoi complementari della rete ecologica provinciale, in cui un ruolo importante svolgono le fiumare di entrambi i versanti. Un contributo importante alla realizzazione della rete ecologica, infine, è assegnato anche agli interventi su aree cuscinetto dove appare utile operare attraverso azioni incisive di deframmentazione.

Particolarmente ricca appare anche la matrice antropica del sistema paesaggistico-ambientale (paesaggi culturali) per la quale i diversi strumenti di programmazione locale ritengono necessario costituire una rete che valorizzi le innumerevoli aree di elevato valore e recuperi il diffuso patrimonio storico-culturale, quale ad esempio il sistema dei forti costieri e dell'entroterra.

Il Ponte sullo Stretto, poi, costituisce un'occasione importante per il riassetto degli insediamenti costieri e per la riqualificazione delle aree urbane degradate e/o frammentate.

Il sistema infrastrutturale, infine, si fonda in primo luogo sulle azioni di integrazione del progetto d'opera con il sistema di mobilità dello Stretto, cui si associano da una parte, il riassetto dell'intero sistema portuale, e dall'altra la costituzione del sistema metropolitano di circuitazione integrata dello Stretto attraverso la realizzazione della metro-ferroviaria associata al metrò-mare.

Come anticipato, anello di congiunzione tra i diversi paesaggi appena descritti e la rete infrastrutturale primaria è costituito dalla mobilità lenta, per la quale numerose azioni specifiche di riqualificazione individuano sentieri a valenza ambientale e paesaggistica su direttrici viarie a carattere locale o su reti ferroviarie in dismissione, cui si associano la valorizzazione dei percorsi panoramici del sistema costiero, dei sentieri di crinale, e dal complesso delle *trazzere* ovvero delle antiche vie della transumanza.

7.3.3 Sintesi progettuale (Tav. 3)

La sintesi espressa in Tav. 3 mira a comunicare icasticamente gli obiettivi e la vision del progetto paesaggistico-territoriale:

- Un sistema di paesaggi, costituito da azioni di piano e progetto, comprese le azioni mitigative, compensative e potenzialmente co-pianificatorie costituenti parti rilevanti del progetto d'Opera;
- Un sistema infrastrutturale di mobilità veloce, costituito anzitutto, a realizzazione effettuata, dalle infrastrutture del progetto d'Opera e da quelle a cui esse si raccordano;
- Un sistema di connessione tra i due sistemi precedenti costituito dal sistema di mobilità

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Metaprogetto territoriale e paesaggistico – Relazione – Fase 1	<i>Codice documento</i> AM0568	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

lenta (insieme infrastrutturale e paesaggistico);

- Un insieme di snodi-cerniere tra i tre sistemi suddetti - di cui il terzo di raccordo dei primi due - dato da snodi di primo livello (a fini paesaggistici) tra mobilità lenta e mobilità principale esistente e snodi di secondo livello tra mobilità principale esistente e telaio infrastrutturale primario (e "globale"), costituito dalle opere stradali e ferroviarie in progetto e da quelle esistenti a cui esse si raccordano.

In estrema sintesi: ricerca di una completa integrazione, e quasi di un superamento, del dualismo tra sistemi di mobilità e sistemi di paesaggio.