

NIKOS A. SALÍNGAROS

IL PONTE SULLO STRETTO



A PAGINA 6 UN COMMENTO DI CIRO LOMONTE.

IMMAGINATO fin dall'epoca romana, il ponte tra Messina e Reggio Calabria non è mai stato fattibile fino ad un'epoca recente. Non solo lo spazio da collegare è piuttosto ampio, ma il progetto stesso risulta complicato a causa dell'intensa attività sismica della regione dello stretto. Indipendentemente dai movimenti della crosta terrestre, poi, le correnti di vento che attraversano lo stretto rappresentano

anch'esse un serio problema e stando ad alcune stime, un ponte risulterebbe inutilizzabile durante i periodi di vento intenso necessitando di rimanere chiuso anche per giorni. Senza affrontare il tema delle sfide ingegneristiche che la costruzione di un ponte sullo stretto di Messina presenterebbe, si vuole qui affrontare una discussione sulle conseguenze che questa avrebbe sul piano urbano. Rivediamo per prima cosa



Theodor van Thulden (1606-1669?), *Ulisse affronta le Sirene e passa lo stretto di Scilla e Cariddi*, da *Les Travaux d'Ulysse*, 1633

alcune obiezioni circa le conseguenze sul tessuto urbano di entrambe le sponde del ponte.

La rete di infrastrutture presente in Sicilia è differente da quella presente sul resto della penisola; non può di conseguenza essere assicurata alla rete alcuna continuità di flusso. È essenziale migliorare la rete dei trasporti in Sicilia prima di collegarla alla penisola. Una questione a sé stante che non può essere ignorata è quella dell'identità regionale. La Sicilia ha mantenuto la propria identità culturale e sociale per secoli come risultato della propria separazione fisica. Nonostante molti siciliani accoglierebbero di buon grado un collegamento più stretto con la penisola, molti altri manterrebbero inalterata la semi-autonomia garantita dalla separazione fisica. Il problema dell'omogeneizzazione ed eventuale distruzione dell'unicità urbana e geografica della Sicilia è un tema da affrontare seriamente.

Mettere in collegamento i nodi di trasporto in Italia vuol dire favorire i collegamenti più forti. Con questo intendo dire che sarà la forza relativa di ciascun flusso a determinare il movimento attraverso il ponte in questione. Questo nuovo collegamento soddisferà i flussi principali offrendo contemporaneamente collegamenti minori. Ciò che è opportuno determinare, però, è quali siano i flussi maggiori e quali i minori. Naturalmente i sostenitori a livello locale della costruzione del ponte lo percepiscono come un collegamento tra Messina e Reggio Calabria, e sostengono che i nodi locali siano i più forti. Io sono invece convinto del contrario, ovvero che i collegamenti locali finiranno per rivelarsi i più deboli.

Una classifica dei diversi flussi è già stabilita dai trasporti via terra, mare ed aria attualmente esistenti in Italia. Il ponte non farà altro che mantenere tale distribuzione; semplicemente non esiste meccanismo che possa realizzare un'inversione drastica della forza di questi flussi.

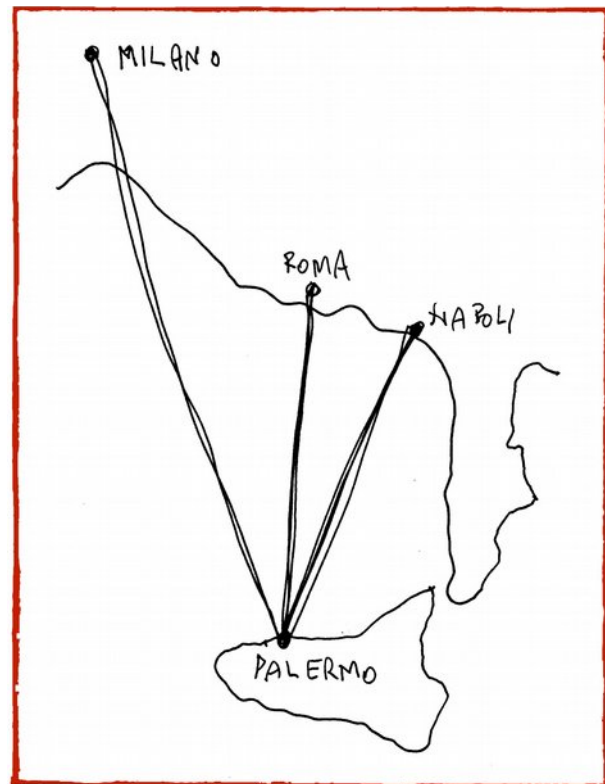


Figura 1. Principali nodi in Italia.

Non è difficile visualizzare l'entità effettiva dei nodi di trasporto tra le maggiori città italiane. Proviamo ad esempio a paragonare i flussi esistenti tra Milano e Palermo (o tra Roma e Palermo) a quelli esistenti tra Reggio Calabria e Messina.

L'intensità di un flusso tra principali città nazionali messa a confronto con l'intensità relativamente inferiore dei collegamenti locali suggerisce che i flussi a lunga distanza finiscono per prevalere sulla totale distribuzione dei flussi. Questa analisi ha conseguenze importanti. Una

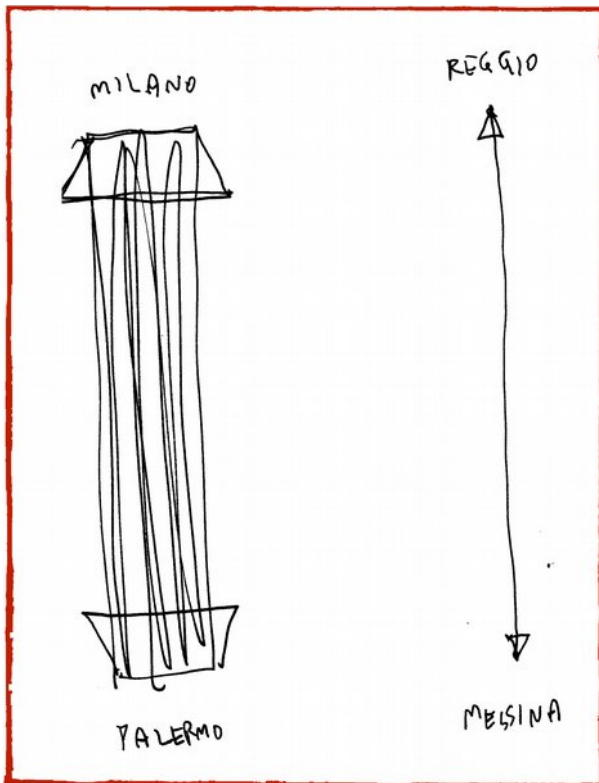


Figura 2. Forza relativa dei flussi.

(ii) le linee ferroviarie ad alta velocità. Guardando alla rete in questa prospettiva, il ponte non può più essere identificato come struttura locale, ma come elemento chiave all'interno di un sistema nazionale ad alta velocità o, per essere più precisi, il punto in cui confluiscono i due principali network ad alta velocità. Il ponte è di conseguenza da considerarsi come un collegamento corto ma importante nell'ambito di un sistema di trasporto di vaste proporzioni. Il suo carattere locale e la posizione geografica diventano questioni secondarie.

Sia i collegamenti deboli che quelli forti utilizzeranno il ponte, ma il ponte servirà maggiormente i forti rispetto ai deboli. Tale analisi spiegherà probabilmente cosa mi ha spinto nella scelta del titolo

volta constatato che la reale distribuzione dei flussi è dettata dalle esigenze del trasporto piuttosto che dalla proiezione di un desiderio, possiamo allora iniziare a considerare come ciascun flusso finirà per influenzare gli altri. Tutti i flussi che attraversano un ponte sono lineari, dal momento che tutti occuperanno il medesimo singolo canale. Il ponte stabilirà una competizione tra flussi di diversa intensità e lunghezza. In una tale competizione, i flussi più lunghi e più forti s'imporranno su quelli locali più deboli.

Tutti i flussi della rete di trasporto coincideranno e si sovrapporranno in un unico canale che è quello che attraversa il ponte. Questo singolo canale non è solo determinato dalla lunghezza del ponte stesso, ma si configura in realtà come continuazione dei due flussi principali della rete italiana: (i) il sistema autostradale; e

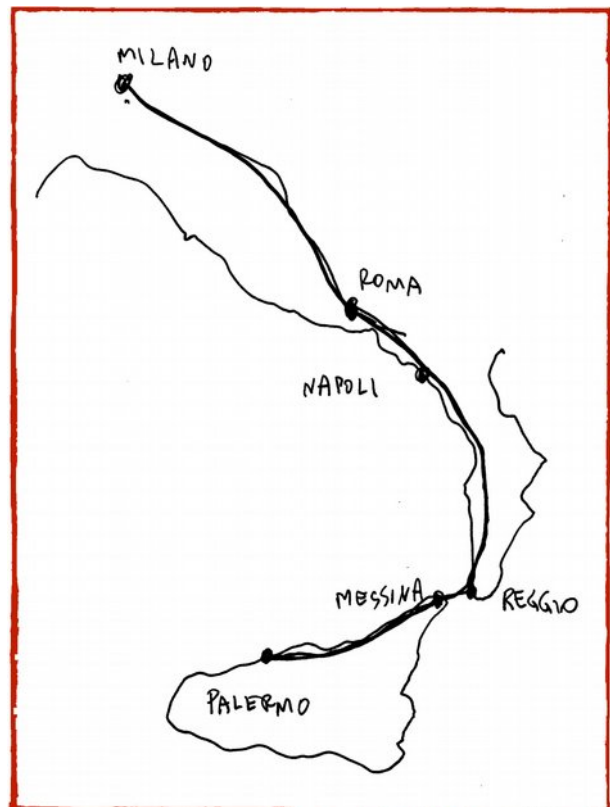


Figura 3. Collasso di tutti i percorsi in un unico canale.

«Ponte Milano-Palermo». Riassumiamo i principali punti affrontati.

1. un ponte di importanza primaria collegherà in primo luogo le principali città nazionali, in secondo luogo Reggio e Messina.

2. il collegamento Reggio-Messina sarà sopraffatto dai flussi piú forti.

3. con la costruzione di un ponte di tale importanza, le città di Reggio e Messina diventeranno città di transito minori.

Gran parte del traffico scorrerà lungo il ponte attraversandolo, non generando piú la necessità di fermarsi in una delle due città. Quali sono dunque i benefici attesi per le economie locali? Questo aspetto deve assolutamente esser discusso prima che entrambe le città e la nazione stessa si impegnino nella realizzazione di un progetto di ingegneria di tale entità. Chiaramente tutti si aspettano che le società edili locali traggano profitto da un pro-

getto di queste dimensioni, ma persino questo aspetto perde importanza nel momento in cui le maggiori imprese nazionali ed multinazionali vengono coinvolte nel progetto. Va notato che l'ondata piú recente di ponti ed edifici di grosse dimensioni eretti nel mondo è stata gestita dal medesimo gruppo di multinazionali globali. Inoltre, un altro importante aspetto economico, spesso erroneamente tralasciato, riguarda il quasi certo collasso dei sistemi di attraversamento dello stretto oggi esistenti, insieme alle industrie ad essi collegate.

Il problema a livello locale è: come possiamo collegare Reggio e Messina evitando tutto il resto del traffico? L'esigenza di collegare le due città gemelle in modo migliore è chiaramente evidente. La soluzione è davvero molto semplice e consegue all'analisi frattale e dei reticoli affrontata precedentemente in questo lavoro: *stabilire collegamenti capillari locali*. Capillarità

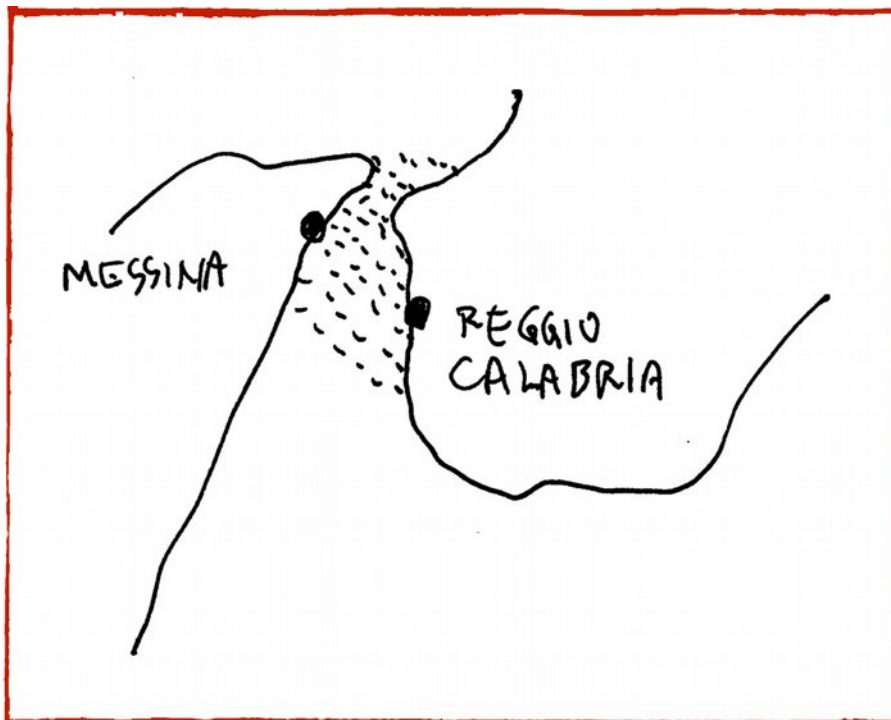


Figura 4. Flusso marittimo di diffusione.



Ruggiero de' Ruggieri da Primaticcio, *Ulisse affronta le Sirene e passa lo stretto di Scilla e Cariddi*, olio su tela.

significa diffusione, ovvero un flusso molto lento attraverso una membrana o regione. È l'esatto opposto rispetto al flusso rapido, ad alta intensità, che molti progettisti sono soliti offrire oggi. Ciononostante, c'è in questo caso bisogno di proporre collegamenti tanto lenti da non rischiare di attrarre flussi di transito, che sostengo rappresenterebbero un problema per il tessuto urbano locale.

Una delle soluzioni più ovvie sarebbe migliorare e potenziare il trasporto marittimo esistente. Tale approccio enfatizzerebbe la geometria della costa, piuttosto che sovraccaricarla. Ma questo tipo di collegamenti esiste già! A volte quello che è già disponibile, però, è meglio di ciò che si desidererebbe. In generale, la modernizzazione può prendere due strade separate

e reciprocamente esclusive. Possiamo abbandonare le tipologie più vecchie e tradizionali, sostituendole con soluzioni differenti (con i pericoli che ho descritto). In alternativa, possiamo potenziare le tipologie e le soluzioni urbane esistenti facendo uso delle più moderne tecnologie; non sostituendo ciò che già esiste, dunque, ma potenziandone le essenziali qualità positive. Nel caso specifico, faccio riferimento alla possibilità di rafforzare i collegamenti locali scoraggiando i flussi puramente di transito.

Indubbiamente, queste argomentazioni solleveranno non poche polemiche tra i sostenitori del ponte. Un'iniziativa progressista di grande importanza produrrebbe certamente un indotto maggiore anche in termini occupazionali, e concordo sulla

positività di questo aspetto. D'altra parte però, chi trarrebbe beneficio da questa impresa a lungo termine? Conseguenze inattese sarebbero accompagnate da pericoli sconosciuti. Il ponte migliorerà o peggiorerà la qualità urbana esistente della regione di Reggio e Messina? Non ne sono certo.

Ma voglio sollevare adesso una domanda differente: *flussi di grande volume finiranno per danneggiare l'ambiente?* Altri si sono posti questo problema prima di me, ma la risposta viene generalmente ignorata quando messa a confronto con quelli che sono percepiti come benefici conseguenti alla costruzione del ponte. Non sono certo però che si possa continuare ad ignorare le questioni ambientali, specialmente alla luce delle valutazioni proposte precedentemente in questo lavoro a proposito di come il ponte in realtà favorirebbe tutt'altro che la regione locale. È importante preoccuparsi di questo aspetto a causa delle conseguenze inaspettate che i flussi di transito potrebbero avere sull'economia e l'ambiente locali. Avremo di fatto molti collegamenti forti (a lungo raggio) e meno collegamenti deboli (breve distanza). L'unica cosa da fare è resistere a quelle tipologie d'intervento di grande impatto visivo fortemente sostenute da interessi di potere e realizzare una analisi appropriata di tutti i fattori.

NIKOS A. SALÍNGAROS

LIBRI DELL'AUTORE IN ITALIANO:

Antiarcoarchitettura e Demolizione, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, 2007

No Alle Archistar: Il Manifesto Contro Le Avanguardie, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, 2009.

Lo Stretto di Messina è sempre piú largo

L'ARTICOLO di Nikos Salíngaros a proposito del Ponte sullo Stretto di Messina mostra che questa grande sfida dell'ingegno umano, se venisse vinta, potrebbe produrre vantaggi a flussi di comunicazione che non tengono in considerazione le reali necessità dei due territori che si fronteggiano. Forse. Il prof. Salíngaros considera un asse verticale che piegherebbe a Sud verso Palermo. Altri considerano che si potrebbe dare vita ad un asse orizzontale Tunisi – Palermo – Messina – Bari – Durazzo – Atene – Istanbul, intersecantesi con il primo.

Ci sono ragioni di opportunità politica da tenere in considerazione. Ma ci sono anche questioni tecniche non risolte. Sotto lo Stretto passano diverse faglie di carattere distensivo. Tali strutture tettoniche sono caratterizzate da particolari movimenti orizzontali dovuti ai continui spostamenti delle tre placche continentali interessate. Le problematiche di sicurezza non riguardano soltanto i violenti terremoti che periodicamente si verificano in quella zona. L'ultimo è stato quello del 1908, che ha cancellato la Messina dei *Vicerè*.

Il mito greco di Scilla e Cariddi ha il suo fondamento nel fenomeno macroscopico dei venti che soffiano forte in quella zona e delle correnti marine che costringono i piloti delle navi a governarle prudentemente alla deriva quando l'attraversano. Questa è la ragione per cui non si possono realizzare piloni al centro dello Stretto. Ciò rende necessaria la costruzione di una

campata unica, quasi il doppio della più lunga realizzata sino ad oggi.

Gli stessi venti renderebbero difficile l'apertura costante del Ponte, anche perché si tratta di un viadotto pensato sia per il traffico gommato sia per quello su rotaie. Le forti oscillazioni di un ponte stralato, con le forze centrifughe che ne derivano, specie per i treni, costringerebbero a tenerlo chiuso per un numero totale di giorni all'anno stimato in sei mesi.

C'è davvero la sicurezza di possedere già le conoscenze e la tecnologia necessarie per realizzare un Ponte a campata unica di 3.300 metri? Qualunque governo che si volesse lanciare nell'impresa lo farebbe per motivi propagandistici, con il rischio verosimile di lasciarla incompleta.

Aldilà delle conseguenze che il Ponte avrebbe su Reggio Calabria (che non è visitata neppure da chi usa i traghetti, anche se adesso c'è il richiamo del Museo Archeologico, con i Bronzi di Riace) e Messina (che invece attualmente ha un qualche rapporto con i turisti in transito), questa megastruttura è mal rapportata alla viabilità delle due Regioni che unirebbe. La ferrovia Messina-Palermo è ancora a binario unico! Un treno che passasse a velocità sostenuta sul Ponte sarebbe poi costretto a fermarsi ad ogni stazione per attendere il passaggio di altri convogli. In generale le ferrovie siciliane sono un disastro. Pochi pendolari prendono il treno, perché i tempi di percorrenza sono biblici. Tutto ciò ha favorito (e forse dietro c'è una volontà precisa) la diffusione enorme dei veicoli privati. I tragitti fra i vari centri dell'Isola si realizzano in pullman privati (sovvenzionati dalla Regione) o in automobile. È chiaro cosa questo compor-

ti per il traffico, soprattutto nella fase di ingresso nelle città. In Calabria la situazione non è migliore.

È pur vero che un'opera di tale impatto potrebbe stimolare la costruzione di infrastrutture adeguate. Si diceva che alcuni per es. sognano un nuovo asse commerciale Palermo-Bari. Ma c'è ragione di essere scettici, per il semplice motivo che il Sud è trattato come una colonia da politici e finanziari e la sua gente non ha ancora imparato a fare la voce grossa. Non sarebbe automatico lo sviluppo delle due teste del Ponte.

Le autostrade siciliane sono insufficienti anche al traffico veicolare. Solo un triangolo parziale è abbastanza ben collegato: Messina con Catania, Catania con Palermo (con tratti pessimi in perenne ma-



John Melhuish Strudwick, *Circe e Scilla*, 1886.



Bartholomäus Spranger, *Glaucò e Scilla*, 1580-1582.

nutenzione), Palermo con Messina. C'è poi la Palermo-Mazara del Vallo, che – nel tratto dopo Trapani – è usata molto poco. I Graziano Delrio di turno diranno che è uno spreco. Ma glisseranno sul fatto che, se questa autostrada continuasse per Agrigento, Ragusa, Siracusa, Catania, le merci circolerebbero a velocità decente, come avviene oggi in Lombardia. I trasporti in Sicilia sono un disastro, anche solo fare una gita in Sicilia orientale è una scelta audace per un palermitano.

Alcuni rincareranno la dose: «È tutta colpa della Regione Siciliana!». Senza ricordare che l'Autonomia Siciliana del 1946 è un bluff che ha permesso alla nascente Repubblica Italiana di evitare che le tensioni indipendentiste mai sopite nell'Isola portassero ad una definitiva separa-

zione. Il carrozzone che ne è nato (assistenzialismo, pubblico impiego e precariato in cambio di voti a favore dei grandi partiti nazionali) ha messo in ginocchio l'economia siciliana, incrementando il fenomeno dell'emigrazione delle migliori menti. A beneficio dei governi centralisti, che hanno frenato le forze centrifughe con un perverso sistema clientelare.

Il vento sta cambiando. L'adesione crescente della gente al Movimento Siciliani Liberi attesta che il malcontento verso partiti sordi alle necessità reali cresce e la consapevolezza di essere stati derubati pure. A parte il fatto che il Sud ha ricevuto le briciole di ciò che è stato investito al Nord (con l'aggravante di sentirsi oggetto di elemosine non dovute), le infrastrutture in Sicilia non sono state realizzate perché non le si voleva realizzare.

In queste condizioni il Ponte sullo Stretto sarebbe un monumento velleitario di cui potrebbero rimanere due piloni incompleti – uno per ciascuna riva dello Stretto di Messina – a imperitura memoria. Molto meglio lavorare sulla condizione di insularità della Sicilia riconosciuta dall'Unione Europea e ricavarne tutti i vantaggi fiscali che condurrebbero ad una sostanziale ripresa economica.

CIRO LOMONTE

