

La regione dello Stretto: indagine per una territorialità transregionale

Tra la Calabria e la Sicilia troviamo una particolare regione antropica distesa sulle due sponde dello Stretto di Messina e chiusa dai Monti Peloritani e dall'Aspromonte. Come Lucio Gambi scrisse negli anni Sessanta, questa regione antropogeografica si caratterizza per il suo «ruolo di giuntura» piuttosto che per un peculiare dinamismo industriale. Il suo centro è la conurbazione di Messina-Reggio, un'area urbana di 450.000 abitanti divisa da un sottile braccio di mare. Il dibattito scientifico sul riordino amministrativo in Italia non poteva non prendere in considerazione l'ipotesi di una territorialità transregionale tra la Sicilia nord-orientale e la Calabria meridionale. Tuttavia, il graduale indebolimento dei flussi pendolari e l'assenza, negli ultimi anni, di una progettualità in comune rendono difficile tale ipotesi.

Abstract: *The Straits of Messina: A Study for a Trans-territorial Region between Sicily and Calabria*

In the South part of Italy, between Calabria and the island of Sicily, we find a particular region spread around the two shores of the Straits of Messina and closed by the Peloritani Mountains and Aspromonte. As Lucio Gambi wrote in the 1960s this anthropo-geographic region is typified by its «hinge function» rather than a manufacturing dynamism. Its core is the conurbation of Messina-Reggio, an urban area of about 450.000 inhabitants divided by a thin strip of sea. In recent years in Italy they have been thinking of a reorganisation of the regional structure, but currently we cannot suppose the creation of a trans-territorial region between Sicily and Calabria for the indifference of the local political classes who have never planned seriously a future in common.

Parole chiave: *Regione dello Stretto, conurbazione Messina-Reggio, riordino territoriale.*

Keywords: *Straits of Messina Region, Messina-Reggio conurbation, regional reorganization in Italy.*

*Elena Di Blasi, Università di Messina, Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche - ediblas@unime.it
Alessandro Arangio, Università di Messina, Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche - aarangio@unime.it*

Sebbene il contributo sia frutto di una riflessione comune dei due autori, i paragrafi 1 e 2 sono da attribuire a Elena Di Blasi, i paragrafi 3 e 4 ad Alessandro Arangio.

1. Introduzione

Lo Stretto di Messina, il braccio di mare che separa la Calabria meridionale dalla cuspide nord-orientale della Sicilia, costituisce il perno di una particolare regione geografica con tratti uniformi – dall'orografia al clima, dalla morfologia delle coste alla tipologia degli insediamenti – che da esso prende il nome di «regione dello Stretto». Questo territorio dai confini incerti ha il suo centro proprio nella sottile striscia marina che separa l'agglomerato urbano messinese, sulla costa siciliana, dalla conurbazione calabrese di Reggio-Villa San Giovanni-Scilla, e si presenta chiuso dai massicci montuosi dei Peloritani in Sicilia e dell'Aspromonte in Calabria, molto simili sotto l'aspetto sia geologico sia litologico. Da questi rilievi

appenninici, numerose fiumare e molti torrenti scendono verso il mare, le cui coste – su entrambi i versanti dello Stretto – si presentano in prevalenza ciottolose, mentre i fondali si abbassano rapidamente fino a raggiungere profondità elevate nel quadrante meridionale. Lo Stretto, infatti, morfologicamente si presenta come una sorta di «imbuto», con una profondità massima di 120 m nel settore settentrionale, per digradare poi velocemente verso sud, raggiungendo la profondità di 2.000 m tra Capo Taormina e Capo d'Armi¹. Secondo alcune recenti ricerche condotte dal CNR e da alcuni ricercatori della Sapienza di Roma, lo Stretto di Messina sarebbe un «crocevia di faglie» e questo spiegherebbe la depressione tettonica e i terribili terremoti che hanno colpito la regione nei secoli (Doglioni e altri, 2012): ultimo il terri-



bile sisma del 28 dicembre 1908 che causò 80.000 morti a Messina, su una popolazione di 140.000 abitanti, e 15.000 morti a Reggio Calabria, che ne contava invece 80.000.

La finalità di questo lavoro è dimostrare, attraverso l'analisi delle subregioni interne all'area e di alcune dinamiche recenti, che allo stato attuale non è verosimile ipotizzare una territorialità transregionale (tra Calabria e Sicilia) nell'area oggetto d'indagine. Benché lo Stretto costituisca una regione naturale e antropica sostanzialmente omogenea, il suo carattere di regione funzionale e soprattutto di regione complessa, cioè in grado di pianificare un futuro su scala regionale, tende ad affievolirsi. A partire dagli anni Settanta del Novecento, la qualità del dialogo urbanistico e politico tra le due sponde dello Stretto, del progettare uno sviluppo comune, si è lentamente attenuata e anche le ultime «visioni» del ponte hanno spostato in secondo piano il tema dell'area metropolitana di Messina-Reggio.

2. Messina e Reggio: la regione dello Stretto nelle riflessioni del Novecento

Il catastrofico terremoto del 1908 ha profondamente condizionato la storia recente di Messina e Reggio Calabria: la ricostruzione delle due città si è ispirata ai principi dell'urbanistica antisismica dell'epoca, recependo la prima normativa italiana in materia, emanata nel 1909. I due piani regolatori post-sismici furono realizzati entrambi nel 1911, dall'ingegnere Luigi Borzì per la città di Messina e dall'ingegnere Pietro De Nava per la città di Reggio Calabria. I due piani prevedevano la ricostruzione di isolati di forma quadrangolare con edifici di due o tre piani al massimo, che dovevano affacciarsi su strade ampie, come previsto dalla normativa per la sicurezza antisismica (Di Blasi, 2012, p. 13).

Le zone pianeggianti, tra la costa e il retroterra montuoso, furono destinate all'espansione urbana di Messina e Reggio; così, le aree centrali e prospicienti il mare ancora oggi presentano una maglia regolare e simmetrica, una trama ordinata che ha generalmente salvato gli edifici storici, ma che si è sovrapposta all'antico tessuto antecedente il terremoto, cancellandolo di fatto (Campioni, 1988a, pp. 199-307). Tuttavia, esauriti gli spazi pianeggianti destinati alla crescita urbana, i piani regolatori successivi hanno consentito alle due città di espandersi, pure in altezza con palazzi di sei e sette piani, verso i Peloritani e l'Aspromonte, assediando gli alvei delle fiumare interrate e

divenute le nuove linee dell'espansione edilizia, seguendo logiche speculative e insostenibili. Il contesto si aggrava ulteriormente col fenomeno dell'abusivismo, particolarmente rilevante dal secondo dopoguerra, e a subirne le conseguenze sono stati soprattutto i quartieri periferici e semi-periferici di Reggio Calabria e di Messina, città che presentano spesso trame urbane caotiche e disordinate, vere e proprie «casbe della modernità», tipiche dei contesti più degradati del Mezzogiorno italiano (Musolino, 2010, pp. 168-178). Così, nel bene e nel male, le due città dello Stretto acquisiscono, nel corso del Novecento, caratteri e problematiche simili e ancor di più si consolida la convinzione che la questione dello sviluppo territoriale per Messina e Reggio debba essere affrontata attraverso una strategia comune e un sistema integrato di azioni pianificate.

Soprattutto, a partire dagli anni Cinquanta del XX secolo, per circa un ventennio, quest'area è stata sia argomento di varie riflessioni geografiche di Lucio Gambi, che insegnò all'Università di Messina dal 1952 al 1960, sia oggetto di studio in grandi disegni urbanistici, che purtroppo rimasero solo tali in quanto non ebbero mai un seguito programmatico. Negli anni Cinquanta, inoltre, anche Bruno Nice aveva dato un suo contributo alla definizione dei caratteri di questa regione, «distesa sulle due sponde dello Stretto», quella calabrese e quella siciliana, e determinata dalla presenza della conurbazione Messina-Reggio (Nice, 1955). Mentre Nice ravvedeva in questo sistema la quinta nodalità dell'Italia meridionale e insulare, in posizione mediana «tra Napoli e Bari da un lato e Palermo e Catania dall'altro», Lucio Gambi in un celebre articolo, pubblicato nel 1960 sui «Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria» e intitolato *La più recente e più meridionale conurbazione italiana*, delineava con chiarezza i caratteri di questa conurbazione, le cui basi risiedevano non in «un particolare slancio industriale della regione», ma nella sua peculiare funzione di giunzione tra la penisola italiana e la Sicilia. Sarebbe, quindi, il continuo interscambio di flussi umani, da una parte all'altra dello Stretto, a fare di questo spazio una regione (Gambi, 1960, pp. 2-7).

Gambi delimita un'area che si estende per 18 km lungo la costa siciliana e per 15 lungo quella calabrese. Nella sua regione dello Stretto ricadono diciotto centri maggiori, dieci in Sicilia e otto in Calabria, cui se ne aggiungono trenta minori. Il geografo ravennate focalizza la sua attenzione sullo scambio giornaliero di passeggeri registrato tra queste due opposte rive dello Ionio, quantifi-



cato in 16.000 individui (*ibidem*). In effetti, fino all'inizio degli anni Settanta, la Calabria meridionale era strettamente legata a Messina, che fungeva da principale polo dei servizi per tutti gli abitanti della provincia reggina, sia per la presenza dell'Università, sia per la sua capacità di offrire un servizio sanitario di livello superiore, sia anche perché la città peloritana era «luogo abituale di compere» per molti calabresi (Cirelli e altri, 2011, p. 176). Di fatto Messina esercitava la sua attrazione più sulla Calabria che sulla Sicilia, anche per la presenza di attività manifatturiere, come la cantieristica navale e l'agroalimentare, che offrivano lavoro a molti pendolari reggini.

Gli studi di Gambi, come ha evidenziato Giuseppe Campione, hanno spianato la strada ai lavori urbanistici di Giuseppe Samonà e di Ludovico Quaroni, che parteciparono nel 1969 al «Concorso internazionale di idee per il ponte sullo Stretto di Messina». Il primo sviluppa dal 1960 al 1969, assieme al GUS (Gruppo urbanisti siciliani), idee progettuali che si concretizzano nel concetto di città metropolitana dello Stretto. Nei piani e negli scritti di Samonà il ruolo centrale è giocato dalle infrastrutture di collegamento, che solo se adeguatamente potenziate possono consentire lo sviluppo della città-regione (Campione, 1988b, pp. 57-70). Punto fermo è la realizzazione del ponte, fulcro di una macro-area che si estende dalla piana di Gioia Tauro ai Nebrodi. Questa grande infrastruttura sarebbe dovuta sorgere nell'area di Ganzirri-Torre Faro, per congiungere la Sicilia a Villa San Giovanni. Anche Ludovico Quaroni, incaricato nel 1968 di redigere il piano regolatore della città di Reggio Calabria, diede con i suoi lavori un contributo notevole alla causa della città-regione dello Stretto (Campione, 2003, pp. 197-207). Quaroni ipotizzava uno spostamento verso nord del baricentro del capoluogo reggino, occupando le aree di Gallico, Catona e Arghillà, in direzione di Villa San Giovanni e quindi del ponte. Però, come evidenzia Giuseppe Fera, le idee di Quaroni si scontrarono «ben presto con le dinamiche spontanee del mercato edilizio (tendenti a privilegiare la zona sud della città) e con alcune resistenze del potere politico locale, piuttosto scettico sull'idea di una metropoli dello Stretto, che ritardò l'attuazione di alcune ipotesi del piano, quando non le sconfessò apertamente» (Fera, 2002, p. 155).

Non possiamo, poi, non ricordare i lavori di Ruffolo nell'ambito del «Progetto '80», studio preliminare al programma economico nazionale 1971-1975, commissionato nel 1968 dal Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica,

composto di due parti: «la prima è dedicata all'interpretazione dell'organizzazione attuale del territorio e alle sue tendenze spontanee; la seconda contiene le indicazioni per raggiungere un assetto regionale programmatico, capace di rispondere a determinate finalità di ordine generale. In ambedue l'organizzazione territoriale è concepita come un sistema di centri urbani, immersi nel tessuto di un sistema relazionale nazionale; un risalto particolare è dato alle aree di utilizzazione del tempo libero» (Vallega, 1972, pp. 90-91). Oltre all'area metropolitana di Palermo e a quella di Catania-Siracusa, il Progetto '80 individuava tra la Sicilia e la Calabria un terzo sistema, interregionale, che era propriamente quello dello Stretto, classificato tra i sistemi residuali di tipo C1, cioè marginali rispetto alle aree più forti (Salone, 2005, pp. 81-87). Tra gli spazi da salvaguardare erano inclusi gli alti Nebrodi col bosco di Caronia, i laghetti di Ganzirri e Punta del Faro. Nel complesso, il Progetto '80 ebbe il merito di legare la programmazione economica alla pianificazione dell'assetto territoriale, questioni che in Italia erano fino ad allora apparse sostanzialmente scollegate.

Nel 1992, infine, la Società Stretto di Messina, istituita nel 1971 (l. 1158/71), presenta un progetto di massima per la realizzazione di un ponte sospeso per l'attraversamento stabile dello Stretto. Nel 1997 il progetto viene approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e nel 1998 il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) richiede a consulenti studi per stimarne la fattibilità tecnica ed economico-finanziaria (Brambilla, Erba e Ponti, 2006, p. 6). Due consulenze vengono consegnate nel 2000, ma la visione del ponte quale infrastruttura fondamentale per rilanciare il progetto di una regionalità dello Stretto è del tutto marginale. Negli anni più recenti, con la grave crisi economica internazionale, l'idea stessa della realizzazione del ponte è stata accantonata.

3. Le sub-regioni dello Stretto

Già dagli anni Settanta, ma poi soprattutto negli Ottanta, Messina comincia a perdere gradualmente la sua forza attrattiva sulla Calabria meridionale. In realtà questa perdita di centralità del capoluogo peloritano non si verifica solo nei confronti di Reggio e del suo entroterra, ma anche verso il proprio *Hinterland* provinciale. Gli anni Ottanta, in particolar modo, non sono positivi per la città di Messina, che deve fronteggiare la crisi del comparto manifatturiero e un'eccessi-



va terziarizzazione che ne appesantisce l'economia. Basti pensare che nell'intervallo censuario 1981-1991, in conseguenza della crisi economica, perde ben 28.425 abitanti, passando da 260.118 a 231.693. Certamente non si può parlare di un processo di contro-urbanizzazione, come ad esempio quello che interessava la vicina città di Catania, che dagli anni Settanta comincia a perdere popolazione in favore dei centri satelliti che ne compongono il *ring*. Di fatto, nel decennio 1981-1991, i comuni della debole conurbazione messinese dove non perdono popolazione ne guadagnano pochissima, una crescita che non può giustificare l'emorragia demografica del capoluogo, che si ripercuote sull'intera provincia, la quale perde nel medesimo intervallo censuario ben 22.452 abitanti (dati ISTAT).

In effetti, però, se si analizzano i dati e la storia di questo territorio, ci si rende conto che la crisi non riguarda solo Messina, nodalità principale del sistema, ma l'intera regione dello Stretto. Sulla costa tirrenica siciliana, a 38 km dal capoluogo peloritano, la Raffineria di Milazzo, rilevata da AGIP Petroli nel 1982, versa in gravi difficoltà (Gambino e Limosani, 2015, pp. 199-209). La presenza tutt'altro che amena degli impianti, l'inquinamento, l'intenso processo di cementificazione di tutto il tratto litoraneo, da Villafranca Tirrena a Barcellona Pozzo di Gotto, riducono le potenzialità di sviluppo turistico di un'area ricca di risorse culturali e paesaggistiche. I centri della costa ionica messinese, soprattutto Taormina con i comuni della bassa valle dell'Alcantara, forti di una tradizione turistica consolidata, tendono, invece, a saldarsi con i centri etnei e a gravitare più su Catania che su Messina.

Sul versante calabrese dello Stretto la situazione non è certamente migliore. Gli anni Settanta e Ottanta sono terribili per la provincia reggina. Dapprima, nel luglio del 1970, in seguito alla decisione di collocare il capoluogo della nascente Regione Calabria a Catanzaro, scoppiano i cosiddetti «moti di Reggio», una sommossa popolare guidata da elementi estremisti della destra locale. La rivolta finì per assumere carattere terroristico, culminante con l'attentato ferroviario di Gioia Tauro del 22 luglio del 1970, e si esaurì solo nel febbraio del 1971. Poi, la crisi economica, determinata dal declino delle produzioni tradizionali (soprattutto quelle agricole e in primo luogo il bergamotto), e il fallimento politico di ogni tentativo di industrializzazione, in particolar modo Saline Joniche e Gioia Tauro, dopo anni di tribolate vicissitudini². Infine, la crescita della criminalità organizzata nella piana gioiese, nella Locride e

nello stesso capoluogo, funestato da una sanguinosa guerra di mafia negli anni Ottanta. Di fatto, solamente all'inizio degli anni Novanta si assiste a una lenta ripresa, più sul piano morale che economico: da un lato, infatti, vengono sbloccati i fondi del d.l. 166/89, una legge speciale creata appositamente per fronteggiare la grave situazione di emergenza nella città di Reggio Calabria, che mettono in moto importanti processi di riqualificazione urbana; dall'altro, nasce il grande porto di *transshipment* di Gioia Tauro che, soprattutto nel suo primo quindicennio di vita, ha manifestato un interessante dinamismo, benché le ricadute economiche sul territorio siano state sostanzialmente modeste (Di Blasi e Arangio, 2016a, pp. 470-471).

La crisi ha finito per evidenziare e accentuare la frammentazione della regione dello Stretto. Oggi il territorio delle due città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria³, istituite rispettivamente nel 2015 e nel 2016, appare organizzato in diverse subregioni: il sistema nebroideo, il sistema tirrenico-peloritano e il sistema Taormina-Alcantara in Sicilia, con debolissime relazioni (pressoché inesistenti per il comprensorio nebroideo) con la sponda Calabria dello Stretto; la piana di Gioia Tauro e la Locride in Calabria, con ancora qualche legame con Messina, che rimane centro di offerta di alcuni servizi; infine, il fragile sistema Messina-Reggio, sicuramente più incerto rispetto al passato.

Partendo proprio dalla vecchia città-regione dello Stretto di Samonà e Quaroni, bisogna dire che Reggio Calabria, già dagli anni Settanta, ma poi soprattutto dagli anni Novanta del Novecento, ha fortemente allentato la sua dipendenza dal capoluogo peloritano. Infatti, nel 1993 si apre una stagione positiva per la «città dei bronzi»; Messina attraversa, invece, una crisi economica e politica che la condurrà a vari commissariamenti. In particolare, sotto l'aspetto commerciale, Reggio Calabria comincia a dotarsi di una struttura salda e di buon livello, non solo per l'offerta qualificata delle vie del centro (soprattutto il Corso Garibaldi), ma anche per la diffusione della grande distribuzione organizzata, dapprima nell'area settentrionale e poi in quella meridionale (Di Blasi e Arangio, 2013). Ciò determina una graduale perdita di attrattività di Messina, non solo per gli abitanti del capoluogo reggino, ma anche per quelli di tutta la Calabria meridionale.

I dati sull'attraversamento dello Stretto indicano che Messina, assieme a Napoli, è il primo porto passeggeri d'Italia, con oltre sette milioni e mezzo di individui transitati nel 2015. Tuttavia, bisogna

sottolineare che dal 1995 si registra una progressiva e pressoché costante riduzione dei flussi. I passeggeri transitati nel 1995 sono stati, infatti, oltre undici milioni e 300 mila, nel 2005 nove milioni e 800 mila, nel 2015 sette milioni e mezzo, con una crescita, però, del 9,2% rispetto al 2014 (dati Assoport e Autorità Portuale di Messina). Quantificare i pendolari non è semplice. La Caronte & Tourist, la principale compagnia di navigazione dello Stretto, ha censito nel 2015 oltre 440 mila passeggeri pedonali e si stima che questi costituiscano un terzo del movimento pendolare complessivo: i valori stimati sono lontanissimi da quelli pubblicati da Gambi nel 1960. Infine, l'aeroporto Tito Minniti di Reggio Calabria, detto anche «aeroporto dello Stretto», è rimasto marginale sia rispetto a Lamezia Terme, sia ovviamente rispetto all'aeroporto internazionale di Catania, il primo scalo passeggeri dell'Italia meridionale (dati Assaerporti). In Sicilia lo scalo reggino esercita una debole attrazione solo sui cittadini di Messina, ma la domanda della provincia peloritana è catalizzata da Catania e in parte minore, per gli abitanti della costa tirrenica, da Palermo. Appare, nel complesso, evidente che il ruolo dello Stretto quale «regione funzionale» si è ormai notevolmente affievolito rispetto al passato.

Il sistema nebroideo e quello tirrenico-peloritano in Sicilia hanno acquisito negli ultimi anni una maggiore indipendenza dal capoluogo, che fa sentire la propria attrazione solo per i servizi di livello superiore. La subregione nebroidea presenta una forte identità e una struttura tripolare, con i centri litoranei di Patti, Capo d'Orlando e Sant'Agata di Militello, che costituiscono i tre perni di questo sistema. In particolare, Capo d'Orlando è diventata un importante polo commerciale e ricreativo, non solo per i comuni collinari e montani, ma per l'intero comprensorio (Di Blasi e Arangio, 2016b, pp. 78-82). Più a oriente, il sistema tirrenico-peloritano ha il suo centro nella conurbazione Barcellona-Milazzo-valle del Mela, un sistema urbano di quasi 90.000 ab., autonomo e in grado di offrire servizi di buon livello – commerciali e non solo – a un territorio che si estende da Villafranca Tirrena a Terme Vigliatore. Infine, sulla costa ionica, nella parte più meridionale della città metropolitana di Messina, troviamo il sistema di Taormina-valle dell'Alcantara, un'area importantissima per il turismo siciliano, che tende a saldarsi con i comuni catanesi dell'Alcantara e del versante settentrionale dell'Etna, con i quali condivide identità, dialetto e cultura. Questa subregione per i servizi di livello superiore dipende più dall'armatura metropolitana catanese che da Messina.

Sul versante tirrenico della città metropolitana di Reggio, la piana di Gioia Tauro presenta da sempre caratteri peculiari e vanta una certa autonomia dal capoluogo. In essa ricadono 33 comuni, tra cui i maggiori sono Gioia Tauro (il secondo centro della città metropolitana reggina), Palmi, Taurianova e Rosarno, per un totale di oltre 160.000 ab. Storicamente, la prima attività economica della piana risulta essere l'agricoltura (in particolare la produzione di olio d'oliva e di agrumi). Dagli anni Novanta del Novecento la principale risorsa di questa subregione è, però, il grande porto di *transshipment* di Gioia Tauro, uno dei più importanti *hubs* del Mediterraneo. Bisogna anche dire, tuttavia, che rispetto agli esordi e ai primi anni Duemila le *performances* di questo scalo sono decisamente meno brillanti, in termini sia di navi attraccate sia di TEU movimentati (dati Autorità Portuale di Gioia Tauro). Le ragioni di questo arretramento vanno ricercate sia nella crisi internazionale sia nell'accresciuta competitività di altri *hubs* mediterranei che svolgono le medesime funzioni del porto calabrese. È però anche vero che il porto di Gioia Tauro presenta la caratteristica di essere uno scalo «a-territoriale», nato per le esigenze dell'economia globale e debolmente integrato nel contesto economico locale. Anche sotto il profilo occupazionale il suo impatto non è eccezionale: si stima che, compreso l'indotto, gli occupati siano 2.500 circa decisamente pochi per un'infrastruttura che movimentata una quantità di TEU pari a un quinto di quella movimentata dal grande porto di Rotterdam, dove gli occupati sono, secondo le stime, più di 170.000, considerando ovviamente anche l'indotto (Dati Havenbedrijf Rotterdam N.V.: <https://www.portofrotterdam.com>).

La Locride, infine, sul versante ionico calabrese, rappresenta il tassello più debole di tutta la regione dello Stretto. In essa ricadono 42 comuni, i maggiori sono Siderno e Locri (i soli a superare i 10.000 ab.), e la popolazione totale è di circa 132.000 residenti. Nonostante la presenza di importanti risorse turistiche, come i centri di Roccella Jonica e Gerace e il parco dell'Aspromonte, questa subregione è fortemente penalizzata dalla carenza infrastrutturale (soprattutto le infrastrutture viarie) e dalla gravissima piaga della criminalità organizzata. Questi elementi negativi contribuiscono all'isolamento della Locride.

4. Conclusioni

L'ipotesi di una territorialità transregionale



tra Calabria e Sicilia, comprendente le due ex province di Messina e Reggio Calabria, benché suggestiva, appare oggi poco percorribile, nonostante – per dirla con Gambi – che questa sia una di quelle regioni disegnate dalla natura e soprattutto dalla storia, nonostante i timidi tentativi che esprimono ancora il desiderio – scrive Campione – di «un possibile stare assieme», nonostante lo «spettro» del ponte che di tanto in tanto riappare, privo però di un vero *logos* e, soprattutto, di un vero «dia-logos» urbanistico tra le due rive dello Stretto (Gambi, 1965, p. 3; Gambi, 1972, p. 7; Campione, 2008, pp. 175-178).

La *limitatio* di una regione, che avviene attraverso la rilevazione di tratti storici, ambientali e culturali distintivi tra aree contigue nonché di flussi che la definiscono con chiarezza, è il passo preliminare verso la nascita di un sistema regionale che possa divenire istituzionale. Secondo *step*, altrettanto fondamentale, è l'espressione di una «progettualità» capace di creare un destino comune per i tasselli territoriali che compongono il mosaico regionale. È la capacità autopoietica di un territorio, che salda spazi, anche quando essi sono divisi da una striscia di mare (Herschel e Newman, 2002, pp. 25-35).

La crisi degli anni Ottanta e le vicende successive hanno finito per disarticolare le stanze della conurbazione messano-calabra, ma già con il Concorso internazionale di idee per il ponte sullo Stretto si era chiuso di fatto un periodo importante, pieno di fermento e ricco di intuizioni. L'accantonamento dei piani e il declassamento gerarchico di Reggio in Calabria, nel 1970, intralciano la strada per un futuro in comune. La città, evidenzia Campione, volterà le spalle allo Stretto in difesa della sua «calabresità» e a tutela del proprio territorio (Campione, 2016), come dimostra ancora nel 2011 la volontà di racchiudere nella nascente città metropolitana un'intera provincia con una densità di popolazione pari a 173 ab./km² – la più bassa tra le città metropolitane d'Italia (dati ISTAT, 2016).

Riferimenti bibliografici

Brambilla Marco, Stefano Erba e Marco Ponti (2006), *La pianificazione e la valutazione delle infrastrutture in Italia: la legge obiettivo ed il caso del ponte sullo stretto di Messina*, in Roberto Camagni e Gianluigi Gorla (a cura di), *Valutazione economica e valutazione strategica di programmi e progetti territoriali*, Milano, Angeli, pp. 25-58.

Campione Giuseppe (1988a), *Il progetto urbano di Messina*, Messina, Gangemi.

Campione Giuseppe (1988b), *Il dominio territoriale delle funzioni*, Milano, Giuffrè.

Campione Giuseppe (2003), *La composizione visiva del luogo*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Campione Giuseppe (2008), *Narrazioni di geografia politica*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Campione Giuseppe, *Lo stretto, oltre il ponte*, 2016 (<https://ricerca.repubblica.it/archivio/repubblica/2016/12/09/lo-stretto-oltre-il-pontePalermo13.htm>)

Cirelli Caterina, Elena Di Blasi, Alessandro Arangio, Salvatore Cannizzaro, Leonardo Mercatanti, Enrico Nicosia, Carmelo Porto (2011), *Il commercio, elemento modificatore del territorio. Nuovi modelli distributivi e morfologie urbane in Sicilia*, in Roberta Gemmiti (a cura di), *C'era una volta la città. Una lettura multidisciplinare del mutamento urbano*, Acireale-Roma, Bonanno, I, pp. 157-191.

Dogliani Carlo, Marco Ligi, Davide Scrocca, Sabina Bigi, Giovanni Bortoluzzi, Eugenio Carminati, Marco Cuffaro, Filippo D'Oriano, Vittoria Forleo, Filippo Muccini, Federica Riguzzi (2012), *The Tectonic Puzzle of the Messina Area (Southern Italy): Insights from New Seismic Reflection Data*, in «Scientific Reports» (<https://www.nature.com/articles/srep00970>).

Di Blasi Elena (2012), *Messina, un'indagine conoscitiva dei rischi territoriali*, in «L'Universo», 1, pp. 8-39.

Di Blasi Elena e Alessandro Arangio (2013), *Commercio e turismo nelle politiche di rigenerazione urbana: Reggio Calabria un modello mancato*, in Caterina Cirelli, Maurizio Giannone ed Enrico Nicosia (a cura di), *Percorsi creativi di turismo urbano*, Bologna, Pàtron, III, pp. 140-156.

Di Blasi Elena e Alessandro Arangio (2016a), *Il porto di Gioia Tauro, assenza di milieu e fragilità di legami con il territorio calabrese*, in Luca Romagnoli (a cura di), *Studi in onore di Emanuele Paratore. Spunti di ricerca per un mondo che cambia*, Roma, Edigeo, pp. 465-473.

Di Blasi Elena e Alessandro Arangio (2016b), *Capo d'Orlando «ri-creativo» dell'area tirrenico-nebroidea*, in Caterina Cirelli (a cura di), *Le nuove geografie del consumo tra crisi e resilienza*, in «Geotema», 51, pp. 78-82.

Fera Giuseppe (2002), *Il ponte sullo Stretto*, in Attilio Belli (a cura di), *Il territorio speranza. Politiche territoriali possibili per il Mezzogiorno d'Italia*, Firenze, Alinea, pp. 147-160.

Gambi Lucio (1960), *La più recente e meridionale conurbazione italiana*, in «Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria», 5, pp. 2-7.

Gambi Lucio (1965), *Calabria*, Torino, UTET.

Gambi Lucio (1972), *I valori storici dei quadri ambientali*, in *Storia d'Italia*, I, Torino, Einaudi, pp. 5-60.

Gambino Iosé e Michele Limosani (2015), *L'area metropolitana dello Stretto, una grande opportunità per lo sviluppo e il lavoro*, in Corradina Polto (a cura di), *Echi dalla Sicilia. Scritti per Amelia Ioli Gigante*, Bologna, Pàtron, pp. 199-209.

Herschel Tassilo e Peter Newman (2002), *Governance of Europe's City Regions. Planning, Policy and Politics*, New York, Routledge.

Musulino Monica (2010), *Metamorfosi urbane*, Reggio Calabria, Città del Sole.

Nice Bruno (1955), *Lo Stretto di Messina nella pianificazione interregionale*, in *Atti del XVI Congresso Geografico Italiano (Padova-Venezia, 20-25 aprile 1954)*, Faenza, F.lli Lega.

Salone Carlo, *Politiche territoriali*, Utet, Torino, 2005.

Vallega Adalberto (1972), *Fondamenti di una teoria geografica della regione*, Genova, Tilgher.

Note

¹ Mentre i confini settentrionali dello Stretto sono facilmente

definibili e corrispondono alla linea ideale, lunga appena 3,14 km, che unisce Capo Peloro e Punta Torre Cavallo, il suo limite meridionale varia a seconda che si considerino i caratteri geografici o quelli idrologici. Se geograficamente, infatti, il confine sud si identifica con il tratto d'acqua, lungo circa 16 km, che collega Capo d'Alì con Capo Pellarò, per l'idrologia il limite meridionale dello Stretto corrisponde alla linea ideale, lunga circa 33 km, che congiunge Capo Taormina con Capo d'Armi. Così, anche la lunghezza in senso nord-sud dello Stretto varia, risultando di circa 33 km se consideriamo la sua superficie geografica e di circa 50 se prendiamo in esame, invece, il suo bacino idrologico.

² Nel 1970, il governo nazionale lanciava il cosiddetto «Pacchetto Colombo», un programma di investimenti da realizzare al Sud e in particolare nella provincia di Reggio Calabria. I

progetti principali riguardavano la nascita di un grande polo siderurgico a Gioia Tauro e di uno stabilimento della Liquichimica a Saline Joniche con un porto industriale. I lavori per la realizzazione del polo siderurgico di Gioia Tauro non furono mai portati a compimento, mentre lo stabilimento di Saline Joniche, immediatamente ridimensionato, vivrà una storia difficile e ricca di fallimenti.

³ A seguito della l. 56/2014, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*, la vecchia Provincia Regionale di Messina e la vecchia Provincia di Reggio Calabria sono di fatto state sostituite dalla Città Metropolitana di Messina e dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria. L'utilizzo, tuttavia, dell'espressione «città metropolitana», consentita dalla legge, appare per le due ex province in questione scientificamente impropria.

