



a cura di marcello panzarella

E. JOURNAL

palermo architettura / n. 13 / gen. 2013

call for papers

sfide del futuro

sicilia e infrastrutture

programmazione e sviluppo regionale

un libro da non dimenticare

altre sicilie

urbanistica in sicilia / la riforma che ancora non c'è

urbanistica in sicilia / una vicenda critica

l'insegnamento dell'urbanistica a palermo / genealogia e caratteri

SOMMARIO

avant-journal

- GIORNATE DI STUDI SU EDDARDO CARACCIOLO/ *n.g. leone, m. panzarella, e. sessa* 5
- CALL FOR PAPERS AND IDEAS. SPAZI PUBBLICI E BUONE PRATICHE NELLE "CITTÀ-TERRITORIO" E "A RETE" IN SICILIA/ *laboratori territoriali, città a rete* 9

ai lettori

- SFIDE DEL FUTURO/ *marcello panzarella* 19

in primo piano

- SICILIA E INFRASTRUTTURE. GUARDARE IN PROSPETTIVA/ *marcello panzarella* 21

questioni aperte

- DAL 2007 AL 2020. LA PROGRAMMAZIONE DELLO SVILUPPO REGIONALE IN SICILIA/ *franco grimaldi* 27

archivi

- LA FIONDA SICULA/ *marcello panzarella* 59

altre sicilie

- L'ANNO 2000 (E OLTRE). IL REGNO FELICE DI SICILIA SECONDO GIUSEPPE GIENI E VALGUARNERA D'ANGIÒ/ *marcello panzarella* 63

questioni aperte

- A CHE PUNTO È LA NOTTE DELL'URBANISTICA SICILIANA/ *giuseppe trombino* 69
- POTENZIALITÀ E CRITICITÀ DELL'URBANISTICA IN SICILIA/ *teresa cannarozzo* 89

genealogie

- L'IMPEGNO SOCIALE NELL'INSEGNAMENTO DELL'URBANISTICA A PALERMO/ *nicola giuliano leone* 117

nel prossimo numero

- ARCHITETTURE IN PORTOGALLO/ *michele cannatà e fátima fernandes* 146

Rosario Crocetta, presidente della Regione Siciliana, ha annunciato che il 21 Gennaio di quest'anno sarà siglato l'accordo per l'alta velocità in Sicilia.

I punti qualificanti dell'accordo tra il presidente Crocetta, il ministro Barca e il presidente delle Ferrovie dello Stato, riguardano il miglioramento dei collegamenti tra Messina, Catania e Palermo.

"L'obiettivo - dice Crocetta - dovrebbe essere non solo la costruzione del doppio binario ma anche un collegamento rapido tra gli aeroporti di Catania e Palermo. In questa prima fase in cinque anni vorremo riuscire a coprire questa distanza in due ore e mezza e, in altri 10 anni, in un'ora e mezza".

Riguardo al Ponte sullo Stretto, considerando che non ci sono ancora né un vero progetto né un vero finanziamento, Crocetta pensa che sia fuor di luogo schierarsi.

in primo piano

SICILIA E INFRASTRUTTURE. GUARDARE IN PROSPETTIVA/ *marcello panzarella*

Certamente l'annuncio del neo-presidente della Sicilia sollecita attenzioni e insieme solletica perplessità, se non forse qualche battuta. Perché? Perché proclama come fattibile una cosa certamente necessaria, ma in una terra in cui le necessità abbondano, e però agli annunci - e anche agli appalti - troppo spesso non sono seguiti i fatti: ne sia un esempio l'ormai cronico procedere a singhiozzo dei pochi chilometri del raddoppio ferroviario tra Buonfornello e Cefalù, lungo la linea Messina-Palermo, l'unica ad alta capacità prevista fin adesso in Sicilia.

Di fronte al ragionamento chiaro, e per me in larga parte ancora valido, che Doglio e Urbani produssero quarant'anni fa sulla strategia delle connessioni tra porti e linee di trasporto in e per la Sicilia, mi chiedo quale sia stata e quale possa essere - se c'è - la strategia, non solo della Regione, ma soprattutto della nostra Repubblica, e - a cascata - delle Ferrovie dello Stato, riguardo al ruolo da assegnare alla Sicilia sia nell'ambito del sistema nazionale dei trasporti, sia, in termini più generali, nel quadro di un progetto di natura geo-politica che mi sembra tanto necessario quanto assente. La Sicilia è una regione di confine, se non di frontiera. Gli accenni, timidi e generici, a un rapporto privilegiato con l'Africa non sono mai stati sviluppati in un insieme chiaro, coerente e convincente, di decisioni e azioni conseguenti. Ma è anche vero che non si tratta solo di timidezza o miopia politica del nostro Paese, quanto anche di una politica mediterranea che l'Europa in realtà non supporta, lasciando che siano ancora i singoli stati ex coloniali, come Francia e Inghilterra, a occuparsene per i loro interessi più particolari.

← *il programma di infrastrutturazioni annunciato dal governatore della sicilia*



Basti dire che meglio di noi hanno già fatto la Spagna e la Grecia, che – se davvero volessimo impegnarci – sarebbero per noi i concorrenti più diretti nell'indirizzare i flussi e nello stabilire le regole del gioco commerciale tra l'Europa e – appunto – l'Africa. Ce lo provano il rinnovato porto del Pireo, ad Atene, e soprattutto quello spagnolo di Algeciras, sistemato con cura, accanto a Gibilterra, giusto di fronte ai due nuovi porti di Tangeri.

Nel quadro di uno sguardo così allargato, la prima osservazione che ci riguarda è che – senza prospettive credibili di proiezioni dalla Sicilia verso l'Africa, e senza le infrastrutture costiere e territoriali adeguate allo scopo – un Ponte sullo Stretto sarebbe privo di senso.

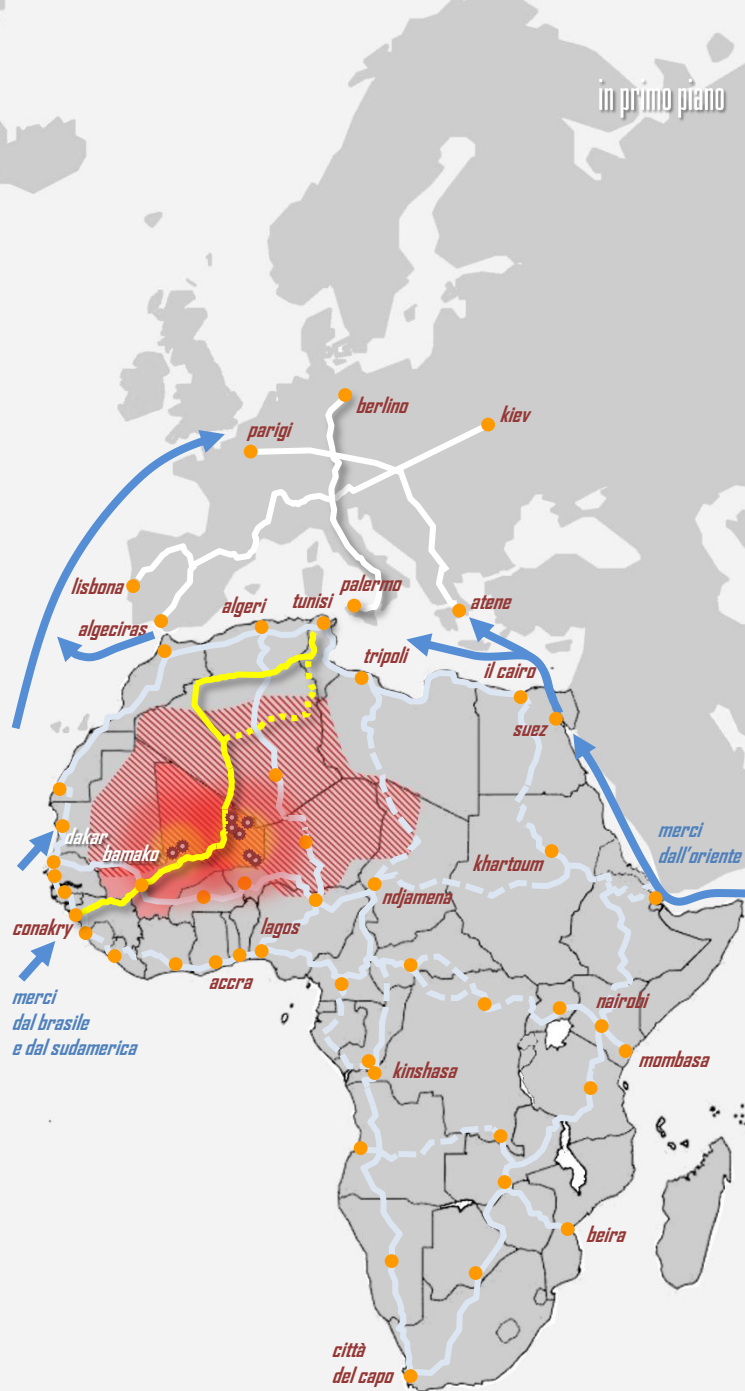
D'altra parte, per le questioni più immediate della Sicilia, a che scopo accorciarne le distanze interne? Solo per rendere meno amara la vita ai quattro pendolari che ogni giorno si sbattono tra Palermo e Agrigento, o tra Enna e Catania? Diciamo la verità: c'è qualcuno che non si sia mai accorto che l'autostrada Palermo-Catania è tuttora un *deserto*? Un deserto di solitudini, che attraversa le desolazioni di un deserto di opere e città. Fatto è che Palermo e Catania tra loro non dialogano, e non lo fanno perché ancora non hanno, dopo sessant'anni di autonomia regionale, quasi nulla da dirsi o da scambiarsi.

Spostando la mira, e volgendo lo sguardo più a ovest, tra le mille domande che si affollano una mi preme in particolare: è possibile – mi chiedo – che per l'occidente estremo dell'Isola l'unica economia che si è riusciti a immaginare è ancora e soltanto quella del turismo [archeologico, eno-gastronomico, balneare, e – forse – termale]? È possibile – aggiungo – che nessuno si sia



mai reso conto, senza trarre le conseguenze del caso, che la costa tra Trapani e Marsala, fatta eccezione per Gibilterra, è il posto in cui l'Europa e l'Africa sono più vicine? Sia chiaro, le vie del sale, del vino, dei cannoli, o delle colonne rotte, sono importanti, ma certo non risolvono i problemi del nostro futuro. La questione vera è che l'Isola ha un bisogno disperato di essere attraversata da vere arterie, perché lungo i tragitti di questi attraversamenti le merci di passaggio possano lasciar tracce e indurre produzioni. Perseguire uno scopo del genere richiede però, preliminarmente, l'individuazione dei corridoi di interesse globale su cui operare e la capacità – la forza e la razionalità – per condurli ad attraversare l'Isola. Ciò significa, in soldoni, che dovremmo disporre di una vera e propria strategia geopolitica: non solo per individuare i porti e le infrastrutture da potenziare o realizzare ex-novo, ma anche per porre le basi, concettuali e operative, senza cui la Sicilia – e buona parte del Meridione – assai difficilmente potrebbero godere di uno sviluppo solido e duraturo [e di un progresso civile reale]. Quali sarebbero le direzioni di una *politica estera* adeguata a questi scopi? Tutte quelle che andassero nel senso di garantire i nostri interessi nazionali in Africa, in un quadro di azioni europee meno sbilanciato verso l'Est. Tutte quelle, voglio dire, capaci di favorire flussi continui di merci provenienti dal Sud-America e dal Sud-Africa e diretti, attraverso il Sahara, verso l'Italia e l'Europa. Tutte quelle, soprattutto, capaci di aggiungere una quota di valore a fianco del tragitto, sia a favore dello sviluppo locale dei Paesi del deserto, sia a favore dello sviluppo del nostro Meridione, a cominciare dalla Sicilia. Con ogni evidenza,

< *connettere il Brasile con l'Europa attraverso il Sahara: un progetto conveniente, se si coniugano velocità e valore aggiunto lungo il tragitto*



occorre occuparsi d'Africa, essendoci attivamente, L'Europa, in questi giorni, sta lasciando che sia la sola Francia a curare militarmente i propri interessi nazionali nel Sahara, e più precisamente nel Mali, dilaniato dalla guerriglia separatista, islamica e fondamentalista, asserragliata nel nord del Paese. Questo lassismo è un errore gravissimo. Le piste odierne del deserto possono essere i tracciati delle ferrovie del futuro, capaci di convogliare merci da e verso il sud del mondo, nelle direzioni che la politica di oggi dovrebbe saper determinare. L'unica nostra vera chance è individuare, fomentare, intercettare e difendere uno di questi flussi, investendo in esso per attrarlo verso la Sicilia, e di qui rilanciarlo verso l'Italia e l'Europa. È chiaro che, per le variegate debolezze dell'Italia, e per il radicamento locale ancora forte delle altre nazioni ex coloniali, le nostre aspirazione in questo senso, se prive di una spalla europea, sarebbero del tutto velleitarie. Dunque, per esserci in Africa – e per il resto che può derivarne – la Sicilia e l'Italia devono essere sempre più presenti, e sempre più credibili, in Europa. Alla luce di ciò, anche le prospettive e le scelte locali possono farsi più chiare: più che collegare tra loro Palermo e Catania, riuscirebbe utile e indispensabile connettere con una ferrovia veloce e capace i porti siciliani della costa sud-orientale, affacciati sull'oriente mediterraneo [Augusta e Pozzallo], con i porti siciliani della costa occidentale [Trapani e Mazara], affacciati sul Maghreb e sull'Africa berbera e francofona: una ferrovia così fatta attraverserebbe la Sicilia come un parallelo, e lungo i colli agrigentini e nella piana di Catania potrebbe dar luogo a stabilimenti di trasformazione delle materie prime o dei semi-lavorati provenienti così

< *il conflitto jihadista nel sahara, in atto combattuto lungo i tracciati previsti della ferrovia transahariana; fonti sul conflitto: limes n. 5, 2012*

USCITE DI E.JOURNAL /palermo architettura:

- n. 00 ago. 2011 /29 luglio 2011
- n. 00 ago. 2011 supplemento 00.1 / 02 agosto 2011
- n. 00 ago. 2011 supplemento 00.2 / 10 settembre 2011
- n. 01 set. 2011 /20 settembre 2011
- n. 01 set. 2011 supplemento 01.1 / 20 settembre 2011
- n. 02 ott. 2011 /05 ottobre 2011 / ribattuta 26 ottobre 2011
- n. 03 nov. 2011 / 28 novembre 2011 / ribattuta 04 dicembre 2011
- n. 04 dic. 2011 / 28 dicembre 2011
- n. 05 gen. 2011/ 31 gennaio 2012
- n. 06 feb. 2012/ 29 febbraio 2012
- n. 07 mar.2012/27 apr. 2012
- n. 08 apr. 2012/ 28 apr. 2012
- n. 09 mag. 2012/27 lug. 2012
- n. 10 giu. 2012/ 11 ago. 2012
- n. 11 lug. 2012/ 06 set. 2012
- n. 12 set. 2012/ 31 ott. 2012
- n. 13 gen. 2013/16 gen. 2013

E.JOURNAL /palermo architettura è on-line:

<http://www.uam-productions.it/>

e su facebook:

<http://www.facebook.com/ejournal.palermoarchitettura>

lettera personale non ufficiale diffusa attraverso la posta elettronica e il web, in attesa di registrazione

progetto grafico: marcellopanzarellagraphicdesign

tutti i diritti riservati

in prima di copertina: sicilia, di marcello panzarella