



*AUGUSTA: CITTÀ PORTO – PORTO CITTÀ
PER UN APPROCCIO EURISTICO DEL
GOVERNO DEL TERRITORIO*

di Alessandro Ambrosio

a Fabrizia ed Angelo

a George

SOMMARIO

INTRODUZIONE	1
CAPITOLO 1: L'AREA TEMATICA	3
1.1 Il porto di Augusta: l'anomalia	3
1.2 L'analisi	10
1.3 Una policy di sviluppo urbano: "CP/PC"	12
1.4 Considerazioni metaprogettuali	18
a) Punti di Debolezza	18
b) Punti di Forza	20
c) Opportunità	21
d) Minacce	23
1.5 La strategia	26
1.6 Il paradosso della storia	32
CAPITOLO 2: LE NUOVE TENDENZE PER LO SVILUPPO LOCALE	35
2.1 P.A.E.S. (Piano Azione Sviluppo Sostenibile) e Z.E.S. (Zone Economiche Speciali)	35
2.1 Il deutero-apprendimento	41
2.2 La resurrezione dell'hansa	42
2.3 L'apprendimento territoriale	46
2.4 Processi ecologici e processi comportamentali	47
CAPITOLO 3: META-PROGETTUALITA'	51
3.1 Antropizzazione ed entropizzazione	51
3.2 Rigenerazione per autosimilarità	53
3.3 L'optimum	61
3.4 Il non progetto	64
3.5 Lo sviluppo locale polisemico: il grande anello della Citta-Porto	71
APPENDICE "A"	77
APPENDICE "B"	81
BIBLIOGRAFIA	84

<i>RIFERIMENTI NORMATIVI</i>	88
<i>RINGRAZIAMENTI</i>	90

*«Spesso il termine utopia è la maniera più comoda
per liquidare quello che non si ha voglia, capacità o
coraggio di fare».*

Adriano Olivetti

INTRODUZIONE

Ciò che accade spesso accade per caso, altre volte per coercizione, qualche volta si relaziona con il mondo altre volte solo con piccole cose.

Essere greci, normanni od arabi, inglesi o francesi presuppone comunque vada una presenza dell'essere, esserci.

Non anettere territori, non avere mire espansionistiche, non fare le guerre, non è un senso pacato della polemologia, una Città Porto è sempre e comunque un problema di polemologia, uomini, i loro sogni, le loro terre, loro creano istituzioni, se gli uomini non hanno il senso della loro grandezza, dovrebbero farsi sostenere dalla loro coscienza, non esiste simbiosi o commensalismo che non sia attinente a relazioni complesse, fermarsi, rinunciare al *politically correct* potrebbe servire ad aumentare consapevolezze che riescano a superare uno stallo ormai consolidato.

Esercitare il miglior mestiere, esser il trait d'union tra uomini della memoria e uomini che verranno è una grossa responsabilità.

Orgoglio professionale del mestiere degli altri e del mio mestiere, grande collaborazione deve essere profusa là dove enti ed istituzioni completano il quadro della giusta *governance*, le immotivate conflittualità del gioco politico anestetizzano consapevoli più o meno marcate, un Master legato allo Sviluppo Locale potrebbe o dovrebbe avere anche atteggiamenti utili a rimescolare processi e costruzioni consolidate, avere assimilato uno status quo non ha prodotto interessanti risultati per un territorio comunale che diventa sempre più immateriale.

Dicotomie dello sviluppo, assiomi interpretativi dell'idioma "locale", prima di immettere opportune considerazioni bisognerebbe cancellare norme tipi socialmente consolidati, reificare situazioni di contesto irriproducibili, registrare retrocessioni utili, il territorio di Augusta è oggetto di processi storici di grande valenza e di grande impatto territoriale, con connessioni e legami che hanno una dimensione planetaria, adattare ciò ad una cultura assuefatta a concetti ambientalistici che stanno cedendo il passo a nuove sinergie transnazionali significherebbe dismettere potenzialità incommensurabili.

Assumersi la responsabilità di recidere convenzioni di "sottosviluppo" troppo spesso assuefatte a facili procedure dell'Unione Europea è atto dovuto, là dove esistono fragili ritorni al passato impossibili da sostenere

per una Città Porto, essere inquinati , essere contaminati per una città Porto è un fatto consequenziale, non un fatto casuale, la circolarità produttiva riporta lo status ad innovativi processi, l'importante è assumere la giusta "ecologia", gli enti preposti alle accelerazioni dello sviluppo, in particolare Comune ed Autorità dei Porti di Catania ed Augusta hanno il compito di accelerare le coscienze e distruggere una stasi incomprensibile.

CAPITOLO 1: L'AREA TEMATICA

1.1 Il porto di Augusta: l'anomalia



Fig.1: Veduta verso la Torre Avalos, foto di G.Panarisi

«Euristico: Nel linguaggio scient., detto di ipotesi che viene assunta precipuamente come idea direttrice nella ricerca dei fatti, e del metodo stesso di ricerca così condotta: mezzo e., in senso lato, mezzo di ricerca. In partic., in matematica, procedimento e., qualsiasi procedimento non rigoroso (a carattere approssimativo, intuitivo, analogico, ecc.) che consente di prevedere o rendere plausibile un risultato, il quale in un secondo tempo dovrà essere controllato e convalidato per via rigorosa.¹ »

¹ Definizione tratta dall'Enciclopedia Treccani.

Adolfo Natalini ha scritto: «*Se l'architettura fosse una scienza sarebbe paragonabile all'euristica, la scienza della soluzione di problemi a dati incompleti. Come ogni euristica non ci prometterebbe la soluzione giusta, ma solo di evitare gli errori evitabili. Così il progetto di architettura cerca di comprendere la maggior quantità possibile di dati significanti, assume poi la responsabilità di sceglierne alcuni come generatori e lavorando su questi sia razionalmente che poeticamente (potrei dire intuitivamente per non spaventare nessuno), corre infine il rischio di ogni creazione*².»

Mutuando metodologie provenienti dalla polemologia, risulta alquanto singolare avere l'opportunità di riportare il tema trattato in un alveo di competenza filologica di grande interesse storico: circa mille anni di storia, forse più di duemilacinquecento se partiamo da *Megara Hyblaea*, storie di guerre che hanno costruito sia la Città, sia il porto, unendone significati, strutture spaziali, emergenze di rilievo, motivazioni, significati contemporanei. La guerra è nelle pietre dei luoghi, nel porto, nei suoi fondali, in tutto il territorio.

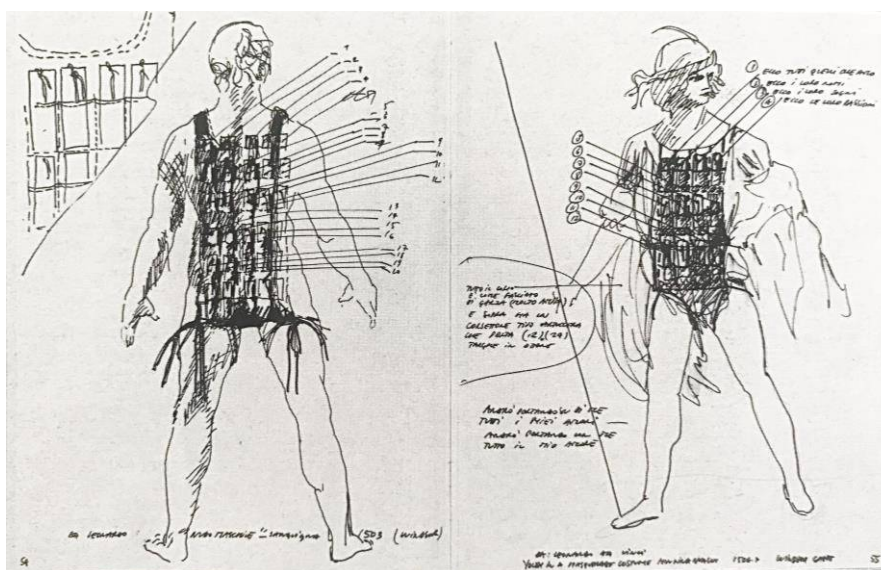


Fig.2: Disegno di Adolfo Natalini per “Figure di pietra”, in *Quaderni di Lotus*, Electa Editrice, 1984, p.8.

² Natalini A., Figure di pietra, in *Quaderni di Lotus*, Electa Editrice, 1984, p.7.

La scelta del territorio di riferimento viene indirizzata alla Città ed al Porto di Augusta ove sono allocate emergenze culturali, ambientali, turistiche ed industriali caratterizzate anche da un certo gigantismo dimensionale.

Nel territorio comunale riscontriamo grandi e prestigiosi monumenti (Castello Svevo, Forti Garsia e Vittoria, Torre Avalos, Hangar Dirigibili), siti archeologici, città intere del passato (Megara Hyblaea), grandi perimetri costieri, poli industriali, ed un Porto a carattere internazionale che connette l'Europa da e per i grandi corridoi logistici europei (TENT-T).

Purtroppo, da decenni, la mancanza di una visione d'insieme, di un quadro organizzativo vivificante, energia e paradigma che possa in qualche modo armonizzare le varie componenti del territorio per metterle a regime (di conseguenza "a reddito"), l'assenza di un collante con lo sviluppo locale complessivo, ci restituisce un quadro di degrado socio-economico ed una mancata percezione prospettica a carattere sociale.

Ad "ingredienti" di grande pregio (ribadendo con forza l'importanza del tessuto porto/industriale) non corrisponde una "ricetta della torta" che faccia corrispondere regole e relazioni di mutua collaborazione e sinergia. L'andare in ordine sparso è il risultato, un'attività deleteria per il territorio e la comunità tutta.

GAL della zona montana, Piani Regolatori Comunali, Patto Territoriale della zona industriale, PIT, PIOS, Piani di Risanamento Ambientale, SIN, Tavoli per la Chimica, Distretti turistici e della pesca, Piano Paesaggistico, Piano Prasis del Consorzio ASI, Piano Territoriale Provinciale, ogni episodio territoriale innovativo si è infranto nel muro dell'eccessiva specializzazione, autodistruggendosi nella propria dimensione autoreferenziale e non raggiungendo il risultato di sviluppo permanente prospettato.

Cornelius Castoriadis afferma: *«L'alienazione è l'autonomizzazione e la dominazione del momento immaginario entro l'istituzione, che comporta l'autonomizzazione e la dominazione dell'istituzione rispetto alla società»*³, volendo con ciò esprimere quanto necessario ed urgente sia per la società trovare nelle figure istituzionali una figura d'avant-garde, avulsa dalle dinamiche che bloccano la società stessa (e quindi capace di portare avanti cambiamenti ed atteggiamenti "coraggiosi" altrimenti improponibili per la poca forza motrice della collettività paralizzata) ma, di contro,

³ Castoriadis C., *L'enigma del soggetto. L'immaginario e le istituzioni*, Edizioni Dedalo, 2011, p. 53.

compromessa nella sua intima autonomia da questo necessario dominio discriminatorio.

Il tema proposto, attraverso una analisi dello stato di fatto e delle relazioni istituzionali possibili, dovrà attivare relazioni e contaminazioni tali da innescare processi collaborativi mare/porto/città/campagna, in modo che venga realizzato un palinsesto culturale ed industriale a carattere sinergico, in cui lo sviluppo locale non sia un obbiettivo, ma sia l'essenza stessa della sostenibilità del territorio comunale, peraltro confine comunale ormai dematerializzato dalle nuove *Governance* della gestione amministrativa del Porto intero.

L'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Porto di Augusta e Porto di Catania), il legarsi e fondersi dei due Porti deve indurre nuove passioni, nuove attenzioni, opportune consapevolezze di un concreto cambiamento strutturale, avendo piena consapevolezza che attraverso i Porti, si integreranno anche le Città.

Oggi le relazioni forti con una Città Metropolitana, in un futuro ormai prossimo la costruzione di una Zona Economica Speciale (ZES) che porterà la città di Augusta a confrontarsi con i territori del Comune di Siracusa e della Città Metropolitana di Catania, tutto ciò oltre a sbiadire i confini territoriali deve essere monito per la ricerca di giusti indirizzi, nuovi paradigmi e regole per la pianificazione urbanistica, ormai lontana dalla semplice zonizzazione, novità che porta con se tattiche, strategie per ricerche ed affermazioni di miglioramento ambientale, sociale ed economico.

Alla luce di tutto quanto introdotto, se anziché leggere la storia come una semplice narrazione di avvenimenti vi si volessero anche trovare insegnamenti od indicazioni istruttive, bisognerebbe allora convenire che dalle vicende narrate emerge una constatazione: nel lungo arco di tempo in cui la rada deserta usata solo come rifugio, si è evoluto fino a raggiungere l'odierna condizione, il Porto di Augusta, in più di una occasione, ha fatto affidamento unicamente sulle intrinseche doti regalategli dalla natura per superare gli ostacoli di vario genere che ne hanno ostacolata la crescita; ostacoli identificabili, talvolta anche in trascuratezze più o meno casuali, od in gelosie più o meno scoperte, che in una diversa condizione avrebbero trovato poco o alcuno spazio.

Sotto questo aspetto, è lecito ritenere ravvisabile, tra le cause di una simile situazione, l'influenza anche di quella che non è azzardato considerare una sua permanente anomalia rispetto a contesti orograficamente paragonabili: si tratta infatti di una realtà sulla quale si affaccia, a ridosso, solo un

modesto agglomerato urbano abitato da una collettività altrettanto numericamente modesta, impotente od inadeguata - in quanto tale - nell'affrontare e portare a soluzione rapidamente ed in prima persona, alcune tra le numerose problematiche connesse ad uno specchio acqueo di tale rilievo.



Fig.3: Carta topografica del territorio di Augusta in una rappresentazione della fine del secolo XVI.

La *governance* è definita come «il processo di adozione delle decisioni e il processo attraverso il quale le decisioni sono attuate (o non attuate)» (definizione delle Nazioni Unite)⁴.

Si vuole in sostanza affermare – e quindi non si tratta di una critica, ma solo di una notazione statistica – che, se invece di essere ancora oggi Augusta un Comune di non più di 36.000 anime, ne avesse contato già in passato dieci volte tanto, si può supporre che, essendovi auspicabilmente decuplicato il patrimonio umano di capacità decisionali ed imprenditoriali, lo sviluppo del porto avrebbe potuto registrare tempi più rapidi di quanto invece avvenuto, con le logiche positive ricadute.

Orbene, nel momento in cui si punta oggi al decollo del cosiddetto “Commerciale” (riferendosi per l'appunto al Porto Commerciale di Augusta), da intendersi soprattutto come terminal *containers*, è bene attendersi una fase competitiva o concorrenziale con altri scali (non solo nazionali) poco od affatto disposti a rinunciare alle loro attuali prerogative nel settore - cosa del tutto comprensibile e giustificabile, poiché in gioco non vi saranno unicamente interessi, ma anche posti di lavoro.

Anche se è vero che per vincere la sfida di fare del Porto di Augusta l’“eccellenza” da più parti auspicata dovranno agire di conserva forze politiche, sociali ed imprenditoriali a livello nazionale è anche necessario che lo sforzo, in sede locale, non per questo potrà essere da meno: “certo - si dirà - adesso c’è la Autorità Portuale ad avere voce e capacità di decidere”, ma pur essendo necessaria può darsi che essa da sola non sia sufficiente, ed abbia bisogno di uno sforzo corale.

Augusta superi dunque l'anomalia, le forze che possono farlo - ed ormai non mancano – si attrezzino a “pensare in grande” uscendo dal proprio particolare, se ancora non lo hanno fatto, impegnandosi anche nei settori che appaiono distaccati dalla realtà portuale, e che invece concorrono a rendere migliore il contesto generale, di cui essa fa parte.

Solo con l’azione concreta si otterrà la legittimazione ad essere i protagonisti di diritto nelle vicende del Porto il quale, da parte sua, non mancherà d’offrire ancora quelle monete d’oro che l’aquila federiciana strappa con gli artigli dalle sue acque⁵.

⁴ Parlange R., Pellerano D., *Tecniche di performance management per migliorare la PA. Un percorso di qualità per l'applicazione della Riforma Brunetta*, Franco Angeli editore, 2012, p.28.

⁵ Si fa riferimento allo stemma della città di Augusta che raffigura un’aquila posta su una fascia recante la dicitura “Urbs Regalis Augusta Veneranda Fidelis” con in testa una corona a cinque torri recante la scritta “S.P.Q.M.A.” e la quale trae dal mare sottostante delle monete, chiaro riferimento alla ricchezza che la Città trae dal mare.



Fig.4: Progetto di Tibuzio Spannocchi per la fortificazione di Augusta. 1578.

1.2 L'analisi

«Bisogna fare di se dei capolavori.

Io ho trovato da molti anni da molti millenni dentro di me il deserto. E quindi sono in un deserto che parla a un altro deserto e non più, al deserto dell'altro⁶»

Nel voler definire:

- * un sistema locale
- * un bisogno
- * una strategia
- * una prospettiva / obiettivo
- * ipotesi di intervento
- * ipotesi di cambiamento

all'interno del sistema territoriale/polo industriale e portuale di Augusta, si potrebbe trovare un subdolo conforto solo nella lirica costruttiva (distruttiva) di Carmelo Bene.

Senza voler interpretare il ruolo del demiurgo, bisogna però prendere atto del fatto che rispetto ai fatti endogeni accaduti negli ultimi cinquanta anni nel territorio di Augusta, si verifica oggi uno strano "deserto" sociale, ma anche economico e culturale.

Un porto che diventa il fine (del potere) e non il mezzo per sviluppare il territorio, retro-porto, perde dei valori interessanti di complessità economica.

Un polo petrolchimico disteso a pennello nella rada portuale deve essere comunque *evoluzione* non solo *mantenimento*: si deve ricomporre una *economia circolare*, nella volontà di dare al territorio soluzioni diffuse nel settore energia, pensando alla tri-generazione termica ed energetica, ricercando una miscela infrastrutturale utile alla logistica, alle imprese tutte, dando priorità al settore primario poiché, a torto o ragione, l'agricoltura esercita una forte connotazione territoriale; si deve pensare alla Città-Porto, al Porto che costruisce la Città, il Porto che diventa Città.

⁶ Bene C., *Estratto del discorso nella puntata "Uno contro tutti"*, in *"Maurizio Costanzo Show"*, 28 giugno 1994.

Ma oggi la Città la si osserva da troppo tempo: essa aspetta, ha decomposto il suo tessuto, pensando che le sue vicende urbanistiche fossero disgiunte dal Porto, dal resto del mondo e, per dirlo con le parole di Gregory Bateson «*Le cose-in-sé [...], inaccessibili all'indagine diretta, stanno tra loro in relazioni esistenti tra loro e noi*⁷».

Il retro pensiero, l'*ancien* rimane immobile solo su pensieri univoci, il territorio rimane discarica, utile a dispensare effetti cancerosi sugli abitanti dei Comuni; si certifica solo ghettizzazione del diffuso modo di interpretare, nel tempo, tante aspettative per trasformazioni: polo di ricerca e/o polo museale (vocazione per l'archeologia industriale) rimangono aspettative sospese perché mai assimilate nel “sentire” di chi costruisce il mondo, il proprio mondo.

Il territorio vive e si adagia da sempre, senza una fase di induzione rigeneratrice, il prossimo tempo appare compromesso da una realtà ormai *asfittica* ed *asfissata* da pensieri troppo compressi e visioni assenti; a riprova di ciò la dice lunga lo stato dei luoghi in prossimità degli agglomerati industriali/portuali: oltre il loro muro troviamo un deserto (un altro), manca una naturale energia di prossimità, manca la auto-responsabilizzazione sociale, troppo adagiata sulla critica del presente, alla quale va riconosciuta un'importanza allocativa.

Desertificare il deserto, («trovarsi in un deserto che parla ad un altro deserto e non più al deserto dell'altro⁸»), mutuare la critica potrebbe servire almeno a cambiare il metodo, a smetterla con i proclami di sistema, finirla con la concertazione di remota memoria, tornare alle origini del Porto, creare un distacco dalla propria non storia recente, riuscire a disgiungere l'assenza di identità, localizzare il sistema, insomma sviluppare localmente le forti energie di una Città-Porto.

De-sviluppare, de-strutturare per ricostruire, là dove Federiciane intenzioni allocavano i primi impianti di acquacoltura, là dove si producevano moscati e cotone durante la guerra di indipendenza americana, traguardando aspetti idrogeologici, semantici, e scrollandosi di dosso l'idea che ciò possa accadere senza forti volontà dal basso, metodo “bottom up”, senza analisi e forti visioni della grande storia e consapevolezza del Porto e della Città.

⁷ Bateson G., *Mente e natura*, Adelphi Edizioni, 2017, p. 253.

⁸ Cit. Bene C., *Estratto del discorso nella puntata “Uno contro tutti”*, in “Maurizio Costanzo Show”, 28 giugno 1994.

1.3 Una policy di sviluppo urbano: “CP/PC”

«Ogni architettura è una macchina del tempo.

Il suo funzionamento è legato al fatto che essa è omogenea al flusso in cui si muove. L'architettura è veicolo e chiave per tempi diversi. Ancorata fermamente nello spazio rimonta la corrente del tempo, ed accostandosi alle architetture del passato ci fa partecipi dei tempi che le produssero. Viviamo così grazie a quelli che sono vissuti e ci dedichiamo a quelli che vivranno. Dividendosi tra soddisfazione dei bisogni e soddisfazione del desiderio, si proietta nel futuro a cercare ipotesi per la sua vita attuale e dal futuro ritorna nel passato superando le insidiose riduzioni del presente⁹».

La Città-Porto di Augusta e l'Autorità di Sistema Portuale di Sicilia Orientale, Nuova Autorità ieri dei Porti di Augusta e Catania, non rappresentano due facce della stessa medaglia ma sono la medaglia stessa: sono mille anni di storia di due meravigliose realtà urbane che oggi, ognuno nel rispetto delle proprie competenze istituzionali, devono individuare temi comuni di reale condivisione per i loro territori e per le cittadinanze.

È proprio in virtù di queste considerazioni che si delineano incontrovertibilmente i contorni del progetto per una *policy* di sviluppo urbano per il Comune di Augusta, inquadrata all'interno della caratteristica peculiare della città stessa, cioè il Porto e caratterizzata principalmente dal segno della ricerca euristica, di scoperta, proprio a voler rappresentare la via non di preconetto ma di analisi endemica e conoscitiva che si va perseguendo nella profilazione del progetto stesso.

Da qui il titolo emblematico del presente studio: “Augusta: Città-Porto, Porto-Città. Per un approccio euristico del governo del territorio” (in acronimo “CP/PC”), un'analisi delle dicotomie e/o sinergie tra ambito d'interesse portuale e ambito portuale.

Il progetto proposto si pone l'obiettivo di ripercorre le vicende legate alla genesi complessa e temporalmente lunga delle diverse *Governance* che si occupano del territorio comunale/portuale: entrambe le istituzioni (Autorità portuale di Augusta e Autorità portuale di Catania) sono legate alla stessa realtà socio-territoriale ed alle sue sconfinare relazioni; entrambe sono deputate alla regolazione dei fatti/eventi che incidono pesantemente nello sviluppo locale; entrambe hanno la missione della pianificazione

⁹ Natalini A., *Figure di pietra*, in *Quaderni di Lotus*, Electa Editrice, 1984, p.93.

economica e territoriale; entrambe acquisiscono consapevolezza di avere relazioni immateriali fortissime con il resto del mondo.

È d'obbligo ripercorrere la storia a ritroso, al fine di capire il presente, fare tesoro del passato, attualizzare la storia per farne uso logico decisionale: lo stato di fatto è disgiunto da uno sviluppo perfettibile ancora a venire.

Le vicende del Porto-Città e della Città-Porto coincidono con ogni singola allocazione nella rada: importanti siti industriali che non possono essere licenziati come un passato remoto ed oggi inopportuno, ma che hanno pratica valenza identitaria necessaria per nuovi metodi di conversione dei territori. Il polo industriale notevolmente allocato in ambito portuale va' osservato, rispettato, ma soprattutto rimodulato semanticamente in una ipotesi di sviluppo culturale, e di salvaguardia della memoria paesaggistica e archeologica.

La storia dello sviluppo portuale in generale è storia di *Governance*, istituzioni dove si sono succeduti esperti di problematiche logistiche internazionali. Oggi deve anche costruirsi e si costruisce grazie alla novella normativa di accorpamento dei Porti Nazionali, il cosiddetto Decreto Del Rio Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Nasce una *Governance* complessa, amministrativa, previsionale e socializzante, bisogna però superarne una "a freddo" che gestisca prioritariamente adempimenti formali (ciò è poco validante per una Città-Porto inarrestabile, oggi per un Sistema di Città-Porto), una *Governance* che dovrebbe evolversi e mai involversi. Un porto, una città non sono gesti solo contemporanei, sono luoghi di tutti i tempi: a maggior ragione, un Sistema Portuale legato anche ad una città Metropolitana, non potrà prescindere dal *mileau* territoriale ma dovrà implementare la propria *policy* tenendo conto anche dei localismi.

Il presente lavoro pre-sviluppa un'analisi della situazione socio-economica della città, della Città-Porto, del Porto-Città; da essa emergerà un quadro assai critico dominato dalle emergenze sociali e ambientali destinate a condizionare, nel breve/medio termine, caratteri crescenti di strategia, aumentando, in prospettiva, la pressione sul giusto impiego delle risorse materiali ed immateriali complessivamente disponibili o da ricercare.

L'attuale fase coincide con la ricerca di competenze e zone di contaminazione tra la comunità locale ed il sistema gestionale normativo del Porto/Sistema Portuale: è facile intravedere, in ciò, una prima

fondamentale opportunità della quale occorre tenere conto nella formulazione di una credibile politica strutturale di sviluppo. Una corretta strategia in questo ambito richiede, infatti, un saggio equilibrio fra le politiche volte a governare le emergenze e le politiche di più largo respiro orientate ad aggredire i fattori strutturali (da cui le emergenze stesse in larga parte derivano), questa fase di contemporanea ricerca non deve essere abdicata a seguito di una mancata esposizione delle problematiche consolidate.

In un contesto di risorse scarse e decrescenti, anche nella prospettiva della riorganizzazione dei flussi centro-periferia, si potrebbe analizzare come sia innovativo percepire con consapevolezza la possibilità di rilanciare un vero flusso periferia-centro conseguente alle innovazioni strutturali in corso.

La ricerca di un mix corretto fra politiche a breve ed a lungo termine appare opera estremamente difficile: ma è questa la vera sfida del nuovo governo del territorio, una sfida che impone una forte discontinuità rispetto al passato.

Sia ai fini della determinazione dell'ambito portuale che ai fini della zonizzazione funzionale è indispensabile il concorso delle volontà di tre soggetti che rappresentano altrettanti diversi livelli dello Stato:

1. l'Autorità Portuale, che rappresenta il livello centrale;
2. il Comune, sul cui territorio il porto si sviluppa nel suo complesso;
3. la Regione.

La legge di riforma, riprendendo le conclusioni della giurisprudenza comunitaria, ha descritto una nozione molto moderna di "ambito portuale" di fatto spezzando il collegamento ambito-circoscrizione marittima/doganale per rifunzionalizzare il porto alla complessità delle operazioni di porto ma, soprattutto, invocando la priorità logistica infrastrutturale di retro-porto e di area vasta che caratterizzano un determinato mercato infrastrutturale geografico e merceologico.

L'Ambito portuale presenta, così, una caratteristica eminentemente innovativa, ma se si riflette ritorna a calarsi in una "socializzazione territoriale" del porto: l'Autorità determina, con lo stesso atto, l'area della regolazione, quella a carattere urbanistico e l'area-spazio della realizzazione di opere necessarie alla portualità.

Ne emerge quindi che il sistema territoriale, urbanistico e di regolazione che, nel suo complesso, si propone come un "unicum", che si esprime

attraverso le sue infrastrutture, i suoi servizi e, in genere, la sua imprenditorialità ma, soprattutto, attraverso le relazioni sociali.

Risulta evidente che l'ambito portuale coincida con la reale attività funzionale alla portualità, attività complessa che si articola in un mix pubblico privato di particolare ricollocazione: l'energia della attività portuale, sia essa svolta nelle aree adiacenti ai terminali marittimi ovvero – come riteniamo debba accadere oggi in presenza dell'indicata prospettiva di traffici – in aree retro-portuali asservite ai traffici, diventa materia di grande interesse consequenziale. Tutto ciò lega in maniera indissolubile i piani urbanistici e strategici per il governo del territorio, da qualunque parte essi provengano, e li costringe a delle consapevolezze connettive mai verificatesi.

L'ampliamento dell'area di interesse portuale travalica la definizione della qualificazione dei servizi che la caratterizzano, delle sinergie e delle competenze: visioni prospettiche dovranno prendere il sopravvento ed affinare le competenze.

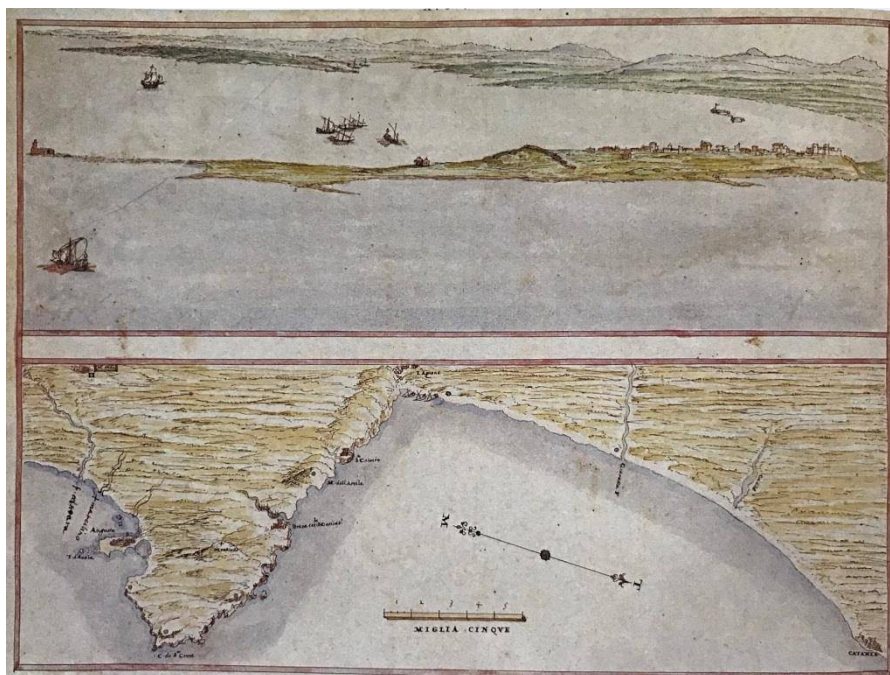


Fig.5: *Profilo della città e del litorale di Augusta n un disegno di Tibuzio Spannocchi del 1578.*

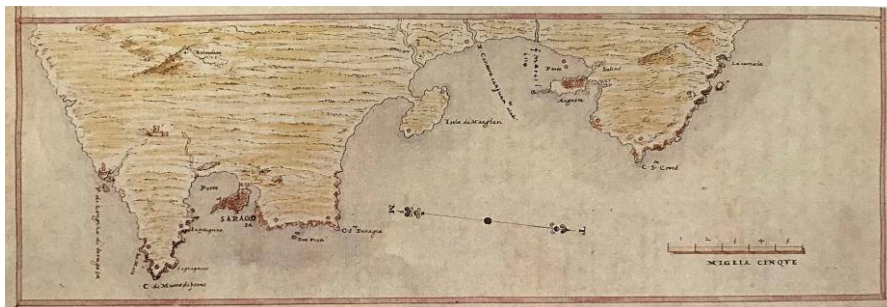


Fig.6: Il litorale tra Augusta e Siracusa con progetto di torri sulla penisola di Magnisi, in un disegno di Tibuzio Spannocchi del 1578.

«Il Progetto socio-economico è molto più esteso che in passato, e non c'è dubbio che il futuro sarà sempre più legato alla capacità di guardare oltre i confini portuali per trasformare il territorio con i suoi protagonisti in una piattaforma logistica integrata, socialmente in evoluzione¹⁰».

La grande opportunità offerta dalla Autorità Portuale per spingere in maniera concreta e determinata l'integrazione fra i sistemi di trasporto e lo sviluppo di una piattaforma logistica ed intermodale risulta un processo eccezionale che deve ancora, purtroppo, essere assimilato dal contesto culturale locale.

Affrontare gli aspetti culturali locali legati alla percezione del territorio, ancor prima delle possibilità funzionali, ancor prima di calarsi nei tecnicismi della regolazione territoriale non appare semplice esercizio di stile, ma carattere aggiunto per rimarcare un aspetto forse troppo trascurato: la percezione istituzionale.

Chi amministra condivide progettualità ed intenzioni con gli amministratori (qualche volta per dovere) mentre il cittadino amministrato vuole accrescere la sua cittadinanza attiva (anche lui qualche volta per dovere): il gioco delle parti sin qui protratto non può continuare solo su tali presupposti, la "guerra" globalizzante impone evolute strategie di sistema locale proiettate in un mondo ove si esiste solo se la competizione è sostenuta da tutti gli attori locali.

¹⁰ AA.VV., *Programma Integrato. Master Plan della Logistica del Nord Ovest*, B. Progetto, Regione Piemonte Direzione Trasporti - Settore Navigazione interna e Merci – SLALA, 2007, p.15-16.

Solo la consapevolezza della fallacità del pensiero univoco determina un sistema efficiente ed innovativo per lo sviluppo locale del territorio, raccogliendo le dicotomie e/o le contrapposizioni sulle quali bisogna attivare importanti riflessioni sociologiche: è vero che l'uomo e le sue idee creano consensi? La gestione del territorio appartiene ad una visione umana? E se il lavoro non esistesse solo come un dato artificiale ma potesse provenire da precise volontà imprenditoriali e culturali?

Il *milieu*, come ambiente culturale e sociale, la gestione urbanistica del territorio, le emergenze ambientali, idrogeologiche, l'impresa industriale e l'impresa agricola, gli enti amministratori, i cittadini, il territorio e le sue connessioni infrastrutturali, il tutto risulta oggi contaminato da reciproci steccati, da fredde normative di attuazione, dall'assenza di forti connessioni tra il rappresentante ed il rappresentato: la delega politica, nella sua semplice intenzione, non è strumento di forte connotazione delle politiche di sviluppo; Città-Porto e Porto-Città devono accrescere consapevolezza locali ancor prima che internazionali.

«Se da una parte l'integrazione verticale della catena di trasporto fa sì che la competizione ormai non sia più fra i singoli scali, bensì fra le catene logistiche all'interno delle quali ciascuna entità portuale è inserita, dall'altra l'estensione verso l'hinterland delle attività originate da un porto determina una distribuzione dei benefici derivanti dalle attività portuali ad un ambiente geografico e sociale più vasto che in passato. Infatti la carenza di aree industriali a filo costa fa sì che diversi siti posizionati lungo i corridoi plurimodali verso l'hinterland si candidino per la localizzazione dei centri logistici per la manipolazione della merce da e per i porti, la sfida è complessa¹¹».

¹¹ AA.VV., *ibidem*.

1.4 Considerazioni metaprogettuali

L'esame condotto è stato quindi sintetizzato per punti secondo lo schema dell'Analisi SWOT focalizzando i punti di forza/debolezza e delle minacce/opportunità. Ad essa dovrà seguire, oltre ad un affinamento nella formulazione dei singoli elementi costitutivi della matrice, anche la riformulazione della stessa in chiave strategica per la individuazione delle politiche più appropriate.

a) Punti di Debolezza

L'eccessivo degrado e la mancanza di fruibilità di grandi emergenze architettoniche storico culturali, legate in maniera indissolubile alla nascita dello sviluppo urbano e soprattutto della portualità, la presa d'atto semantica dell'abbandono sono elementi che assopiscono volontà identitarie indispensabili alla nascita ed al consolidamento di una strategia di sviluppo locale. Il degrado alimenta altro degrado, la città alla data attuale risulta avere un tessuto urbano troppo pieno di “ferite” architettoniche e funzionali, alcune cicatrizzatesi molto male, altre ancora sanguinanti e puntualmente riaperte, nella speranza che i cittadini dimentichino la propria storia, nella speranza di fare transitare tutto nell'oblio. I limiti preponderanti di tutto questo sistema sono rintracciabili essenzialmente in alcuni punti principali quali:

1. network deboli o inesistenti fra imprese;
2. mancanza di un “incubatore” strutturato per un'analisi strategica delle opportunità portuali e retro-portuali, macchine centrifughe e centripete per attivare processi allocativi;
3. eccesso di conflittualità semantica da e per la zona industriale, senza le opportune assimilazioni culturali legate all'irrinunciabile destino della rada portuale;
4. scarsa attenzione nell'implementare azioni diffuse per un'economia industriale integralmente circolare del territorio, con particolare disattivazione del ciclo dei rifiuti e l'attivazione di risorse di tri-generazione (caldo, freddo, energia) da distribuire con reti anche di teleriscaldamento a vantaggio dei cittadini, delle imprese, in particolare delle imprese agricole e delle strutture turistico sportive notoriamente energivore;

5. mancanza di una “Ambasciata” del Porto di Augusta che possa farsi carico di “socializzare” energie e specializzazioni in una fase esogena ed endogena;
6. assenza di sviluppo di processi identitari sulla vocazionalità portuale del territorio comunale, anche attraverso la diffusione della storia delle azioni e relazioni portuali territoriali, della “città-porto condivisa”;
7. settorializzazione delle attività sportive e turistico-ricettive in un esclusivo ambito ludico-ricreativo, senza dare il giusto approccio infrastrutturale nelle politiche locali (si pensi, per esempio, allo sviluppo dell’*incoming* imprenditoriale e/o dell’opportuna infrastrutturazione alla luce di possibili allocazioni di grandi aziende a ruolo socio-sanitario dell’impiantistica sportiva - anche non agonistica - al fine di ottenere ottimali gradienti nelle scelte residenziali dei dipendenti/dirigenti delle stesse);
8. eccessiva “comunicazione” progettuale del tipo *top-Down*¹² rimasta purtroppo solo nella fase enunciativa: la redazione per esempio del Piano di Risanamento Ambientale e/o l’Accordo Provinciale per la Chimica avevano creato aspettative di sviluppo sociale e territoriale ipotizzando riconversioni di tipo sostenibile mai realizzatesi;
9. mancata valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico/privato, in particolare di quello inutilizzato, al fine di immettere nel territorio azioni economiche e sociali di miglioramento complessivo;
10. generale mancanza d’individuazione, nelle norme e nei regolamenti, dei fattori e degli indici dello sviluppo locale: in particolare nei dati complessivi non si rileva un atteggiamento di analisi verso indici dello sviluppo socio-ambientale (quali dati

¹² «Il management top-down coincide sostanzialmente con il modello gerarchico classico. Esso affonda le sue radici nelle concezioni di Max Weber e Frederic Taylor e trova la sua massima espressione nell’opera di Herbert Simon. Il modello Top-down concepisce la creazione di conoscenza entro i confini della prospettiva dell’elaborazione di informazioni. Il vertice riceve dalla base informazioni semplici e selettive, che utilizza allo scopo di creare pianificazione e ordine e che alla fine restituisce alla base. L’informazione è elaborata attraverso una divisione del lavoro che lascia al top management il compito di creare i concetti di base e ai membri in posizione gerarchica inferiore quello di implementarli. I concetti elaborati al vertice diventano le condizioni operative per i manager intermedi, che scelgono gli strumenti per realizzarli. Le decisioni dei manager intermedi, a loro volta, costituiscono le condizioni operative dei dipendenti di linea, che applicano le decisioni. [...]» di Buttafarro L., *Cap.3: I fondamenti scientifici del Knowledge Management*, in *Knowledge Management, Tecnologie e Applicazioni*, IT Consult, 2002, p. 2.

idrogeologici e/o coefficienti *green*) quali, espressi in forma non esaustiva:

- a. norma UNI 11235 “Istruzioni per la progettazione, l’esecuzione, il controllo e la manutenzione di coperture verdi”;
 - b. R.I.E. - Riduzione dell’Impatto Edilizio -, indice di qualità ambientale - utile per certificare la qualità dell’intervento edilizio rispetto alla permeabilità del suolo e del verde -;
 - c. B.A.F. (*Biotope Area Factor*) simile ad un normale indice urbanistico, come la superficie coperta e la superficie fondiaria, il B.A.F. esprime la porzione destinata a piante o ad altre funzioni legate all’ecosistema.
11. Disimpegno progressivo degli investimenti esterni provenienti da settore pubblico e/o privato di cui se ne rileva la presenza nel territorio di Agenzie pubblico/private di Sviluppo o di Animazione Territoriale;
 12. mercato del lavoro fragile ed esposto con elevati tassi di disoccupazione giovanile. Ripresa del flusso migratorio in uscita, con particolare riferimento alla popolazione più istruita;
 13. difficoltà di interazione e cooperazione tra gli attori istituzionali ed i cittadini;
 14. mancata definizione comunitaria e statale di tipo anseatico nella *Governance* portuale, laddove non consente una forte partecipazione alla gestione della economia portuale, deresponsabilizzando e depauperando una tradizione fondativa della Città-Porto di Augusta.

b) Punti di Forza

Volendo altresì individuare all’interno di questo sistema degli elementi di forza, seppur tuttavia, in virtù delle considerazioni sostenute finora, appaia quasi contraddittorio rintracciare elementi di forza è pur vero che, in un territorio che perpetra un così scarso auto-accrescimento pare che la natura stessa abbia cercato di sopperire, adoperando una struttura demografica caratterizzata da un’elevata incidenza di giovani, quindi potenzialmente foriera di una forza- lavoro creativa e ad alta produttività. Conseguenziali elementi di forza sono:

1. i fenomeni di dinamismo imprenditoriale - con particolare riferimento alle imprese ed alle Associazioni di Categoria delle grandi, delle medie e delle piccole imprese;
2. l'integrazione dell'Autorità portuale di Augusta con l'Autorità portuale di Catania, che scandisce con la nascita dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale.
3. Integrazione logistica e della *Governance* portuale con la Città Metropolitana di Catania, con conseguenti possibili relazioni anche con una grande Università che garantisce livelli di scolarizzazione giovanili elevati e elevati potenziali di conoscenza scientifica e tecnologica, nonché della presenza di un aeroporto internazionale, di una Area Logistica Integrata di Area Vasta che potrebbe avere un ruolo di grande rifunionalizzazione economica locale e non solo.
4. Posizionamento geografico al centro del Mediterraneo in fase di iniziale valorizzazione da parte di alcune imprese e, potenzialmente, espandibile in relazione al completamento dei grandi assi di collegamento europei;
5. disponibilità di flussi di finanziamento comunitari e nazionali per le politiche di sviluppo;
6. grandi potenzialità nella destagionalizzazione turistico-ricettiva e congressuale, grazie alle particolari condizioni climatiche.

Inquadrando quindi la situazione endogena all'interno di un sistema che, in quanto tale subisce le sollecitazioni dell'ambiente esterno, si passa a discernere tali sollecitazioni, distinguendo quelle positive da quelle negative: le prime saranno inquadrate come opportunità per l'interno sistema, mentre le seconde sono considerate minacce.

c) Opportunità

Tra le sollecitazioni esterne al sistema ce ne caratterizzano delle opportunità possiamo ravvisare:

1. forte richiesta di specializzazioni in settori ad alto valore aggiunto (es. turismo specializzato di segmento alto, ICT, scienza della salute) in particolare da non sottovalutare le economie imprenditoriali interessate alla rigenerazione e bonifica dei siti inquinati di vaste dimensioni;
2. multidisciplinarietà di interessi economici e sociali, legata alla realizzazione infrastrutturale di respiro internazionale, rete Porti TEN-

T; ottimale anche il connettivo territoriale da e per lo sviluppo locale: la fusione tra le grandi scale infrastrutturali a carattere europeo/internazionale crea automaticamente un “aggrovigliamento” di linee, crea nodi, nodi “Stazioni”, nodi Porto, nodi stradali, nodi intermodali, confluenze inaspettate.

3. Incremento del contenuto immateriale dei processi produttivi, e delle valorizzazioni energetiche dei processi industriali ed agricoli (Imprese ad Economia Circolare), ricerca di allocazioni specializzate nella produzione e nella “chiusura” dei processi industriali ed agroindustriali, con evidente contenimento dei consumi di materie prime e della fine della “chiusura” dei cicli produttivi nelle discariche.
4. Diffusa sensibilità verso le iniziative di sostenibilità urbana ed extraurbana: in particolare si prende atto di una diffusa tendenza al Restauro con Riuso dei beni pubblici e privati ad alto valore storico e rievocativo della memoria collettiva dei luoghi.
5. Tendenza a ripерimetrare i confini amministrativi territoriali particolarmente consolidati, anche al fine di dis-connettere il territorio, contaminandolo con le esperienze industriali, infrastrutturali, di corridoi verdi, con la volontà di esprimere ed esprimersi nei confronti della complessità territoriale.
6. Sviluppo del potenziale giovanile e di conoscenza attraverso l’incentivazione dell’impresa giovanile: in particolare, per quella di tipo innovativo, molti strumenti normativi a livello comunitario, nazionale e regionale connettono l’ambito della ricerca universitaria con il mondo della impresa, creando le cosiddette *start up* innovative.

La *Knowledge Economy* ha dato risultati imprevedibili a livello globale, e difatti sta cambiando i connotati al livello nazionale: la dicotomia Nord/Sud viene superata dalla “territorializzazione a macchie”, con grande tenuta delle aree metropolitane ed un fortissimo depauperamento delle aree interne e periferiche.

7. Adeguamento e potenziamento della dotazione infrastrutturale dell’Unione Europea, non solo dal punto di vista delle infrastrutture fisiche ma anche di quelle intelligenti, connesse, adeguate ed adeguabili ai diversi contesti strutturali: i porti in particolare sono considerati oggetti di rilevante importanza non solo strategica, tra UE ed il resto del mondo, ma anche come sovranità nazionale poiché attraverso l’infrastrutturazione portuale si gioca anche una partita di influenze sempre extraterritoriali, uscendo fuori da una

eventuale valutazione oggettiva di semplice luogo, ed arrivando a quella di “extra luogo”.

8. Sviluppo economico dei paesi emergenti inclusi alcuni Mediterranei, con i quali condividere ipotesi di sviluppo e di reciproca sinergia, in particolare per il consolidamento delle filiere logistiche, legate ai processi agroalimentari che prevedono catene del freddo e parziali lavorazioni a diversa dislocazione territoriale.
9. Necessità di superare il modello assistenziale di sviluppo, attraverso una precisa e puntuale caratterizzazione del territorio, e della osservazione del ROI (*Return Of Investment*) laddove ogni azione deve dare riscontro al territorio stesso attraverso analisi *ex ante* ed *ex post*.
10. La valorizzazione ambientale, didattica e ricettiva delle zone agricole e periurbane auspicata dall'aggiornamento dell'art. 2135 del Codice Civile, prevede una multifunzionalità dell'imprenditore agricolo: tale nuova concezione crea forti energie contaminanti nel territorio, ed opportunità che, insieme alla *Knowledge Economy*, risultano essere ingredienti fondamentali per la tenuta economica di ambito portuale e/o retro-portuale laddove evoluzioni di carattere internazionale possono deviare particolari flussi trasportistici e, di conseguenza, in breve tempo intaccare lo sviluppo locale di un'area vasta.
11. La Responsabilità sociale d'impresa, ambito normativo volontario e cogente riguardante le implicazioni di natura etica all'interno della visione strategica d'impresa e la manifestazione della volontà delle grandi, piccole e medie imprese di gestire efficacemente le problematiche d'impatto sociale, etico ed ambientale al loro interno e nelle zone e/o nel territorio di competenza.

d) Minacce

L'effetto della crisi economica degli ultimi anni ha comportato una riduzione dei consumi e dei commerci legate alla logistica portuale, al trasporto delle merci, al trasporto delle materie prime, in particolare dei carichi secchi. Tutto ciò si è riflesso all'interno dell'intero sistema in analisi comportando vari tipi di conseguenze che, ad oggi, costituiscono delle minacce per l'intera struttura:

1. il Federalismo fiscale e la progressiva attenuazione delle politiche nazionali di riequilibrio con conseguente carenza d'investimenti in opere pubbliche di tipo sociale (scuole, impianti sportivi, verde pubblico e di quartiere, *water front*);
2. il rischio di marginalizzazione rispetto ai flussi economici e trasportistici consolidati che inseguono rapporti spazio temporali sempre più esigui, e che variano a seguito anche del variare dei mercati finanziari internazionali, e degli scenari geopolitici globali;
3. l'incremento generalizzato del disagio economico e sociale, che crea fenomeni di abbandono territoriale, con successivi fenomeni di concentrazione urbana, a prescindere dalla latitudine e della longitudine, e comunque assolutamente verso il depauperamento dei piccoli e medi centri urbani;
4. il perdurare delle restrizioni di bilancio che gravano sulle amministrazioni locali, le quali non riescono ad uscire dalle "diseconomie" strutturali dei servizi pubblici erogati, perdendo l'occasione di diventare realtà sociali "produttive" attirando a sé la finanza specializzata come il *private equity*, o che non riescono a "battere" moneta attraverso Buoni Obbligazionari Comunali (la cosiddetta finanza locale che urge maggiori attenzioni da parte del legislatore);
5. l'instabilità politica ed istituzionale dei paesi della sponda Sud del Mediterraneo, che alimentano flussi migratori di carattere "biblico", flussi umani che una volta intercettati confluiscono in centri di accoglienza sovraffollati siti spesso in prossimità di aree portuali;
6. lo sviluppo economico dei paesi emergenti, inclusi alcuni mediterranei, in particolare alcune aree del Nord Africa risultano essere particolarmente attente a cogliere le opportunità offerte dai flussi trasportistici navali, dai servizi da loro richiesti, agevolati anche dai processi di "avvicinamento" strategico all'UE da parte delle economie emergenti (in particolare di quelle asiatiche);
7. la macchina burocratica non adeguatamente consolidatasi per la grande sfida logistica internazionale, proprio per avere l'Italia scelto il controllo delle sedi portuali da parte dell'apparato statale, a differenza dell'area centro Europea di tipo privatistico e di quella del nord Europa (che si caratterizza per una gestione dei porti di tipo anseatico), con una consolidata e storicizzata gestione da parte delle Amministrazioni locali.



Fig.7: *Veduta della Nuova Darsena, 2004.*

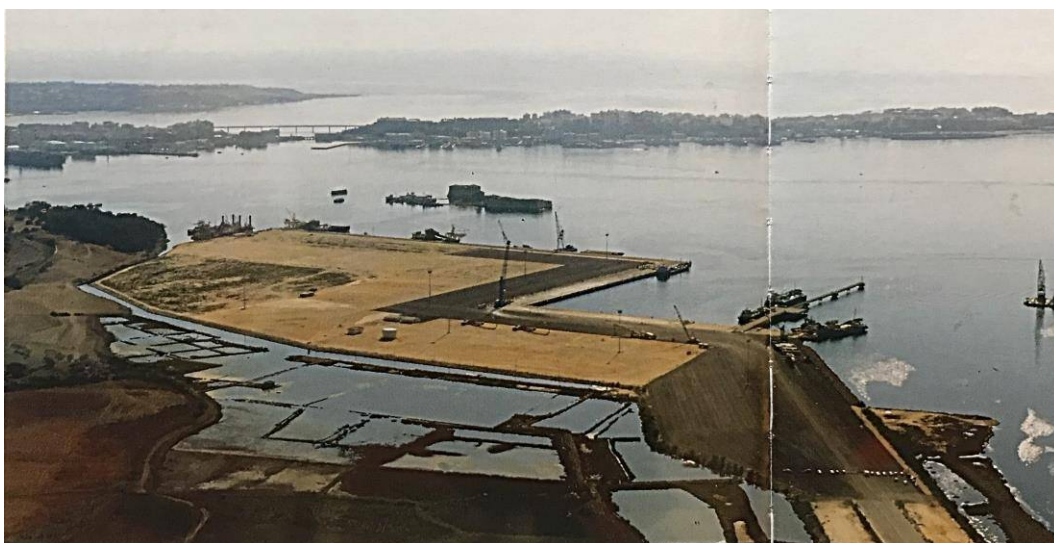


Fig.8: *Veduta del Porto Commerciale, 2004.*

1.5 La strategia

Rassegna storica:

729 a.c.	Fondazione di Megara Hyblaea ed il suo porto
1450 a.c.	Insedimenti di Thapsos e Mulinello
1234 d.c.	Realizzazione Castello Svevo da parte di Federico II di Svevia, isola di Augusta
1501 d.c.	Insedimento di Gran Capitano de Cordoba al fine di migliorarne le difese
1551 d.c.	Senen Pascià, comandante turco, attacco alle fortificazioni
1552 d.c.	attacchi turchi
1553 d.c.	attacchi turchi
1560 d.c.	attacchi turchi
1567 d.c.	il Vicerè Garsia di Toledo fa erigere i forti Garsia e Vittoria (dal nome della consorte)
1571 d.c.	il Vicerè Ferdinando d'Avalos fa erigere il forte - torre Avalos
1576 d.c.	restituzione della Città-Porto al Demanio Regio
1585-1594 d.c.	Attacchi da parte dei barbareschi
1605-1644 d.c.	i Cavalieri di Malta costruiscono nell'isola di Augusta ben tre conventi ed un monastero
1608-1645 d.c.	Realizzazione dei bastioni militari intorno al Castello Svevo e taglio dell'istmo "la Tagliata" che permette il ricambio delle acque del porto
1675 d.c.	Caduta di Augusta in mano Francese

1678 d.c.	I Francesi lasciano il Porto di Augusta
1680 d.c.	Progetto dell'ingegnere militare spagnolo Carlos de Gru-nembergh, per la realizzazione di opere difensive, cinta ba-stionata e “Porta Spagnola”, realizzazione del polo in Città
1697 d.c.	Realizzazione Ricetta di Malta, per rifornimenti navali
1780 d.c.	Disposizione sovrana per la costruzione di una banchina per i bastimenti di guerra e per operazioni cantieristiche
1864 d.c.	Il Consiglio Comunale si esprime in merito al tracciato della linea ferroviaria
1871 d.c.	Entra in funzione la ferrovia
1904 d.c.	La società Carbonifera Industriale Italiana installa nelle acque del porto, una riserva galleggiante di carbone per cir-ca 9000,00 tonnellate
1911 d.c.	Il porto diventa base militare per le operazioni belliche in Libia, allocazione del Comando Marina
1914 d.c.	La società Nafta realizza deposito costiero in Augusta Con-trada Palma
1917 d.c.	Costruzione hangar per dirigibili
1924 d.c.	Visita ad Augusta di Mussolini Capo del governo per il ri-lancio del Porto
1925 d.c.	Grandi manovre militari estive alla presenza di Vittorio Emanuele III
1926 d.c.	Inaugurazione Idroscalo e Diga Foranea della rada portuale
1935-1940 d.c.	Realizzazione opere militari
1943 d.c.	Occupazione Inglese
1944 d.c.	Costituzione Compagnia Lavoratori del Porto

- 1945 d.c.** Terminale Idrovolanti BOAC per destinazioni transoceaniche
- 1948 d.c.** Costituzione RASIOM e costruzione raffineria (ESSO)
- 1953 d.c.** Costruzione centrale Elettrica TIFEO, e Cementeria di Augusta
- 1956 d.c.** Costruzione stabilimento SINCAT
- 1957 d.c.** Costruzione stabilimento Augusta Petrolchimica
- 1997 d.c.** Costruzione banchina Porto Commerciale, Nuova Darsena
- 2001 d.c.** Istituzione Autorità Portuale di Augusta

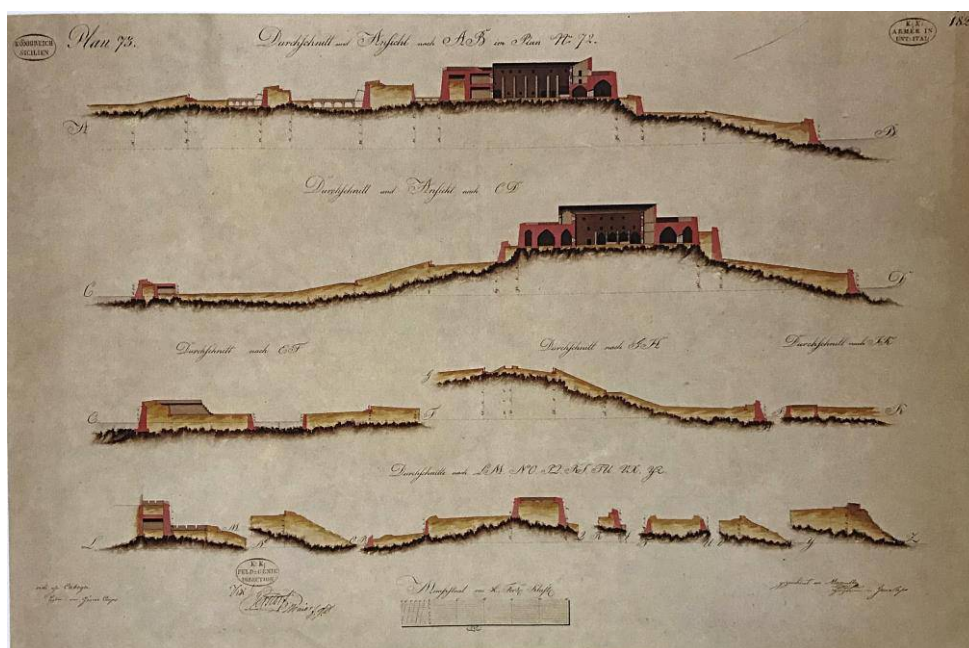


Fig.9: Profili del castello Svevo di Augusta e delle mura della città nel 1823 in una rappresentazione di L.Mamulla.

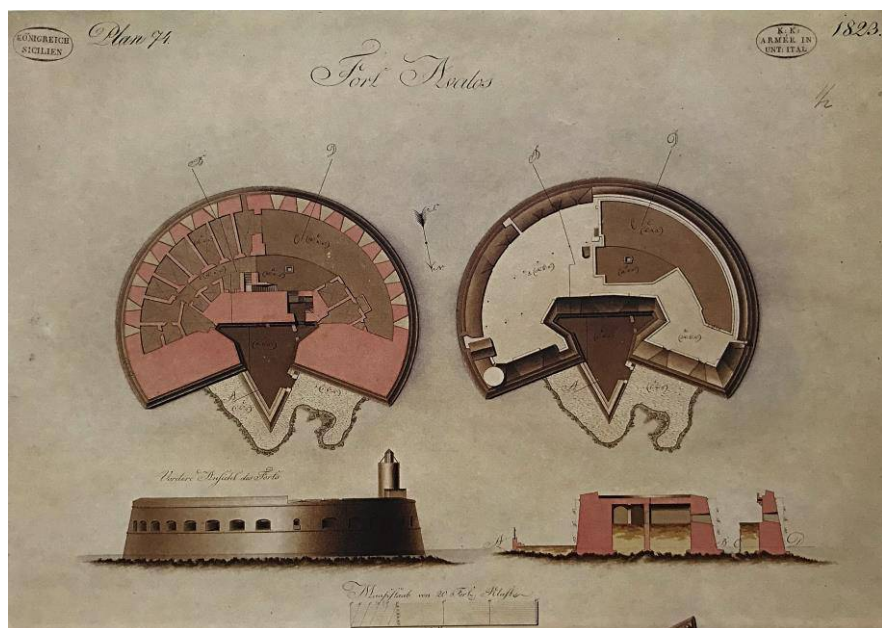


Fig.10: La Torre Avalos in una rappresentazione del 1823. di L. Mamulla.

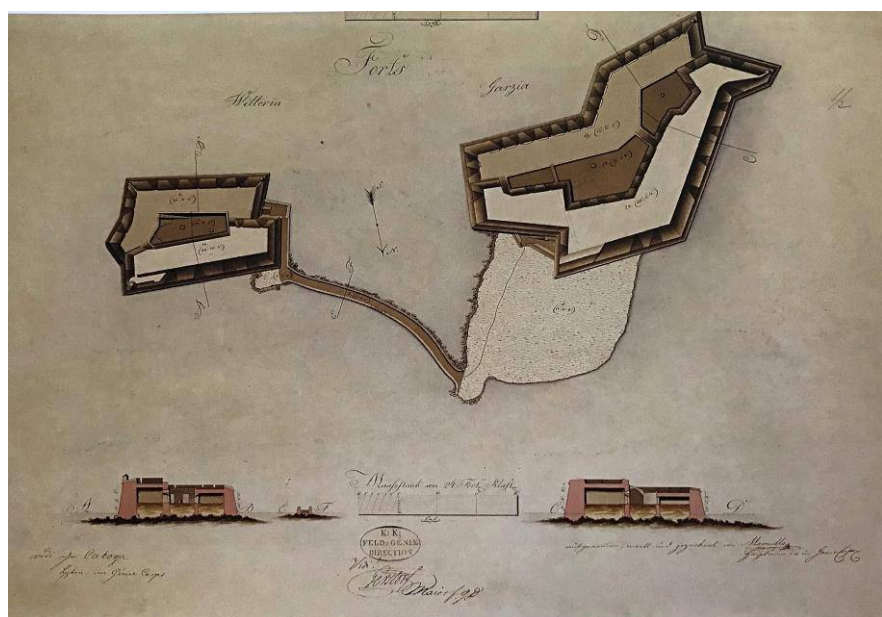


Fig.11: I Forti Garsia e Vittoria in una rappresentazione del 1823. di L. Mamulla.

La ricerca di una strategia mira ad osservare i fenomeni strutturali normativi, le motivazioni indicano soluzioni laddove costituiscono cambiamenti, in particolare cambiamenti di *Governance* delle strutture fisiche e relazionali dei porti.

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali istituite con la legge 28 gennaio 1994, n. 84", rivela aspetti interessanti della ricerca di un nuovo sistema regolamentatore e gestionale: il legislatore realizza uno sforzo organizzativo di grande differenziale rispetto ai modelli preesistenti.

Destrutturando un'organizzazione, un modello attuativo che per anni aveva assunto una locale dimensione, accorpando territori allontanando dalla Città il baricentro dell'istituzione portuale, risulta necessario individuare oltre le semplici conseguenze istituzionali quali sono le effettive ricadute sullo sviluppo locale, creare un fronte di confronto oltre la norma, al di là della rappresentatività tecnica organizzata.

Le nuove *mission* sociali, le responsabilità delle PA e delle aziende devono essere assimilate nello psicodramma dei cambiamenti, trascurare ciò è pura retorica dirigenziale, lo sviluppo locale deve costruire un quadro di riferimento giuridico e normativo più complessivo e più consono alle "menti" locali (che desiderano mettere in campo le loro energie immateriali, costruite in secoli di storia): le norme a freddo esisteranno sempre, ma nelle fasce decisionali devono essere integrate nuove superfici linguistiche e semantiche che ristabiliscano non solo i buoni intendimenti - ai quali nessuno nega la possibilità di contribuire allo sviluppo locale, ma quel senso delle cose *hic et nunc* che l'esistenza umana impone.

Nelle maglie relazionali dei cambiamenti sociali, nelle mappe emotive e geografiche, nelle rivoluzioni culturali non può e non deve trascurarsi la griglia valoriale dei soggetti localizzati in determinate aree geografiche: questo pensiero rimanda alla costruzione delle stesse perimetrazioni e continue ripерimetrazioni. Lo sviluppo locale deve mutuare i principi cardine della sua architettura ed oggi finalmente della pianificazione urbanistica: l'uomo Vitruviano, l'uomo di Leonardo, le griglie modulari di Le Corbusier, non possono essere solo esercizi di stile, ma devono costituirsi elementi fondanti di nuove maglie di pianificazione da e per lo sviluppo locale.



Fig.12: *Veduta aerea dei Forti Garsia e Vittoria.*



Fig.13: *Veduta aerea del Castello di Augusta.*

Sicuramente traspare all'orizzonte una “critica”, una volontà di alfabetizzazione dei paradigmi dello sviluppo locale attraverso le maglie della gestione del territorio, problemi da tecnici, problemi da amministratori, ruolo della politica, o semplice riappropriazione filosofica delle comunità insediate; chi scrive ne vuol condizionare la risposta, nella volontà di creare lo strumento, sicuramente un variatore, che sia utile alla costruzione e strutturazione dello sviluppo locale, e nel caso specifico in un contesto ormai quasi dematerializzato nelle sue connessioni ed implicazioni, proprio perché ormai d’interesse comunitario e globale.

1.6 Il paradosso della storia

«Siccome non era in grado di rispondere a nessuna delle domande, non dava molto peso alla maniera in cui se le poneva¹³».

Rintracciare percorsi “ecologici” rimane una operazione priva di significato se la si adatta esclusivamente a dei convincimenti semantici, alle mode di turnazione, nella dicotomia natura - attività antropica; ci siamo abituati a sconnettere i materiali abiotici dai processi biotici, salvo verificare le reciproche interdipendenze.

Con la nostra concezione “ecologica” riusciamo a malapena a prendere atto e vivere una visione univoca e poco promettente, ciò che si è sviluppato in ambito portuale/industriale, pur non arrivando mai a percepire che il problema è anche la soluzione (o quantomeno la semplificazione del problema, la dicotomia spaziale e temporale) induce a ben altre osservazioni. Il completamento di un territorio potrebbe essere delocalizzato, di conseguenza, lo sviluppo locale, potrebbe ampliarsi in un altro dove.

Città colonia e città Metropolitana sono oggi, come da millenni, riproposizione dello stesso dualismo, giusta analisi dei processi attuativi legati allo sviluppo; forse la soluzione del problema non ha mai avuto il riconoscimento dallo stesso problema: il tema della colonizzazione è tema fondante di un territorio molto speciale.

¹³ Carroll L., *Alice nel Paese delle Meraviglie*, BUR Rizzoli, 2010, p.40.

Augusta, con le sue poche decine di migliaia di abitanti, si confronta oggi con un'area vasta, un'area Metropolitana, un'area "forte" che domina e ingurgita comuni e territori, condizionandoli e trattenendo a sé *Governance* e vantaggi politici, che contratta e condiziona le amministrazioni superiori, che verifica convenienze, richiede vantaggi e riesce a riposizionarsi nel sistema federale e di sussidiarietà.

Risulterebbe molto più competitivo, per un "sottoprodotto" evoluto della *Governance* territoriale come potrebbero essere i Comuni aggregati, se la Città Metropolitana si potesse condizionare ad assumere una perimetrazione concettualmente "localistica", nell'accezione e nella conformazione dello sviluppo locale.

Strategie e mancate strategie, non verrebbero assimilate per osmosi in un territorio senza la costruzione di un'opportuna "scienza locale": ripetere metodi e procedure altrove consolidate autodenuncia il limite ed il fallimento eventuale delle politiche generalizzate dello sviluppo locale.

L'evoluzione del sistema biotico porta inesorabilmente al confronto con il sistema abiotico: amiamo purtroppo limitarci solo al "decoro" del nostro *habitat*. Pensare di ripartire da un sito geomorfologico considerando, per esempio, la colonia di *Megara Hyblaea*, i suoi valori fondati assolutamente legati a condizioni strutturali, allocative, idrauliche e marine, intercettare le giuste origini vuol dire ripercorrere momenti fondativi unici esclusivi ed opportuni, significa censire un metodo esportabile nelle giuste ipotesi per incardinare sviluppo locale ininterrottamente proattivo.

«Solitamente delimitati da confini o cartografie, i luoghi si pongono al progettista come dati immutabili, come perimetri chiusi in cui inserire il progetto. I confini, se ce ne sono, sono di solito casuali: ci vengono consegnati gli spazi di risulta delle trasformazioni urbane, i vuoti lasciati nel tessuto o apertisi per eventi traumatici.

In altri casi i confini segnano la logica della speculazione e del potere: le localizzazioni nascono da imperativi economici o da scelte politiche di compromesso.

I confini segnano così la membrana divisoria tra mondi in tensione tra loro, ed a queste membrane il progetto dovrebbe dare logica regolarità e stabilità in attesa di altre trasformazioni¹⁴.».

Le membrane che avvolgono una Città-Porto, oppure un Porto-Città, non

¹⁴ Natalini A., Op. cit., p.11.

Avere congelato da anni un'area vasta con provvedimenti sovra-ordinati, senza nessuna logica di sviluppo locale, ha portato ad una forte assuefazione verso regole preconfezionate, normative onnicomprensive, per ogni luogo e per ogni tempo.

I confini territoriali amministrativi hanno provocato solo legami disgiunti, relazioni artificiose; su tali temi di disappartenenza si sono adagate (e si adagiano) strutturazioni amministrative infondate e mai relativizzate nello sviluppo locale.

Prendere decisioni altrove, avere interdetto energie con approssimative perimetrazioni di mera classificazione “ecologica” ha contribuito attraverso lo strumento del cosiddetto S.I.N. (Sito di Interesse Nazionale) a mortificare spazi luoghi e menti, alla negazione dello sviluppo locale che si attua anche attraverso norme e leggi.

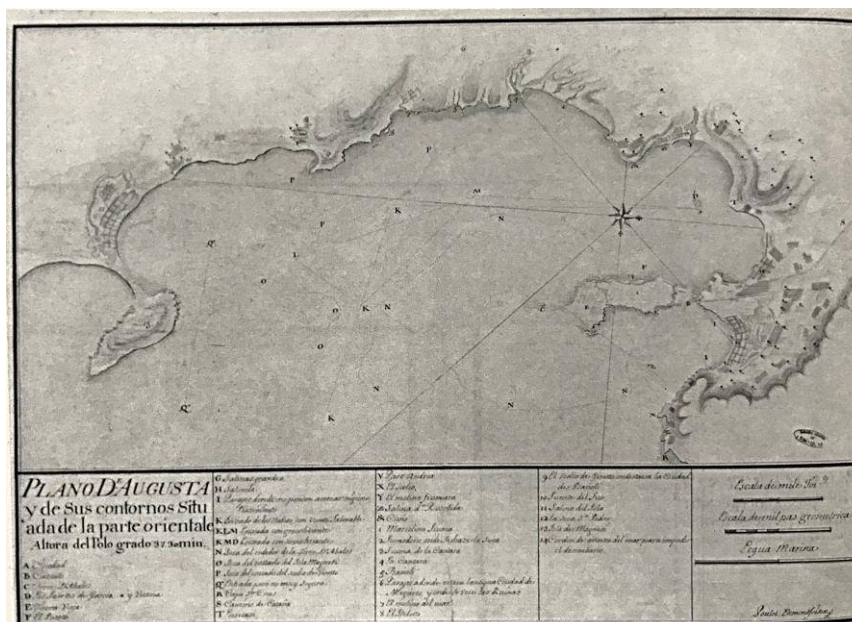


Fig.14:*Pianta del Golfo e del Porto di Augusta in un disegno di Poulet de Montfoison del secolo XVIII.*

CAPITOLO 2: LE NUOVE TENDENZE PER LO SVILUPPO LOCALE

2.1 P.A.E.S. (Piano Azione Sviluppo Sostenibile) e Z.E.S. (Zone Economiche Speciali)

Nella sua “Breve riflessione sul principio di Sussidiarietà¹⁵” Thomas Valgoi ci fornisce una definizione del principio di sussidiarietà, sottolineando il rapporto della Chiesa Cattolica con questo principio:

«Pio XI, nell'enciclica Quadragesimo anno del 15 maggio 1931, offre un'efficace descrizione del principio in parola: siccome è illecito togliere agli individui ciò che essi possono compiere con le forze e l'industria propria per affidarlo alla comunità, così è ingiusto rimettere a una maggiore e più alta società quello che dalle minori e inferiori comunità si può fare. Ed è questo insieme un grave danno e uno sconvolgimento del retto ordine della società; perché l'oggetto naturale di qualsiasi intervento della società stessa è quello di aiutare in maniera suppletiva le membra del corpo sociale, non già distruggerle e assorbirle», aggiungendo poi che «è necessario che l'autorità suprema dello Stato rimetta ad associazioni minori e inferiori il disbrigo degli affari e delle cure di minor momento per poter eseguire con più libertà, con più forza ed efficacia le parti che a lei sola spettano [...] di direzione, cioè, di vigilanza, di incitamento, di repressione, a seconda dei casi e delle necessità [...].

È impossibile promuovere la dignità della persona se non prendendosi cura della famiglia, dei gruppi, delle associazioni, delle realtà territoriali locali, in breve, di quelle espressioni aggregative di tipo economico, sociale, culturale, sportivo, ricreativo, professionale, politico, alle quali le persone danno spontaneamente vita e che rendono loro possibile una effettiva crescita sociale» e ancora «[...] tutte le società di ordine superiore devono porsi in atteggiamento di aiuto (“subsidium”) — quindi di sostegno, promozione, sviluppo — rispetto alle minori. In tal modo, i corpi sociali intermedi possono adeguatamente svolgere le funzioni che loro competono, senza doverle cedere ingiustamente ad altre aggregazioni sociali di livello superiore, dalle quali finirebbero per essere assorbiti e sostituiti e per vedersi negata, alla fine, dignità propria e spazio vitale».

¹⁵ Valgoi T., *Breve riflessione sul principio di Sussidiarietà*, pubblicato in FUCI - Commissione di Formazione alla politica.

Sempre la Chiesa, relativamente al principio di sussidiarietà, si è espressa in maniera efficace ed univoca nel *Compendio della Dottrina Sociale della Chiesa*¹⁶, evidenziando chiaramente che «il principio di sussidiarietà protegge le persone dagli abusi delle istanze sociali superiori e sollecita queste ultime ad aiutare i singoli individui e i corpi intermedi a sviluppare i loro compiti. Questo principio si impone perché ogni persona, famiglia e corpo intermedio ha qualcosa di originale da offrire alla comunità. L'esperienza attesta che la negazione della sussidiarietà, o la sua limitazione in nome di una pretesa democratizzazione o uguaglianza di tutti nella società, limita e talvolta anche annulla lo spirito di libertà e di iniziativa. Con il principio della sussidiarietà contrastano forme di accentramento, di burocratizzazione, di assistenzialismo, di presenza ingiustificata ed eccessiva dello Stato e dell'apparato pubblico¹⁷».

Nel testo della Costituzione italiana, prima della Riforma del 2001, si rinvenivano le tracce del principio di sussidiarietà, sia nella formulazione dell'art. 2 («La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale») che da una lettura sistematica dell'art. 2 con l'art. 3, secondo comma («È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese»).

In seno all'Assemblea costituente, peraltro, tramite un ordine del giorno del 9 settembre 1946, poi ritirato, Dossetti proponeva, quale principio fondativo per il nuovo statuto dell'Italia democratica, il riconoscimento della «precedenza sostanziale della persona umana (intesa nella completezza dei suoi valori e dei suoi bisogni, non solo materiali ma anche spirituali) rispetto allo Stato e la destinazione di questo al servizio di quella». L'ordine del giorno proseguiva affermando che va riconosciuta «ad un tempo la necessaria socialità di tutte le persone, le quali sono destinate a completarsi e perfezionarsi a vicenda, mediante una reciproca solidarietà economica e spirituale: anzitutto in varie comunità intermedie disposte secondo una naturale gradualità (comunità familiari, territoriali, professionali, religiose ecc.), e quindi, per tutto ciò in cui quelle per tutto

¹⁶ AA.VV., *Compendio della dottrina sociale della Chiesa*, Città del Vaticano, 2004.

¹⁷ *Ibidem*, par. 187.

*ciò in cui quelle non bastino, nello Stato*¹⁸».

Solo con il Trattato di Maastricht, tuttavia, il principio di sussidiarietà acquista in modo espresso forza precettiva, con riflessi anche per l'ordinamento italiano: l'art. 3B, nella sua formulazione originaria, prevedeva infatti che *«nei settori che non sono di sua esclusiva competenza la Comunità interviene, secondo il principio della sussidiarietà, soltanto se e nella misura in cui gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario»*.

Negli anni successivi, anche l'ordinamento italiano ha valorizzato in modo esplicito il principio di sussidiarietà, facendone un criterio ispiratore della riforma dell'amministrazione pubblica (D. Lgs. 31 marzo 1998, n. 112), fondando su di esso la garanzia delle autonomie territoriali ed interpretandolo come clausola di flessibilità legittimante l'intervento del potere centrale.

Con la riforma del Titolo V della Costituzione (Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3), il principio di sussidiarietà trova una sua compiuta formulazione e collocazione nell'art. 118 della Costituzione: nel primo comma (*«Le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza»*) si afferma la declinazione verticale della sussidiarietà, mentre il quarto comma della disposizione (*«Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà»*) fa riferimento alla cosiddetta sussidiarietà orizzontale.

All'esperto di pianificazione ogni tanto potrebbe sopraggiungere un dubbio, una certa paura dell'errore rende il processo analitico più adattabile, membrana protettiva ed induttiva, se arrivassimo al punto di ritenere lo sviluppo economico imprescindibile dallo sviluppo locale, potremmo ricondizionare metodi e processi, verificare la fine di un'intenzione, l'inizio di una giusta considerazione, potrebbe essere utile verificare l'utilità relativa di un sistema centrale decisionale, verificare le procedure del

¹⁸ Dossetti G., *Assemblea Costituente, Prima Sotto commissione, seduta del 9 settembre 1946*, in *La Costituzione della Repubblica nei lavori preparatori dell'Assemblea Costituente*, Camera dei Deputati, Roma, 1971, VI, p. 324.

Ministero dello Sviluppo Economico, assolvere le giuste intenzioni di una Unione Europea che si guarda indietro rispetto agli Stati Sovrani.

Risulta opportuno risolvere la dicotomia dello sviluppo locale, dello sviluppo praticabile nei territori con gli strumenti a nostra disposizione, rimettere nella giusta dimensione l'equilibrio legato alle necessarie considerazioni per affrontare le competenze, a volte un certo colonialismo di maniera potrebbe dare le giuste spinte, impulsi costruttivi.

Finalmente la rimodulazione normativa prevista nei nuovi strumenti di azione/compensazione locale permette di attivare percorsi di ricontrattazione normativa con l'autorità statale e/o regionale, non a caso si rimette alle amministrazioni locali una possibile attuazione di creare confronti e deroghe al fine esclusivo di esprimere potenzialità endogene.

Federalismo fiscale, federalismo, cittadinanza attiva, resilienza, sostenibilità. Il mondo inventa ciò che vorrebbe essere e/o diventare, ciò che vorrebbe ma non potrebbe essere, ciò che non dovrebbe essere, pantomima dell'esistere piuttosto che del divenire, le energie rivolte allo sviluppo locale ben scandiscono la necessaria valenza di una retrocessione da parte di una sovra ordinazione dei territori rispetto ad un potere centrale.

Sin dal 1942 le norme espresse dal "potere centrale" verso la periferia (vedi la prima legge urbanistica nazionale) attivavano processi di omologazione ai quali puntualmente le locali energie rispondevano con originali soluzioni, nascevano necessarie leggi di rivisitazione, vedi leggi e norme classificate come "sanatorie" e/o "condoni".

Quello che è indispensabile verificare risulta essere il senso della evoluzione da e per lo sviluppo locale, la normazione centralizzata concepita per dare un generale beneficio, una pianificazione migliorativa di ogni contesto risulta essere stata oggetto delle attenzioni del legislatore nell'ultimo secolo, non mettendo in discussione una possibile "buona fede" del modo e del moto generale di pianificazione, assistiamo solo da un lustro alla consapevolezza di avere da troppo ormai la necessità di "ricominciare" concretamente un nuovo processo pianificatorio dal basso, dal luogo, dal senso individuale di ogni palmo di terra, sotto i nostri piedi.

Respirare "sviluppo locale" al di fuori dei complessi contesti che generano spazi e luoghi della vita può essere un esercizio compensatorio solo dove sono presenti sussultori moti e modi finanziari, oggi assistiamo alle economie amplificate, le economie delle economie, il mercato delle buone intenzioni. Assolvere la realtà affermando che lo sviluppo locale prescinde dall'economia finanziaria è puro esercizio di stile, un errore imperdonabile da contestare; oggi è inopportuno avere giustificato il proprio localismo

davanti ad ogni crisi di bilancio: servono slanci verso la ricerca di possibili investitori, di possibili connessioni con realtà complesse.

Chi amministra chi, come amministrare e cosa, amministrare nel migliore dei modi, ammantarsi di globalizzazione: tutto ciò ha portato i cervelli all'ammasso; probabilmente subiamo strane influenze, viviamo oggi una condizione di diritto sospeso, la sospensione riporta ogni "responsabile del procedimento" alla concreta ricerca di un capro espiatorio per le proprie incompetenze ed incongruenze e/o incompiute.

Appartenere ad un qualunque Sud è condizione necessaria per percepire strani movimenti, qualunque falso movimento legato ad una condizione anacronistica di sottosviluppo, potrebbe essere semplicemente connesso ad una errata competenza, ad un'incongruente metodologia amministrativa.

Il coraggio di ammettere le proprie capacità intrinseche, di esprimere giustificazioni, di auto riprodursi, crea tanti Sud: l'appiattimento pianificatorio non produce e non riproduce modelli di vita migliori, non produce standard, produce solo condizioni di contesto che hanno capacità di omologare, negando soluzioni inedite di sviluppo locale. Il contesto biotico, il contesto abiotico, le peculiarità culturali non possono e non devono essere escluse dalla progettazione del territorio.

Assumendo tutto ciò che contribuisce alla costruzione di un territorio come insieme di parametri e paradigmi, indici e coefficienti, accusiamo troppe scuole di normazione: scienza e tecnica hanno abbandonato i processi umanistici per creare insipidi convincimenti, orgogliosi dei testi unici. Continuiamo a gestire le troppe "Italie" che ci contraddistinguono: lo Stato che amministra le tante Comunità che si affacciano nel panorama Europeo, il senso macabro delle Provincie, lo scollamento con le peculiarità locali, continuiamo a curarci di tutto ciò mentre si potrebbero utilizzare processi locali per una gestione specialistica dei territori, la Città-Porto, il Porto che assume sembianze Urbane, la città che dovrebbe/potrebbe assumere caratteristiche "Anseatiche" per approcciare finalmente ad una soggettività metodologica sia globale che locale.

Tutte le pianificazioni creano mappe dei territori, le mappe aiutano a destabilizzare lo sviluppo, conducono verso la presunta riconoscibilità del territorio, traducono un linguaggio, sono esse stesse il significato, quasi si confondono tra significato e significante, sono trasposizione d'ipotesi dello sviluppo locale. Mappe per la pianificazione territoriale, mappe per il rilievo degli ambienti biotici e abiotici, situazioni idrogeologiche, piani Urbanistici e piani Strategici, ecc.: tutta questa mappatura disconnette il territorio dalle sue vere potenzialità. La Città Portuale, come dal XII secolo si faceva, deve mappare anche le sue relazioni effettive e /o potenziali, il

senso “Anseatico” della città portuale dev’essere recuperato nella mappatura e nella classificazione di un territorio; il grande mito della globalizzazione non appartiene al presente né tantomeno esclusivamente al futuro, il globale è da sempre prerogativa delle Città Portuali e l'assenza di consapevolezza di metodo ci dona un mancato sviluppo.

Deprimere potenzialità di sviluppo potrebbe essere anche un fatto, un evento che accade, ma il tempo degli errori e delle possibili azioni riparatrici non è prerogativa di diritto della complessità che ci appartiene. Disgiungere parzialmente le amministrazioni locali dalle attività regolatrici del Porto produce sintomatiche interdizioni del territorio: le rappresentanze dei Municipi riescono a creare solo alcune connessioni decisionali piuttosto che sostenere “Unicum” territoriali ad alta valenza di sviluppo.

Nel caso della Città-Porto dovremmo attrezzarci di un nuovo lessico amministrativo, la lezione della Lega Anseatica, riconduce la peculiarità della Città-Porto a precondizioni ottimali. Le particolarità di uno sviluppo locale devono essere elemento fondante di ogni mappatura: sin dal secolo dodicesimo, nella vicina Palermo, abbiamo esempi storici e storicizzati di una particolare formula di *Governance* della Città-Porto, non solo esempi illustri nel Nord-Europa.

Per una mappa evolutiva ed onnicomprensiva, oltre la Città-Porto, esistono le Città-Stazione o le Città-Territorio, non solo città metropolitane. Quello che funziona sono i sistemi evolutivi locali, da e per il mondo ormai sempre più piccolo: stupirci adesso pensando a formule di area molto vasta vuol dire avere perso passaggi di crescita importanti.

«Le nuove esperienze di progettazione non hanno bisogno di tecnici spersonalizzati e agnostici; i tecnici sono giocatori in senso pieno del gioco della partecipazione e della costruzione sociale del piano. La riaffermazione del ruolo del progetto mette in primo piano la funzione specifica dei tecnici e dei professionisti quali urbanisti, architetti, paesaggisti, ma anche botanici, ingegneri, esperti delle tecnologie ambientali, geologi, agronomi, economisti ecc.. Nel gioco essi rappresentano un ruolo specifico, che non deve prevaricare sugli altri ruoli, ma che deve essere riconosciuto come tale. L'architetto, in particolare, è un esperto schierato esplicitamente, come testimone della storia lunga del territorio (e quindi rappresentante degli abitanti che non ci sono più), come anticipatore della storia futura (e quindi rappresentante degli abitanti che non ci sono ancora), infine come "tecnico della bellezza", custode del valore dei manufatti collettivi (luoghi, città, paesaggi).¹⁹».

¹⁹ Giangrande A., *L'approccio territorialista allo sviluppo sostenibile*, Università degli Studi

2.1 Il deuterio-apprendimento

Un riscontro nell'arte da una recente intervista al regista Paolo Sorrentino.

- I.:** è vero dunque che i suoi film nascono senza una trama?
S.: sì
I.: la trama si forma in sede di montaggio via via che si svolgono le vicende narrate?
S.: no, il cinema deve essere deprivato della trama perché se il cinema vuole avere un senso deve avvicinarsi alla vita che è spesso senza trama.

Lo sviluppo locale, molto spesso, risulta foriero di trame e regole accademiche precise e puntuali. Apprendere conoscenze individuali non è come costruire un habitat culturale, sforzarsi di reprimere logiche e caratteristiche di contesto non è cosa buona: osserviamo una regolazione alquanto asfittica, modalità tendenziali di possibili ed improbabili metodologie di Sviluppo Locale, cediamo il passo alle migliori pratiche che scaturiscono (guarda caso) da interventi sovraordinati.

Non nuoce accrescere gli aspetti autoctoni di un sistema locale, per costruire perimetri d'integrazione e dis-integrazione territoriale; assumersi finalmente responsabilità in merito al fallimento delle Politiche urbanistiche dovrebbe consentire di aprire varchi inaspettati nella concezione di un possibile Sviluppo Locale, che ceda il passo ad una concezione univoca dello Sviluppo, mai rimanere legati a banali consolidamenti semantici, meglio riprendere percorsi legati ad una possibile rinascita.

Insistere su consapevolezze consolidate, (obsolete?) senza trovare un modo e un mondo condiviso potrebbe portare a perpetrare un errore: l'irreparabilità dell'errore, pericoloso processo di autodistruzione di un territorio. Distruggere non è certo distinguere, continuare in un processo di distinzione è ben altra cosa: arte e tecnica, umanesimo e scienza devono mettersi d'accordo, creare processi simbiotici e riproduttivi.

Lo sviluppo locale non può adagiarsi solo su intenzioni endogene, costruire ed imporre un aspetto fondativo, non significa affatto respingere possibilità incrementali di sviluppo.

Le Città-Porto sono sistemi attrezzati storicamente per imporre globali

connessioni da e per il resto del mondo, inventare una deperimetrizzazione dei contesti territoriali risulta essere stata una strategia indispensabile per alimentare una agenda politica volontaria di artificiose considerazioni.

L'errore cardine del creare “mostri” di cartapesta, ha intimorito le energie locali: da tempo assistiamo a troppi “teatri dell'ovvio”; la tanto auspicata cultura pianificatoria non abbisogna di esperti, nasce negli stessi luoghi, nasce e mai muore, fossilizzando identità nei luoghi: non riflettere sulle stratificazioni semantiche non apporta concretezza alla specializzazione che non potrà mai essere disgiunta dalle intenzioni del consolidato localismo.

Aggiungere non necessarie assuefazioni ha prodotto scollamenti e falsi convincimenti, rendere omologante una presunta opportunità pianificatoria, indurre gli abitanti a ricercare altro da sé, mortificandone i riti ed i miti ha sedimentato comunque delle aspettative, altre aspettative, un mondo al di là dal venire, taumaturgiche possibilità mai compensative.

Essere Municipio, non può considerarsi scelta disgiunta dal praticare sviluppo locale. La vera problematica risale alla *mission* da esercitare durante ogni mandato, l'altro da noi, l'esterno ad un perimetro, il transitare da economie strettamente remunerative ad economie sociali che riescono ad effettuare innovative ricadute territoriali; non dovrebbero esserci semplici scelte facoltative, ma precisi obiettivi di un localismo ancora troppo legato a scelte strumentali.

Sviluppo/Sviluppo Locale nulla hanno in comune se non tutto ciò che appartiene alla sintassi di un risultato complessivo: adagiarsi sulle mancate possibilità risulta pratica ordinaria, che deve fare riflettere sia gli utenti che gli erogatori dei servizi locali. Localismi a parte, il centro amministrato non può disgiungere le politiche territoriali legate alla rintracciabilità di risorse dall'esistenza del proprio campanile; un gravissimo errore di sussidiaria memoria risulta essere l'avere ribaltato il processo di gestione della costruzione territoriale dello sviluppo locale.

Il finanziamento dell'economia territoriale, non è semplice esercizio di stile, ma opportuna verifica e aggiustamento dei parametri di contesto rispetto ad una redditività che abbisogna di riferirsi essa stessa ad ampie regioni globalizzate.

Pur avendo trascorso gli ultimi vent'anni a deprimere ogni possibilità di ampliare il mondo ed il modo locale oggi potremmo disarticolare la nostra insipida autodeterminazione nello sviluppo locale.

2.2 La resurrezione dell'hansa

La parola “hansa”, che in tedesco antico significa "raggruppamento, schiera", fu usata originariamente per indicare l'unione di più persone per uno scopo comune, e in particolare l'unione dei mercanti tedeschi all'estero per la tutela dei loro interessi comuni. In questo senso la parola “hansa” si trova usata già nella prima metà del sec. XII in alcuni documenti inglesi, e di *mercatores hansati* si parla a Parigi nel 1204.

Appunto in questa comunione d'interessi dei mercanti tedeschi all'estero si deve vedere il nucleo primitivo dell “hansa” e una delle sue caratteristiche fondamentali, mantenutasi immutata finché essa ebbe vita. In questa sua forma iniziale il fenomeno non è puramente tedesco: anche altri mercanti di città diverse, ma appartenenti tutti a una stessa nazione o a una stessa regione, vivendo temporaneamente o permanentemente all'estero, sentirono il bisogno di unirsi per la comune difesa, nonostante le barriere che dividevano le loro metropoli. Così nella seconda metà del Duecento la "Società dei mercanti di Lombardia e Toscana dimoranti in Francia" raccolse per qualche decennio nuclei organizzati di mercanti di varie città italiane; e i "Lombardi" delle città francesi, fiamminghe e inglesi rappresentarono nei vari luoghi di residenza nuclei compatti ed omogenei, sebbene i singoli membri appartenessero a città diverse del Piemonte, della Lombardia, dell'Emilia o della Toscana. Ma la “hansa” germanica si differenzia dalle leghe temporanee ed occasionali di altri mercanti stranieri per il carattere permanente ch'essa assume, per l'ampiezza del territorio su cui essa estende presto la sua azione, e perché la solidarietà che si è venuta a stabilire fra i mercanti della bassa Germania in paese straniero finisce per provocare l'unione delle varie città da cui essi provengono²⁰.

La visione geopolitica comunitaria riprende o forse ripercorre inconsciamente il percorso delle città anseatiche, nella proposizione e/o riproposizione delle cosiddette Z.E.S., le nostre Zone Economiche Speciali. Il legislatore (Dio lo salvi) ripropone con grande energia temi fondativi delle città anseatiche; la seguente illustrazione (non a caso) propone “corridoi” logistici già consolidati, la città tedesca di Augusta evoca a sé energie logistiche sperimentate da secoli: pur non essendo Città Portuale ha sempre intercettato per la sua centralità economie utili a farla partecipare a processi territoriali ad alta valenza connettiva, protagonista nella dislocazione delle direttrici logistiche Europee.

²⁰ Definizione tratta dall'Enciclopedia Treccani.

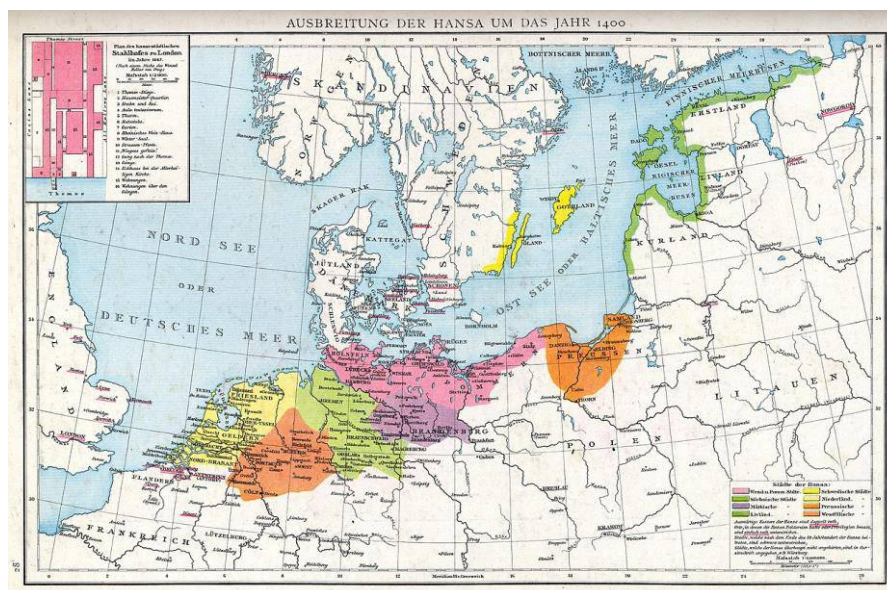


Fig.15: Mappa dell'espansione della Lega Hanseatica nel XV secolo.
G. Droysens, *Allgemeiner Historischer Handatlas*, pubblicato da R. Andrée, 1886

La nostra dislocazione accade che sia deficitaria della giusta energia per le competenti e necessarie relazioni commerciali globali: non appare all'orizzonte una delegificazione ristrutturante, lo sviluppo locale non necessita di leggi speciali, di nuovi intendimenti, lo sviluppo locale avoca a sé peculiarità da raccogliere all'intorno, nell'intorno, tornare alla gestione "Hanseatica" non è puro esercizio di stile, la programmazione dal basso era già nella struttura delle cose: centralizzare volontà significa compensare, prendere qualcosa dalle Autonomie Locali, dalla Comunità Europea, dall'UNESCO, dismettere l'ordinamento per verificare nuovi vuoti e/o nuovi pieni, riempire di senso i vuoti dei luoghi, forse ancora meglio osservare i luoghi.

Trascurare luoghi e loghi vuol dire non attuare politiche di territorializzazione e ri-territorializzazione, spingere le politiche di sviluppo locale ripropone tempi e modi di oscillante memoria, avere dequalificato l'apporto/supporto delle comunità locali non è stata una lungimirante politica di rafforzamento territoriale, lo specchio del reale riporta sempre a buchi neri, i nostri "miti e riti" dello sviluppo locale purtroppo si avvicinano alle offerte di liturgica memoria, ridurre l'economia alle

oscillazioni del Prodotto Interno Lordo e/o al Debito Pubblico produce deculturizzazione delle intercessioni da e verso il miglioramento, il *private equity* delle autonomie locali risulta essere un altro ed alto livello di “monetizzazione” delle risorse territoriali.

Municipalità anseatliche sono opportunità laddove esistono locali energie di osservazione dei fenomeni di antropizzazione del futuro: troppa stasi, attese di qualunque tipo sono state tempistiche rimandate a qualche nulla di là da venire, qualche illusoria informazione non ha acconsentito allo sviluppo locale di ricominciare a rigenerare le proprie peculiarità infrante in un contesto di “assolvenze” e “dissolvenze” Comunitarie.

Manipolazioni a discapito di forze territorialmente inferiori, si riproducono nello stato-territorio già dipendente/indipendente dall’Unione Europea: potrebbero perire nuove iniziative economiche, allontanarsi od avvicinarsi nuovi investimenti. Si sente il senso della disarticolazione, le problematiche di fondo restano connesse alla giusta considerazione che lo sviluppo deve avere un senso “locale” pur senza ghetizzarsi in tassonomie locali che potrebbe imprigionarlo.

Avere previsto una Zona Economica Speciale (Z.E.S.) con la Città di Augusta, la Città Metropolitana di Catania ed il capoluogo di Provincia, la Città di Siracusa, con l’Autorità di Sistema Portuale che integra i porti di Augusta e di Catania, non è evento che genera indifferenza nei territori.

La percezione generale risulta legata al senso delle giuste aspettative: nella determinazione propositiva di origine normativa bisognerebbe includere aspetti sintattici e linguistici propri del *milieu* complesso di questa fascia della Sicilia Orientale. Potrebbe esserci un’assenza di condivisione territoriale, non tanto per ricoprire le giuste adempimenti amministrative, quanto per riuscire ad accrescere le giuste consapevolezze utili ad ogni “infrastruttura”: servono infrastrutture culturali, sociali, economiche, formative, specialistiche, non bastano le banchine portuali, le strade, le autostrade ed i parcheggi.

Risulta necessario riportare/collegare le conoscenze ed i saperi nei giusti livelli di consapevole determinazione, e non si tratta di mera organizzazione, ma di avere dato giusto peso alla fascia costiera della Sicilia Orientale, ad un baricentro geopolitico troppo spesso volutamente lasciato in ombra.

2.3 L'apprendimento territoriale

«Genio è lo Spirito, buono o cattivo, che nella mitologia pagana presiedeva al destino degli uomini, e anche lo spirito che aveva sotto la sua protezione una città, un popolo, una nazione.

Il Genius era, per gli antichi Romani, una divinità pertinente al culto domestico. In origine rappresentava la virtù generativa dell'individuo di sesso maschile ed era concepito quale suo nume personale. Nel culto era venerato specialmente quale Genius del pater familias. Col tempo ogni comunità, ogni gente, ogni luogo (Genius loci) ebbero il proprio genius; così tutti gli abitanti dell'Impero venerarono il Genius urbis Romae o Genius populi Romani.

I Romani erano propensi ad attribuire al genius (come, talora, i Greci al demone) specialmente quegli atti in cui sembrava si manifestassero funzioni superiori alle normali capacità dell'individuo: di tali funzioni la più tipica appare la creazione artistica; onde il passaggio alla concezione del genius come organo dell'arte e in genere di ogni attività eccezionale. L'intellettualismo dell'estetica aristotelica fece passare nell'ombra il concetto di genius, che risorse tra XVII e XVIII secolo insieme con quello dell'irrazionalità e sentimentalità dell'arte²¹».

Relazionandosi intorno alle ricerche costitutive del territorio, appare condivisibile spingersi oltre definizioni consolidate ed assiomi ancora da venire; andando alla ricerca dell'ecologia dei luoghi non è solo opportuno applicare norme e regolamenti, ma bisogna rintracciare i processi che implicano attività e risposte gestite dallo stesso luogo: "locale" è un processo che bisogna non solo definire parametralmente, ma esso è anche ciò che lo stesso genera o potrebbe/dovrebbe generare in auto sussistenza.

«L'ambiente muta costantemente: organismi che evolvono interagiscono con il loro ambiente che cambia e creano comunità durature» (Lynch & Hack, 1984)²²».

Ecco finalmente un punto di vista che permette di costruire un senso del territorio auto-rappresentativo: lo sviluppo locale rimesso ad una condizione soggettiva; ma se l'ambiente muta costantemente siamo davanti ad una preconditione che rende vani, o potrebbe rendere vani, tutti gli sforzi per la costruzione e/o adozione di un modello.

²¹ Definizione tratta dall' Enciclopedia Treccani.

²² De Bonis L., *Mappe coevolutive*, in AA.VV., *Labirinti della città contemporanea*, Meltemi Editore, 2001, p. 127.

2.4 Processi ecologici e processi comportamentali

L'ambiente muta costantemente: organismi che evolvono interagiscono con il loro ambiente che cambia e creano comunità durature. In una qualsiasi porzione dell'ambiente fisico i processi ecologici evolvono per interazione tra habitat (insieme di condizioni abiotiche) e organismi (insieme di condizioni biotiche). Le componenti abiotiche interagiscono con le componenti biotiche dell'ecosistema nel corso di sequenze evolutive denominate successioni ecologiche.

L'evoluzione della comunità biologica produce a sua volta per retroazione, incessanti cambiamenti di habitat (microclima, composizione chimica del terreno, ecc.) che di nuovo retroagiscono sull'evoluzione della comunità biotica. Ma anche degrado, deperimento ed entropia fanno parte integrante dell'ordine naturale.

Il riconoscimento delle differenze, cioè la codificazione e la mappatura dei cambiamenti percepibili nel corso dell'interazione è l'unica possibilità per il vivente di trarre vantaggio dall'inevitabile tendenza all'aumento di entropia generale. Nell'evoluzione del processo ecologico, quindi ciò che più conta non è la forza (quantità, energia) ma la differenza (qualità, informazione).

In questo senso il processo ecologico è un processo mentale.

Secondo Bateson²³ si può parlare di “mente” quando siano soddisfatti tutti i seguenti criteri:

- una mente è un aggregato di parti o componenti interagenti;
- l'interazione fra le parti della mente è attivata dalla differenza;
- il processo mentale richiede una energia collaterale.

Il processo mentale richiede catene di determinazione circolari più complesse. Nel processo mentale gli effetti della differenza devono essere considerati come trasformati, cioè come versioni codificate della differenza che li ha preceduti.

La descrizione e la classificazione di questi processi di trasformazione rivelano una gerarchia di tipi logici immanenti ai fenomeni.

I limiti allo sviluppo locale ci consegnano frasi e metodi inefficaci soprattutto nelle loro costruzioni sintagmatiche: dare mente ad un *corpus* di orientamenti ed intendimenti risulta facile se s'interrompono metodi e processi consolidati in una direzione monotematica - da un lato si percepisce “sviluppo locale” e per altro verso l'affermazione produce

²³ Bateson G., *Op.cit.*

negazione – tale per cui occorre disgiungere lo sviluppo dalla consistenza del territorio; accentuare un presunto sviluppo locale crea confusione nelle scelte; il nesso logico dovrebbe riportare verso una consapevole presa d'atto dei limiti della gestione dello sviluppo e ciò accade quando si deve a tutti i costi edificare e/o reificare un processo.

Gestire un territorio come una delimitazione territoriale costituisce già una de-sensibilizzazione verso il problema; territorializzazione e ri-territorializzazione sono operazioni estremamente delicate, proprio perché, come già detto, il sistema “ecologico-relazionale” prescinde dagli atteggiamenti abiotici: l'unico gesto opportuno è stato sempre quello della “fondazione” e non quello della “percezione”, “mente” del “*Genius Loci*”.

Ostinarsi a creare luoghi rende un mondo di non-luoghi, appoggiarsi a pratiche progettuali ormai consolidate non ha portato ad un mondo migliore ma solo ad un mondo caotico, dove il tempo viene scandito dalle novità e dalle scoperte considerate “innovative”: gli eventi non sono sempre originali e utili. Lo sviluppo locale che continua ad appoggiarsi a discipline-surrogato non riporta i termini della questione in una centralità di metodo, diversamente si perde, ci si perde, per multi-discipline, per l'estenuante volontà di riprodurre metodi e processi mutuati da altre discipline.

Mente, mente e spazio, mente e connessione dei luoghi, *genius loci* rimesso al caso, pratiche divinatorie da e per una giusta *Governance* situazionale.

Costituirsi, dare regole ed assunti incontrovertibili, slanciarsi verso un ipotetico baricentro, cambiare sempre e spesso il punto dove puntare il compasso, edizioni e riedizioni, nella spasmodica ricerca di un nuovo centro, una periferia al di là da venire, rimescoliamo tutto quello che non siamo capaci di attuare, ripetiamo e ripetiamoci, dai distretti industriali al *mileau* territoriale, non finiamo mai i compiti, o almeno immaginiamo che “altro” sia la soluzione azione.

Abbiamo circoscritto la mente dello sviluppo locale, creiamo occasioni per costruire anche un corpo: rimettere le cose a posto non risulta mero esercizio di stile poiché la creazione comporta decisioni definitive, decidere quante mani o quante teste dovranno appartenere, essere utili.

Circoscrivere la “mente locale” risulta necessario laddove il tempo ed i modi della nomenclazione, della normazione hanno cercato invano di impossessarsi delle energie territoriali ed i poteri sovraordinati, come di fatto i sotto-ordinati, hanno sempre cercato “emissioni normative” utili alla riappropriazione di metodi e processi per un opportuno mantenimento dello

status quo, apportando precise volontà per riprendere vantaggi ed evocare a sé positivi miglioramenti.

E se la periferia fosse il mondo? E se qualcosa o qualcuno si rendesse conto che il “re è nudo”? E se lo sviluppo locale risultasse essere una delle poche risorse disponibili per esercitare una qualche forma di controllo e di taratura baricentrica forzata del potere?

Tutto rimane condizionato, o meglio incondizionato.

Dare un senso allo sviluppo locale, senza esagerare e senza dare allo stesso giuste considerazioni, un poco alla volta, dando il senso che debba essere qualcosa di meno di qualcosa-altro, il terreno della limitazione incentivata: tutto ciò fornisce le misure della giusta distanza (capire ma nella giusta misura che lo sviluppo locale funziona se lo si riguarda come semplice sviluppo).

Disgregare la periferia solo per dare un unico senso al “Centro” riporta giuste intenzioni: organizzare un Centro significa mortificare, rendere vano ciò che accade in periferia, negare la dimensione totalizzante per costruire processi intermedi. I processi intermedi devono essere costruiti per essere tali, per rimanere nella dimensione della scoperta, nella dimensione della soluzione incentivante (esserci ma non troppo): occuparsi dello sviluppo risulta essere sistema utile; ammettere di avere forti politiche di coesione e poi comunque dare allo sviluppo locale una relativa possibilità di esistenza in vita senza una precisa volontà non è corretto nei confronti dello stesso territorio e delle comunità che si vorrebbero incentivare.

Non risulta opportuno rivendicare nuove strade dello sviluppo e poi non essere partecipe della propria limitatezza nella politica di gestione del territorio: quali sono gli strumenti utili alla sua gestione, l'aver esasperatamente amplificato confini e barriere ha portato in dote la volontà di uniformare processi e metodi ancor prima di dare un senso alle situazioni strutturali. Si propende a rifare un mondo, a ricostruire processi e metodi solo perché esiste un'autorità sovranazionale, a rimettere “al condizionale” un possibile futuro, una impossibile transizione.

In una complessità storica, culturale, territoriale, risulta essere un impedimento allo sviluppo qualunque adozione oggettivante.

Potrebbe essere la stessa negazione allo sviluppo.

Attendere, provare ad imbastire teorie, per così dire risolutive, funziona nell'ottica delle organizzazioni complesse, ancor meno se vengono evocate miracolose intenzioni.

Lasciar correre, lasciare fare, riprendere i percorsi della giusta saggezza non risulta essere una semplicistica soluzione delle condizioni al contorno

dal punto di vista amministrativo.

Risulta facile credere che per accedere allo sviluppo economico sia indispensabile disconnettersi da qualunque pratica di autodeterminazione.

Laddove sia necessario interporre competenze e basilari conoscenze locali, si dovrà ammettere l'inconsistenza di una *Governance* sovraordinata e si dovrà offrire la possibilità di concretizzare attriti laddove sia auspicata la completa fruizione del pensiero rigenerativo di un'Unione Europea onnipresente ed omni-risolutiva.

CAPITOLO 3: META-PROGETTUALITA'

3.1 Antropizzazione ed entropizzazione

Diffondere teorie e pratiche di sviluppo locale arrende il territorio ancor più di una peste. Una certa rigidità d'intenti dematerializza elementi significanti, e ne offusca i significati.

Arrancare intorno a nuove proposizioni induce a creare sintassi utili per rimediare con qualche fabbrica "di comodo" e così antropizzazione ed entropizzazione persistono nei territori sino ad assorbirne il cuore pulsante del proprio esistere.

L'unica cosa che funziona sono i gesti semplici, archetipici, naturali assonanze. Spingersi oltre, globalizzare una Città-Porto, ancor meglio un Porto-Città, è un paradosso contemporaneo: un porto non nasce, egli stesso è già porto ancor prima di divenire strutturazione e governo di se stesso. L'errore è sempre quello di non rintracciare i fiumi, le dissolvenze idriche necessarie, cercare i fenomeni abrasivi fra terra ed acqua, attraverso cielo e fuoco, ricompone giusti processi d'intervento.

Inventarsi e reinventarsi come soluzioni concertative, fare dei misfatti, singoli fatti utili alle nuove rigenerazioni: questa è la strada percorribile per i progetti della "Cassa per il Mezzogiorno", per i progetti che danno il respiro degli standard strutturalistici. Abbiamo elettrificato il territorio con a monte delle "giuste intese" per spalmare benefiche e magnifiche soluzioni metodologiche (depuratori senza reti fognanti, e condotte fognarie prive di depuratori).

La "mente città" va oltre i propri limiti: azionare processi di sviluppo locale significa riflettere ancor meglio sulle esistenze e le preesistenze necessarie. Grandi strutture e strutture intermedie rincorrono processi allocativi che devono integrarsi con un piano insediativo complesso: le non-emissioni, astrazione e funzione, storia e ri-storia della socialità ricercano integrazioni sempre le migliori in un localismo quasi imperfetto, le giuste distanze per riportare ogni economia o diseconomia nell'alveo virtuoso della circolarità di merito.

Avere avuto la fortuna di "rovistare" alcuni pensieri e proponimenti in un'area vasta che oggi si struttura in forma quasi de-localistica, lambendo ed ammiccando teorie rinascimentali o necessarie mappature, rigenerare il metodo non sarebbe comunque sufficiente a ritrovare uno sviluppo mancato o necessario.

Lo “Sviluppo Locale” non necessita di localismi fisici. Attuare lo sviluppo risulterebbe un processo di dematerializzazione, i nostri “media”, le nostre culture d’intervento sono quelli alfabetici, semantici, elettrici, ancor meglio elettronici, mentre ricerchiamo ordini e mappature inconsuete ci arrendiamo davanti a metodi storicizzati riproponendo improbabili contesti naturalistico-culturali, in ogni dove e per ogni mente locale.

Il paradosso è non ottenere mai la giusta compensazione localistica: un sole unico illumina ogni spiaggia, un sole unico è stato frammentato dalla palificazione, elettrificazione, costruzione di reti, strade, autostrade, aeroporti che fanno impazzire i luoghi e le loro connessioni.

Non avendo storia “normale” dei territori, non si capisce come possa attecchire una qualunque attività pianificatoria onnicomprensiva tale per cui il materializzare interventi potrebbe rivelarsi metodo non indispensabile né opportuno.

La retorica comunitaria si astiene troppo spesso dalla decontestualizzazione: tutto potrebbe essere rimodulato se si potesse utilizzare un metodo che non sia troppo omologante ed ancor prima di intercettare risultati sarebbe opportuno imporre maggiori soluzioni percorribili.

Non solo la delega politica localistica non garantisce una piena partecipazione dal basso, ma potrebbe non essere poi così utile creare trincee intorno a partecipazioni forse troppo artificialmente costruite: il mito della partecipazione a volte comporta non indifferenti sacrifici, risultati attesi non raggiunti/raggiungibili per eccesso di sabbie mobili.

Sempre attenti a rimediare in semplificazioni, si costruiscono metodologie complesse che nulla hanno di semplice.

Rimettere insieme brandelli di caos non significa semplificare. Aspettando maggiori strutturazioni localistiche potremmo evitare di scimmiettare soluzioni approssimative poiché nel tanto dimenarsi intorno allo sviluppo locale si dimentica che ancora si deve mettere a punto la giusta *governance*, i giusti riferimenti per affrontare questioni complesse.

Ciò a cui si aspira è la ristrutturazione, il riuso dello spazio antropico, la riconciliazione delle *governance* locali (e meno locali) e la pseudo assimilazione del contesto, mediante la creazione di camere compensative tra i territori, il tutto al fine di perseguire un saper modellare operazioni di pianificazioni adeguate.

3.2 Rigenerazione per autosimilarità

«*Il medium è il messaggio*²⁴».

Rimodulando il senso del pensiero di McLuhan, e soprattutto ribaltandone la forza, la sintesi e la determinatezza proprie ed improprie, potremmo considerare un sistema locale come una realtà auto-rigeneratrice capace di caratterizzare per analogia un proprio sviluppo.

Nella storia di un territorio il peso della pianificazione e/o le connessioni che essa ha generato, le capacità endogene (quale acqua lambisce coste e rive, quanti elementi biotici diventano abiotici nelle trasformazioni geologiche) sono tutti elementi di cui tener conto poiché rivelatori di tutta una serie di “attenzioni vocazionali” ripetute in processi millenari.

La modernità non è una prassi che lascia spazio a luoghi di adattabilità assoluti. Gli atti di ogni insediamento umano/urbano/rurale corrispondono ad un atto fondativo ed un atto fondativo si lega con un sentire intimo dell'anima: riusciamo così a creare connessioni espansive, iniziamo a percorrere le stratificazioni del tempo e, di conseguenza, siamo capaci d'incrementare o decrementare le politiche territoriali senza percepire le giuste interdipendenze.

La storia (dilatazione del tempo nello spazio) occupa ogni interstizio disponibile, il “moto a luogo” da e per tutto il necessario allo sviluppo locale potrebbe anche passare inosservato se non si assumessero i giusti atteggiamenti.

Se “il medium è il messaggio”, i porti (luoghi naturali mediati da strutture antropiche) sono già il messaggio/medium dello sviluppo locale, sono purezza funzionale di una complessa analogia tra un presente troppo globalizzato, ed un “quasi ieri” ancora da capire perché spesso confinato nella storicizzazione del territorio.

La cattiva abitudine di mummificare le testimonianze del passato, a svantaggio di un' archeologia “del ieri” ha fatto sì che ogni tipo di vincolo, qualche volta fine a se stesso, assumesse un ambiguo sopravvento, generando isole inconciliabili con un “fare” nel e per il territorio. A ciò si contrappone oggi una strana dicotomia che non consente di anticipare nuovi processi di storicizzazione attraverso una giusta diffusione ed applicazione della “archeologia industriale”, a ben vedere ancor prima di configurare lo “sviluppo locale” come un meccanismo ri-generatore

²⁴ McLuhan M., Fiore Q., *Il medium è il messaggio*, Corraini ed., 2011.

sarebbe opportuno approfondire, rinverdire i limiti allo sviluppo particolarmente radicati nelle stratificazioni culturali e nei diffusi convincimenti eccessivamente sedimentati.

Alcune precondizioni caratterizzanti fuggono e sfuggono alle normali tecniche di analisi territoriale, poiché le stesse hanno caratteristiche eccessivamente strutturali ed invasive dal punto di vista temporale tali da rimanere nell'alveo della immodificabilità.

Il tema della Città-Porto/Porto-Città non può che essere argomento da gestire forse con anseatica giurisdizione: a tal fine tempo e modi rimangono in un unico modello d'impianto urbanistico.

Separare i processi di sviluppo e di governo della Città e/o del Porto, o relegarli a semplici convenzioni, non crea forti connotazioni: legami e memorie utili devono fondersi spostando di continuo i confini, le linee di demarcazione della materia, dell'acqua della terra, il mito della palafitta, il mito della nave, "il Teatro del Mondo" di Aldo Rossi²⁵, tutti questi non sono temi che possono essere lasciati nell'oblio.

Il "Teatro del Mondo" di Aldo Rossi come i "forti" e le torri "galleggianti" della/e Città-Porto hanno la capacità taumaturgica di ri-sollevare la questione della ripresa di una giusta sintassi dello sviluppo locale. L'architettura, il necessario progetto architettonico è stato accantonato dall'Unione Europea come probabile intervento con capacità risolutive in termini di sviluppo; per l'immaginario collettivo la sintassi architettonica viene dopo l'assoluzione della necessaria funzione.

L'attualità del Teatro del Mondo (1979) supera il tempo, lo spazio, la disciplina, supera anche lo stesso dramma del depauperamento dei

²⁵ Si tratta di un'installazione inaugurata a Venezia nel 1979 in occasione della Biennale di Venezia del 1980 e rappresenta tutt'oggi uno dei progetti più suggestivi dell'opera di Aldo Rossi. Il Teatro venne costruito in un bacino di un piccolo porto della laguna, su di una chiatta e fu quindi rimorchiato a Venezia ed ormeggiato alla Punta della Dogana, sul Canal Grande, di fronte a Piazza San Marco. L'edificio era costituito da una struttura portante in tubi di acciaio rivestita da un tavolato di legno e raggiungeva un'altezza complessiva di 25 metri. Il corpo principale del Teatro era costituito da un parallelepipedo a base quadrata di circa 9,5 metri di lato per un'altezza di 11 metri. Sulla sua sommità un tamburo ottagonale sosteneva una copertura a falde in zinco. All'interno il palcoscenico era situato al centro, ed il pubblico prendeva posto ai lati o nelle gallerie al piano superiore raggiungibili tramite le scale poste ai lati del parallelepipedo.

Il Teatro poteva accogliere fino a 400 spettatori di cui 250 seduti. Al termine delle manifestazioni della Biennale il Teatro del Mondo attraversò l'Adriatico per raggiungere Dubrovnik. Nel 1981 l'opera è stata smontata e nel 2004 è stata ricostruita a Genova, in occasione delle celebrazioni di "Genova Capitale Europea della Cultura".

significati funzionali; il Teatro che si muove nell'acqua rifonda la città sino al punto di dismetterla, di riappropriarsene.

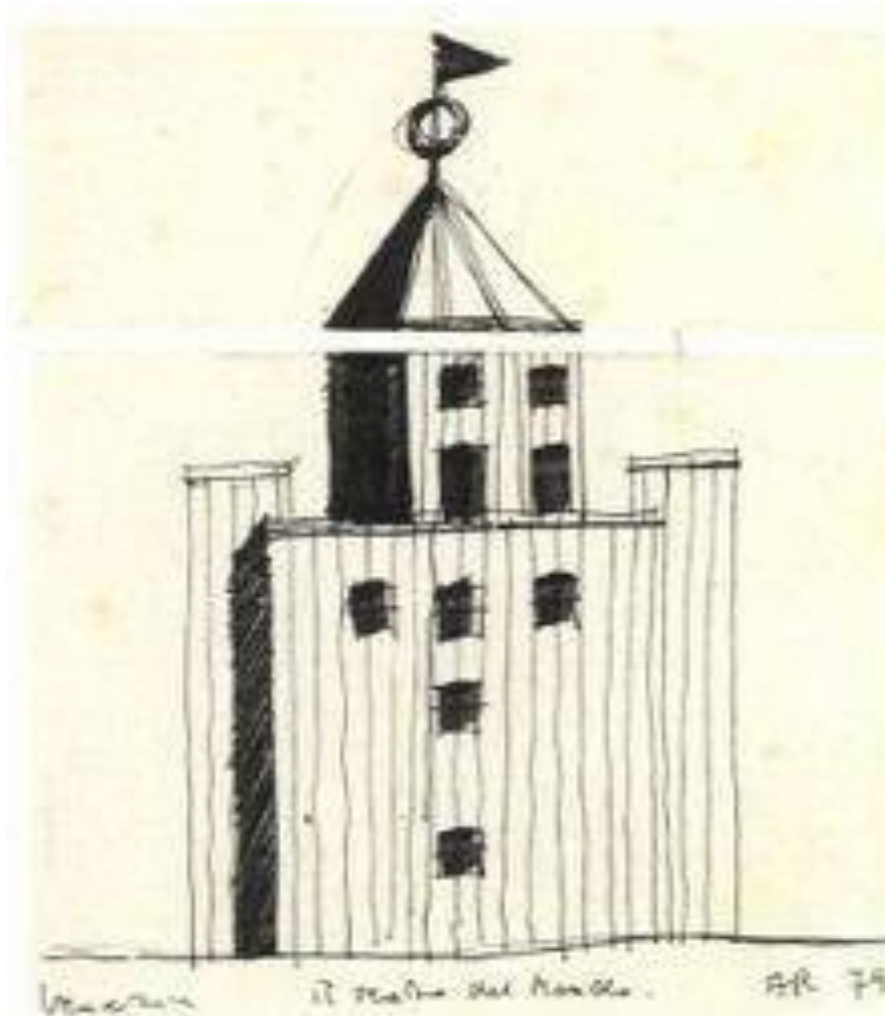


Fig.16: Disegno del "Teatro del mondo" di Aldo Rossi, in "Aldo Rossi : Teatro del Mondo, bouwplaat", portfolio 1^ edizione Olandese (casa editrice "Academia Boekhandel"), 1984.

Riprendere percorsi (di altri), riproporre ciò che appartiene al mondo non significa abbandonare un'ipotesi consolidata in un localismo forzato, un localismo impossibile da riproporre. Ciò che accade (ciò che non accade) ripercorre le linee di confine tra gli elementi del mondo, della natura; le storie dei territori non possono essere percorsi implicitamente incondizionati. Dopo avere confinato ipotesi culturali in perimetri ristretti non possiamo limitarci alla creazione di ghetti (esempi delle migliori pratiche) dello sviluppo locale: negare vocazioni risulta essere una operazione di depauperamento non indifferente.



Fig.17: Foto del "Teatro del mondo" di Aldo Rossi, in "Aldo Rossi : Teatro del Mondo, bouwplaat", portfolio 1^ edizione Olandese (casa editrice "Academia Boekhandel"), 1984.

Laddove si sottrae terra all'acqua, acqua alla terra, nascono importanti concessioni alle imprevedibili opportunità semantiche, un pontile verso il mare (infinito), un mare che diventa isola, il gioco della perimetrazione e riperimetrazione dei territori nasce e si sviluppa intorno ad un non indifferente processo di avvilupamento delle potenzialità di sviluppo locale.

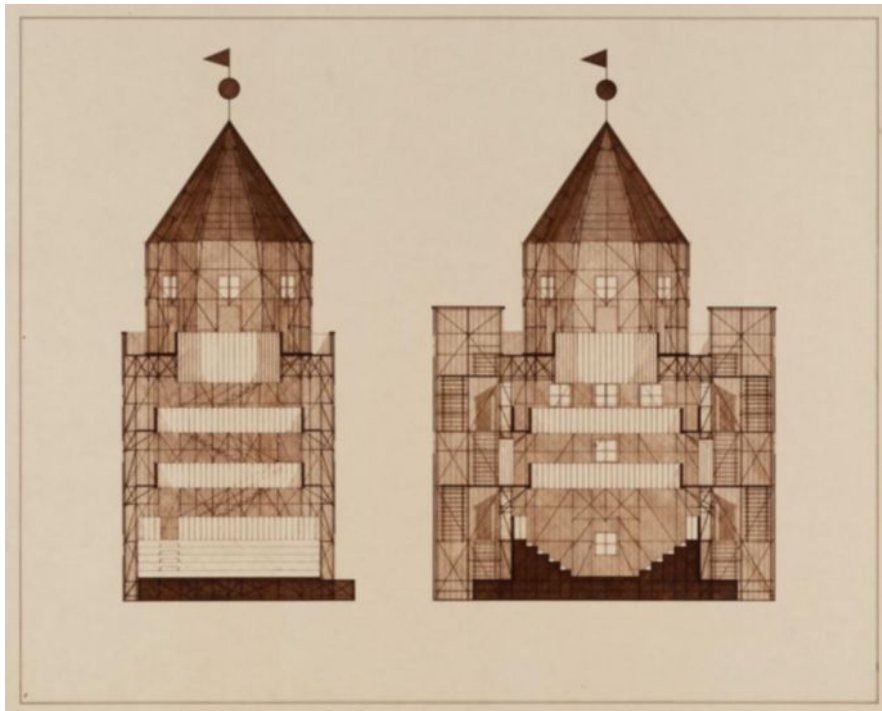


Fig.18: Sezioni in elevazione del "Teatro del mondo" di Aldo Rossi, Fondazione Aldo Rossi, Venezia, 1979-1980.



Fig.19: Fotogramma tratto dal documentario “Aldo Rossi, il teatro del Mondo, 1979-2004”, regia di Dario Zanasi, a cura di Francesco Saverio Fera, realizzato in collaborazione con l'Università degli Studi di Bologna, Facoltà di Architettura e COOPSETTE S.C.A.R.L.

Nelle genesi delle città esistono riflessioni costitutive che devono diventare materia di approfondito studio.

Se attraversiamo la destabilizzazione complessivamente attuata con la classificazione territoriale, dalle Città Metropolitane, alle Aree Interne, verso le Aree Degradate, ci rendiamo conto della pochezza dei risultati ottenuti dalle politiche industriali e/o di sviluppo di centrale emanazione a livello Nazionale: il modello della Città-Porto, già modello storicizzato, non è modello confrontabile e/o ripetibile. L'errore pleonastico che si commette è quello di non intervenire in un'opportuna riappropriazione del modello anseatico prevedendone ripetibilità, esportabilità, e/o il mantenimento delle condizioni di unicità al contorno. Le nostre Repubbliche Marinare, le Città-Porto, la Lega Anseatica non possono rientrare nella confusione astoricizzante di una devastante globalizzazione.

Le migliori intenzioni d'intervenire nelle specificità territoriali italiane, così come indicate nei processi di "coesione omologante" indetti dall'UE, il rimettersi ad indicazioni sovraordinate sono senza dubbio processi di "buone intenzioni" che si vanno consolidando nelle fasi di normazione e coerenza strutturale; il problema, viceversa, sono le consapevolezza delle eccellenze non ancora disconnesse da un comune sentire.

Rintracciare esclusivi processi di *Governance* per rimpolpare economie difficilmente orientabili nel contesto locale procura incidenti di percorso inconcludenti: comunità ancora comunità che esprimono desideri nel proprio contesto non solo dal punto di vista "partecipativo", ma anche come condizione necessaria allo sviluppo locale. Avere dematerializzato le piazze, i luoghi di socializzazione, cinema, teatri, campi da gioco, ha portato anche al distacco emotivo dai luoghi, dai giochi, il cardo ed il decumano erano geometrie in fondo ludiche, fondative e rievocative.

L'unico luogo di "alfabetizzazione sociale" rimasto ancora nella materia dei luoghi, nell'entroterra della sostanza urbana, negli scontri e negli incontri generazionali, risulta essere il luogo delle liturgie, "l'andare in Chiesa" resiste al di là dei nuovi miti e dei nuovi riti.

La scansione sensoriale sonora delle campane, il percorso evocativo che raccoglie gli ambiti urbani ed agricoli, le liturgie resistono nei fatti e negli accadimenti per dare un modello di sviluppo locale incontaminato, il ritorno all'ovvio, la valorizzazione dei beni culturali, il tanto evocato "turismo sostenibile": tutto potrebbe essere vano se non supportato da un localismo culturale identitario, forte e consolidato.

Augusta rappresenta una Città all'interno della quale esistono soluzioni e contraddizioni da affrontare e da utilizzare: è una Città Porto che si chiude in se stessa (soprattutto nelle funzioni residenziali), una città che non rintraccia gli orizzonti sistemici della sua insularità per dotarsi delle migliori energie legate alla complessità urbanistica; è una città che declina la vocazionalità portuale distinguendo da sé gli insediamenti industriali e che contemporaneamente si preclude ogni tipo di vocazione turistica non dotandosi di opportuni sistemi depurativi, è una città che non incentiva lo sviluppo agricolo e del settore ittico, che si spopola, che ha molteplici chiese e confraternite che tengono alti i valori della propria tradizione, ma anche una Città-Porto che non si sente orgogliosa di appartenere ad un complesso sistema territoriale insieme ad una grande Città Metropolitana (Catania) ed ad una Città a vocazione turistica (Siracusa).

L'aver ingabbiato un "mestiere" dentro qualche presunto manierismo, o estrema necessità rappresentativa, assolve e dissolve il fare (dire) architettonico nell'alveo delle futili premesse e delle inutili promesse: occuparsi di un caso studio vuole esprimere la necessità di creare confronti attendibili ed evocare concretezza.

L'impegno da e per lo sviluppo locale, già libero appannaggio del territorio, ad oggi potrebbe essere cristallizzato su una partecipazione dal basso diventata troppo *medium*, troppo specializzata in un rapporto, a volte disconnesso, proprio con il territorio: osservare tipologie, analizzare insediamenti "pre-storici" non comporterebbe una semplice analisi passeggera di contesto; i costi del pensiero riassumono concretezze non solo nella pianificazione per il futuro. I vincoli del presente, il territorio delle mappe, tutto ciò non convince se stesso, e nemmeno gli abitanti, i frequentatori dei luoghi, i nuovi nomadi. Parametri e limiti sono ormai giustificazioni non richieste a cui non bada nessuno.

Deprimere e deprimersi intorno ad una rigida pianificazione riduce le aspettative di un immediato *ex post*: entrare dalla porta *ex ante* senza costruire un forte quadro strutturale nuoce, non solo alla profondità della validità dell'intervento, ma anche perché dissipa possibili coesioni resistenti temporalmente.

3.3 L'*optimum*

Facendo riferimento ad un anacronistico sistema pianificatorio nella speranza di ottenere l'*optimum* legato ad una possibile pianificazione territoriale complessiva che includa tutte le prerogative spazio temporali di ambito comunale e di area vasta, si dovrebbe iniziare a confrontarsi con dati reali, temporizzando le nostre prerogative previsionali.

Decidiamo di percorrere strade diverse dal pensiero unico, omologante e rassicurante, di non ricercare il dato definitivo, quel dato certo ed inequivocabile che ha autorizzato una pianificazione edilizio/urbanistica attingendo a man bassa dagli standard del decreto del 1968. Le iatture non si manifestano quasi mai disgiunte nel tempo e nello spazio: la zonizzazione ha distinto il netto confine tra reale ed immaginazione e/o previsione strutturale ed infrastrutturale.

La Regolazione di Piano effettuata all'interno dei perimetri amministrativi, ben diversi dai perimetri socio territoriali strutturanti il sistema locale, ha negato da subito anche l'opzione "fordista" dell'economia di sistema locale. L'aver continuato a perpetrare una presunzione metodologica ha complicato il processo, l'aver inserito la *governance* politico amministrativa come unico elemento sistemico in grado di potere o dovere pianificare il territorio, è stata una metodologia che oggi rivela i propri limiti.

Il reale e l'immaginario sono "mente" del territorio: insieme ad elementi strutturalmente ecologici, sono entrambi elementi costitutivi del *milieu* socio economico di ambito. Intervenendo oggi nella volontà di rintracciare regole, metodi e processi, sarebbe più utile pensare ad un'interessante mediazione paradigmatica legata alla vera scansione del processo costitutivo. Oggi desideriamo strutturare il reale, l'immaginario, e tornare nuovamente al reale; la complessità supera il legame binario, la Città-Porto, il Porto-Città diventano oggi "reale futuribile" in una complessa partita localizzativa ed infrastrutturale.

La Città-Porto di Augusta, il Porto della Città di Augusta, oggi Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale con l'Area Metropolitana di Catania/Porto di Catania, ancor prima della concezione di un Progetto Regolatore, di un Piano, abbisognano di un'importante verifica motivazionale, che dia la giusta importanza alla svolta verso la vera "Socializzazione dei Porti".

Ritenere e prendere atto che i propri strumenti urbanistici sono troppo datati ed obsoleti, è una grande risorsa motivazionale per una Città di circa trentaseimila abitanti come Augusta.

L'attuale complessa situazione, riconosce metodi ai territori, disconosce i territori, cerca ruoli che possano in qualche modo esprimere certezze, un *incipit* strutturale in controtendenza laddove si ritenga avviato un processo di "metropolizzazione" (come fosse quell'obiettivo da raggiungere). L'arretrare nel tempo e nella storia può produrre vantaggi nella dimensione territoriale che ha da tempo superato la stessa modalità di gestione amministrativa.

Sarebbe utile nella contestualizzazione culturale, semantica e sociologica del già Porto/Città di Augusta, iniziare a smantellare le vere minacce che impediscono e/o condizionano la strutturazione logico funzionale della triangolazione reale – immaginario – reale, procedura operativa relativamente "ecologica" nel senso relazionale tra sistemi biotici ed abiotici, e mai nel senso semplicistico di un mero "rispetto della natura".

Il sistema "mentale" del distretto Sud Est della Sicilia Orientale, "subisce" vari riconoscimenti UNESCO, "subisce" il "caso Montalbano", si struttura fortemente in area vasta con due capoluoghi di provincia come Ragusa e Siracusa e diverse città che hanno un'energia territoriale, una forza straordinaria: il distretto Sud Est si interroga da e per il mondo, ma non si interroga del proprio mondo e del proprio modo, dell'alito costitutivo, del proprio *genius loci* e, difatti, s'infrange, s'interrompe nella cortina della muraglia industriale/portuale del territorio di Priolo, Melilli ed Augusta. La coesione informale che ha generato un territorio straordinario teme il diverso da sé, la grande scala industriale, gli odori incompatibili con la propria bellezza, le oscure ciminiere. Oltre le ciminiere oggi rintracciamo il sistema Metropolitano Etneo, la città di Catania, che rappresenta la complessa univoca destinazione di un programma di area metropolitana lasciato lì a sedimentare con una blanda legittimazione che ha troppo il sapore di "rivisitazione gattopardiana" della provincia: l'Unione Europea come sistema aggregativo risulta essere fin troppo "compensatoria" ai fini di un mantenimento di un probabile *status*, forse l'UE pensa troppo e per tutti e ciò porta ad un'eccessiva oggettivizzazione del sistema territoriale complessivo.

Ad oggi riscontriamo una sincopata tendenza da parte dell'UE a contestualizzare/ricontestualizzare i sistemi locali e ciò potrebbe denotare la mancanza di presa d'atto della necessità di concettualizzare

ulteriormente la macchina pensante della stessa Unione: il classico intervento “a bando” omette la possibilità e la necessità di profonde introspezioni sulla caratterizzazione dei territori.

L'attuale accorpamento dei Porti di Augusta e Catania, l'unicità della loro *governance* e la ZES (Zona Economica Speciale) tra Siracusa –Augusta – Catania sono situazioni che, senza un cambio immediato di sensibilità culturale, rischiano di essere ridotte a mere fasi burocratiche, ad eventi dirigenziali di poco interesse per i territori: troppo poco il dibattito, poca la compartecipazione da e per il locale.

Nonostante ciò il disegno complessivo non risulta compromesso: il disegno complessivo nasce a colpi di decreti “Del Rio”, sia per Città metropolitane che per le ZES accogliamo con grande plauso le iniziative di affiancare strumenti concreti allo sviluppo locale, accogliamo le Nuove Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori del Sistema Portuale, accogliamo gli indirizzi del Ministero dell'Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, accogliamo il Patto dei Sindaci, IL PAES (Piano Azione Energia Sostenibile), il PUDM (Piano Utilizzo Demanio Marittimo), i Piani Logistici dell'Unione, dell'Italia e della Sicilia.

Questa complessiva infrastrutturazione territoriale non può e non deve seguire il classico metodo del tempo che scorre, non può portare a sterili cristallizzazioni, a piani regolatori abortiti dai piani attuativi o dai piani esecutivi, non deve generare come prodotto la stesura di strumenti monchi di molti elementi da e per lo sviluppo locale.

Oggi individuate le *Authority*, le *Governance* locali e non, dobbiamo destituire i loro statuti nella dimensione per la quale si abbia percezione che possano esistere mancati obbiettivi.

«Alla luce delle suddette considerazioni, se l'area di Palermo (Catania) da un punto di vista normativo e concettuale, può essere ritenuta a tutti gli effetti una città metropolitana, la Sicilia sud orientale, tradizionalmente considerata un contesto non metropolitano, mostra una situazione più dinamica ed innovativa, per quanto non priva di elementi di criticità . E se di conseguenza, il Sud-est della Sicilia fosse una nuova realtà in grado di fornire indicazioni utili su possibili alternative post metropolitane future? E se, paradossalmente , la Sicilia sud orientale fosse ancora più post metropolitana per certi aspetti di Los Angeles?»²⁶.

²⁶ Balducci A., Fedeli V., Curci F., *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Guerini e Associati, 2017, p. 244.

Durante il percorso analitico di avvicinamento ad una possibile rifondazione dell'etimo pianificatorio legato indissolubilmente allo sviluppo locale si sono intercettati metodi e stati di fatto cristallizzatisi nel sedime della storia, laddove il contesto sociale, più o meno inconsciamente, lavora concretamente per creare importanti occasioni e tensioni innovative. L'alfabetizzazione della conoscenza rimane un flusso più o meno mediato, più o meno intercettato dalla volontà di creare capolavori o ridondanti occasioni per creare multipli urbanistici come gesti insignificanti: ad oggi la complessità della Città Metropolitana a Nord (Catania) ed a Sud (Siracusa), l'esperienza post Metropolitana del Sud Est della Sicilia, offrono laboratori irrinunciabili ed irripetibili.

Grandi occasioni di confronto non possono creare attese, né deleghe incondizionate a banali post crisi; progettare interventi da e per lo sviluppo locale non è solo scienza, pianificazione e previsione, non basta questo: lo sviluppo locale richiede una nuova curiosità, qualcosa d'infantile, il gioco che non passa inosservato, fuori dal controllo, è d'obbligo recuperare l'immaginario dalle genti, dalle aggregazioni culturali, le giovani idee perché sono le idee ed i dibattiti tra le idee che costruiscono le città.

Nuovi giochi, nuove idee di città, città che non si appartengono, che appartengono ad altre città, luoghi che si connettono senza autorizzazione alcuna, tempi fermi, dinamismi inceppati: l'errore sarebbe la ricerca di certezza. Il progetto proposto ricostruirà il percorso fondativo della "città fortezza".

3.4 Il non progetto

Consapevoli che proporre un progetto è un'azione irresponsabile, una presunzione retrodatata ed un conflitto motivazionale, saranno le città che si trasformano ad essere inconsistenti davanti allo Sviluppo Locale.

Ciò nasce dagli appunti sulle città che ci hanno abbandonato, dalle città assenti pur se abitate, dall'indifferenza dei luoghi, dalla semplice differenza identitaria: sull'univocità del costruire abbiamo ottenuto presunzioni d'identità; dopo i ricorsi storici creiamo "accademie" esclusive specializzate nella concezione (e qualche volta realizzazione) di siti totalmente indifferenti.

Il pensiero partecipativo, il sistema progettuale *bottom up*, non lo si può utilizzare di volta in volta all'occorrenza, quando aggrada o quando si è

costretti ad ostentarlo laddove richiesto (anche perché il “censimento” dei flussi oggettivi e soggettivi di un qualunque perimetro territoriale include relazioni da e per lo stesso profonde ed inaspettate, a volte difficilmente censibili). Gli orizzonti connettivi devono restituire visioni e certezze allo Sviluppo Locale il quale ha l’anima della complessità e rifugge le attuali semplificazioni manualistiche troppo spesso profuse a man basse in miracolosi bandi che dovrebbero dare senso e significato al territorio fisico e culturale solo perché attrezzati di tautologiche frasi e perifrasi.

Bandi e strumenti finanziari, misure per attuare una certa coesione e non una coesione certa, dichiarazioni omnicomprensive, mode alla moda, accattonaggi vari sullo sviluppo sostenibile, ciò che ruota intorno al sistema locale, al gioco del suo sviluppo, risulta troppo spesso essere un semplice atto dovuto che denota poca certezza nel manifestare volontà ristrutturanti e fortemente coesive.

Quanto sopra si afferma anche attraverso la constatazione che negli ultimi vent’anni la dicotomia locale – globale ha concluso devastazioni non indifferenti: per esempio si sono liquidati in malo modo i Distretti Produttivi Italiani e non solo quelli Industriali, si sono infrante esperienze univoche di carattere internazionale, luoghi impossibili da ricostruire, cicli produttivi ad alta valenza localistica che tutto sommato contenevano il gene dell’attuale “Economia Circolare”, economia sistemica, che producevano anche la rara saggezza che oggi chiamiamo “*knowledge economy*”. Abbiamo buttato via decenni di lavoro e di strutturazione territoriale materiale ed immateriale, metodologie paradigmatiche native dal pragmatismo dello sviluppo locale, il tutto distrutto per intraprendere la “fantastica” avventura della delocalizzazione selvaggia verso i paesi esteri, in particolare dell’Est Europeo. In effetti era solo sottosviluppo locale: si uccide il sapere dei territori per pochi spiccioli sottratti alle garanzie professionali di lavoratori che sono altri da noi, appartenenti a Paesi da noi allora ritenuti sottosviluppati e s’impoveriscono contemporaneamente localismi importanti. Oggi finalmente prendiamo atto della beffa: i nostri distretti, il nostro *know how*, la parte immateriale dei nostri localismi, tutto questo vive altrove.

La delocalizzazione appartiene allo sviluppo locale, confermando che lo sviluppo “locale” si caratterizza come forma di enantiosemia (dal greco *enantios* “contrario”, e *sema* “segno”) portando con sé una forte polisemia di significati opposti dopo aver approfondito le utili contraddizioni, la necessità d’indietreggiare con il nostro sapere e le nostre istituzioni davanti allo sviluppo locale che si conforma sempre più “anarchico” laddove sia

troppo “istituzione” e poco “ambiente”, intendendo con esso un ambiente complesso costituito e costruito dall’abaco completo del reale, dell’immaginario e del desiderio.

«Un significato particolare dal punto di vista della ridefinizione di un agire politico all’altezza dei tempi, riveste il concetto di singolarità, che non deve in alcun modo essere sinonimo di individuo. La nozione di singolarità viene ripresa dalla topologia matematica, dove con quel termine si indicano i punti rari e singolari nei quali avviene una trasformazione. Per esempio il punto della scala delle temperature a partire dal quale un liquido si trasforma in gas. Le singolarità, quindi, segnalano e costituiscono un mutamento di fase e si collocano nei punti in cui avvengono passaggi d’intensità, in cui i concatenamenti e le macchine oltrepassano soglie di consistenza ed assumono nuovi tratti di espressione. Si tratta non di punti di approdo, ma di passaggi cruciali, di luoghi di biforcazione, di soglie di trasformazione, individuabili, sulla base del monismo di Deleuze e Guattari, indifferentemente a livello minerale o organico, animale e vegetale, individuale o collettivo: singolarità del calore che fa fondere il metallo, singolarità bolscevica che flette la traiettoria del movimento operaio, la singolarità di un delirio che si sblocca. Pensare in termini di singolarità permette di aggirare le impasse a cui conduce un luogo classico della teoria e dell’immaginario politico, ossia la coppia individuo-società, definendo in termini più ampi e plurali le modalità di costituzione ed articolazione del collettivo al livello d’immanenza della molteplicità e della moltitudine»²⁷».

Ciò detto, ci serva da monito, ci stimoli a comprendere che il prezzo da pagare per superficiali scelte che investono il/i territorio/i è troppo alto e che viene pagato da tutti indistintamente, poiché trattasi di un processo difficilmente reversibile.

La presente proposta cerca d’incubare il mix delle politiche plurilivello di sviluppo locale dai territori finalmente verso i centri amministrativi regionali, nazionali e dell’Unione Europea e non viceversa: non deve caratterizzarsi un territorio, si devono caratterizzare le amministrazioni, le *governance* che si candidano ad applicare *policy* di miglioramento continuo. Rimettere in discussione la scala valoriale amministrativa, economica e finanziaria vuol dire “contaminare” a vari livelli sistemi burocratici troppo spesso autoreferenziali, la *governance* “del meticcio” non spaventa chi osserva una regione, la Sicilia, da sempre crocevia di

²⁷ Deleuze G., Guattari F., *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia*, Castelvechi Editore, 2010, p. 38.

popoli e razze, e che oggi ottiene i migliori risultati, le migliori *performance* di sviluppo laddove richiama a sé ulteriormente “stranieri” mai “stranieri” in una terra di “stranieri”.

Tutto ciò è troppo simile alla genesi, alla storia, alle vicende prima del Porto, oggi del Sistema Portuale: si avvicina al processo scandito perfettamente nelle Linee Guida Ministeriali redatte in ambito ministeriale per ciò che concerne la redazione dei Piani Regolatori del Sistema Portuale, sistema che sarebbe opportuno anche ipotizzare come sistema infrastrutturale. Le linee guida vanno ben oltre ogni ragionevole dubbio verso la ricerca “Hanseatika” del sistema porto, della valorizzazione dei territori, della Città-Porto, del Porto-Città, dei Porti-Città Metropolitana, del Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale - Regione Post Metropolitana Controfattuale della Sicilia Sud Orientale.

«Se l'effetto di una politica è la differenza tra ciò che è successo e ciò che sarebbe successo in sua assenza, l'effetto non sarà mai osservabile e la valutazione dell'effetto della politica sarà a rigore impossibile. C'è un elemento di verità in questa conclusione paradossale: non saremo mai assolutamente certi di quale effetto una politica abbia avuto. Tuttavia non è la certezza assoluta che stiamo perseguendo: ci accontentiamo di una ragionevole e credibile approssimazione. E tale approssimazione dell'effetto di una politica potrà essere ottenuta “ricostruendo” il valore controfattuale con dati che siano osservabili e allo stesso tempo approssimino, nel modo più credibile possibile, ciò che sarebbe successo ai soggetti esposti alla politica se non lo fossero stati.²⁸».

La particolare modalità del Piano Regolatore del Sistema Portuale, aiuta a comprendere l'interconnessione tra il sistema gestionale infrastrutturale e la sua stessa esistenza in vita come *governance* praticamente multi-territoriale, farebbe implodere lo stesso sistema territoriale laddove si calasse con “un tanto per”: da Autorità di Porto si è passati ad una Autorità di Sistema Portuale, portandosi dietro fasci di nastri stradali e ferroviari, ponti, stazioni, aeroporti, città e finalmente, come è giusto che sia, il Sistema Portuale non cerca solo relazioni da e per il mondo ma prende atto della necessità di andare oltre, riappropriandosi del territorio locale e del suo sviluppo. Lo sviluppo locale diventa il “necessario”, la regola di qualunque connessione logistica ed infrastrutturale.

Con la grande enfattizzazione dello sviluppo locale i Porti d'Europa, ricercatori di sviluppo di traffici ed operazioni portuali nel mondo, hanno

²⁸ Martini A., Sisti M., *Valutare il successo delle politiche pubbliche*, il Mulino, 2009, p.142.

dicotomizzato strutturalmente (almeno nelle Città Portuali) lo sviluppo locale in quanto non “locale” fisicamente, ma definendolo di fatto e nei fatti come un qualunque sviluppo percorribile e/o riconducibile ad un sistema od alle sue relazioni, che possono essere spaziali, sociali o temporali, comunque quasi sempre poco locali.

Non si tratta questa volta di regolare il “Comune” ma la comunità, non si tratta di un Piano Regolatore ma di un piano relazionale tra sistemi complessi biotici ed abiotici: la *governance* del Sistema Portuale ad oggi si candida ad essere tra i primi modelli innovativi di governo dei territori, capace di creare effettive azioni di sviluppo locale, ma soprattutto in modalità integrata con le amministrazioni (in particolare di quelle locali), continuando il percorso relazionale anche presso sedi nazionali ed internazionali.

Dal canto loro le amministrazioni locali, in particolare quella della Città di Augusta, dovranno gestire una complessità maggiore in ogni scelta decisionale, in ogni pianificazione territoriale ed infrastrutturale, però con il grande pregio di potere cogliere occasioni dai contenuti altamente prestigiosi sia in termini di relazioni istituzionali, sia nei termini di un aumento del ben-essere dei cittadini, benessere sociale economico e sanitario; lo sviluppo locale va’ rincorso da e per ogni occasione, da e per ogni luogo, sia con nuovi dipartimenti gestionali, sia alimentando la cultura della conoscenza e del dibattito anche serrato poiché, avere disgiunto da anni e per anni due mondi paralleli quali sono la sua Città ed il suo Porto, ha alimentato il mondo dell’altro da sé, il mondo locale e non locale in cui il cittadino è altro dalle fabbriche del suo territorio, altro dalle navi del suo Porto, altro dalle ciminiere che osserva dal suo balcone di casa. Se il cittadino per primo creasse innanzitutto il territorio e quindi il suo governo forse, come auspicato da più parti, lo sviluppo locale si creerebbe senza confini fisici e mentali.

«Allo sviluppo locale serve, invece, una condivisione multi-livello delle priorità, unitamente ad analoghi processi e strumenti di governance nei quali possano ritrovarsi le «agenzie di implementazione», pubbliche e private, locali e sovra-locali, in vista della complementarietà dei fattori di sviluppo.

[...] In assenza di chiare e ben definite politiche di sviluppo, non è il territorio che crea i propri strumenti bensì il contrario: sono gli strumenti che creano il territorio.

[...] Per tale ragione, i sistemi socio-economici e, fra questi, i sistemi locali

sono stati identificati e riconosciuti (spesso esclusivamente) sulla base delle loro dinamiche produttive. Ciò sarebbe logico e giusto se si considerasse l'economia come una delle tante espressioni dell'agire umano nel mondo, ma diventa aberrante laddove l'economia è intesa come l'unico elemento di lettura dei sistemi locali. Questi sono anche sistemi economici e l'economia è anche una loro dinamica. Ma i sistemi locali non sono soltanto sistemi economici per lo stesso motivo per il quale l'essere umano non è – e non è mai stato – solamente homo oeconomicus. A questa prospettiva sembra oggi contrapporsi una percezione della realtà nella quale il fenomeno definito come “globalizzazione” sposta il senso dell'appartenenza dell'individuo e delle comunità locali a contesti dilatati, quelli “globali” per l'appunto, nei quali si pretende che i legami fra le parti appartengano esclusivamente alle dinamiche di produzione/consumo. Le nuove tecnologie, d'altro canto, rendono possibile una sorta di salto spaziale fra l'individuale ed il globale, senza passare dai livelli intermedi delle formazioni socioeconomiche primarie (come la famiglia) o secondarie, fra cui la comunità locale.

[...]L'ancoraggio al “locale” – oltre a rovesciare la direzione dei processi di sviluppo, non più dall'alto (top down) ma dal basso (bottom up) – impone che della nozione di “sviluppo” entrino a far parte ulteriori fattori: la condivisione e persino la desiderabilità da parte della comunità di riferimento circa le direttrici che quello stesso sviluppo intende sperimentare. Molti casi sparsi un po' dovunque in Europa, Italia compresa (si pensi alle polemiche che da tempo accompagnano progetti infrastrutturali importanti come le centrali nucleari o il ponte sullo Stretto di Messina o la Tav) ne sono una permanente testimonianza. La considerazione delle vocazioni territoriali è prioritaria. In sostanza, così come non è più pensabile la creazione etero-determinata di risorse di sviluppo (si pensi alle fallimentari esperienze di industrializzazione nel Mezzogiorno), allo stesso modo non è pensabile uno sviluppo incentrato esclusivamente sulle sole risorse locali.

L'elemento chiave è rinvenibile nella profonda differenza fra “risorse” e “vocazioni”. Se è vero, infatti, che le vocazioni territoriali dipendono dalle risorse presenti nel territorio, altrettanto vero è che le vocazioni dipendono, oltre che da come le risorse si combinano e interagiscono fra di loro, soprattutto da come esse sono percepite da parte dei fruitori del territorio. Le politiche di sviluppo devono dunque tenere conto di come la risorsa, elemento genotipico del territorio, assuma una sua valenza fenotipica (elemento caratterizzante, cioè, dell'identità territoriale) attraverso quello che potremmo definire un clinamen, cioè una inclinazione

che determina la transizione dal “genotipo territoriale” (territorio come semplice somma di risorse) al “fenotipo territoriale” (territorio come sistema aperto di risorse).

[...] I luoghi non sono nomi o entità geo-politiche, ma prodotti culturali: forme.

Questa prospettiva, posta fra ontologia ed estetica, indica nuove vie di lettura dei termini crescita, sviluppo, crisi ed equilibrio. Così, la crisi può essere considerata come la rottura della forma del sistema o, meglio, della forma percepita del sistema, una rottura tale da rendere irriconoscibile la forma. La crescita e lo sviluppo, d’altro canto, possono essere considerati l’una un aumento armonico delle dimensioni e l’altro una mutazione della forma nella direzione di una nuova e diversa armonia, di una nuova e diversa idea di bellezza.²⁹».

²⁹ D’Amico R., Martorana G.S., *Carta dello Sviluppo Locale*, Università degli Studi di Catania, 2016, pp. 8-16.

3.5 Lo sviluppo locale polisemico: il grande anello della Città-Porto

«I materiali di cui in quel momento disponevo mi sembravano scarsamente adeguati ad una impresa così ardua, ma non avevo dubbi che alla fine la avrei compiuta. Mi preparai ad affrontare una moltitudine di avversità; le mie operazioni avrebbero potuto subire incessanti arresti ed alla fine il mio lavoro sarebbe potuto risultare imperfetto, eppure, ogni volta che ripensavo ai miglioramenti che si hanno giorno dopo giorno nella scienza e nella meccanica, mi sentivo incoraggiato a sperare che i miei primi tentativi avrebbero almeno posto le basi per un successo futuro. Neanche potevo considerare la grandezza e la complessità del mio piano come un argomento contro la sua impraticabilità.³⁰».

Incubare lo sviluppo locale per creare buone prassi (*best practice*) verso se stessi, verso l'Unione verso la macchina governante, non è esercizio esclusivamente teorico, ma oggi permette di attivare un pensiero costruttivo, permette di restituire il senso di esclusività, il senso della genesi di una grande evoluzione, un dibattito, forse anche un prodotto spendibile ed esportabile per la costruzione di logiche territoriali, verso la strutturazione di una “mente” con la quale iniziare percorsi di generazione ancor prima che di rigenerazione.

La costruzione dell'incubatore richiede anche l'assoluzione del mandato fisico, strutturale: per quanto cerchiamo una probabile “mente” non possiamo esimerci dal ricercare anche le fattezze di un corpo, incubare chi, cosa e dove, riuscirebbe concretamente a scandire l'inizio di una caratterizzazione metodologica, l'applicazione di una volontà progettuale che estrinsechi anche un “modello autoctono”.

«Coloro cui sfugge completamente l'idea che è possibile aver torto non possono imparare nulla, se non la tecnica³¹».

Mente e corpo, scandiscono anche *governance* di vari livelli e Autorità tecnico amministrative, attraverso la Zona Economica Speciale, il Piano Regolatore del Sistema Portuale, il Piano Azione Energia Sostenibile, il Piano Paesaggistico, il Piano di Assetto Idrogeologico, la caratterizzazione del Sito di Interesse Nazionale, ed altro ancora. Ci troviamo dentro un grande anello terracqueo che vede nella sua circonferenza ideale la diga

³⁰ Shelley M., *Frankenstein; o il moderno Prometeo*, Feltrinelli Editore, 2011, p. 107.

³¹ Batenson G., *Op. cit.*, p. 42.

foranea del porto di Augusta, l'Isola della Città di Augusta, la zona industriale e siti archeologici a valenza Internazionale, emergenze storico architettoniche uniche nel loro genere, parchi e grandi zone agricole.

Il Sito di Interesse Nazionale è stato perimetrato con due Decreti del Ministro dell'Ambiente del 10 gennaio 2000 e del 10 marzo 2006, sviluppandosi su una superficie di circa 5.815 ettari a terra e 10.068 a mare. La parte di terra include aree private per circa 1.700 ettari ed aree pubbliche per circa 1.300 ettari e si estende nei comuni di Augusta, Priolo e Melilli e Siracusa già dichiarati "Area di elevato rischio di crisi ambientale" nel 1990, e circa 10.068 ettari di mare altamente inquinato che costituiscono un bel corpo da perimetrare con nuove infrastrutture.

Il nostro anello diventa piattaforma, fascio di servizi, calore ed energia, *knowledge economy*, ICT, l'immaginario che diventa materia dell'oggi, infrastrutturazione primaria che inizia ad incapsulare l'economia industriale circolare e connette tutto il territorio locale polisemico in maniera onnicomprensiva, compensando le valorizzazioni termiche ed energetiche delle materie prime seconde generate e rigenerate da un processo "industriale" e "civile" di annullamento totale dei "rifiuti" ed evitando qualunque sfruttamento delle risorse naturali; aria, terra, acqua e fuoco competono e collaborano per un Porto ed un retro-Porto sempre connesso nel luogo e nei luoghi dislocati che lo compongono.

La rifunzionalizzazione dell'anello portuale è già da tempo avviata per esempio laddove si riscontra la presenza del Depuratore Consortile che da anni capta scarichi di natura civile ed industriale, evocando a se una natura di mediazione tra elementi funzionali contrapposti.

Intorno al nostro "Anello della Città-Porto", accadono altri fatti, accade che la diga foranea sia candidata a diventare una grande piattaforma logistica destinata, in particolare, al *transshipment* logistico delle merci containerizzate, la muraglia di pietra adagiata nel fondale marino diventa piastra, banchina, limite interno ed esterno di un territorio che si protende, che ha voglia di connettersi per ogni dove; la multifunzione prende il sopravvento, la complessità, la volontà del "fare sistema" attraverso una estrema ricerca di un processo avviato da molti secoli. Non può esistere una diversa missione oltre la *Corporate Social Responsibility* (CSR): il Sistema Portuale realizza *mission* con forti ricadute sul tessuto socio economico; lo sviluppo aspira a nuove energie.

Osservando l'attuale stato di considerazione dello sviluppo locale nelle sovrastrutture politico amministrative e negli enti "maggiori" diversi dai

Comuni, con un carattere territoriale di ampio respiro, assistiamo ad un disimpegno dalle “Aree Interne”, dalle aree a bassa valenza di popolazione e di servizi: la stessa classificazione pur denotando una problematica generalizzata, si arrende ad una semplicistica constatazione dell’attuale contrapposizione tra Aree Metropolitane ed Aree Interne, senza descrivere i processi e le responsabilità di tale “desertificazione” socio-economica - tutto sommato indotta e prevedibile - ma analizzando oggettivamente tale processo si avverte come le consequenzialità ed i rimedi siano tardivi, e le soluzioni ad oggi, almeno quelle dal contesto esterno, indeterminate.

Oggi resistiamo al depauperamento per ogni luogo e per ogni dove dei servizi pubblici istituzionali, atti che, comunque vada, hanno sclerotizzato territori, Tribunali, Ospedali, Uffici Finanziari, Uffici dell’ INPS ed INAIL, Uffici periferici Regionali. Leggiamo che il Sistema Sovraordinato, in particolare Stato e Regione destrutturano volutamente territori e creano “Aree Interne” e, contemporaneamente, con una certa ipocrisia strutturale, diventano dispensatori di “Sviluppo Locale” attraverso, per esempio, la gestione dei vari strumenti dell’Unione Europea quali PON, Programmi Nazionali e, per esempio, i vari Fondi (anche di tipo regionale vedi FSR, FESR, FC, FEASR, FEAMP).

Lo sviluppo locale dev’essere strumento di “resistenza” e caratterizzazione ancor prima che osservare norme, leggi e regolamenti che stentano ad implementare crescite e sviluppi e ad attivare opportunità: le politiche condizionano, le politiche “interiorizzano” e fagocitano. Rifare partire una macro-struttura necessita di un concreto cambio di rotta, dopo aver pensato ai processi dal basso od imposti dall’alto, ai classici metodi *bottom up* e *top down* che forse stanno entrando nella fase di rottamazione.

Un territorio che si candida a diventare incubatore di modelli innovativi di sviluppo locale, possibilmente esportabili, non può subire l’ipocrisia di un sistema poco virtuoso ed insufficiente a garantire una corretta “impennata” dello sviluppo, una vera progettualità per un territorio dalle importanti prerogative: occorre attivare nel proprio seno una fattiva, intima ed inossidabile sinergia e collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale, con La Città Metropolitana di Catania, con il Distretto Sud-Est della Sicilia Orientale, ma uscendo dalle regole interposte, e/o post-poste.

L’Ente Locale deve staccare vecchi collegamenti ed attivarne di nuovi, anche sovrapponendo un’energia alternativa (e volendo molto determinata), rispetto allo *status quo* consolidato nella prassi per la quale i sistemi sovraordinati sono riusciti a ribaltare agli Enti Locali terminali le diseconomie.

Le *best practice* nascono nelle terre più profonde e prima di essere esportate abbisognano di essere sperimentate. La Città-Porto, il Porto-Città necessita di una considerazione laboratoriale che le consenta di “brevettare” il modello, il prototipo del proprio “sviluppo locale”.

Bisogna alzare il livello dello “scontro”, bisogna avere amministratori comunali e funzionari del sistema portuale entrambi innovativi che possano disegnare e certificare le qualità eccezionali di contesto, *hic et nunc*.

La città deve trovare il coraggio di liberarsi dai legami inopportuni, per i quali dovrà stabilire priorità e compromessi, superare le vergognose attenzioni di commissariamento da e per l’amministrazione, da e per il sistema fognario, colpo di reni e testa bassa avendo dalla sua un Sistema Portuale di Area Vasta che risulta strumento di sviluppo non indifferente: il rischio è quello di entrare in un conflitto di lunga durata, ma dalla sua ha la possibilità di stringere forti alleanze strategiche.

Lo stato giuridico dell’Unione Europea, come atto di provenienza della Comunità Europea, accusa la problematica relativa alla “ridistribuzione” delle risorse, traguardando rimodulazioni sociali ed infrastrutturali, *quantum* dimensionale che individua modalità d’intervento legate ad implementazioni ed allocazioni quasi sempre vicine al processo finanziario come asse principale di modulazione e controllo.

Tale assioma “ragioneristico” che investe risorse, azioni, ristrutturazioni territoriali, ha sopito le menti dei quadri amministrativi intermedi, come Ministeri, Regioni, Province, molte volte “rosicchiando” risorse e metodologie come fossero dispensatori e *deus ex machina* di ogni forma di sviluppo locale, creando di fatto fratture tra gli enti estremi del processo ridistributivo: quando gli enti intermedi utilizzano risorse dell’Unione Europea da e per gli Enti Locali, troppe volte sostituiscono e/o integrano atti da loro dovuti proprio per la loro funzione istituzionale.

Il Comune, centro amministrativo locale per definizione, deve accogliere in sé il concetto polisemico di sviluppo locale, sviluppo nel locale ed altrove, integrare i propri strumenti esecutivi. Dev’essere logica rifondativa delle leve dello sviluppo, deve impegnare gli enti intermedi a non “mimetizzare” strumenti della UE legati alla coesione e lo sviluppo e, di conseguenza, dirottarli verso le zone d’ombra della spesa ordinaria, luoghi dei cervelli dormienti.

La polisemia dello sviluppo locale, le molteplicità apparenti e non, le neuroscienze, il costituirsi “mente/territorio” del mondo abiotico e biotico (non certo l’ecologia desueta di cui stiamo perdendo il senso), il legame

indissolubile tra luoghi e azione umana, devono intraprendere strade diverse dal costante sovra-ordinamento, non “andare” ma “importare” Uomini, Cose, Enti, Istituzioni, combattere subito il depauperamento imposto.

Educare all’irriverenza, interpretare lo sviluppo locale come “un la’ da venire”, un’essenza da strutturare, non si è ciò che non si sa di essere, la forza del legame con il Porto e l’Area Metropolitana di Catania deve permettere di “rapire” le sedi istituzionali dell’alta formazione, l’Università di Catania, le Università del Mediterraneo tutte, ciò deve essere strumento di analisi della propria inconsapevolezza consapevole, di una Città-Porto che deve costituirsi soggetto forte al di là dei classici strumenti di governo, deve sterilizzarsi dall’attesa dei “Bandi”, dall’analisi contestuale effettuata in maniera strumentale. Si deve da subito saltare a piè pari distanze ed istituzioni intermedie, capire in fondo che l’atteggiamento anseatico nella gestione della Città-Porto ci permette di guardare ad Oriente, anche verso l’Africa, cogliendo “in faccia” i traffici navali da e per il Canale di Suez. Dobbiamo stringere alleanze extracomunitarie: il Porto è un sistema immateriale complesso, bisogna allocare processi energetici, trasformativi ed industriali che siano appendici di altri porti e di altre territorialità; la politica estera nazionale troppo strutturata induce a dei pericolosi preconcetti depressivi nei confronti delle proprie aspirazioni relazionali e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale ha competenze molto importanti per riprocessare destini e volontà dell’amministrazione della Città di Augusta.

Risulta fondamentale la costituzione di un esplicito strumento di *governance* da e per lo Sviluppo Locale della Città-Porto, nella figura e struttura multipolare di doppio Ente (da un lato un organismo politico-amministrativo come un assessorato per la promozione della Città-Porto, dall’altra la costituzione di una fondazione pubblico privata con forti legami “anseatici” e con altri sistemi di *governance* Portuale), in particolare con altre Città-Porto del panorama internazionale/mediterraneo.

Altra fondamentale operazione è quella di allocare un vero incubatore Universitario, che porti in avanti la *mission* culturale della conoscenza e della formazione della Città-Porto. Bisogna fare il punto dello sviluppo locale territoriale sia nelle relazioni locali che nelle relazioni internazionali, attivandosi per far sì che i flussi finanziari restino “incagliati” nel nostro territorio, disarticolando il pensiero che vede con diffidenza le azioni della “finanza” (pensiero che serve a ben poco).

L'interlocuzione Comunitaria od extracomunitaria che sia, comunque ad alta valenza transfrontaliera, non potrà esaurirsi nell'attesa di condizioni favorevoli, o attraverso un percorso temporale che abbia un inizio od una ipotetica fine: la struttura progettuale come "anello della Città-Porto" sarà sempre una macchina attiva ed indipendente, non perché lo sia già, ma perché i segnali normativi cogenti accendono sempre di più posizioni baricentriche.

Il Porto classificato TEN-T, appartiene all'Europa, ed ai traffici logistici internazionali, la Città da troppo adagiata su un inviluppo potrebbe giacere in una mancanza di relazioni evolutive se non ci fossero amministrazioni tali da ricercare le giuste vie da percorrere.

I vantaggi dell'attuale panorama strategico sono incommensurabili se paragonati ai precedenti anni in cui le macchine amministrative sovraordinate riuscivano a "manomettere" qualunque volontà locale-anseatica di gestire il complesso processo gestionale di una Città-Porto.

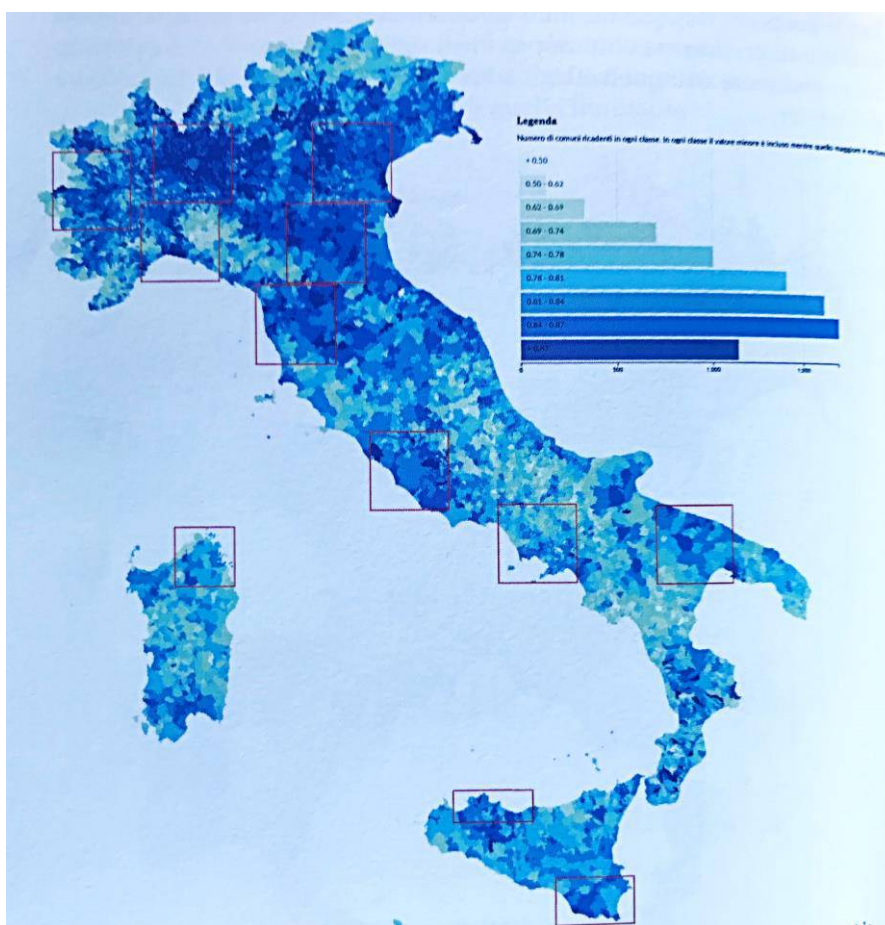
La Città-Porto, la società locale, costruiscono senza interpretare e senza preferire un processo ad un altro, inseguendo il processo evolutivo della propria terra, delle genti, dei processi culturali.

Non si tratta di sostituire l'Ente di gestione portuale ma solo di evolvere un luogo verso ambiziosi traguardi.

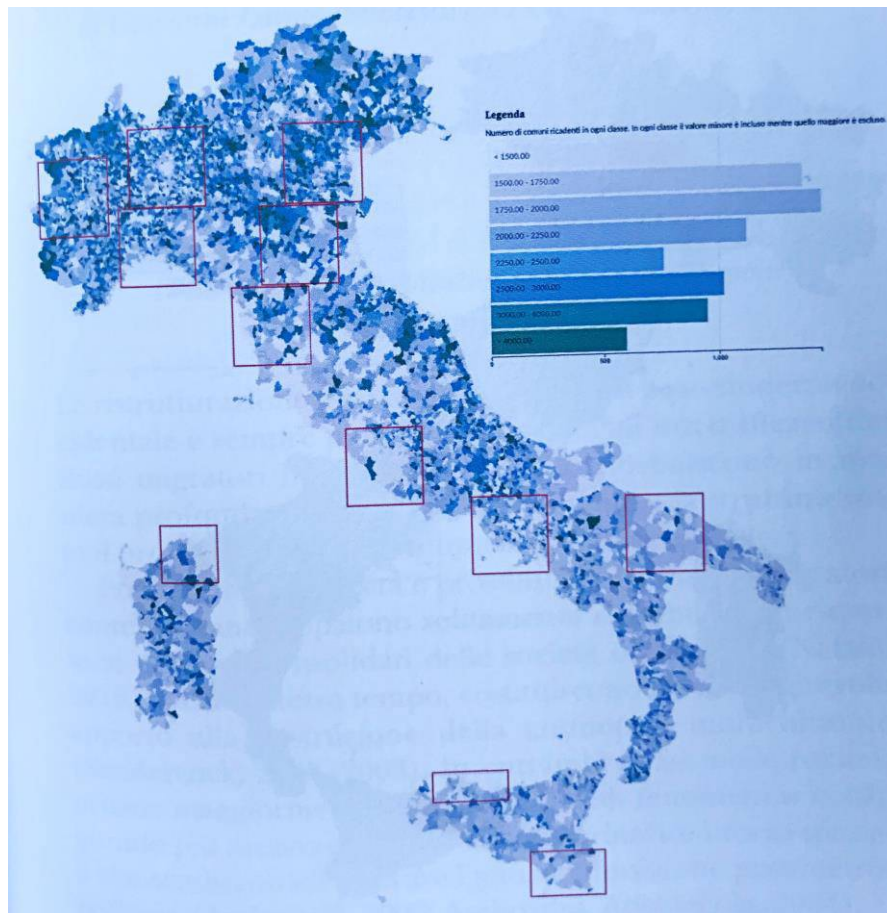
APPENDICE “A”

Di seguito vengono illustrate alcune elaborazioni su dati Istat prodotte da:
Atlante web territori postmetropolitani, www.postmetropoli.it/atlante.

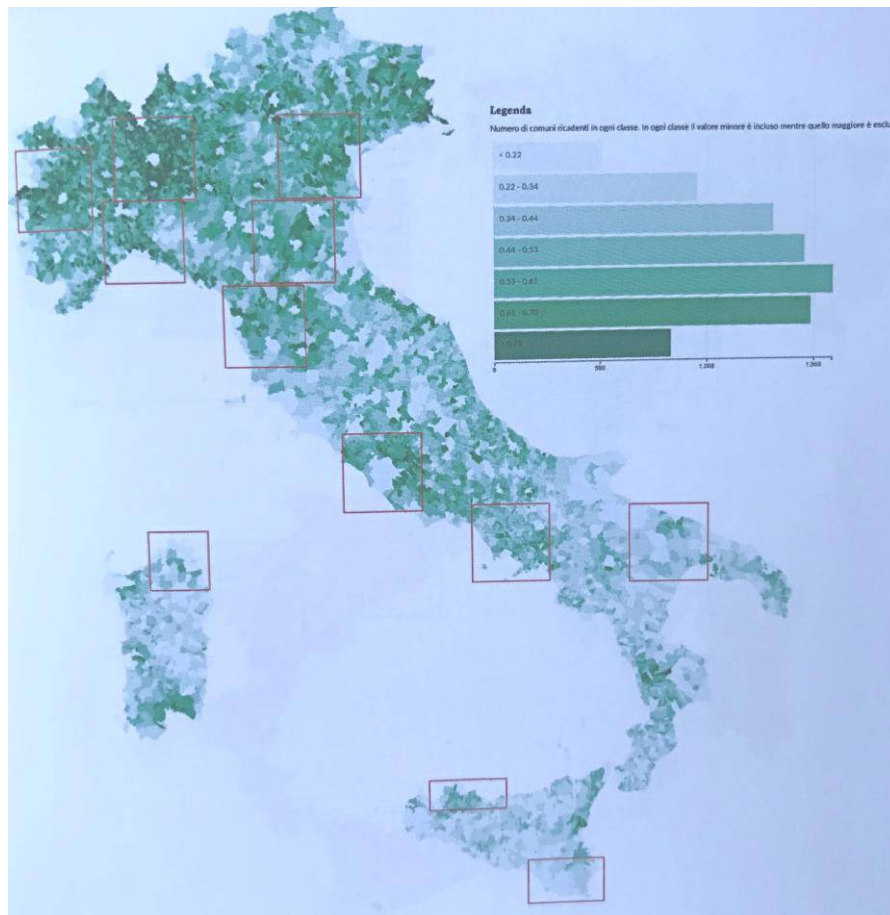
1. Indice di mobilità. Restituzione della densità di spostamenti legati a motivi di lavoro rispetto alla popolazione occupata di ciascun comune. 2011.



2. Indice di rischio abitativo. Esprime il divario tra i canoni medi di locazione delle abitazioni e i redditi medi delle famiglie. 2011.



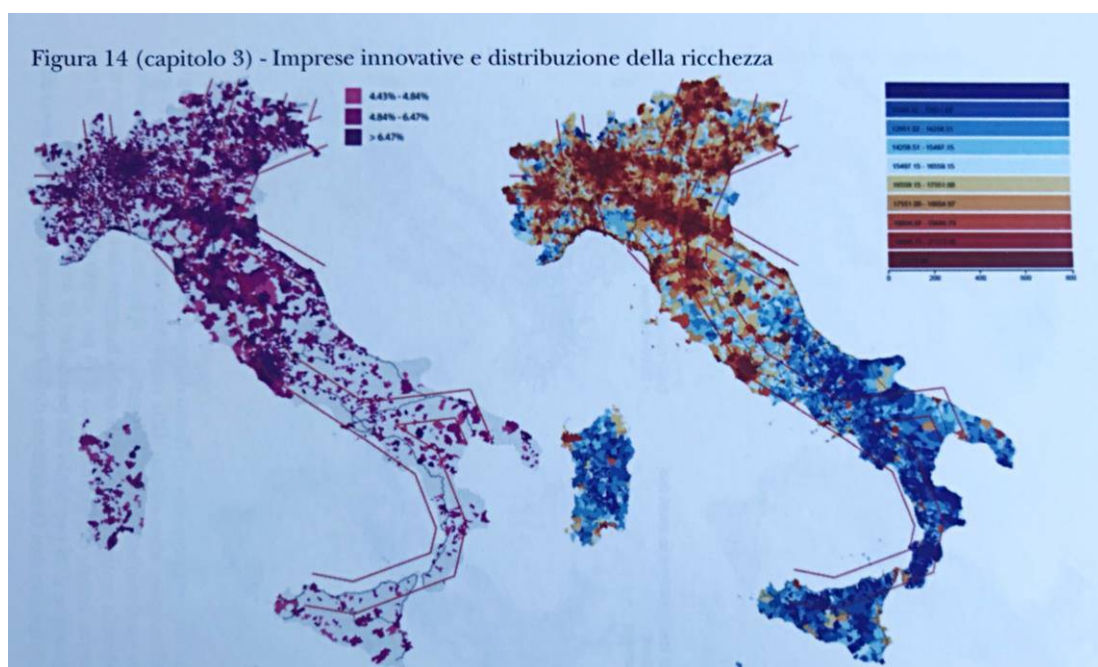
3. Indice di dipendenza. Esprime, per ogni comune, il livello di dipendenza dell'offerta di posti di lavoro rispetto agli altri comuni. 2011.



4. Imprese innovative e distribuzione della ricchezza. 2011-2012.

A sinistra il peso percentuale delle Unità Locali attive in settori innovativi sul totale delle Unità Locali: a un colore più scuro corrisponde un valore maggiore. A destra la distribuzione del reddito medio per contribuente:§ in blu i comuni con reddito medio inferiore al valore medio nazionale, in rosso quelli con valore maggiore.

Fonte: censimento dell'Industria e dei Servizi 2011; dati sui redditi del Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2012.



APPENDICE “B”

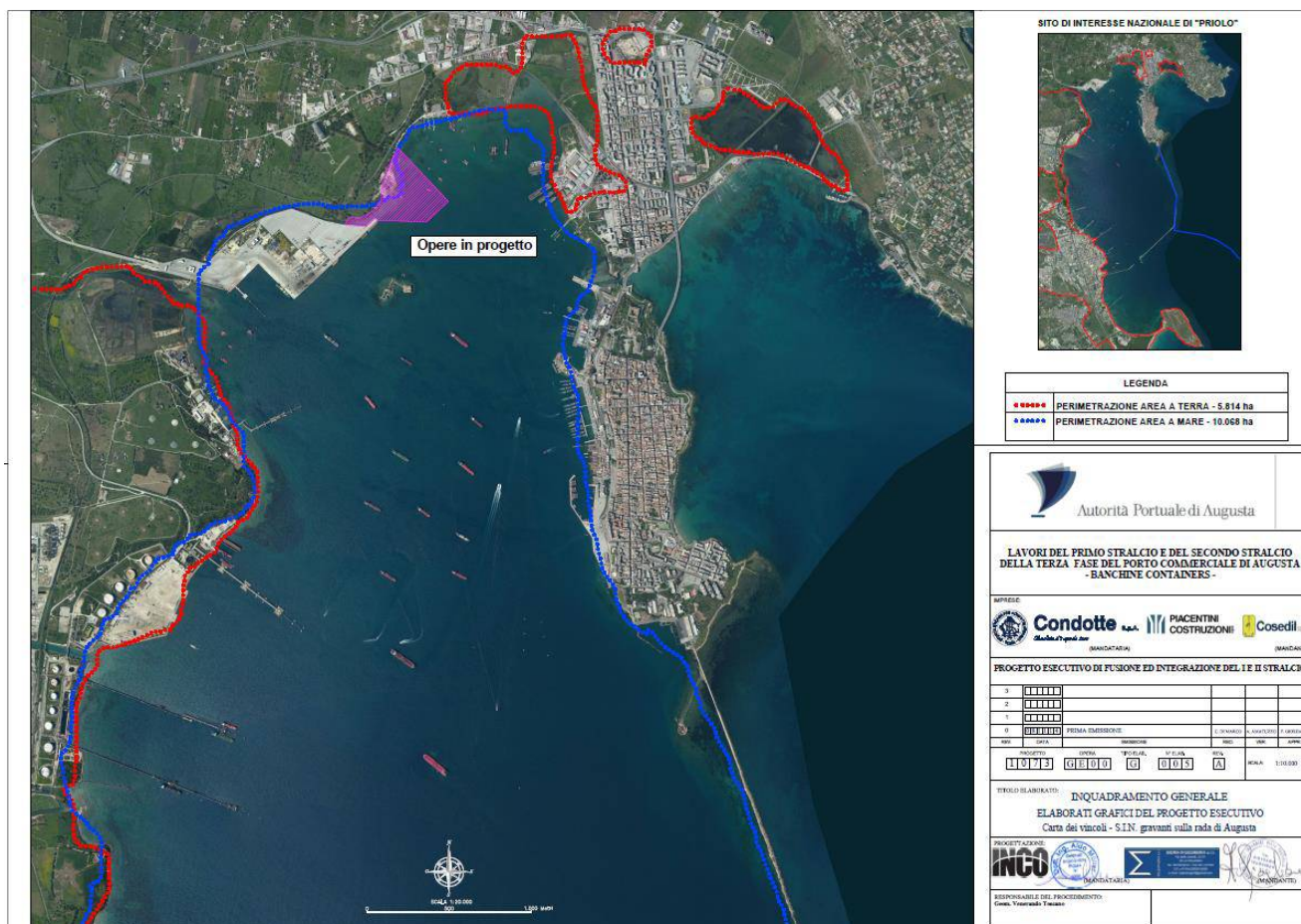
Di seguito vengono illustrate alcuni elaborati prodotti dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Porto di Augusta e Catania) relativi ai Documenti procedura di verifica assoggettabilità a VIA avviata in data 27/01/2016:

Elaborati pubblicati online nel sito <http://www.va.minambiente.it>.

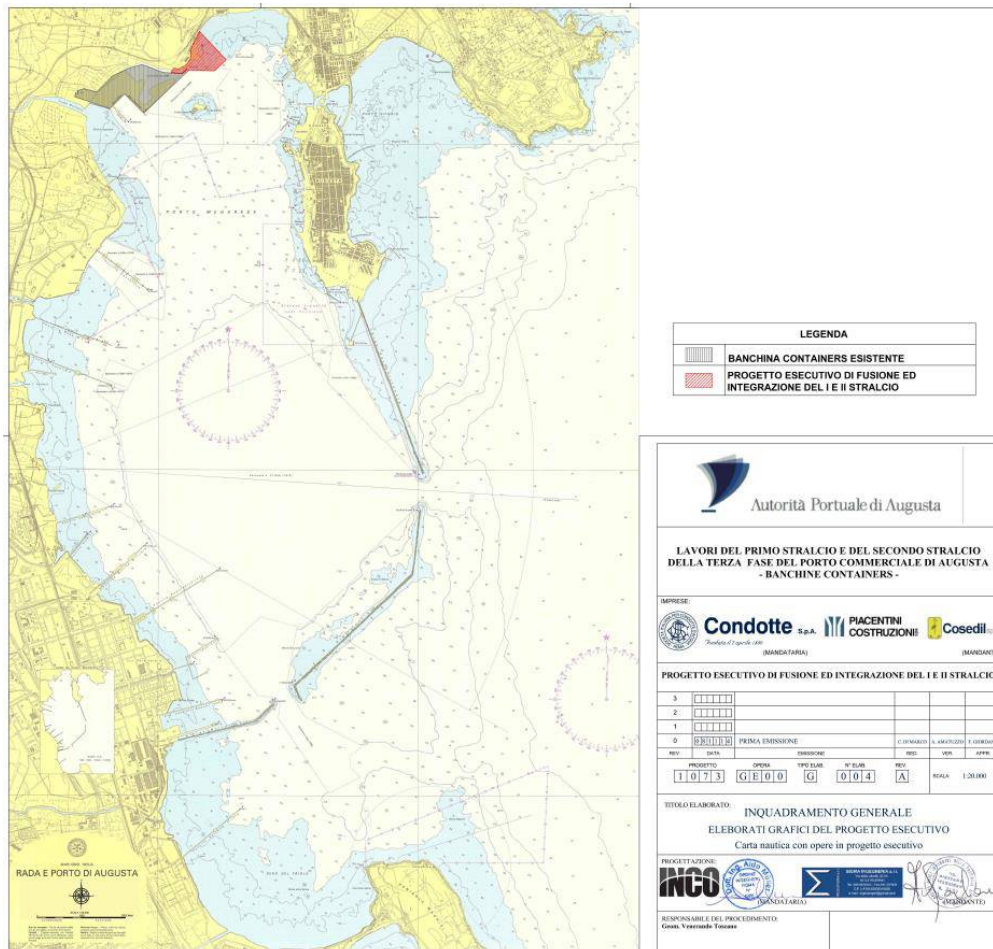
1. Carta dei vincoli SIC e ZPS gravanti sulla rada di Augusta.



2. Carta dei vincoli SIN gravanti sulla rada di Augusta.



3. Carta nautica con opere in progetto esecutivo.



BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Ars et Ratio. Dalla torre di Babele al Ponte di Rialto*, Sellerio editore, 1990.
- AA.VV., *Compendio della dottrina sociale della Chiesa*, Città del Vaticano, 2004.
- AA. VV., *Il progetto del limite, nuovi paesaggi urbani. Siracusa: il lungomare Talete*, Biblioteca del cenide edizione con Università degli studi di Catania – Documenti della Facoltà di Architettura di Siracusa, 2002.
- AA. VV., *Istituzioni per lo sviluppo tra Comune e Regione. Unione Europea e prove di ente intermedio in Italia*, Rubbettino editore, 2014.
- AA.VV., *Knowledge Management, Tecnologie e Applicazioni*, IT Consult, 2002.
- AA. VV., *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, Donzelli editore, 2004.
- AA. VV., *La sostenibilità ambientale del territorio. Teorie e metodi*, UTET Libreria, 2009.
- AA.VV., *Pianificazione strategica in contesti fragili*, Alinea Editrice, 2010.
- AA.VV., *Programma Integrato. Master Plan della Logistica del Nord Ovest*, B. Progetto, Regione Piemonte Direzione Trasporti - Settore Navigazione interna e Merci – SLALA, 2007.
- AA. VV., *Programmazione e linee strategiche per la progettazione del Masterplan di Catania*, Franco Angeli Editore e Comune di Catania – Osservatorio socio-economico, 2014.

- Balducci A., Fedeli V., Curci F., *Metabolismo e regionalizzazione dell'urbano. Esplorazioni nella regione urbana milanese*, Guerini e Associati Edizioni, 2017.
- Balducci A., Fedeli V., Curci F., *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Guerini e Associati, 2017.
- Balducci A., Fedeli V., Curci F., *Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione*, Guerini e Associati Edizioni, 2017.
- Bateson G., *Mente e natura*, Adelphi Edizioni, 2017.
- Bateson G., *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi Edizioni, 2018.
- Cassarà L., D'Urso S., *Goodbye Topolinia. Su architettura e fumetto*, Malcor D' Edizione, 2013.
- Castoriandis C., *L'enigma del soggetto. L'immaginario e le istituzioni*, Edizioni Dedalo, 2011.
- Carroll L., *Alice nel Paese delle Meraviglie*, BUR Rizzoli, 2010.
- Cerruto M., D'Amico R., Martorana G.S., Migliorisi G., Palidda R., Randone S., Raniolo F., *Alla ricerca della governance. Esperienze e nodi della programmazione negoziata in provincia di Ragusa*, Franco Angeli Editore, 2013.
- D'Amico R., Martorana G.S., *Carta dello Sviluppo Locale*, Università degli Studi di Catania, 2016.
- D'Amico R., La Bella M., Martorana G.S., Memoli V., Santoro P., *Politiche europee e prove di sviluppo locale in Sicilia. L'esperienza dei Gal come istituzioni di regolazione*, Franco Angeli Editore, 2015.
- De Bonis L., *Mappe coevolutive*, in AA.VV., *Labirinti della città contemporanea*, Meltemi Editore, 2001.

- Deleuze G., Guattari F., *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia*, Castelvechi Editore, 2010.
- Distratis M., Ferrari G., Paoli M., *Creare contesti per innovare. La dimensione fisica dell'innovazione*, Franco Angeli Editore, 2006.
- Dossetti G., *Assemblea Costituente, Prima Sotto commissione, seduta del 9 settembre 1946*, in *La Costituzione della Repubblica nei lavori preparatori dell'Assemblea Costituente*, Camera dei Deputati, Roma, 1971.
- Dufour L., *Antiche e nuove difese. Castelli, torri e forti*, Arnoldo Lombardi Editore, 2000.
- Dufour L., *Augusta, da città imperiale a città militare*, Sellerio Editore, 1989.
- Garavaglia L., *Città di flussi. I corridoi territoriali in Italia*, Guerini e Associati Edizioni, 2017.
- Giangrande A., *L'approccio territorialista allo sviluppo sostenibile*, Università degli Studi Roma Tre, Facoltà di Architettura, 2007.
- Heidegger M., *Identità e Differenza*, Adelphi Edizioni, 2009.
- Jackson T., *Prosperità senza crescita. I fondamenti dell'economia di domani*, Edizioni Ambiente, 2017.
- Lynch K., *L'immagine della città*, Marsilio Editore, 2006.
- Magnaghi A., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Ballati Boringhieri Editore, 2017.
- Marcon T., *Il porto di Augusta. Storia e traguardi*, Lombardi editori, 2004.
- Martini A., Sisti M., *Valutare il successo delle politiche pubbliche*, il Mulino, 2009.

- McLuhan M., Fiore Q., *Il medium è il messaggio*”, Corraini editore, 2011.
- Natalini A., *Figure di pietra*, in *Quaderni di Lotus*, Electa Editrice, 1984.
- Parlangei R., Pellerano D., *Tecniche di performance management per migliorare la PA. Un percorso di qualità per l'applicazione della Riforma Brunetta*, Franco Angeli editore, 2012.
- Prigogine I., *Le leggi del caos*, Laterza Edizioni, 2003.
- Scandurra E., Cellamare C., Bottaro P., *Labirinti della città contemporanea*, Meltemi editore, 2001.
- Scandurra E., *L'ambiente dell'uomo. Verso il progetto della città sostenibile*, RCS Libri Edizioni, 2008.
- Shelley M., *Frankenstein; o il moderno Prometeo*, Feltrinelli Editore, 2011.
- Tartaglia F., *Estetica della pubblica amministrazione. Oltre il marketing pubblico*, libreriauniversitaria.it edizioni, 2011.
- Valgoi T., *Breve riflessione sul principio di Sussidiarietà*, pubblicato in FUCI - Commissione di Formazione alla politica.

RIFERIMENTI NORMATIVI

- Area logistica integrata del quadrante della Sicilia orientale, documento di programmazione strategica . Ministero Infrastrutture e dei Trasporti . 6 luglio 2017.
- Verso il Piano strategico Hyblon Tukles - Thapsos Megara. Comune di Augusta Capofila. Assistenza Tecnica: Nomisma spa, EuresGroup srl. Ai sensi della Delibera CIPE 32/2005.
- Piano Regolatore del Porto di Augusta, Autorità Portuale di Augusta, Dicembre 2012 e ss.mm.ii.
- Verso un modello di economia circolare. Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente. Luglio 2017.
- Testo coordinato del DL 20 giugno 2017 n.91 (Istituzione Zone Economiche Speciali ZES). GURI n.188 del 12 agosto 2017.
- Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali . Consiglio Superiore LL PP. Giugno 2004
- Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori del Sistema Portuale. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Marzo 2017.
- Parere circa istituzione delle ZES. Presidenza Consiglio dei Ministri - Conferenza Unificata Stato Regioni .6 dicembre 2017.
- DECRETO LEGISLATIVO 13 dicembre 2017, n. 232
- Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorita' portuali. (18G00024) (GU Serie Generale n.33 del 09-02-2018) .
- Piano Regolatore Comune di Augusta "Calandra" adottato nel 1972 ed approvato dal competente Assessorato della Regione Siciliana con D.A. 171/1975.

- Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (P.U.D.M.) adottato con delibera della commissione straordinaria in funzione del consiglio comunale n.17 del 6 agosto 2014.
- Piano Regolatore Comunale "MARCON" tuttora vigente, il quale sostituiva il Regolamento Comunale del 05 novembre 1924. Anno 1968.

RINGRAZIAMENTI

Siamo alle solite, dovendo preoccuparmi degli esclusi, che per la forza dei numeri resteranno fuori da tali “grazie”, sorge il conforto che tali esclusi potrebbero anche essere gratificati per la loro “assenza” nei ringraziamenti riportati in un lavoro asimmetrico come quello da me prodotto.

Mentre scrivo il direttore creativo di Chanel, lo stilista Karl Lagerfeld dichiara che non gli piacciono le nazioni e, da tedesco, si dichiara “anseatico”; tale notizia che collega uno status politico alla antica lega delle Città-Porto del Nord Europa, rinvigorisce in me sensazioni di opportune contaminazioni, ma ancor di più è confortante sapere che i governatori delle regioni italiane del Sud, da oggi iniziano a pensare a nuovi soggetti politici e territoriali.

Ringrazio il Sindaco della Città-Porto di Augusta, l’avvocato Maria Concetta Di Pietro, e tutto il suo staff di Gabinetto.

Ringrazio l’Assessore ai LL PP della Città-Porto di Augusta, l’ingegnere Roberta Suppo, e tutto il suo staff .

Ringrazio l’Assessore all’Urbanistica della Città-Porto di Augusta, l’ingegnere Adriana Commendatore, e tutto il suo staff .

Ringrazio la dottoressa Nancy Platania, segretaria del *Master*.

Ringrazio le colleghe del *Master*.

Ringrazio l’architetto Ornella Garilli.

Ringrazio il presidente del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, l’avvocato Andrea Annunziata.

Ringrazio il direttore Affari Generali del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e Tutor Aziendale del presente lavoro di Tesi, il dottore Massimo Scatà.

Ringrazio il professore Renato D’Amico, Coordinatore del *Master di II livello in Management Pubblico dello Sviluppo Locale*.

Ringrazio il professore Giuseppe Sigismondo Martorana, relatore del presente lavoro di Tesi.

Ringrazio il dottore Gianluca Zappalà, Tutor del *Master*.

Ringrazio il geometra Antonio Moschitto, del Comune di Augusta.

Ringrazio i colleghi del *Master*.

Sindaco ed Assessori della Città-Porto di Augusta hanno sempre creduto nella validità del progetto *Master Management Pubblico dello Sviluppo Locale* e, nonostante la loro vita da “donne soldato pur essendo generali”, impegnate quotidianamente nella gestione dell’Ente, hanno brillato per una fattiva e concreta collaborazione.

Il Presidente del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, l’avvocato Andrea Annunziata ed il dottore Massimo Scatà, direttore degli Affari Generali del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sono veri ambasciatori dei Porti di Augusta e Catania nel mondo, innovatori pazienti e determinati, rappresentanti per niente assoggettati alle limitazioni del sistema burocratico perché antepongono, nelle loro azioni legate alla gestione portuale, una vera socializzazione dei porti nei confronti delle comunità e, per far ciò, utilizzano le loro sensibilità culturali ed umane molto rare.

Il professore Renato D’Amico ed il professore Martorana rappresentano l’Università liquida (esplorativa) da e per i territori, rappresentano l’avanguardia che analizza passato e presente per de-costruire e ri-costruire il là da venire, precursori dei precursori, raccolgono sfide e si assumono la responsabilità di una gestione pluriennale di un *Master* di II Livello, che cerca di mettere la parola “anima” al centro delle discipline amministrative finalizzate allo Sviluppo Locale.

A tutti Loro, ed al prezioso apporto e supporto che mi hanno fornito, sono rivolti i miei più sinceri ringraziamenti.