

Messina. Ridisegnare la città partendo dal waterfront

Michelangelo Savino

Facoltà di Ingegneria – Università degli Studi di Messina

Contrada di Dio – 98166 Sant'Agata – Messina

savino@ingegneria.unime.it

Abstract

Nel corso di questi ultimi anni, Messina ha dato avvio ad un profondo e complesso processo di ridefinizione dell'assetto urbano, nell'intento di promuovere una radicale riqualificazione della città ed in vista della realizzazione del Ponte sullo Stretto che imporrà una riconfigurazione del sistema infrastrutturale non solo locale. In questo quadro si inserisce la proposta di progettazione del nuovo waterfront meridionale della città, che tenta il recupero della zona industriale costiera che sino ad oggi ha negato l'affaccio al mare della città. Il progetto avanza una possibile soluzione alla ricollocazione della stazione ferroviaria, per migliorare la viabilità urbana ed infine indicare una possibile riformulazione dell'organizzazione del fronte a mare della città, suggerendo nuove attrezzature, scalo diportistico, attività ricettive. Non mancano, però, alcuni dubbi ed alcune perplessità sulla fattibilità dell'interessante proposta.

Key Words: Messina, waterfront, riqualificazione urbana, progetto urbano, nuovi strumenti urbanistici di intervento

Report

1. Laddove il mare non si vede più

Non solo la posizione eccezionale nel Mediterraneo ma soprattutto questo affascinante accidente geografico che è lo Stretto rendono Messina una città del tutto particolare fra le tante realtà urbane aperte sul Mediterraneo. Come d'altronde il suo destino di città frequentemente colpita da catastrofi naturali che ne hanno segnato profondamente struttura e forma, le relazioni con il mare e con il territorio retrostante. Costretta tra la catena dei Peloritani e il braccio di mare che divide la Sicilia dal resto dell'Italia, da sempre la città ha avuto con il mare un rapporto intenso e diretto ed il porto (uno dei più ampi, sicuri e profondi del Mediterraneo) è stata ragione della sua nascita, del suo sviluppo, della sua floridezza ed anche della sua rifondazione dopo il terremoto del 1908. E al porto si legano anche le ragioni della progressiva trasformazione della morfologia urbana, quando il traghettamento dei treni nello Stretto suggerisce le prime sistemazioni delle moderne infrastrutture (scalo – che poi verrà attrezzato con le invasature –, stazione, parco ferroviario e linee ferrate) (Figura 1) che occupano terreni liberi prossimi al mare a sud del Porto storico. La ricostruzione post-terremoto conferma queste localizzazioni, anzi nel normare gli usi del suolo la sancisce collocando a lato del sistema ferroviario le zone industriali, in una zonizzazione che nei decenni successivi si cristallizzerà (con i successivi ampliamenti per zone industriali ed artigianali sovvenzionate dei finanziamenti pubblici per un ipotetico scenario industriale dell'area). Il piano regolatore del 1911 e la crescita disorganica della città degli anni post-bellici determineranno così una netta separazione della città dal suo fronte mare, in modo così contrastante con l'assetto tradizionale della città che tende (al contrario) ad avere un rapporto diretto con il fronte marittimo, con la cortina edilizia ed il lungomare sul Porto storico che oggi possono solo evocare la possente Palazzata (Figure 2 e 3), *waterfront* peculiare ed *ante-litteram*, tra le realizzazioni architettoniche più originali del Mediterraneo non più ricostruita in seguito alle nuove norme edilizie anti-sismiche. Oltre l'area destinata al traghettamento privato, poi, il rapporto tra città e mare è ancora più immediato con spiagge che lambiscono il fronte edilizio che si dipana lungo la costa per quasi 15 km, esaltando il singolare rapporto tra la città e l'acqua.

Figura 1. La stazione di Messina Centrale e le invasature protese nel Porto storico



Figura 2. La Palazzata di Messina in un dipinto del XVII secolo



Figura 3. Foto della Palazzata prima del terremoto e maremoto del 1908



Dal Porto storico verso sud, al contrario, per una fascia di quasi 10 km il mare è negato dalla barriera ferroviaria, dall'urbanizzazione industriale e soprattutto da un degrado urbanistico che caratterizza tutta l'area meridionale della città; oltre la maglia regolare della città della

ricostruzione, i quartieri residenziali pubblici, grandi attrezzature urbane, centri commerciali, impianti produttivi, periferie disordinate ad alta densità edilizia si affastellano occupando la stretta fascia di terra che tra montagne e mare tende ad assottigliarsi fino ai limiti della città (Figure 4 e 5).

Di questo *waterfront*, che da tempo ci si propone di riqualificare, si sviluppa lungo la costa per 7,5 km dalla Zona falcata all'approdo di Tremestieri, con una larghezza media di 450 m, per una superficie complessiva di 359 ettari, per il 10% interessato da infrastrutture ferroviarie.

Negli ultimi anni quest'area è divenuta non solo simbolo di un declino economico e sociale che caratterizza la città ma piuttosto – soprattutto sotto l'egida di riconquistare il mare negato – una delle sfide dell'Amministrazione comunale per la riqualificazione della città e per il suo rilancio, un ambito di intervento privilegiato dal quale, nelle intenzioni delle forze politiche locali, avviare una profonda riorganizzazione della struttura urbana della città, ridefinirne struttura economica, scenari di sviluppo e ruolo territoriale.

Figura 4. L'area interessata dall'intervento contenuto nel Piau

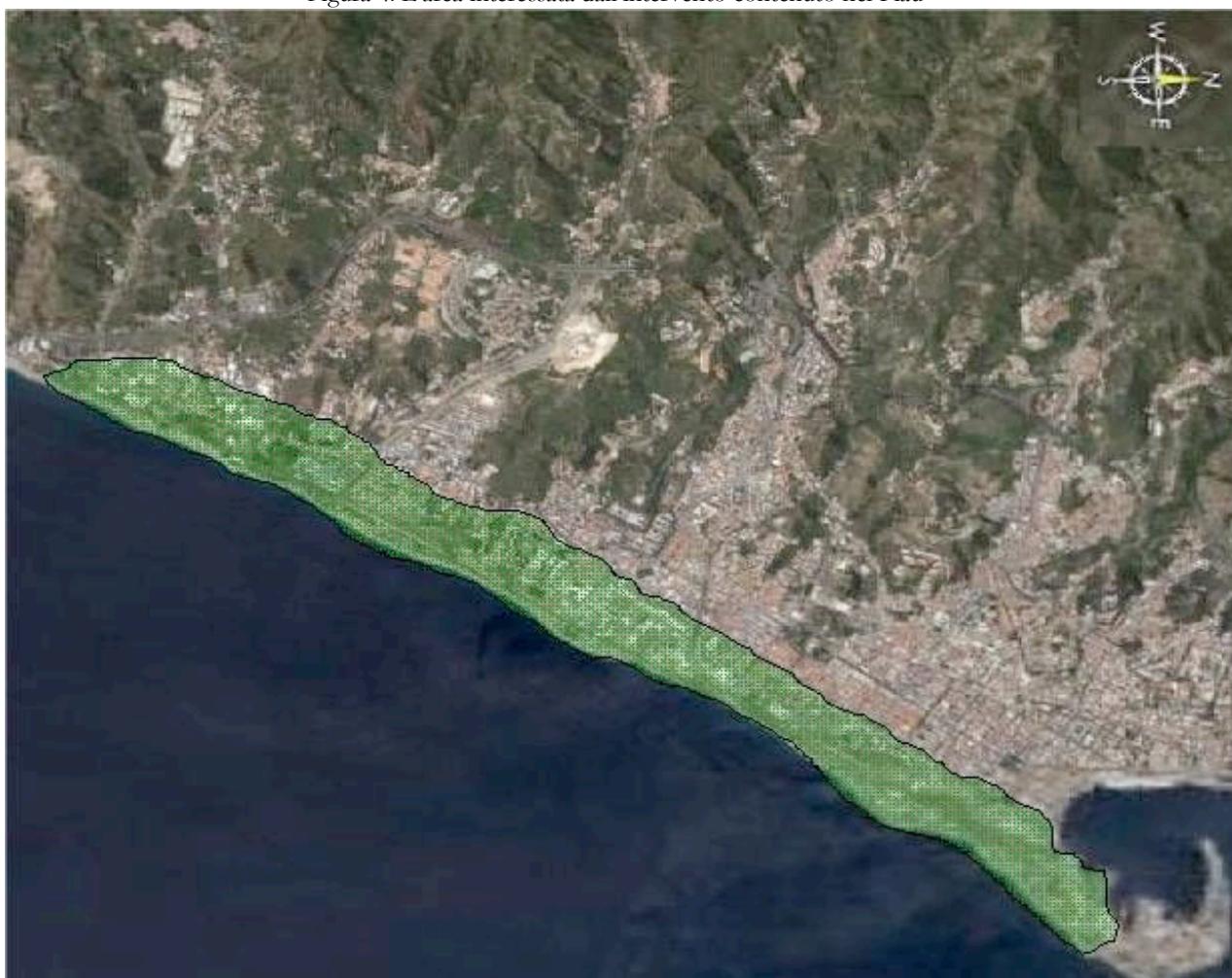
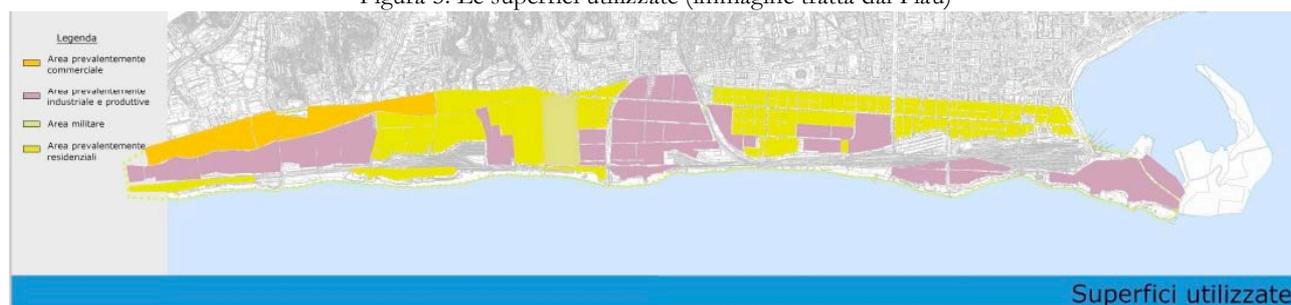


Figura 5. Le superfici utilizzate (immagine tratta dal Piau)



2. Premesse al nuovo scenario

Sullo sfondo di questo processo di ridefinizione urbana da tempo incalza la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Per quanto non se conoscano ancora i dettagli progettuali, le caratteristiche strutturali, i tracciati definitivi di strade e ferrovia di adduzione al ponte, è certo che la città ne verrà profondamente ridefinita, nella sua struttura morfologica, ma ancor più nella dimensione economica e sociale. Ma le vicissitudini che accompagnano la definizione del progetto e soprattutto il finanziamento della sua costruzione hanno in realtà nel tempo congelato il dibattito sugli scenari della città, mentre sulla spinta della speculazione immobiliare la città comunque ha continuato a crescere, a densificarsi, ad aggredire le colline, a saturarsi, favorita da un Prg che solo retoricamente ne controlla il processo di crescita e non riesce a garantire qualità urbana e servizi, infrastrutture e miglioramento delle condizioni di vita.

In questo scenario – paradossalmente molto dinamico sul piano della trasformazione fisica ma del tutto immobile sul piano del dibattito politico sui futuri della città, delle proposte politiche di riqualificazione e di rilancio, delle prospettive di sviluppo – alcuni fattori hanno favorito una certa inversione di tendenza negli ultimi cinque anni. Sulla spinta di alcuni strumenti urbanistici innovativi e straordinari (per procedure e per finanziamenti – europei o ministeriali – che li hanno promossi e che rimediano alla riduzione di disponibilità finanziaria degli enti locali) è stata avviata la riqualificazione di alcune delle aree più pregiate della città (la zona Falcata, Torre Faro, la costa settentrionale tirrenica) e sulle ali del dibattito provocato dalla presentazione del Piano regolatore del Porto per la riorganizzazione (tra l'altro) del Porto storico, l'Amministrazione comunale ha cercato di imprimere una svolta decisiva alla ridefinizione della fascia costiera meridionale, utilizzando un Piau¹.

Nonostante il finanziamento esiguo da parte del Ministero, il Comune punta sul progetto innovativo non solo per intervenire sull'area profondamente degradata, ma anche per risolvere alcuni nodi cruciali dell'urbanistica: il collegamento veloce tra il Porto storico (dove permane il traghettamento "pubblico") e gli accessi autostradali a sud della città cercando di evitare l'attraversamento della città da parte del traffico pesante; la barriera ferroviaria che taglia la città dal mare ma anche il potenziamento dei collegamenti ferroviari della città con Catania e Palermo; la sottoutilizzazione ed il degrado delle aree industriali ormai inserite nel tessuto urbano e divenute incompatibili con la città circostante e con le grandi attrezzature che insistono nell'area meridionale; lo spostamento della stazione ferroviaria; l'inserimento di funzioni pubbliche e nuove attrezzature urbane che non trovano spazio nella città densamente

¹ Il Programma urbanistico in ambito urbano «Porti e stazioni» è stato introdotto dal Ministero per le Infrastrutture (con dm n. 2522 del 27 dic. 2001) proprio per favorire la riqualificazione di ambiti urbani prossimi alle aree ferroviarie o portuali in condizioni di forte degrado.

edificata. Nell'affidare l'incarico alla cordata di imprese di *consultant*², dopo la pubblica gara, il Comune ha cercato di costruire un quadro organico delle trasformazioni dell'ambito costiero meridionale della città che si raccordasse ai tanti progetti che l'hanno interessata negli ultimi anni; ma soprattutto, in coerenza con il Piano strategico "Messina 2020" che è andato di pari passo alla redazione del Piau, si è cercato di definire il complesso di azioni di trasformazione della città nel breve e medio periodo.

Questa volontà è alla radice dell'enfasi politica che ha caratterizzato la recente presentazione del progetto preliminare del Piau nell'aprile 2010 e ne spiega, al di là delle soluzioni urbanistiche ed architettoniche proposte, la valenza che ha assunto negli ultimi mesi per la città (o per l'Amministrazione comunale, almeno), nonostante molti nodi restino assolutamente insoluti, non solo sulla fattibilità tecnica di alcune soluzioni, ma soprattutto sulla possibilità di coagulare attorno al grandioso progetto le indispensabili energie istituzionali, le risorse economiche private (anche perché quelle pubbliche, se non indirizzate al Ponte, non risultano in alcun modo disponibili), ma soprattutto il consenso pubblico.

3. Il progetto per il nuovo *waterfront* urbano a sud

Dal fronte marittimo, inteso come risorsa ma soprattutto fulcro strategico per la definizione dei nuovi assetti urbani, muove quindi il tentativo di promuovere un'azione molto più radicale sulla struttura urbana complessiva che non si limiti alla sola riorganizzazione dell'affaccio a mare: in questo, si può indubbiamente rilevare il riconoscimento della capacità strategica che il *waterfront* in molte città ha rivestito ed ancora riveste, che ne fa un ambito non solo cruciale per la riorganizzazione dell'assetto urbano come molto spesso si è affermato, ma soprattutto un'opportunità per innescare processi di profondo rinnovamento di Messina e del suo rilancio nella competizione tra aree territoriali e città.

Tra le premesse al progetto, infatti, si riscontrano come obiettivi prioritari del nuovo piano:

1. la ricucitura del territorio, eliminando le barriere infrastrutturali e favorendo un riordino edilizio che permetta l'integrazione dell'area del *waterfront* al resto della città;
2. il recupero a fini urbani di aree attualmente nella disponibilità di Rfi, trovando un'adeguata soluzione allo spostamento della stazione centrale (come imposto anche dai nuovi tracciati ferroviari da e per il Ponte), ma soprattutto riutilizzando gli ampi spazi oggi occupati da parco ferroviario, binari, aree di soste in disuso. Si cercherà inoltre – per sfruttare la centralità dell'area – di collocare in questi spazi riconquistati funzioni prestigiose pubbliche (direzionali, ma anche servizi ed attrezzature pubbliche) e private (soprattutto ricettivo-turistiche, per un turismo congressuale da incoraggiare, per il turismo diportistico a cui si intende dare impulso, ma anche in funzione dell'approdo crocieristico che il Piano regolatore del Porto prevede in crescita costante nel Porto storico);
3. lo sviluppo economico fondato sulla promozione di nuove attività nella ricerca (come indicato anche dal Piano strategico) favorendo la creazione nell'area di un polo tecnologico e della formazione (specializzato nello sviluppo di tecnologie innovative per le energie rinnovabili), di un parco scientifico, di servizi di terziario avanzato per le imprese e centri di alta formazione;
4. la riqualificazione delle zone industriali Zir e Zis, attraverso un necessario cambio d'uso che potrebbe non interessare tutta l'attuale superficie, risparmiando cioè quelle aree «che hanno

². Cordata composta da Rti Apri, ApriAmbiente, Apri Sviluppo, Consorzio Leonardo, Politecnica, U.P. Studio MBM Arquitectes.

una buona capacità produttiva e competitiva, e che pare difficile spostare senza gravi conflitti»³ e che potrebbero essere inserite nella «piastra logistica» che il Piau prevede nell'area coerentemente con le previsioni ministeriali di piattaforme logistiche lungo il Corridoio I;

5. la creazione di un parco urbano fronte mare, soluzione necessaria per recuperare, bonificare e valorizzare l'affaccio al mare, e per organizzare anche il sistema dei servizi balneari e di ristoro che restituisca al luogo una sua naturale vocazione.

La proposta avanzata, dunque, individua innanzitutto le diverse aree funzionali in cui un'area tanto estesa viene suddivisa: così (da nord a sud, dalla Zona falcata a Tremestieri) l'area più estesa e più prossima alla città diventa l'ambito urbano centrale, più prestigioso (nelle funzioni e nell'assetto); quindi il settore oggi occupato dalla zona industriale più degradata che verrà destinata alle funzioni direzionali che si estenderà nei pressi della nuova stazione centrale (quasi 40 ettari), a cui seguirà l'area destinata alla “piastra logistica” (un ambito di circa 55 ettari); l'area commerciale (di quasi 13 ettari, in prossimità di quella che oggi accoglie piccoli *mall* e attività commerciali in modo disordinato e confuso, che verrà quindi riorganizzata) ed infine l'area del nuovo approdo portuale di Tremestieri. Il collegamento ferroviario da sud al Porto storico (che per necessità tecnologiche e commerciali confermate anche dal Piano regolatore del porto verrà mantenuto per far accedere i treni alle invasiature esistenti) percorrerà in galleria tutta l'area.

L'ambito nord prossimo al centro (Figure 6, 7 e 8) e subito a sud della Stazione centrale storica (opera tra le più originali di A. Mazzoni, del 1934-40, di cui né il progetto né la società Centostazioni spa forniscono indicazioni sulla futura destinazione⁴) è forse quella dove si coglie maggiormente la portata innovativa e dirompente per la morfologia urbana, perché la linea di costa viene rimodellata con la creazione di un canale artificiale (da scavare dove oggi corre il fascio di binari) originando così un'isola artificiale di quasi 12 ha, collegata alla terraferma da due ponti, la cosiddetta “Marina”. Sull'isola vengono previste le attrezzature ricettivo-turistiche, strettamente connesse con le aree balneari (sull'affaccio marino) e con le attrezzature diportistiche sviluppate lungo il canale artificiale, accolte in edifici molto alti, a torre, in forte contrasto con la prevalente morfologia urbana e che dovrebbero caratterizzare significativamente la nuova “sealine” di Messina. Un lungomare alberato costituisce l'asse ordinatore del nuovo settore urbano, risolvendo definitivamente la questione del collegamento del Porto storico con gli accessi autostradali a sud della città, per quanto in contrasto con le previsioni del Comune⁵.

³. Tratto dalla relazione del Piau, p. 40.

⁴. Se non quello forse di diventare un “centro servizi per i passeggeri in transito nello Stretto, ed il terminal messinese dell'aeroporto dello Stretto, ed è in corso un progetto di Centostazioni spa per lo sviluppo in loco di un centro commerciale” (dalla relazione del Piau, p. 38).

⁵. Da tempo, sia i tecnici comunali che quelli dell'Autorità portuale hanno discusso della creazione di un asse a scorrimento veloce che permettesse un migliore e più rapido accesso al Porto attraverso la zona industriale costiera. Con il nuovo Piano regolatore del Porto la questione sembrava caduta, dato che nelle previsioni dell'Autorità portuale è previsto lo spostamento di tutto il traffico commerciale nel nuovo approdo di Tremestieri e di quello industriale nel porto di Milazzo-Giammoro. In realtà, sia per la contraddittoria decisione di mantenere nel Porto storico la testa dell'Autostrada del mare Messina-Salerno, sia per avere un approdo disponibile in caso di inoperatività del nuovo scalo in condizioni meteorologiche avverse, l'Autorità portuale continua a sostenere la necessità di realizzare l'asse viario a scorrimento veloce nella zona, per quanto poco conciliabile con le finalità di recupero dell'area. Mentre procedevano i lavori di redazione del Piau, veniva assegnato l'incarico di progettazione dell'asse stradale di cui il progetto qui presentato non tiene per il momento conto. Nel merito, non si conoscono gli attuali orientamenti dell'amministrazione comunale dopo la presentazione del Piau.

Figura 6. Schema generale del Piau



Alle spalle del canale, in prossimità del Porto storico e delle aree centrali della città, il Parco urbano – che dovrebbe stendersi al posto delle aree ferroviarie per quasi 35 ha – funge da elemento di raccordo tra la città esistente e il *waterfront* riconquistato, a cavallo del tracciato ferroviario interrato, accogliendo al suo interno e al suo contorno edifici destinati ad ospitare funzioni di eccellenza (per l'arte, la cultura, il turismo, il tempo libero e lo sport) a scala metropolitana. Dal porto verso sud si sviluppa poi la fascia balneare lungo la spiaggia riqualificata, bonificata e resa nuovamente fruibile.

Figura 7. Il nuovo assetto dell'area come indicato nel Piau

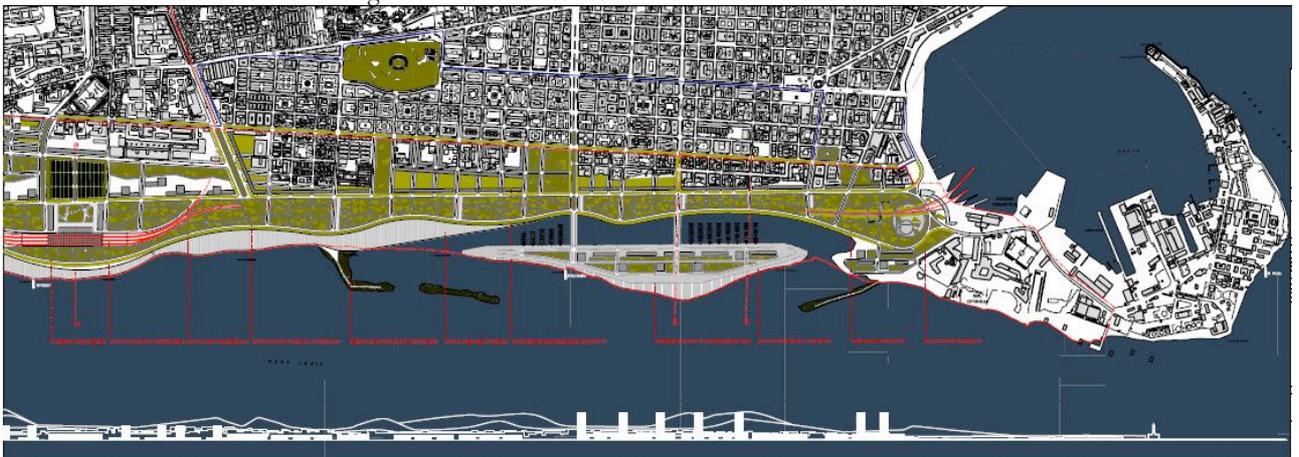


Figura 8. Planivolumetrico del settore nord del nuovo waterfront di Messina



Trattandosi di una «bozza» di programma destinata a dare un primo possibile quadro di obiettivi sul quale impostare – nella seconda fase di progettazione (nuovo bando e nuovo incarico⁶) – l’assetto definitivo dell’area, per quel che riguarda il concreto programma di azioni, costi, possibili investimenti, costruzioni di alleanze ed accordi inter-istituzionali, *partnership* pubblico-privati, il documento non poteva che essere puramente indicativo.

Il Piau ha il pregio di offrire dopo anni di dibattito un inquadramento formale alle tante idee che nel tempo si erano stratificate. La novità del progetto si riscontrano semmai nell’arditezza delle soluzioni architettoniche (soprattutto in un momento in cui – nonostante il sacco selvaggio delle colline – il dibattito appare timoroso nel lanciare proposte che alterino così coraggiosamente una morfologia consolidata seppure degradata) e che si giustificano tenendo presente il profondo riassetto territoriale a cui darà la stura il Ponte sullo Stretto.

4. Quali prospettive per il nuovo *waterfront*?

La proposta avanzata per il nuovo *waterfront* è dirompente, rispetto alle idee e ai progetti che numerosi nel tempo sono stati avanzati per l’area. Da un lato, infatti, si ritrovano nel Piau – come d’altro canto nel Piano strategico – molte delle idee che nel tempo si sono depositate nel dibattito politico della città e che si possono dire consolidate nell’immaginario collettivo, per quanto non si possa dire altrettanto delle soluzioni tecniche avanzate o degli accordi inter-istituzionali necessari. Dall’altro, la proposta di un canale artificiale al posto del fascio dei binari o l’isola artificiale tendono a creare nuovi presupposti progettuali al dibattito, permettendo così di accantonare idee cristallizzate nel corso degli anni perdendo vigore e capacità di ispirazione per la costruzione di nuovi scenari urbani.

I grandi edifici sull’isola rompono uno *skyline* convenzionalmente poco elevato (per quanto in realtà gli edifici degli ultimi trent’anni hanno di gran lunga superato i limiti imposti dal piano regolatore della ricostruzione post-sismica); il grande parco urbano rappresenta una novità in una città in cui non solo gli spazi verdi sono esigui ma soprattutto di contenuta dimensione e la gestione e manutenzione delle attrezzature pubbliche da tempo “fa problema”; il canale e l’isola artificiali (che rimediano anche alla forte esposizione della costa alle “sciroccate” e permettono la realizzazione di un sicuro approdo) rompono una configurazione ed una rappresentazione della città consolidata, proponendo una soluzione fuori dagli schemi che dà adito a nuovi discorsi progettuali ma contemporaneamente innesca notevoli resistenze.

Inutile dire che le perplessità sono date dalla debolezza del progetto urbano (della mancata indicazione circa gli edifici che dovrebbero contraddistinguerlo; della soluzione edilizia prospettata che propone alcuni edifici schermo (rispetto alla maglia regolare della città esistente) dall’andamento mosso ed irregolare che non sembrano dialogare perfettamente con la struttura urbana del piano di ricostruzione; ciò a fronte – come si diceva – della singolare (ed inattesa) proposta di ridefinizione della linea di costa, del nuovo canale e dell’isola, le cui torri a distanza cadenzata propongono uno scenario di difficile assimilazione ed armonizzazione con la città retrostante.

È poi la fattibilità tecnica della soluzione ad essere messa in discussione, la presenza di corsi d’acqua che – per quanto da tempo coperti – continuano ad incidere sul delicato stato idro-geologico della città (e proprio alle foci di due fiumare sono previsti i ponti dell’isola artificiale); quindi, – inutile a dirsi – i costi dell’operazione, in un contesto come quello messinese in cui si

⁶. Iter conclusosi ai primi di giugno 2010 con l’attribuzione dell’incarico alla società 3TI Progetti Italia, raggruppamento costituito dalle società Ingegneria integrata s.p.a., G.e.i.e. Rad, Ad Acta Projects s.r.l., che si è aggiudicata l’appalto con un’offerta di 272.470 €.

lamenta l'assenza di operatori economici forti ed in grado di offrirsi ad una riqualificazione di queste dimensioni. Inutile parlare dell'esiguità delle risorse pubbliche e della riottosità di alcuni grandi attori (innanzitutto le Fs nelle sue diverse componenti, molto riluttante all'interramento della ferrovia – per motivi di assoluta infattibilità tecnica dichiarata sino ad oggi –), e le difficoltà di accordo inter-istituzionale che potrebbero con molta probabilità insorgere.

Inutile accennare al fatto che, forse, per un riassetto così radicale di un intero settore della città si rende più che necessario una profonda rivisitazione del Prg e di tutte le previsioni urbanistiche della città, cosa della quale l'Amministrazione comunale deve essersi, infine, resa conto, dato che a fine giugno 2010 ha annunciato –non senza tensioni politiche – la decisione di avviare le procedure di redazione del nuovo Prg.

Indubbiamente, a prescindere dalla sua attuazione, la provocatoria e originale proposta del nuovo *waterfront* è riuscita a spingere le forze politiche della città ad affrontare il disegno del nuovo scenario urbano, dopo anni di discussioni e dibattiti che non avevano partorito sino ad oggi che progetti parziali e frammentari.

In un modo o in un altro, dal *waterfront* è partito il processo di rinascita della città.