



The port as an *image*: the case-study of Messina

Serafina Amoroso

Escuela técnica superior de arquitectura de Madrid
Alumna de posgrado, Profesora ayudante/mentora
serafina.amoroso@hotmail.it

The report intends to deepen - through a brief historiographical excursus and incursions into iconography and literature - some issues related to the binomial port-city in the specific case of Messina, by identifying in some planning experiences of the 60s a possible background of references in order to frame the matter in a larger and wider scale. There is the need to offer a connective tissue, especially in a context that is going to face profound changes, a real ecological and economic transformation. There is the need to try to re-invent or discover a common image for the future that can be shared by everyone, to create and communicate a common cultural background and knowledge.

Faced with reduced cash flow due to the global crisis, an effective system to activate any local initiatives appears to be that of cooperation, the so-called multilevel governance processes, and perhaps it is not completely out of place trying to reinvent the concept of the Strait district.

Keywords

**Port; Waterfront; Messina; Image; District;
Multilevel governance**

Il porto come *immagine*: il caso di Messina

Una precisazione terminologica

Cosa si intende per immagine?

“La imagen lo es todo, salvo un producto directo de la imaginación”¹. Bachelard in “La poetica dello spazio” parla della “unidad de la imagen y del recuerdo en el mixto funcional de la imaginación y de la memoria”². “La memoria (...) no registra la duración concreta (...). No se pueden revivir las duraciones abolidas. Solo es posible pensarlas, pensarlas sobre la línea de un tiempo abstracto privado de todo espesor”³. Memoria e immaginazione non si possono dissociare all’interno di un processo progettuale: “Toda memoria tiene que reimaginarse”⁴.

Esiste una relazione intima e profonda fra la città di Messina e il suo porto: “(...) la città restituisce al porto un po’ di quel che ne ha ricevuto per poter essere qualcosa di più di quanto sarebbe senza di esso”⁵.

La relazione fra la morfologia urbana e la configurazione naturale della zona Falcata, dalla cui forma arcuata deriva il toponimo di Messina (ovvero *Zancle*, prima denominazione della città, di origine sicula, che significava “falce”), possiede la qualità che Kevin Lynch⁶ definiva *imageability*, “that quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer. It is that shape, color, or arrangement which facilitates the making of vividly identified, powerfully structured, highly useful mental *images* of the environment. It might also be called *legibility*, or perhaps *visibility* in a heightened sense, where objects are not only able to be seen, but are presented sharply to their senses”.

Iconografia e letteratura: alcune possibili chiavi di lettura

La “Crocifissione” di Antonello da Messina (realizzata probabilmente tra 1468 e 1470 e conservata a Sibiu, Romania) costituisce una suggestiva rappresentazione del porto di Messina prima che il radicale potenziamento delle fortificazioni, avvenuto nel corso del ‘500, ne cambiasse il rapporto con la città. La scelta di un punto di vista molto alto assimila il dipinto alla pittura di Jan van Eyck. Sullo sfondo appaiono le Eolie, anche se in posizione geograficamente inesatta, e una veduta simbolica della città di cui si riconoscono il centro abitato, il porto e alcuni edifici, come il monastero di San Salvatore (sulla destra). Lo sguardo selettivo ed interpretativo dell’artista ha evidenziato solo gli elementi costitutivi di quel territorio “unico”: lo skyline dei rilievi montuosi, la linea di costa, le isole, il porto, le architetture fortificate. In particolare, ciò che si evince è il particolare tipo di rapporto tra l’area portuale, la città ed il resto del territorio. La loro prossimità fisica genera, nell’ambito di una sorta di “filologia del mare”⁷, una risonanza spaziale all’interno della quale la forma e l’immagine del porto si amplificano nella vastità del contesto, tanto naturale quanto artificiale.

¹ Bachelard, Gaston, *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires 2000, p. 20.

² *Ibidem*, p. 36.

³ *Ibidem*, p. 31.

⁴ *Ibidem*, p. 156.

⁵ Matvejevic, Predrag, *Breviario mediterraneo*, Garzanti, Milano 2004, p. 27.

⁶ Cfr. Lynch, Kevin, *The image of the city*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, trad. Ita. di Gian Carlo Guarda, *L’immagine della città*, Marsilio, Padova 1964.

⁷ Magris, Claudio, “Per una filologia del mare” in Matvejevic, Predrag, *Breviario mediterraneo*, Garzanti, Milano 2004, p. 7.

Figura 1. Crocifissione di Sibiu (Romania), Antonello da Messina, 1468 ca, olio su tavola
(Fonte: www.mostrantonellodamessina.it)



Le importanti trasformazioni del rapporto città-porto che si verificarono nel corso di quasi tutto il '500 sono ben raccontate e sintetizzate da un repertorio iconografico che mostra l'evoluzione della cinta muraria, la realizzazione di nuovi baluardi, la costruzione al posto del monastero basiliano del forte San Salvatore, ad ulteriore presidio della zona Falcata. Una serie di chirurgiche demolizioni nell'arco delle mura finalizzate alla realizzazione di nuovi interventi edilizi e, infine, la costruzione, pare in soli 3 anni, dal 1622 al 1625, dell'imponente cortina edilizia della Palazzata divennero occasioni per ripensare la relazione tra la città e l'acqua. Alcune illustrazioni mostrano fasi intermedie in cui la configurazione dei fronti della Palazzata, seguendo la morfologia della linea di costa (come, d'altra parte, avevano già fatte fortificazioni che l'avevano preceduta) sembrano una ideale prosecuzione del disegno naturale della penisola Falcata. In alcune illustrazioni successive, appare un elemento nuovo: la Cittadella, realizzata dal 1680 al 1686, la cui costruzione determina un punto di rottura nel collegamento tra zona Falcata e città. In realtà, si tratta solo dell'accentuazione di una differenza esistente fin da sempre tra il resto della città e quest'area, che anticamente era un'isola, utilizzata, proprio per questa sua caratteristica, dagli arabi (prima) come luogo di sepoltura e da comunità religiose (dopo) come ritiro ascetico. Si può semmai sottolineare che furono le conseguenze delle demolizioni finalizzate a realizzare la Cittadella a determinare un cambiamento

importante: demolendo le preesistenti, tra cui chiese e monasteri, vennero cancellate le uniche occasioni in grado di consentire una fruizione della zona da parte della comunità cittadina.

“I porti insulari non sembrano avere le stesse ambizioni di quelli collocati sugli orli dei continenti; i primi sono fatti soprattutto per i naviganti, gli altri sono più per le navi.”⁸ E’ una frase che nonostante la distanza temporale si può associare a una incisione di Guglielmo Fortuyn del 1777 in cui si mostra, in primo piano, la vita animata di un porto, quello di Messina appunto, il cui margine sembra essere delimitato dalle figure umane (gente borghese e pescatori, metafora della compresenza di *otium* e *negotium*), piuttosto che dalla fontana del Montorsoli e dagli altri oggetti inanimati presenti sulla scena. Sono raffigurati anche il Palazzo Reale, la Fortezza di San Salvatore e, sullo sfondo, le coste Calabresi di Capo Pellaro, così vicine che, insieme a quelle siciliane, quasi sembrano ridurre il mare dello Stretto ad uno specchio d’acqua chiuso.

Figura 2. Juan Ruiz, 1720-1750 circa (Fonte: Fototeca on line Fondazione Federico Zeri, UniBo)



Figura 3. Il Molo ed il Porto di Messina, Guglielmo Fortuyn, 1777 (Incisione su rame, dim. orig. cm. 43 x 60)



Figura 4. Veduta del Canale o sia Faro di Messina, Anonimo, 1761. Illustrazione inserita in un’opera letteraria di Thomas Salmon; stampatore Giambattista Albrizzi. (Incisione su rame, dim. Orig. cm. 17 x 28)



⁸ Matvejevic, Predrag, *op. cit.*, p. 30.

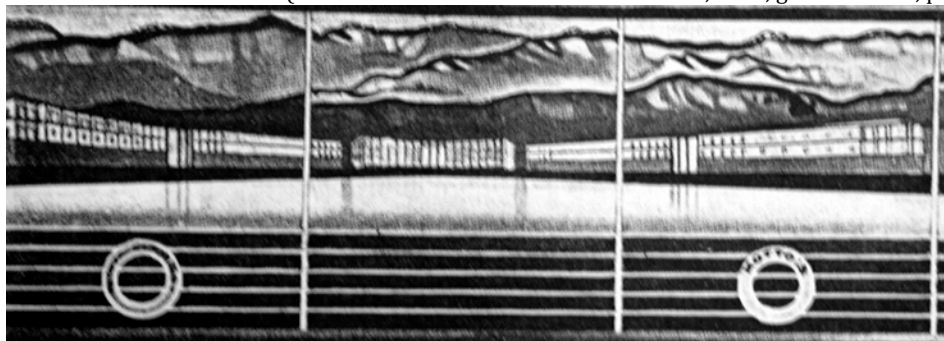
Ci vollero due eventi sismici (nel 1783 e nel 1908) prima che alla città venisse restituita la sua cortina di palazzi lungo il mare. Gli edifici progettati dall'abate Minutoli nel 1809 non erano stati ancora completati quando sopraggiunse il secondo terremoto. Nel 1930 fu indetto un concorso nazionale per la ricostruzione della Palazzata, che fu vinto da G. Samonà insieme a C. Autore, R. Leone e G. Viola.

Figura 5. La Palazzata di Samonà (Fonte: "Casabella", n. 227, maggio 1959, pp. 29)



Una suggestiva immagine del progetto di Concorso del gruppo costituito da Adalberto Libera, Mario Ridolfi e Mario Fagiolo, mostra una sintetica interpretazione degli elementi essenziali che configurano il rapporto tra città ed acqua: i profili dei monti sullo sfondo, il mare, a mediare il rapporto tra i due la cortina della nuova Palazzata, il tutto incorniciato attraverso le ringhiere di una nave, altro elemento costitutivo, però, a differenza degli altri, in movimento, a sottolineare come il punto di vista privilegiato per inquadrare il waterfront disegnato dalla Palazzata è dal mare. Arrivarono quinti.

Figura 6. La Palazzata di Libera (Fonte: "L'architettura cronache e storia", n. 39, gennaio 1959, p. 630)



Il disegno di Libera rimanda, in una associazione di pensieri, ad un'altra scena colta dal mare in avvicinamento alle coste siciliane, in corrispondenza dell'approdo di Messina, che "(...) non era più un'ammucchiata di macerie sull'orlo del mare, ma case e moli e tranvai bianchi e file di vagoni nerastri su larghi spiazzi di ferrovia."⁹

Si evince dalla descrizione letteraria che elementi nuovi sono entrati a far parte del paesaggio urbano: la tranvia e i vagoni ferroviari. L'immagine di Messina descritta dal romanzo, che fu iniziato nel 1937 e pubblicato per la prima volta nel 1941, è quella di una città ricostruita (dopo il terremoto del 1908) e moderna. La tranvia cui si fa riferimento è quella i cui binari correvano parallelamente alla Palazzata, lato mare. I vagoni sono chiaramente quelli in arrivo da o in partenza per la Calabria, attraverso la nuova stazione marittima, che costituisce un'ulteriore elemento di articolazione del già complesso panorama dell'area. Realizzata tra il 1934 ed il 1939, la stazione rese meno immediata la

⁹ Vittorini, Elio, *Conversazione in Sicilia*, Rizzoli Editore, Milano 1986 (1941), p. 17.

relazione tra la città e la zona Falcata, isolandola come in passato lo aveva fatto la costruzione della Cittadella. In realtà, questo importante punto di snodo, tanto urbano quanto architettonico, se fosse sottoposto a interventi di restauro che lo liberassero dalle superfetazioni accumulate nel tempo, rivelerebbe la sua permeabilità verso la città, in quanto spazio del transito, e aprirebbe nuove possibilità di fruizione della zona che allo stato attuale sembrerebbe, al contrario, interdire.

Già con il piano Borzì del 1911, la zona Falcata era stata trattata come un'area segregata dal resto della città e destinata ad attività specialistiche (militari, produttive/industriali, ferroviarie), giudicate incompatibili con le funzioni urbane. Con l'istituzione nel 1918 dell'Ente portuale, l'area, insieme a tutte le altre aree portuali, divennero oggetto di studi specialistici che portarono alla redazione del piano regolatore portuale.

Dalla schizofrenia di questo tipo di pianificazione, che evidentemente non considerava il porto come parte integrante della vita urbana, si passò, verso la fine degli anni '50, ad un atteggiamento completamente differente.

In quel periodo, la vitalità del dibattito urbanistico italiano su concetti innovativi - quali il *comprensorio*, la *conurbazione*, la *città-territorio*, la *città-regione* - aveva dilatato gli ambiti della pianificazione urbanistica nel tentativo di rinnovare i fondamenti della disciplina, modificandone la scala da quella *localistica* a quella di *area vasta* e sperimentando, a scala *urbana e territoriale*, una nuova metodologia progettuale. In quegli anni, ricchi di fermento culturale, Giuseppe Samonà sviluppò la sua idea di *Città-regione dello Stretto*¹⁰ e la fiduciosa convinzione che la macrodimensione potesse risolvere, attivando *sinergie* economiche, sociali e culturali, le gravi carenze strutturali dei territori gravitanti attorno all'area Stretto. In essa anche Lucio Gambi individuò, nel 1960, una grande area omogenea facilmente riconoscibile e di natura assolutamente singolare in quanto, "diversamente da qualunque altra di simile entità, in Italia, la conurbazione dello Stretto non ha avuto origine da un particolare slancio industriale, ma dalle funzioni di area di giuntura fra la penisola italiana e la Sicilia (...)".¹¹ Il termine *comprensorio*, che fino ad allora era stato utilizzato nell'ambito della sola pianificazione agricola e fondiaria, fu applicato da Samonà, in occasione del progetto per il concorso nazionale per il Piano Regolatore Generale di Messina del 1960, anche a quella urbanistica. Ciò dimostra, da un lato, quanto *antispecialistica* fosse la sua idea disciplinare di *urbanistica ed architettura* (che cercò sempre di ricondurre all'interno di un unico processo unitario) e, dall'altro, quanta fiducia avesse riposto nelle potenzialità redentive della pianificazione urbanistica come strumento di sviluppo e di riscatto etico, sociale, politico e culturale di un territorio.

In tutte le numerose occasioni progettuali e pianificatorie che si susseguirono in quegli anni e che riguardarono l'area dello Stretto, Samonà fu sempre attento al *territorio* ed ai caratteri morfologici dei luoghi (basti pensare ai *profili regolatori* che corredevano il progetto del *piano regolatore* di Messina), nonché al *paesaggio* (ed alla spettacolarità delle visuali sullo Stretto, di cui i piloni del ponte, enormi sculture *abitabili* di forte valenza iconica, dovevano diventare parte integrante) e, infine, all'*ambiente* (con la previsione di vaste aree vincolate a verde assoluto o a fasce di rispetto). Pertanto, anche quando, intorno a 1964 si occupò del Piano regolatore del nucleo di industrializzazione del Consorzio Tirreno, vale a dire della fascia industriale Milazzo-Messina, in collaborazione

¹⁰ La *città-regione dello Stretto* di Samonà era costituita sostanzialmente da tre comprensori *sovraregionali* a carattere *compensativo*, in cui avrebbero trovato la giusta localizzazione attività produttive, industriali, economiche che non avrebbero potuto avere una loro corretta collocazione sulle due sponde considerate singolarmente. Dei tre comprensori, quello dell'area metropolitana di Messina doveva avere carattere amministrativo, commerciale e direzionale, mentre quelli della costa calabrese e della costa tirrenica siciliana carattere agricolo, industriale e commerciale. Samonà comprese l'importanza delle infrastrutture non solo come necessario collante fra le parti di questo grande comprensorio, ma anche come elemento di mediazione e sviluppo fra le "città lineari" della costa tirrenica ed i centri collinari. Il nuovo porto di Messina, previsto in connessione con le strutture del ponte sullo Stretto, doveva costituire il centro dell'intero sistema territoriale della città-regione.

¹¹ Barucci, Clementina, "Dalla Metropoli dello Stretto ai progetti per l'Università" in *Controspazio*, n. 5, Settembre/Ottobre 1989, p. 23.

con Bonafede, Calandra, Cutrufelli, De Cola e A. Samonà,¹² ne affrontò lo studio e l'esame preliminare coinvolgendo un territorio più ampio della fascia costiera compresa tra Villafranca e Barcellona, includendovi i territori litoranei da Capo Peloro alla piana di Oliveri, quelli prospicienti lo Stretto di Messina e, infine, quelli montani lungo la dorsale dei Peloritani. A questa dilatazione *spaziale, sociale ed economica* degli ambiti territoriali oggetto del piano venne associata anche un'espansione *amministrativa*, relativa allo studio delle possibili connessioni con altre aree limitrofe, incluse quelle esterne ai confini amministrativi regionali (vale a dire Reggio Calabria e Villa San Giovanni) ed in contrasto con la definizione amministrativa del Consorzio. Lo scopo principale di quest'operazione era quello di conferire maggiore organicità al quadro conoscitivo delle caratteristiche territoriali dell'area, rispetto alla quale il nucleo industriale doveva rappresentare non tanto un'entità staccata, occasionale ed isolata quanto, piuttosto, un elemento attorno al quale dovevano gravitare le attività economiche dei tredici comuni consorzianti. Appare chiaro, fin dalle prime pagine della relazione introduttiva al Piano, l'intento di imprimere un indirizzo unitario allo sviluppo dell'area, non semplicemente razionalizzando la situazione industriale esistente, bensì predisponendo "una trama generale sulla quale innestare le varie iniziative (...), anche per evitare (...) un disordinato addensarsi di iniziative polverizzate fuori scala".¹³ In base alla logica del Piano, la *trama* di base - costituita da una fitta rete di rapporti sociali ed economici tra le varie aree della regione, dall'integrazione delle varie attività economiche (industriali, agricole e turistiche) e dal coordinamento nella costruzione della varie infrastrutture (autostrade, rete ferroviaria, sfruttamento delle risorse idriche, sistema dei porti,¹⁴ Ponte sullo Stretto¹⁵) - aveva il compito di rendere coerenti fra loro i vari sviluppi locali, in particolare quelli spontanei. L'unità organica dei territori della "città regione dello Stretto",¹⁶ costituita dalle due fasce costiere, calabrese e siciliana, e dalla fascia tirrenica compresa tra Villafranca e Oliveri, è caratterizzata da un forte addensamento insediativo in corrispondenza dei due capoluoghi (Messina e Reggio Calabria) e dalla presenza di insediamenti lineari che si sviluppano, con qualche soluzione di continuità, lungo le vie di comunicazione. Questa forma di *conurbazione lineare*, sviluppatasi storicamente nel settecento, ha perso il suo ruolo originario di "tramite tra territorio agricolo e scambi commerciali"¹⁷ per connotarsi negativamente come elemento di "polverizzazione di ogni forma di attività economica".¹⁸ La pianificazione dell'intero comprensorio, "predisposta la trama delle strutture e infrastrutture sul territorio e determinata una serie di relazioni funzionali tra tali strutture

¹² Questo stesso gruppo di lavoro (*Gruppo Urbanisti Siciliani*) aveva avuto il primo approccio con i problemi del *comprensorio dello Stretto* in occasione degli studi per il concorso del piano regolatore della città di Messina (primo premio, 1960), nonché per la stesura del piano territoriale della provincia di Messina (1962) e del piano regolatore di Milazzo (secondo premio, 1962) e di Villa San Giovanni (1962-63).

¹³ dalla "Relazione introduttiva" al Piano Regolatore del Nucleo di Industrializzazione della provincia di Messina del 1964, p. 2.

¹⁴ Il sistema dei porti proposto dal piano si basava sul potenziamento di quelli esistenti a Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché sulla realizzazione di un nuovo porto a Villa e a Messina (in corrispondenza delle strutture di ammaro del ponte) e sulla caratterizzazione turistico-commerciale di quello di Milazzo, da estendere ad est per i traffici legati alle attrezzature industriali.

¹⁵ "Occorre precisare subito però, a scanso di equivoci su possibili megalomanie di programmi, che tale infrastruttura non è condizione indispensabile alla funzionalità del comprensorio, il quale in assenza di ponte si baserebbe sulla continuità di circolazione tra Sicilia e Continente, attraverso la Calabria, assicurata dalle autostrade e dalle potenziali e rinnovate attrezzature portuali. (...) Nessuno può infine negare che questa unità organica di territorio, questa ipotizzata città regione dello Stretto (che si basa sui due nuclei di industrializzazione di Reggio Calabria e Tirreno e sulla presenza della città di Messina e Reggio, con i loro servizi e le loro infrastrutture) troverebbe il suo polo di sviluppo più importante proprio nella creazione del manufatto di attraversamento dello Stretto, che verrebbe a realizzare una continuità materiale (...) tra Calabria e Sicilia" in: "Relazione introduttiva" al Piano Regolatore del Nucleo di Industrializzazione della provincia di Messina del 1964, pp. 8-9.

¹⁶ "Relazione introduttiva" al Piano Regolatore del Nucleo di Industrializzazione della provincia di Messina del 1964, pp. 8-9.

¹⁷ Ivi, p. 4.

¹⁸ Ivi, p. 5.

e infrastrutture e la caratterizzazione interna alle singole attività”,¹⁹ si poneva come obiettivi principali il corretto ed equilibrato inserimento delle attività produttive nei contesti insediativi locali, l’industrializzazione del settore primario ed il riequilibrio della situazione con le zone agricole interne e le fasce delle conurbazioni, sottolineando la necessità di un’integrazione dei settori primario, secondario e terziario. Lo studio delle caratteristiche sociali, culturali, politiche e amministrative degli insediamenti umani è stato basato non tanto su interpretazioni quantitative dei dati demografici, quanto sulla “configurazione di universi sociologici”²⁰ derivante da un’analisi comparata fra i vari dati raccolti (reddito, consistenza delle attrezzature sociali esistenti, situazione dell’istruzione, saldi demografici, situazione degli addetti, etc.) e la *configurazione naturale* del territorio. A quest’ultimo fattore il Piano riconosce un ruolo determinante per gli stessi fenomeni economico-sociali, esaminando l’ambiente fisico locale come un *unicum*, al di là delle restrizioni amministrative comunali. Ma il dato certamente più interessante è rappresentato dalla tendenza *formativa*, ovvero dal tentativo di definizione dell’*immagine spaziale* dell’intero comprensorio attraverso alcuni elementi-cardine costituiti dalle *opere infrastrutturali*, come, ad esempio, l’autostrada, un sistema di porti adeguato (che doveva avere come suo elemento principale il nuovo porto di Messina), il ponte sullo Stretto, scuole, centri sanitari, centri amministrativi pubblici e privati. Come nella proposta progettuale per il Piano regolatore di Messina, si tratta di grandi segni dalle geometrie spesso rigide, che ciononostante assumono il ruolo di punti ad elevata densità semantica. Anche quando lo Studio Samonà partecipò, nel 1969, al Concorso internazionale di idee per un collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente, la proposta progettuale non riguardò *solo* il manufatto *ponte* e la risoluzione *tecnica* del problema dell’attraversamento dello Stretto, bensì coinvolse, senza trascurarne gli aspetti architettonici, l’intero comprensorio in cui avrebbe dovuto realizzarsi la *metropoli futura* dello Stretto. Allo studio delle mastodontiche sculture costituite dai piloni del ponte, che erano, al tempo stesso, degli straordinari elementi plastici e delle architetture abitabili, si associò lo studio dei *contenitori dei servizi*,²¹ un tema che G. Samonà aveva già affrontato in occasione del Concorso per il centro Direzionale di Torino del 1962 e che era destinato a trovare una maggiore definizione nella sua attività accademica e nelle sue tesi di laurea piuttosto che nella sua attività professionale.

I numerosi piani redatti dal Gruppo Urbanisti Siciliani aventi come oggetto il comprensorio della *città-regione* dello Stretto rappresentano, per i criteri di impostazione seguiti, la metodologia della ricerca e la formulazione delle previsioni, un importante esempio di integrazione tra pianificazione, architettura ed urbanistica. Essi hanno affrontato i “problemi di pianificazione in termini di una evidenza quasi visiva: di una incisività, cioè, che nulla ha da invidiare a un progetto disegnato”.²²

I piani più recenti

I criteri di redazione del piano Tekne del 1976 testimoniano lo sviluppo di una maggiore sensibilità nei confronti del carattere di alcune parti della zona Falcata, alle quali fu riconosciuto un valore storico monumentale. Questo atteggiamento aprì la strada a nuovi sviluppi pianificatori orientato verso una maggiore diversificazione funzionale dell’area, dove pertanto venne previsto, già con il successivo Piano Urbani del 1990, l’inserimento di funzioni pubbliche.

¹⁹ Ivi, p. 18.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ Si trattava di edifici multifunzionali relativamente bassi, luoghi del vivere collettivo di grandi dimensioni in cui si concentravano servizi per la cultura e la didattica, tempo libero, commercio, libera professione, amministrazione e spazi pubblici.

²² Red., “Un ponte per la Sicilia” in *Casabella* n. 265, 1962, p. 43.

Oggi il Piano Regolatore Portuale (2007) e il recente (2010) Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) "Porti & Stazioni", promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MITT), prevedono l'inserimento nella zona Falcata di funzioni eterogenee, urbane e non, con l'obiettivo di rivitalizzare e riqualificare l'area. Mantenere, ad esempio, un elevato standard nell'offerta dei collegamenti a corto raggio con la Calabria, valorizzare la cantieristica - che a Messina è di antica tradizione, annoverando alcuni brevetti di tecnologia avanzata, come ad esempio gli aliscafi - potenziare la funzione crocieristica: sono solo alcuni degli obiettivi da perseguire con la nuova pianificazione.

La positività di questo atteggiamento e di questi criteri di impostazione generali sta soprattutto nell'intenzione di sovvertire una consuetudine consolidatasi nel tempo in base alla quale la maggior parte dei territori costieri dell'isola sono stati, paradossalmente, quelli in cui meno le città costiere siciliane si sono riconosciute, in quanto testimoni dei fallimenti delle prospettive paleo e neo-industriali che ne hanno alterato, e spesso compromesso, la fisionomia.

Determinante per l'avvio del processo è stato il trasferimento di competenze sulle aree dismesse ex ASI (Zir e Zis) di Messina, avvenuto nel gennaio del quest'anno, dalla Provincia all'Amministrazione comunale.

Come sostiene Carlo Olmo (1994), uno dei problemi fondamentali che ci si trova davanti al momento della dismissione è quello della scelta di ciò che può (anzi deve) essere conservato e di ciò che può essere sottoposto a trasformazione. Occorre dunque elaborare delle metodologie che consentano di distinguere ciò che è veramente rappresentativo e imprescindibile da ciò che non lo è.

Nel caso della realtà portuale messinese, la scelta è assai complessa. Messina ha in comune con altre realtà portuali maggiori - "maggiori" solo da un punto di vista dimensionale ma non di scala - una serie di elementi la cui presenza è indice della complessità dello scenario operativo: architetture militari da rifunzionalizzare, una stazione marittima di scambio intermodale in un nodo cerniera fra due aree a forte attrito (l'area oggetto del Piano Portuale - ovvero il sistema Falcata-Palazzata-Fiera - e l'area del waterfront a sud, oggetto della riqualificazione del PIAU).

Un rapporto tra città e mare dunque mutevole e multiforme; un mosaico di relazioni variegata e distinta a seconda delle zone. È senz'altro più corretto avvicinarsi ai porti come quartieri della città, ma disegnati con regole diverse.

Alcune considerazioni conclusive

La semplice denominazione "porto di Messina" in realtà definisce un sistema territoriale policentrico articolato fondamentalmente in tre elementi: Messina, Tremestieri, Milazzo. Pertanto, sebbene Messina come città costituisca una realtà urbana di dimensioni intermedie, il suo ambito di afferenza è ben più vasto ed articolato e include non solo la conurbazione diffusa del versante siciliano del suo territorio, bensì anche le realtà urbane che si trovano al di là dello Stretto, sulla costa Calabrese.

L'attuale scarsa disponibilità di flussi economici e di risorse finanziarie delle pubbliche amministrazioni, dovute alla crisi internazionale, sembrerebbero aprire lo scenario a nuove sfide legate all'attivazione di politiche ed operazioni di rigenerazione urbana su un piano più qualitativo che quantitativo. In questo senso, le città ed i porti non sono solo dei substrati inerti su cui agire in termini quantitativi, ma dei luoghi in cui predisporre quanto necessario per migliorare la qualità della vita di chi li abita e li frequenta. Si instaurerebbe un circolo virtuoso nel momento in cui un atteggiamento del genere venisse sistematicamente associato ad un investimento concreto di risorse, con conseguente (e garantita) moltiplicazione degli esiti e degli effetti.

A fronte di flussi finanziari ridotti, un sistema efficace per rendere operative le iniziative risulta essere quello della cooperazione, dei processi decisionali multilivello e multiazione,

ovvero la cosiddetta *multilevel governance*, e, forse, non sarebbe del tutto fuori luogo il tentativo di re-inventare il concetto di comprensorio dell'area dello Stretto.

A qualunque strategia di trasformazione urbana, deve essere associata anche una strategia culturale che possa attivare nuove modalità di utilizzo della città.

Bisogna offrire un tessuto connettivo, soprattutto in un contesto che si prepara ad affrontare dei profondi cambiamenti, una vera e propria metamorfosi ecologica ed economica. Bisogna cercare di re-inventare o riscoprire un'*immagine* comune per il futuro che possa essere da tutti condivisa. E questo si consegue creando e comunicando una base culturale e di conoscenza comune di partenza. Si sta facendo riferimento, in particolare, alla organizzazione di iniziative sistematiche volte alla informazione e alla formazione sui cambiamenti in atto (visite guidate, esposizioni, come quella organizzata nel forte San Salvatore "Messina e il mare nella storia", che dovrebbe preludere alla realizzazione, negli stessi luoghi, di un museo omonimo), e non solo ad iniziative, pur sempre fondamentali, di carattere specialistico (sono stati già banditi ed esperiti vari concorsi, oltre, ovviamente, a quello sulla riqualificazione dell'area di Stazione Marittima-Santa Cecilia, quali ad esempio quello sulla riqualificazione del padiglione di ingresso al quartiere Fieristico, o quello sulla riqualificazione della zona Falcata).

In uno dei tanti splendidi ed epici passaggi dell'*Horcynus Orca*, Stefano D'Arrigo descrive il suo modo di vedere (o meglio di ricordare) e sentire Messina, in una sequenza incalzante di nomi che rimandano a sensazioni e che rivelano la *vitalità* di quei luoghi, "fra manovre di treni e imbarco di vagoni, fra molo e ferribò, arrivi e partenze, merci e passeggeri, colli e bagagli, finestrini e staffe, scambi e respingenti, latrine e stive, ponti e scalette, vapori di locomotive e fischi di sirene"²³.

Fuor di metafora (e soprattutto senza alcuna retorica), ci si deve augurare - che il PIAU si attui oppure no - che la metamorfosi cui sembra si stia avviando la città sappia cogliere le sfide di oggi senza perdere la *vitalità* di ieri.

Bibliografia

AA.VV., *Giuseppe Samonà. 1923-1975 Cinquant'anni di architetture*, Officina Edizioni, Roma 1975

AA.VV., *Il paesaggio italiano del Novecento. Le grandi trasformazioni del territorio nei cento anni del Touring*, Touring Club Italiano, Milano 1994

AA.VV., *Sicilia*, Touring Editore s.r.l., Milano 2005

Atlante dei tipi Geografici, Editore: Istituto Geografico militare, 2004, versione on line

Aymard, Maurice e Giarizzo, Giuseppe, *La Sicilia*, Einaudi, Torino 1987

Bachelard, Gastón, *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires 2000

CAMPIONE G., *Il dominio territoriale delle funzioni*, Milano, Giuffrè, 1988

Campione, Giuseppe e Sgroi, Emanuele (A cura di), *Sicilia, i luoghi e gli uomini*, Gangemi Editore, Roma 1994
Casabella n. 265

Clementi, Alberto (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio*, Meltemi Editore, Roma 2004

Clementi, Alberto, Dematteis, Giuseppe, Palermo, Pier Carlo (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Editori Laterza, Bari 1996

Cometa, Michele, *Il romanzo dell'architettura. La Sicilia e il Grand Tour nell'età di Goethe*, Editori Laterza, Bari 1999

²³ D'Arrigo, Stefano, *Horcynus Orca*, Mondadori, Vicenza, 1975, p. 8.

Controspazio, n. 5, Settembre/Ottobre 1989

D'Arrigo, Stefano, *Horcynus Orca*, Mondadori, Vicenza, 1975

De Seta, Cesare (a cura di), *Storia d'Italia. Annali, 8. Insediamenti e territorio*, Giulio Einaudi Editore, Torino 1985, p. 130 sgg.

Doglio, Carlo e Urbani, Leonardo, *La fionda sicula: piano dell'autonomia siciliana*, Il Mulino, Bologna 1972

Grasso, Antonio, *Sicilia a dimensione urbana. L'economia delle città (1861-1991)*, Franco Angeli Editore, Milano 1996

Lanzani, Arturo, *I paesaggi italiani*, Meltemi Editore, Roma 2003

Lexicon. Storie e architettura in Sicilia. Rivista semestrale di Storia dell'architettura. N. 1/2005. Edizioni Caracol, Palermo.

Lovero, Pasquale (a cura di), *Giuseppe Samonà. L'unità architettura - urbanistica. Scritti e progetti 1929-1973*, Franco Angeli Editore, Milano 1975

Lynch, Kevin, *The image of the city*, The Mit Press, Cambridge (Mass.) 1960, trad. Ita. di Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio, Padova 1964

Matvejevic, Predrag, *Breviario mediterraneo*, Garzanti, Milano 2004

Olmo, Carlo, *Industria e territorio: il problema dell'edilizia industriale*, in *Storia dell'arte italiana, VII, Il Novecento*, Torino 1982

Pecora, Aldo, *Le Regioni d'Italia. La Sicilia*, UTET, Torino 1974 (seconda edizione)

Rossi, Sara, *Sicilia*, Officina edizioni, Roma 1981

Tentori, Francesco, *I Samonà. Fusioni fra architettura e urbanistica*, Testo&Immagine, Torino 1996