

# PORTUSplus

## Messina: development research and requalification for the new harbor of the Mediterranean Sea

**Leonardo Caliandro**

Architetto, Politecnico di Milano

[leonardo.caliandro@gmail.com](mailto:leonardo.caliandro@gmail.com)

This project is the result of urban and economic analyses on Messina's area in order to boost the shipbuilding industry, as well as reorganize the harbor with new sea highways to implement trade throughout the Mediterranean, building a new waterfront along 6km. Within a future infrastructural reorganization of the South of Italy, which sees the development of railway connections as the condition for more efficient harbors, Messina stands out as a new commercial sea centre.

The new harbor shows storeyards, rooms for manufacturing processes and offices devoted to logistic procedures. Moreover, going up the coast towards the *Falce*, the project includes a green area which will connect the city centre with the waterfront. Near the *Real Cittadella* there is a new urban park with lifts to the railway station underneath. The new shipyard is located within the *Falce*. As we can see, the whole project aims at promoting Messina as a new important harbor able to intercept sea trade throughout the Mediterranean.

### Keywords

**Messina; Waterfront; Shipyard; Mediterranean;  
Harbor; Redevelopment**

# Messina: sviluppo, ricerca e riqualificazione per un nuovo affaccio sul Mediterraneo

## Introduzione

Una nuova “idea di città-regione dello Stretto, di area metropolitana cui offrire una direzione di sviluppo che sia il riscatto di una delle zone più favorite del Mediterraneo” così G. Samonà nel '69 argomentava il proprio progetto per una visione architettonica, urbanistica, economica e sociale dell'area dello Stretto. Questo progetto per Messina parte dalle riflessioni di Samonà per incrementare sul territorio la cantieristica navale per navi Ro-Ro, riorganizzare il porto rilanciando il sistema delle Autostrade del Mare per i traffici del Mediterraneo e costruire un nuovo fronte a mare che parta dalla Zona Falcata, fino al di sotto di Viale Europa. Nell'ambito di una futura e possibile riorganizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno che vede nel potenziamento della rete ferroviaria il processo che può rilanciare i porti del Sud nei traffici del Mediterraneo, Messina si presenta come nuovo polo commerciale marittimo.

Il nuovo porto per le AdM presenta piazzali di stoccaggio e magazzini per le prime lavorazioni con uffici per la logistica. Risalendo la costa verso la Falce il progetto prevede una nuova cerniera verde al servizio della città che riconnette il centro urbano con il fronte a mare. Nei pressi della Real Cittadella è presente un nuovo parco urbano al di sotto del quale si sviluppa il sistema di risalite per la stazione ferroviaria. Infine nella Zona Falcata viene insediato il polo industriale per la costruzione di navi Ro-Ro.

## Il rapporto dell'area di intervento con la città

Messina è una città con caratteristiche strutturali peculiari, infatti è stretta e lunga e richiama il modello di città lineare. Oggi la città presenta una situazione costiera fortemente degradata dovuta anche alla cesura che il fascio ferroviario di binari (ora in parte dismesso) ha determinato tra l'insediamento urbano e la costa non più ormai al servizio della città. L'esigenza di risanamento dell'area nasce dalla necessità di creare una migliore vivibilità dello spazio cittadino al fine di fare del recupero urbano e della creazione di un vero *waterfront*, uno strumento per l'avvio di uno sviluppo dell'intero territorio. Oggi si assiste nell'area ad una negazione alla città dei suoi spazi urbani, derivante dalle servitù ferroviaria e militare (l'area della Real Cittadella è un'area militare dismessa) e ad una qualità residenziale inferiore a quello del resto della città. Inoltre il posizionamento strategico di Messina determina il grande potenziale trasportistico che essa possiede all'interno dello Stretto nell'ambito delle rotte marittime (Fig. 1-2-3).

Figura 1. Veduta dal mare dello scalo ferroviario



Figura 2. Veduta delle rovine della Real Cittadella



Figura 3. Veduta della Zona Falcata



In generale l'area risulta caratterizzata da zone connotate da problemi di viabilità e da zone degradate e con scarsa attrattività; è inoltre occupata per il 60% da infrastrutture trasportistiche con la forte prevalenza del parco ferroviario. Per il resto il territorio è interessato da insediamenti produttivi e commerciali indotti dalla presenza dei nodi ferroviario-portuali e generati senza un vero e proprio riconoscibile disegno urbano. Il conflitto di funzioni e vocazioni dell'area produce un sistema di degradi così sintetizzabile:

- *a livello urbanistico*, una irrisolta e caotica multifunzionalità, in cui la funzione predominante di trasporto, caratterizzata da una sovrapposizione non coordinata delle modalità (ferrovia, nave, gommato pesante e leggero, trasporti privati e pubblici) provoca un impoverimento della qualità urbanistica percepita;
- *a livello edilizio*, una obsolescenza del patrimonio residenziale e la permanenza dell'insediamenti baraccati, oltre al degrado presente nei quartieri della ricostruzione post-terremoto;
- *a livello di mobilità*, una forte caoticità del sistema viario e dei percorsi pubblici che presentano elevati livelli di congestionamento;
- *a livello funzionale*, un'assenza di servizi e aree finalizzate alla logistica delle attività industriali;
- *a livello ambientale*, un degrado del paesaggio che pervade soprattutto la fascia costiera oltre la ferrovia, che finisce per assolvere a funzione di discarica e abusivismo di vario genere.

### **Le leve strategiche di sviluppo e riqualificazione dell'area**

Sulla base dell'analisi dell'area sono state individuate le due leve essenziali per attivare un processo di sviluppo e riqualificazione del territorio oggetto di studio: la costruzione di una piastra logistica per il rilancio del porto nel Mediterraneo e la riorganizzazione dei cantieri navali.

## *La vocazione trasportistica della città*

Messina nasce come città portuale per la gestione dei commerci che transitano per lo Stretto, il quale rappresenta lo snodo imprescindibile per i traffici che dal Mediterraneo vanno verso il Nord Europa. Nata sul porto naturale creato all'interno della Falce, la città nel passato ha costruito la propria forza economica fino a contendere a Palermo il ruolo di capoluogo dell'isola. Proprio la qualità dei servizi offerti, consistenti nell'emporio commerciale, nella cantieristica e nelle riparazioni navali facevano di Messina un porto nodale sulle rotte mediterranee consentendole di valorizzare la rendita di posizione dovuta alla sua collocazione sullo Stretto sia per i flussi tra i due mari, sia per il rapporto tra Sicilia e continente. Tale tradizione ha lasciato in città un'importante industria cantieristica, che potrebbe evolvere in distretto produttivo, ed una tradizione qualificata nelle riparazioni navali.

Queste considerazioni portano all'analisi dei traffici marittimi e in particolare alle rotte delle Autostrade del Mare (AdM), intese come funzionali diramazioni delle rotte terrestri sia a livello cabotiero che a livello intermediterraneo e intereuropeo. Sia la politica nazionale che quella europea sostengono fortemente la modalità marittima, perché, oltre ad essere eco-sostenibile, è ancora solo parzialmente utilizzata sul mercato interno, e dunque risulta essere la sola in grado di permettere un equilibrio modale, assorbendo volumi di traffico merci sempre più crescenti che congestionano una modalità già saturata come quella stradale.

Il trasporto intermodale marittimo può contribuire allo sviluppo di un sistema di rete efficiente (soprattutto in una terra come quella messinese) in diversi modi:

- offrire rapidi collegamenti di breve distanza quando non è possibile, o non è efficiente, una movimentazione via terra
- offrirsi come valida alternativa al trasporto stradale e ferroviario sulle distanze terrestri medio-lunghe.

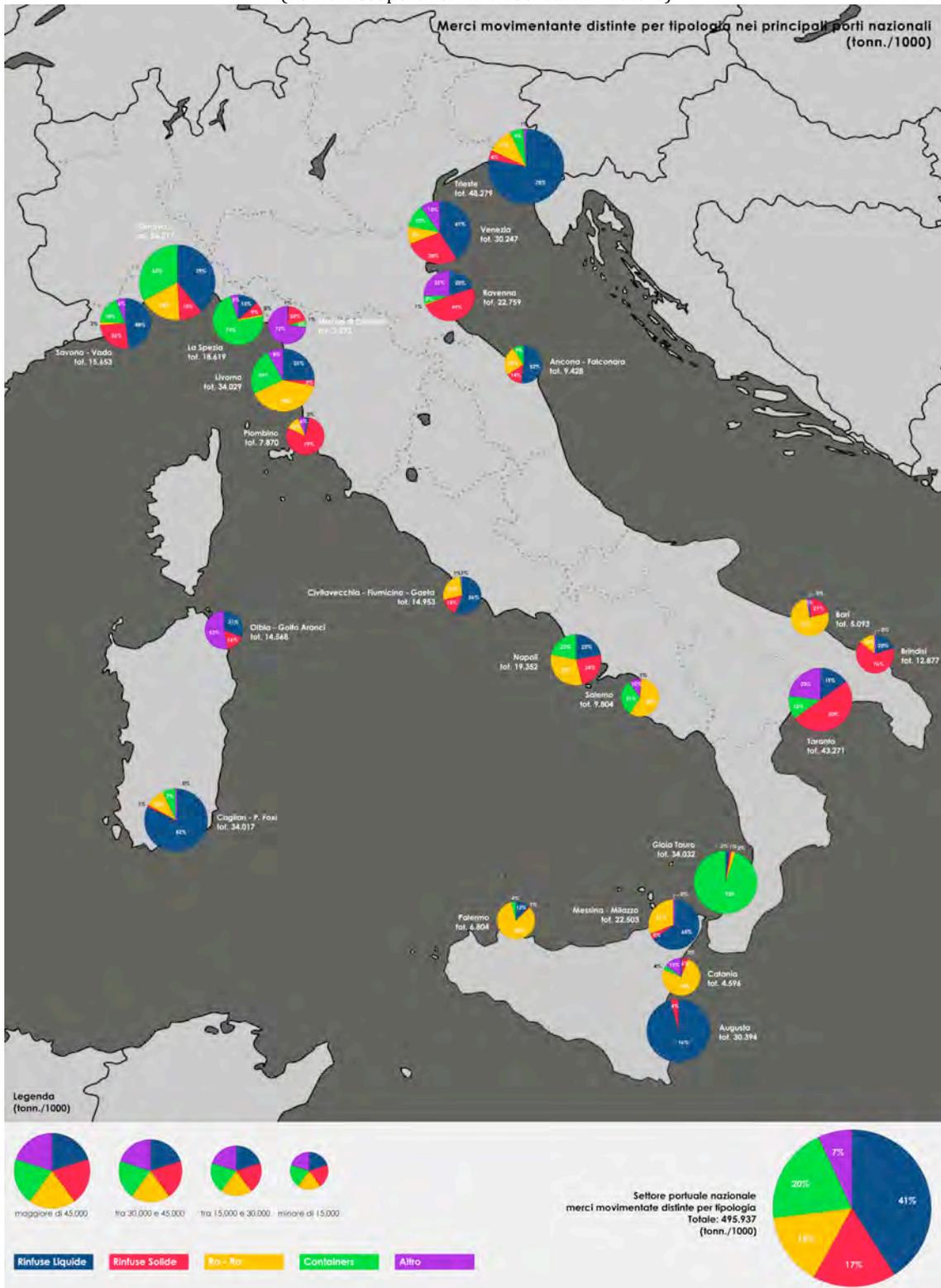
La seconda tipologia di traffici ha trovato ampia applicazione in virtù della crescita del trasporto su navi Ro-Ro che fanno concorrenza, in termini di costi e velocità, al mezzo ferroviario e stradale. Le navi Ro-Ro per la rete delle AdM sono di medie dimensioni ad alta tecnologia, quasi autosufficienti per la movimentazione del carico, e non hanno in genere bisogno di rimorchiatori. Quasi ogni porto può quindi ospitare navi Ro-Ro. La concorrenza è basata sulle caratteristiche di accessibilità delle infrastrutture portuali da parte del territorio retrostante attraverso i collegamenti ferroviari e stradali e sulla rapidità dell'intermodalità terra-mare.

Infine, analizzando brevemente il sistema portuale italiano degli ultimi anni e in particolare di quello di Messina-Milazzo (che costituiscono un'unica autorità portuale), si assiste ad un continuo calo del tonnellaggio delle merci movimentate nel porto di Messina. Tale flessione interessa essenzialmente le rinfuse liquide che costituiscono il 65% del complesso del traffico dell'autorità portuale in oggetto, mentre stabili si mantengono le merci solide (+ 0,24%). Di queste ultime, quelle movimentate in modalità Ro-Ro risultano essere la categoria più rilevante, che incide per il 31% sul volume totale del traffico merci come è visibile nella tabella (Fig. 4) e nel grafico (Fig. 5) seguenti.

Figura 4. Movimentazione merci dei porti italiani  
(Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tabella elaborata dall'autore)

Autorità Portuali	M.Complessive (x1.000 tonn)	Rinfuse Liquide (x1.000 tonn)	Rinfuse Solide (x1.000 tonn)	Container (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000 tonn)	Altro (x1.000 tonn)
Ancona-Falconara	9.428	4.854 52%	1.366 14%	799 8%	2.409 25%	
Augusta	30.394	29.322 96%	1.072 4%			
Barì	5.093	19 0%	1.057 21%	(solo fino al 2005)	3.877 76%	140 3%
Brindisi	12.877	2.607 20%	8.399 66%	(solo fino al 2007)	1.871 14%	40% 0%
Cagliari-P.Foxi	34.017	27.907 82%	237 1%	2.527 7%	3.237 10%	109 0%
Catania	4.596	13 0%	287 6%	205 4%	3.389 75%	702 15%
Civitav-Fiumic-Gaeta	14.953	8.443 56%	2.171 15%	187 1%	4.010 27%	142 1%
Genova	54.217	21.006 39%	5.497 10%	17.824 33%	9.890 18%	
Giòia Tauro	34.032	583 2%	181 1%	32.742 95%	526 2%	
La Spezia	18.619	2.510 13%	1.678 9%	13.399 73%	11 0%	1.021 5%
Livorno	34.029	8.624 25%	1.185 3%	8.038 24%	13.467 40%	2.715 8%
Marina di Carrara	2.572	24 1%	523 20%	130 5%	13 1%	1.882 73%
Messina-Milazzo	22.503	14.483 65%	989 4%		6.928 31%	103 0%
Napoli	19.352	4.283 22%	4.722 24%	4.227 22%	6.120 32%	
Olbia-Golfo Aranci	14.568	4.529 31%	2.306 16%			7.733 53%
Palermo	6.804	822 12%	63 1%	260 4%	5.659 83%	
Piombino-P.Ferraio	7.870	220 3%	6.260 79%		934 12%	456 6%
Ravenna	22.759	4.487 20%	11.080 49%	1.231 5%	295 1%	5.666 25%
Salerno	9.804		77 1%	3.006 31%	5.741 58%	980 10%
Savona-Vado	15.653	7.455 48%	4.109 26%	2.868 18%	359 2%	862 6%
Taranto	43.271	6.339 15%	21.775 50%	5.033 12%		10.124 23%
Trieste	48.279	37.268 78%	1.806 4%	3.119 6%	5.488 11%	598 1%
Venezia	30.247	12.331 41%	8.513 28%	3.751 12%	2.622 9%	3.030 10%
<b>Totale</b>	<b>495.937</b>					

Figura 5. Merci movimentate distinte per tipologia nei porti nazionali (Tonn./1000)  
 (Fonte: Assoport. Carta elaborata dall'autore)



La mancanza ad oggi di attrezzature logistiche nella città siciliana dello Stretto, pur a fronte della crescita del traffico Ro-Ro, ha significato un lento e progressivo declino di Messina come porta di accesso delle merci all'isola, ed un'erosione della sua posizione di rendita. Tuttavia per Messina transitano sempre notevoli quantità di merci e queste possono essere intercettate, smistate e lavorate in una piastra logistica purchè dotata di servizi avanzati. La piastra logistica dovrebbe dotarsi di diverse strutture di servizio ed essere vicino alle differenti reti di trasporto. Questo consentirebbe di sviluppare un vero e proprio distretto produttivo della logistica, favorendo l'accumulo di conoscenze e competenze sul tema in città, valorizzandone l'antica tradizione trasportistica e commerciale.

## **La risposta progettuale all'esigenze del territorio**

Come descritto, Messina ha saputo sviluppare nel tempo un ruolo fondamentale all'interno dell'area dello Stretto, sempre più pregiudicato, però, dal già compromesso patrimonio ambientale degli ultimi decenni.

Affinché la città possa recuperare il suo ruolo di città di mare è necessario intervenire su diversi fronti:

- eliminare la barriera fisica della ferrovia che impedisce la continuità del tessuto urbano;
- realizzare una piattaforma logistica che faccia da traino agli investimenti del settore soprattutto incrementando il sistema delle AdM;
- rivalorizzare il ruolo della cantieristica navale sul territorio puntando alla realizzazione di navi Ro-Ro;
- incentivare e le funzioni attrattive, direzionali, commerciali e turistiche;
- recuperare la costa con la creazione in alcune zone dedicate a verde, spiagge e servizi ad essi connessi.

Nell'ottica di un progetto che abbia una visione globale del territorio, sono stati individuati i punti cardini attorno ai quali si sviluppa l'intervento urbanistico e architettonico per rispondere al meglio alle esigenze e alle economie di sviluppo della città.

### *Il ponte in alveo, il ridimensionamento dello scalo ferroviario e la nuova stazione passeggeri*

L'ipotesi di realizzare un ponte in alveo che colleghi la Sicilia con la Calabria permetterebbe una riorganizzazione infrastrutturale generale dei territori coinvolti che porterebbe al rilancio economico dell'area dello Stretto. Il ponte in alveo, detto di Archimede, si sviluppa a -40m sotto il livello del mare; esso rappresenta un concetto innovativo di ponte sommerso a basso impatto ambientale che sfrutta il principio della spinta idrostatica. Con questa tecnica costruttiva è possibile progettare collegamenti permanenti considerati sinora economicamente o tecnicamente irrealizzabili tra le sponde di stretti, fiumi o laghi. La tecnologia del ponte in alveo ribalta l'approccio ingegneristico al problema di un attraversamento stabile poiché considera lo specchio d'acqua da superare non un ostacolo, bensì un elemento favorevole. Già in Estremo Oriente è stato progettato un collegamento stabile sommerso i cui requisiti fondamentali sono: elevate prestazioni strutturali indipendentemente dalla lunghezza, non vulnerabilità ai fattori atmosferici; elevate prestazioni anche in caso di eventi sismici e costo competitivo di costruzione.

Inoltre tale tecnologia permetterebbe di collegare direttamente Messina con Reggio Calabria che riconfermerebbero il loro ruolo di città commerciali di primo piano (Fig. 6).

Figura 6. Il progetto del ponte in alveo nello Stretto di Messina



Se in molte città italiane lo sviluppo urbano ha fatto sì che la ferrovia interrompesse la continuità del tessuto urbano, nel caso di Messina essa ne impedisce l'affaccio sul mare. La proposta progettuale prevede il mantenimento della stazione ferroviaria preesistente come raccordo tra il centro cittadino e l'area di sviluppo logistico – commerciale. Ma il necessario ridimensionamento del parco binari esistente permetterà la rifunzionalizzazione delle aree così liberate destinandole alla realizzazione del nuovo porto commerciale messinese per il traffico merci tramite Ro-Ro implementando così il sistema delle AdM. L'area, oltre alla realizzazione di nuove e più appropriate banchine, sarà attrezzata con ampie zone di stoccaggio e movimentazione merci e spazi per la logistica e per le prime lavorazioni. Il presupposto dell'attraversamento in alveo dello Stretto determina inoltre la progettazione di una nuova stazione passeggeri che dalla quota di -40m sotto il livello del mare porta direttamente alla quota della città nel centro

urbano. L'intervento sarà l'occasione di sviluppo e riqualificazione dell'intera zona circostante con la progettazione di un nuovo parco urbano per la città e servizi per il tempo libero (Fig. 7).

Figura 7. Render dell'area di progetto



### *La piastra logistica*

Nella strategia di rilancio di Messina è centrale sviluppare la piastra logistica costiera promuovendo l'integrazione del territorio siciliano con le reti di trasporto transeuropee; incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale e le autostrade; ma soprattutto diventa fondamentale la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale all'interno della piastra logistica direttamente collegata alla presenza del ponte in alveo e del retroporto per lo scambio intermodale da realizzarsi nella zona di Santo per decongestionare il traffico pesante su gomma dal centro cittadino e rendere più efficiente la procedura di movimentazione e trasbordo delle merci (Fig. 8).

Figura 8. Render della piastra logistica



Le nuove strutture delle AdM sono collegate al retroporto tramite un treno-navetta che attraversa i nuovi edifici portuali i quali ospitano gli uffici per la logistica. L'efficienza di tale tipo di trasporto in banchina combinato con l'impiego di navi Ro-Ro permette di avere tempi di carico e scarico merci che non superano le 4 ore.

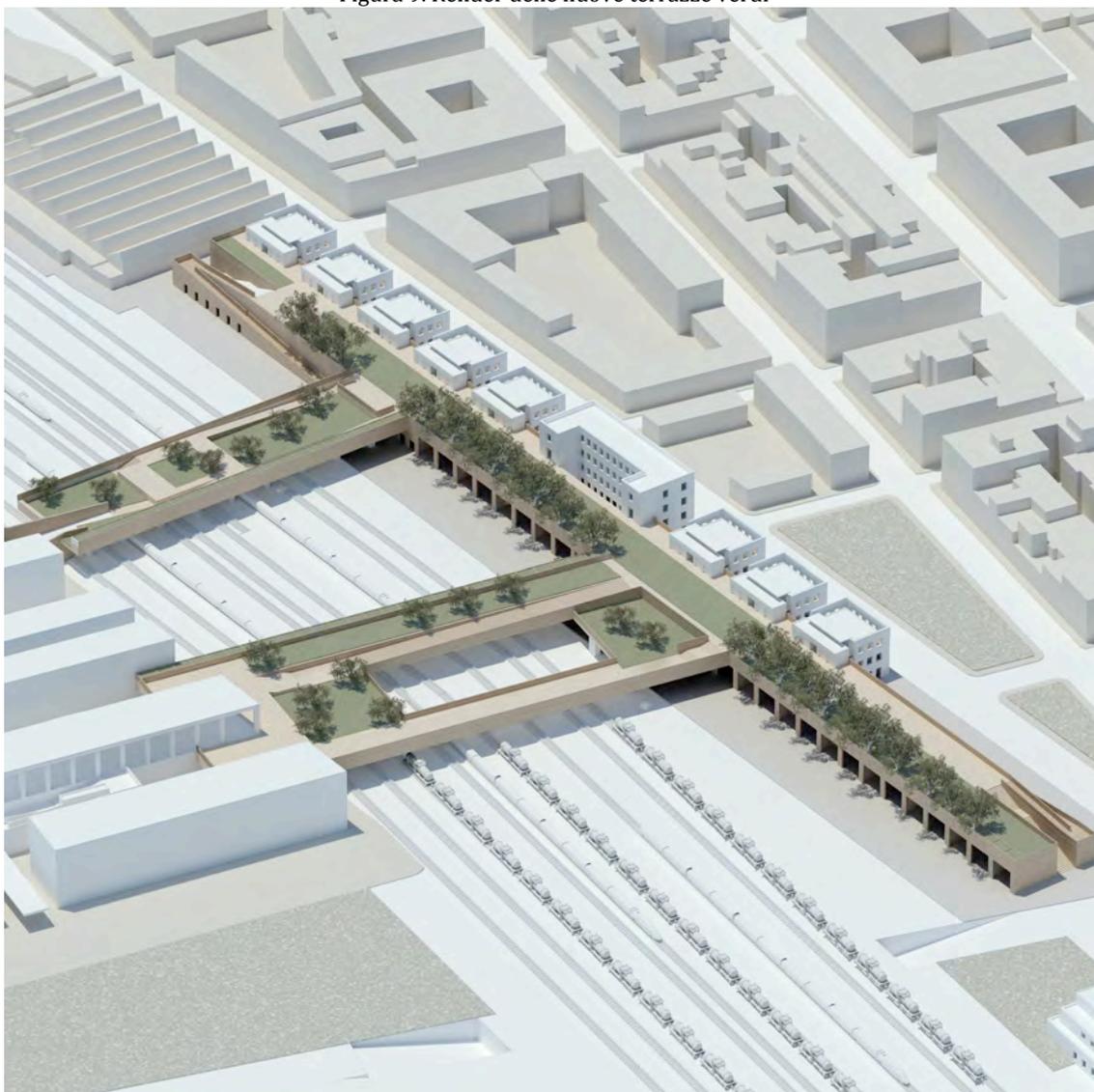
Ampi piazzali di stoccaggio garantiscono un'adeguata movimentazione merci le quali possono essere scaricate dalle navi tramite portelloni laterali e posteriori senza necessità di particolari sovrastrutture. Il sistema a pettine del porto presenta magazzini coperti sia per le prime lavorazioni delle merci presenti in banchina, sia per il deposito e lo stoccaggio. La struttura a volta spezzata dei grandi magazzini è scandita regolarmente da corpi di fabbrica di maggiore volumetria e con copertura a doppia falda ospitanti al loro interno aule studio e sale conferenze che volgono il fianco direttamente a mare.

### *Il ritorno della città al mare: il nuovo fronte urbano*

Come già accennato, la ferrovia ha creato una cesura tra il tessuto urbano regolare e il suo fronte a mare. L'area dunque che sussiste a sud della stazione e che fronteggia direttamente la città si presta a divenire un nuovo fronte urbano che possa scavalcare la ferrovia e giungere a mare senza che ciò interferisca con le attività commerciali portuali che si sviluppano in quel tratto di costa. Il nuovo fronte è costituito da edifici di tre piani appoggiati ad una passeggiata disposta alla quota di +8m rispetto al manto stradale che

segue l'andamento, non parallelo alla costa, del sedime dei binari più esterni dismessi della ferrovia. Due accessi sono presenti alle estremità del percorso e sono costituiti da una profonda scalinata e da lunghe rampe: uno degli ingressi si protende verso la città mentre l'altro si rivolge alla ferrovia e al mare. Gli edifici hanno una duplice funzione: alloggi temporanei verso la città e nuovi spazi commerciali sulla *promenade* urbana che sormontano. Due larghe piazze aeree collegano il nuovo fronte urbano scavalcando la ferrovia e giungendo direttamente a mare: le piazze, sul quale insistono diverse alberature, riconsegnano alla città una fascia verde in prossimità della costa ora abbandonata e degradata (Fig. 9).

Figura 9. Render delle nuove terrazze verdi

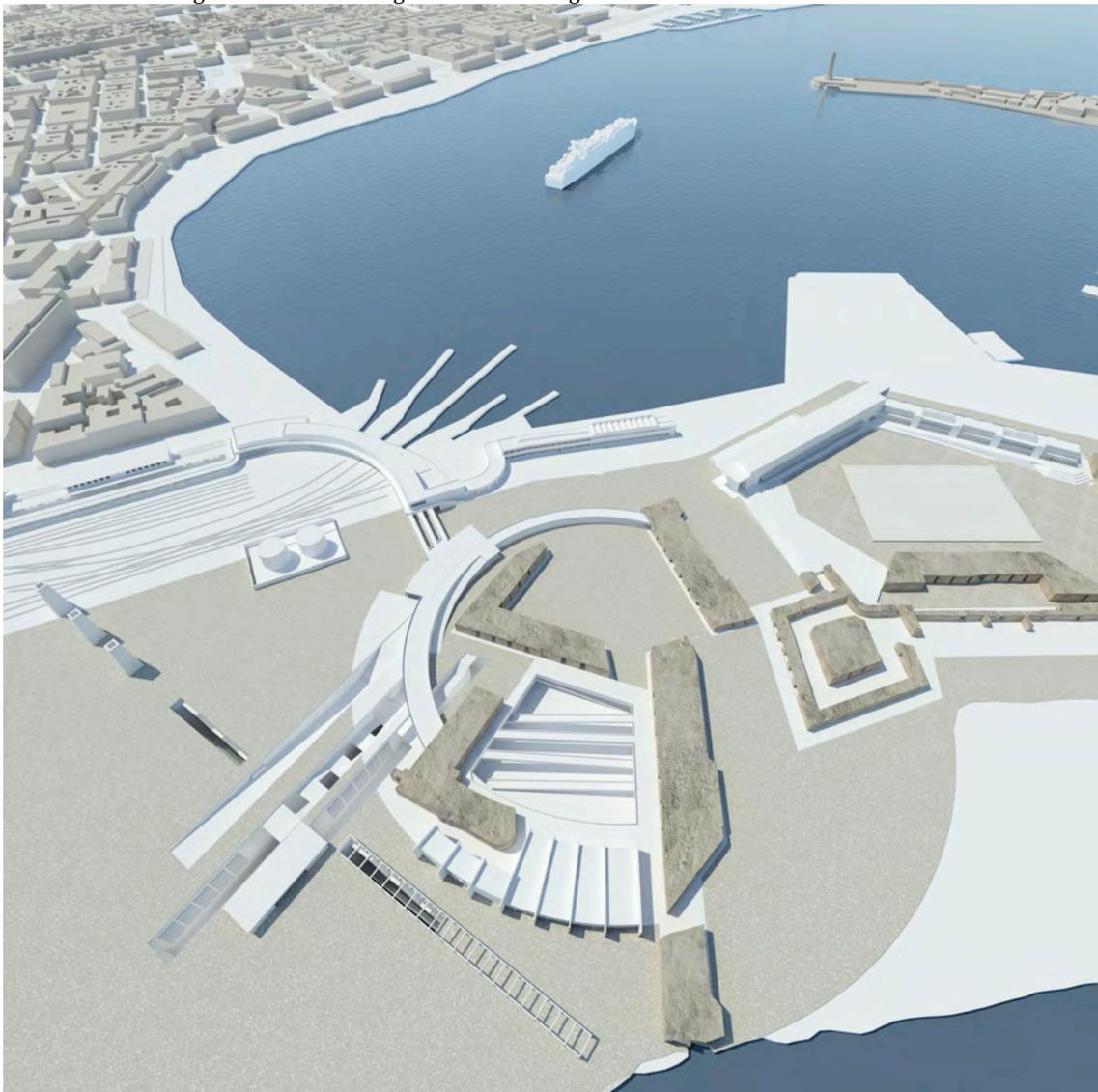


### *La nuova stazione passeggeri e il giardino archeologico della Real Cittadella*

L'area della Real Cittadella ospita il nuovo giardino archeologico che riutilizza gli spazi interni dei resti murari come botteghe e negozi immersi nel verde. Al centro dei resti maggiori si apre una piazza ipogea che segue, nella forma trapezoidale, l'andamento delle rovine; tale piazza è raggiungibile tramite delle lunghe rampe che conducono alla quota di -9m sotto il piano di campagna dove si sviluppano piccoli spazi commerciali. L'anello verde che circonda le rovine è tagliato da tre grandi spazi che scavano il terreno e conducono ai tre livelli sotterranei nei quali si snoda il progetto. Il taglio più ad ovest e vicino alla stazione conduce tramite una profonda scalinata e una lunga rampa alla quota

della piazza commerciale ipogea, il secondo scavo invece porta alla stazione passeggeri del ponte in alveo, situata alla quota di -40m. Tale stazione permette di giungere direttamente nel cuore della città senza seguire l'andamento dell'anello ferroviario, necessario affinché il treno possa riprendere quota e riemergere nei pressi di Santo nell'entroterra messinese. Il terzo scavo conduce invece nell'auditorium situato al di sotto della piazza ipogea commerciale nel mezzo delle rovine alla quota di -13,55m. L'orientamento della sala segue la forma trapezoidale dell'impianto dei resti della Real Cittadella e presenta in copertura tre tagli trasversali, necessari per l'areazione, che seguono l'andamento, al livello superiore, delle rampe che dalla piazza ipogea conducono al piano terra. A collegare alcune delle rovine maggiori si sviluppa un percorso semicircolare che conduce direttamente alla stazione marittima della città riutilizzando la vecchia galleria arcuata un tempo destinata al transito dei passeggeri (Fig. 10).

Figura 10. Render del giardino archeologico sulle rovine della Real Cittadella



## *I nuovi cantieri navali nella Zona Falcata*

La Zona Falcata ospita i nuovi cantieri navali per la costruzione di navi Ro-Ro progettate per i traffici delle AdM. Tali cantieri si suddividono in quattro grandi capannoni a due a due paralleli che ospitano in successione le quattro macrofunzioni in cui si suddivide la linea di produzione dello scafo di una nave. Il primo blocco ospita la lavorazione e taglio profili, il secondo le operazioni di prefabbricazione delle lamiere, il terzo l'assemblaggio delle lamiere in pannelli e il quarto la composizione dei pannelli in blocchi, i quali vengono successivamente trasportati nel bacino di carenaggio per le operazioni di allestimento. Lateralmente al sistema dei capannoni si sviluppa un ampio arco di piccoli edifici che sormontano un percorso pedonale in quota e che seguono l'andamento della Falce. Tale arco, che funge da elemento separatore, ospita da una parte le officine e le aziende necessarie alla filiera di produttiva del prodotto nave, dall'altra spazi commerciali e per il tempo libero al servizio della città (Fig. 11).

Figura 11. Render dei nuovi cantieri navali



Gli obiettivi del progetto derivano, dunque, dalla finalità generale di riorganizzazione delle infrastrutture portuali e ferroviarie quali nodi cruciali per lo sviluppo strategico della città e sono:

- l'apertura della città al mare superando l'attuale cesura indotta dalla ferrovia e intervenendo per la riqualificazione del *waterfront*;
- la riutilizzazione delle aree dismesse in funzione dello sviluppo della città affinché la zona diventi il motore della crescita qualitativa di Messina;
- la riorganizzazione e ricollocazione delle attività trasportistiche e produttive.

Messina, dunque, deve aprirsi al futuro sfruttando le importanti potenzialità logistiche nonché il fascino unico dell'affaccio sullo Stretto e sviluppando funzioni innovative di servizio rivolte alla città ed alle attività produttive del territorio metropolitano.

## **Bibliografia**

Cardullo F. (2006) *Giuseppe Samonà e la Metropoli dello Stretto di Messina*, Roma, Officina Edizioni

Cardullo F. (2010) *Architettura e Città, scritti su Messina*, Roma, Officina Edizioni

Curro G., Restifo G. (1991) *Le città nella storia d'Italia: Messina*, Bari, Edizioni Laterza

AA. VV. (2008) *L'area Metropolitana dello Stretto. Nuovi scenari*, Reggio Calabria, Iriti Editore

## **Fonti digitali**

Banche dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Assonave Relazioni Annuali 2007-2008-2009-2010

Servizio Studi Fincantieri

Assoport

Ufficio Analisi Economiche e Statistiche dell'Autorità Portuale Messina – Milazzo

Comune di Messina – Rapporto stato area e programma strategico nell'ambito del progetto innovativo porti e stazioni