

*Environnement, Energy, Landscape*

**Ambiente, Energia, Paesaggio**

***The Metropolitan Area of the Strait of Messina.  
Interpretation, Hypothesis and Strategies about an  
Unfinished Landscape***

# L'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO. LETTURA, IPOTESI E STRATEGIE DI UN PAESAGGIO IN ATTESA.

*Antonello Russo  
Dipartimento DArTe  
Salita Melissari, 89124  
Reggio Calabria, Italia  
antonello.russo@unirc.it*

## **Abstract**

The area of the Strait of Messina, covering a strip of land that runs from Gioia Tauro to Melito Porto Salvo, on the Calabrian side and from Milazzo to Giardini Naxos on the Sicilian side, is bounded by the Aspromonte Massif and Peloritani Chain that create a room in the landscape: the empty water square of the Strait. The Strait described in the plans proposed by Giuseppe and Alberto Samonà, Ludovico Quaroni, Antonio Quistelli, Sergio Musmeci, Paolo d'Orsi Villani, Leonardo Urbani, shows in the main towns of Reggio Calabria and Messina a spatial Euclidean metric recognizable in the precise design of the block drawn during the postwar period. The extension in length that characterizes this territory determines transport problems. The Strait is daily crossed, by the network of links between the two sides as filaments of a commuter traffic between two strips of land whose distance has always been too small to separate their destinies and too wide to facilitate the union. It follows the need for a reflection about the infrastructural system of the district, about the issues of accessibility and of crossing; the system of ports and airports as access doors to the entire geographical area in scale with the nature and size of fits traffics.

**KEY WORDS :** *Landscape, Metropolitan Area, Accessibility, Urban Mobility.*

## **1. Premessa**

I termini *area, conurbazione, città, metropoli, regione, territorio* indicano solo alcuni dei sostantivi, dal significato affine, con i quali è stata individuata quella infinitesima parte di mondo compresa tra la Calabria e la Sicilia che, seppur ridotta nella sua estensione geografica, si identifica nell'immaginario globale con un destino autonomo rispetto alle stesse *terre* che la accolgono. Descritta da Lucio Gambi come "regione tra due regioni"[1], l'*Area dello Stretto* si assimila ad una porzione di territorio dai confini aleatori, identificabili nel bacino d'influenza disposto dalla carica *magnetica* della *piazza d'acqua dello Stretto* e dalla lettura programmatica di un possibile scenario delle *terre* che su di essa si affacciano. Congiunta, a doppio filo, con la dimensione letterario-iconografica dei gorgi abissali del *mito*, la presenza geografica dell'area nel paesaggio meridionale italiano reitera la presenza di leggendarie energie condensatrici di catastrofi, specifiche nature orografiche e antropiche, ma anche testimonianza di particolari itinerari, tipiche interferenze,

ataviche tradizioni, riproducibili usanze, come componenti di un quadro descrivibile e tramutabile in spazio vivo e operante del pensiero dei suoi abitanti, testo sincero nella memoria dei viaggiatori che la visitano, in una parola, un *luogo*. Come nel *vuoto michelangeloesco* disposto da quella distanza critica tra il dito di Dio e quello di Adamo nella Cappella Sistina, l'assenza di terra tra la Sicilia e la Calabria congiunta alla presenza di quel braccio di mare chiamato *Stretto* misura, nella sua estensione longitudinale, una particolarissima *unità di paesaggio*.

## **2. Il vuoto, la forma della Terra e il fuoco della visione**

Estesa in una fascia peninsulare che va da Gioia Tauro a Melito Porto Salvo, sul versante calabrese, e da Milazzo a Giardini Naxos sul versante siciliano, l'*Area dello Stretto* individua nel massiccio dell'*Aspromonte* e nella catena dei *Peloritani* il fronteggiarsi di due quinte territoriali delineanti nel vuoto verticale dello *Stretto* la *piazza d'acqua* di una limitata *stanza paesaggistica* - riprendendo una

## Ambiente, Energia, Paesaggio

efficace argomentazione teorica di Franco Purini [2] riferita alla *internità* del paesaggio italiano - rinsaldata e conclusa dai puntuali massicci dell'Etna, sul versante siciliano, e della Rocca di Scilla, su quello calabrese. Descritto nelle rappresentazioni dei viaggiatori del Grand Tour che ne hanno rappresentato *tendenziosamente* i contorni in una ancora attuale immagine di paesaggio, ripercorso nelle memorie di viaggio di Wolfgang Goethe [3], in quelle di Norman Douglas [4], nelle restituzioni storiche di Piero Bevilacqua e Augusto Placanica [5], in quelle letterarie di Stefano D'Arrigo [6], di Franco Costabile [7], di Matteo Collura [8], di Bartolo Cattafi [9] e nelle ricerche degli studiosi che ogni giorno fanno del suo scenario il loro centro di interesse, l'abisso profondo dello Stretto, nel suo porsi al centro della scena, ribadisce nel *vuoto* il centro nevralgico di ogni luogo che intenda definirsi tale.

Ad una lettura zenitale, orizzontale e unitaria, la *forma* dei caratteri terrestri, l'orografia delle *terre* emerse, restituisce nella piazza dello *Stretto* un vaso spaziale di matrice cartesiana delineato dallo sviluppo longitudinale delle *terre* che lo definiscono. Al contempo in una lettura verticale prospettica esso si mostra depositario di rimembranze acropoliche che, come nello spazio greco, riconoscono nelle anse della linea di costa il susseguirsi di avamposti puntuali che caratterizzano il nucleo nevralgico della visione. All'interno dell'invaso uno sguardo *bi-fronte*, nel rimodulare continuamente il punto di vista sul doppio *fuoco* terrestre, delinea una lettura in sequenza di una moltitudine di prospettive, di visioni parziali, di autonomi ambiti spaziali dove si scorgono i punti di accumulazione, le valenze significative e le emergenze cruciali di una possibile, quanto necessaria, proiezione unitaria.

Lo sviluppo orografico delle quinte dei rilievi è cadenzato, su entrambi i versanti, dalle valli ortogonali alla costa disposte dalle aste delle fiumare che, come barre di un ideale righello metrico, misurano l'estensione longitudinale dell'invaso acqueo dello *Stretto*. Le depressioni degli alvei si mostrano depositarie di figuratività spaziali autonome a tratti eccezionali e inaspettate, spesso dimenticate e vilipesse dalla mancanza di un riconoscimento estetico. Memorabili, per ogni ospite, sono le visite agli invasi dell'Amendolea, nella costa calabra, o a quello del Nisi, sul versante siciliano, che, nella improvvisa dilatazione della loro spazialità, restituiscono una dimensione estraniante riconducibile ancora oggi all'iconografia dell'*orrido* e del fantastico.

### 3. Dati insediativi

Descritta nelle proposte di piano da Giuseppe e Alberto Samonà, Ludovico Guaroni, Antonio Guistelli, Sergio Musmeci, Paolo d'Orsi Villani, Leonardo Urbani, l'*Area dello Stretto* delinea nei capoluoghi di Messina e Reggio Calabria, la prevalenza di una spazialità cartesiana ortogonale, reiterata nella metrica seriale del *passo* misuratore dell'*isolato*, disegnato nei piani della *ricostruzione* dei primi decenni del Novecento. Il conflitto della maglia regolare con le curve dei suoli individua le accensioni irregolari del tessuto come crocevia di inaspettate rotazioni, spesso irrisolte, nella dimensione insediativa. Fuori dai centri abitati, all'*indurimento* della stretta fascia compresa tra l'ergersi dei rilievi e il mare, fa da contraltare una importante presenza della natura, spesso schiva e incontaminata, appena al di sopra dell'area urbanizzata,



Fig. 1 - Sezioni orizzontali dell'Area dello Stretto 50, 100, 150 m slm [fonte Università Mediterranea di Reggio Calabria, Facoltà di Architettura, Laboratorio di sintesi finale Il progetto dell'Esistente e la Città Meridionale L'area dello stretto AA. 2004/2008, coordinatore Laura Thermes.



portatrice di importanti valori estetici connessi ad una dimensione rurale ancora intatta, residuo ultimo di tratti di paesaggio agrario italiano. La lettura dall'alto dell'intero sistema riconosce nella dimensione infrastrutturale la costituzione di una serie di *linee di forza*, disposte dallo sviluppo parallelo dei nastri ferroviario e autostradale, che definiscono, con i loro filamenti, le barriere insediative dei centri compresi tra la linea di costa e l'ergersi dei rilievi, caratterizzando lo sviluppo antropico di entrambi i versanti.

Se una lettura planimetrica, zenitale, della componente antropica restituisce l'immediatezza della costituzione geometrica degli impianti urbani dei capoluoghi e una prevalenza di *linee* nella costituzione del logo insediativo dell'intera area, una lettura prospettica della dimensione insediativa delle due sponde riformula una lettura per punti con la immediata percezione di una rete di collegamenti visivi, quali le architetture militari dei *Forti*, innalzati sul finire dell'Ottocento per mimetizzarsi nel paesaggio e scorgere il pericolo a lunga distanza, ma anche i grandi contenitori urbani del Novecento, posti all'incrocio tra i sistemi d'infrastrutturazione longitudinali e le aste delle fiumare. Nati per essere visti da lontano, fin dall'altro versante, questi macro-segni connotano la collana puntuale di emergenze che caratterizza l'antropizzazione recente del territorio su entrambe le coste definendo, con i nastri sospesi dei viadotti autostradali, gli avamposti della modernità in scala con una sintetica lettura del paesaggio.

#### 4. Un quadro conoscitivo

Accantonata l'idea *samoniana* di un'unica *metropoli dello Stretto*, riconoscibile nella grande prospettiva territoriale del progetto *Biparto* che riuniva le due sponde in un logo interpretativo di una teoria in scala con una consona rappresentazione del paesaggio, applicate in maniera difforme le disposizioni *quaroniane* sulla sponda calabrese, venuto meno l'interesse per una dimensione metropolitana nel Piano Tekne per Messina degli anni settanta, disattese, per la stessa città, le implicazioni infrastrutturali del *collettore ad ansa* delineato dal Piano Urbani degli anni novanta, l'estenuante dibattito che ha caratterizzato le diverse ipotesi di collegamento stabile tra le due sponde ha definito, negli ultimi due decenni, nell'*Area dello Stretto* una sorta di spazio in attesa, dove la programmazione nei due versanti si è risolta in una diluita rincorsa dei due capoluoghi verso un superamento reciproco. Se, infatti, nella sua interezza essa configura la dimensione indivisibile di un territorio omogeneo, al contempo, gli stessi dati costitutivi - la formazione orografica delle terre, la dimensione antropica degli insediamenti urbani, pur predisponendo, nella riconoscibilità di una omologa natura insediativa, l'utilità di *una messa a sistema* delle loro risorse - sembrano registrare proprio

nella liquidità dello *Stretto*, nell'abisso nevralgico disposto dalla profondità delle sue acque, i caratteri distintivi di una forza contraria all'unità, una energia respingente paragonabile alla resistenza distribuita dall'avvicinarsi di due entità polari dello stesso segno che avvertono il rischio di una loro possibile esclusione in una eventuale ipotesi unitaria [10]. In tale quadro, la definizione di una strategia comune non può che rinverdire le esigenze di armonica organicità di un territorio attraverso una propeutica lettura dei suoi caratteri fisici e antropici per riconoscerne e assecondarne le propensioni e orientare ogni scelta ad un utilizzo sinergico dei suoli finalizzato ad una moderna dotazione di servizi. Tale finalità predispone una evoluzione del concetto di *prossimità*, tra le due coste, in virtuosa *distanza*, di scenari ed obiettivi, come necessaria diversità di funzioni, di ruoli, di apparati istituzionali, finalizzata all'indizione di un dialogo complementare e paritario tra gli elementi costitutivi indispensabile ad una nuova rappresentazione di una coerente immagine di paesaggio in linea con la storia recente delle sue terre. Riprendendo gli studi e i dibattiti innestati dalle ricerche di Laura Thermes nell'ateneo di Reggio Calabria, alle quali è ascrivibile l'esperienza di chi scrive sull'argomento per la collaborazione ai gruppi da lei coordinati e condotti nelle indagini sul Meridione - nelle sperimentazioni didattiche, nei LId'A Laboratori Internazionali d'Architettura, nel Dottorato in Progettazione Architettonica, nelle ricerche sul territorio calabrese - è possibile orientare una riflessione cognitiva sulle dinamiche costitutive, evolutive, insediative ed antropiche, finalizzate ad ipotizzare una plausibile priorità di interventi connessa ad una gerarchia di ambiti sui quali concentrare gli studi e le risorse per l'organizzazione di una dimensione *altra* orientata alla costituzione di un unico soggetto in grado di preservare le identità delle singole componenti partecipanti.

#### 5. Urgenze e strategie di mobilità tra le due sponde

Il dissipante dibattito su una plausibile *fusione* tra le realtà amministrative prospicienti lo Stretto, ovvero una dimensione organizzativa proiettata verso la costituzione di un unico soggetto, è ciclicamente intrapreso dagli organi istituzionali ogni qual volta un fatto nuovo, di natura politica o logistica, delinea le premesse per una nuova riproposizione delle opportunità di unione per poi accantonare ogni intento declamatorio in attesa di nuove variabili argomentative. Sopita, per il momento, ogni interlocuzione sulla realizzazione dell'attraversamento stabile, quel *ponte* che avrebbe, di fatto, costretto le due realtà ad una pianificazione congiunta, se non altro delle opere di riassetto infrastrutturale delle due coste, la nuova centralità argomentativa disposta dalla istituzione delle *città metropolitane* riaccende di colpo la questione sollevando

## Ambiente, Energia, Paesaggio

nuove opportunità di coesione.

Pur mostrandosi propedeutiche le urgenze di una capillare opera di *restauro ambientale* di entrambi i versanti, connessa ad un virtuoso processo di consolidamento dei suoli, al ripristino del regime naturale delle fiumare, alla ricostruzione della copertura arborea dei pendii, all'inserimento urbano dell'edilizia abusiva ormai condonata, si mostra necessaria la *messa a sistema* di una strategia più ampia, orientata a disporre uno scenario unitario e plausibile connesso, ancora una volta, ad una ridefinizione della mobilità tra le due coste che, non risolta in quaranta anni di proposte di legge, di piani, di studi, di dibattiti e conferenze, mostra palesi mancanze di un indirizzo strategico in grado di pianificare le opere atte a garantire normali condizioni di attraversamento ad un comprensorio che, nella sua dimensione metropolitana, si innesta tra le prime posizioni degli agglomerati su scala nazionale. La dimensione territoriale e la natura geografica e antropica dell'area protesa sullo *Stretto* individuano nell'estensione longitudinale il dato caratterizzante di un territorio e con esso la problematica principale della sua stessa copertura logistica. In tale scenario la *piazza acquea* dello Stretto è solcata, ogni giorno, dalla rete di collegamenti per il traffico veloce dei pendolari e del gommato tra le due sponde delineanti i filamenti di una connessione caratterizzata da una *costante intermitenza* tra due lembi di terra la cui distanza è, da sempre, troppo ridotta per distinguerne i destini e troppo ampia per agevolarne l'unione. Una riflessione sulla dimensione infrastrutturale dell'intero comprensorio delinea nei nodi portuali e aeroportuali le porte di accesso all'intero ambito territoriale in scala con la natura e la dimensione dei suoi traffici. L'estensione dei confini di un soggetto metropolitano fino agli abitati di Gioia Tauro, in Calabria, e Milazzo, in Sicilia, delinea sul versante tirrenico la costituzione di una naturale interfaccia tra il nodo intermodale del grande porto esistente sulla piana calabrese, per il quale sono auspicabili nuove funzioni complementari al traffico container, e il sito portuale sulla sponda tirrenica messinese, già predisposto all'accoglimento degli spostamenti via mare tra la Sicilia e il resto della penisola. Sul versante Ionico calabrese l'approdo di Reggio Calabria, appositamente adeguato e/o eventualmente affiancato da quello di Saline Ioniche, ripristinato ad un uso logistico, si presta a naturale interfaccia dell'approdo di Tremestieri sulla costa sud di Messina. Quest'ultimo, eventualmente riunito in una virtuosa complementarità con l'infrastruttura portuale di Giarre/Riposto, definisce, sulla sponda ionica siciliana, il polo nevralgico di una strategia in grado di connettere i nodi logistici con una percorrenza metropolitana dell'Area dello Stretto orientata a *bypassare* i nuclei urbani dall'attraversamento del gommato pesante e, al contempo, offrire ipotesi alternative e complementari alle percorrenze del gommato leggero. In ambito urbano, un piano di attraversamento sulle due

sponde finalizzato alle esigenze di rapidità del traffico pendolare e del gommato automobilistico dispone a Messina, nell'area Annunziata/Rada San Francesco, il mantenimento di una diretta interfaccia all'approdo di Villa San Giovanni, con una conseguente specializzazione del *teatro marittimo* della Falce del porto di Messina per il traffico pendolare su mezzi veloci e l'approdo crocieristico dell'intera area. Tale quadro delinea sul territorio dei due versanti uno scenario infrastrutturale parallelo, connesso alla istituzione di una doppia linea metropolitana di superficie destinata all'assolvimento delle esigenze di rapida mobilità del pendolarismo pedonale tra le due coste, per il quale si auspica un corposo ampliamento. Da Villa San Giovanni a Ravagnese, in Calabria, e da Punta Faro a Tremestieri, in Sicilia, due filamenti metropolitani disposti, in parte, sull'attuale sedime della linea ferrata, disegnerebbero la vera infrastruttura a scala urbana del comprensorio, in grado di assorbire le normali esigenze di attraversamento tra le due regioni con l'istituzione in Calabria di una stazione di testa per l'alta velocità ferroviaria, da e per la penisola, sul nodo di Villa San Giovanni. Sullo Stretto tale scelta configurerebbe la conseguente rimodulazione delle centralità urbane allineate sulla costa con una connessione a pettine delle stesse con le stazioni di collegamento veloce della metropolitana del mare verso la sponda siciliana. Nonostante la necessità di una sinergia finalizzata ad ottimizzare le dirette connessioni tra nodi posti in parallelo sui due versanti, le scelte insediative in atto continuano a mostrare gli effetti di una pianificazione *dissociata* tra le due sponde che registra, sul versante calabrese, l'attuale potenziamento del nodo di Villa San Giovanni, sia nelle infrastrutture portuali, in corso di ultimazione, che nei sistemi di raccordo autostradale, e sulla sponda siciliana l'ampliamento del porto di Tremestieri, con l'importante potenziamento della sua ricettività già in corso di appalto. In mancanza di un adeguamento logistico dei porti di Reggio Calabria e della Rada San Francesco a Messina si delinea, in una previsione a medio periodo, l'utilizzo di una rotta *incrociata* per il gommato con evidenti allungamenti dei tempi di percorrenza e dei costi di trasporto.

Il tema della logistica infrastrutturale investe poi le politiche di mobilità intermodale connesse alla realizzazione di una linea ad alta velocità per il sud Italia in grado di incentivare la ricettività aeroportuale di un comprensorio che, unito nella sua dimensione metropolitana, connette più di seicentomila abitanti. Attualmente affidata al solo scalo aeroportuale di Reggio Calabria, l'accessibilità e la partenza per via aerea all'intero territorio registra la perdurante indecisione sulle ipotesi di ampliamento dello scalo di Ravagnese, con l'insistenza sempre più pervasiva di nuove istanze connesse alla realizzazione di una nuova interfaccia per il traffico aereo nel versante tirrenico siciliano. In tale vuoto decisionale si innestano i recenti potenziamenti degli *hub* aeroportuali di Lamezia e Crotone

## LaborEst n.10/2015

in Calabria e di Trapani Birgi e Comiso in Sicilia che, nell'attirare il flusso dei traffici *lowcost* delle compagnie trans-europee, spostano ingenti numeri di passeggeri lontano dal comprensorio metropolitano dello *Stretto*.

Alla luce di tale disamina è necessario specificare come qualunque pianificazione non abbia in sé il compito di immaginare nuovi scenari. Non vi è dubbio, infatti, che, dato il susseguirsi dei tempi del dibattito, ogni ipotesi percorsa si mostrerebbe naturalmente suffragata da una rilevante mole di studi che ne disporrebbero una naturale legittimazione e una immediata verifica. La mancanza di una strategia orientata a sostenere la mobilità tra le due sponde, nel prolungare il mantenimento di una deficitaria e inefficiente situazione di inerzia, delinea i margini di un affanno interpretativo delle dinamiche di modificazione e crescita di un territorio che continua a perpetuare nel paesaggio l'unica risorsa in scala con le aspettative dei suoi abitanti. Tale *attesa*, nel propendere verso una naturale sfiducia su un possibile, repentino, agile *cambio di rotta*, definisce nel mantenimento dei caratteri del *mito*, i dati salienti di una storia che, sulle onde distruttrici disposte dai mostri di *Scilla* e di *Cariddi*, sembra registrare il naufragio di ogni ipotesi di legittimazione unitaria delle sue terre.

### Bibliografia

- [1] Gambi L., "*Calabria*", Torino, Utet, 1965
- [2] Purini F., "*Un paese senza paesaggio*" in Casabella pp. 575-576, 1991
- [3] Goethe W. "*Viaggio in Italia*" (traduzione italiana a cura di Giuliana Parisi Tedeschi), Roma, Palombi, 1965
- [4] Douglas N., "*Vecchia Calabria*" (traduzione italiana di Grazia Lanzillo, Lidia Lax), Milano, Martello, 1962, successivamente Firenze, Giunti, 1967
- [5] Bevilacqua P, Placanica A., "*La Calabria*", Torino, Einaudi, 1985
- [6] D'Arrigo S., "*Horcynus Orca*", Milano, Mondadori, 1975
- [7] Costabile F., "*La rosa nel bicchiere*", Roma, Canesi, 1961
- [8] Collura M., "*L'isola senza Ponte*", Milano, Longanesi, 2007
- [9] Cattafi B., Camisa A., "*Lo Stretto di Messina e le Eolie*", Lipari, Lea, 1961
- [10] Thermes L., "*Un vuoto geografico tra assenza e presenza*" in "L'Area metropolitana dello Stretto. Nuovi scenari", Reggio Calabria, Iiriti, 2008

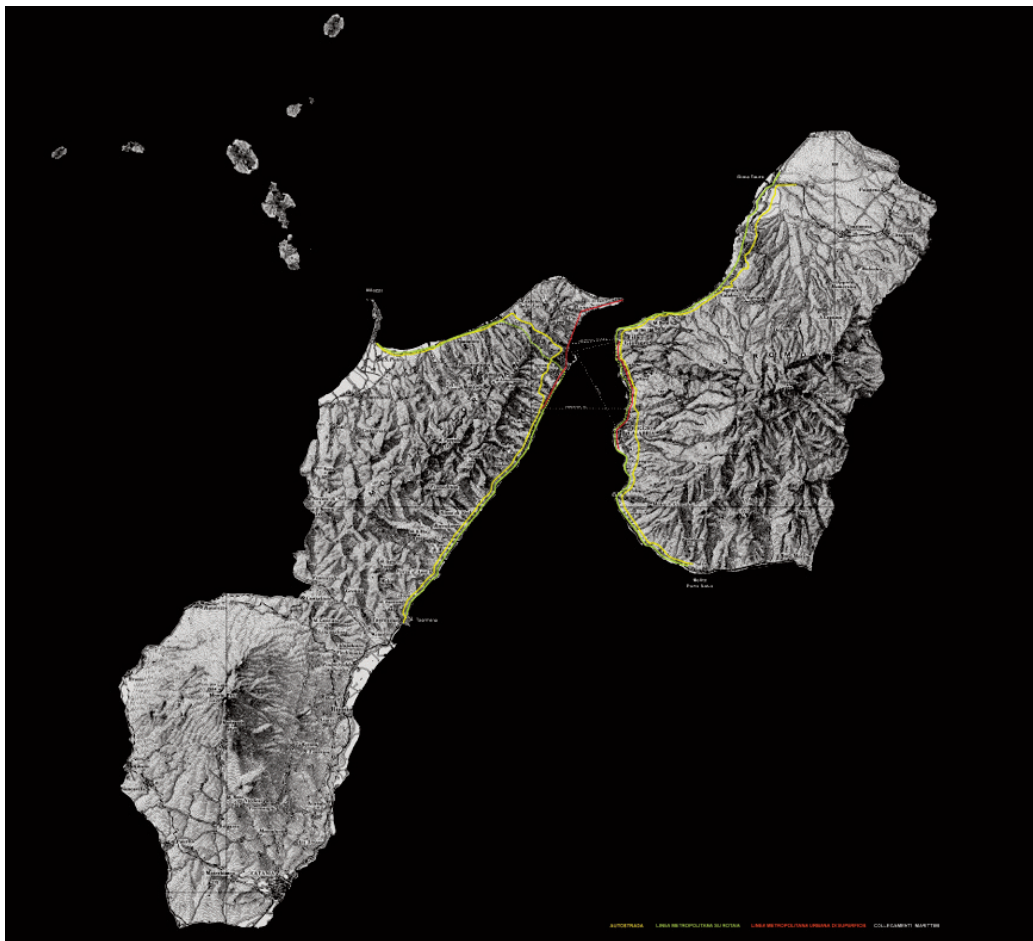


Fig.2 - La "stanza" dello Stretto. Confini e ipotesi di assetto infrastrutturale. (Elaborato realizzato all'interno del Laboratorio Messina tra la zona falcata e l'approdo di Tremestieri, Coordinatori: Laura Thermes, Gianfranco Neri, Ottavio Amaro; Tutor: Fabrizio Ciappina, Antonello Russo, Gaetano Scarcella. LId'A7 Laboratorio Internazionale di Architettura Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto, Responsabile scientifico Laura Thermes, Reggio Calabria 19 settembre/04 ottobre 2008)