



AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA  
**PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MESSINA**

**QUADRO CONOSCITIVO E PREVISIONALE**

MAGGIO 2007

**progetto**

IDROTEC s.r.l. (capogruppo)

ing. Franco Grimaldi, ing. Ferruccio Fontana, ing. Alberto Rigoni, ing. Francesca Magri

VIOLA INGEGNERI & ARCHITETTI ASSOCIATI

ing. Paolo Viola, arch. Marco Olivieri, arch. Daniela Gerosa, arch. Elena Camporini, arch. Giovanna Bertelà

BONIFICA s.p.a.

ing. Franco Bocchetto, ing. Antonio Nastasi



**ufficio tecnico A.P.**

ing. Francesco Di Sarcina

**segretario generale**

avv. Mario Chiofalo

**presidente**

ing. Vincenzo Garofalo



**D**

**INDICE**

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>EVOLUZIONE STORICA DELL'AREA PORTUALE, URBANA ED INDUSTRIALE.....</b>	<b>9</b>
2.1.	<i>Messina nel suo contesto .....</i>	9
2.2.	<i>Il mito e le origini.....</i>	12
2.3.	<i>Dal periodo romano fino al '500.....</i>	12
2.4.	<i>Il sei e il settecento .....</i>	14
2.5.	<i>L'ottocento.....</i>	16
2.6.	<i>Dal novecento ad oggi.....</i>	17
2.7.	<i>Approfondimenti .....</i>	19
2.7.1.	<i>La Cittadella .....</i>	19
2.7.2.	<i>I piani regolatori e la Palazzata.....</i>	20
<b>3.</b>	<b>IL TERRITORIO PORTUALE DI MESSINA .....</b>	<b>22</b>
3.1.	<i>Configurazione complessiva del porto .....</i>	22
3.2.	<i>Ambito I: Demanio militare.....</i>	25
3.3.	<i>Ambito II: Area industriale.....</i>	29
3.4.	<i>Ambito III: Molo Norimberga.....</i>	32
3.5.	<i>Ambito IV: Cittadella.....</i>	34
3.6.	<i>Ambito V: Parco ferroviario.....</i>	36
3.7.	<i>Ambito VI: Banchine di riva.....</i>	39
3.8.	<i>Ambito VII: Passeggiata a mare .....</i>	42
3.9.	<i>Ambito VIII: Fiera.....</i>	45
3.10.	<i>Ambito IX: Terminale Caronte .....</i>	48
3.11.	<i>Ambito X: Rada di S. Francesco.....</i>	50
<b>4.</b>	<b>IL TERRITORIO PORTUALE DI TREMESTIERI.....</b>	<b>52</b>

<b>5.</b>	<b>PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E TERRITORIALI.....</b>	<b>55</b>
5.1.	<i>Premesse .....</i>	<i>55</i>
5.2.	<i>Studio economico-finanziario del comparto della nautica da diporto.....</i>	<i>55</i>
5.3.	<i>Studio di opportunità sul potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo della nautica da diporto nel litorale della regione siciliana .....</i>	<i>55</i>
5.4.	<i>Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale .....</i>	<i>55</i>
5.5.	<i>Proposta di vincolo ai sensi dell'art.139 del T.U. approvato con D.L. n. 490/99 dell'area della Cittadella Fieristica di Messina .....</i>	<i>57</i>
5.6.	<i>Vincolo ex legge n. 364/1909 sulla Real Cittadella di Messina .....</i>	<i>57</i>
5.7.	<i>Vincolo ex declaratoria 2444 del 06.11.1990 della L.n. 1089/1939 sulla stessa area.....</i>	<i>58</i>
5.8.	<i>Progetto Real Cittadella di Messina: recupero, valorizzazione e gestione - Centro Documentazione Arti Contemporanee (CDAC).....</i>	<i>59</i>
5.9.	<i>Piano Regolatore Generale – variante generale del 2002 .....</i>	<i>61</i>
5.10.	<i>Programmi Innovativi in Ambito Urbano del Comune di Messina.....</i>	<i>63</i>
5.11.	<i>Complemento di Programmazione “Urban Italia” del Comune di Messina.....</i>	<i>64</i>
5.12.	<i>Piano urbano parcheggi della Città di Messina del 1998 e revisione del marzo 2002.....</i>	<i>65</i>
<b>6.</b>	<b>INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COLLEGAMENTO .....</b>	<b>67</b>
6.1.	<i>Stato di fatto .....</i>	<i>67</i>
6.2.	<i>Progetti significativi.....</i>	<i>68</i>
<b>7.</b>	<b>PIANI E PROGETTI PORTUALI.....</b>	<b>70</b>
7.1.	<i>Piano Regolatore Portuale vigente .....</i>	<i>70</i>
7.2.	<i>Adeguamenti tecnico funzionali .....</i>	<i>71</i>
7.3.	<i>Piano Operativo Triennale 2007-2009 .....</i>	<i>73</i>
<b>8.</b>	<b>INFRASTRUTTURE PORTUALI, OPERATIVITÀ, ASSETTO FUNZIONALE, SERVIZI DI MESSINA .....</b>	<b>77</b>

8.1.	<i>Circoscrizione territoriale di competenza della Autorità Portuale.....</i>	77
8.2.	<i>Classificazione del porto, uso attuale delle aree portuali.....</i>	77
8.3.	<i>Specchi acquei e fondali.....</i>	81
8.4.	<i>Banchine e accosti .....</i>	82
8.5.	<i>Aree demaniali.....</i>	86
8.6.	<i>Lavoro portuale .....</i>	87
8.7.	<i>Attrezzature e servizi vari.....</i>	89
8.8.	<i>Navigazione, accessibilità nautica .....</i>	91
8.9.	<i>Diporto nautico .....</i>	92
<b>9.</b>	<b>ASPETTI FISICI ED AMBIENTALI .....</b>	<b>93</b>
9.1.	<i>Premesse .....</i>	93
9.2.	<i>Caratteristiche geo-litologiche generali.....</i>	93
9.3.	<i>Caratteristiche geotecniche .....</i>	94
9.3.1.	Messina.....	94
9.3.2.	Tremestieri .....	96
9.4.	<i>Caratterizzazione sismica generale .....</i>	96
9.4.1.	Messina.....	97
9.4.2.	Tremestieri .....	97
9.5.	<i>Caratteristiche idrologiche generali.....</i>	97
9.6.	<i>Caratteristiche idrogeologiche .....</i>	98
9.7.	<i>Batimetria .....</i>	98
9.7.1.	Messina.....	98
9.7.2.	Tremestieri .....	99
9.8.	<i>Riferimenti .....</i>	100

**FIGURE**

Fig. 2.1	Il porto di Messina.....	11
Fig. 2.2	Merian M. Incisione in rame (1688).....	14
Fig. 2.3	L'incisione di Placido Donia, a metà Seicento: la Palazzata sostituisce il fronte murato lungo il porto. ....	15
Fig. 2.4	Giuseppe Guerriera, incisione. (1785-86) .....	16
Fig. 2.5	Piano regolatore della città di Messina, 1910. ....	18
Fig. 2.6	Due tratti della Palazzata distrutta dal terremoto del 1908. ....	20
Fig. 3.1	Suddivisione in ambiti omogenei del porto di Messina .....	24
Fig. 3.2	Forte S. Salvatore .....	26
Fig. 3.3	Torre della Lanterna.....	27
Fig. 3.4	Istituto Talassografico .....	27
Fig. 3.5	Cisterne di degasifica dell'Eurobunker .....	30
Fig. 3.6	Edificio della Guardia di Finanza (a sinistra) accanto ai cantieri navali.....	31
Fig. 3.7	Cittadella.....	35
Fig. 3.8	Edificio della Cittadella.....	35
Fig. 3.9	Terminale ferroviario .....	37
Fig. 3.10	Campo nomadi.....	38
Fig. 3.11	Vista verso la banchina 1° Settembre. ....	40
Fig. 3.12	Porto turistico Marina del Nettuno .....	44
Fig. 3.13	Vista dai giardini pubblici di piazzale Batteria Casotto verso il porto. ....	44
Fig. 3.14	Ingresso della Fiera .....	46
Fig. 3.15	Terminale Caronte/Tourist .....	49
Fig. 5.1	Area e beni vincolati Legge 20.06.1909 n°364.....	57
Fig. 5.2	Delimitazione vincolo declaratoria 2444 del 06.11.1990 della Legge 01.06.1939 n°1089.....	58
Fig. 5.3	Area della Cittadella: stato attuale - consistenze.....	59

Fig. 5.4	Area della Cittadella – Progetto: restauri – recuperi – riqualificazioni.....	60
Fig. 5.5	Area della Cittadella – Progetto: piano funzionale.....	60
Fig. 5.6	Programmi Innovativi in ambito Urbano – perimetrazione .....	64
Fig. 7.1	Porto di Messina. Adeguamento tecnico funzionale per le banchine Vespri e Colapesce.....	73
Fig. 8.1	Porto di Messina-Sud. Assetto funzionale (precedente al trasferimento a Tremestieri del traghettamento del traffico pesante) .....	80
Fig. 8.2	Porto di Messina-Nord. Assetto funzionale (precedente al trasferimento a Tremestieri del traghettamento del traffico pesante) .....	80
Fig. 8.3	Porto di Messina – Suddivisione del territorio portuale per tipologia di utilizzo .....	81
Fig. 8.4	Porto di Messina – Sezione tipica tratto nord banchina Vespri.....	83
Fig. 8.5	Porto di Messina – Sezione tipica banchina Vespri / Colapesce .....	84
Fig. 8.6	Porto di Messina – Sezione tipica banchine Marconi, Peloro e Rizzo.....	84
Fig. 8.7	Porto di Messina – Sezione tipica banchine Officina R.F.I., Egeo e Zanclea.. .....	85
Fig. 8.8	Porto di Messina – Sezione tipica banchine Molo Norimberga.....	86
Fig. 9.1	Estratto dalla Carta Geologica d’Italia – foglio 601 Messina Reggio Calabria .....	101
Fig. 9.2	Estratto dalla carta della litologia superficiale.....	102
Fig. 9.3	Estratto dalla carta delle litoformazioni del sottosuolo .....	103
Fig. 9.4	Bacini idrografici. Bacino n° 102: T.te Fiumedinisi - Capo Peloro.....	104
Fig. 9.5	Reticolo idrografico ambito di Messina.....	105
Fig. 9.6	Reticolo idrografico ambito di Tremestieri .....	106

**IN ELABORATI SEPARATI**

- D.1 Studio Meteomarino
- D.2 Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi

## 1. INTRODUZIONE

Il presente elaborato illustra le indicazioni ed i risultati delle analisi svolte allo scopo di mettere a fuoco gli aspetti del quadro conoscitivo di interesse a supporto del PRP.

Sono trattati separatamente e presentati con distinti allegati i seguenti temi:

- aspetti meteomarini (si veda l'Allegato D.1 "Studio meteomarino");
- litorale di Tremestieri (si veda l'Allegato D.2 "Morfologia e dinamica del litorale di Tremestieri, in assenza di interventi");
- traffico marittimo passato e presente nonché previsioni di sviluppo all'orizzonte temporale del PRP (si veda l'Allegato D.3 "Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi").

Nel seguito sono esposti i rimanenti temi, dalla descrizione dell'evoluzione storica dell'area portuale, urbana ed industriale di Messina alla configurazione attuale del territorio portuale di Messina e di Tremestieri, dai piani e programmi urbanistici e territoriali vigenti alle infrastrutture di accesso e collegamento, alle reti di trasporto, ai piani e progetti più propriamente portuali.

A seguito di questi aspetti più generali si presentano quindi le attuali dotazioni di infrastrutture portuali, l'assetto funzionale e gli usi in atto delle diverse aree del porto, le dotazioni di attrezzature e servizi, le informazioni relative alla manovra delle navi ed all'accessibilità nautica, etc., il tutto riferito prevalentemente al porto di Messina.

Le analoghe informazioni relative al nuovo polo portuale, solo recentemente entrato in attività ed incluso nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale di Messina, di Tremestieri sono espone – per maggiore chiarezza – nell'elaborato F "Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)".

Vengono infine presentate le informazioni relative alle caratteristiche geologiche, idrogeologiche, geotecniche e sismiche delle due aree, ad integrazione – per quanto riguarda gli aspetti fisici ed ambientali – dei citati Allegati D.1 e D.2 e di quanto più propriamente oggetto dello Studio di Impatto Ambientale.

## 2. EVOLUZIONE STORICA DELL'AREA PORTUALE, URBANA ED INDUSTRIALE

### 2.1. Messina nel suo contesto

La storia di Messina è legata al mare e allo Stretto che ha da sempre ricoperto un ruolo strategico nel Mediterraneo come passaggio obbligatorio per i naviganti.

La posizione della città e la conformazione della costa hanno favorito la formazione di un porto che per secoli è stato un motore di sviluppo economico, commerciale e politico.

Sull'origine ed il primo sviluppo del porto e dell'area è molto significativa la descrizione che ne fa il Chillemi in "Il centro storico di Messina" (EDAS, 1999)

*"..... la fascia costiera peloritana, caratterizzata dall'incombere dei monti su una stretta pianura litoranea non presentava certamente condizioni ideali alla formazione di un importante abitato.*

*Priva di un adeguato entroterra immediato l'area peloritana risultava isolata verso terra e soltanto alcuni passi montani relativamente agevoli attenuavano tale situazione negativa.*

*Numerosi torrenti solcavano inoltre la già ridotta pianura costiera frazionandola e riducendo le possibilità di uso.*

*Monti, torrenti, linea di riva marcavano nettamente il territorio e costituivano una precisa e condizionante intelaiatura destinata a fornire sicuri connotati al centro urbano, che si sarebbe adattato alla situazione naturale sfruttando al meglio lo stato dei luoghi.*

*Tale rapporto tra l'orografia naturale, con le sue particolarità, e la città storicamente sviluppatasi ha determinato una fortissima continuità nel disegno urbano che, poggiando su coordinate naturali preesistenti all'intervento umano, nel corso dei secoli ha conservato pressoché inalterati determinati caratteri di fondo nonostante il succedersi di eventi distruttivi fortemente traumatici connessi ai fatti sismici ma anche agli avvenimenti bellici.*

*Messina ha dunque mantenuto intatto il proprio sito risorgendo ogni volta intorno al porto che ne ha costituito il vero centro, delimitato a settentrione e meridione dai torrenti e ad occidente dalle propaggini dei Peloritani.*

*Il porto costituiva l'unico importante approdo nella nevralgica area dello Stretto, non a caso oggetto di narrazioni mitologiche che ne fanno sospettare la recente origine agli albori della presenza umana.*

*I restanti approdi lungo la costa messinese non potevano neanche lontanamente paragonarsi, per sicurezza e capienza, al porto falcato né esistevano porti sicuri sulla sponda calabrese.*

*A nord il torrente Boccetta delimitava l'area del possibile insediamento: per tutta l'antichità l'abitato si è mantenuto a prudente distanza dall'alveo del torrente, utilizzato per la necropoli romana, e soltanto alla fine del Medioevo ha potuto superare questo confine naturale, attestandosi nei pressi del torrente Trapani.*

*A sud il torrente Portalegni interferiva in maniera ancora più netta con l'area urbana, sfociando nel porto dopo aver attraversato parte della città: l'alveo del torrente più che rappresentare il confine dell'abitato, divideva nettamente il centro dalle propaggini periferiche.*

*Il confine meridionale era costituito dal torrente Camaro: l'importante corso d'acqua scorreva nella pianura alluvionale a sud del porto dividendosi in almeno tre rami principali, di cui quello più settentrionale correva lungo via S. Marta e via Lombardo Pellegrino, mentre una diramazione occupava l'attuale via S. Cecilia. L'alveo del Camaro, nella parte più vicina al porto è stato ampiamente utilizzato per le necropoli ed ha costituito il vero confine meridionale dell'abitato, mai valicato fino al secolo scorso.*

*Situazioni non meno nette e condizionanti sussistevano a monte: le colline di Montepiselli e della Caperrina incombevano sul porto costituendo preziosi caposaldi difensivi e controllando anche talune strade di scavalco dei Peloritani.*

*All'interno di siffatti confini la città si è potuta sviluppare sfruttando la ridotta pianura esistente tra i citati torrenti, riparata dalle alluvioni (non necessariamente disastrose fino al disboscamento dei Peloritani in età moderna) e relativamente regolare. L'abitato si è esteso verso le colline soprastanti, con modalità diverse secondo i momenti storici ma solo a fatica ha superato, spesso solo in tempi recenti, i limiti segnati dai torrenti ricorrendo a volte ad imponenti lavori di sistemazione degli alvei”*



**Fig. 2.1** Il porto di Messina

## 2.2. Il mito e le origini



Il primo nome greco della città, Zancle, deriva dalla caratteristica forma di falce dell'ansa portuale, una forma che già in epoca preistorica la rendeva un approdo sicuro e la faceva risalire al mito del dio Saturno.

Ma un altro mito, durato per secoli e tutt'ora presente nella cultura mediterranea, è nato grazie all'importanza che lo stretto ha avuto per gran parte delle rotte mediterranee ed alle difficoltà di navigazione che esso presentava; le sue correnti, scontrandosi, danno luogo a due enormi vortici e cioè a Scilla (colei che risucchia) e a Cariddi (colei che dilania). Per questo motivo i naviganti - ad eccezione del mitico Ulisse che spinto dalla sua proverbiale curiosità si fece legare all'albero maestro della nave per poterli vedere in faccia - non solo temevano i due fenomeni ma, nell'attraversare lo stretto, se ne tenevano anche a debita distanza. Ed oggi in piazza dell'Unità d'Italia, a Messina, si trova la fontana che rappresenta i due mitologici mostri.

Vari ritrovamenti attestano che il primo nucleo della città risale all'età del bronzo, ma è solo con i Greci (nel 740 circa) che Messina acquista un carattere marinaro e pochi secoli dopo, con l'avvento dei romani, il porto assume particolare importanza e diventa il primo porto dell'Isola.

## 2.3. Dal periodo romano fino al '500

Nel 263 a.c. Messina era la prima città romana in Sicilia ed in questo periodo la città divenne "*Civitas Foederata*" di Roma, ottenendo numerosi privilegi anche nel settore marittimo e commerciale.

Il 476, anno della caduta dell'impero romano d'occidente, coincide per la Sicilia - e quindi per Messina - con l'inizio di una lunga serie di invasioni barbariche, interrotte dalla dominazione bizantina, che dureranno fino a quando, nell'843, tutta l'isola cade sotto il dominio arabo.

Solo nel 1037 con l'aiuto dei normanni la città dello stretto riesce a liberarsi e a liberare parte della Sicilia orientale dalla dominazione saracena.

I Normanni riportano Messina e il suo porto in auge e in quel periodo vengono edificati il Palazzo Reale, l'Arsenale, il Monastero di S. Salvatore sull'estrema punta della falce, e viene potenziata la cinta muraria della città; nella successiva età sveva (1194 -1250) si

consolida la potenza economica e si ha una considerevole espansione del tessuto urbano.

La città diviene in questo periodo sede del Consolato del Mare, un tribunale formato da consoli liberamente eletti da mercanti e *navigiorum primates* che emana norme ed ordinanze per la regolamentazione dei rapporti tra i commercianti, esenta i messinesi da gabelle, dogane ed altri pagamenti per mare e per terra e stabilisce altri vantaggi commerciali che potenziano ancora di più i traffici e l'economia messinese.

L'istituzione del Consolato del Mare e di un nuovo Ammiragliato con giurisdizione sul porto, sulla costa e sulle costruzioni navali, la costruzione di un nuovo Arsenale e della Darsena, insieme a molti altri privilegi riconosciuti alla città, contribuiscono a renderla uno dei porti più importanti del Mediterraneo, sia dal punto di vista militare che commerciale.

Nel 1266 Messina passa sotto le bandiere degli Angioini, salvo rivoltarsi loro contro quando scoppia la Guerra del Vespro, che viene ricordata anche come la Guerra dei Novant'anni (1282-1372). La città si rivolta contro il potere centrale, proclama il Comune libero, e diventa la vera potenza commerciale, militare e navale dell'isola.

In questo periodo la città è all'apogeo della sua potenza. Quando la Sicilia cessa di essere un regno indipendente la corona spagnola trova Messina dotata di un complesso di statuti speciali che ne fanno una città semi-sovrana, una specie di repubblica oligarchica che ricorda Genova e Venezia.

Ma nel 1347 la sua crescita fu bloccata da una terribile pestilenza.

Ha inizio un periodo di lotte tra le Poleis indipendenti, finché il regno passa a Ferdinando II re di Spagna e nel 1516, con Carlo V, la Sicilia passa sotto la dominazione austriaca, Messina viene ancor più fortificata e la sua posizione strategica sullo stretto favorisce un'ulteriore fase di sviluppo, peraltro ben rappresentata nelle vedute cinquecentesche.

Sempre dal Chillemi sappiamo che *“la città presentava il compatto nucleo della «Grecia», caratterizzato da un fitto intreccio di vicoli, intorno al Palazzo Arcivescovile ed alla vecchia cattedrale di S. Nicola.... Messina, sempre serrata sul mare da una muraglia continua ma aperta da numerose porte, si assiepava a ridosso del porto con*

*affollati quartieri artigianali e commerciali...mentre oltre il Bocchetta... si forma un nuovo e vasto quartiere popolare.*

*Le nuove fortificazioni, iniziate nel 1537, ampliano il perimetro urbano che ingloba il piano di terranova e le alture del Tirone”*

Nel 1571 nel porto di Messina si svolge il raduno delle navi della cristianità che poco dopo, nella memorabile battaglia di Lepanto, sconfiggono i turchi.

#### 2.4. Il sei e il settecento

E' nel secolo barocco che a Messina inizia una frenetica attività edilizia e la città acquista un più spiccato assetto urbano. Importanti provvedimenti vengono adottati in tema di viabilità: la via Austria unisce il Palazzo Reale al Duomo mentre la via Cardines rinnova i rioni della Grecia; l'incrocio tra queste due strade maestre, segnato dalle Quattro Fontane, diventa il cuore della città e dei suoi commerci più delle grandi piazze che pure vengono ampliate e rinnovate.



**Fig. 2.2 Merian M. Incisione in rame (1688)**

Viene deviato il torrente Portalegni, che per secoli aveva causato problemi alla città, spostandolo dalla Piazza del Duomo verso sud; il secolare monastero del SS. Salvatore viene trasferito e al suo posto, sulla punta estrema della Falce, si edifica un poderoso forte che esercita un notevole controllo sulle coste. E' ancora in questi anni che il senato cittadino convoca Giovannangelo Montorsoli per chiedergli di progettare la Lanterna (tra le poche opere sopravvissute al terremoto del 1908).

La vittoria sui turchi trasforma la fisionomia di Messina che abbandona il ruolo di città fortificata e sostituisce la cinta muraria, allora prospiciente il porto, con una lunga serie di eleganti palazzi a corona del porto, la cosiddetta “Palazzata”.

Ma ad arrestare l’espansione della città provvedono gli Spagnoli, ai quali era stata assegnata Messina col trattato di Nimega, togliendole tutti quei privilegi che da quasi cinque secoli ne avevano caratterizzato la vita. Contro gli spagnoli i messinesi chiamano in aiuto le truppe francesi che giungono in città nel 1674.



**Fig. 2.3** L’incisione di Placido Donia, a metà Seicento: la Palazzata sostituisce il fronte murato lungo il porto.

La rivoluzione antispagnola dura ben quattro anni finché Luigi XIV re di Francia, avendo raggiunto un ottimo accordo con Carlo II re di Spagna, abbandona Messina e per domare la rivolta della cittadinanza fu edificata la fortezza-carcere nota come la Cittadella. Da qui in avanti città, privata di tutti i suoi privilegi, inizia un lento e inesorabile declino e i vari governi che seguono, i Sabaudi, gli Austriaci, i Borboni, non riusciranno a risollevarla la città.

L’epidemia di peste del 1743 ed il terremoto nel 1783 danno un durissimo colpo alla città già molto provata. Sentiamo il Chillemi:

*“Il terremoto del 1783 arreca danni gravissimi: nella parte bassa, intorno al porto, la rovina è generale e coinvolge quasi tutta l’edilizia, pubblica e privata, monumentale o povera.*

*La ricostruzione è progettata, con l'intervento di ingegneri napoletani, all'insegna del sano realismo: attraverso i rioni diroccati alle spalle della Palazzata si apre la via Ferdinanda, destinata a diventare la maggiore arteria della città ottocentesca, e si interviene ovunque i crolli consentono di rivedere i tacciati viari."*

Il governo borbone agisce con tempestività, chiamando soccorsi da tutto il Regno, e per facilitarne la ripresa Messina viene esentata per vent'anni dalle imposte, le viene accordato il porto franco, ma soprattutto viene dotata di una importante legge antisismica.



**Fig. 2.4 Giuseppe Guerriera, incisione. (1785-86)**

## 2.5. L'ottocento

I lavori di riedificazione procedono fino ad Ottocento inoltrato, senza però rispettare la legge antisismica, e Messina viene ricostruita dov'era con edifici alti fino a cinque piani mentre, per tutta la prima metà del secolo la città è ancora priva di quel Porto Franco che per secoli aveva rappresentato il fattore economico più incisivo.

Il 1° Settembre 1847 prendono forza i movimenti risorgimentali in tutta Italia e nel gennaio del 1848 i messinesi si rivoltano ai Borboni riuscendo ad espugnare quasi tutti i

forti; i governativi si chiudono nella Cittadella ma nel settembre successivo, grazie all'arrivo di una potente flotta, riconquistano facilmente la città.

Bisogna dunque aspettare l'arrivo di Garibaldi, nel 1860, che costringe al ritiro i Borboni, ancora una volta in quella Cittadella che solo nel 1861 si riuscirà ad espugnare.

Alla fine dell'ottocento Messina si ritrova priva di identità ed economicamente prostrata; né l'apertura del canale di Suez gioverà allo sviluppo del porto poiché, pur essendo intensificati i traffici marittimi, saranno Bari e Brindisi sullo Ionio e Napoli e Salerno sul Tirreno a ricavarne i maggiori vantaggi.

Finalmente nel 1899, con l'entrata in funzione delle prime navi traghetto che collegano l'isola al continente, l'intera città comincia a riprendersi. I traffici del porto aumentano notevolmente, Messina diventa il nodo principale di tutte le arterie isolane, nel suo porto si convogliano le merci per il continente.

## **2.6. Dal novecento ad oggi**

Ma l'8 settembre 1905 si verificano alcune scosse telluriche che danneggiano diversi fabbricati: nonostante il ricordo del terremoto del 1783 fosse ancora vivo, nessuna precauzione era stata presa e si continuava a costruire con metodi medievali (dopo l'Unità erano state addirittura eseguite sopraelevazioni).

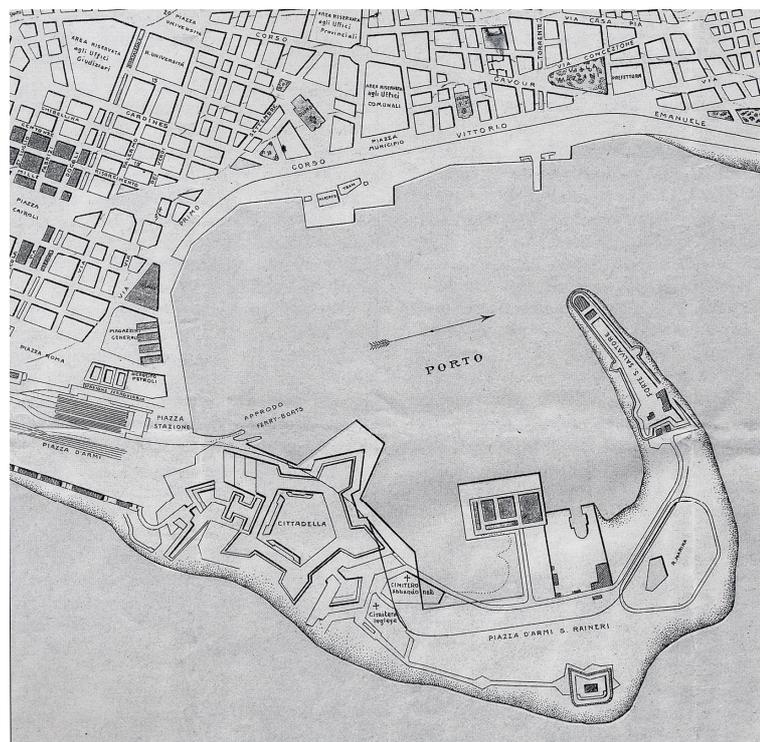
E il 28 dicembre del 1908 una immane catastrofe si abbatte sulla città, Messina viene distrutta da un nuovo, ben più tremendo terremoto, e da un quasi contemporaneo maremoto, il più forte della storia d'Italia.

Da questo momento l'immagine della città cambia; comincia un'altra fase storica.

L'opera di sgombrò è enorme, le macerie vengono riversate nella penisola di S. Ranieri che ne resterà sempre segnata. Dopo quattro mesi dalla decisione parlamentare di ricostruire la città, l'amministrazione comunale affida l'incarico di redigere il nuovo piano urbanistico all'ingegner Luigi Borzì il cui progetto viene approvato alla fine del 1911.

Il Borzì traccia un nuovo piano regolatore rispettando le nuove leggi antisismiche e mantenendo l'assetto originale della città. Le grandi novità del piano sono la trasformazione delle mura, che chiudono la città verso i Peloritani, in una circonvallazione e l'ampliamento della città, sia a nord che a sud, lungo i torrenti cittadini.

*“Il progettista distingue nella città distrutta il nucleo storico rinchiuso nelle mura cinquecentesche (che ne condizionavano ancora il disegno pur essendo state parzialmente demolite) dalle regolari espansioni ottocentesche verso S. Leone e il piano della Mosella. Conserva sia pure per grandi linee, l’impianto irregolare del centro storico originato da secolari stratificazioni sui resti dell’abitato classico ed anzi ritiene giusto mantenere allineamenti irregolari per evitare la monotonia.... La zona industriale trova, infine, una opportuna dislocazione lungo via La Farina in prossimità della Stazione Ferroviaria Marittima”*



**Fig. 2.5 Piano regolatore della città di Messina, 1910.**

La ripresa edilizia viene bloccata dalla prima guerra mondiale ma durante il governo fascista, fra il 1925 e il 1937, vengono realizzati ben 6.000 alloggi. Le severe normative antisismiche, regolando l’altezza e la distanza degli edifici, conferiscono alla città quell’aspetto arioso ancora oggi ben visibile. In questi anni sorgono anche la stazione ferroviaria e marittima e soprattutto viene ristrutturato il porto, da sempre principale motore della città. Ma la seconda guerra mondiale blocca ancora una volta lo sviluppo di Messina che è uno dei bersagli più colpiti dai bombardamenti aerei.

Negli anni cinquanta e sessanta Messina deve dunque ancora una volta, e con un piano regolatore ormai inadeguato, affrontare una profonda opera di ricostruzione, mentre lo sviluppo edilizio degli ultimi decenni l'ha portata ad espandersi verso le colline.

Nel bacino portuale il XX secolo ha visto lo sviluppo di una significativa attività cantieristica e l'insediamento di una base navale della Marina Militare italiana con il relativo Arsenale; con l'istituzione dell'Azienda Mezzi Meccanici e dei Magazzini del Porto, assorbiti nel gennaio 1995 dall'Autorità Portuale, le operazioni commerciali hanno ricevuto un nuovo consistente impulso ed il settore crocieristico ha goduto di un significativo incremento dei traffici, tanto da far diventare il Porto di Messina il primo in Sicilia in questo settore.

## **2.7. Approfondimenti**

### ***2.7.1. La Cittadella***

La costruzione della Cittadella, su disegno di De Grunembergh, viene iniziata dopo la rivolta antispagnola di Messina (1674-1678) e quasi completata entro la fine del secolo. Ha pianta stellare a base pentagonale, e 5 bastioni o baluardi "a punta di lancia" – denominati S. Carlo, Grunembergh o Norimberga, S. Francesco, S. Diego, S. Stefano – che sporgono dai vertici, consentendo alle bocche da fuoco di fronteggiare l'attacco proveniente da qualunque direzione.

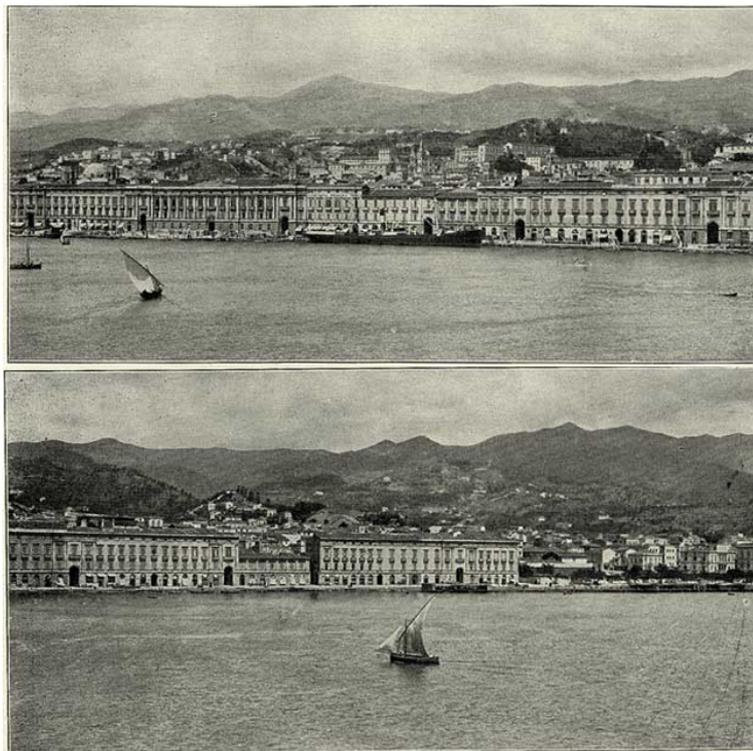
La costruzione affonda quasi nelle acque da una parte del Porto e dall'altra dello Stretto e l'andamento delle mura segue un ampio fossato in cui la circolazione dell'acqua veniva regolata attraverso chiuse manovrate in funzioni dei livelli di marea. I bastioni della Cittadella raggiungevano, lungo il loro perimetro pentagonale, uno spessore di quasi 16 metri.

I cinque baluardi, seppur omogenei, presentano elementi distintivi: il fronte meridionale, cioè quello rivolto al Piano di Terranova, vede lo sviluppo verticale dei baluardi S. Carlo e S. Stefano articolarsi su pianta a cuspidi pentagonale, di consistenza maggiore che non nei rimanenti; i tre baluardi rivolti a settentrione, avevano uno sviluppo cilindrico costituito da una possente torre - detta "cavaliere"- che consentiva di controllare dall'alto il baluardo e che, in casi di emergenza, costituiva una sorta di estrema difesa.

In un secondo tempo, nel XVIII secolo, vennero costituiti i corpi avanzati a protezione dei due ingressi. Sorsero così i due "rivellini" bastionati, a cuneo, di S. Teresa per l'ingresso a sud e di Porta Grazia per l'omonimo e monumentale ingresso a nord-est.

### 2.7.2. I piani regolatori e la Palazzata

*.....Borzi interviene con cautela sul millenario tessuto urbano: conserva l'impronta delle strutture difensive e ne valorizza alcuni tratti superstiti; riutilizza con opportuni adattamenti gli antichi percorsi viari principali; lascia ai ricostruttori la possibilità di restaurare un campionario di edifici monumentali; conserva al centro storico le funzioni, tradizionalmente preminenti, di carattere pubblico.*



**Fig. 2.6** Due tratti della Palazzata distrutta dal terremoto del 1908.

*Un aspetto problematico è costituito dalla sistemazione del fronte verso mare: l'ideazione originale prevedeva il totale sventramento dell'area della Palazzata. Successivamente il progettista, accogliendo le critiche a questa soluzione radicale, convenne sull'opportunità di ricostruire la tradizionale cortina unica, ma a patto di destinarla ad attività economiche connesse al porto che si voleva rivitalizzare: il progetto redatto dallo stesso Borzi rimase sulla carta a causa della mancata ricostruzione tempestiva del porto...*

*Nel 1932 la città prevista dal piano Borzi può dirsi pressoché completa, risultando ormai realizzati ben cinquecento isolati dei cinquecentoquaranta previsti...*

*Dal 1933 al 1940 si registra una pausa, come conseguenza delle condizioni politiche generali ma anche del sostanziale completamento della ricostruzione; rimaneva tuttavia irrisolto il problema della Palazzata e molte chiese non erano ancora state realizzate.*

*Nel 1928 e 1931 si erano già svolti concorsi per la nuova Cortina del Porto, ormai non concepita come un edificio unico ma come un insieme di palazzi unitariamente progettati e dotati di comuni caratteri dimensionali e stilistici.*

*Il concorso del 1931 è vinto da Samonà, Autore, Viola e Leone: nel 1936 iniziava la costruzione di alcuni isolati su progetto dei vincitori, con variazioni rispetto al progetto, ma l'inizio della guerra del 1940 bloccava i lavori che sarebbero stati ripresi, con criteri molto diversi, nel dopoguerra provocando l'attuale disomogenea situazione.....*

(da "Il Centro Storico di Messina" di F. Chillemi)

### **3. IL TERRITORIO PORTUALE DI MESSINA**

#### **3.1. Configurazione complessiva del porto**

L'analisi del territorio che costituisce la circoscrizione portuale è basata sugli studi effettuati nel 2002 dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti (CUST) di Messina.

E' stato infatti assunto il metodo analitico del CUST, e quindi la divisione schematica del territorio in ambiti omogenei, riassumendo per ciascuno di essi le dimensioni e le caratteristiche, le destinazioni d'uso e lo stato di conservazione o di degrado.

Rispetto agli ambiti esaminati dal CUST, viene qui aggiunta la porzione settentrionale della zona Falcata, attualmente impegnata dal Demanio Militare, ritenendo che essa debba – almeno dal punto di vista della strategia urbanistica e dell'analisi ambientale e paesaggistica – far parte dell'Ambito portuale ed essere presa in considerazione nel quadro della sua possibile futura evoluzione.

I dieci ambiti in cui è stato suddiviso il territorio della circoscrizione portuale, come illustrato nella corografia riportata nel seguito, sono:

- I. Demanio militare
- II. Area industriale
- III. Molo Norimberga
- IV. Cittadella
- V. Parco Ferroviario
- VI. Banchine di riva
- VII. Passeggiata a mare
- VIII. Fiera
- IX. Terminale Caronte
- X. Rada di S. Francesco

e di seguito vengono singolarmente esaminati e descritti.

Gli ambiti si sovrappongono parzialmente (ad esempio l'ambito della Cittadella invade consistentemente quelli limitrofi) ma la loro suddivisione resta valida per l'interpretazione del territorio; per quanto concerne gli ambiti della zona Falcata occorre precisare che essi sono attraversati da un lungo asse stradale che divide le aree che fronteggiano il porto da quelle che si affacciano verso il mare aperto e raggiunge una

sorta di piazzale da cui si accede alle aree di testa della zona Falcata, occupate principalmente dal Demanio Militare e in parte dall'Istituto Talassografico.

E' stato preso in considerazione il solo territorio dell'ambito portuale, non tanto perché è quello rigorosamente oggetto del Piano Regolatore Portuale, ma anche perché l'intorno urbano di questo ambito ha ovunque una configurazione sostanzialmente ben consolidata e quindi scarsamente suscettibile di trasformazioni indotte dall'attività portuale; con esso il Piano si dovrà dunque confrontare solo per definire la propria configurazione.

Unica vistosa eccezione riguarda il quartiere delimitato da una parte dalle stazioni ferroviaria e marittima e dall'altra dalla sede della Dogana, ove sono edifici in parte dismessi ed in parte destinati ad attività legate al porto. Di esso si dirà trattando dell'adiacente ambito denominato "Banchine di riva".



**Fig. 3.1** Suddivisione in ambiti omogenei del porto di Messina

### 3.2. Ambito I: Demanio militare



[1] Demanio della marina militare

[2] Istituto Talassografico

[1] La parte settentrionale della zona Falcata è oggi occupata dal Demanio della Marina Militare.

Vi sono principalmente insediate officine, residenze, magazzini, uffici. La banchina interna è utilizzata per l'ormeggio delle imbarcazioni di servizio, all'esterno la costa è costituita principalmente da spiaggia non balneabile.

E' uno dei siti più interessanti della città, soprattutto grazie all'affaccio sullo stretto ed alla visuale del *waterfront* cittadino, entrambi di straordinario interesse paesaggistico ed ambientale.

Le emergenze più significative di questa area, indicate nella corografia di riferimento con le lettere (a) e (b), sono:

[1a] Il Forte S. Salvatore, posizionato sulla punta estrema della zona Falcata, fa parte del sistema difensivo cinquecentesco voluto dall'imperatore Carlo V d'Asburgo; ha pianta poligonale, che si adatta alla conformazione naturale della penisola di S. Ranieri, e si conclude con un bastione semicilindrico noto con il nome di "Forte Campana".

Al centro del bastione è stata eretta nel 1934 una colonna votiva alta 35 metri, in cemento armato rivestita in pietra di Trapani, sormontata da un globo su cui è collocata la statua della Madonna della Lettera, patrona della città, opera dello scultore Tore Calabrò.

Sul fronte del bastione rivolto alla città è riportata la celebre benedizione che si vuole trasmessa dalla Vergine ai messinesi "Vos et Ipsam Civitatem Benedicimus".

L'intero complesso, di proprietà del Ministero della difesa, Demanio Militare, è oggi negato all'accesso della cittadinanza.



**Fig. 3.2 Forte S. Salvatore**

[1b] La Torre della Lanterna è stata costruita dal Senato di Messina nel 1555, ad opera di Giovanni Angelo Montorsoli, ed è destinata a scopi non militari; aveva, ed ha tutt'ora, grande importanza strategica per il controllo della navigazione nello stretto.



**Fig. 3.3 Torre della Lanterna**

[2] Un'importante presenza, nell'ambito della zona Falcata, è data dall'Istituto Sperimentale Talassografico, fondato nel 1916 come Istituto Centrale di Biologia Marina, oggi afferente al CNR. Esso dispone di un'area di circa 17 000 m<sup>2</sup> e di diversi edifici per un totale di circa 2.100 m<sup>2</sup> di superficie coperta; l'edificio principale è una villa storica formata da un corpo centrale a tre piani e da due corpi laterali.



**Fig. 3.4 Istituto Talassografico**

L'Istituto sviluppa un'articolata attività di ricerca lungo tre principali linee:

- caratterizzazione e monitoraggio delle aree marine costiere
- valorizzazione delle risorse biologiche della fascia costiera
- utilizzo del comparto biologico e scopo applicativo

### 3.3. Ambito II: Area industriale



[1] cantieri navali Rodriguez e Palombo

[2] uffici operativi Guardia di Finanza

[3] stazione di degasifica SMEB (attività non più esercitata da tempo; è in corso la bonifica ambientale delle aree)

[4] magazzini e depositi

[5] depositi Eurobunker SMEB (attività non più esercitata da tempo; è in corso la bonifica ambientale delle aree)

La maggior parte delle aree della zona Falcata sono occupate dai due insediamenti industriali Rodriguez e SMEB.

La Rodriguez Cantieri Navali S.p.A. , una delle maggiori realtà cantieristiche di livello internazionale, progetta e realizza imbarcazioni dai 14 ai 150 metri in vetroresina, alluminio, carbonio e acciaio, nei settori commerciale, militare, e del diporto.

La Smeb Cantieri Navali di Messina S.p.A. è stata dichiarata fallita nell'ottobre 2003 ed è attualmente sottoposta a cautela. La Società operava principalmente nel settore delle riparazioni navali, della degassifica, pulizia delle cisterne e recupero dei prodotti petroliferi.

L'area già impegnata dalla Smeb ha un'estensione complessiva pari a circa 5 ettari, ed è suddivisa in quattro parti:

- cantieri navali [1]
- deposito doganale [1]
- bacino di carenaggio [1]
- degassifica [3]



**Fig. 3.5 Cisterne di degassifica dell' Eurobunker**

L'intera zona è stata sottoposta nel marzo 2001 a sequestro preventivo dall'autorità giudiziaria, a seguito di indagini svolte dalla locale Procura della Repubblica, per la situazione di rischio e di emergenza ambientale che si era venuta a creare.

Vi sono alcuni fabbricati destinati ad uffici e magazzini, antistanti una banchina dedicata alle imbarcazioni di servizio.



**Fig. 3.6** Edificio della Guardia di Finanza (a sinistra) accanto ai cantieri navali

### 3.4. Ambito III: Molo Norimberga



- [1] molo Norimberga
- [2] autoparco e uffici Polizia di stato
- [3] campi sportivi CUS
- [4] discariche

L'ambito è formato da diverse parti, la più importante è sicuramente costituita dal molo trapezoidale denominato Norimberga, le altre sono destinate ad attività diverse, e principalmente dall'autoparco della polizia, dal campo di hockey su prato, del CUS, e da un'area utilizzata come discarica.

Nonostante sia di particolare interesse, per la posizione a cavallo tra i cantieri navali e la stazione marittima ferroviaria, l'intero ambito è stato caratterizzato per lungo tempo da un generale stato di degrado che è ad oggi in fase di risanamento.

L'area coincide in gran parte con il sedime dalla Cittadella (vedi oltre l'ambito specifico) i cui resti affiorano solo in piccola parte; sulla pavimentazione del molo è da notare un punto in cui – su suggerimento della Sovrintendenza ai Beni Archeologici – sono state salvate e poste in evidenza delle fondazioni, mentre un elemento più significativo è costituito dal tratto delle mura cinquecentesche che divide l'area 4 (discariche) dall'asse stradale che attraversa l'ambito.

### 3.5. Ambito IV: Cittadella



Con la definizione di questo particolare ambito si è inteso mettere in luce l'originale disegno della cittadella con le parti oggi superstiti. Costruita dagli spagnoli, per tenere sotto controllo i messinesi, fra il 1680 ed il 1687, fu scelto questo luogo - all'inizio del braccio di S. Ranieri - per il suo rilevante carattere strategico. Adesso ne rimangono buona parte delle fondazioni ed alcuni bastioni abbandonati e degradati.

La costruzione a pianta pentagonale era interamente circondata da canali, oggi completamente interrati, ed unita alla terra ferma da ponti.

La cittadella fu distrutta nel corso del secolo scorso da interventi di ristrutturazione dell'area, per favorire lo sviluppo delle funzioni portuali, per creare il molo Norimberga ed allargare la stazione ferroviaria marittima, tanto che ora il disegno di insieme dell'opera è praticamente perso.



**Fig. 3.7 Cittadella**

Gli edifici superstiti, seicenteschi e settecenteschi, consistono in una coppia di palazzine, in una serie di gallerie, nel fortino di S. Stefano e in altre costruzioni per un totale di 13.000 m<sup>2</sup>, di cui 2.680 attualmente liberi e gli altri occupati come abitazioni alquanto precarie e come uffici per i vicini cantieri navali Savena.

Esiste un progetto di bonifica e riqualificazione della Cittadella, curato dalla sezione dei Beni Architettonici della Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Messina col fine di creare un polo culturale che sfrutti sia gli edifici che i grandi spazi all'aperto.



**Fig. 3.8 Edificio della Cittadella**

### 3.6. Ambito V: Parco ferroviario



- [1] terminale ferroviario FF.SS.
- [2] accesso e sosta di autoveicoli FFSS
- [3] campo nomadi
- [4] discariche
- [5] inceneritore del Comune di Messina
- [6] cantieri Silmar

Il terminale traghetti delle Ferrovie dello Stato è uno dei principali poli del porto di Messina; per esso transita la totalità del traffico ferroviario merci e passeggeri tra la Sicilia ed il continente.



**Fig. 3.9 Terminale ferroviario**

Le strutture di accosto sono costituite da:

- 4 invasature specializzate per l'imbarco-sbarco dei treni (utilizzabili anche per la movimentazione di rotabili)
- 1 invasatura esclusivamente utilizzabile dai traghetti bidirezionali
- 1 banchina, adiacente all'officina, utilizzata per manutenzioni e soste non operative

I veicoli accedono alle rampe di imbarco o dal piazzale retrostante la stazione attraverso tre porte che si trovano lungo la via Raineri, o tramite il piazzale adibito a parcheggi, in corrispondenza del primo tratto della banchina Rizzo su cui operano mezzi veloci delle Ferrovie.

Alla base della zona Falcata, a ridosso della linea di costa, un'area di notevoli dimensioni - [3] e [4] di quasi 3 ettari - è occupata da insediamenti di varia natura, pubblici e privati ma in gran parte abusivi e comunque incompatibili con le sue caratteristiche, ove si trovano edifici abbandonati, una ex centrale di betonaggio, baracche, stalle, alcune precarie abitazioni, alcune officine meccaniche.

Nonostante la sua collocazione privilegiata (lì si era sviluppato il primo porto della città) e nonostante nel 1990 sia stata dichiarata dalla Regione Sicilia "di particolare interesse architettonico" per la presenza delle emergenze della Cittadella e quindi sottoposta ai

conseguenti vincoli di legge, l'area verde in condizioni di notevole degrado ed abbandono.



**Fig. 3.10** Campo nomadi



***Le invasature dei traghetti RFI***

### 3.7. Ambito VI: Banchine di riva



- [1] Rizzo
- [2] Peloro
- [3] G. Marconi
- [4] 1° Settembre
- [5] Colapesce
- [6] Vespri

L'ambito è formato dalle banchine di riva del porto, che vanno dalla Stazione Ferroviaria Marittima fino alla foce del Torrente Boccetta, ed ha rappresentato per secoli il principale approdo della città, com'è visibile in tutte le stampe del Cinquecento; oggi le rive sono completamente banchinate e protette da qualsiasi vento grazie alla conformazione naturale della zona Falcata.

Le banchine si sviluppano per circa 1.200 m lungo il waterfront cittadino, con i piazzali retrostanti che misurano 5,3 ha, e cioè con una disponibilità di 44 m<sup>2</sup> di piazzale per metro di banchina; ma questo rapporto, già scarso, insieme all'esigenza di rispettare il monumentale fronte della Palazzata e di non stravolgere il carattere urbano del litorale, ha sempre impedito o penalizzato l'uso della banchina per l'accosto di navi mercantili.

Tranne che per le banchine Rizzo e Peloro, ove attraccano le navi veloci di attraversamento dello stretto e qualche nave Lo-Lo per il trasporto di acciaio, tutte le altre vengono destinate all'accosto di navi da crociera superando non poche difficoltà per l'inesistenza o l'inadeguatezza di servizi a terra.



**Fig. 3.11 Vista verso la banchina 1° Settembre.**

L'ambito confina con il viale Emanuele ove una recente linea tranviaria corre in sede propria e protetta e costituisce, insieme alle transenne che isolano l'area di banchina, una ulteriore barriera la città e il mare.

Alle spalle della banchina Rizzo e in parte anche della Piloro, fra la Stazione ferroviaria marittima e la sede della Dogana, si sviluppa un piccolo quartiere attualmente escluso

dalla circoscrizione portuale, caratterizzato da uno stato di relativo degrado; fatti salvi infatti alcuni edifici destinati principalmente a residenze e uffici ed un importante parcheggio multipiano sovrastante la stazione degli autobus extraurbani, su quest'area insistono alcuni silos, magazzini, depositi che con tutta verosimiglianza la farebbero appartenere più al porto che alla città e che meriterebbero una sostanziale ristrutturazione, sia edilizia che urbanistica.

Un discorso a parte merita la sede della Dogana, oggi scarsamente utilizzata, che potrebbe venire molto ben valorizzata se trasformata – in tutto o in parte – in Stazione Marittima per il Terminale Crociere nella ipotesi che, per le antistanti banchine, venisse confermata dal Piano la destinazione ad accosto di quella tipologia di naviglio.

### 3.8. Ambito VII: Passeggiata a mare



[1] foce del torrente Bocchetta

[2] porto turistico Marina del Nettuno

[3] giardini pubblici

L'ambito parte dalla foce del Torrente Bocchetta e si sviluppa a nord fino alla Fiera.

Nella storia della città e del suo sviluppo, il torrente Bocchetta ha sempre avuto un ruolo importante. Esso è il primo limite del disegno della città e la linea lungo la quale si trovavano le fortificazioni cinquecentesche.

Oggi il Bocchetta segna la divisione tra due porzioni del territorio portuale molto diverse fra loro: la parte sud, dove si sviluppa il porto commerciale, analizzata negli ambiti precedenti; quella nord, analizzata d'ora in avanti, che – fatto salvo il terminale traghetti della Caronte – è invece caratterizzata dalla concentrazione di attività ricreative e di funzioni urbane.

Questo ambito si divide in tre aree:

[1] La foce del Bocchetta.

Su quest'area, che verte oggi in stato di degrado e necessita di una radicale ristrutturazione, insistono alcuni piccoli edifici che accolgono il circolo canottieri "Thalatta", nato più di un secolo fa, un'officina meccanica della Guardia di Finanza, gli uffici della Guardia Costiera, la biglietteria e un deposito di carburanti.

[2] Porto turistico Marina del Nettuno.

La Marina del Nettuno costituisce l'unico approdo turistico della città; inaugurata nel 1998 essa può ospitare 160 imbarcazioni di lunghezza compresa tra gli otto e i venti metri senza limitazione di pescaggio, in uno specchio acqueo protetto di circa 18.000 m<sup>2</sup>.

I pontili di ormeggio sono galleggianti e lo specchio acqueo è protetto da una diga, anch'essa galleggiante, in cemento armato. I servizi offerti, oltre agli ormeggi su finger, sono l'assistenza con gommone per l'ormeggio, la raccolta rifiuti, acqua potabile ed energia elettrica sul pontile, bollettini meteo, servizi igienici e vigilanza 24 ore su 24.

La flotta da diporto è in continuo aumento in tutta Italia ed anche a Messina, ed il Marina del Nettuno non riesce a soddisfare la domanda di posti barca che, soprattutto d'estate, raggiunge livelli elevatissimi.



**Fig. 3.12 Porto turistico Marina del Nettuno**

[3] I giardini pubblici di piazzale Batteria Casotto.

A nord del porticciolo la passeggiata a mare si allarga e diventa un ampio giardino pubblico con uno dei pochi affacci al mare ben attrezzati di cui la città può godere; il giardino ha un notevole valore architettonico ed ambientale grazie alle numerose e pregiate essenze e ad alcune opere d'arte, fra cui una recentissima fontana.



**Fig. 3.13 Vista dai giardini pubblici di piazzale Batteria Casotto verso il porto.**

Da qui si può osservare la zona Falcata, con il Forte S. Salvatore che segna l'ingresso del porto, la colonna votiva con la Madonna della Lettera, l'ingresso e l'uscita delle navi dal porto.

### 3.9. Ambito VIII: Fiera



[1] padiglioni per esposizioni e per convegni Ente Fiera di Messina

La passeggiata a mare viene interrotta dalla zona fiera, interamente recintata tanto da costituire un elemento isolato e chiuso in se stesso, utilizzato solo per pochi giorni all'anno (Fiera campionaria, Macef d'autunno, Workshop delle Città)

Inaugurato nell'attuale sito nel 1938, il quartiere fieristico è costituito da padiglioni di diversa epoca e qualità, alcuni dei quali però rappresentano esempi considerevoli della architettura moderna, come le opere di Adalberto Libera, Filippo Rovigo e Vincenzo Pantano.



**Fig. 3.14 Ingresso della Fiera**

La presenza di alcuni edifici di notevole interesse architettonico, e di numerose essenze di pregio, rendono la Fiera un luogo di notevole interesse urbano; ma altri edifici costruiti successivamente, che hanno modificato e peggiorato sensibilmente l'originale disegno urbano, hanno conferito a quest'area un aspetto disorganizzato e difficilmente fruibile. L'assenza di parcheggi, e quindi la inadeguata accessibilità veicolare, penalizzano ulteriormente la funzione fieristica e congressuale per le quali essa era nata.

*dal testo del vincolo dei Beni Culturali*

*.....tale sito fu scelto nel 1296 da Federico II nell'area denominata del S. Sepolcro, appena fuori le mura nei pressi dell'area portuale, per l'istituzione della fiera in quanto la città in pieno splendore economico era una grande fucina di attività e lì si commerciavano oggetti di varia natura.....*

*.....gli architetti Adalberto Libera e Mario De Renzi, che per primi si occuparono della costruzione dei padiglioni espositivi all'interno dell'area della fiera, pensarono alla realizzazione di un lungo edificio parallelo alla costa, ma senza affacci, delimitante un percorso e una terrazza che guarda lo stretto trasformato in seguito in due corpi di fabbrica da Vincenzo Pantano, con aperture verso l'affaccio a mare e la realizzazione di una passeggiata in quota.....*

*.....particolarmente importante è l'architettura costruita all'ingresso della fiera, sul grande affaccio della passeggiata a mare, divenuta ormai un simbolo per la città.....*

Recentemente (luglio 2006) l'Autorità Portuale ha fatto predisporre dall'arch. F. Cardullo un importante studio su quest'area che ha condotto alla definizione di linee guida per un piano particolareggiato; in esso, dopo un'analisi storica dell'insediamento, vengono definiti gli obiettivi da perseguire nell'area, le strategie per il piano particolareggiato e soprattutto vengono indicate le tipologie di intervento (demolizioni, recuperi, restauri, concorsi di architettura, ecc,) in relazione a ciascun edificio e ciascuna area del comprensorio fieristico.

### 3.10. Ambito IX: Terminale Caronte



- [1] terminale traghetti
- [2] manutenzioni/riparazioni
- [3] cantieri ex-gasometro
- [4] rimessaggio a secco barche da pesca

Nella rada di S. Francesco il terminal Caronte/Tourist è considerato il principale polo trasportistico del porto di Messina, poiché qui si concentra la quota prevalente del traffico di traghettamento di automobili e delle merci verso Villa S. Giovanni e Reggio Calabria.

L'accesso a quest'area avviene in corrispondenza del viale Giostra, da dove parte un percorso detto il "serpentone" che consente l'accumulo dei mezzi e conduce all'imbarco sui traghetti.

Lo scalo interferisce notevolmente sulle attività urbane creando, soprattutto con il traffico indotto al momento dello sbarco, una considerevole congestione del traffico non solo all'incrocio del viale della Libertà col viale Giostra, ma anche nelle zone adiacenti.

L'accosto delle navi non è servito da moli o sporgenti fissi ma – oltre alla banchina di riva con i relativi scivoli per gli imbarchi – da elementi galleggianti.



**Fig. 3.15** Terminale Caronte/Tourist

Il terminale traghetti, così come l'*enclave* della Fiera, impedisce la continuità del litorale fruibile fra il Bocchetta e il torrente Annunziata, sul quale peraltro affacciano quartieri residenziali ad alta intensità abitativa.

Oltre allo scalo Caronte/Tourist nell'ambito sono presenti alcuni cantieri di riparazione navale connessi allo scalo stesso e un'area detta dell'ex-gasometro, utilizzata episodicamente come parco giochi o come parcheggio.

### 3.11. Ambito X: Rada di S. Francesco



[1] spiaggia pubblica - ormeggio a secco barche da pesca

[2] ex giardini Sabin

[3] baby park

[4] club privato - circolo sportivo (tennis)

A nord dello scalo Caronte/Tourist si sviluppa l'ultimo ambito, che comprende una lunga spiaggia [1] degradata, non balneabile, totalmente utilizzata come ormeggio a secco delle barche da pesca, e dei piccoli giardini pubblici realizzati nel parco della Villa Sabin [3] con un baby park, due piste da *skateboard* dislocate in modo infelice, e una sorta di discarica di vasi con resti di potature, di giochi, di panchine.

Intorno al giardino e sulla riva, è stato recentemente realizzato un vasto parcheggio pubblico comunale [2], scarsamente utilizzato probabilmente perché isolato dal contesto urbano e scarsamente visibile.

Sull'area vi sono infine dei circoli sportivi privati [4], con diversi campi da tennis, che insieme ai giochi di Villa Sabin costituiscono uno dei poli ricreativi della città.

#### 4. IL TERRITORIO PORTUALE DI TREMESTIERI

In località Tremestieri è stato recentemente completata la costruzione un nuovo approdo per navi traghetto. La realizzazione dell'opera è stata attivata con ordinanza della Protezione Civile n° 3169 del 21/12/2001 quale intervento urgente volto ad evitare l'attraversamento della città di Messina da parte di mezzi pesanti.

La localizzazione del nuovo approdo è stata definita a seguito delle indicazioni fornite dalla Commissione di esperti costituita dal Sindaco di Messina nel maggio 1999. La Commissione ha esaminato quattro diversi siti ed ha concluso – a seguito di valutazioni comparative tra diverse opzioni – che il sito di Tremestieri era da considerarsi preferibile agli altri per il traghettamento del traffico gommato pesante, individuando provvisoriamente nel porto di Reggio Calabria il corrispondente approdo sul versante calabrese.

L'approdo – la cui entrata in esercizio è avvenuta nel marzo del 2006 – è composto da due accosti per navi-traghetto bidirezionali, della lunghezza di circa 145 e 135 m rispettivamente, protetti da una opera di difesa lunga circa 280 m orientata in direzione 30°N. Il molo è stato prolungato di circa 83 m rispetto al progetto iniziale per fornire una migliore protezione dal moto ondoso agli accosti e contrastare i fenomeni di insabbiamento verificatisi durante la costruzione.

Lo specchio acqueo ha una superficie complessiva pari a circa 17.000 m<sup>2</sup> di cui circa 12.000 circa protetti, dragati a quota -7 m del l.m.m. per permettere l'approdo di navi fino a 5 m di pescaggio.

Sia il paramento interno del molo sopraflutto che le banchinature sono stati realizzati mediante la sovrapposizione di elementi monolitici prefabbricati in cls, forati sul lato porto, per attenuare i fenomeni di riflessioni delle onde che penetrano nel bacino portuale.

Gli approdi di Tremestieri sono stati ammessi alla circoscrizione territoriale di pertinenza dell'Autorità Portuale di Messina, con D.M. del 12 ottobre 2006 che, all'art. 2, recita *“La circoscrizione territoriale è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi tra il torrente di Larderìa, limite nord e il torrente Guidara, limite sud, e precisamente tra gli estremi individuati, sulla linea di costa, dai punti di coordinate Gauss – Boaga: A nord 4220757,0860 – est 2566001,4060 e B nord 4220120,1170 – est 2565739,3590.”*

Le fotografie che seguono illustrano la situazione attuale e le principali caratteristiche dello scalo,

Gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale dell'area di Tremestieri sono descritti al cap. 5 ed al cap. 6 è inquadrata la situazione attuale e sono descritti i piani ed i progetti in atto per quanto attiene i collegamenti di Tremestieri alla grande viabilità ed al porto di Messina.

Per quanto riguarda le opere esistenti, le caratteristiche fisiche dell'area, l'operatività e funzionalità degli approdi, etc. si rimanda all'elaborato F "Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)".



**Approdi di Tremestieri, settembre 2006**

## **5. PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E TERRITORIALI**

### **5.1. Premesse**

Mentre si rimanda al documento di pianificazione strategica dei porti di Messina e di Milazzo per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione dei trasporti, dei porti, delle infrastrutture intermodali, etc. a scala comunitaria, nazionale e regionale si descrivono in sintesi nel seguito i piani, programmi e studi, che contengono previsioni di carattere territoriale o infrastrutturale in qualche modo rilevanti specificamente per l'area portuale di Messina e di Tremestieri.

### **5.2. Studio economico-finanziario del comparto della nautica da diporto**

Lo studio del maggio 2001, elaborato a cura di G. L. Puddu per l'Assessorato al turismo, comunicazioni e trasporti (P.O.P. 1994 -1999, misura 5.1, Assistenza tecnica), include una proposta di Piano di sviluppo della nautica da diporto che, per il porto di Messina, prevede un ampliamento a breve termine della capacità del porto di *Marina di Nettuno* di 140 posti barca oltre ai 160 esistenti.

### **5.3. Studio di opportunità sul potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo della nautica da diporto nel litorale della regione siciliana**

Lo studio (Studio di fattibilità, delibera CIPE 9.7.1998, prodotto dal Genio Civile Opere Marittime di Palermo, a firma degli ingegneri L. Ceraulo e P. Viviano) non prevede - per quanto riguarda la città di Messina - la realizzazione di nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto.

Per la provincia di Messina prevede invece la realizzazione di 1.200 posti barca sulla costa ionica, e di 1.130 posti barca sulla costa tirrenica, con la asserita capacità di produrre nuovi posti di lavoro per un totale di 450 unità.

### **5.4. Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale**

Per quanto concerne gli aspetti urbano-territoriali e storico-culturali della città di Messina, nelle Linee guida elaborate dall'Assessorato ai Beni Culturali della Regione Siciliana si individuano – in termini di “*strategie di tutela, di gestione e di indirizzi per la salvaguardia*” – i seguenti passaggi:

- la CARTA DEI SITI ARCHEOLOGICI classifica la zona Falcata nelle aree cosiddette “complesse” e le aree adiacenti al centro storico nelle aree “complesse di entità minore” per le quali si prevede la *conservazione e la valorizzazione, tendendo soprattutto alla salvaguardia del loro sistema di relazioni interne e alla riqualificazione del rapporto con il paesaggio circostante.*

Nel centro storico inoltre si individua la presenza di resti preistorici, greci e romani da *sottoporre a conservazione insieme al loro contesto*

- nella CARTA DEI CENTRI E NUCLEI STORICI sono indicati come *centri e nuclei storici le strutture insediative aggregate, storicamente consolidate, delle quali occorre preservare e valorizzare le specificità storico-urbanistico-architettoniche in stretto e inscindibile rapporto con quelle paesaggistico-ambientali.*

In questa classificazione il centro storico di Messina è identificato come *centro storico di antica origine* da conservare, salvaguardare e valorizzare.

- la CARTA DEI BENI ISOLATI individua i singoli manufatti per i quali nella *elaborazione o nella revisione degli strumenti di pianificazione dovranno essere previsti interventi idonei alla conservazione e alla valorizzazione*, raggruppandoli in diverse classi e categorie. In particolare  
 nella zona Falcata *fanali e fari, gasometro, scalo portuale, bastioni [Cittadella]*  
 sul Waterfont *chiese, conventi e santuari*

Inoltre le linee guida individuano tutti i vincoli paesaggistici e territoriali esistenti, tra i quali risultano di nostro interesse:

#### VINCOLI PAESAGGISTICI

- tutti i territori costieri compresi nella fascia di 300 m dalla linea di battigia [art. 1 lettera a, L. n. 431/85]
- la porzione di waterfront compresa tra la il Forte S. Salvatore e la Fiera classificata come area di interesse archeologico [art.1, lett. m, L. n. 431/85],

#### VINCOLI TERRITORIALI

- tutta la fascia costiera entro i 150 m [art.15, lett. d, L.R. 78/76]

### 5.5. Proposta di vincolo ai sensi dell'art.139 del T.U. approvato con D.L. n. 490/99 dell'area della Cittadella Fieristica di Messina

Il vincolo (proposto dalla Regione Siciliana, Assessorato beni culturali ambientali e P.I. – Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali – Servizio per i beni architettonici, paesistici, urbanistici naturali e naturalistici di Messina) riguarda un'area di circa 5.000 mq nell'area della Fiera di Messina, caratterizzata dalle seguenti valenze:

- storiche, in quanto la Fiera è testimonianza di periodi storici e trasformazioni economiche della città, con le sue attività commerciali e culturali
- architettoniche, in quanto si riscontra la presenza di padiglioni espositivi costruiti dagli anni '30 da architetti esponenti del razionalismo italiano, e la presenza di due fontane, una datata 1739 e un'altra ottocentesca
- naturalistiche, in quanto oltre al contesto paesaggistico pregevole, all'interno della Cittadella Fieristica si trovano alcuni "esemplari vegetali" da salvaguardare.

### 5.6. Vincolo ex legge n. 364/1909 sulla Real Cittadella di Messina

I resti archeologici della Cittadella sulla zona Falcata sono stati posti sotto tutela dalla legge sui Beni Archeologici n. 364 del 20 giugno 1909 e riconfermati dalla successiva legge n. 1089 del 1° giugno del 1939 "Tutela delle cose d'interesse artistico o storico" così come risulta dalla Figura 5.1



**Fig. 5.1 Area e beni vincolati Legge 20.06.1909 n°364**

### 5.7. Vincolo ex declaratoria 2444 del 06.11.1990 della L.n. 1089/1939 sulla stessa area

Con la successiva declaratoria 2444 del 06.11.1990, l'area vincolata per la tutela dei resti della Cittadella veniva parzialmente ridotta verso le zone portuali, ed ampliata verso le ferrovie, così come indicato nella Figura 5.2



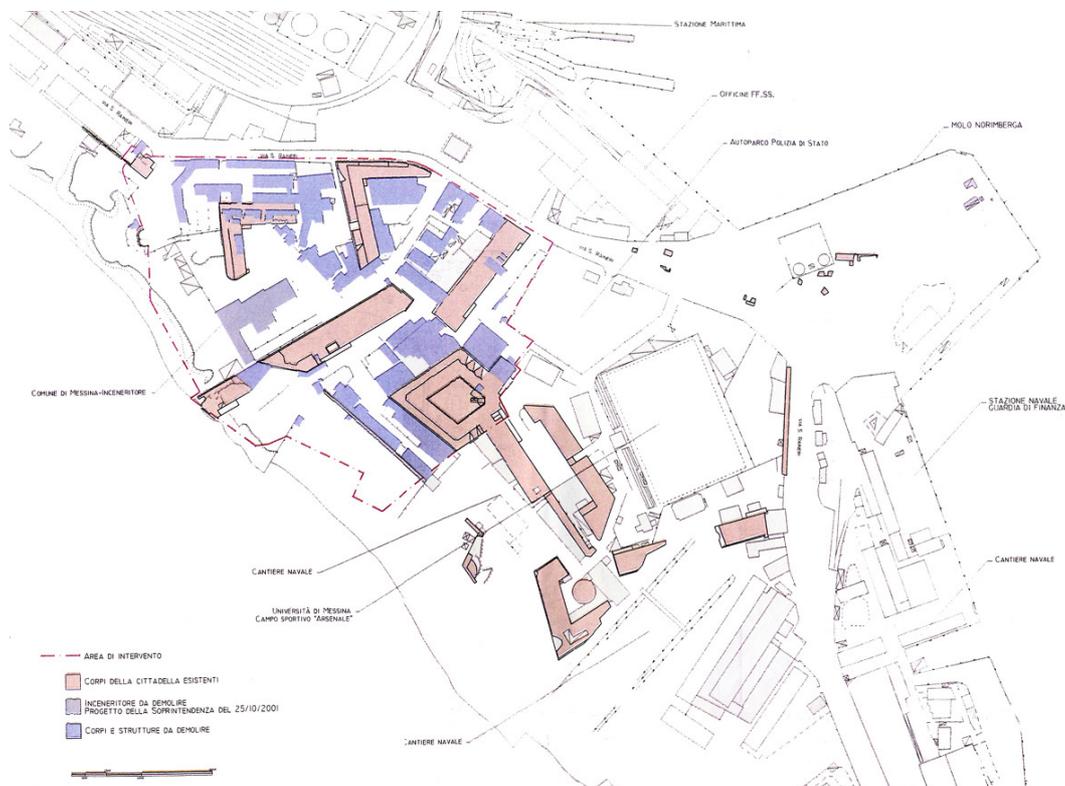
**Fig. 5.2 Delimitazione vincolo declaratoria 2444 del 06.11.1990 della Legge 01.06.1939 n°1089**

## 5.8. Progetto Real Cittadella di Messina: recupero, valorizzazione e gestione - Centro Documentazione Arti Contemporanee (CDAC)

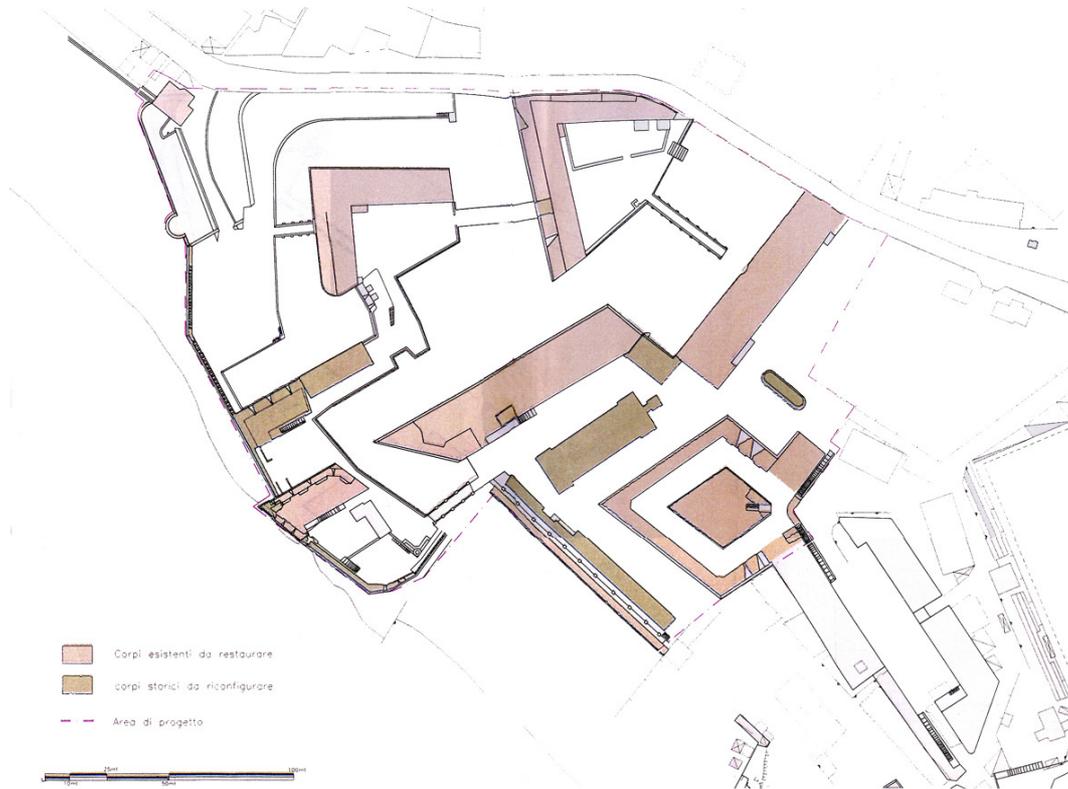
Il progetto predisposto dalla Sovrintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Messina, individua un ambito di riqualificazione - identificabile con la porzione di territorio nella quale sono ancora visibili i resti dell'antica fortezza - all'interno di un'area già vincolata, come si è detto, con la legge n. 364/1909, la Declaratoria n. 2444/1990, gli articoli 1, 2 e 4 della legge n. 1089/1939.

Nasce con lo scopo di bonificare l'area della Real Cittadella, recuperandone i reperti archeologici, e di realizzarvi un Centro di Documentazione di Arte Contemporanea i cui elementi possono essere così schematizzati:

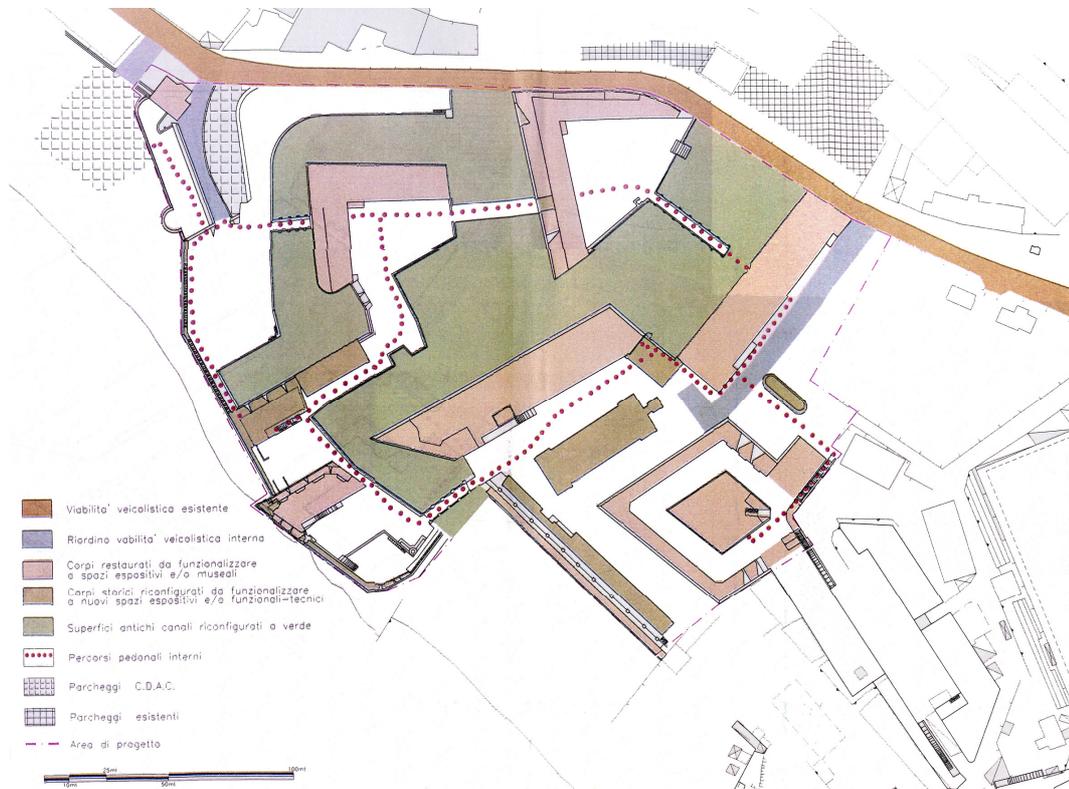
- demolizione dell'inceneritore comunale
- demolizione di vari corpi di fabbrica, costituenti improprie superfetazioni edilizie (vedi Fig. 5.3)
- recupero e restauro dei corpi della Cittadella esistenti e riconfigurazione di alcuni corpi storici (Fig. 5.4) da destinare a spazi espositivi, (Fig. 5.5)
- riconfigurazione a verde della sede degli antichi canali (Fig. 5.5)



**Fig. 5.3 Area della Cittadella: stato attuale - consistenze**



**Fig. 5.4 Area della Cittadella – Progetto: restauri – recuperi – riqualificazioni**



**Fig. 5.5 Area della Cittadella – Progetto: piano funzionale**

### 5.9. Piano Regolatore Generale – variante generale del 2002

(Variante Generale al P.R.G., approvata con Decreto del Dirigente Regionale n. 686 del 2/09/2002)

Le previsioni del P.R.G. sono le seguenti:

- la parte terminale della zona Falcata è inclusa nelle zone militari per le quali il piano si attua attraverso le norme specifiche del settore
- le aree comprese tra il limite sud della zona militare e le banchine di riva fino alla banchina Vespri, la piccola porzione di territorio compresa tra la Cittadella e il torrente Portalegni, l'area compresa tra piazza del Governo e i circoli sportivi presso villa Sabin, con l'area della Fiera, sono incluse nelle aree portuali e destinate alla mobilità e alle attività specifiche; i relativi interventi sono subordinati a Piano Particolareggiato Esecutivo di zona
- l'area della Cittadella è inclusa nella zona A1 di interesse storico, monumentale o ambientale, già vincolata ai sensi della L.n. 1089/39
- l'attuale parco ferroviario è compreso nelle aree destinate agli impianti ferroviari e ai servizi specifici del servizio
- l'ultima area a nord, sulla sponda destra della fiumara dell'Annunziata, è inclusa nelle aree destinate ad attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico, oggetto di Piano Particolareggiato di risanamento

Inoltre il P.R.G. prevede Piani Particolareggiati Esecutivi per le seguenti aree:

- *Fascia Costiera Urbana*: comprende l'area dell'antico affaccio a mare tra la Piazza del Governo e l'ultima area a nord (Annunziata). Il piano sarà indirizzato alla riqualificazione ambientale, al riordino urbanistico-edilizio e alla localizzazione di attrezzature *compatibili con la fruizione del mare* e di strutture per la cultura, lo sport e il tempo libero, con lo scopo di costituire un *parco urbano costiero attrezzato*
- *Fascia Costiera Ionica*: comprende l'area della Cittadella e il fronte mare a sud di essa. Il piano sarà indirizzato alla riqualificazione ambientale, al riordino urbanistico, al recupero edilizio e alla localizzazione dell'approdo del gommato pesante con relativa viabilità
- *Località Tremestieri*: comprende aree a valle della ferrovia caratterizzate da un tessuto edilizio molto rado e complessivamente degradato. Sono previsti interventi di recupero edilizio, l'inserimento di attività ricettive e il mantenimento di fasce verdi.
- Programma triennale Opere Pubbliche del Comune di Messina

Il piano triennale dei Lavori Pubblici (a cura della: Direzione Generale – Ufficio Programmi Complessi) individua gli interventi pubblici prioritari per il territorio messinese che riguardano lavori di manutenzione, recupero, completamento di lavori già iniziati, interventi per i quali ricorra la possibilità di *project financing*.

In particolare per quanto riguarda l'ambito di interesse portuale le previsioni sono così schematizzabili:

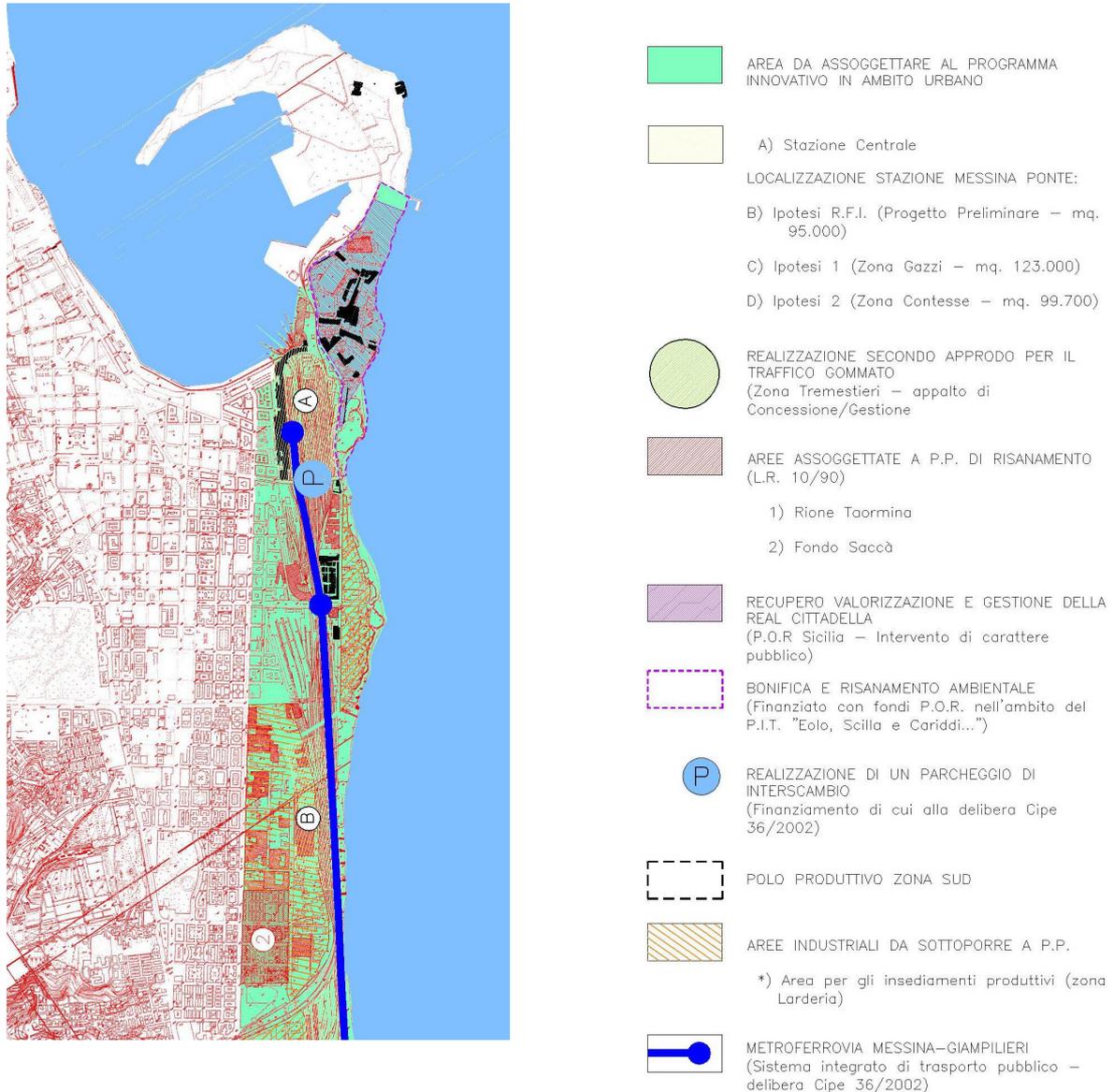
CATEGORIA DI OPERE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	TIPOLOGIA DI INTERVENTO
STRADALI	LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE E SERVIZI ANNESSI RELATIVI ALLA MOBILITA' URBANA DEL SISTEMA METROFERROVIA MESSINA-GIAMPILIERI	nuova costruzione
	PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO PEDONALE MECCANIZZATO TRAMITE SCALE MOBILI LUNGO LA <u>SCALINATA DEL RINGO TRA VIALE DELLA LIBERTA' E LA VIA P. MAFALDA</u> QUALE PARTE DEL SISTEMA INTEGRATO DI MOBILITA' URBANA	nuova costruzione
OPERE DI PROTEZIONE DELL'AMBIENTE	INTERVENTI DI BONIFICA E DI RIPRISTINO AMBIENTALE DELLE AREE PUBBLICHE RICADENTI NELLA ZONA FALCATA (P.I.T. MESSINA)	recupero
INFRASTRUTTURE PUBBLICHE NON ALTROVE CLASSIFICATE	PARCHEGGIO STAZIONE FF.SS.	nuova costruzione
	ARREDO URBANO E RIFUNZIONALIZZAZIONE DI VILLA DANTE E VILLA SABIN	nuova costruzione
	PARCHEGGIO EX GASOMETRO	nuova costruzione
	RISTRUTTURAZIONE QUARTIERE FIERISTICO	ristrutturazione
IGIENICO SANITARIO	LAVORI DI CONVOGLIAMENTO ACQUE PLUVIALI DELL'AREA CITTADINA COMPRESA TRA I BACINI BOCCETTA ANNUNZIATA - VIALE DELLA LIBERTA'	completamento
	CONVOGLIAMENTO ACQUE PLUVIALI AREA CITTADINA BACINI BOCCETTA-ANNUNZIATA ZONA NORD	nuova costruzione

## 5.10. Programmi Innovativi in Ambito Urbano del Comune di Messina

Il programma (a cura della Direzione Generale – Ufficio Programmi Complessi) prevede una serie di interventi di riqualificazione edilizia ed urbanistica localizzati nelle aree - fortemente degradate - comprese tra la zona Falcata e la località Tremestieri, finalizzati alla definizione di un rapporto diretto città-mare attraverso la riqualificazione del waterfront e il completamento delle rete infrastrutturale.

Questi interventi, in parte già finanziati con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.4033/2003 e in fase di attuazione, sono (Fig. 5.6):

- riqualificazione e bonifica di aree della zona Falcata
- recupero della Real Cittadella come Museo di Arte Contemporanea (v.CDAC)
- realizzazione della metroferrovia Messina –Giampileri e relative aree di parcheggio adiacenti alle stazioni
- realizzazione del parcheggio di interscambio adiacente alla attuale sede ferroviaria
- risanamento delle aree degradate attraverso piani particolareggiati (finanziati con fondi L.R. 10/90)
- realizzazione del secondo approdo di Tremestieri
- realizzazione di un area destinata ad insediamenti produttivi in zona Larderìa



**Fig. 5.6 Programmi Innovativi in ambito Urbano – perimetrazione**

### 5.11. Complemento di Programmazione “Urban Italia” del Comune di Messina

Il progetto “Urban” (a cura della Direzione Generale – Ufficio Programmi Complessi) si propone come un programma di tipo territoriale, coerente con gli strumenti di programmazione comunali, provinciali e regionali, e prevede interventi di riqualificazione concernenti la rivitalizzazione economica e sociale della città e delle zone limitrofe per promuovere “uno sviluppo urbano sostenibile”.



- parcheggio “Stazione FF.SS.”, multipiano, in via Cavalcavia, con una capienza di 739 posti auto (si tratterà di una piastra ricavata su struttura che scavalca i binari della ferrovia, a diretto servizio dei mezzi di trasporto pubblico che convergono in prossimità della stazione ferroviaria, come gli autobus urbani ed extraurbani, il tram e il treno stesso), realizzabile con *project financing*

## 6. INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COLLEGAMENTO

### 6.1. Stato di fatto

L'accesso ed il collegamento attuale alla portualità messinese per le funzioni commerciali e di traghettamento dello stretto, sia della città che dell'*hinterland* regionale, è assicurato da una doppia modalità di trasporto, ferroviaria e stradale.

**La rete ferroviaria.** Consente l'accesso diretto al solo porto storico di Messina. Essa è costituita sostanzialmente dalle due linee Messina–Catania e Messina–Palermo (galleria dei Peloritani) che convergono, a sud del centro urbano, sul nodo messinese, il più importante snodo ferroviario della Sicilia. Da qui raggiungono il parco ferroviario, la stazione passeggeri di testa di Messina centrale – posta a ridosso del porto storico e costituente corpo unico con la attuale stazione marittima – l'adiacente sistema di traghettamento ferroviario costituito dall'ampio fascio binari di composizione/scomposizione treni e dai tronchini di collegamento agli invasi di accosto dei ferry-boat, lo scalo merci. Il parco ferroviario appare oggi ridondante in quanto buona parte delle funzioni di scalo merci, interfacciato con il porto commerciale, si sono progressivamente ridotte o sono state trasferite in altri ambiti ferroviari più a sud.

Sulla linea Messina-Catania è operativo, tra Messina Centrale e Giampileri, un servizio di metroferrovia appoggiato alle stazioni secondarie e fermate esistenti ove sono/saranno localizzati parcheggi di interscambio. Una stazione del percorso è quella di Tremestieri; essa potrà essere collegata agli approdi con un percorso pedonale attrezzato, consentendo così un ulteriore collegamento tra i due porti messinesi. Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) prevede il potenziamento del servizio attraverso la realizzazione di ulteriori fermate per meglio servire le aree urbane lungocosta

**La rete stradale.** Si articola in una rete di primo livello, costituita dalla grande viabilità primaria (autostrade, tangenziale, strade di scorrimento e penetrazione, ecc), e da una rete di secondo livello, costituita dalla viabilità, prevalentemente urbana, che consente il trasferimento del traffico dalla viabilità primaria agli ambiti portuali ed alle banchine di imbarco/sbarco.

Fanno parte del sistema della viabilità primaria di adduzione le autostrade a pedaggio A18 Messina Catania e A20 Messina Palermo, mentre la tangenziale (anch'essa parte della A20) è libera da pedaggio ed ha la funzione di distribuire, tramite i numerosi svincoli presenti (o in costruzione), il traffico esterno-interno sulla viabilità secondaria di

accesso alla città ed al porto, costituita dai principali viali di penetrazione e dalla viabilità urbana.

Tramite lo svincolo omonimo sulla tangenziale è possibile accedere direttamente, dalla viabilità primaria autostradale, al nuovo approdo di Tremestieri, mentre non esiste un analogo collegamento diretto dedicato al porto storico che deve necessariamente utilizzare alcuni itinerari della viabilità urbana.

I possibili itinerari di penetrazione a pettine, dalla tangenziale al porto storico di Messina, avvengono principalmente tramite gli svincoli di Messina S. Filippo, Messina Gazzi, Messina Centro (V.le Europa) e V.le Bocchetta. Questi assi di penetrazione sono intercettati dall'itinerario ortogonale di Via G. Farina / Via Rizzo/ Viale della Libertà che consente l'accesso alle banchine portuali ed agli imbarchi RFI e Caronte, mentre l'accesso alle aree della zona Falcata, al porto commerciale e al terminale RoRo è consentito utilizzando il cavalcaferrovia di Via Cannizzaro. Un secondo accesso alla zona Falcata è possibile anche tramite il sottopasso ferroviario di Via S. Cecilia e la via Blasco che tuttavia, causa il ridotto franco libero del sottopasso, è limitato alle sole autovetture.

Il collegamento tra il porto storico e il nuovo approdo di Tremestieri, oltre ad utilizzare gli itinerari sopradescritti attualmente, è possibile anche lungo costa tramite la SS 114, che converge su Via Taormina-Via G. Farina. Esso è tuttavia scarsamente utilizzato in quanto la SS 114 è, di fatto, una strada urbana densamente trafficata. In futuro esso sarà reso agevole e quindi preferenziale, una volta che venisse realizzato il previsto asse di scorrimento noto come la "Via del Mare".

## 6.2. Progetti significativi

La ricognizione dei progetti più significativi, programmati sul territorio urbano, e che hanno riflessi sulla portualità messinese sono in ordine, di importanza per il porto, i seguenti:

- **"Via del Mare"**: rappresenta la proposta di collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina ed è di gran lunga il progetto più significativo per la città ed il porto (Ponte di Messina escluso). In questo progetto viene proposta una soluzione viaria di raccordo che dallo svincolo autostradale di Tremestieri, posto in corrispondenza del nuovo approdo traghetti, si sviluppa lungo la costa, fino alla zona Falcata, collegando quindi direttamente le autostrade con la viabilità di interna agli

ambiti portuali e con la città stessa. La nuova infrastruttura si configura come una strada di scorrimento urbano lungo un corridoio oggi impegnato solo dalla ferrovia Messina – Catania ed è ideato per formare un vero e proprio “asse attrezzato” in cui convivano ferrovia, strada, parcheggi, aree di sosta, aree panoramiche attrezzate, discese a mare e percorsi pedonali. Il progetto si propone in termini modulari e prevede un corrispondente riassetto degli impianti ferroviari. Esso è attualmente sviluppato a livello di studio di fattibilità e presumibilmente avrà tempi lunghi di elaborazione per il raggiungimento della sua configurazione finale, condivisa dalla città, per via della complessità degli interventi previsti e della necessità di coordinarli con altri enti (quali RFI, Comune di Messina, ecc.) e dei finanziamenti necessari. Il PRP risulta perfettamente compatibile con la proposta della Via del Mare in qualsiasi tipo di configurazione finale che possa risultare. Peraltro il PRP, nello spirito della soluzione del progetto, propone di anticipare alcuni interventi complementari propedeutici, lungo il corridoio individuato dalla Via del Mare, senza comprometterne la configurazione finale, che possono essere realizzati in tempi brevi e così contribuire a migliorare l'accessibilità dell'ambito portuale e la vivibilità urbana deviando in parte, fuori dall'area centrale urbana, il traffico diretto al porto.

- **Ponte sullo Stretto di Messina:** rappresenta il progetto indirettamente più significativo per le conseguenze sul sistema della portualità di Messina e sulla trasformazione urbanistica della città: questo, in particolare, in ragione del venir meno dei traffici di traghettamento stradali e ferroviari e per il recupero all'uso urbano delle aree centrali della città, oggi impegnate dagli impianti ferroviari. Allo stato attuale il progetto del Ponte appare non prioritario a livello nazionale e di conseguenza ha una prospettiva di lungo termine, oltre l'orizzonte temporale del nuovo PRP.
- **Svincolo autostradale Giostra, Collettore Nord, Svincolo Autostradale Annunziata:** sono opere, già in parte realizzate, poi incluse nel progetto del Ponte di Messina in quanto facenti parte dei collegamenti di accesso al ponte. Presumibilmente saranno stralciate dal suddetto progetto e completate quali opere propedeutiche al ponte. Dette opere consentono di collegare il sistema tangenziale con due importanti assi urbani quali Viale Giostra e Viale Annunziata migliorando al contempo l'accessibilità del *waterfront* nord.
- Altri progetti minori sono ipotizzati dai Piani della città: essi tuttavia hanno un'impatto minore sul sistema della accessibilità portuale.

## 7. PIANI E PROGETTI PORTUALI

### 7.1. Piano Regolatore Portuale vigente

Il Piano Regolatore vigente del porto è stato approvato con D.M. del 02-04.1953 con il n. 4411, e successivamente modificato con provvedimento 02.02.1959 n. 129.

Nel corso degli anni è stato modificato ulteriormente con una Variante in data 09.06.1984, che è stata giudicata meritevole di approvazione con voto n. 281 della 3° Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si esprime nell'adunanza del 12 e 19.07.1984. Tale variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985.

Il Piano non definisce in modo univoco e chiaro le destinazioni d'uso delle aree portuali, salvo pochi casi particolari e non fornisce margini di ulteriore potenziamento infrastrutturale.

La sua redazione risale a periodi remoti. L'impostazione generale che ne deriva, oltre ad essere dissimile da quella suggerita dalla L.84/94, risente del mutato quadro trasportistico ed infrastrutturale, e non consente di gestire con la necessaria efficacia e tempestività le nuove esigenze sia propriamente portuali sia di integrazione del porto con il tessuto urbano e di riqualificazione del *waterfront* cittadino.

Inoltre, il territorio circoscrizionale dell'Autorità Portuale riguarda anche aree che in atto non sono investite da alcun PRP – zona compresa tra la foce del torrente Annunziata ed il porto di Messina, (questo escluso), zona di Tremestieri, zona compresa tra il molo di sottoflutto del porto di Milazzo e la foce del torrente Muto – e pertanto si manifesta l'esigenza di dotare anche queste importanti aree di uno strumento di pianificazione che tenga conto del ruolo che le stesse dovranno ricoprire nel contesto generale del sistema portuale e territoriale.

L'esigenza del suo aggiornamento nasce quindi dalla necessità di superare i limiti appena indicati, nel quadro di uno sviluppo futuro che consenta il migliore uso del territorio circoscrizionale sotto il profilo degli interessi tutelati dall'Autorità Portuale, armonicamente integrati con quelli, urbanistici e territoriali, di valenza più generale.

## 7.2. Adeguamenti tecnico funzionali

Il *lay-out* previsto dal vigente Piano Regolatore del porto di Messina è quasi interamente rispondente allo stato di fatto, ad esclusione della zona delle banchine Vespri e Colapesce, ove è prevista una rettifica che a breve andrà in appalto. Questa rettifica è scaturita da adeguamenti tecnico funzionali cui è stato recentemente soggetto il Piano, adeguamenti di cui nel seguito si forniscono alcune informazioni.

### ***Prima modifica del PRP con adeguamento funzionale delle banchine Colapesce e Vespri***

A seguito di apposita convenzione stipulata dall'Autorità Portuale di Messina con Genio Civile OOMM di Palermo, in data 16/11/2000 con nota n° 12385 veniva redatta una prima proposta di modifica tecnico-funzionale delle banchine Vespri e Colapesce, prevedendo un ampliamento dei piazzali verso mare, ottenuto mediante una rettifica di tali banchine. Dette variazioni, motivate "dalla pressante necessità di disporre di maggiori aree da destinare sia alla movimentazione sia delle merci che all'incremento del traffico crocieristico", interessava aree portuali in atto fortemente mortificate dall'esiguità degli spazi di banchina disponibili e dalla vicinanza del traffico stradale della città, favorendone certamente un recupero capace di assicurare, una volta effettuati i lavori relativi, una ricaduta in termini di rilancio delle attività portuali in genere.

Ottenuto il parere di conformità urbanistica ed edilizia dal Comune di Messina (nota n° 2/4738 del 08/06/2001) ed adottata la proposta dal Comitato Portuale (D.P. n° 27 del 15/06/2001), la relativa documentazione veniva trasmessa, a cura dell'Autorità Portuale, al Consiglio Superiore dei LL.PP. che esprimeva parere favorevole alle modifiche funzionali sopra descritte con Voto n° 182 del 18 luglio 2001.

### ***Nuova proposta di modifica del PRP con ulteriore rettifica dell'adeguamento funzionale già approvato ed adottato per le banchine Vespri e Colapesce***

La nuova configurazione delle banchine Vespri e Colapesce, secondo l'assetto loro assegnato con l'adozione delle modifiche indicate precedentemente, garantiva un potenziale rilancio delle relative aree nell'ambito delle attività e dei programmi commerciali e crocieristici del porto.

D'altra parte le politiche messe in atto definiscono sempre più marcatamente il ruolo di "polo crocieristico" delle banchine Vespri, Colapesce e parte della I Settembre, mentre le attività di tipo commerciale trovano e sempre più troveranno naturale collocazione nella restante parte delle banchine, ed in special modo sul molo Norimberga;

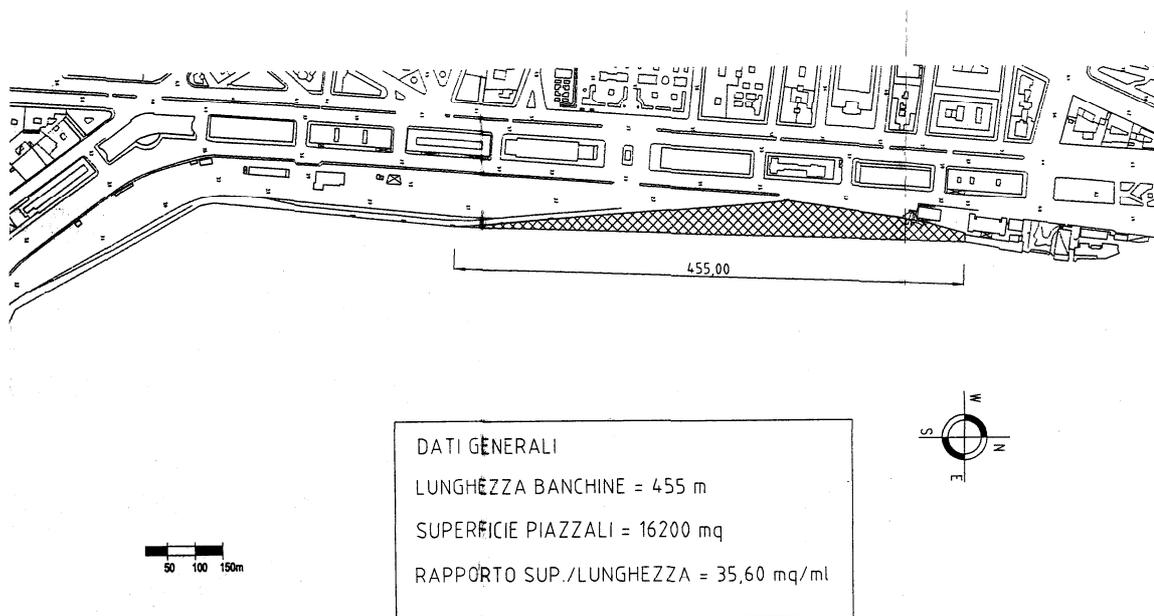
Questa suddivisione “attitudinale” tra le diverse banchine richiama sempre più la necessità di disporre di maggiori spazi a terra, in particolare nella zona della banchina Vespri, al fine tra l'altro di non precludere, con atti di pianificazione insufficienti, la possibilità di ubicare eventuali infrastrutture permanenti destinate alla ricezione turistica, ora del tutto assenti nell'ambito portuale;

Ciò premesso, si è giunti alla determinazione di proporre una diversa ridefinizione planimetrica delle due citate banchine, che meglio garantisca il raggiungimento di tutti gli obiettivi prima individuati. Detta modifica si sovrappone alla precedente con un ulteriore avanzamento verso mare del fronte di banchina, e si realizza semplicemente unendo il vertice della banchina di servizio della Capitaneria di Porto con lo spigolo tra le banchine Colapesce e I Settembre, con un allungamento di circa 57 m rispetto alla precedente rettifica.

L'analisi delle batimetrie, così come risultano dai recenti rilievi commissionati dalla Autorità Portuale di Messina ha evidenziato una forte acclività dei fondali in corrispondenza della zona a cavallo tra le attuali banchine Vespri e Colapesce, maggiormente verso quest'ultima. Inoltre, nell'ambito della fascia interessata dalla presente proposta di ampliamento si riscontrano quote negative massime nell'ordine di -23 m s.l.m.m., che costituiscono una forte pregiudiziale nei confronti dell'adozione di soluzioni continue a diaframma per la realizzazione dei nuovi fronti di banchina, anche in considerazione dell'elevata sismicità della zona.

Per contro, nella restante parte della fascia interessata dall'ampliamento i fondali sono sostanzialmente coincidenti con quelli attuali, o poco maggiori degli stessi. Ciò comporta la necessità di adottare soluzioni differenziate per le varie parti dell'intervento di ampliamento proposto, preferendo soluzioni a diaframma nei punti con fondali minori e/o ampiezza delle colmate contenuta, ed opere “a giorno” nelle parti a fondale elevato. Si ritengono da scartare altre soluzioni, quali impilate di massi in cls, cassoni in quanto inadatte agli scopi.

La nuova proposta di adeguamento tecnico funzionale è stata approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con Voto n° 2 del 7 maggio 2003.



**Fig. 7.1 Porto di Messina. Adeguamento tecnico funzionale per le banchine Vespri e Colapesce**

### 7.3. Piano Operativo Triennale 2007-2009

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T) è uno strumento concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, approvato dal comitato portuale su proposta del presidente, ed è soggetto a revisione annuale.

Il P.O.T. 2007-2009 comprende sia gli interventi avviati e non ancora conclusi che quelli giunti solo alla fase della programmazione. Rispetto al precedente P.O.T. 2006-2008, non essendo sopravvenuta ancora l'adozione dei nuovi PRP, i contenuti generali restano gli stessi, salvo una ottimizzazione delle risorse e degli interventi minori, più un aggiornamento degli interventi di manutenzione straordinaria.

Il P.O.T. 2007-2009 è prevalentemente disegnato in funzione della esigenza di attuare quanto già previsto nei Piani esistenti, in attesa che vengano definiti quelli nuovi. Sono, inoltre, inseriti interventi che possono essere attuati già oggi, in forza del vigente PRG, e che saranno confermati nei nuovi PRP in redazione.

Gli interventi programmati per il triennio nei porti di Messina e Milazzo, comportano una disponibilità di risorse pari circa a 121 milioni di euro.

Gli interventi programmati per il solo porto di Messina, distinti per tipologie secondo la schematizzazione offerta al proposito dalla tabella 1 del Decreto 22/06/2004 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, risultano essere i seguenti:

### Nuove costruzioni

- *lavori di realizzazione del terminal galleggiante per mezzi veloci passeggeri*: questo intervento è stato avviato nel precedente P.O.T.. Trattasi di una struttura in c.a.o. galleggiante (cassone), dotato di terminal di accoglienza sulla superficie calpestabile, che sarà accostato alle banchine portuali di Messina costituendo un punto di accosto per due natanti passeggeri contemporanei. La funzione principale è quella di deconcentrare i servizi destinati a soli passeggeri, ubicandoli in aree che offrono maggiori potenzialità per lo specifico scopo. La soluzione proposta permetterà di migliorare il servizio e ridurre la congestione della pubblica viabilità;
- *collegamento viario porto di Messina – autostrada*: questo intervento è stato avviato nei precedenti P.O.T.. Trattasi di una viabilità nuova che permetterà di collegare il porto con l'autostrada in modo diretto. L'intervento è finalizzato al miglioramento del collegamento stradale col porto di Messina ed al decongestionamento della viabilità cittadina esistente;
- *stazione marittima*: questo intervento è stato avviato nei precedenti P.O.T.. Trattasi della nuova stazione marittima al porto di Messina, destinata al traffico crocieristico. L'intervento è finalizzato al miglioramento del servizio ed al completamento della dotazione infrastrutturale del porto;
- *realizzazione banchina turistica quartiere fieristico*: questo intervento è stato avviato nei precedenti P.O.T.. Trattasi di nuovi banchinamenti da realizzarsi nelle aree prospicienti il quartiere fieristico. L'intervento è finalizzato al miglioramento ed al completamento della dotazione infrastrutturale del porto.

### Recupero

- *recupero manufatti minori area fieristica*: questo intervento deriva dalla frammentazione di un intervento avviato nei precedenti P.O.T., che prevedeva il recupero di edifici del quartiere fieristico per un importo complessivo di €. 3.500.000. Trattasi di lavori di recupero di alcuni edifici esistenti nell'area della fiera di Messina, da destinare a funzioni pubbliche, nell'ambito di una riorganizzazione complessiva dell'area in esame. L'intervento è finalizzato al miglioramento della qualità dell'edilizia demaniale esistente, ed al suo riuso per fini pubblici;

### Ristrutturazione

- *ristrutturazione dell'edificio del teatro in fiera nel quartiere fieristico di Messina:* questo intervento deriva dalla frammentazione di un intervento avviato nei precedenti P.O.T., che prevedeva il recupero di edifici del quartiere fieristico per un importo complessivo di €. 3.500.000. Trattasi di lavori di ristrutturazione dell'edificio del teatro alla fiera di Messina, attualmente inagibile per il dissesto degli spazi interni. L'intervento è finalizzato al miglioramento della qualità dell'edilizia demaniale esistente, ed al suo riuso per fini pubblici.

### Restauro

- *restauro del portale, del padiglione centrale e del padiglione delle mostre di arte e turismo nel quartiere fieristico di Messina:* questo intervento deriva dalla frammentazione di un intervento avviato nei precedenti P.O.T., che prevedeva il recupero di edifici del quartiere fieristico per un importo complessivo di €. 3.500.000. Trattasi di lavori di restauro dei tre manufatti del quartiere fieristico che costituiscono testimonianza importante del razionalismo. L'intervento è finalizzato al recupero e valorizzazione della edilizia demaniale di pregio esistente, ed al suo riuso per fini pubblici.

### Manutenzioni ordinarie e straordinarie

- *lavori di demolizione e ricostruzione della delimitazione esterna dell'area ex gazometro:* questo intervento è stato introdotto nel P.O.T. 2007-2009. Trattasi di opere di rifacimento della recinzione dell'ambito in oggetto, attualmente fatiscente. L'intervento è finalizzato al miglioramento del livello di servizio e di qualità urbana negli spazi operativi;
- *lavori di m.s. della via S. Raineri e relativi impianti:* questo intervento è stato introdotto nel P.O.T. 2007-2009. Trattasi di opere di manutenzione della strada di penetrazione della zona falcata e dei relativi impianti. L'intervento è finalizzato al miglioramento e ripristino del livello di servizio e di sicurezza della strada;
- *lavori di sistemazione logistica banchine di riva aree esterne:* questo intervento è stato introdotto nel precedente P.O.T.. Trattasi di opere di rifacimento della recinzione dell'ambito portuale di Messina, attualmente degradata. L'intervento è finalizzato al miglioramento e ripristino del livello di servizio e di sicurezza negli spazi operativi portuali;

- *lavori di m.s. delle aree pedonali in corrispondenza della foce del torrente Boccetta:* questo intervento è stato introdotto nel P.O.T. 2007-2009. Trattasi di opere di miglioramento della recinzione, della pavimentazione e degli impianti dell'ambito in oggetto. L'intervento è finalizzato al miglioramento e ripristino del livello di servizio e di sicurezza negli spazi indicati;
- *lavori di riqualificazione del lungomare viale della libertà:* questo intervento è stato introdotto nel precedente P.O.T.. Trattasi di opere di manutenzione di spazi pubblici ed arredo urbano. L'intervento è finalizzato al miglioramento ed alla fruizione di spazi pubblici per usi collettivi.

### Completamenti

- *lavori di realizzazione di un terminal logistico sul molo Norimberga – completamento della pavimentazione delle calate:* questo intervento è il risultato della scomposizione in due di un intervento introdotto nei precedenti P.O.T.. Trattasi di opere di completamento delle infrastrutture commerciali del porto, con l'aumento delle dotazioni dei piazzali operativi del molo Norimberga. L'intervento è finalizzato all'ampliamento della dotazione infrastrutturale ed al miglioramento e ripristino del livello di servizio e di sicurezza negli spazi operativi;
- *lavori di realizzazione di un terminal logistico sul molo Norimberga – completamento infrastrutture a terra ed a mare:* questo intervento è il risultato della scomposizione in due di un intervento introdotto nei precedenti P.O.T.. Trattasi di opere di completamento delle infrastrutture commerciali del porto, con l'aumento delle dotazioni dei piazzali operativi del molo Norimberga e la realizzazione di uno scivolo per navi RoRo. L'intervento è finalizzato all'ampliamento della dotazione infrastrutturale ed al miglioramento e ripristino del livello di servizio e di sicurezza negli spazi operativi.

### Ampliamento

- *lavori di rettifica delle banchine Vespri e Colapesce:* questo intervento è stato introdotto nei precedenti P.O.T.. Trattasi di un intervento di allineamento di due banchine esistenti al porto di Messina, con ampliamento delle calate portuali e del filo banchina disponibile. L'intervento è finalizzato all'ampliamento della dotazione infrastrutturale negli spazi operativi.

## **8. INFRASTRUTTURE PORTUALI, OPERATIVITÀ, ASSETTO FUNZIONALE, SERVIZI DI MESSINA**

### **8.1. Circoscrizione territoriale di competenza della Autorità Portuale**

La circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale di Messina, costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei ed i cui confini sono indicati nella cartografia di Piano, abbraccia tutto il lungo tratto del fronte a mare della città di Messina compreso tra la foce del torrente Annunziata e la foce del torrente Portalegni.

Con il recente D.M. 23 ottobre 2006 la circoscrizione è stata estesa agli approdi di Tremestieri, come detto al cap. 4 della presente. Nel seguito vengono presentate le principali informazioni relative al porto di Messina mentre si rimanda all'elaborato F ("Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)") per le analoghe analisi relative agli approdi di Tremestieri, recentemente attivati.

### **8.2. Classificazione del porto, uso attuale delle aree portuali**

Il porto di Messina è classificato di 2<sup>a</sup> categoria e 1<sup>a</sup> classe, ed è adibito sia a traffico turistico che commerciale. La sua forma (cfr. Fig. 8.1) ricorda quella di una falce, con imboccatura a nord dominata dal forte San Salvatore, su cui si erge la stele della "Madonnina", ormai simbolo indiscusso della città dello stretto.

L'imboccatura ha una larghezza minima di circa 400 m, che consente ampi margini di manovrabilità alle navi in transito, anche in condizioni di discreto traffico.

Diverse sono le destinazioni funzionali presenti nell'ambito portuale (cfr. Fig. 8.1 e Fig. 8.2). Tra le diverse funzioni, quelle maggiormente significative (evidenziate nelle figure) sono quelle più strettamente "trasportistiche" ed in particolare quelle riferibili:

- al traghettamento con il Continente: le aree situate a nord del bacino portuale, nella rada di S. Francesco, lungo la banchina Peloro e nelle invasature delle F.S (occorre ricordare per questa tipologia di traffico che, con ordinanza del Sindaco di Messina del marzo 2006, è stato disposto il trasferimento del traghettamento dello Stretto degli automezzi pesanti al polo portuale di Tremestieri);
- al traffico RoRo (Autostrade del Mare, passeggeri + merci): le aree situate lungo la banchina est del molo Norimberga;

- al traffico LoLo: le aree situate lungo la banchina ovest del molo Norimberga e le banchine comprese tra le invasature delle F.S. e la sede della Guardia Costiera a nord (Rizzo, G. Marconi, 1 settembre 1847, Colapesce e Vespri);
- al traffico delle crociere: le medesime aree e banchine comprese tra le invasature delle F.S. e la sede della Guardia Costiera a nord utilizzate per il traffico LoLo (a tergo della banchina 1 settembre 1847 è collocata anche la stazione marittima provvisoria).

Di notevole rilevanza sono le aree destinate agli insediamenti militari (che occupano gran parte della cosiddetta zona Falcata) e alla cantieristica (soprattutto al servizio dei traghetti ma non solo) collocate in prossimità della rada di S. Francesco ed a sud degli insediamenti militari.

Da segnalare infine il Quartiere Fieristico appena a sud della rada di S. Francesco, il porto turistico, posizionato a nord della foce del torrente Bocchetta e le aree destinate ai depositi di prodotti petroliferi (non più attivi) e alla ex stazione di degasificazione, collocate nella zona immediatamente a sud est dell'insediamento militare della zona Falcata.

Nel seguito viene riportata una analisi di dettaglio dell'utilizzo delle aree portuali tratta dal documento "Elementi per il Piano Regolatore del Porto di Messina" redatto dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti (CUST), dell'Università degli Studi di Messina, nel 2002.

Il principale utilizzo del territorio portuale è costituito dall'attività cantieristica (20,8% della globale superficie), mentre solo una parte minore è destinata a funzioni di movimentazione di navi, come risulta evidente dalla Figura 8.3.

Su valori dello stesso ordine di grandezza (19,7%) si colloca un composito gruppo di impieghi "residuali" (17,7%) che comprendono: viabilità, manufatti ed aree non utilizzati, insediamenti di natura diversa (di cui alcuni abusivi e di cui non è stato possibile individuare la funzione), aree non utilizzabili (quali scogliere, foci di torrenti, etc...).

Le aree asservite agli impianti ferroviari impegnano il 18% del territorio portuale.

Le aree destinate ad attività legate al tempo libero (verde pubblico, passeggiata a mare, spiaggia, spazi ricreativi, attività sportive e nautiche) impegnano il 12,3%. Prevalenti sono gli usi per verde pubblico e spiaggia (9% della globale superficie portuale).

Le aree destinate a movimentazioni portuali (compresa la viabilità di accesso al terminal Caronte-Tourist) risultano pari al 9,7%, con una larga prevalenza (oltre i 2/3) dei piazzali delle banchine di riva (Colapesce, 1° Settembre, Marconi, Peloro e Rizzo) e del Molo Norimberga.

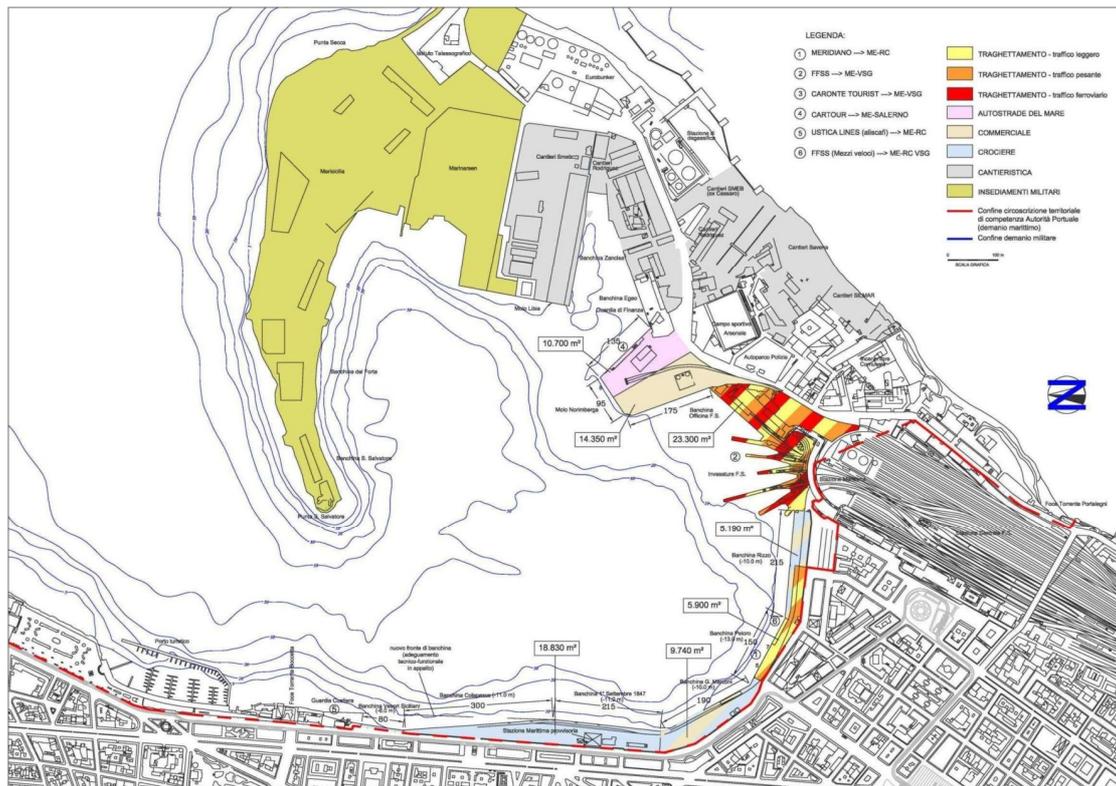
Le attività commerciali impegnano il 6,6% del territorio portuale. Trattasi, sotto il profilo numerico, in gran parte di distributori di carburanti e di piccoli esercizi al dettaglio. La parte largamente prevalente del territorio con questa destinazione d'uso è occupata dal Quartiere Fieristico.

I depositi occupano il 4,6%. Poco meno della metà di questa superficie è impegnata dal deposito costiero (non più attivo) Eurobunker.

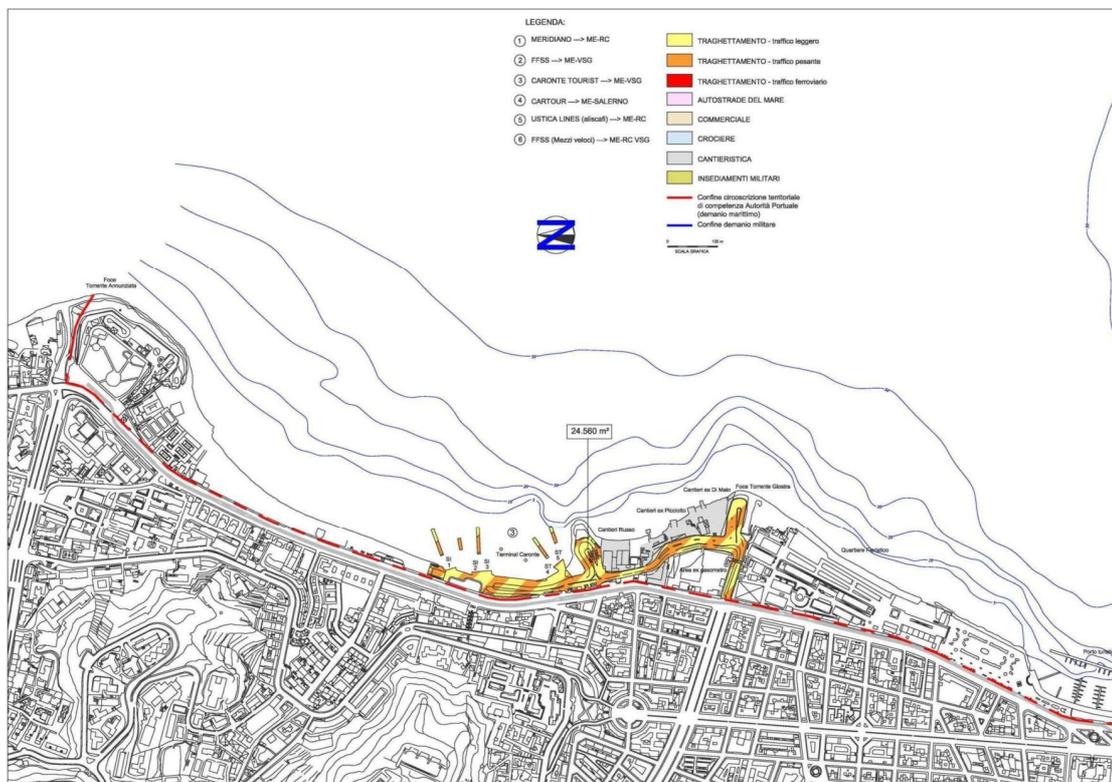
A servizi pubblici e di interesse pubblico è attualmente destinato circa il 4,2% del territorio portuale. L'utilizzo prevalente è per parcheggi (31%), segue lo spazio asservito all'inceneritore comunale (18%).

Le "altre attività artigianali ed industriali" occupano il 3,8%. Trattasi, sotto il profilo numerico, in gran parte di piccole officine meccaniche. La parte prevalente del territorio con questa destinazione d'uso (oltre il 60%) è impegnato dalla stazione di degassifica e dal connesso impianto di termodistruzione (non più attivi).

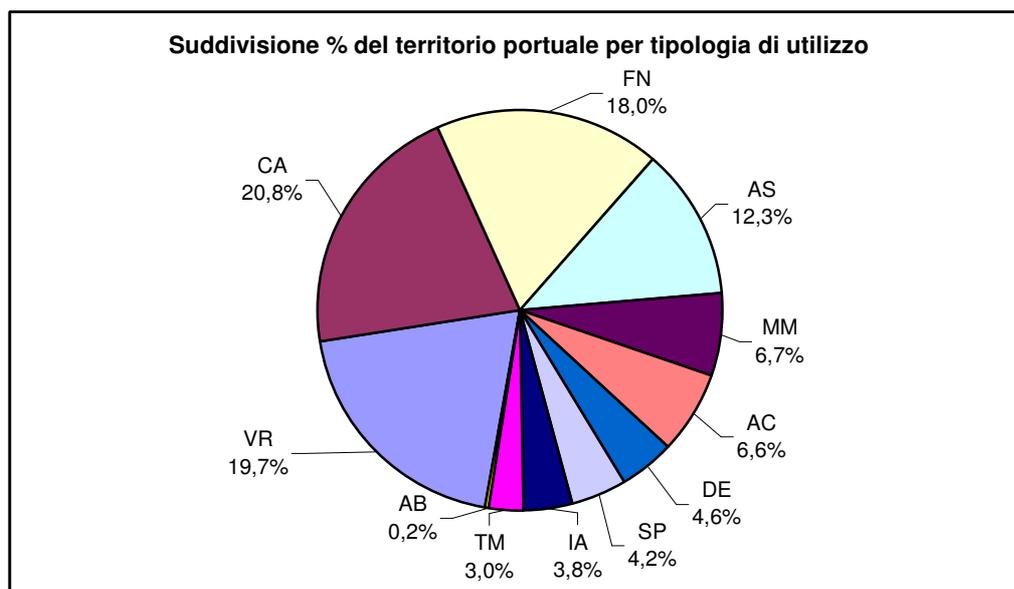
Marginale, infine, è il peso della voce "abitazioni" (0,2%).



**Fig. 8.1 Porto di Messina-Sud. Assetto funzionale** (precedente al trasferimento a Tremestieri del traghettamento del traffico pesante)



**Fig. 8.2 Porto di Messina-Nord. Assetto funzionale** (precedente al trasferimento a Tremestieri del traghettamento del traffico pesante)



Sigla	Tipologia di utilizzo	Aree portuali (m <sup>2</sup> )
VR	Viabilità, manufatti ed aree non utilizzati, spazi residuali	167.861
CA	Cantieri	176.623
FN	Ferrovie dello Stato	152.809
AS	Verde pubblico. Spazi ricreativi. Attività nautiche, sportive	104.255
MM	Aree pubbliche di movimentazione portuale	57.207
AC	Attività commerciali	56.314
DE	Depositi	39.235
SP	Servizi pubblici e di interesse pubblico	35.855
IA	Altre attività industriali/artigianali	32.703
TM	Trasporti marittimi (traghetti)	25.675
AB	Abitazioni	1.463
Totale, esclusi gli specchi acquei assentiti in concessione		850.000

**Fig. 8.3 Porto di Messina – Suddivisione del territorio portuale per tipologia di utilizzo**

### 8.3. Specchi acquei e fondali

Lo specchio acqueo del porto di Messina si iscrive in una sorta di ellisse i cui assi sono lunghi circa 950 e 1.000 m e raggiunge una superficie di circa 75 ha.

I fondali (costituiti essenzialmente da sabbia) raggiungono, nella zona NE dello specchio acqueo, una profondità massima di 65 m. La profondità media, a circa 100 m dal filo delle banchine, è dell'ordine di 40 m, mentre i fondali in banchina sono compresi tra i 10 m e 14 m.

#### 8.4. Banchine e accosti

Le zone banchinate sono quelle dell'area nord-nord ovest del bacino portuale interno alla zona Falcata, prospicienti il fronte dei palazzi della città, ed i due sporgenti Norimberga e Libia, quest'ultimo occupato dai bacini di carenaggio ed, in parte, da presidi militari (Arsenale e Marina Militare) che si estendono fino alla testata del forte S. Salvatore. Tra il molo Norimberga ed il fronte dei banchinamenti anzidetto si interpongono gli invasi delle Ferrovie dello Stato.

Il banchinamento lato nord-nord ovest ha uno sviluppo complessivo di circa 1.150 m, conteggiato a partire dall'imboccatura portuale (banchina Vespri) fino al termine della banchina L. Rizzo, ove insistono gli invasi delle Ferrovie dello Stato.

L'andamento di dette banchine (Rizzo, Peloro, Marconi, 1° Settembre, Colapesce e Vespri), segue in larga parte l'originale il profilo di battigia, a causa delle difficoltà di un loro avanzamento verso mare dettate dai fondali particolarmente acclivi, cosicché a fronte dei 1.150 m di sviluppo complessivo delle banchine il tratto lineare di maggior estensione raggiunge ad oggi "solo" i 300 m. Gli interventi di cui saranno oggetto le banchine Vespri e Colapesce previsti, dall'adeguamento tecnico funzionale di cui si è detto al par. 7.2, modificheranno sostanzialmente la situazione esistente creando con queste due calate un unico fronte di circa 450 m.

Per quanto riguarda la tipologia costruttiva utilizzata per le diverse banchine la situazione è la seguente: la banchina I Settembre e parte della banchina Marconi sono state realizzati con un impalcato a giorno, poggiato su pile in c.a. semplicemente appoggiate al fondale, secondo una tecnica costruttiva oggi desueta, ma che al tempo (primo dopoguerra) costituiva l'avanguardia delle tipologie di banchinamento in presenza di fondali elevati. Dette banchine sono state oggetto di rilevanti lavori di consolidamento strutturale, mirati ad un loro totale recupero finalizzato al rilancio delle attività portuali. Le banchine Rizzo, Peloro e parte della banchina Marconi sono pure state realizzate con una tecnica oggi desueta ovvero quella dei cassoni ad aria compressa. Il nuovo fronte costituito dalle banchine Vespri e Colapesce sarà infine realizzato in parte con un palancoato metallico ed, in parte, a giorno con un impalcato poggiato su pali.

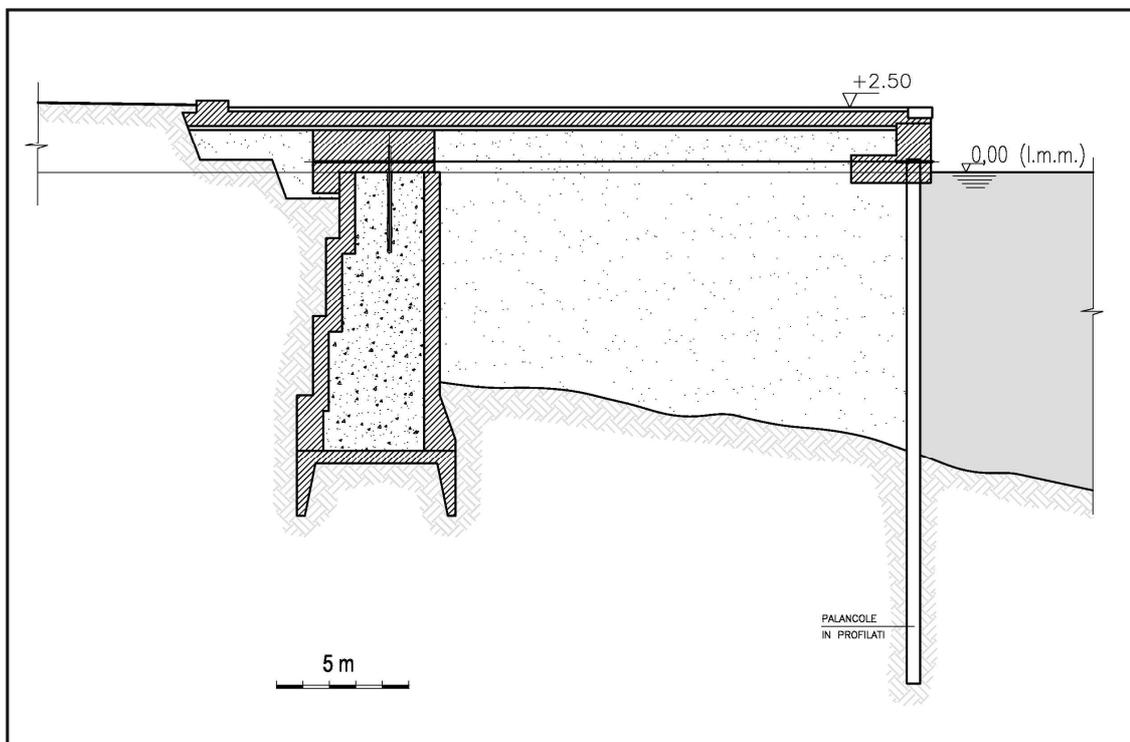
Le banchine originali del molo Norimberga sono costituite invece da pile di massi in c.a. imbasati alla quota -8.5 m. I lavori di consolidamento strutturale prevedono una

palificata su tutto il perimetro dello sporgente che permette un approfondimento dei fondali sino alla  $-11.0$  m.

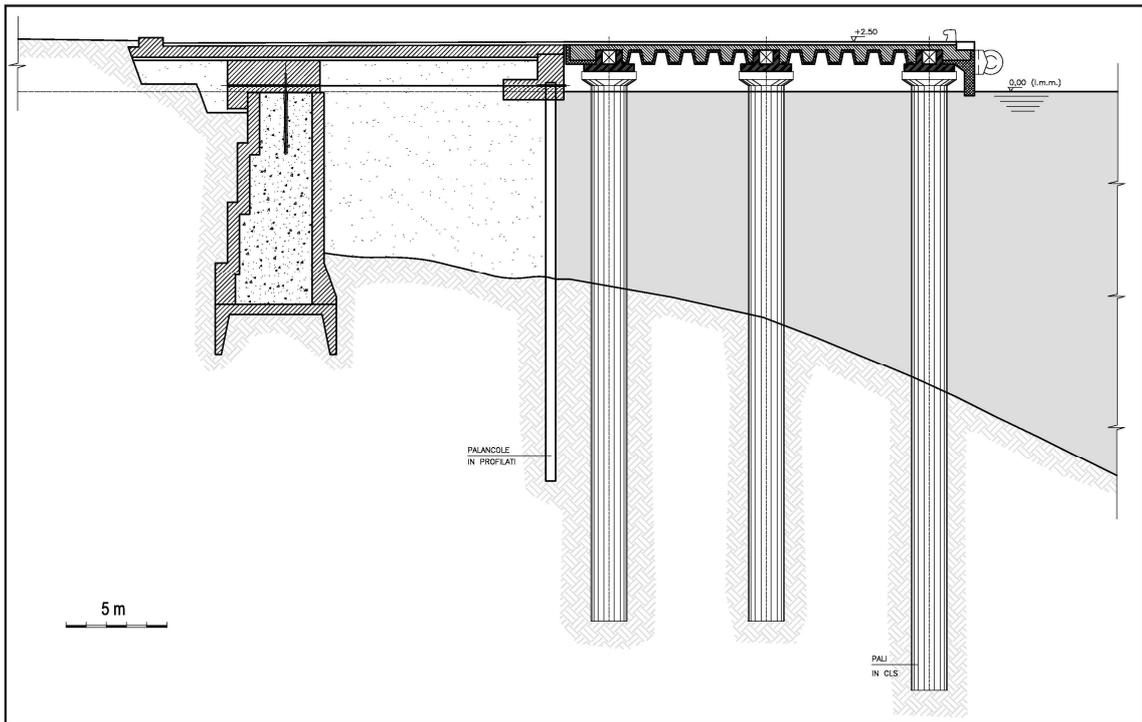
Le caratteristiche delle banchine portuali sono riepilogate nella seguente tabella (procedendo da nord verso sud):

identificativo	lunghezza (m)	quota fondale al piede (m)
Vespri	80	-12.0
Colapesce	300	-14.0
1° Settembre	215	-11.0
Marconi	190	-10.0
Peloro	150	-13.0
Rizzo	215	-10.0
Norimberga	400	-11.0

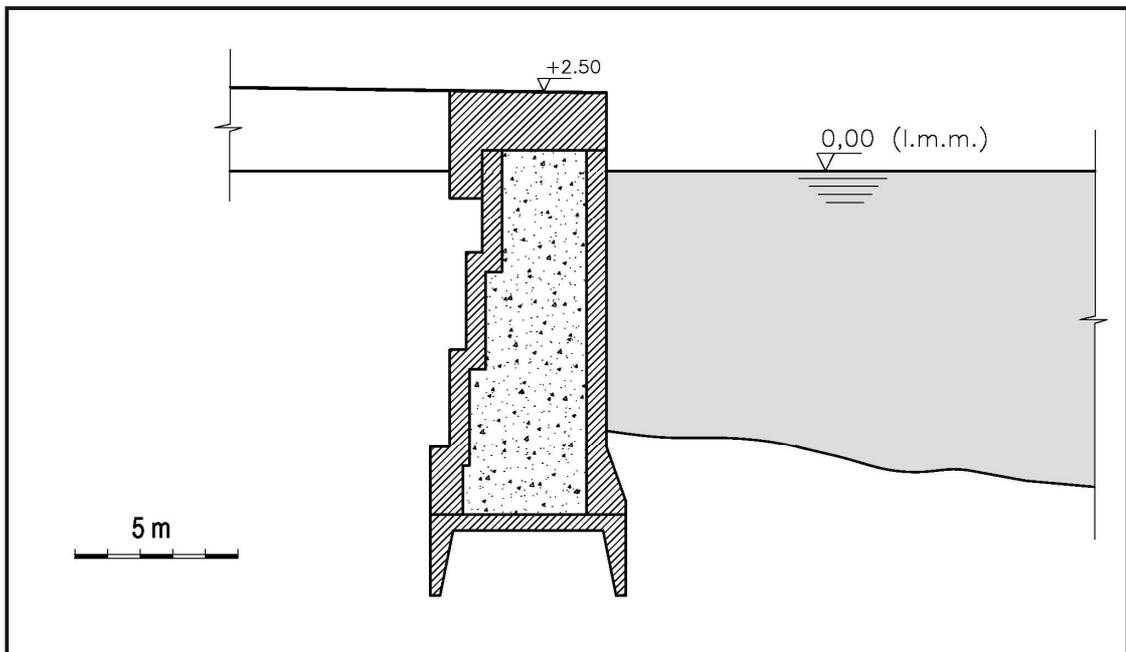
*lunghezza e quota fondale al piede delle principali banchine del porto di Messina*



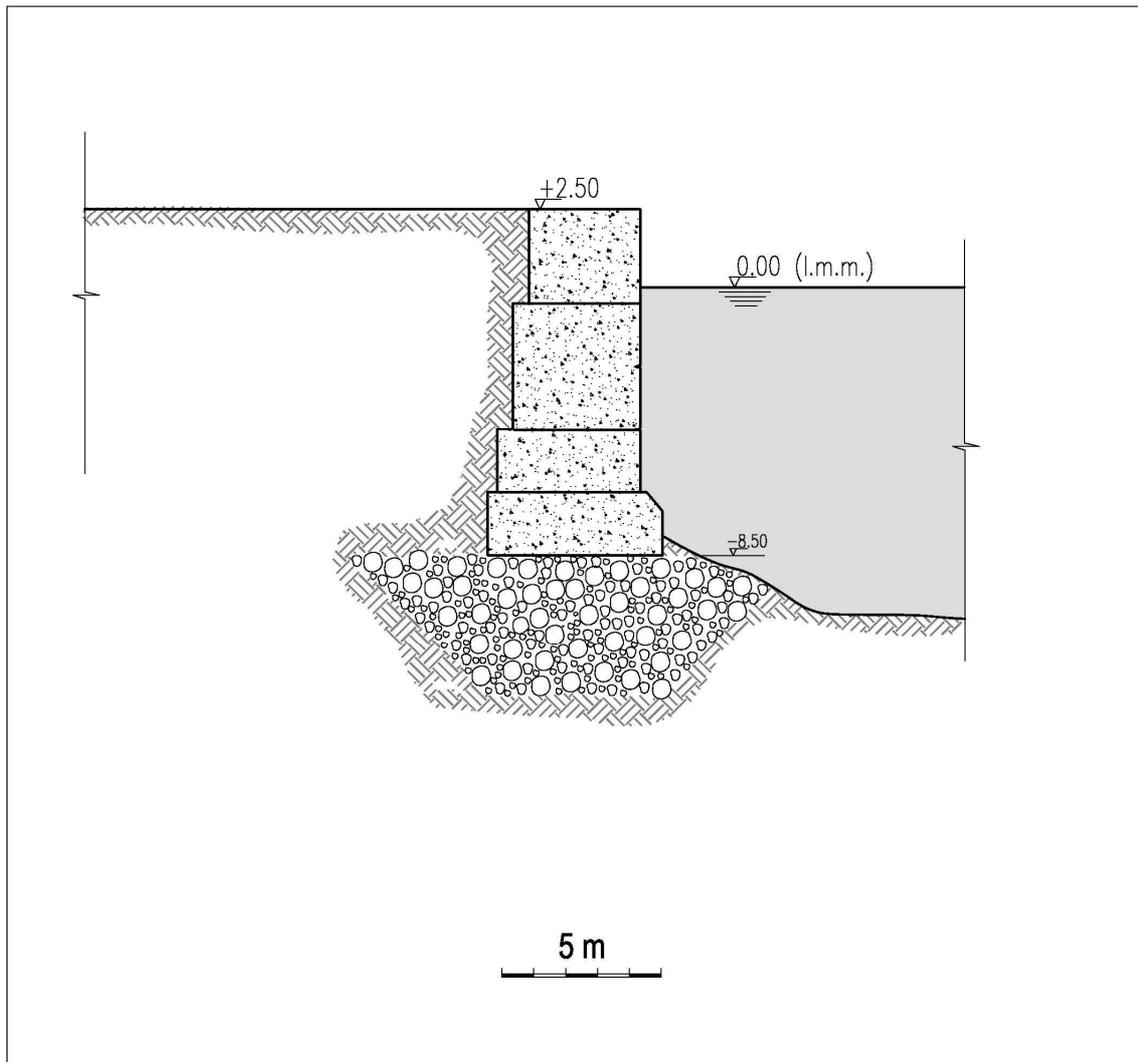
**Fig. 8.4 Porto di Messina – Sezione tipica tratto nord banchina Vespri**



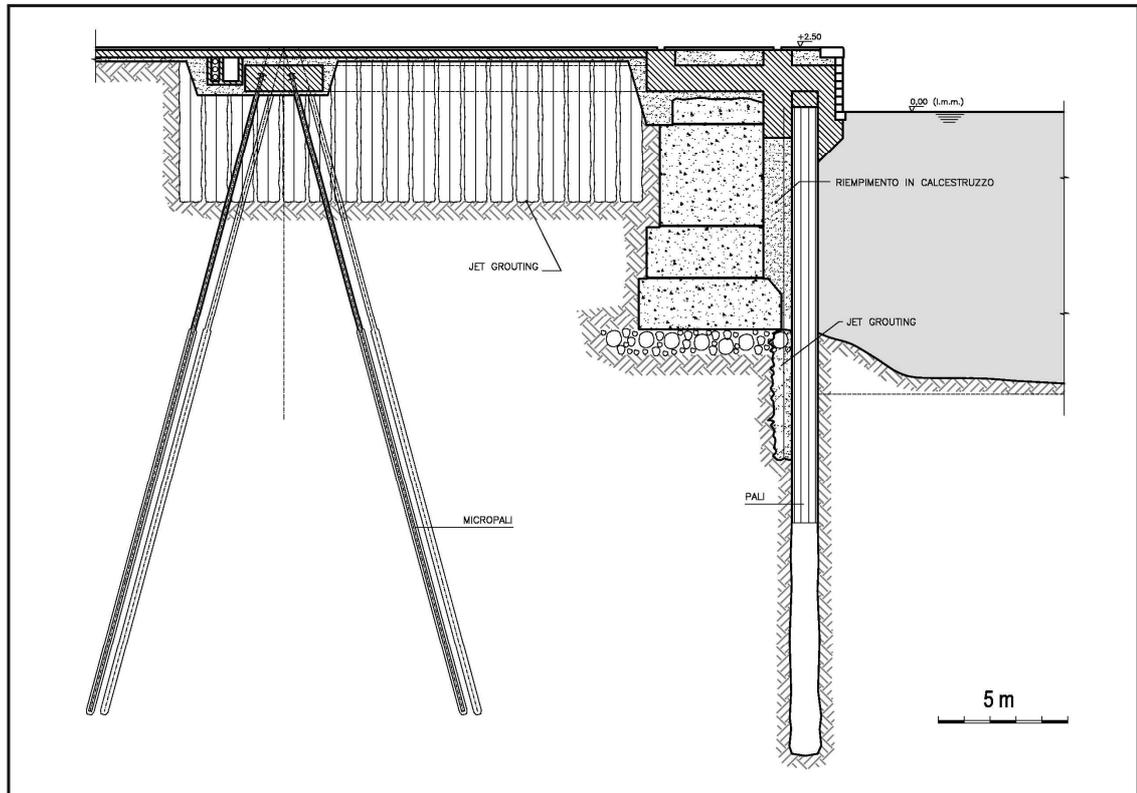
**Fig. 8.5 Porto di Messina – Sezione tipica banchina Vespri / Colapesce**



**Fig. 8.6 Porto di Messina – Sezione tipica banchine Marconi, Peloro e Rizzo**



**Fig. 8.7 Porto di Messina – Sezione tipica banchine Officina R.F.I., Egeo e Zanclea**



**Fig. 8.8 Porto di Messina – Sezione tipica banchine Molo Norimberga**

### 8.5. Aree demaniali

Il territorio demaniale rappresenta uno dei valori strategici dell’Autorità Portuale di Messina e la sua gestione comporta un rilevante impegno sul piano amministrativo e funzionale. La competenza si estende infatti lungo gli 85 ettari circa della Circostrizione di Messina, cui si sono aggiunti i 72 ha della circostrizione di Milazzo e recentemente (D.M. 23/10/2006) il territorio di Tremestieri. Un territorio che raccoglie, peraltro, aree di grande interesse non solo per le funzioni portuali fondamentali, ma anche dal punto di vista urbano, industriale, ferroviario, turistico, della cantieristica, dell’imprenditoria e del diporto.

Il complesso delle vocazioni territoriali si esprime proprio nella gestione delle aree attraverso i singoli atti di concessione. Infatti, in sede di rilascio delle concessioni, l’Ufficio verifica la compatibilità dell’istanza all’interesse demaniale nel rispetto degli indirizzi ministeriali e della destinazione funzionale del territorio demaniale quale ad oggi espressa dall’Ordinanza n.2 del 2002.

In linea generale, le utilizzazioni del demanio nella circoscrizione di Messina sono finalizzate prevalentemente ad attività portuale (terminal passeggeri e merci, parco ferroviario) e commerciale (attività di vendita al dettaglio), ma anche turistico ricreativa (approdo turistico, box informazioni e servizi passeggeri, ecc.), industriale (cantieristica, carpenteria metallica, riparazioni), servizi (viabilità, parcheggio, parco), urbana (passeggiata, Quartiere Fieristico).

L'attività di gestione del demanio rappresenta una delle voci più importanti del bilancio dell'Autorità Portuale ed uno dei settori di maggiore interesse anche per gli altri attori territoriali (Comune, Provincia, imprese).

Sono presenti le seguenti concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 18 della legge 84/94:

1. Caronte & Tourist. S.p.a. Concessione in scadenza al 16.02.2009, per la gestione di un terminal destinato al servizio di traghettamento nella Rada di S. Francesco del Porto di Messina;
2. Rete Ferroviaria Italiana. Concessione in scadenza al 31.12.2007, per la gestione di un terminal destinato al servizio di traghettamento di rotabili sul Molo Norimberga del Porto di Messina.

## **8.6. Lavoro portuale**

Le operazioni portuali nelle aree di Messina sono relative prevalentemente ad attività correlate al servizio di traghettamento sullo stretto di Messina, cui si aggiungono carico/scarico di merci come travi, gesso, blumi, merce varia, pietrisco, acqua.

Il traffico di traghettamento rappresenta una voce significativa ed importante nelle movimentazioni del porto di Messina, trattandosi di attività altamente specialistica prevalentemente operata dal terminal della Rada San Francesco, in regime di servizio pubblico.

I servizi specialistici, accessori alle operazioni portuali, sono stati individuati con Ordinanza n. 1 del 2004 e consistono in:

1. stoccaggio e sosta temporanea delle merci in banchina a supporto delle operazioni portuali;

2. sosta in banchina di automezzi per il carico e lo scarico delle merci, per lo spostamento del carico e per le attività complementari alle operazioni di carico e scarico delle merci.

Ad oggi non vi sono soggetti autorizzati allo svolgimento di servizi specialistici. I soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/94 sono invece i seguenti:

Nome	Ambito di attività	Scadenza autorizzazione
Caronte & Tourist	Operazioni portuali conto prop. e di terzi	16/02/2009
Rete Ferroviaria Italiana	Operazioni portuali conto proprio	31/12/2007
Comet	Operazioni portuali conto terzi	31/12/2007
Italia soc. coop.	Operazioni portuali conto terzi	31/12/2008
Meridiano Lines	Autoproduzione operazioni portuali	31/12/2007
Servizi Norimberga	Servizi specialistici	31/12/2009

*elenco soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali*

Gli operatori autorizzati ai sensi dell' art. 68 C. N. e il tipo di attività svolta sono invece i seguenti:

N°	Ditta	Tipo attività
1	Sicurvigilanza soc. coop.	Servizio vigilanza
2	Ferrando Luca	Bunkeraggio
3	Rendelin s.p.a.	Lavori portuali
4	I.F.A.	Manutenzione Costruzione Strutture Attrezzature
5	C.O.M.A.P.	Manutenzione Costruzione Strutture Attrezzature
6	Pedrotti s.r.l.	Revisioni sistemi di evacuazione e forniture navali
7	Trio s.r.l.	Lavori ai pontili
8	Officine Meccaniche Nardelli s.r.l.	Lavori e riparazioni meccaniche
9	VE.DI.S.	Bunkeraggio
10	De Pasquale Francesco	Chimico Porto
11	Giuntabus	Noleggio bus con conducente
12	Napoli Natale	Manutenzione riparazioni navali
13	Cambria Domenico	Autotrasporto Merci
14	Consoni Natale	Lavori meccanici e navali
15	Nettunia	Vigilanza Prevenzione Antincendio

N°	Ditta	Tipo attività
16	Caratozzolo Carmine Pantaleone	Chimico porto
17	Onofaro Antonino	Ritiro Trasporto Smaltimento Rifiuti
18	ECO.DEP. Di Morando G&C s.n.c.	Smaltimento rifiuti
19	Myleco s.a.s.	Raccolta Trasporto e Smaltimento Rifiuti
20	Tracuzzi Giovanni	Autotrasporti
21	Agotour s.r.l.	Noleggio bus con conducente
22	Wartsila Italia s.p.a.	Industria meccanica
23	Mare Pulito s.r.l.	Bonifica acque
24	Sciacca Vito	Comp. Bussole Magnetiche
25	Siciliana trasporti s.r.l.	Trasporto conto terzi
26	Lift s.r.l.	Noleggio e prestito di autogrù
27	Sicil-oil s.n.c. di Spada Antonino & C.	Sbarco di acque oleose
28	So.Me.T. s.r.l.	Bunkeraggio
29	Rizzo Vennero	Raccolta rifiuti
30	L.P. Elettromeccanica s.r.l.	Manutenzione Riparazione Navi
31	Jonica Trasporti e Turismo s.p.a.	Noleggio bus con conducente
32	C.A.T. Cooperativa Artigianale Trasporti	Autotrasporto C/terzi (bunkeraggio)
33	SAT Sicilian Airbus Travel Finy	Noleggio bus con conducente
34	Aviotrasporti s.r.l.	Trasporto merci su strada
35	O.M.S. s.r.l.	Soll. Imb. con gru
36	Nuove Messaggerie Eoliane di Lombardo Italo & C. s.a.s.	Noleggio autogrù
37	Starcar s.n.c.	Autonoleggio
38	Vinci Autoservizi s.r.l.	Noleggio bus con conducente
39	Pollicino Elio	Noleggio bus con conducente
40	Tirrenia soc. Coop.	Servizio Vigilanze Private
41	Nautica Vip s.r.l.	Riparazione motori marini

*elenco operatori autorizzati ai sensi dell' art. 68 C. N. e tipo di attività svolta*

## 8.7. Attrezzature e servizi vari

### **Attrezzature per la movimentazione delle merci**

Sono in esercizio le seguenti attrezzature:

- n° 2 gru elettriche "Ceretti e Tanfani" da 7 e 15 t con gancio e benna operanti sulla banchina Rizzo;

- n° 2 gru semoventi "Italgru" da 30 t con gancio e benna operanti sulla banchina Rizzo;

Detti mezzi, di proprietà della Autorità Portuale di Messina, sono gestiti dalle Imprese Portuali Comet Italia srl.

### ***Depositi merci***

Magazzini merci "generalisti": di proprietà del Comune di Messina, sono ubicati nell'area retrostante la banchina Rizzo ed occupano una superficie utile di circa 2.110 m<sup>2</sup> con una capacità ricettiva di 35.880 q circa, non sono attualmente utilizzati però per scopi legati alle attività portuali.

### ***Bacini di carenaggio***

Vi sono due bacini di carenaggio. Il primo, in concessione alla società Palumbo, è lungo 260 m, largo 36 m ed ha una altezza alla soglia di 11,80 m. Può ospitare navi fino a 30.000 TSL e sarà dotato di n° 2 gru elettriche aventi una capacità di sollevamento di 60 e 20 t, di argani elettrici ed idraulici e di impianti per la fornitura di energia elettrica, aria compressa, acqua dolce e di rete telefonica.

Il secondo bacino, di proprietà della Marina Militare, ha una lunghezza di 150 m, una larghezza di 24,80 m, una altezza alla soglia di 7,60 m e può ospitare navi fino a 10.000 TSL.

### ***Pilotaggio***

La Corporazione dei Piloti è composta da 12 piloti effettivi e 6 aspiranti piloti, 8 marittimi abilitati al pilotaggio, 11 conduttori di pilotine. Dispongono di 5 motopilotine ormeggiate presso un pontile collocato in località Paradiso a nord del porto di Messina.

### ***Rimorchio***

Sono disponibili 3 rimorchiatori che non dispongono di un punto di ormeggio fisso. Gli addetti alle operazioni sono 16.

### ***Ormeggio***

Il servizio è prestato da 9 addetti che dispongono di 2 motobarce per l'ormeggio e 1 motobarca per il trasporto passeggeri. Le 3 imbarcazioni sono ormeggiate in prossimità dell'edificio della Guardia Costiera lungo la banchina Vespri.

### ***Bunkeraggio***

Il servizio viene effettuato a mezzo di tubazioni alla banchina Colapesce e 1 Settembre e, solo per gli aliscafi, presso la banchina Vespri; può essere effettuato in altre banchine a mezzo autobotte.

## **8.8. Navigazione, accessibilità nautica**

In base alla concreta esperienza dei piloti di porto interpellati al riguardo, le principali caratteristiche sotto questi aspetti possono essere così riassunte:

- **navigazione nello Stretto.** È ben noto che le forti correnti che si verificano nello Stretto costituiscono – assieme alla intensità del traffico di navi ed imbarcazioni di tutte le dimensioni che navigano nello Stretto e lo attraversano – l'elemento di maggiore rilievo ai fini della navigazione e della sicurezza.

In particolare i traghetti, in presenza di moto ondoso e/o di forte corrente, devono modificare la rotta "normale" e più diretta tra Messina e Villa San Giovanni – ad esempio dirigendosi, da Villa S.G., più a nord e quindi costeggiando la costa siciliana – allungando così il percorso e la durata della navigazione.

Ciononostante la frequenza e la durata di condizioni ambientali che rendono necessario interrompere la navigazione ed il traghettamento risultano trascurabili, anche per i traghetti meno moderni e meno motorizzati.

- **Entrata/uscita, manovra in porto.** Le dimensioni della imboccatura portuale (circa 400 m tra la punta S. Salvatore, alla estremità della zona Falcata e l'inizio della banchina Vespri Siciliani) e del bacino portuale, nel quale può essere iscritto un cerchio del diametro di circa 700 m, rendono agevole l'ingresso in porto, l'evoluzione e la manovra di uscita anche delle navi da crociera delle maggiori dimensioni. La manovra di rotazione è necessaria per le navi da crociera e per le RoRo diretta al molo Norimberga mentre non lo è per i traghetti bidirezionali che effettuano il numero di gran lunga prevalente di toccate in porto.

Gli unici problemi di cui tenere conto nel disegnare il nuovo PRP ed eventuali nuove opere aggettanti nello specchio acqueo rispetto al profilo attuale delle opere di bordo sono costituiti da eventuali conflitti con alcune opere e funzioni in atto, e in particolare:

- esigenze dei traghetti diretti agli (o provenienti dagli invasi RFI) che, anche a causa delle loro ridotte capacità manovriere, devono poter disporre di uno specchio libero sufficientemente ampio innanzi alle invasature;

- esigenze delle navi in ingresso/uscita dal bacino di carenaggio e/o dalla banchina di servizio sul lato sud del bacino, che effettuano ovviamente un numero assai limitato di manovre – non particolarmente legate ad un rigido rispetto di tempi ed orari prestabiliti – con l’ausilio di rimorchiatori ma che spesso dispongono di scarsa manovrabilità o sono molto esposte all’azione del vento essendo in zavorra, etc.
- **“downtime”**. Il *“downtime”* del porto (cioè il tempo di interruzione della accessibilità nautica e della operatività delle abituali attività) a causa di avverse condizioni ambientali e/o di limitazioni connesse alla conformazione della struttura portuale risulta in definitiva trascurabile nella situazione attuale comunque inferiore a quanto si registra – senza particolare inconvenienti – in molti altri porti. A ciò contribuiscono la posizione geografica e le limitazioni del *fetch* conseguenti alla conformazione dello Stretto, la presenza di uno straordinario ridosso naturale costituito dalla zona Falcata, l’ampiezza del bacino protetto e la profondità dei fondali al suo interno.

## 8.9. Diporto nautico

Oltre al porto turistico “Marina del Nettuno” di cui si è detto al cap. 3, con i suoi 160 posti barca lunghi da 8 a 20 m, non sono presenti nell’ambito portuale altri ormeggi riservati alla nautica da diporto; per trovare altre possibilità di ormeggio occorre spostarsi fino a Milazzo ed oltre (Porto Rose presso Falcone), quindi non meno di 25 miglia verso nord e ovest, o a Riposto, 30 miglia verso sud. Pochi posti barca e non molto attrezzati si trovano invece in piccoli approdi più vicini, sulla costa calabrese, fra Scilla e Reggio, al di là dello Stretto.

Sono previste due nuovi porti turistici prossimi al porto di Messina: uno circa 2 miglia a nord, fra la città e capo Peloro, l’altro 25 miglia a sud, nell’area Taormina – Giardini Naxos.

## **9. ASPETTI FISICI ED AMBIENTALI**

### **9.1. Premesse**

Nell'allegato D.1 "Studio meteomarinò" al presente documento sono trattati i temi relativi alla climatologia, al livello del mare e delle correnti, ed al moto ondoso al largo e sottocosta per il porto di Messina e Tremestieri mentre nell'allegato D.2 "Morfologia e dinamica del litorale di Tremestieri, in assenza di interventi. Stabilità statica e sismica" sono trattati i temi relativi alla caratterizzazione sedimentologica e alla dinamica del litorale di Tremestieri. A questi allegati si rimanda quindi per gli specifici approfondimenti su questi argomenti.

Nel seguito sono affrontati altri temi (di natura fisica ed ambientale) che assumono rilevanza per quanto previsto dal nuovo PRP.

Saranno dapprima descritte le caratteristiche generali (ovvero riconducibili all'intero tratto di costa in oggetto) dei diversi temi trattati e quindi, laddove significativo, fornite informazioni più di dettaglio per le località di Messina e Tremestieri.

### **9.2. Caratteristiche geo-litologiche generali**

La successione dei terreni affioranti nella zona compresa tra Capo Peloro e Capo Scaletta [1], comincia alla base con rocce cristalline appartenenti alla Falda del complesso Calabride (Unità dell'Aspromonte). Si tratta di metamorfici rappresentati da paragneiss, micascisti, gneiss occhiadini e anfiboliti (cfr. Fig. 9.1).

La successione continua con il Tortoniano rappresentato da terreni di origine detritica: conglomerati con elementi cristallini provenienti dal disfacimento dei terreni metamorfici e arenarie con elementi detritici a diversa granulometria.

La successione prosegue con un'alternanza di argille marnose, marne e siltiti, e si chiude con i calcari di base del Messiniano. I termini Pilo-Pleistocenici sono individuati dai trubi, marne bianche a globigerine e da sabbie, calcareniti e argille azzurre.

Il Quaternario è rappresentato da terreni sabbiosi-ghiaiosi di facies deltizia, affioranti nella zona da Paradiso a Ganzirri e più a Sud lungo la fascia ionica. Tali sedimenti sono a tratti coperti da terrazzi marini con depositi che passano dalle sabbie fini a sabbie grossolane e ciottoli.

### Formazioni affioranti principali

Per quanto riguarda l'ambito portuale di Messina (cfr. Fig. 9.2), il contorno esterno dell'intero impianto portuale, è costituito da arenili naturali ed in particolare da sabbie e ghiaie poggianti su un substrato di rocce cristalline.

### Litoformazioni presenti nel sottosuolo

Con riferimento alla Fig. 9.3 è possibile riconoscere nell'ambito del porto di Messina sabbie argillose rossastre, conglomerati di ciottoli cristallini a cemento argilloso sabbioso (cfr. zona nord, rada di San Francesco) e depositi alluvionali ghiaiosi e di sabbie marine, sabbie, ghiaie ed argille fluviali.

Nell'ambito del porto di Tremestieri sono invece riscontrabili esclusivamente depositi alluvionali ghiaiosi e di sabbie marine, sabbie, ghiaie ed argille fluviali.

## **9.3. Caratteristiche geotecniche**

### **9.3.1. Messina**

L'area portuale ricade all'interno dell'arenile denominato zona Falcata che poggia, ad una profondità non perfettamente definita ma certamente superiore a 50 m, su rocce cristalline.

Alcune caratteristiche più di dettaglio dei terreni sono desumibili da due distinte fonti: le indagini realizzate per il consolidamento del molo Norimberga e quelle realizzate per la rettifica della banchine Vespri e Colapesce.

I sondaggi geognostici nell'area del molo Norimberga hanno evidenziato la presenza, alla base dei massi di banchina (costituiti da calcestruzzo in massi) di depositi marini sabbioso-ghiaiosi, con prevalenza alternata dei due termini granulometrici. Essi presentano grado di addensamento crescente fino all'80%, rilevabile circa ad una quota di 18 metri sotto il livello del piazzale.

Più in generale si è potuto stabilire che a tergo dei massi di banchina sono presenti materiali di riporto per uno spessore di circa 11 metri, costituiti in prevalenza da sfabbricidi su matrice di ghiaia e sabbia, caratterizzati da discreta eterogeneità e modesto grado di addensamento.

Viene, inoltre, rilevata la presenza possibile delle fondazioni di un bastione della "Cittadella", localizzate presumibilmente in prossimità della radice del piazzale.

Le caratteristiche geomeccaniche dei litotipi rilevati sono riassunte nella seguente tabella.

Litotipo	Angolo di Attrito $\phi$ (°)	Coesione $c'$ (T/mq)	Peso umido di volume per materiali asciutti $\gamma$ (g/cc)	Peso di volume per materiali saturi $\gamma'$ (g/cc)	Densità relativa $D_r$ (%)
Riporti	25	0	1,7	1,9	
Sabbie e ghiaie (sabbie m)	32	0	1,8	2,0	70
Sabbie e ghiaie (sabbie d)	35	0	1,9	2,1	80

### Banchina Vespri

I sondaggi eseguiti hanno permesso di definire i litotipi presenti, e di ipotizzare il processo cronologico dei sedimenti. I terreni individuati, il cui riepilogo è riportato sotto, sono tutti “sciolti”. La struttura a “grana grossa” prevale nettamente su quella a “grana fine”.

1	riporti recenti di varia natura ed origine, composti da ghiaia e sabbia con blocchi metamorfici e basaltici (sfabbricidi).
2	sabbie di natura quarzosa nerastre, addensate a matrice limosa, con intercalazione di ciottoli e blocchi litoidi metamorfici.
3	limi e sabbie limose poco consistenti, con inclusi litoidi e sfabbricidi misti a materia organica in decomposizione.
4	limi e sabbie limose, intercalate a conglomerato organogeno e blocchi litici.

### *descrizione di “campagna” dei terreni riscontrati sulla banchina Vespri*

In generale, il termine (1) rappresenta il materiale di rinfianco delle banchine, il (2) costituisce il sedimento naturale tipico dei depositi del messinese, peraltro rilevato in tutti i sondaggi eseguiti lungo le banchine in occasione dei vari interventi predisposti dall'ufficio tecnico della AP nel tempo. I termini (3) e (4) costituiscono il deposito di superficie del fondo marino, ed assieme raggiungono potenza dell'ordine di 5,00 – 6,00 m.

### Banchina Colapesce

Sono stati individuati i seguenti litotipi:

1	riporti recenti di varia natura ed origine, composti da ghiaia e sabbia con blocchi metamorfici e basaltici (sfabbricidi).
2	sabbie di natura quarzosa nerastre, addensate a matrice limosa, con intercalazione di ciottoli e blocchi litoidi metamorfici

#### *descrizione di "campagna" dei terreni riscontrati sulla banchina Colapesce*

In cui i due termini hanno lo stesso significato loro attribuito per la banchina Vespri.

I parametri geotecnici, desunti sia dalla comparazione delle prove effettuate nelle varie campagne cui si è precedentemente fatto cenno, sia da "analisi a ritroso" (tratto iniziale della Colapesce, a confine con la Vespri), sono a seguire riportati:

- Terreni di rinfianco:  $\varphi' = 35^\circ - 40^\circ$ ,  $\gamma_{sat} = 20 \text{ KN/mc}$ ,  $c' = 0 \text{ Mpa}$ ;
- Formazione di base:  $\varphi' = 37^\circ - 40^\circ$ ,  $\gamma_{sat} = 20 - 21 \text{ KN/mc}$ ,  $c' = 0 \text{ Mpa}$ ;

#### **9.3.2. Tremestieri**

Dall'insieme dei diversi studi disponibili relativi all'area di Tremestieri è emerso che la zona ove sorgono le opere portuali esistenti è costituita da sabbie e ghiaie a banchi discontinui caratterizzati da un differente grado di addensamento. I parametri geotecnici fondamentali possono essere mediamente così definiti:

$$\varphi = 34^\circ - 38^\circ$$

$$c' = 0,00 \text{ kg/cmq}$$

$$\gamma = 1,9 \text{ g/cc}$$

$$\gamma' = 1,0 \text{ g/cc}$$

#### **9.4. Caratterizzazione sismica generale**

Il territorio di Messina [2], ai sensi della L.64/74, al D.M. del 26/06/81, D.M. 11/03/88 e Circolare 24/09/88 n°30483 (LL.PP.), D.M. 16/01/96 ed a seguito dell'introduzione del DPCM N. 3274 DEL 20/3/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" pubblicata l'8 maggio 2003 è classificato in prima categoria (vedi: GU n. 105 del 8-5-2003- Suppl. Ordinario n. 72).

#### **9.4.1. Messina**

Nell'ambito delle attività di progettazione per la rettifica delle banchine Vespri e Colapesce di cui si è detto al precedente par. 9.3.1, è stata studiata la suscettività alla liquefazione dei terreni, con la formulazione dovuta a Seed ed Idriss. Da tale analisi è emerso che il numero limite di colpi N30, al di sotto del quale si può verificare il fenomeno della liquefazione, per zone in cui  $S=12$ , è pari a 10, mentre i valori di N30 risultanti dalle prove SPT è compreso tra 20 e 30. Ciò premesso, si può escludere il rischio di liquefazione delle sabbie presenti nel bacino portuale.

#### **9.4.2. Tremestieri**

Considerate le caratteristiche medie dei terreni presenti nell'area dell'approdo di Tremestieri (sabbie grossolane, ghiaie) e la conseguente elevata permeabilità che non permette lo sviluppo della pressione nei pori, in linea di principio appare poco probabile la possibilità di innesco di fenomeni di liquefazione in caso di sisma.

### **9.5. Caratteristiche idrologiche generali**

Nel Piano Straordinario per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con D.A. n. 298/41 del 4/7/00 [1], erano stati individuati nel territorio siciliano n. 57 bacini idrografici principali. Tale suddivisione è stata estrapolata da quella contenuta nel Censimento dei Corpi Idrici – Piano Regionale di Risanamento delle acque, pubblicato dalla Regione Siciliana nel 1986.

Nell'Aggiornamento del Piano Straordinario, approvato con D.A. n. 543 del 22/7/02, erano state individuate le aree territoriali intermedie ai sopraelencati bacini idrografici principali.

Nel "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana", vengono elencati i bacini idrografici di tutti i corsi d'acqua aventi sbocco a mare e le aree comprese tra una foce e l'altra, raggruppandoli, dal punto di vista geografico, nei tre versanti siciliani: settentrionale, meridionale ed orientale. Tale suddivisione è stata effettuata sulla base di quella proposta dall'Ufficio Idrografico della Regione Siciliana con nota n. 5686 del 23 Ottobre 2003.

Nella Fig. 9.4 è possibile osservare che il tratto di costa in oggetto fa capo al bacino idrografico n. 102 che va dal T.te Fiumedinisi a Capo Peloro.

Dal punto di vista idraulico [2] è da evidenziare come i corsi d'acqua ricadenti nel suddetto bacino idrografico (cfr. Figg. 9.5 e 9.6) siano caratterizzati da bacini imbriferi modesti, da forti pendenze longitudinali e brevi corsi in pianura, cui si aggiunge la natura dei suoli prevalentemente impermeabili con il risultato di un regime idrico che riproduce l'andamento degli afflussi meteorici, convogliando grandi quantitativi d'acqua durante le precipitazioni atmosferiche di elevata intensità e restando con portate molto modeste o addirittura assenti per lunghissimi periodi dell'anno. L'intensa azione erosiva causa inoltre notevole trasporto solido con significative quantità di materiale alluvionale depositato nei tratti inferiori dei corsi d'acqua.

## 9.6. Caratteristiche idrogeologiche

L'area di Tremestieri è interessata da una falda costiera generata dall'allargamento, nell'ambito dei terreni permeabili alluvionali che la costituiscono, delle falde di subalveo della fiumara Larderìa e del Vallone Guidari.

L'alimentazione di questa falda avviene sia (in maniera modesta) per immagazzinamento diretto che (in maniera più rilevante) per afflusso delle falde di subalveo, afflusso che risente della stagionalità degli eventi di pioggia.

Le quote del tetto di falda oscillano mediamente (a seconda del punto di misurazione, delle precipitazioni e, in subordinato, delle maree) tra il livello del medio mare in prossimità della battigia e i +1,0 m appena a monte del rilevato ferroviario.

## 9.7. Batimetria

### 9.7.1. Messina

Nel novembre 2005 è stato realizzato un rilievo batimetrico di parte degli specchi acquei rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Messina. Detto rilievo è stato utilizzato in tutte le tavole del nuovo Piano Regolatore Portuale e ad esse si rimanda quindi per una visione d'insieme dell'andamento dei fondali.

Complessivamente, è possibile notare che i fondali raggiungono rapidamente profondità piuttosto elevate, sia nel bacino portuale che in gran parte del tratto di mare antistante la costa sino alla foce del torrente Annunziata.

Dinnanzi alla banchina Peloro, ad esempio, a soli 20 metri dal fronte della calata si ha una profondità di circa 25 metri, con una pendenza media pari quindi a circa il 50%. La

medesima situazione si ritrova sia nelle banchine più a nord all'interno del bacino portuale, che nella zona antistante l'area della Fiera, che nel primo tratto della rada di San Francesco.

Un fondale meno acclive è invece presente nel tratto nord della rada di San Francesco, dove la medesima profondità di 20 metri si trova a ben 170 metri dalla costa, e nell'area antistante gli invasi della RFI e il molo Norimberga, dove si trovano ampie porzioni di bacino con una profondità costante di circa 10 metri.

I punti di maggiore profondità (pari a circa 65 metri) sono raggiunti dinnanzi al bacino di carenaggio dell'area militare e in prossimità dell'imboccatura portuale.

Infine, per quanto riguarda i fondali presenti a sud del promontorio della zona Falcata (all'esterno quindi del bacino portuale), è possibile osservare che essi sono abbastanza regolari, con pendenze dell'ordine del 25% nel tratto che va dal torrente Portalegni sino all'area della ex stazione di degasifica, ove invece diventano decisamente meno acclivi e più irregolari.

### **9.7.2. Tremestieri**

Recentemente (marzo 2007) è stato eseguito un dettagliato rilievo batimetrico del tratto di mare antistante la porzione di costa che va dal torrente Lardereria a nord a poco oltre il vallone Canneto a sud. Detto rilievo è stato utilizzato in tutte le tavole del nuovo Piano Regolatore Portuale e ad esse si rimanda quindi per una visione d'insieme dell'andamento dei fondali.

Complessivamente, è possibile osservare che l'andamento dei fondali è piuttosto regolare dalla profondità di -15 metri in poi, con pendenze elevate e pari a circa il 40%, per tutto il tratto di cui si è eseguito il rilievo.

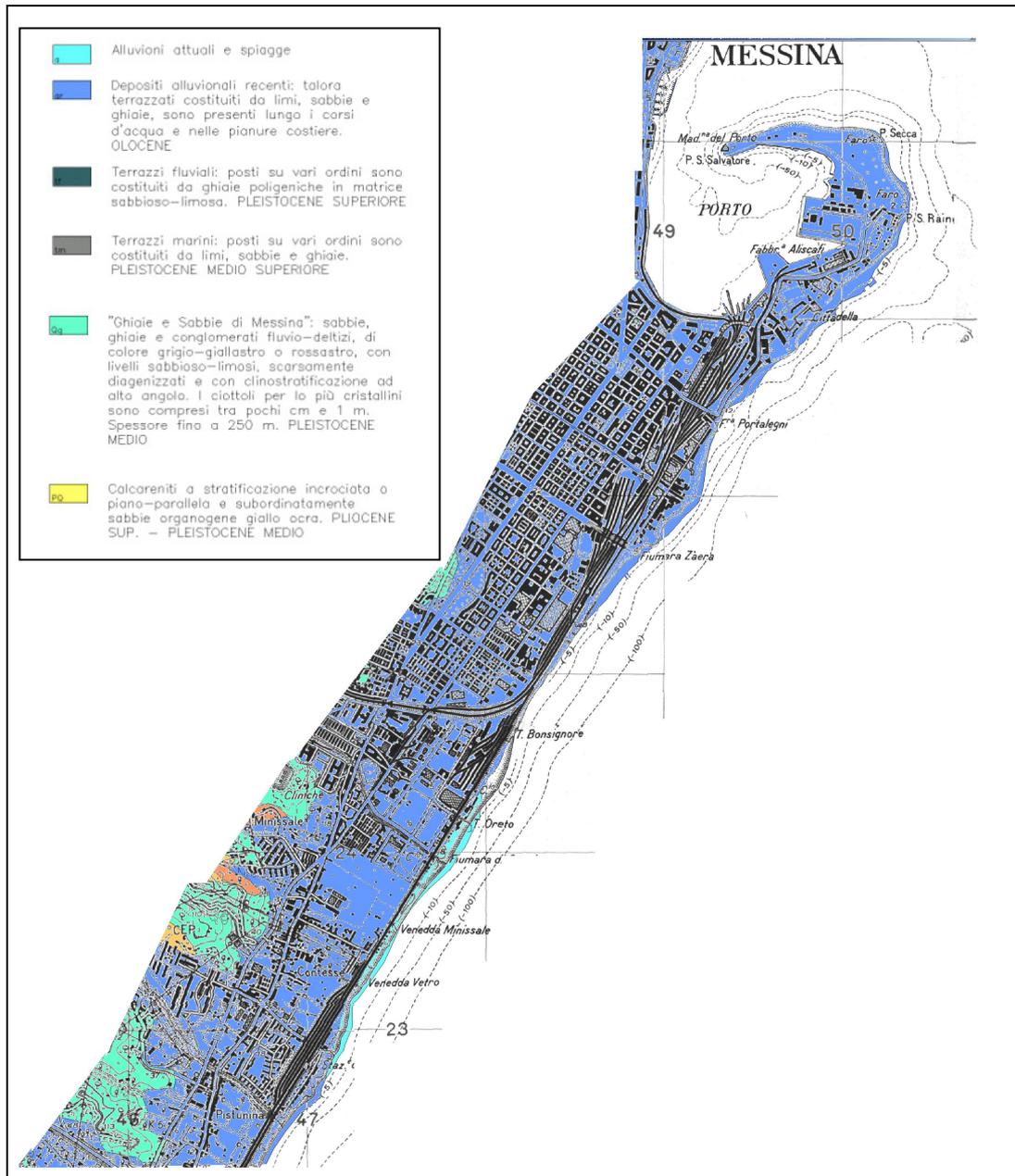
I fondali tra la -15 metri e la linea di battigia, risultano invece sostanzialmente meno acclivi, in quella sorta di insenatura lungo la costa (che si è venuta a creare anche a seguito della costruzione del nuovo approdo utilizzato per il traghettamento) delimitata a sud dal vallone Canneto ed a nord dall'opera di difesa esistente (qui la pendenza raggiunge, nel punto centrale, il valore minimo di circa il 12%) così come risultano meno acclivi nel tratto a nord del nuovo approdo per il traghettamento.

A sud del vallone Canneto, i fondali risultano invece molto più pendenti e mantengono una inclinazione pari a circa il 40% fino alla profondità di 5 metri, addolcendosi solo nel tratto finale sino al raggiungimento della linea di battigia.

## 9.8. Riferimenti

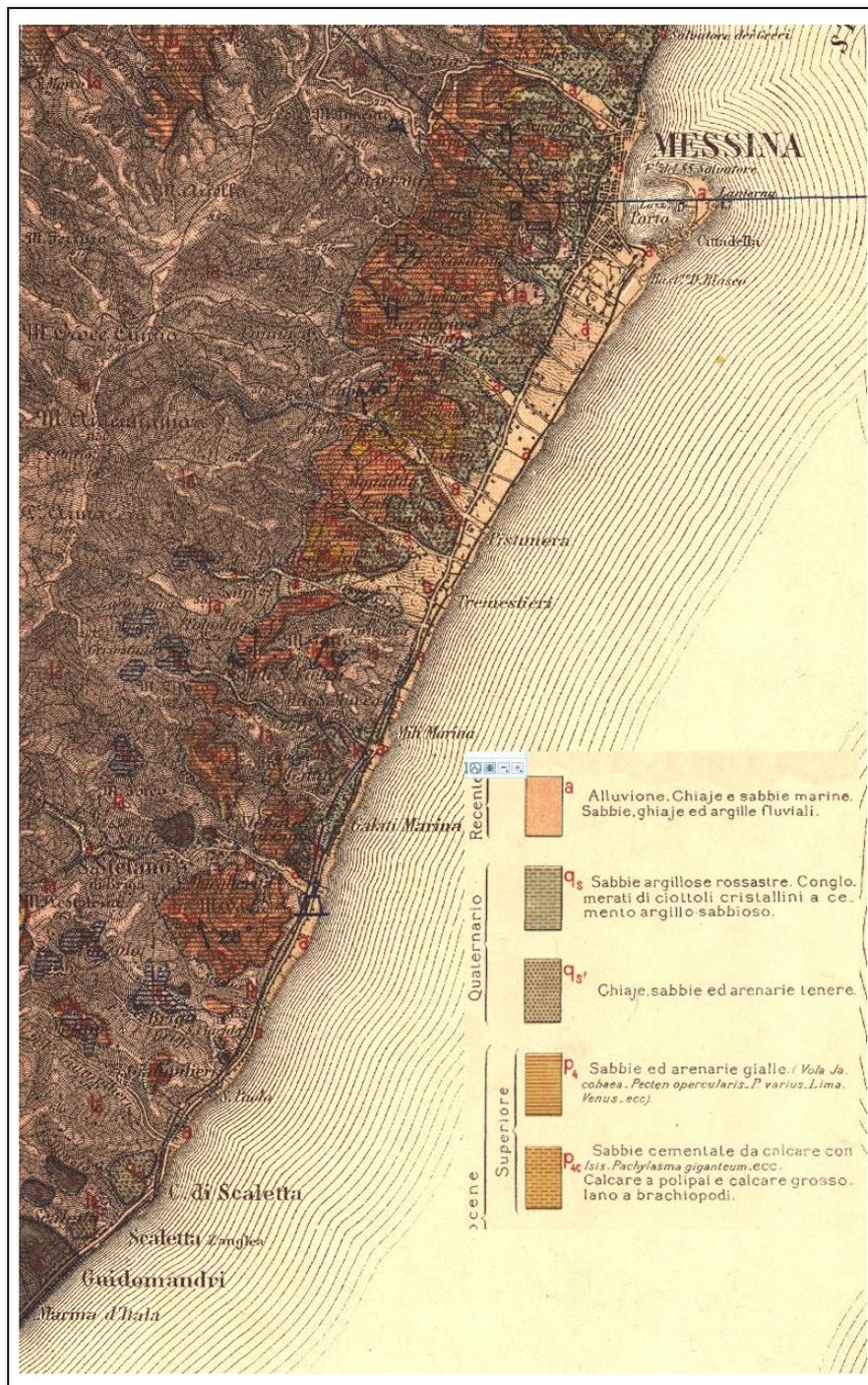
- [1] “Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana”, Regione Sicilia, Palermo 2004
- [2] Studio di fattibilità per il “Collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina”, Roma 2004





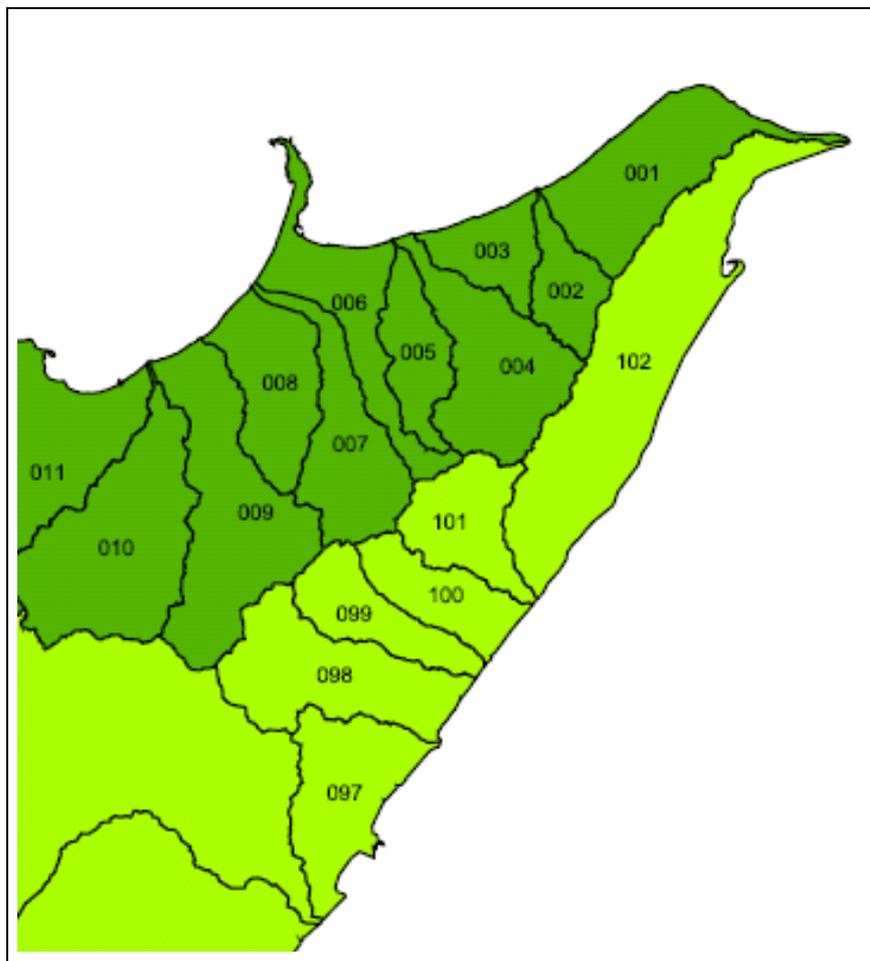
**Fig. 9.2 Estratto dalla carta della litologia superficiale**

(fonte: Studio di fattibilità "Collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina", 2004)



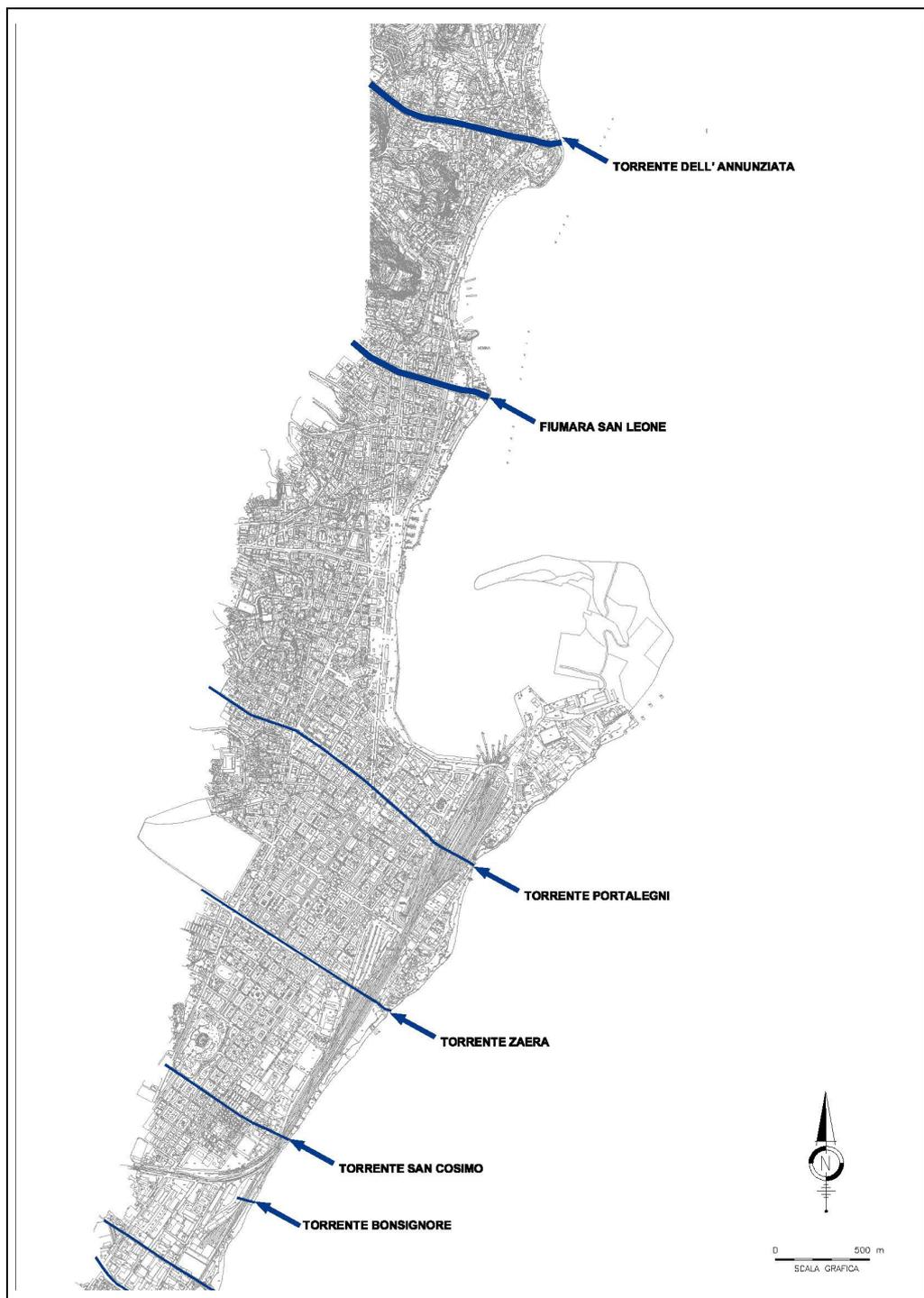
**Fig. 9.3 Estratto dalla carta delle litoformazioni del sottosuolo**

(fonte: Studio di fattibilità "Collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina", 2004)

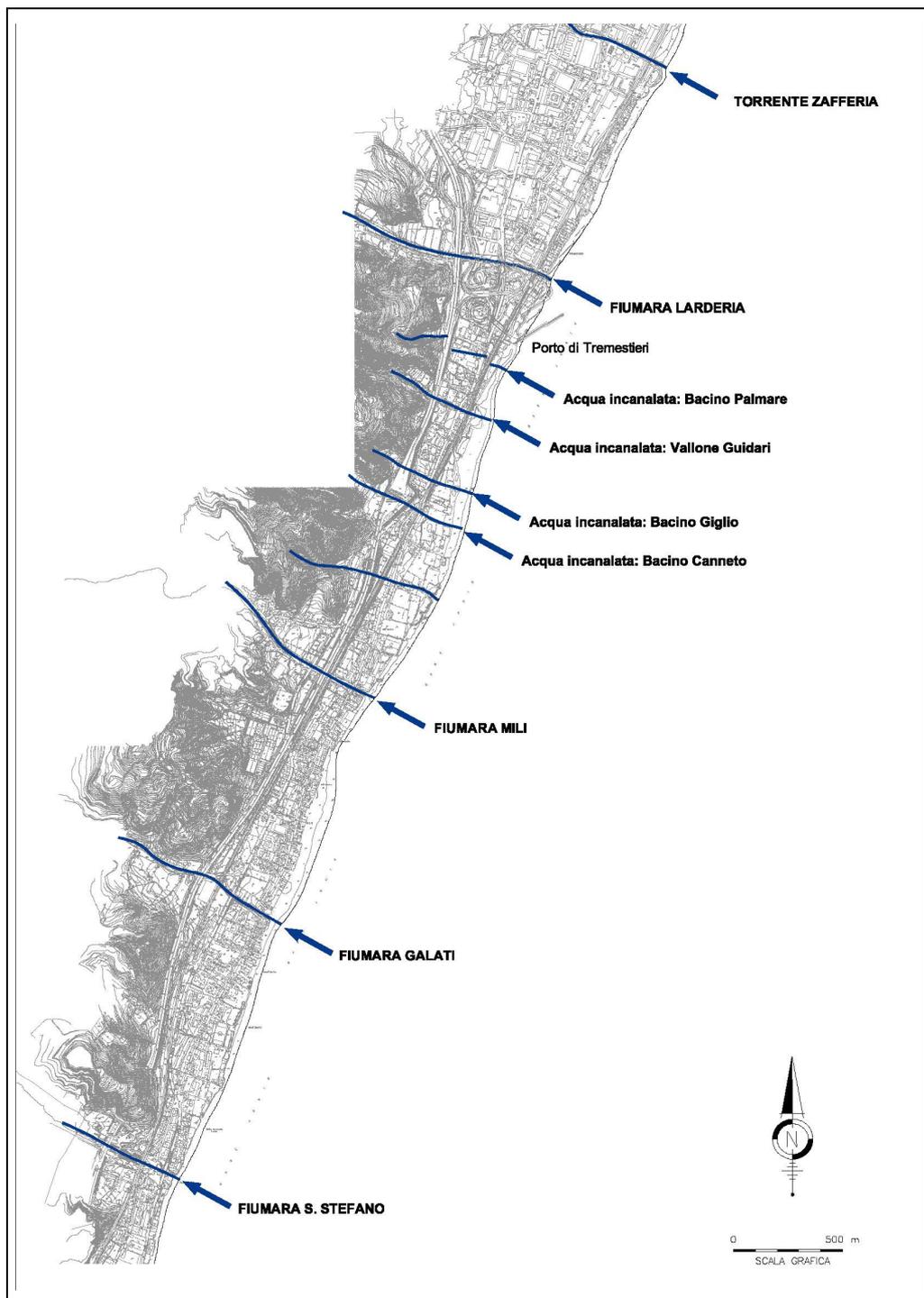


**Fig. 9.4 Bacini idrografici. Bacino n° 102: T.te Fiumedinisi - Capo Peloro**

*(fonte: Regione Sicilia "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana", 2004)*



**Fig. 9.5 Reticolo idrografico ambito di Messina**



**Fig. 9.6 Reticolo idrografico ambito di Tremestieri**