

***Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Metropolitana del Mare tra le due sponde dello Stretto di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni da una parte e Messina dall'altra, attraverso servizi di trasporto marittimo veloce.***

Proposte a supporto della fase progettuale.

L'Ordine degli Architetti P. P. C. e l'Ordine degli Ingegneri della provincia di Messina, invitati dall'Amministrazione a supportare la fase progettuale della Metropolitana del Mare, dopo l'incontro avvenuto il 30 novembre u.s., hanno congiuntamente predisposto il presente documento che riporta le valutazioni elaborate per la parte territoriale con il contributo degli Architetti e per la parte trasportistica – gestionale con il contributo degli Ingegneri, e reciprocamente condivise.

L'Ordine degli Architetti P.P. C della Provincia di Messina plaude a proposte e iniziative come questa volte a valutare *“la possibilità di alleggerire il traffico stradale, spesso congestionato dal gran numero di auto e dal ridotto numero di strade”* ed è anche ben lieto che si parli di fronte a mare. Infatti, si ritiene la riqualificazione del fronte a mare argomento di interesse vitale, in quanto consentirebbe alla città di riappropriarsi finalmente, come merita e aspetta già da troppo tempo vista anche la sua naturale posizione strategica, del suo Stretto rapporto con il mare.

Ciò che si chiede di verificare, quindi, è che l'alleggerimento del traffico via terra non si tramuti in *“appesantimento”* del meraviglioso spazio d'acqua su cui la città si affaccia, ovvero si vuole scongiurare il rischio di aggiungere alla *congestione* in città altra *congestione* sia in città che in mare. Si ritiene fondamentale, infatti, per una città di mare come Messina, il recupero della spiaggia cittadina e dell'affaccio a mare, o del *waterfront* come piace chiamarlo ai più, e si chiede quindi di assumere le scelte necessarie affinché l'iniziativa non si trasformi in un altro duro colpo alla balneabilità ed alla fruizione delle spiagge urbane cittadine, ad oggi fin troppo compromesse, e quindi alla vivibilità della città ed al suo stesso futuro turistico.

Le informazioni reperibili sulla stampa e gli esiti degli incontri del Comune con gli Ordini professionali e altri stakeholder sembrano, di contro evidenziare un impatto notevole sulla costa, indicando diverse stazioni sul lato messinese, Ganzirri, Marina Guardia, Rada San Francesco, Zona Falcata, Cittadella, Santa Cecilia, Gazzi e Tremestieri. Stazioni di cui occorre considerare l'impatto sia a terra che a mare. Tutte le strutture a terra sono punti di discontinuità sul lungomare e significano non solo pontili sul mare, ma anche spazi a servizio, con migliaia di mq complessivi da destinare a parcheggi, biglietteria, punti di ristoro.

La città si sta spopolando, anche per questo l'obiettivo di qualunque azione sul territorio deve essere orientata verso il miglioramento della sua vivibilità e della capacità di diventare attrattiva.

La metropolitana del mare dovrà anch'essa andare in questa direzione e la bozza proposta sembra discostarsi da tali valutazioni.

Gli esempi di Metropolitana del mare che ci sono non sono paragonabili in scala alla città di Messina.

Noi abbiamo acque limpide e dobbiamo sempre tenere distanti i rischi di causare il loro inquinamento, sarebbe un errore imperdonabile.

Se vi sono i fondi per realizzare l'opera, occorre orientarsi verso la soluzione più utile per il presente e il futuro del territorio cittadino.

Un sistema che si chiama curiosamente proprio *Metromare*, ma è su terra e non su mare, è quello rapido costiero tra Rimini e Riccione su sede propria asfaltata. Un altro esempio è quello della *Metro*

*del Mare* in Campania che ha poco in comune con quello di cui si discute a Messina. Si tratta di un collegamento (stagionale) dedicato essenzialmente a Comuni costieri nel Cilento e tra loro distanti come Napoli, Salerno e talune isole minori. Come se qui volessimo farla collegando Capo d'Orlando, Milazzo, le Eolie, Messina e Giardini Naxos.

Ben vengano, quindi, le proposte, i progetti e i dibattiti naturalmente e gli studi di fattibilità redatti, come nel caso in esame, da professionisti capaci e attenti. Allo stesso tempo, siano anche ascoltate le voci, apparentemente dissonanti, di chi prova a mantenere fermo l'obiettivo di fondo di ogni intervento sul fronte a mare di Messina: il suo essere a servizio della migliore qualità della vita dei suoi cittadini di oggi, di chi vorrà finalmente venirci a vivere e dei suoi turisti.

Le città di mare, ovunque, hanno avviato o, quelle più indietro come noi, stanno ancora avviando, proficui processi di apertura al mare valorizzando sempre più le spiagge urbane. E' una straordinaria ricchezza che Messina ha a disposizione, e sarebbe un peccato continuare a ignorarla e continuare a precluderle la fruizione.

Si lavori pertanto ad una *Metropolitana del mare* che non produca alcun effetto negativo sulla reale e comune volontà di recuperare l'affaccio a mare per la libera fruizione e l'utilizzo turistico della spiaggia urbana.

L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Messina condivide qualunque iniziativa finalizzata a migliorare la viabilità cittadina, e in particolare nella zona Nord della città di Messina. Questo alla luce delle previsioni a riguardo riportate dal PUM del 2006 e dal PUMS attualmente in fase di adozione, che prevedono l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico via mare principalmente per il miglioramento dei collegamenti viari nella zona Nord. In entrambi i documenti in questione non sembra farsi riferimento né al collegamento con la zona Sud, né al collegamento con l'altra sponda dello Stretto.

Con riferimento, poi, alla documentazione pervenuta all'Ordine degli Ingegneri (*un estratto descrittivo e grafico dell'offerta metodologica redatta dal RTPS costituito dalle società di ingegneria DINAMICA srl e DHI*) a supporto della fase progettuale, si ritiene che lo studio di fattibilità non possa prescindere da un'attenta valutazione di:

- tipologia di imbarcazione;
- capienza del natante;
- frequenza dei collegamenti;
- incidenza stagionale (atteso che nel periodo estivo i flussi di traffico da e per la zona Nord sono più intensi rispetto a quello invernale)
- opere edili da realizzare e loro impatto

Diretta conseguenza della scelta del mezzo natante per la copertura del servizio proposto sarà la progettazione degli attracchi, con riferimento al numero e all'ubicazione degli approdi rispetto al bacino d'utenza, non trascurando l'impatto derivante sulla balneabilità delle aree adiacenti alle stazioni e la fruizione generale del litorale nell'intorno. Strettamente connessa alla modalità di trasporto stabilita è la tematica della sostenibilità economica del servizio e quindi della sua concorrenzialità con l'offerta di trasporto pubblico attualmente a disposizione in città.

A tale riguardo si rappresenta l'opportunità di riportare in modo circostanziato l'interazione tra la nuova viabilità marittima proposta e le infrastrutture terrestri oggi presenti (o in progetto) e l'intermodalità tra i differenti sistemi di trasporto, al fine di poter valutare l'effettiva fruibilità del servizio e la conseguente convenienza di attivarlo.

Per quel che concerne, ancora, gli scali proposti anche nella zona Sud si rileva la presenza di due concomitanti criticità:

- la prima, ravvisabile nella riproposizione, anche per il trasporto pubblico nella zona sud del territorio comunale, del sistema bus+metromare ipotizzato per la zona nord, senza considerare però che a sud già è attivo, oltre al collegamento su gomma, anche quello su ferro (tram – metroferrovia) assente invece a nord;
- la seconda costituita invece dalla circostanza che entrambi gli strumenti di pianificazione della mobilità citati in premessa (PUM 2006 e PUMS 2020), non prevedono scali della metromare lungo la costa a sud del porto storico;

A proposito, infine, della ipotesi di estendere il servizio di metropolitana del mare anche alla sponda calabrese in modo da incrementare i collegamenti marittimi veloci tra Messina e la Calabria, si osserva che tale ampliamento interferisce con le attribuzioni esclusive, in materia, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La commistione tra i due diversi ambiti, rischierebbe conseguentemente di innescare un conflitto di competenze che potrebbe riflettersi negativamente sul collegamento marittimo urbano tra porto storico e Torre Faro.

Messina, 6 febbraio 2023

Il Presidente  
Ordine degli Architetti P. P. C.  
Arch. Giuseppe Falzea

Il Presidente  
Ordine degli Ingegneri della provincia di Messina  
Ing. Santi Trovato