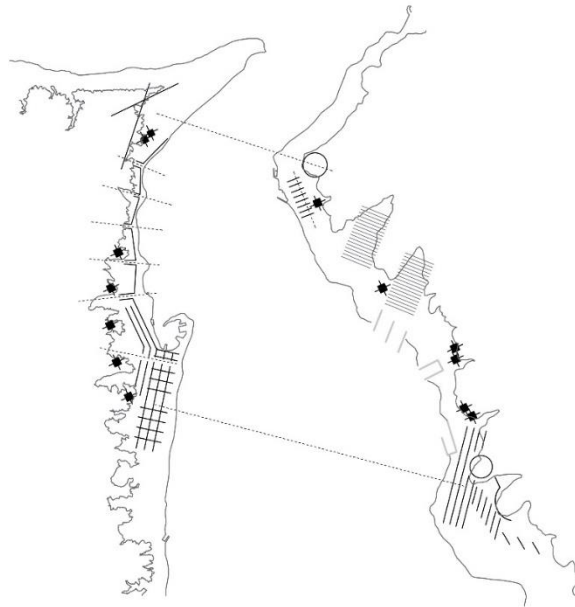


Nicola La Vitola

PER UNA IDEA DI CITTA' GEOGRAFICA

La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà



In Copertina la tavola 17. La stanza territoriale come unità del progetto urbano

Dipartimento di Architettura Costruzione e Design

Corso di Dottorato in Conoscenza e Innovazione nel progetto per il Patrimonio XXXV Ciclo

Coordinatore del corso di Dottorato: prof. Carlo Moccia

SSD: Icar-14 Composizione Architettonica e Urbana

PER UNA IDEA DI CIITTA' GEOGRAFICA

La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe ed Alberto Samonà

di Nicola La Vitola

Tutor: prof. Carlo Moccia

Co-tutor: prof. Michele Montemurro

prof. Marco Mannino

Referee: prof. Gino Malacarne

prof.ssa Federica Visconti

PER UNA IDEA DI CITTA' GEOGRAFICA

La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

*“Ci sono luoghi, che, esaminati su una mappa,
ti fanno sentire per un breve istante un’affinità con la Provvidenza,
luoghi in cui la storia è inevitabile,
luoghi in cui la geografia provoca la storia”*

I.A. Brodskij

INTRODUZIONE

- a. Obiettivi della ricerca
- b. Impostazione metodologica
- c. Struttura e contenuti

UNA TEORIA PER LA CITTÀ

- I. “Città-territorio” e “città in estensione”; il contributo di Giuseppe Samonà alla teoria della forma urbana
- II. Il Territorio dello Stretto come campo di sperimentazione di una nuova teoria di città
- III. Affinità e differenze nelle tecniche di costruzione di una città dello Stretto

LA METROPOLI DELLO STRETTO: UN MODELLO DI CITTÀ' GEOGRAFICA

- I. Dal progetto del Biporto alla Metropoli dello Stretto
- II. Principi insediativi per una città geografica. *La Metropoli Futura dello Stretto*
 - i. La stanza di territorio come unità del progetto urbano
 - ii. Le parti della città geografica: tra forme dell'orografia e principio insediativo
 - La piana e la maglia. Messina
 - La costa e il sistema lineare. Tra la “falce” e i laghi di Ganzirri
 - I versanti e i *redents*. Capo Peloro e Punta Pezzo
 - Le valli per vuoti e capisaldi. Gallico e Catona
 - La punta per terrazze. Reggio Calabria

DENTRO LA METROPOLI DELLO STRETTO

Elementi e sintassi delle parti di una città geografica.

I tipi, le forme urbane e gli spazi

NUOVI MODI DI ABITARE LA CITTA' CONTEMPORANEA

La città geografica come modello insediativo per la città del nostro tempo

BIBLIOGRAFIA

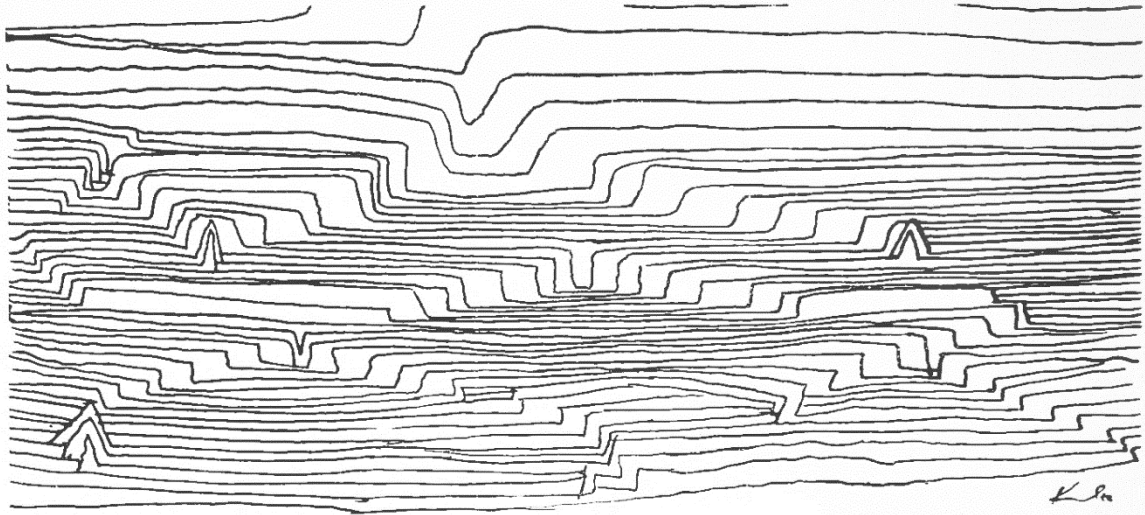
APPENDICI

INDICE DELLE TAVOLE

INDICE DELLE IMMAGINI

INDICE DELLE FOTO

DISEGNI REPERIBILI PRESSO L'ARCHIVIO IUAV DI VENEZIA



1934 Ri Kult - Stille

Figura 1 | Paul Klee. Luogo di culto

INTRODUZIONE

Il tema del rapporto tra città e natura, tra morfologia urbana e identità dei luoghi nella omogenea e allo stesso tempo multiforme realtà del paesaggio europeo, e specialmente italiano, è una questione ancora viva per la disciplina del progetto di architettura che ha stimolato il dibattito per tutto il secondo novecento; questo dibattito ci ha lasciato una forte testimonianza di come può esprimersi il rapporto tra forme del territorio e forme della città che costruiscono il paesaggio mediterraneo.

La città del contemporaneo al contrario si mostra indifferente rispetto al territorio che la accoglie; il vuoto naturale pensato dal Movimento Moderno come contesto dell'edificazione urbana si è tradotto nello *junkspace* (Koolhaas, 2006) in cui galleggiano gli edifici costruiti ai margini della città consolidata che non riconosce più il suo limite fisico.

Il rapporto tra le forme della geografia fisica (le forme della Terra) e le forme insediative, il rapporto tra spazi "compressi" della città compatta e quelli dilatati di natura, il ruolo sintattico dei vuoti di natura nella struttura della città in continua estensione, sono alcuni dei temi che si impongono all'attenzione della cultura del progetto.

"Abbiamo bisogno dello spazio dell'internità (lo spazio delle 'stanze' urbane: lo spazio della corte e della piazza) per dare forma al senso dello stare, identificandolo con un luogo definito e delimitato, ma abbiamo anche bisogno dello spazio dell'apertura per

stabilire relazioni rinnovate tra le forme dell'architettura e i vuoti di natura, presenti in quella che Giuseppe Samonà chiamava la *città in estensione*" (C. Moccia, 2018).

La *città in estensione*, dilatata alla scala geografica del paesaggio e caratterizzata dal prevalere degli spazi aperti, può trovare la ragione della propria forma nelle relazioni che le architetture della città possono stabilire con le forme della Terra.

La bellezza dei rilievi, delle coste e dei corsi d'acqua, dei boschi e della campagna coltivata, può essere messa in rappresentazione attraverso rinnovate grammatiche di costruzione della città.

Nel corso del Novecento, in Italia, la ricerca sul progetto urbano si è confrontata ripetutamente con l'obiettivo di mettere a fuoco quelle idee di città a cui corrispondono principi insediativi e grammatiche che avrebbero dovuto governare l'espandersi della città in un rinnovato rapporto con la forma del sostrato fisico che la ospita.

Questa ricerca intende riflettere sul valore generativo delle forme della Terra nella definizione della forma della città, analizzando i progetti che nella seconda metà del Novecento hanno affrontato il tema ed in particolare quelli che hanno riflettuto sulla condizione necessaria di racchiudere il territorio dello Stretto di Messina dentro un unico grande disegno dove l'estensione della città corrisponde all'unità geografica alla quale appartiene.

In questo quadro di riferimento sicuramente una delle esperienze più significative è quella di Giuseppe e

Alberto Samonà che - a partire dall'occasione propiziata con il concorso per il piano regolatore generale della città di Messina, insieme al Gruppo Urbanistici Siciliani (G.U.S.) - furono gli artefici di un Laboratorio disciplinare sull'urbanistica, di sperimentazione progettuale e di ricerca, ma anche di elaborazione di proposte professionali che videro il territorio gravitante attorno allo Stretto di Messina come luogo privilegiato di indagine; sperimentazioni che arrivarono all'apice della loro maturazione nel 1969, anno in cui il tema della *progettazione Architettonica dello Stretto* venne proposto quale tema di ricerca da Alberto Samonà nella Facoltà di Architettura di Palermo e prese forma nel progetto presentato da Alberto e Giuseppe Samonà al concorso di *Idee per un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente*.

I Samonà, dopo quasi dieci anni di studi, piani e progetti, non si limitarono a dare una risposta di carattere tecnico al problema dell'attraversamento, piuttosto colsero l'occasione per declinare attraverso il disegno della *Metropoli dello Stretto* i principi per una *città-territorio* estesa alla scala geografica – dai tratti utopici e radicali – capace di dare una risposta ai problemi che suggeriva l'area su cui insistono le città di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria assumendole come parti di una nuova e più estesa dimensione metropolitana.

A questo progetto si è guardato dal punto di vista morfologico, ovvero considerandone forma e significato, volendo focalizzare l'attenzione sui suoi

principi costitutivi e sulla possibile trasmissibilità di questi ultimi nel campo della disciplina del progetto urbano piuttosto che sulle contingenze che l'hanno determinato.

Titolo e sottotitolo della trattazione descrivono un approccio al lavoro di ricerca che si propone di tenere insieme il carattere "monografico" (un architetto, anche se qui due, un progetto) e il carattere teorico (l'idea di città geografica) che acquista valenza quasi operativa per l'agire della disciplina del progetto nel nostro tempo.

In tal senso buona parte della trattazione è riservata allo studio del progetto della *Metropoli Futura dello Stretto* esplicitato attraverso il ridisegno critico-analitico.

Obiettivi della ricerca

La ricerca, che intende inserirsi nel campo degli studi sulla morfologia urbana e degli studi sui fenomeni della città, si prefigge l'obiettivo di delineare una alternativa possibile al modo di farsi della città del nostro tempo, la quale tende a riproporre le sue forme in maniera indifferentemente continua assecondando la sua pervasiva *internità* o la sua indifferenziata *esternità* diffusa.

Alla luce di ciò questo studio intende proporre, attraverso l'analisi dei progetti per il territorio dello Stretto, "altri modi" rispetto a queste tendenze per governare il futuro sviluppo delle nostre città in riferimento alla teoria di una *città in estensione* alla scala geografica dove parti di natura progettata e parti

di città costruita concorrono alla descrizione di un'unica entità urbana.

Nel progetto per *Una Metropoli Futura dello Stretto* (scelto come unico caso studio) si assume infatti la dimensione geografica come contesto per lo sviluppo delle aree metropolitane e lo spazio di natura diventa parte costitutiva della forma della città geografica, uno "iato"¹ inteso nella duplice accezione non solo di "interruzione", ma anche di "soluzione di continuità" necessario e strutturante per rendere intellegibili le "parti urbane" della città geografica e la finitezza della loro forma.

Il "vuoto" assume, dunque, la medesima importanza degli elementi dell'architettura per la costruzione dell'immagine della città in quanto capace di rendere significante la forma del costruito.

Allo stato attuale si possono riconoscere due differenti paradigmi relativi alla costruzione della città: il primo rimanda alla condizione dello spazio urbano delimitato, caratterizzato dalla continuità della edificazione proprio della città sino al XIX secolo; il secondo, invece, è manifesto di una condizione "aperta" dello spazio urbano-naturale che costituisce, per la città del moderno, a partire dall'Illuminismo e sino al XX e XXI

secolo, il contesto in cui si collocano le architetture². Se la condizione di *internità* del primo paradigma restituisce una immagine "rassicurante" per la costruzione della *forma urbis*, di contro, la "frammentarietà" e la "discontinuità" della edificazione diffusa e priva di qualsiasi limite sono in parte riferibili a quei casi specifici in cui la "città aperta" del Moderno manifesta una condizione di *esternità* chiaramente incompiuta da un punto di vista formale e spaziale.

Alla luce di queste considerazioni il rapporto necessario e ineludibile tra gli spazi "compatti" della città densa e gli spazi "vuoti" di natura nella città geografica costituirà il tema fondante della ricerca.

In altri termini, tali intervalli naturali saranno, così come avveniva in passato, i torrenti, le fiumare, le colline, le valli, ovvero, come afferma Carlos Marti Aris gli "elementi archetipici della forma".

In sintesi, la riflessione, e i possibili avanzamenti nel campo disciplinare degli studi urbani, riguarderanno la descrizione di alcune modalità di costruzione della forma urbana, e della sua traduzione in spazi della città geografica, di prefigurare nuovi modi di abitare i nostri

¹ dal latino *hiatus* "apertura".

² Questo parallelismo è riportato da un punto di vista morfologico nel volume *Collage City* (C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, Il Saggiatore, Milano 1981) attraverso il confronto tra la pianta urbana di Parma e quella di Saint Die progettata da Le Corbusier e poi ripreso, mediante una

lettura spazialista, da Uwe Schroder nel volume *Pardie. Konzept fureine Stadt nach dem Zeitregime der Moderne. A Concept for a City after the Time Regime of Modernity* (U. Schroder, Pardie. *Konzept fur eine Stadt nach dem Zeitregime der Moderne. A Concept for a City after the Time Regime of Modernity*, Verlag der Buchhandlung Walther Konig, Koln 2015).

territori proponendo possibilità nuove per il futuro sviluppo delle nostre città.

Altro obiettivo che la ricerca si propone è quello di inquadrare correttamente nel contesto del dibattito disciplinare della seconda metà del secolo scorso la figura di Giuseppe Samonà nella sua operosità tesa a indagare i temi della *città in estensione* e, a livello ancor più generale, della “unità architettura-urbanistica”.

Impostazione Metodologica

Lo studio partendo dal contesto di crisi dello scenario contemporaneo, mette a tema anzitutto il cambio di paradigma operato dal Movimento Moderno nel passaggio dalle esperienze consolidate della città compatta alle nuove esigenze della città contemporanea e alla sua nuova dimensione in estensione nel territorio.

L’oggetto dello studio, quindi, diventa la possibile risposta disciplinare della cultura del progetto alla crisi, ancora attuale, della città contemporanea provando a rintracciare una possibile soluzione nelle pieghe della riflessione operata da Giuseppe e Alberto Samonà sul territorio dello Stretto intendendo come paradigmatica questa esperienza rispetto al campo di studi nel quale la ricerca intende collocarsi.

A tal proposito, l’approccio metodologico adottato si fonda su una esplicita connessione tra teoria³ (quella della *città-territorio*, della *città in estensione* e più in generale sull’unità “Architettura/Urbanistica) e prassi⁴.

³ dal greco θεωρία, “osservazione/visione”.

Dall’osservazione, dunque dall’analisi del tema, si approda al caso studio e alla rilettura in chiave interpretativa di quest’ultimo attraverso un’operazione di “smontaggio” delle forme insediative e delle forme naturali assunte come radice di senso e fattore generativo per le forme del costruito.

Il progetto è inserito quindi prima in un quadro teorico e poi di esperienze progettuali che concorrono alla definizione dell’idea di città geografica ad esso sottesa. L’operazione di smontaggio e categorizzazione delle forme (seconda parte di questa trattazione) proposte dal progetto per *una Metropoli Futura dello Stretto* ha come fine quello di rintracciare una certa corrispondenza tra il territorio in esame e i principi e le tecniche compositive assunte da Giuseppe e Alberto Samonà per la definizione del loro progetto di città geografica.

La ricerca poi si affida al ridisegno come strumento proprio del campo disciplinare in cui il lavoro di ricerca vuole collocarsi così tutte le proposizioni dimostrative della tesi si cercano di chiarire a monte rendendole verificabili a valle: in ciò sembra inverarsi proprio una delle lezioni di Giuseppe Samonà relativa al rapporto indissolubile che, in Architettura, si stabilisce tra Teoria e Prassi.

I disegni analitici e le modellizzazioni in questo senso hanno il compito di rendere riconoscibili i principi di ordine, i rapporti tra le cose, tra gli elementi, le parti e l’insieme ma anche assolvere alla funzione di mettere

⁴ dal greco πράξις, “azione”.

in luce le qualità espressive delle forme, i contenuti plastici del progetto in stretta relazione con le forme del sostrato fisico con cui si confronta.

La tesi ricerca quindi un approccio metodologico tutto interno al campo disciplinare della composizione architettonica e urbana utilizzando gli studi precedenti sul tema della Metropoli Futura dello Stretto “di natura più storico-critica”, per affondare sui temi disciplinari, con l’obiettivo di realizzare così uno spostamento in avanti della conoscenza facendo assumere al lavoro, pur incentrato su un “caso-studio”, un respiro ampio di natura anche teorica muovendosi quindi su due “registri”:

Il primo è quello più legato alla lettura del progetto dei Samonà nel quale si è tentato di instaurare una continuità di approccio con altri studi e ricerche condotte all’interno del dottorato in “Conoscenza e Innovazione nel Progetto per il Patrimonio” e dal gruppo di ricerca *Urbanformgrammars* anche se, questa volta, applicati anche a una scala “geografica”. A questo registro se ne aggiunge un altro ravvisabile nella parte introduttiva e soprattutto nell’ultimo testo conclusivo, teso, a individuare, con istanza civile, possibili indicazioni per la soluzione di problemi che affliggono le città del nostro tempo.

Struttura e contenuti

La ricerca si articola dunque in tre Parti:

- *“Una teoria per la città”;*

- *“La Metropoli dello Stretto: un modello di città geografica” e “Dentro la metropoli dello Stretto”;*

- *“Nuovi modi di abitare la città contemporanea”.*

- La prima Parte questa trattazione si propone di offrire un contesto entro il quale si sviluppa e prende forma il lavoro portato avanti da Giuseppe e Alberto Samonà; l’obiettivo della prima parte è quindi quello di delineare il contesto teorico entro cui tale riflessione si muove fino ad arrivare a un confronto tra alcuni progetti che hanno assunto la dimensione geografica dello Stretto di Messina quale dimensione problematica di intervento per rintracciarne “affinità e differenze” nell’approccio allo studio di questa città geografica.

Con questo obiettivo è stata abbozzata una descrizione dello stato del dibattito architettonico in Italia intorno agli anni Sessanta e lo scenario entro cui si sviluppò l’interesse per il territorio dello Stretto, al centro del dibattito non solo architettonico ma anche della cultura geografica ed economica fino a giungere al concorso di idee per un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente del 1969 i suoi esiti.

- La parte centrale della trattazione ha come obiettivo quello di “scomporre” il progetto per *una Metropoli dello Stretto* proposto dai Samonà al fine di enucleare da questa scomposizione dei principi insediativi di carattere generale capaci di figurare il modo in cui può esprimersi il rapporto tra forme del costruito e forme geografiche.

- L'ultima parte del lavoro prova dunque ad astrarre tali principi per riconoscerne i valori di generalità al fine di offrire un contributo alla disciplina del progetto urbano e delineare possibili nuovi modi di governare il futuro sviluppo delle nostre città. Così se il nucleo centrale della Tesi è certamente costituito dai due Capitoli sulla *Metropoli dello Stretto* – seguiti dalle Conclusioni – il Capitolo che precede l'affondo sul progetto "Una Teoria per la Città" inquadra il lavoro analitico e critico in una cornice ampia affrontando, in tal senso, anche il tema del legame di circolarità ermeneutica che in Architettura – e soprattutto in Giuseppe Samonà – si instaura tra Teoria e Progetto.

Infine è bene precisare come, pur con questo approccio 'monografico', questo lavoro tenta di non esimersi dal rispondere a una domanda di ricerca che ha a che fare con i problemi della contemporaneità in quanto il progetto dei Samonà per una *Metropoli Futura dello Stretto* viene utilizzato nell'ultimo capitolo per trarre indicazioni sulla costruzione della metropoli del nostro tempo e definire una idea di città geografica che torni ad essere capace, come la città antica, di stabilire significative relazioni con il sostrato orografico che la accoglie e, come la città moderna, di mettere in dialogo spazi del costruito e spazi di natura: una città di cui certamente avvertiamo il bisogno.

UNA TEORIA PER LA CITTA'

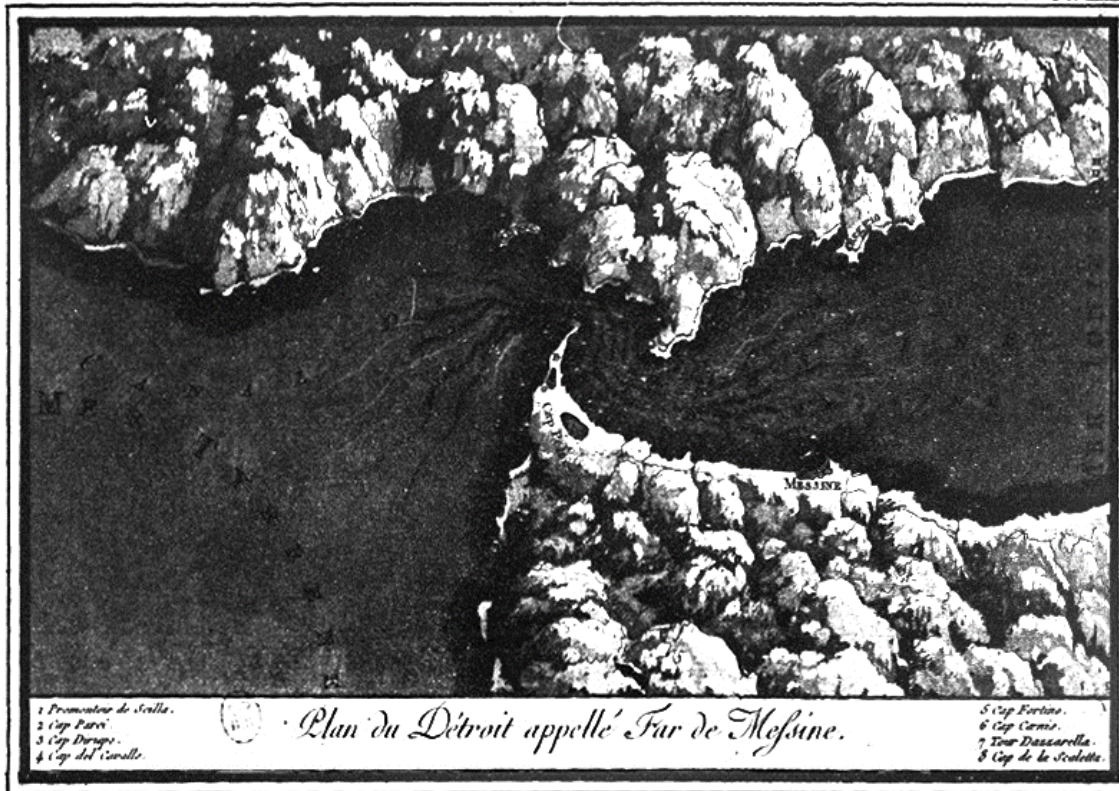


Figura 2 | Piano dello Stretto di Messina. *Bibliothèque nationale de France*

Molti insediamenti antropici nel corso della storia e soprattutto quelli che si collocano all'interno del territorio italiano o, più in generale, in tutto il bacino del mediterraneo e del vecchio mondo europeo sono sorti in seguito ad un lento processo di riconoscimento e interpretazione di alcune specifiche qualità formali e spaziali insite nelle forme geografiche che costruiscono l'aspetto fisico della Terra.

Secondo Marcel Poëte infatti ogni civiltà può essere considerata come "il risultato concreto della progressiva utilizzazione della natura da parte dell'uomo, che la adopera per rispondere ai propri bisogni".

In quest'ottica, la città stessa può essere intesa come "un sistema di adattamento umano alle esigenze sorte dalla progressiva conquista della natura" (Poëte, 1958). L'atto di fondazione, di una città, di un santuario, di una singola architettura, dunque, rappresentò - soprattutto nel mondo antico - un momento di profonda conoscenza critica dei luoghi in cui insediarsi in base al riconoscimento dell'importanza e del valore di specifici caratteri geomorfologici e topografici dei siti; secondo Gianfranco Caniggia: "Il primo utilizzo del territorio corrisponde con il fare esperienza di questo attraverso l'atto della percorrenza; ad esempio molte strutture insediative si corrispondono alla presenza di un (...) percorso di crinale, preferito per molte ragioni, la più evidente delle quali è che, seguendo il crinale, non si è ostacolati da corsi d'acqua o compluvi profondi: ma un'altra ragione essenziale è rintracciabile nella maggior padronanza visuale ottenibile dall'alto,

rispetto al dominio frammentario dell'area nelle percorrenze vallive" (Caniggia, 1976).

Se il fare esperienza di un territorio è da considerarsi come primo utilizzo di quest'ultimo bisogna tenere presente anche che probabilmente il puro aspetto morfologico di alcune forme "potenti della geografia" assunse valore altamente simbolico nelle civiltà più antiche nei loro riti di fondazione, in quanto rispondente alla volontà propria di ogni popolo di autorappresentarsi attraverso le forme fisiche dei luoghi in cui abita (Crouch, 2003).

Questo equivale a dire che laghi, fiumi, baie, golfi, alture e sistemi collinari, ovvero gli "elementi archetipici della geografia fisica" sono da sempre stati assunti come "elementi primordiali della città" (Aris, 2007).

Un'affermazione vera soprattutto se si guarda con attenzione al territorio italiano dove alcuni esempi come la regione del Po, la dorsale adriatica, l'arco latino ligure, l'area romana, l'area napoletana, la regione dello Stretto possono essere considerati come rappresentazione di questa straordinaria corrispondenza tra condizione geografica e riconoscimento di quest'ultima come matrice epistemologica da parte della componente insediativa. Tra i differenti tipi di insediamenti che si sono succeduti nel corso dell'esperienza storica e le configurazioni geomorfologiche dei territori naturali su cui tali insediamenti insistono, dunque, esiste una corrispondenza significativa. In altre parole, in ambiente mediterraneo la radice etimologica della

forma urbana è da rintracciare nelle forme del sostrato fisico che la accoglie (Arís, 2007).

La città moderna e contemporanea, al contrario, ha rotto questa *felice alleanza* (Moccia, 2016) attraverso la pratica di modificare la natura grazie al grande sviluppo della tecnica e trascurando la necessaria salvaguardia dell'ecologia nella corretta organizzazione dello spazio geografico (Samonà G., 1976).

Il nuovo modo di costruire lo spazio della città, con le sue forme, i suoi materiali da costruzione, i suoi scarti, i suoi consumi distruttivi di risorse, ha realizzato un sostrato spesso e inerte che si sovrappone al suolo naturale senza ricercare quel rapporto di significatività che invece ha contraddistinto il farsi della città in ambiente europeo e soprattutto mediterraneo.

Una crosta, quella della città contemporanea, di tecnologia invecchiata, che continua a divorare ogni anno miliardi di tonnellate di sabbia e di ghiaia per costruire il suo manto di calcestruzzo e asfalto che nega alle comunità il significato più profondo di abitare un territorio.

La perdita di identità e di qualità formale degli spazi della città contemporanea è determinata in larga parte dall'assenza di relazione con la forma fisica della Terra. La città storica si identificava per la sua "forma" intellegibile basata sulla misura e definizione del suo limite fisico, sui rapporti tra *continuum* edilizio ed

eccezionalità architettoniche, sulla moderazione degli spazi di relazione tra gli edifici.

Questo ordine era derivato dal rapporto che la città antica stabiliva con il sostrato fisico su cui era fondata. Il riconoscimento del valore generativo delle "forme della Terra" garantiva l'"adeguatezza"⁵ delle forme insediative e costruttive rispetto ai "caratteri" dei luoghi naturali e delle strutture del territorio.

Nella condizione contemporanea al contrario il vuoto assume un peso diverso rispetto alla città compatta, prevalendo sui pieni. Questo rovesciamento del rapporto epistemologico tra la città di pietra, densa e continua, e il vuoto di natura entro cui si dispongono in maniera separata ed autonoma le architetture teorizzato da Colin Rowe si è attuato nella condizione contemporanea ma senza finalità estetica e senza controllo spaziale.

Pur nell'accettazione della ineluttabilità di questo processo, occorre ristabilire un rapporto di reciprocità e complementarità sintattica tra vuoti naturali e parti di città "costruita".

Per restituire forma alla città esistente e per individuare un nuovo modello dell'abitare contemporaneo, dunque, occorre riconsiderare le forme fisiche della geografia come matrici formali dell'architettura e della città, ovvero come modo per dare senso e alle strutture territoriali soggiacenti.

⁵ L'architettura è costruzione di uno spazio reale, adeguato, che evoca visivamente l'adeguatezza (Lukács, 1960).

Così un presupposto del progetto può essere l'indagine sulla relazione tra morfologia del paesaggio naturale e forme e spazi del paesaggio antropico.



Figura 3 | Kenzo Tange. Un piano per la baia di Tokio. Immagine tratta dal n°258 di Casabella

I. “Città-territorio” e “città in estensione”; il contributo di Giuseppe Samonà alla teoria del progetto urbano

Nella seconda metà del Novecento lo sfruttamento delle risorse, grazie al grande sviluppo della tecnica, diede vita a fenomeni irreversibili non solo nelle città in continua espansione ma anche nelle aree della campagna abitata; a questo problema dell’incessante espansione della città, delle periferie e dello sfruttamento intensivo della campagna coltivata, la cultura architettonica italiana cercò di trovare risposta per buona parte della seconda metà del secolo focalizzando il dibattito intorno all’idea di *comprendorio* inteso come estensione geografica amministrativamente unitaria e autonoma di un gruppo di strutture insediative (comuni/città) che avevano lo scopo di contrapporre la maggiore vitalità della loro unione a quella di crisi individuale di ogni singola entità; il dibattito sul problema della estensione della città nel territorio iniziato nella seconda metà del Novecento può considerarsi ad oggi una questione ancora aperta per la disciplina del progetto che ricerca risposte tra mode, ritorni ciclici, ed intrecci ellittici tipici di una cultura in profondo mutamento.

La questione della nuova dimensione della città, negli anni Cinquanta, si sovrappose al momento di crisi del ruolo storicamente riconosciuto alla figura dell’architetto che si trovava ad agire in un momento

storico di apparente assenza di committenza tradizionale, o meglio, in un momento in cui il capitale si accingeva in maniera autonoma a definire le “forme” della riorganizzazione del proprio assetto territoriale. “Il sostanziale mutamento della classe di riferimento può ritenersi un altro tema fondamentale nel ripercorrere i processi del fare architettura e nel rileggere con ottica “di parte” le diverse vicende della storia più recente” (Pazzaglini, 1977).

La difficoltà nella quale ci si trova, nel tentativo di mettere in ordine i tasselli di queste riflessioni sulla nuova dimensione della città, è acuita dal fatto che molte delle proposte, ma anche delle problematiche, sulla “città” e sul “territorio” degli anni Sessanta rimasero tali, senza produrre di fatto applicazioni capaci di mettere in scena il lascito di questa cultura; ciò nonostante queste esperienze hanno fortemente animato il dibattito interno a una disciplina, quella del progetto, che nutriva in quegli anni una forte esigenza di rinnovamento.

Tra i momenti più significativi per il dibattito sulla nuova dimensione della città vi fu sicuramente il 1960 quando nel numero 258 di Casabella Continuità venne pubblicato “un piano per Tokio” (Fig. 3) progettato da Kenzo Tange⁶; il piano consisteva in una rilettura dell’esperienza di Le Corbusier, il quale trenta anni prima proponeva uno sviluppo per Algeri che doveva compiersi per mezzo della grande infrastruttura capace

⁶ Architetto “moderno” allievo di Kunio Mayekawa, agli atti del dibattito grazie ai suoi progetti il cui lascito è inserito

all’interno di una tensione generale della cultura giapponese alla ricomposizione tra tradizione e Movimento Moderno.

di misurare la costa della città analogamente a come il grande tracciato infrastrutturale per Tange doveva misurare la baia di Tokyo.

La proposta di Tange fu la prima di quelle manifestazioni della cultura del progetto che Manfredo Tafuri inserirà poi nella “internazionale dell’utopia” che dall’esterno investì il dibattito architettonico in Italia e che in esso trovò una forte risonanza come tentativo condiviso di definire, in quel particolare momento, il nuovo ruolo dell’architetto intellettuale⁷.

Sicuramente Giuseppe Samonà fu pioniere nel fornire gli strumenti di lettura dei fenomeni che si stavano affermando intorno al tema del futuro sviluppo della città e dei sistemi metropolitani in quegli anni con “L’urbanistica e l’avvenire della città negli stati europei” (1959) provando a mettere a fuoco quei temi e aprendo il dibattito a problemi che vennero poi discussi per tutti gli anni Sessanta del secolo scorso.

Giuseppe Samonà sottolineava come lo sviluppo delle grandi città in Francia e in Inghilterra, dei grandi quartieri, del traffico, della pendolarità “travalicava le ipotesi sulla conservazione mosse da limitati interessi figurativi e le proposte tecnicistiche di decentramenti artificiali dei fulcri cittadini”.

Stava prendendo piede la speranza di determinare nuove dimensioni urbane “costituendole secondo l’esigenza più organica della nostra struttura

economico-sociale pur mantenendo la coerenza più intima con la precedente forma della città” (Samonà, 1960).

Secondo Francesco Tentori il primo dei temi introdotti da Giuseppe Samonà fu quello della “coesistenza di interesse architettonico e interesse urbanistico, non come generica postulazione, o come affermazione di una figura professionale - quella di artista universale - che lo specialismo della pratica attività rende sempre più utopica, ma dal punto di vista di una convergenza ideale” (Tentori, 1961).

Il secondo tema aperto per Tentori è quello della forma e dell’immagine, come impegno da portare avanti insieme a quello per “un adeguamento della legislazione urbanistica e della pianificazione centrale” (Tentori, *ibidem*).

Assunte queste chiavi di lettura è intuitivo comprendere l’attenzione con la quale venne accolta la riflessione progettuale proposta da Tange sulla nuova dimensione della città estesa alla scala geografica in cui lo sviluppo insediativo nel progetto viene fatto corrispondere a una precisa dimensione geografica (la baia) e dove si sovrappongono interesse architettonico e urbanistico e si mette in scena il problema dell’immagine e della forma incontrando in essa un campo visibile di verifica anche se solo parzialmente definito.

⁷ “Questo libro appartiene alla ristretta schiera di quelli che più hanno influenzato il corso della ricerca disciplinare negli ultimi anni del secolo scorso. Tra i suoi aspetti più notevoli è il disvelamento, a volte crudele, della falsa coscienza che

molti architetti coltivano nella loro concezione della disciplina e del suo ruolo.

Progetto e utopia ha il tono polemico e definitivo di un manifesto” (Purini, 2007).

A ben vedere vi erano anche altre ragioni che facevano del progetto di Tange una “brillante” ipotesi da verificare e queste si fondavano sull’apparente realismo che si dichiarò alla base della proposta.

Tale realismo consistette, infatti, nella constatazione che lo sviluppo produttivo capitalistico si presentava come un processo lineare di crescita inesorabile e che pertanto diventava necessario cercare di convincere il capitale giapponese ad impegnarsi in una grande opera di pianificazione che avrebbe comportato il duplice vantaggio di favorire lo sviluppo della propria produzione e di risolvere i problemi sociali insorti per una crescita sino ad allora caotica.

In effetti, in questo atteggiamento, Tange si ricollega alle grandi figure del Movimento Moderno proponendo una soluzione che sembrava potersi generalizzare al capitalismo mondiale in espansione (Pazzaglini, *ibidem*).

Il piano di Tokio era fondato su una proposta organizzativa e funzionale basata sull’ipotesi di crescita delle attività terziarie come caratteristica peculiare dell’era tecnologica che assegnava proprio alla città da dieci milioni di abitanti il ruolo di luogo di massimo scambio e di massimo consumo da ottenere con l’accelerazione della circolazione, generata dalla definizione di uno sviluppo che era immagine formale della comunicazione, ma anche sfruttamento razionale delle posizioni della rendita urbana come volano di

sviluppo economico attraverso la costruzione di terreni artificiali realizzati sulle grandi megastrutture galleggianti.

Lo stesso sviluppo dal punto di vista formale della metropoli di Tokio, basato su un asse lineare che attraversa la Baia, era giustificato nella relazione allegata al progetto come stadio di sviluppo più avanzato di un passaggio da “esseri cellulari radiali a organismi vertebrati”. Si concretizza così, in questa giustificazione dal senso naturalistico e di carattere prettamente ideologico, l’immagine della “continuità dello sviluppo del processo di crescita” (Pazzaglini, *ibidem*) della città.

Se questo tipo di funzione dai tratti ideologici come “immagine di sé” da proporre al capitale giapponese venne considerato l’aspetto predominante del progetto di Tange, quello della terziarizzazione sembrò invece essere il modo più compatibile di abitare la metropoli da dieci milioni di abitanti come dato che più di tutti avvalorava questa dimensione “realistica” della nuova città geografica.

In questa dimensione di “realismo utopico”⁸ si può inscrivere la convinzione dello stesso Tange che, affinché il suo piano diventasse l’obiettivo degli “orientamenti della opinione pubblica uomini d’affari, intellettuali, educatori, giornalisti, il grosso pubblico (...) tutti dovevano contribuire all’opera di

⁸ Il piano venne definito da Frampton come “*the last utopian city plan of the modern era*” (Frampton, 1991).

ricostruzione della capitale del Giappone” (Tange, 1961).

Lo stesso Giorgio Grassi a commento del piano di Tange, mise sostanzialmente in evidenza due aspetti: “quello della integrazione della città”, e “quello del valore ideologico del piano” (...) come “presentazione vitale” di un popolo: cioè, si sottolineava che “ideologicamente il piano si pone chiaramente come ricerca di un nuovo ordine, a costo di esprimere nei mezzi assunti le contraddizioni della società giapponese” (Grassi, 1961).

La critica all’ipotesi di Tange nacque e maturò negli stessi ambiti della redazione di Casabella Continuità e poi giunse puntuale al X Convegno dell’INU del 1966 dove Emilio Mattioni, Gianugo Polesello, Aldo Rossi e Luciano Semerani mossero per la definizione della loro ipotesi di intervento urbano proprio dalla critica alla “nuova dimensione” definendola come gigantismo dei progetti partendo dallo stesso *slogan* della “città-regione” e dal concetto di “forma aperta” arrivando fino alle tematiche del *Town-design* e dell’urbanistica di scuola organica.

Questi ultimi pur approvando del piano di Kenzo Tange il virtuosismo di una coesistenza di interesse architettonico e interesse urbanistico ne rifiutano la formulazione progettuale che è quella di “un’architettura senza storia in un mondo senza storia”, un mondo costituito da un ambito indefinito che in fondo accetta la civiltà dei consumi come un dato ormai acquisito con il quale non restava solo che confrontarsi.

All’interno di questo quadro problematico e disciplinare è possibile individuare uno stretto legame con i temi affrontati dalla cultura architettonica italiana e come quest’ultima abbia rielaborato queste riflessioni nel corso degli anni Sessanta assumendo spesso posizioni antitetiche.

Accanto ai problemi della nuova dimensione figurale e a quelli della definizione di un diverso rapporto tra architettura e urbanistica, in Italia, si innesta la critica al razionalismo europeo all’origine delle esperienze come quella di Tange, di cui vengono affrontati, come indica Manfredo Tafuri, due aspetti fondamentali: quello della crisi dello “*zoning*” e quello della “indifferenza verso l’immagine” (Pazzaglini, *ibidem*); problemi che ad oggi, a distanza di molto tempo, rimangono insoluti con contorni, se vogliamo, maggiormente indefiniti.

D’altro canto, gli anni Sessanta si presentarono in Italia con due volti contrapposti; Il volto della fiducia e quello del “miracolo economico”, verso un periodo ininterrotto di espansione dai primi anni Cinquanta, ma che, proprio nel momento di entrare “nella fase consumistico-opulenta” (62-69) inizia a fare i conti con le contraddizioni intrinseche al proprio modello di sviluppo come il costo della forza lavoro e delle materie prime.

Un altro aspetto fondamentale per comprendere il campo entro cui la cultura del progetto si trovò ad operare è quello della congestione delle aree produttive al Nord e di abbandono e spopolamento del meridione.

Questi temi furono la ragione della espansione improvvisa e disordinata delle città del Nord Italia e dello sfruttamento intensivo della campagna e del territorio all'interno del quale la cosiddetta "macchia d'olio" sembrò essere il modo di crescita più funzionale al capitale italiano che approfittò di fatto di un lungo periodo di vuoto normativo tra la legge 167 del 1962 (che venne redatta per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica popolare) e la legge-ponte, 765 del 1967⁹.

Già nel 1964 pur in una ottica tesa a dimostrare l'inevitabile allontanamento tra pianificazione urbanistica e momento politico, e quindi a dimostrare la imprescindibile autonomia della operatività culturale, Augusto Perelli riportò puntualmente le contraddizioni intrinseche al modo di operare del "planning contemporaneo" al quale si ricollegò poi molta parte del dibattito architettonico proprio per dare sostanza alle ricerche sulla "nuova dimensione";

⁹ Bisogna ricordare che in Italia al posto della legge urbanistica per promuovere la corretta pianificazione territoriale vi fu la legge-ponte (legge "765") del 1967, la quale, accanto alla prescrizione degli standards minimi e degli oneri a carico dei privati, definiva, mediante l'articolo 17 (norme transitorie per le licenze edilizie), le deroghe alle condizioni imposte dalla legge stessa. In base a tale cavillo, mentre la norma sull'obbligatorietà della formazione dei Piani Regolatori Generali o dei Programmi di Fabbricazione trovava un avvio lentissimo ed una inerzia ben collaudata, venivano rilasciate, nei tempi prescritti, licenze di costruzione per quasi otto milioni di vani. Scriveva B. Roscani in *Classe Operaia e Politica della casa*, a questo proposito, nel 1969 "C'è da considerare che la completa realizzazione delle licenze delle costruzioni rilasciate nel 1968 comporterebbe la concentrazione, in un periodo di appena due anni, di un volume di costruzioni pari a quello che si è verificato

da quelle della scuola organica di Victor Gruen (la città come organismo vivente) a quella della modellistica statunitense basata sulla mobilità dei trasporti (il C.A.T.S. e per altri versi il *Penn-Jersey transportation study*), dai modelli di città di Kevin Lynch al "planning scientifico" teso ad individuare i livelli oggettivi, inequivocabili, dell'ambiente urbano.

Questi temi legati al dibattito sulla "nuova dimensione" perdevano di slancio, secondo Perelli, proprio per la mancanza di un rapporto con le forze sociali agenti nel territorio - la spinta che ricercava Tange nel mondo della cultura giapponese - tendendo a porsi in quella ottica di scontato processo lineare, mentre più vere e reali si ponevano quelle disomogeneità, per cui, dalle principali teorie urbanistiche di quel momento, "si può rilevare come il passaggio tra la fase analitica e quella previsionale, che risponde alle esigenze di particolari *Weltanschauung*¹⁰, si contraddistingua da un salto di qualità" (Perelli, 1964).

nel quinquennio, precedente. Un simile volume di iniziative comprometterebbe senz'altro ogni possibilità, almeno nel breve periodo, di una ordinata pianificazione urbanistica da parte degli Enti Locali, oltre che rappresentare un appesantimento grave di un particolare tipo di mercato edilizio (quello delle case per i ceti medi e per i ceti agiati) che ormai dà segni di saturazione" (D'Amato Guerrieri e Petruccioli, 1970). In effetti di fronte a queste contraddizioni il dibattito sugli "strumenti urbanistici" e sulla stessa "nuova dimensione", che in quelli trovava un suo quadro di riscontro va infrangersi perdendo slancio a tal punto la stessa legge-ponte è passata quasi tra l'indifferenza generale rispetto al dibattito architettonico, se confrontato con quello sulla "167" o sulla stessa riforma urbanistica.

¹⁰ Il termine *Weltanschauung* appartiene alla lingua tedesca ed esprime un concetto fondamentale in filosofia ed epistemologia,

In questo senso si può affermare che sia l'accurata e cartesiana premura di Giancarlo De Carlo tesa a "delimitare gli ambiti tra momento urbanistico e momento economico e a condizionare il modello morfologico al piano economico" (De Carlo, 1962) e sia la "dialettica complessità", messa in evidenza da Alberto Samonà, tesa a ricercare, nella cornice del "Codice dell'Urbanistica", una diversa dimensione "che altro non significava se non la possibilità di affrontare i rapporti tra città e campagna, tra produzione e consumo in termini architettonici e urbanistici rinnovati" (Samonà A. , 1963), si danno ancora oggi come possibili momenti di approfondimento (non di certo contrapposti) se inseriti nel quadro di una giusta verifica disciplinare.

L'urbanistica e l'avvenire della città negli stati europei, divenne quindi una prima lettura critica italiana, poi europea, base per approfondimenti interpretativi anche assai divergenti.

Nel convegno ILSES di Stresa del 1962 ci fu una svolta nell'orientamento critico della teoria architettonica e urbanistica italiana, con l'apertura teorica al tema della

spesso applicato in vari altri campi, in primis nella critica letteraria e della storia dell'arte. Non è letteralmente traducibile in lingua italiana perché non esiste nel suo lessico una parola che le corrisponda appieno. Essa esprime un concetto di pura astrazione che può essere restrittivamente tradotto con "visione del mondo".

¹¹ Il concorso nazionale venne bandito nel 1958 dal Comitato di Coordinamento dell'edilizia popolare (C.E.P.) l'oggetto del concorso era la costruzione di un quartiere residenziale

grande scala del *planning*, alle sue componenti e implicazioni" (Sica, 1970).

Aldo Rossi presentando il numero di giugno 1962 di *Casabella-Continuità* dedicato ai Centri Direzionali Italiani, infatti, affronta il tema della *città-territorio* richiamando sia i contenuti del convegno di Stresa sia altri contributi, tra i quali le quattro ipotesi di definizione di città-regione che Giancarlo De Carlo aveva enunciato: "La prima ipotesi considera che la *città-regione* fosse una città a smisurata crescita, che si espande e dilaga nel territorio sotto forma di continuo urbano; la seconda ipotesi considera che la città-regione sia una agglomerazione di centri che, pur essendo coinvolti da un comune processo di sviluppo, conservano una loro autonoma esistenza; la terza ipotesi considera la città-regione come un artificio di forme, atto a risolvere i problemi della congestione. Infine, c'è una quarta ipotesi che considera la città-regione come una relazione dinamica che si sostituisce alla condizione statica della città tradizionale" (Rossi, 1962).

Effettivamente già dopo il 1958, anno del concorso per il quartiere C.E.P. alle Barene di San Giuliano¹¹, si

nell'area delle Barene di San Giuliano, a Venezia-Mestre, e venne richiesto ai progettisti di misurarsi nel disegno di un nuovo quartiere in un'area di forte sviluppo industriale del triangolo Marghera-Mestre-Venezia. Al concorso parteciparono le più importanti personalità del panorama italiano per quanto riguarda la cultura del progetto; F. Cocchia, G. Samonà, L. Piccinato, F. Gorio, S. Muratori, C. e M. Aymonino, C. Chiarini, M. Fiorentino, A. Quistelli.

impose il problema della ricerca di una nuova forma urbana in estensione nel territorio suggerita attraverso il progetto del gruppo Quaroni (Fig. 4), per il quale Bruno Zevi scriverà nell'editoriale *de l'Architettura* di luglio che:

“Indipendentemente dalla sua concreta realizzazione, questo progetto sarà destinato a costituire un indice, un riferimento nel dibattito sull'architettura moderna”.

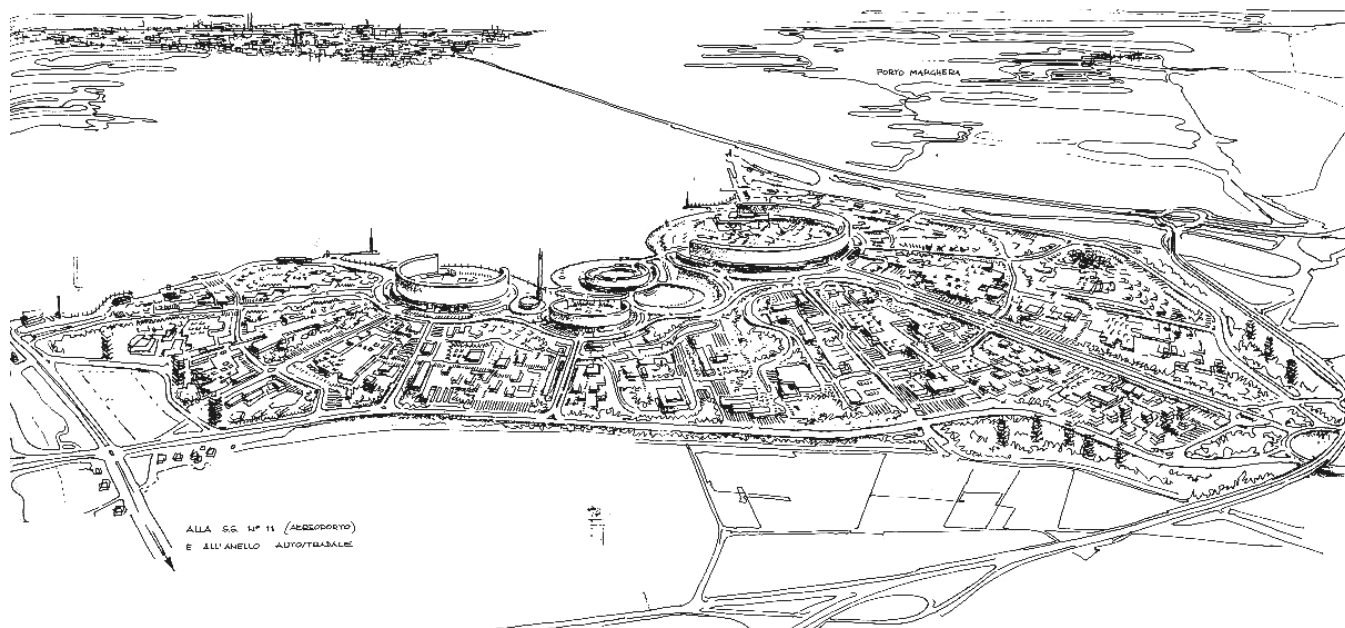


Figura 4 | Ludovico Quaroni. Progetto di concorso per il quartiere C.E.P. alle Barene di San Giuliano. Immagine tratta da Quaroni L., *Il Progetto per la città. Dieci lezioni*, 1996

Il progetto del gruppo di Quaroni rappresenta una svolta significativa nella cultura architettonica e urbanistica del tempo in quanto il nuovo insediamento si misura visivamente con la città di Venezia e la laguna, declinando così in modo nuovo il tema del confronto con la città

storica: non viene ideato come un quartiere in continuità con il quartiere Ina-casa esistente, come suggeriva il concorso, ma si propone una autonoma città satellite che assume la distanza della laguna come vuoto di natura tra le due parti di città.

Secondo Giovanni Piccinato, Vieri Quilici e Manfredo Tafuri il ruolo dinamico della città-territorio (da intendere come area omogenea per quanto riguarda la quantità e la qualità delle relazioni che non devono però portare ad una forma indifferenziata) era da ricercare nella distinzione funzionale LeCorbuseriana tra territorio come sede delle attività produttive e la città "quale punto di incontro degli insediamenti direzionali e terziari" (Piccinato, Quilici, Tafuri, 1962); ma tutto ciò in stretta connessione con lo sviluppo della dimensione demografica.

D'altro canto, Giovanni Astengo, presentando il Piano per la grande Taranto (1965), offre al dibattito una traiettoria diversa rispetto a quella della "città-regione" o "città-territorio", ovvero la formula del "territorio urbanizzato" con il quale indicò il superamento della tradizionale dicotomia tra città e campagna proponendo una sintesi ottimale dei vantaggi della concentrazione e del decentramento evitandone gli svantaggi reciproci.

Questa tensione a definire l'ambito e la dimensione entro cui comprendere la *città-territorio* fu sintomatica del fatto che si procedette verso la scissione nel dibattito tra gli strumenti di controllo della pianificazione urbanistica e la problematica dell'immagine della città e della sua rappresentazione attraverso la forma dei centri direzionali.

Ciò che favorì questa scissione fu proprio il prendere piede di alcune ricerche condotte sul "campo" delle teorie della città-territorio, come, ad esempio, l'esperienza del Piano Intercomunale Milanese, gli

studi sul comprensorio pontino, sulla regione dello Stretto ecc.

Guardando queste esperienze si potrebbe affermare che quando l'esigenza di globalità si svestì delle intenzioni "oggettive" e "taumaturgiche" presentandosi come momento di sintesi in conoscenze e in settori diversi, permase il senso e la tensione di operare in un processo vivo e reale; quanto espresso vale sia per i progetti urbani totalizzanti ma non simbolici di Giuseppe Samonà sia nelle indagini analitiche di chi ritiene l'architettura, l'urbanistica, la pianificazione territoriale, e forse il disegno industriale, "linee parallele di studio (...) caratterizzate da un opportuno corredo di insegnamenti specifici" (Benevolo, 1968).

Più "difficili" invece risultarono essere, anche in reazione alla difficoltà di definire i problemi della "nuova dimensione", le riduzioni e le settorializzazioni che finirono per comprimere drasticamente il campo di intervento; si procedette quindi andando a ribaltare il problema della globalità (sulla quale insistevano i progetti per i Centri Direzionali), privilegiando il momento analitico, ma mantenendo inalterati i termini connotativi della "rappresentatività"; tale tensione si andò a concentrare intorno alle formule della "città per parti" e del "progetto chiuso e definito".

Giuseppe Samonà è tra chi considerò la necessità di stabilire un dialogo costante tra modelli culturali, realtà e verifica delle ipotesi di lavoro non attestandosi mai su un modello di città predefinito. Il suo modo di procedere piuttosto è quello di utilizzare un processo

circolare che coinvolge analisi e progetto intesi come due momenti inscindibili in cui l'acquisizione empirica della realtà è inserita in un processo storico e culturale. Per questo motivo le ipotesi metodologiche proposte da Giuseppe Samonà, nel tempo, seguono un processo continuo anche quando assumono nomi ed accezioni diverse (*Il Biporto, la città-regione dello Stretto, la Metropoli Futura dello Stretto*) poiché orbitano sempre intorno alla comprensione e alla conseguente affermazione dell'unicità dei fenomeni delle cose umane intorno, cioè, all'ipotesi della ricomposizione della conoscenza e dell'operare.

Da qui la necessità di ricucire la frattura tra architettura e urbanistica e di lavorare sui termini di connessione tra le parti della città intesa come luogo storico e fenomeno unitario e organico anche lì dove si presenta al confronto con i temi della nuova dimensione della *città in estensione* nel territorio.

Per Giuseppe Samonà il superamento della crisi degli anni Sessanta sarebbe stato possibile attraverso l'osservazione della realtà e percorrendo un'ipotesi alternativa all'"assoluto scientifico" che aveva caratterizzato l'urbanistica in quegli anni.

Nel ricomporre questa frattura, Giuseppe Samonà non esclude a priori alcuna ipotesi o strategia di intervento sulla città e sul territorio, ma le ripercorre verificandole rispetto alle sue ipotesi di lavoro ed "esclude" solo lì dove assumono appunto una dimensione inconfondibile con i termini del contesto reale; Samonà "esclude" anche quando non esiste una risposta anche solo potenziale o quando le ipotesi alla

base della riflessione non tengono conto di una domanda sociale o di una circostanza reale la quale impone una istanza morale e la necessità di una presa di coscienza.

Ne *l'urbanistica e l'avvenire delle città negli stati europei* Giuseppe Samonà constata di operare nell'ambito di una "grande dimensione" e quest'ultima impone il problema della sua continua espansione come esigenza di adeguare l'operatività del costruire ad una città non più statica e chiusa ma dinamica, aperta e necessariamente unitaria al contempo.

La "nuova dimensione" come impellenza nasce quindi da una constatazione di un dato di fatto ma non è solo un problema quantitativo bensì coinvolge la comprensione approfondita delle qualità della struttura esistente sia del territorio che della città rispetto alla quale vi era l'evidente esigenza di definire un programma operativo di intervento.

Ed era proprio questa tensione al territorio, al contesto, a imporre, secondo Giuseppe Samonà, che la "nuova dimensione", almeno per quello che riguarda lo scenario italiano, dovesse poggiarsi su di una struttura territoriale chiaramente definita attraverso degli ambiti omogenei per caratteristiche dimensionali, culturali e geografiche configurati mediante raggruppamenti di comuni che non dovevano per forza coincidere con i loro confini amministrativi (i comprensori) e per i quali diventava necessario predisporre dei piani che, partendo dalla rappresentazione dello stato di fatto con le varie destinazioni d'uso, arrivassero a definire una prima

rete di vincoli oggettivi con cui confrontarsi nel passaggio alla nuova dimensione della città.

“Londra, o Colonia dimostrano, coi loro piani, con quanta arditezza si possa sentire la nuova dimensione urbana come conservazione e proseguimento della antica; mentre da noi taluni piani anche ben meditati non sono riusciti ad esprimere una nuova dimensione, proprio perché hanno dimenticato la presenza della vecchia” (Samonà G. , 1960).

Il problema naturalmente non trovò una soluzione univoca poiché mentre in alcuni casi la funzione radialconcentrica della città di scambio non può essere saltata pena la perdita di qualunque significato, in altri come ad esempio Roma non si può che andare al di là della periferia “per riaffermare il senso della città” (Samonà G. , *ibidem*).

Questa relatività di possibili soluzioni attenuava però l’impellenza di alcuni problemi come, ad esempio, quello della funzione del centro che rimase come tale anche se mutò la sua destinazione da “amministrativo /residenziale” in “amministrativo/commerciale”; il permanere di questa funzione di centro è dimostrata proprio dal fatto che non fu alterata neanche dalla trasformazione avvenuta nell’Ottocento, quando le mura si trasformarono in *boulevards*.

D’altro canto, uno dei parametri della nuova dimensione intesa anche come struttura complessa e policentrica è quello della integrazione tra le parti stesse (commerciale-residenziale), condizione imposta dal “movimento pendolare delle masse umane”. “Quindi solo un piano, che includa nei suoi programmi

queste prospettive, potrà sentire la nuova dimensione: un piano che si proponga di assorbire prima compiutamente il senso della forma urbana nella sua continuità e poi sappia riproporla senza alterazioni nella fisionomia rinnovata. Tutte le idee, se vi saranno idee, dovranno convergere in questo adeguamento alla continuità della configurazione urbana, che proprio per il suo carattere secolare è il più valido punto di riferimento per l’urbanistica” (Samonà G., *ibidem*).

Le teorie del continuo urbanizzato, secondo Giuseppe Samonà, tendono a ridurre in tre aree distinte il territorio: la città, la periferia e la campagna.

“In questa direzione, nel convegno di Stresa del 1962, si segnò una concreta caratterizzazione concettuale dei principi teorici da formulare per quel tipo di organizzazione urbanistica del territorio in cui appunto la città giganteggiante si dissolve in un continuo dinamico su tutto il territorio abitato” (Samonà G., 1971).

Per Samonà il problema sembrava spostarsi da quello della definizione e della estensione delle aree metropolitane a quello della definizione delle forme del sistema insediativo e all’ apparato normativo appropriato per giungere verso un modello di unità architettura-urbanistica.

D’altra parte molti studi elaborati nella prima metà degli anni Sessanta come quelli sulla tipizzazione morfologica della città (a galassia, a stella, ad anello, ecc.) o di parti di essa di Kevin Lynch, quelli sulla indifferenza rispetto alle destinazioni funzionali propria dei metabolisti, strutturalisti, dello stesso John

Friedmann, ecc., per Giuseppe Samonà, sono indice del fatto che non è più possibile pensare alle vecchie tipologie edilizie e norme urbanistiche basate sulla destinazione delle attività e delle funzioni urbane fondamentali come l'industria, la residenza, gli affari, il parco ecc.

Si imponeva quindi la necessità di un recupero storico del concetto di tipologia - intesa come rapporto tra tipologia nella città e morfologia urbana già individuata da Carlo Aymonino - e di una enunciazione teorica, basata sulla natura delle relazioni, dello stesso concetto di tipologia, che porta nel 1967 a prefigurare per Giuseppe Samonà delle "tipologie formali" intese come "elementi definiti entro la sfera ontologica dell'architettura concreta" in cui si rifiutano pertanto lo *zoning*, gli *standards* e le tipologie "visti come elementi reperibili all'esterno di una idea dell'architettura e della città" (Samonà G., 1967).

Giuseppe Samonà individuò la ragione della crisi dell'urbanistica tradizionale nella frattura dell'unità architettura-urbanistica nella sua corrispondenza alla scissione tra forma architettonica e pianificazione territoriale cosicché lo stesso "campo di azione" dell'architetto si è venuto a scindere nei suoi contenuti teorici, sociali, politici e tecnologici.

Samonà critica il rapporto pragmatico tra architettura e urbanistica espresso dal Movimento Moderno tutto concentrato esclusivamente sulla relazione tra interno ed esterno dell'edificio, tra funzioni e spazi e poco sulla relazione tra architettura e urbanistica, in quanto "i dati statistici propri di una tipologia urbanistica che

contava sulla elaborazione di norme tecniche e igieniche desunte da dati statistici piuttosto elementari, fanno parte di un bagaglio approssimativo di indicazioni da relegare nella manualistica generica e primitiva; e lo stesso si può dire della tipologia edilizia" (Samonà G., 1975).

Giuseppe Samonà critica l'urbanistica dell'epoca tutta concentrata sullo *zoning*, sulle statistiche, sui dati quantitativi dei bisogni per esprimere la necessità definire categorie normative capaci di esprimere la necessità di tornare a parlare di morfologia, come avveniva nella città storica, nelle sue forme e nelle sue scale e nella sua relazione con la natura e con il territorio al fine di individuare categorie dello spazio organizzato (città, campagna, paesaggio,) che nascono da una analisi storico-morfologica diacronica e sincronica dell'esistente per poi operare attraverso il progetto una trasformazione a partire dai caratteri di quelle forme estese al territorio come morfemi di una realtà insediativa più ampia.

L'unità tra architettura-urbanistica assunta da Giuseppe Samonà come fondamento della propria teoria ha bisogno anche di una coincidenza di territorio e architettura affinché il progetto possa assumere le differenti aree di invariabilità all'interno dell'assetto territoriale.

Una posizione dialettica netta rispetto a quanti interpretarono la "costruzione ontologica dell'architettura" come delimitazione delle aree di competenza disciplinare, con la conseguente perdita del valore interscalare del progetto e della dimensione

territoriale come ambito semantico ed epistemologico del progetto urbano.

L'esito di questa dialettica fu evidente nella condizione delle città italiane di quegli anni che mostrò la discrasia esistente tra i modelli di crescita tutti interni al rapporto forma-città e forma-struttura del territorio a cui appartengono.

Di conseguenza anche la legge urbanistica italiana fu per Samonà inadeguata e poco flessibile rispetto alla scala della pianificazione in quanto soluzione metodologica e procedurale univoca per piani di qualunque dimensione e carattere; uno strumento quindi indifferente alle specificità territoriali di tipo insediativo nonché geografico.

La necessità al contrario doveva essere quella di piegare il tentativo di normare l'espansione della città in funzione della scala dei comuni e del loro carattere geografico riferito al territorio nel quale insistono.

“Le zone settentrionali, quelle della Lombardia, del Piemonte, del Veneto, hanno particolare configurazione, anche se diverse fra loro; man mano che si scende verso Sud, la configurazione, fra insediamenti e territorio, varia completamente e varia anche il carattere della città e il carattere dei provvedimenti che si devono apportare” (Samonà, 1959).

¹² “Comprensorio” era un termine che da sempre riguardava la pianificazione agricola e fondiaria ma è Giuseppe Samonà ad imporlo nella Pianificazione Urbanistica con la speranza di

Agli inizi degli anni Sessanta il Piano Comprensoriale risultò dunque, uno strumento chiaramente indispensabile da adottare, in funzione della eterogeneità e articolazione del territorio nazionale.

La dimensione più estesa che la città italiana stava assumendo richiedeva uno strumento urbanistico adeguato che Giuseppe Samonà individuò nella scala del comprensorio¹², così “si sarebbe allora andati verso la conquista della nuova dimensione urbana (...) in quanto l'autonomia comunale e locale aveva già dimostrato, all'epoca, di essere impotente a fare i piani, e miope rispetto alla nuova dimensione che stava assumendo la città” (Samonà G., 1959 *ibidem*).

Ogni fenomeno del territorio veniva analizzato in dimensioni urbanistiche parziali assai ridotte e complesse; ma globalmente questi elementi parziali apparivano - e appaiono tutt'ora - con grandi dimensioni che a loro volta fanno riferimento a relazioni che ripropongono lo spazio finito in misure tradizionali alla scala umana.

Certamente era necessario riscoprire un nuovo carattere della dimensione urbanistica contemporanea che era diverso da quella in cui si era abituati ad operare fino alla prima metà del secolo.

L'istanza di scoprire questo carattere doveva essere per Samonà uno stimolo fortissimo che non doveva tradursi in una dimensione più grande di quella

aver trovato in questa definizione una giusta scala per la Pianificazione (Tentori, 1996).

tradizionale, ma in un diverso modo di sentire quest'ultima durante l'atto creativo e pianificatorio; esso doveva riflettere, del resto, interessi diversi da quelli che una volta stimolavano la comunità urbana.

La nuova dimensione però non poteva essere "afferrata" a meno che non fosse entrato in gioco il concetto di rapporto dimensionale nuovo dove rivedere lo scarto tra la natura delle dimensioni apparentemente concrete rispetto a quelle considerate irreali perché apparentemente più grandi della nostra concezione di territorio urbanizzato.

Per Giuseppe Samonà nel definire la scala della nuova dimensione comprensoriale entro la quale operare avrebbero quindi avuto un ruolo chiarificatore:

- *l'Influenza delle caratteristiche geografiche ed ecologiche del territorio comprensoriale;*
- *l'influenza individuale e reciproca degli insediamenti intesi nel loro complesso di struttura edilizia ed attività sociali;*
- *le Influenze da attribuire alle diverse attività economiche e culturali e alle loro interrelazioni, prese nella scala più ampia;*
- *l'influenza del principio di omogeneità relativo alle caratteristiche geografiche e alle relazioni economico-culturali di aree del comprensorio in cui può essere programmata l'unità dei fatti insediativi;*
- *l'influenza di fatti e di relazioni tra fatti, intesi come eventi nel significato più ampio e nelle scale più diverse;*

- l'influenza degli aspetti ordinatori e integrativi del sistema infrastrutturale.

Dove però, come afferma lo stesso Giuseppe Samonà:

- *le caratteristiche geografiche ed ecologiche non permettevano di definire la dimensione giusta di un comprensorio, senza conoscere rispetto a cosa questa dimensione doveva essere giusta. Piuttosto queste caratteristiche potevano suggerire delle ragioni valide per aggiungere un comune non considerato inizialmente fra quelli chiamati a far parte di una certa unità comprensoriale, qualora tale comune appartenesse proprio alla stessa matrice territoriale per cui si sono raccolti insieme altri comuni allo scopo di sviluppare una determinata azione pianificatoria;*
- *il principio di omogeneità (...) si qualificava come tale rispetto a qualche cosa o, meglio, rispetto alle finalità che configurava quella cosa; difatti l'omogeneità in sé non è altro che un'astrazione che in modo ambiguo è stata assunta come matrice per la definizione dello spazio comprensoriale;*
- *Se si prendono in considerazione invece gli aspetti insediativi la struttura comprensoriale diventa evidente attraverso le trasformazioni operate dall'uomo nei territori a cui fornisce i parametri per una discretizzazione dimensionata secondo concreti aspetti figurativi (Samonà G., 1964).*

L'insediamento urbano fu per Giuseppe Samonà lo strumento trasformativo del territorio, e il cardine

fondamentale di queste nuove unità omogenee, che prendono il nome di *unità insediative* e che assumono altre funzioni e caratteri.

Nelle *unità insediative* dovevano avere dunque fondamentale importanza i nuclei edilizi nel loro insieme di costruzioni e di gruppi sociali perché costituivano l'essenza e il significato dell'unità insediativa stessa. In questa organizzazione una vera e propria *trama strutturale* doveva distinguere il territorio per unità insediative formate con l'insieme dei singoli gruppi edilizi e nelle loro attività urbane, intese come elementi di fondo per definire i compiti che la caratterizzano, intendendole come entità del comprensorio con determinate funzioni prevalenti (Samonà G., *ibidem*).

Da questo punto di vista anche la scala delle relazioni con il territorio che si stabiliscono attraverso la costruzione delle grandi infrastrutture legate per esempio alla viabilità, incontrava nella trama strutturante dell'unità insediativa una scala di rapporti appropriati nella quale si può rintracciare una similitudine con l'equilibrio delle parti nella misura valida per ogni ragionamento o decisione corrispondente ai fatti e alle loro relazioni; così, conclude Samonà, la scala di rapporti dell'unità insediativa è valevole anche per le forme assunte da queste relazioni con i percorsi viabilistici.

Il rapporto tra grandi sistemi viabilistici sarebbe potuto diventare significativo rispetto alle unità insediative esprimendo queste ultime in funzione dei loro aspetti più vistosi, "per esempio delle attività di relazione

sociale; tale rapporto, infatti, secondo Giuseppe Samonà, porge all'immaginazione l'idea di esprimere figurativamente le comunicazioni come canali che disegnano le relazioni sociali nello spazio" (Samonà G., *ibidem*).

Questa immagine doveva mettere in scena uno degli aspetti più salienti della prevalenza che hanno avuto le attività di relazione sociale nel processo di modificazione subito dalla configurazione fisica dello spazio naturale, man mano che si è venuto organizzando strutturalmente secondo le espressioni di un sistema figurativo sempre più determinato da esigenze umane.

Le trasformazioni dell'ambiente fisico dovevano fornire dunque i parametri fondamentali per l'organizzazione di un sistema *strutturante del territorio* che ne inquadrasse le finalità urbanistiche in un piano, una volta fissati gli obiettivi di un suo programma di sviluppo e di politiche per realizzarlo.

La scala, così intesa, si sarebbe dovuta riferire sempre al senso delle cose – naturali o artificiali che fossero - e le scale con cui si impara a conoscere e ad agire sono diverse per ogni indirizzo scientifico: la scala urbanistica non è predisposta per la conoscenza e informazione sulle cose presa nel senso geografico o naturalistico, ecc., ma è fatta per corrispondere alle esigenze di una conoscenza creativa delle cose stesse, che dipende dall'idea implicita dell'intervento urbanistico, che si vuole apportare su di essa.

Dopo le sperimentazioni del piano comprensoriale del Vajont e ancor prima per le aree gravitanti intorno allo Stretto di Messina ecc., alla porta degli anni Ottanta, Giuseppe Samonà immaginò un ulteriore e possibile aggiornamento nella disciplina del progetto urbano nel passaggio dalle esperienze consolidate della città compatta (nella relazione binaria tra tipologia edilizia e morfologia urbana) al portato delle nuove criticità della città contemporanea (Amistadi, 2012) teorizzando quella che poi avrebbe definito come *città in estensione*.

La *città in estensione* diventò il teatro dove mettere in scena lo scarto tra tipologia e topologia cioè il passaggio di scala del tema dal rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia al concetto di luogo, prefigurando un modello insediativo dove l'assetto tipologico nella città compatta venisse sostituito da "luoghi-spazio", misurati secondo le differenti declinazioni degli spazi che coincidono con il luogo stesso così che: "le cose nel territorio assumano un particolare valore insediativo di posizione analogo alla tipologia della città" (Samonà G., 1976).

In risposta ai già citati fenomeni come l'incessante consumo di suolo, la nuova dimensione della città che caratterizzò il dibattito tra gli anni Cinquanta e Sessanta nel suo continuo espandersi, l'abbandono di milioni di ettari di terra e lo sfruttamento intensivo della campagna per le monoculture, Giuseppe Samonà, attraverso la teoria della *città in estensione*, definiva un programma di intervento e di ristrutturazione del territorio innovativo per il recupero non solo delle terre

abbandonate ma dell'intera agricoltura in funzione della possibilità di ristabilire una relazione significativa tra la città e la campagna.

Nella *città in estensione* Samonà riconosce l'importanza di includere all'interno della città le differenti forme del territorio (nuclei urbani, campagna coltivata, incolto, collina, ecc.) proponendone una feconda antropizzazione.

Non si tratta, quindi dell'idea di un generico "ritorno alla natura", ma di una idea di città che implica un necessario rapporto con la natura, con la campagna considerate come parte costitutiva di essa.

Da questa teoria emerge quella fiducia nella disciplina del progetto come scienza capace di mutare in meglio le condizioni di vita della società che vive e anima la città e la campagna, tipica della riflessione di Samonà, che aveva positivamente caratterizzato la costruzione della città moderna (Macaluso, 2018).

Secondo il modello proposto di *città in estensione* la campagna si sarebbe organizzata e suddivisa secondo dimensioni conformi alla necessità della città, ai tipi di colture e assunta come parte costitutiva del territorio abitato.

Samonà riconosceva quindi il valore della campagna e la necessità di dare forma ad essa in maniera coerente e complementare alla forma della città, per istituire una nuova entità urbana capace di guadagnare la nuova dimensione comprensoriale.

La città e la campagna furono considerate come gli elementi costitutivi dello spazio collettivo ed urbano la cui relazione è stabilita sul piano della forma dal

progetto e dal principio insediativo sotteso all'idea di *città in estensione*.

Questo richiede lo studio di nuovi tipi edilizi sia per il costruito, che per gli insediamenti agricoli, in maniera conforme alla nuova struttura della produzione agraria (produzione consorziata) per Samonà analogamente alle forme della città anche le forme della coltivazione, assumendo un ruolo all'interno della complessiva idea di città, costituivano un ordine legato alla diversità delle colture delle singole parti di campagna che concorrono e restituire un'immagine di *città in estensione* nel territorio.

In questo senso la campagna si doveva specializzare secondo prototipi che esprimevano attraverso forme progettate, la dimensione agricola con indici di antropizzazione organica, che dovevano fare da tramite per rappresentare la campagna con le caratteristiche di una città, e perciò il comprensorio o più comprensori come insiemi di città.

La campagna abitata e coltivata rispetta una misura conforme delle particelle in funzione delle colture e della dimensione dell'abitare e questa parte di campagna abitata, alla stregua di territori spontanei dell'Italia meridionale, diventa un modello abitativo ed insediativo dotato di un proprio ordine e parte costitutiva della città in estensione.

È evidente l'intenzione di rendere la campagna abitata una componente della città estesa alla dimensione del territorio e della geografia e, come tale, era necessario considerarla in termini formali attraverso la

costruzione di un suo ordine in dialogo con l'ordine delle strutture insediative.

Questa teoria rappresentava un'alternativa nuova e, per certi versi ancora attuale, all'urbanizzazione incontrollata della città diffusa, verso cui alla fine si orienta la tensione della ricerca di Giuseppe Samonà sull'unità architettura-urbanistica.

Questo approccio vuole offrire una riflessione teorica per risolvere il problema della espansione incontrollata della città, del consumo di territorio, includendo città e campagna all'interno di uno stesso sistema insediativo esteso a una dimensione territoriale riconoscendo quelle che Samonà definiva come caratteristiche *strutturanti del territorio*.

Con diverse declinazioni, il problema dell'estensione incontrollata e priva di forma della città nel territorio, secondo i modelli della megalopoli o all'opposto dello *sprawl* urbano della villettopoli americana, è una questione cogente e ancora aperta dell'architettura contemporanea che ne ha segnato in larga parte la crisi.

La "discontinuità" che caratterizza la condizione della *città in estensione*, se da un lato si corrisponde al fenomeno della dispersione insediativa, dall'altra consente un rapporto del costruito con il vuoto che può restituire valore alla presenza della natura all'interno dei contesti urbani.

Se pensiamo dunque a questi "frammenti di città" come "parti di città" in sé definite, capaci di instaurare una relazione dialettica tra loro che includa il "vuoto" della campagna, apriamo all'idea delle "città nelle

città”, potente metafora Ungersiana capace di inverare nella forma urbana la condizione plurale e dialettica della città contemporanea (Moccia, 2022).

La campagna, con le sue specificità formali ed estetiche, si è imposta come fondamento per la definizione e la riconoscibilità della città storica rappresentandone una parte costitutiva per il suo valore sintattico.

In epoca contemporanea i tentativi di integrazione tra parti di città e parti di campagna sono stati messi da parte a vantaggio di altre necessità e alcune intuizioni sono rimaste tali senza produrre delle vere sperimentazioni rispetto alle potenzialità che prefiguravano e così “*la Grune Metropole* di Leberecht Migge, *Broadacre City* di Frank Lloyd Wright, *l’Unitè d’exploitation agricole* di Le Corbusier, *la città in Estensione* di Giuseppe Samonà permangono quali nodi di una rete aperta, con maglie difformi ancora da tessere” (Macaluso, *ibidem*) in riferimento a quanto può esprimere il rapporto tra città, campagna e vuoti di natura.

Nella ricerca paziente di Samonà emerge la necessità di individuare nuove categorie per il governo della forma della città e del territorio.

I progetti di Giuseppe Samonà ci obbligano così all’implicita ricostruzione metodologica, alla lettura del processo più che dell’esito, per riconoscerne la teoria con cui essi prendono forma e le riflessioni che sono alla base delle sue sperimentazioni.

“La dimensione chiamata a svolgere un ruolo di prima - provvisoria - mediazione tra relazioni contestuali,

ragioni del luogo (dell’intorno) e motivazioni del progetto è quella delle tipologie edilizie” (Lovero, 1973).

La tensione dialettica volta a ristabilire una reale unità tra architettura ed urbanistica assegna alla forma architettonica la inscindibile appartenenza al contesto urbano; una appartenenza sottile, non immediata, che evita le complessità spaziali e che rende leggibile attraverso una paziente “scomposizione” e conseguente “ricomposizione” delle parti fino ad arrivare alla più semplice riduzione possibile.

Così l’architettura di Samonà non risulta indifferente al contesto, il *palinsesto di segni ed elementi* (Corboz, 1985) che si accumulano nell’ambiente antropico, ma è partecipe di questa modificazione fino a smembrarsi per rispondere contemporaneamente a più di una istanza possibile avanzata dal contesto.

L’apparente semplicità delle architetture sottintende il processo dialettico della ricerca e l’intersezione multiforme del dato teorico, funzionale, tipologico, fisico e figurativo; In questo senso, i progetti in Sicilia e Calabria di Giuseppe Samonà, cioè il Piano Regolatore Generale per Messina (1960) e quello per Villa San Giovanni (1963-77) il progetto di concorso per la realizzazione di *un nucleo di industrializzazione della in provincia di Messina* (1964) e il progetto per la *Metropoli Futura dello Stretto* (1969), rappresentano un unico filone di ricerca sulla nuova scala della città contemporanea, in cui si affrontano temi comuni come la rappresentazione e l’immagine della città e la ricerca di nuovi tipi insediativi.

La ricerca di una interpretazione significativa del rapporto con il contesto e al tempo stesso una evidente adesione ai principi del Movimento Moderno sono alcuni tra i principali caratteri della ricerca progettuale di Samonà, a cui però non sfugge una necessaria e appassionata revisione operata nell'area culturale in cui opera dove i temi del comprensorio, della città-territorio, della città-regione si impongono nel dibattito interno alla disciplina che sente la necessità di rinnovarsi, dopo la legge urbanistica del 1942, per andare incontro alle mutate e sempre più dinamiche esigenze della società italiana negli anni del secondo dopoguerra.

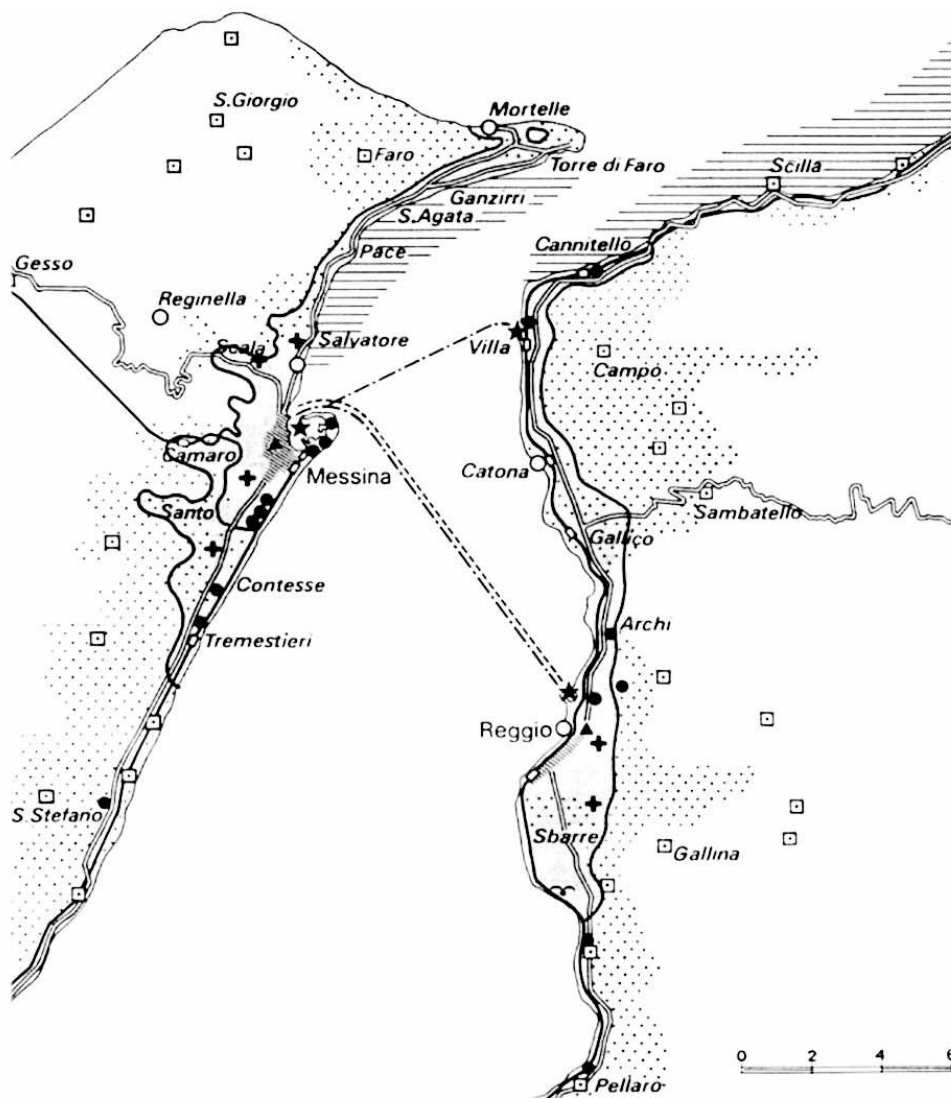


Figura 5 | Lucio Gambi. La conurbazione dello Stretto.
 Immagine tratta da Gambi L., Quaderni per la Sicilia e la Calabria

II. Il Territorio dello Stretto come campo di sperimentazione di una nuova teoria di città

Sotto l'aspetto politico gli anni Sessanta, in Italia, furono caratterizzati dal grande interesse verso la disastrosa situazione economica, culturale e sociale del meridione che acuiva la discrasia rispetto alla velocità di crescita dei territori settentrionali.

Questo portò all'istituzione di un Ministero *ad hoc* ed alla costituzione della Cassa del Mezzogiorno¹³ con cui finanziare una massiccia campagna di investimenti per concentrare in determinate località del Sud, particolarmente adatte a tale scopo, un adeguato numero di "Aree di sviluppo industriale" e di "Nuclei di insediamenti".

Le prime, più ampie e omogenee, erano costituite da numerosi comuni e dotate di alcune risorse rilevanti, quali la disponibilità di mano d'opera, una fase di sviluppo già in itinere e la presenza di infrastrutture di base.

Le seconde invece erano agglomerati di un numero limitato di piccole e medie industrie che dovevano sfruttare circoscritti mercati, materie prime esistenti in loco e caratteristiche naturali o infrastrutturali che mancavano nelle zone vicine.

¹³ costituiti nell'anno 1950 nell'ambito delle leggi n.634 del 29 luglio 1957, n. 555 del 18 luglio 1959, n.1462 del 29 settembre 1962.

¹⁴ Il concetto di area metropolitana (o conurbazione) e gli schemi di analisi che si produssero per governare il

Questi obiettivi della Cassa del Mezzogiorno si sarebbero dovuti tradurre in piani di sviluppo industriale assimilabili ai piani territoriali di coordinamento (piani comprensoriali) e avrebbero dovuto dare risposta, oltre che alle localizzazioni industriali, alla necessità di opere pubbliche capaci di trasformare la realtà sociale, economica e culturale del mezzogiorno.

Un altro fenomeno di grande rilevanza per comprendere i processi di urbanizzazione negli anni Sessanta del secolo scorso, in Italia e in Europa, furono lo sviluppo delle "aree metropolitane"¹⁴, termine che indica i fenomeni legati ai grandi processi di conurbazione attorno alle maggiori città.

La messa a sistema di ambizioni della programmazione economica, portato del dibattito culturale e pianificazione urbanistica, produsse nella prima metà degli anni Sessanta la formulazione del *Progetto 80*, un programma per lo sviluppo futuro della nazione costruito intorno all'idea dei sistemi urbani metropolitani come nuovo modello di sviluppo del Paese che avrebbe proiettato quest'ultimo alla porta degli anni Duemila.

L'obiettivo del *Progetto 80* era la costituzione, attraverso un'oculata redistribuzione della popolazione e delle economie su tutto il territorio nazionale, di un

fenomeno non erano da applicare solo alle città "da milioni di abitanti", alle città - regione, ma anche ai suburbi e alle forme urbane rurali attorno alle città intermedie, quelle *minori galassie* (Lynch, 1960) formate da una trama di città "minori" servite da efficienti reti viarie.

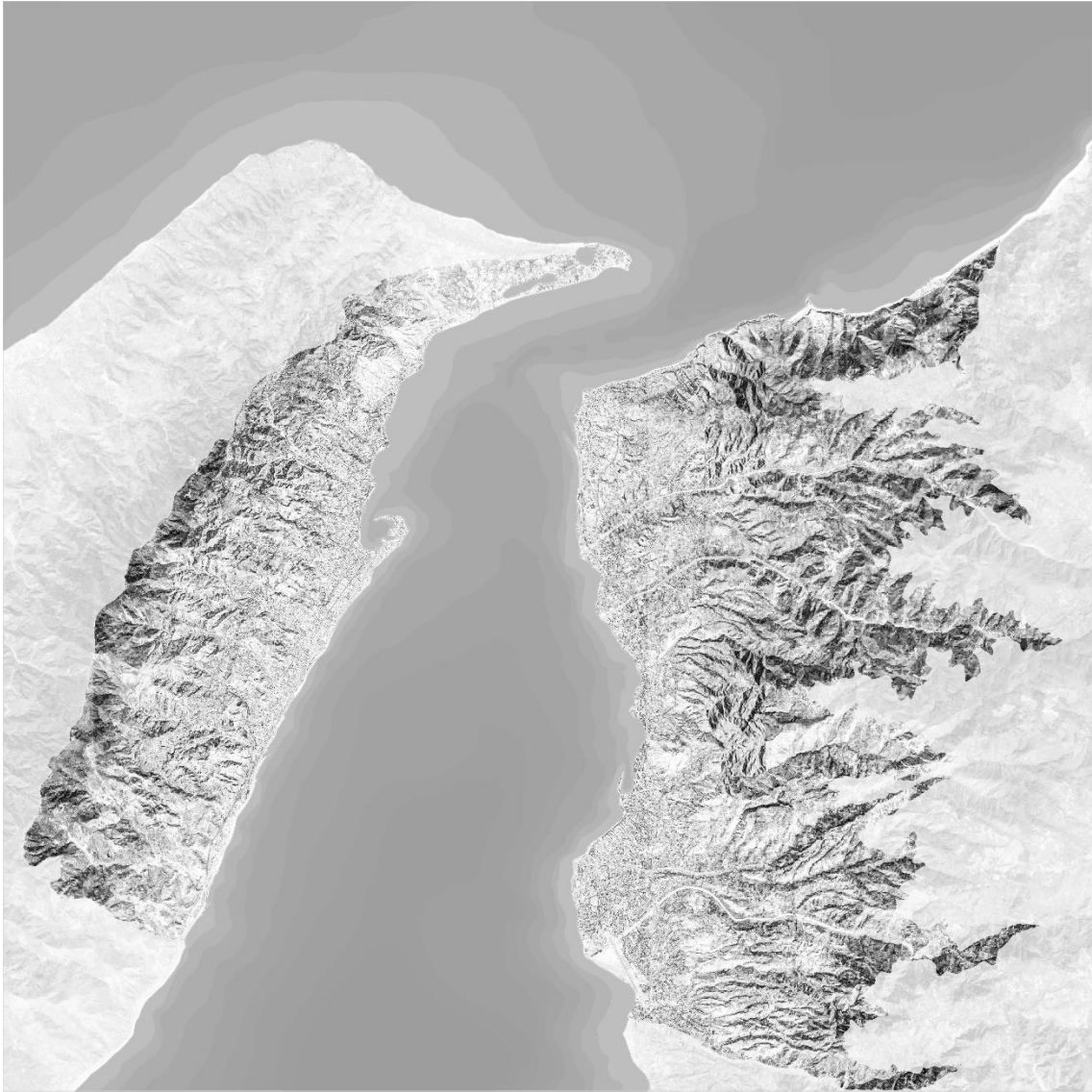


Tavola 1 | La stanza territoriale dello Stretto

sistema diverso di uso dell'ambiente antropico capace di elevare la qualità di vita della popolazione, anche attraverso una diversa relazione tra uomo e natura (Renzoni, 2012).

L'Italia meridionale fu considerata in prevalenza appartenente al raggruppamento dei sistemi alternativi "C1 - sistemi periferici rispetto alla aree economicamente forti del Paese e privi di quelle condizioni che potevano assicurare una forza di gravitazione e una certa coesione", cioè caratterizzati, da una forte depressione economica e da un certo isolamento naturale e geografico di difficile gestione nella rete nazionale.

La strategia politica territoriale fu quella di intensificare gli investimenti produttivi e di orientare gli interventi al miglioramento delle strutture urbane di tipo tradizionale, rinviando ad un secondo momento la realizzazione di città di rilievo metropolitano.

Le previsioni del *Progetto 80* furono per gran parte disattese risultando inattuabili ma rappresentarono anche stimolo per recuperare il ritardo italiano nella costituzione delle aree metropolitane rispetto alle città europee.

L'idea dei "sistemi metropolitani", che dovevano contenere misure e requisiti intorno ai quali rivedere forma e struttura dei grandi agglomerati urbani, costituì un nuovo momento di confronto.

Il *piano intercomunale, il comprensorio, la conurbazione, l'area metropolitana, la città-territorio, la città-regione* divennero i termini su cui si confrontarono le discipline della geografia, dell'economia, dell'urbanistica e della pianificazione.

Una delle aree più interessate da questo dibattito fu l'area dello Stretto di Messina, divenuta centrale sia in termini socio-economici che culturali.

Le aree gravitanti intorno allo Stretto prima di essere messe al centro della programmazione economica furono investite dalle riflessioni della cultura geografica come testimoniano ad esempio le ricerche di Lucio Gambi¹⁵ e Aldo Sestini che si fecero, per primi, promotori di un'idea di comprensorio (Fig. 5) costituito dalle città di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria in quanto concorrenti al disegno di una unica unità di paesaggio con al centro proprio il mare dello Stretto vero spazio di natura tra le città.

¹⁵ Ulteriori specificazioni sulla formazione di una conurbazione nell'Area dello Stretto vengono fornite da Lucio Gambi, quando afferma: "Nel Mezzogiorno d'Italia, oltre a quella di Napoli, è individuabile chiaramente una seconda conurbazione di configurazione molto recente: cioè la conurbazione dello Stretto di Messina. (...) Oggi la vitalità della conurbazione lungo le due rive dello Stretto di Messina è evidente e sicura; ma le sue basi non

risiedono in un particolare slancio industriale della regione (...) e invece consistono nella funzione di giunzione tra la penisola italiana e la Sicilia che la regione dello Stretto esercita da quando la unificazione politica nazionale di un secolo fa è stata fecondata, più recentemente, da una unificazione economica."



Tavola 2 | Orografia dello stretto e punti cospicui

Le riflessioni proposte dalla cultura geografica sulla naturale propensione degli insediamenti dello Stretto a costituirsi in un'unica entità territoriale fondano le proprie ragioni sulle particolari caratteristiche orografiche e morfologiche di questa stanza di territorio dove i luoghi cospicui, le “fiumare” della sponda Messinese, i “torrenti” della sponda Calabrese e l'articolazione delle cornici collinari delle due sponde, in relazione alla linea di costa non fanno altro che ribadire l'unitarietà del sistema¹⁶ (Tav. 1).

Per spiegare alcune intuizioni di quegli anni si è ritenuto necessario all'interno dell'economia di questa trattazione dunque condurre un'analisi delle evidenze geografiche ed insediative all'interno del territorio dello Stretto al fine di chiarire il modo in cui alcuni programmi e progetti ricercarono rapporti significativi con il territorio che li accoglie.

La lettura che deriva da questo reiterato susseguirsi di osservazioni si pone come obiettivo quello di formare un quadro dell'intero contesto territoriale di grande interesse per la descrizione del grado di disponibilità architettonica dello Stretto ovvero della sua capacità di recepire forme insediative, e quindi architettura; serve, in altri termini, a comprendere quanto sia suscettibile ad ospitare nuove forme e in che misura o se per suo proprio equilibrio e specificità esso le respinga.

¹⁶ In verità un'anticipazione di questi temi era stata data intorno agli anni Venti da Sebastiano Crinò che concludeva una sua ricerca dal titolo *La regione dello Stretto di Messina* affermando che “queste due cospicue regioni (...) sono chiamate ad una stretta

Il *territorio dello stretto* può essere definito come una *stanza territoriale* la quale tende a “chiudersi” a Nord tra le due propagini di Capo Peloro e Punta Pezzo e a Sud tende ad allargarsi fino a Capo d'Armi e alla piana di Tremestieri oltre i quali si perde questa condizione di “internità” descritta dalle due coste; la condizione stanziale è accentuata dalla presenza di una cornice collinare che corre parallela alla costa e che delimita in altitudine la stanza contenuta quindi tra il massiccio dei peloritani e quello dell'aspromonte.

La falce lungo lo sviluppo della linea di costa è l'elemento che caratterizza per forma e posizione baricentrica la costa siciliana estroflettendosi fino a un chilometro e mezzo dal fronte a mare di Messina.

Il suo spessore parte da una dimensione di circa cinquecento metri e tende ad assottigliarsi verso l'estremità dell'uncino, in corrispondenza del forte San Sebastiano, un arco di quattrocento metri che abbraccia una piazza d'acqua di circa un chilometro quadrato.

L'area di Capo Peloro può considerarsi come il limite estremo dove si annulla il profilo altimetrico dei monti Peloritani che invece in corrispondenza della zona “falcata” si ergono fino ai 1200 metri. Considerando il suo particolare profilo - la sua angolatura rispetto all'andamento “curvilineo” della costa convergente verso il versante calabrese – l'area di Capo Peloro si

collaborazione economica, per la quale è necessario togliere l'ostacolo dello Stretto” (Crinò, 1926).



Tavola 3 | Il sistema delle fiumare e dei torrenti

configura, da alcuni punti di vista, come elemento di chiusura dello Stretto nella parte Nord (Tav. 2).

Punta Pezzo è il punto più prossimo all'altro versante (tre chilometri in linea d'aria) dove da un lato, verso Scilla, la costa calabra si dispone parallela a quella messinese, dall'altro, verso Sud, tende a divergere.

Nei pressi di Punta Pellaro dopo aver raggiunto la distanza massima di 14 chilometri la costa si rivolge verso il mare aperto.

La punta rappresenta il limite geografico dello Stretto oltre la quale, procedendo verso Capo d'Armi, la costa cambia sensibilmente la sua inclinazione interrompendo il rapporto visivo tra i due versanti, condizione propria dello spazio interno dello Stretto.

La parte alta di questa area geografica è contraddistinta dalla presenza di una cornice collinare che a ridosso della città di Messina corre per quattro chilometri parallela alla costa, ad una quota altimetrica compresa tra i 500 e i 600 metri, chiudendo con il crinale di forte Gallo l'estensione della stanza territoriale sul versante meridionale della *fiumara* di Larderia in corrispondenza dell'abitato di Tremestieri guadagnando quota 300 metri a una distanza ravvicinata dal mare (500-700 metri).

Dove la cornice collinare arretra allontanandosi dalla linea di costa prendono posto le pianure di cui quella più importante per dimensioni è proprio quella su cui sorge la città di Messina.

Sul versante calabro i pianori si dispongono nella parte Nord, nei pressi di Villa San Giovanni, tra le quote 200 e 400, per una estensione di circa 200 ettari, dove le

due coste, da Sant' Agata a Capo Peloro, e da Punta Pezzo a Porticello, si dispongono parallele fra loro, alla distanza media di tre chilometri; ciò consente la particolare lettura simultanea e ravvicinata dei due versanti.

Su questa sponda dello Stretto l'Aspromonte si impone come un vero e proprio sistema montuoso alla distanza media di quattro chilometri dalla fascia costiera dove, a partire dalla quota 300 metri, assume una considerevole pendenza; la quota 300 appunto definisce quel punto di discontinuità tra la fascia costiera e l'entroterra calabro che per autonomia formale e specificità di interessi instaura con il territorio dello Stretto un rapporto diverso da quello, che, sul versante messinese, definiscono i Peloritani.

Le *fiumare* sono l'elemento naturale che scandisce trasversalmente tutto il territorio dello Stretto (Tav. 3) dove sul versante messinese istituiscono un reticolo che lega la costa ai Peloritani e che entra nell'entroterra anche per cinque o sei chilometri con ampiezze variabili che alle volte si attestano anche oltre i cento metri, sul versante calabro invece risalgono tutto il territorio – dall' Aspromonte al mare - per lunghezze fino a 20 chilometri, e con sezioni variabili da monte a valle dai 25 ai 100 metri.

Le *fiumare* sul versante Messinese misurano trasversalmente tutto il territorio urbano e si caratterizzano per la presenza di un sistema insediativo e agricolo identitario che si struttura a partire dalla giacitura e dallo sviluppo del paleoalveo.

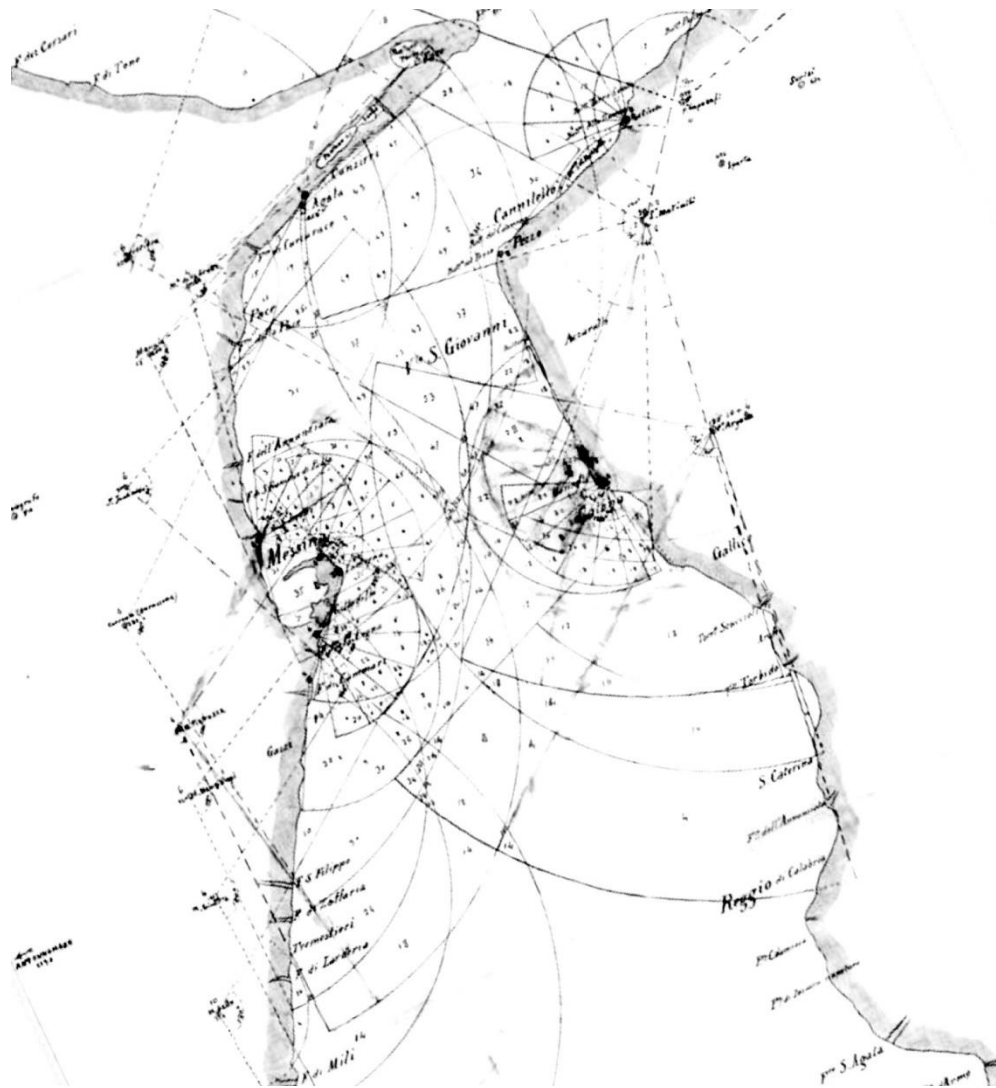


Figura 6 | Il sistema di presidio del territorio descritto dai forti umbertini disposti sulla cornice collinare

Sul versante calabro le fiumare, pur avendo lunghezze maggiori, non costituiscono fratture chiaramente leggibili nella morfologia del territorio.

Anche su questo versante definiscono naturalmente talune direttrici per le componenti insediative, che però assumono un diverso rapporto ubicazionale nei confronti dell'elemento; infatti, nel messinese, l'insediamento è contenuto in uno spazio ristretto, un ambito specifico della fiumara, a immediato contatto con essa dove le unità insediative si raggruppano lungo le strade che le costeggiano, a quote appena più alte. Altro aspetto da considerare per quanto riguarda la componente insediativa (Tav.4) sul fronte messinese è la costruzione della cosiddetta "Palazzata", il fronte

edificato continuo, più volte ricostruito e/o modificato nel tempo, che marca l'arco descritto dalla falce, per una lunghezza di circa un chilometro (tav7).

Molte suggestioni, le quali fanno riferimento a contenuti di tipo storico, portano a considerare la palazzata come manufatto continuo ma in realtà essa oggi si presenta come un allineamento di edifici che ricalca l'antico impianto, senza restituirne l'unità stilistica e il peso formale; difatti non esiste rapporto fra la forza del segno planimetrico e il disegno degli alzati; tale incoerenza, è determinata dalla eterogeneità del linguaggio figurativo e dalla discontinuità volumetrica dell'insieme, non riscattate dal valore architettonico dei singoli manufatti.

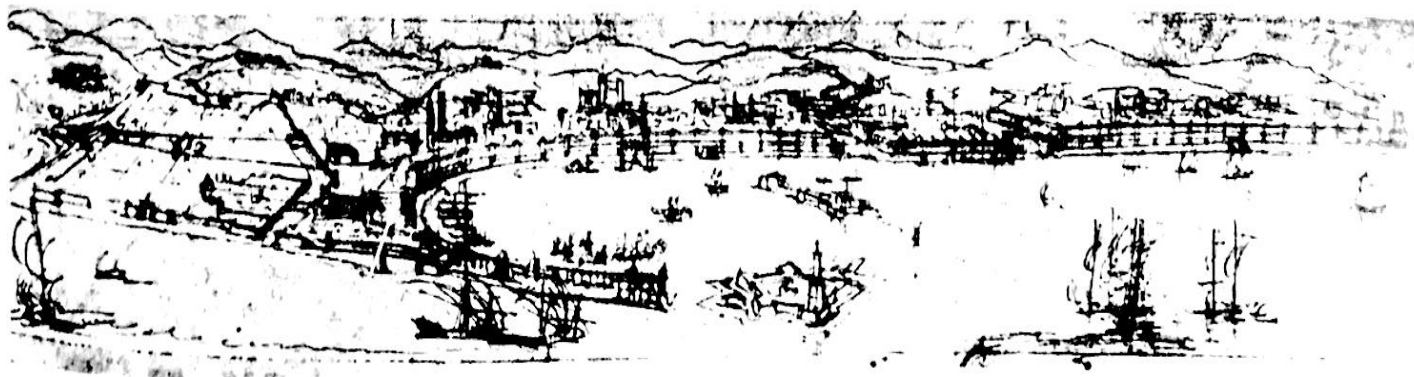


Figura 7 | Filippo Juvarra, XVIII secolo, La Palazzata a mare di Messina. Torino, Biblioteca Nazionale

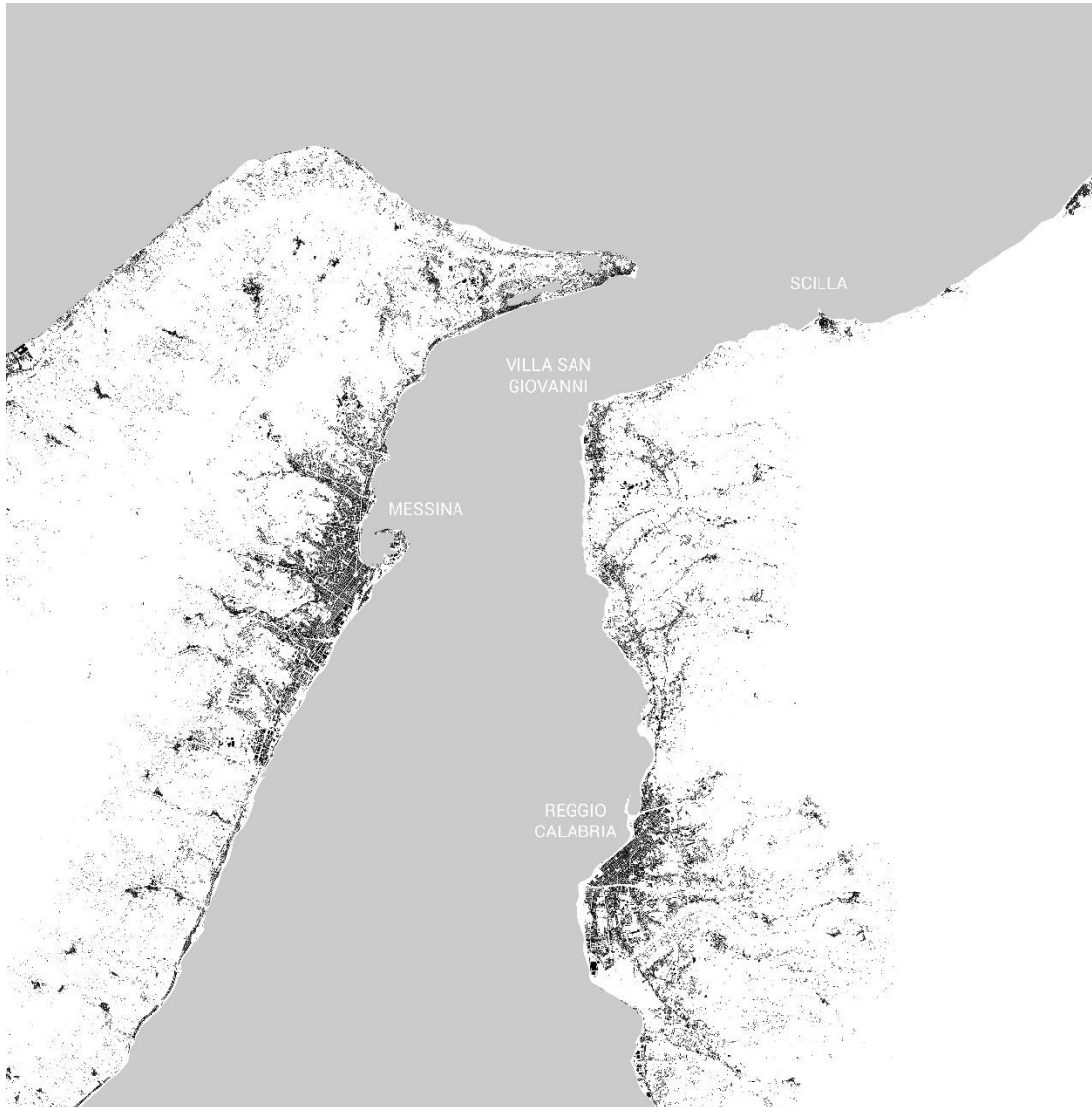


Tavola 4 | Le città dello Stretto

Dal punto di vista insediativo (Tav. 4) la struttura della forma urbana della città di Messina si distingue dall'impianto della *Palazzata*, ovvero della cortina di edifici che rimarkano il bacino del porto, la quale permane rispetto all'impianto urbano soltanto come pretesa di una soluzione scenografica del suo tradizionale fronte; così, dal mare, soltanto ad una distanza sufficientemente ravvicinata, viene percepita nel suo insieme, annullandosi nei confronti del tessuto urbano ad una distanza maggiore e manifestandosi per elementi episodici per tutta l'estensione dell'arco costiero.

Dunque, solo in riferimento alla palazzata è possibile definire un fronte a mare urbano di Messina chiaramente caratterizzato, in quanto la restante parte della fascia costiera, si manifesta come un casuale affacciarsi della città nel suo continuo estendersi, negando qualsiasi richiamo di natura analogica con quanto l'impianto della città consolidata avrebbe potuto suggerire.

Sul versante messinese ad ogni modo è possibile individuare tre diverse forme insediative: quella della città consolidata articolata per strade e isolati, quella residenziale lungo la viabilità costiera fino a Ganzirri; e le piccole concentrazioni che si stanziano nelle vallate delle fiumare (S. Filippo, S. Lucia, Larderia, Mili S. Pietro, Mili, S. Marco, Galati, ecc.) e sulle pendici dei Peloritani (Faro superiore, Castanea delle Furie, Salice, Gesso, eccetera).

La città consolidata ha una estensione in profondità limitata in quanto risulta serrata dal limite naturale del

versante parallelo alla costa che, pur definendo il sedime della città, non ne consente ulteriori espansioni verso monte; verso Capo Peloro oltre la fiumara Giostra la città si articola attraverso un sistema lineare di edifici indipendenti; Il terzo tipo insediativo fa Capo all'articolato percorso delle fiumare, che unifica i diversi nuclei abitativi in un ambito spaziale specifico e caratterizzato. Questi tre tipi descritti sono propri del territorio messinese e ne costituiscono la particolare struttura insediativa. Gli insediamenti collinari non hanno sufficiente peso sul sistema mentre risulta di notevole interesse il sistema dei forti umbertini (Fig. 6) che scandiscono tutta la cornice collinare sia sulla sponda messinese che su quella calabra.

Il pilone dell'elettrodotto alto centonovanta metri poi è il manufatto che emergendo dalla piatta area di Capo Peloro è percepibile con immediatezza da ogni punto di osservazione dello Stretto, e fa parte integrante del quadro territoriale, costituendone un punto di riferimento spaziale.

Per quanto riguarda le strutture insediative lungo la costa calabrese la prima evidenza è che esse si configurano chiaramente per nuclei distinti, con densità e strutture tipologiche diverse, da Reggio a Cannitello; queste ultime trovano una loro continuità perché collegate dal sistema di viabilità longitudinale dell'intero versante.

La struttura morfologica del versante ha reso disponibile l'immediato entroterra per l'uso insediativo, consentendo ai nuclei costieri una penetrazione, a ridosso della viabilità.



Tavola 5 | Il sistema dei tracciati territoriali

Da questo deriva lo sviluppo di una direttrice di espansione, in alternativa allo sviluppo lineare parallelo al mare che, sulla costa siciliana ha dato vita ad una conurbazione continua attraverso la fusione dei singoli nuclei urbani, mentre sulla sponda calabra, tale fenomeno di conurbazione si è manifestato attraverso la concatenazione di nuclei distinti.

L'ultimo sistema insediativo, quello dell'Aspromonte, pur in un ambito orografico e infrastrutturale continuo rispetto al costiero, per la distanza dal mare e per la ampiezza e forza figurativa dell'ambiente naturale in cui è posto, non istaura alcun rapporto, che sia evidente alla osservazione, con il territorio dello Stretto, e si può considerare come un sistema autonomo.

La rocca di Scilla al di fuori, per posizione, dal bacino dello Stretto rappresenta il limite del versante calabrese dello Stretto a Nord e l'estremo punto di osservazione da cui è possibile cogliere il territorio dello Stretto come unità di spazio e di luogo. Il promontorio, a quota settanta metri a picco sul mare, ha un notevole impatto figurativo rispetto al versante messinese istituendo un particolare rapporto di rimando visivo col Capo Peloro.

Le infrastrutture (Tav. 5) rappresentano la dorsale veloce di attraversamento del territorio dello Stretto. L'autostrada è il manufatto che si impone con particolare incisività nel contesto fisico del versante calabrese, con un tracciato continuo, di chiara leggibilità disposto alla quota di centocinquanta metri. Nel tratto terminale dista dalla costa due chilometri, a

monte di Punta Pezzo, e converge a mare nei pressi della città di Reggio; il suo tracciato, per lunghi tratti, in corrispondenza delle vallate, si impone per presenza figurativa con le strutture dei viadotti su alti piloni.

L'autostrada rappresenta un eccezionale percorso di rapida e varia osservazione del territorio distribuendo i flussi su quest'ultimo congiungendosi con intervalli più o meno regolari alla viabilità costiera.

Il mare dello Stretto unisce le due parti di questa entità geografica e urbana definita dai versanti delle due coste e dal tratto di mare da esse delimitato.

La sezione del tratto di mare varia fra i tre chilometri di Punta Pezzo e Sant'Agata e i quattordici chilometri che si frappongono tra Punta Pellaro e Capo Scaletta (Tav. 6).

Il mare dello Stretto, nonostante ciò, rappresenta una discontinuità solo in quanto elemento naturale (terra – acqua – terra), poiché, per altro verso, fra le due sponde si è andata intessendo una fitta trama di relazioni che ha trovato nel mare, nonostante la relativa "lentezza" della percorrenza, una naturale struttura di collegamento.

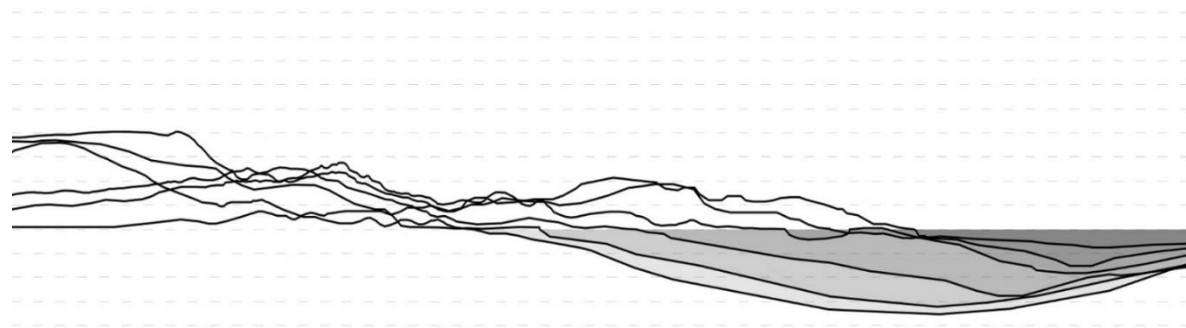


Tavola 6 | Sezioni territoriali progressive lungo la geografia dello Stretto

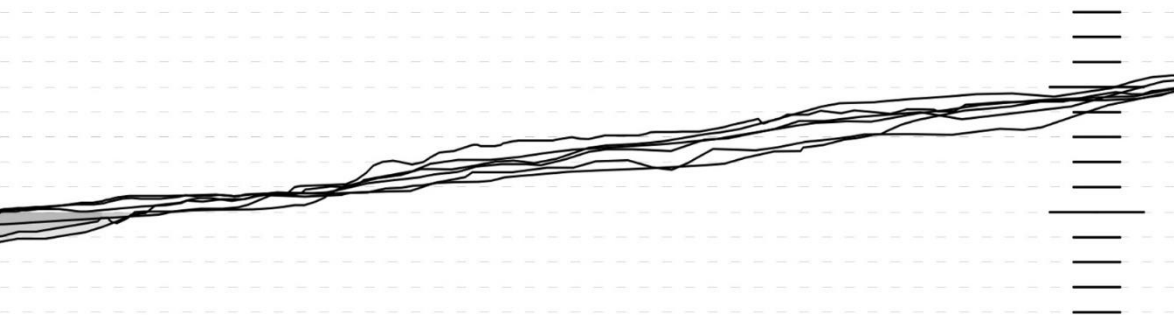




Foto 1 | Foto aerea di Messina dalla cornice collinare



Foto 2 | Foto aerea di Messina. La piana e la trama di strade e isolati



Foto 3 | Foto aerea di Capo Peloro da Villa San Giovanni



Foto 4 | Foto aerea delle valli di Gallico e Catona sul versante calabro sulle quali si impone il tracciato autostradale



Foto 5 | Foto aerea di Villa San Giovanni



Tavola 7 | Le città dello Stretto (1960)

III. Affinità e differenze nelle tecniche di costruzione di una città dello Stretto

L'idea di considerare il sistema insediativo dell'area dello Stretto come una grande conurbazione di carattere geografico cominciò a maturare negli anni Sessanta, soprattutto in ragione di un crescente desiderio di cambiamento e rinascita del Sud Italia che assunse quasi a simbolo il tema del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente e il conseguente sviluppo dell'intera area.

Questo tema fu affrontato dal P.R.G. (Piano Regolatore Generale) per Messina (1960) di Giuseppe Samonà e nel P.R.G. di Reggio Calabria (1967)¹⁷ di Ludovico

¹⁷ Lo stesso non può dirsi per gli strumenti di pianificazione regionale, tanto che le programmazioni successive non solo non proposero uno sviluppo unificato dell'area dello Stretto, ma al contrario prevedevano uno sviluppo "infraregionale", in cui l'espansione guardava solo ai territori dell'entroterra.

¹⁸ Proprio intorno al 1969 è la soluzione proposta per un altro importante concorso, quello per la Camera dei deputati a Roma, dove Giuseppe Samonà mette a punto una tesi, espressa in scritti teorici, dell'unità architettura-urbanistica. Essa costituirà il principale motore di una continua sperimentazione progettuale sulle linee di convergenza di due discipline che, soffrendo di quella specializzazione tecnica e di quella separazione di apporti e saperi portata al culmine nel funzionalismo, avevano la necessità di ritrovare un equilibrio nell'inseparabilità del progetto architettonico dal luogo e dalle sue condizioni insediative: La categoria dell'unità architettura-urbanistica, avrebbe la forma di un contesto che unifica secondo relazioni di corrispondenza e dipendenza gli edifici e gli spazi esterni che li riuniscono secondo

Quaroni e Antonio Quistelli, esperienze seguite nel 1968 dal D.M. 384/1968 che finanziava gli studi relativi al collegamento viario e ferroviario tra Calabria e Sicilia sullo Stretto di Messina, autorizzando ANAS e FF.SS. a bandire un concorso internazionale di idee per il "Collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente".

Il Concorso internazionale di Idee patrocinato dal Ministero dei Lavori Pubblici e bandito nel Febbraio del 1969¹⁸ ebbe un grosso riscontro di partecipazione e di interesse pubblico nazionale e internazionale; dei centoquarantaquattro partecipanti furono premiati *ex aequo* dodici gruppi, sei per il primo premio e sei per il secondo (Cardullo, 2016)¹⁹.

un'unità formale e sostanziale. (...) Ne discende che le nuove tipologie tradizionali con un ambito che si riferisce agli schemi della configurazione urbanistica. In quest'ottica Samonà ribalta il concetto di tipologia edilizia, non più di carattere prescrittivo, ma liberata da una ristretta applicazione manualistica. Il codice tipologico è matrice insediativa, risultante in fieri dei processi formativi del luogo, subordinato all'analisi della morfologia urbana individuata come: Telaio delle strutture che le sperimentazioni sul tipo al tempo stesso rispecchiano e rimandano (da un lato), si costruiscono dall'altro come veri e propri esiti formali capaci di relazionarsi al tessuto (Dal Co, 1975).

¹⁹ Vincitori del primo posto *ex aequo* furono: Il progetto di Sergio Musmeci, che vantava della collaborazione per gli aspetti urbanistici di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli, con il disegno di un ponte a campata unica di 3.000 m inserito in un più complesso disegno di revisione della struttura insediativa delle città in funzione dell'arrivo della grande infrastruttura; il Progetto di Alan Grant e Covelli Matthews con la proposta di un tunnel sottomarino;

Il tema dell'attraversamento stabile implicava anche quello della ri-forma delle città dello Stretto e della trasformazione di tutto il sistema insediativo quale prodotto derivato dall'innesto della grande infrastruttura.

Le proposte più significative da questo punto di vista furono quelle di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli (progetto Musmecì), quella di Costantino Dardi e quella di Giuseppe e Alberto Samonà con il G.U.S.²⁰ i quali lavorano sull'intero territorio dello Stretto provando a governare il processo insediativo e le ripercussioni positive (in termini demografici) che avrebbe potuto avere la costruzione di una infrastruttura di tali dimensioni.

il Progetto "Gruppo Ponte di Messina" che vedeva la partecipazione di un gruppo interdisciplinare con Manfredi Nicoletti per lo studio urbanistico, Carlo Maria Lericì e Luigi Solaini per la sismica sottomarina e che prevedeva la soluzione aerea di un ponte a campata unica di 3.300 m.; il Progetto di Technital, avente come capogruppo del team di ingegneri Giulio Trevisan, Mario Petrangeli, Matteo Maternini, Innocenzo Gasperini, l'architetto Luisa Anversa Ferretti, che proponeva un'ulteriore soluzione aerea ma a più campate; il Progetto di Lionel Pavlo e Eugenio Montuori con soluzione di un ponte a quattro campate e infine il Progetto di Guido Lambertini con soluzione aerea di ponte a ancora a più campate.

Vincitori del secondo premio exequo furono: il progetto per una Metropoli Futura dello Stretto con ponte a più campate, di Giuseppe e Alberto Samonà con il G.U.S. i quali utilizzarono il concorso per spiegare la loro idea di Metropoli da seicentomila abitanti che si sarebbe potuta sviluppare tra le due sponde dello Stretto; il Progetto dello Studio Nervi con ponte a campata unica di 3.000 m; il Progetto Colleviastreme³⁸⁴ con soluzione aerea di

I tre progetti condividono alcuni temi come la dimensione problematica territoriale introdotta dalla costruzione del ponte, l'estensione dell'intervento alla scala geografica, l'inserimento delle funzioni direzionali in una condizione nodale, la revisione della struttura insediativa dell'intero territorio nella relazione con la grande infrastruttura assunta come intervento in grado di riunire in un'unica entità urbana le unità insediative. Nel progetto di Quaroni questi temi si esprimono all'interno della rappresentazione bidimensionale propria del piano urbanistico che si compone di figure urbane mentre nelle proposte dei i Samonà di Dardi diventano occasione per ripensare all'intero sistema

ponte sospeso a tre campate con capogruppo l'ingegnere Michele Maugeri; il Progetto Zancle 80 con soluzione aerea di un ponte sospeso a tre campate e capogruppo l'ingegnere Rosario Caltabiano; il Progetto Studio Parson con soluzione di tunnel sommerso con capogruppo Quale Douglas & Partners; il Progetto Girola, infine, con soluzione di galleria interrata.

²⁰ Il Gruppo degli Urbanisti Siciliani era composto da Giuseppe Samonà (capogruppo) suo figlio Alberto, Antonio Bonafede, il quale insegnava urbanistica alla facoltà di Architettura di Palermo. Roberto Calandra, figlio di Enrico Calandra, anch'egli docente di Urbanistica nella facoltà di Palermo e figlio di Enrico Calandra il quale fu uno dei maestri di Giuseppe Samonà nel suo apprendistato giovanile presso la facoltà di Messina.

Il gruppo era poi completato da Napoleone Cutrufelli e Giuseppe De Cola, due tra gli ingegneri più illuminati del contesto messinese in quegli anni.

Giuseppe De cola, tra l'altro fu anche collaboratore di Giuseppe Samonà durante la realizzazione di due degli undici isolati della cortina del porto (la Palazzata) che proprio alla fine degli anni Cinquanta vide la conclusione dei lavori.

insediativo, traducendolo in nuove forme congruenti con le forme geografiche dello Stretto.

Mettendo a confronto i due progetti di Samonà e Quaroni le differenti posture si delineano soprattutto nel peso del disegno delle infrastrutture in cui, mentre i Samonà ribadiscono il ruolo di chiusura insediativa del tracciato autostradale sui due versanti, riconoscendo quest'ultimo come confine dell'edificazione a rimarcare il ruolo della cornice collinare tra il processo antropico e formazione orografica, al contrario nel progetto di Quaroni questo diventa percorso matrice per lo sviluppo del nuovo sistema insediativo, una spina distributiva di servizi e centri direzionali posti a monte e a valle del "laccio" che fa emergere una città dello Stretto che si sviluppa per gangli nodali, un disegno della città fatto per parti, per elementi di cerniera ed emergenze architettoniche.

La diversità dell'approccio tra Quaroni e Samonà è da ricercare nella divergenza tra una visione di positiva previsione (quella di Samonà) e quindi dell'unico disegno che governa la Metropoli Futura sullo Stretto, e l'altra di inquieta rinuncia al disegno totale (quella di Quaroni), formalizzata in una strategia policentrica capace però di condurre ad unità l'insieme.

Il disegno per punti caratterizza anche il progetto di Costantino Dardi dove però l'unità si costituisce per mezzo della forza figurativa del segno architettonico, della potenza plastica e simbolica dell'immagine capace di "saldare" nel punto di maggior tensione le due sponde dello Stretto ridisegnandone la porta e quindi riconducendo ad unità questa geografia.

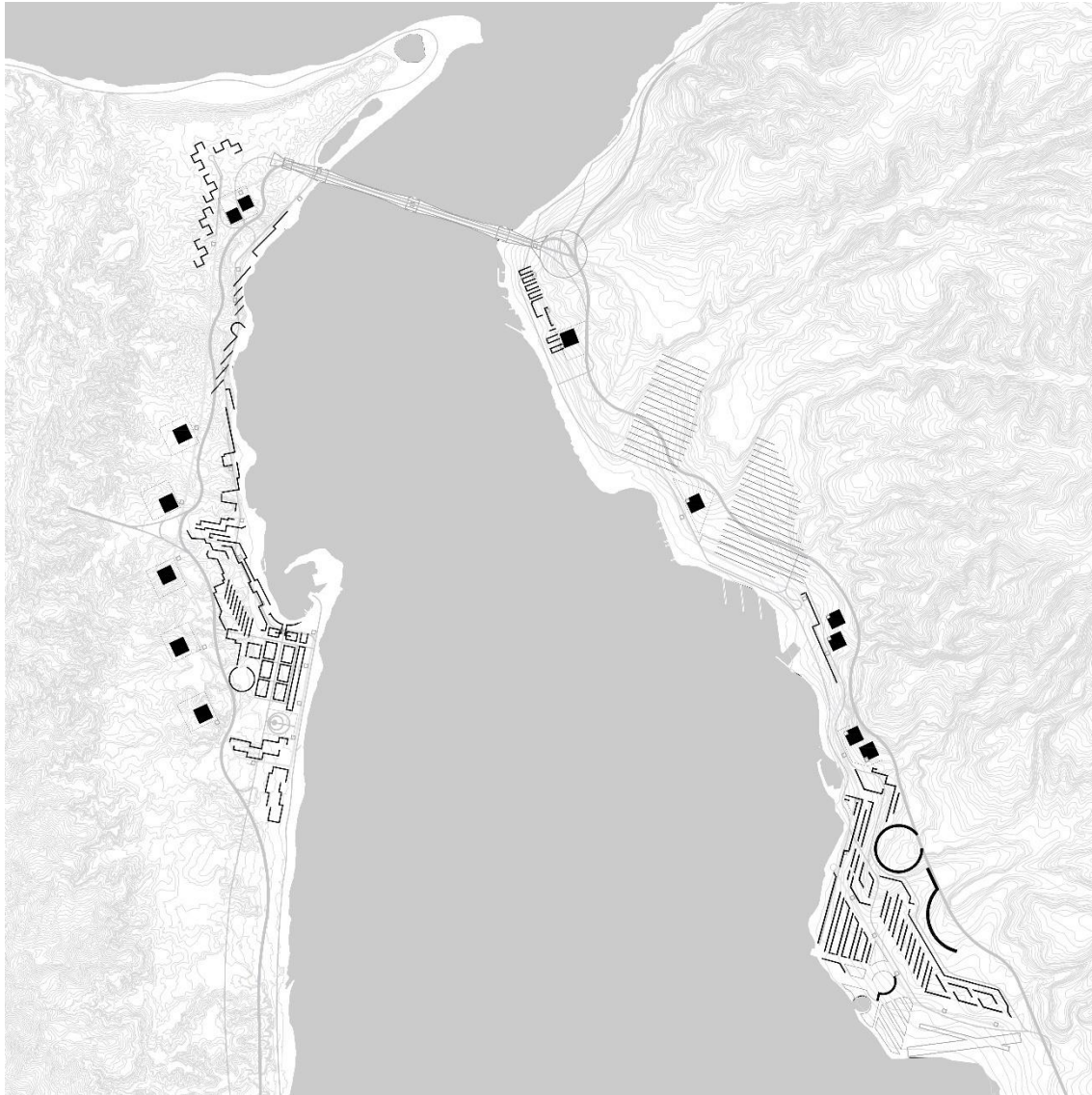


Tavola 8 | Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.
La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

La città geografica di Giuseppe e Alberto Samonà

Il progetto proposto da Giuseppe e Alberto Samonà insieme al Gruppo degli Urbanisti Siciliani (G.U.S) rappresenta il culmine di una esperienza progettuale sull'area avviata nel 1960 con il Piano Regolatore Generale di Messina e proseguita con il progetto per un Nucleo di Industrializzazione della provincia di Messina, il Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni e la ricerca condotta da Alberto Samonà sulla "Progettazione Architettonica dello Stretto"²¹ all'università di Palermo; tutte occasioni nelle quali i Samonà ribadiscono la necessità di lavorare su un unico disegno di città che abbracci Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria (Cardullo, 2016).

La proposta dei Samonà per il Concorso per un collegamento Stabile sullo Stretto di Messina affronta il problema dell'attraversamento come questione architettonica e urbana rispecchiando in questo quella tensione propria del progettista verso il "reale" offerto dall'imminente forte sviluppo economico dell'area dello Stretto.

La corrispondenza che si mette in scena tra morfologia del territorio e forma urbana diventa il metodo con cui governare il disegno della *Metropoli Futura dello Stretto* dove appunto si dà ragione della costruzione del manufatto (il ponte) come parte di un più esteso programma trasformativo alla scala insediativa ed urbana.

In questo senso il progetto di Giuseppe e Alberto Samonà (Tav. 8) non si limita alla soluzione tecnica dell'attraversamento ma affronta la questione più complessa della relazione tra il ponte, come megastuttura a scala territoriale e le trasformazioni che lo stesso ponte avrebbe indotto sul sistema insediativo del territorio dello Stretto e le conseguenti trasformazioni del paesaggio.

Rispetto alla potenza della forma orografica le forme insediative della città dell'epoca (e anche della città di oggi) si presentano come entità che non hanno la forza di costituirsi in un'unità figurativa tale da confrontarsi con la potenza del paesaggio; al contrario queste unità insediative ne subiscono l'incombenza mentre la dispersione ne amplifica lo scarto di scala. Il progetto proposto dai Samonà invece, si confronta con la scala della grande infrastruttura proponendo la metropoli come nuova entità urbana da seicentomila abitanti che si dispone sull'asse Nord-Sud estendendosi dall'area del ponte all'intero sedime dei due capoluoghi, come parti costitutive di un'unica entità coincidente con lo spazio unitario abbracciato dallo sguardo.

Il progetto mette in scena le diverse proposte insediative che derivano dalla diversa dislocazione geografica delle parti che concorrono a costruire il disegno unitario della metropoli che riconosce un limite preciso alla sua estensione corrispondente a quello della stanza geografica al quale appartiene.

²¹ Titolo della ricerca condotta da Alberto Samonà in seno all'università di Palermo tra il 1968 e il 1969.



Tavola 9 | Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Il progetto urbanistico di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli

La città per nodi di scambio di Antonio Quistelli e Ludovico Quaroni

La proposta presentata dal Gruppo di Sergio Musmeci, completato appunto dalla presenza di Ludovico Quaroni e Antonio Quintelli per il disegno urbanistico, si confronta con la stessa dimensione territoriale individuata dal gruppo Samonà e muove dalla stessa convinzione, cioè rintracciare una figura territoriale capace di confrontarsi con i cambiamenti che avrebbe generato l'innesto della grande infrastruttura viabilistica; sebbene le premesse fossero analoghe però la soluzione a cui approdano è molto diversa.

Analogamente a quanto avvenne a Giuseppe e Alberto Samonà in quegli anni, Ludovico Quaroni ed Antonio Quistelli furono impegnati nella redazione del P.R.G. di Reggio Calabria, e come per i Samonà, maturando la consapevolezza della dimensione territoriale e unitaria alla quale le città dello Stretto appartengono.

²² Il PRG di Reggio Calabria è stato redatto nel 1968 da Ludovico Quaroni, Antonio Quistelli e Paolo D'Orsi Villani, adottato dal Comune nel 1970 e approvato dal Consiglio Regionale nel 1975.

²³ Per quando riguarda nello specifico l'assetto territoriale del versante calabrese del comprensorio, essi ravvisano un susseguirsi di modelli di sviluppo a differenti intensità, da riequilibrare innanzitutto qualitativamente.

Il risultato consiste di una sequenza alternata di nodi a destinazione speciale (direzionalità e attività terziarie ad esempio) a fasce di tessuto destinato ad organizzare funzioni come quelle riservate alla residenza. In sintesi, il Piano prevedeva, poi lo sviluppo specifico dell'area urbana di Reggio, l'espansione degli insediamenti verso Nord, nell'area compresa tra Pentimele e i confini comunali di

La posizione geografica della città di Reggio e la sua naturale tensione verso una integrazione funzionale e logistica con Messina sono alla base del Piano regolatore proposto da Quaroni e Quistelli²², in cui il territorio viene riorganizzato all'interno della nuova dimensione urbanistica del comprensorio estesa alla dimensione geografica dello Stretto²³.

La città disegnata da Quaroni si sviluppa tutta intorno all'elemento infrastrutturale ingigantendolo e rendendolo dominante tanto che su questo segno si basa la costruzione della nuova forma urbana (Tav. 9). Il "laccio"²⁴ che attraversa le due sponde, si dilata e si estende, senza modificare le forme insediative esistenti.

Rispetto al passaggio del "laccio", vengono riorganizzate funzioni e spazi, concentrando la densità architettonica in quattro "nodi" direzionali nei punti di cerniera tra le quattro diverse aree (Capo Peloro e Punta Pezzo, Reggio Calabria e Messina).

Campo Calabro e Villa S. Giovanni, con una specifica destinazione ad attività facenti capo al settore terziario-direzionale e al settore turistico. Per quando riguardava il centro urbano erano previsti interventi di ristrutturazione del tessuto esistente al fine di migliorarne la qualità dei servizi, attraverso alcuni progetti urbani quali la sistemazione del lungomare, il completamento della dotazione dei servizi, il riassetto della maglia stradale. A Sud del centro abitativo venivano concentrate le attività produttive, indicando nuove aree industriali e nuovo porto merci.

²⁴ Il "laccio" è il termico con cui viene descritto il percorso autostradale che doveva rappresentare l'arteria di attraversamento principale per la città proposta da Quaroni e Quistelli

L'idea di costruire un "laccio" che collega lo Stretto era dettata dalla particolare conformazione orografica delle due sponde caratterizzate da una differenza di quota di circa cento metri; la soluzione proposta è quindi quella di costruire un elemento che entra nel territorio di Reggio evitando di generare pendenze troppo forti e che nel suo innestarsi genera una nodalità tra il ponte e le nuove espansioni a carattere commerciale e direzionale.

Nella configurazione definitiva del progetto i punti nodali individuati dall'arrivo dell'infrastruttura assumono il valore di "antenne" di organizzazione territoriale che non guardano solo ai comuni di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Messina ma da un lato legano Reggio Calabria alla zona industriale di Gioia Tauro ed alle zone di maggiore sviluppo turistico e dall'altra collegano Messina al suo territorio fino alla penisola di Milazzo (Quistelli, 1973).

Nel piano il sistema infrastrutturale diventa anche l'elemento di organizzazione insediativa imponendosi come l'asse viario intorno al quale si organizza l'impianto urbanistico dell'intera città dello Stretto.

Le forme radiocentriche, che ricordano quelle circolari dell'esperienza di concorso per le Barena di San Giuliano a Mestre (Terranova, 1995), sono disposte intorno ai nodi sui quali si innesta la struttura di attraversamento, assolvendo alla funzione di raccogliere e direzionare i flussi veicolari provenienti da più direzioni.

L'unica città disegnata dal piano - che si istituisce per mezzo del collegamento stabile - sarebbe diventata

così secondo le previsioni di Quaroni e Quistelli una grande area metropolitana baricentro di traffici e scambi per l'intero comprensorio che si sviluppa intorno al mare dello Stretto.

Per Quaroni la crescita delle città sarebbe stata favorita dalla costruzione dell'infrastruttura intesa come l'elemento catalizzatore della nuova conurbazione.

La conurbazione/metropoli dello Stretto diventa il vero e proprio carattere contemporaneo per questo territorio ciò però implicava una profonda revisione del ruolo che avrebbe svolto l'arrivo della grande infrastruttura nella consapevolezza, secondo Quaroni, di una impossibilità del disegno totale.

Ad ogni modo la progettazione per "frammenti" che privilegia le zone di transizione da un'area specialistica e l'altra, le frange e i limiti, non è comunque da intendersi come totale rinuncia al controllo del processo anzi per Quaroni "Il Piano doveva basarsi sull'opportuna sensibilizzazione al paesaggio ed alle sue vocazioni, studiare un disegno di insieme che legghi le varie parti fra loro proprio per lasciare il massimo dell'autonomia interna di disegno (...).

Cioè, esiste un problema di disegno d'insieme basato sul "rapporto" figurativo tra le diverse parti, che non è soltanto "visuale" come nelle idee di Kevin Lynch (...), ma intese in quello "concreto" anche e soprattutto, come pezzi della città umana che vive, che agisce e che lotta" (Quaroni, 1967).

I centri direzionali di Costantino Dardi e Giovanni Morabito

Anche Il progetto di Costantino Dardi e Giovanni Morabito affronta il tema della grande dimensione introiettandolo nel sistema dei due grandi Centri Direzionali, collocati in corrispondenza due punti cospicui della geografia dello Stretto, ovvero Punta Faro sulla sponda sicula e Punta Pezzo sulla sponda calabra, delineando una proposta contraddistinta da grande forza figurativa dove ad una scelta quasi mimetica dell'attraversamento risolta attraverso un dotto sommerso, corrispondono le grandi forme dei Centri Direzionali che si insediano sulle due sponde più prossime (Tav. 10).

Nel progetto, un grande cubo sezionato sulla diagonale è "esplosivo" occupando le due coste che si fronteggiano ricomponendo virtualmente l'unità originaria della figura, quasi raccontando la separazione della Terra attraverso l'allontanamento delle due sponde che diventa distanza visibile: "L'uno che diventa due o il due che diventa uno: sullo skyline dello Stretto un gioco di rimandi e ribaltamenti ottici e logici ripropone i rapporti tra il Continente e la Sicilia come la parte estratta dal tutto ovvero il suo contrario, speculare e dialettico" (Dardi, 1969).

²⁵ Il dotto, posto ad una profondità di sessanta metri sotto il livello del mare, avente diametri esterni pari a 50 e 15 metri. Esso è costruito da due ellissi co-assiali, accoppiate mediante un sistema

Così come la separazione fonda e caratterizza il luogo, il cubo scomposto fu assunto come figura elementare che occupa lo spazio e che genera una nuova parte di città intorno ad ognuno dei due centri direzionali.

I due volumi (Fig. 8), infatti, oltre ad accogliere l'arrivo dei flussi veicolari provenienti dal dotto sommerso, dovevano accogliere i servizi del settore terziario necessari al futuro sviluppo delle nuove aree residenziali disposte intorno alle masse "esplose", le quali disegnano il basamento gradinato delle colline e concorrono così anch'esse all'unitarietà dell'immagine e alla misura dell'intervento (Berlingieri, 2018).

Il collegamento tra le due sponde dello stretto era risolto quindi mediante un tunnel sommerso²⁵.

Una configurazione che sottraendosi a qualsiasi forma di consumo, sia spaziale che temporale, punta anziché ad una collocazione "*hic et nunc*"²⁶, ad un isolamento, ad una ideale iscrizione, in un ricorrere a pure volumetrie, quasi inscatolando ogni forma in elementari figure geometriche che raggelano l'immagine, anche la più disintegrata ed esposta, tenendola in una sorta di stato di sospensione (Moschini, 1979).

In questa proposta è evidente l'utilizzo della *bigness* come strumento capace di recuperare la dimensione architettonica dello Stretto e di una dimensione

ortogonale di lamiera realizzato in conci della lunghezza di 200 metri ciascuno.

²⁶ Dal Latino "qui ed ora".



Tavola 10 | Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.
Il progetto di Costantino Dardi e Giovanni Morabito

figurativa riferibile alla lezione “Kahniana” (Berlingieri, *ibidem*).

Il tema è quello della scala che per Dardi è da rintracciare nel contesto e nella relazione che l'architettura stabilisce rispetto al suo intorno.

Le relazioni che il progetto instaura con il luogo si basano sul tentativo di risolvere due coppie di problemi: la dimensione dell'intervento, alla quale si tenta di dare risposta relazionandosi al paesaggio e alla sua carica simbolica e tellurica, e la dimensione insediativa dell'intorno alla quale si tende a opporre la frammentarietà del costruito e dei segni artificiali preesistenti con la forza unitaria del cubo esploso²⁷.

In questo senso il rapporto tra forme della Terra e forme dell'architettura diventa significativo soltanto quando quest'ultima è capace di costituire rapporti di misura e relazioni topologiche da proporre alla successiva esperienza del progetto dove la geografia del luogo e la misura dell'intervento diventano i parametri fondamentali di riferimento.

Le scelte del progetto, tutt'altro che mimetiche, alludono anche al tema iconografico rivelando al contempo una particolare attenzione ai caratteri morfologici del territorio.

²⁷ Sul problema della scala e del salto dimensionale: “Il salto dimensionale connesso alla grande scala recupera infatti uno strato ben più profondo e più complesso di vincoli e di significati ed impegna il progetto in una risposta decisamente più ambigua: troppe indicazioni e troppe vie per essere tutte necessarie, e troppe le occasioni proposte dal luogo per non tentare di dare ad ognuna

Prende forza in questa soluzione una dimensione simbolica e allusiva al mito dell'attraversamento che rimanda a quello del *passaggio*, in una trasfigurazione allegorica, interpretazione del tema della porta dello Stretto, delle due bocche e dei mostri che attendono i naviganti. Testimoni immobili e congelati di quell'unità originaria e della distanza dello sguardo (Berlingieri, *ibidem*).

una risposta attraverso un segno capace di equilibrare e compensare. Forse è più interessante, all'interno della grande maglia, individuare un'area più circoscritta in cui intervenire con la costruzione di una cavità spaziale urbana, al cui interno è possibile collegare un segno così aggressivo da costituirsi esso stesso come risposta a tutta la città”.

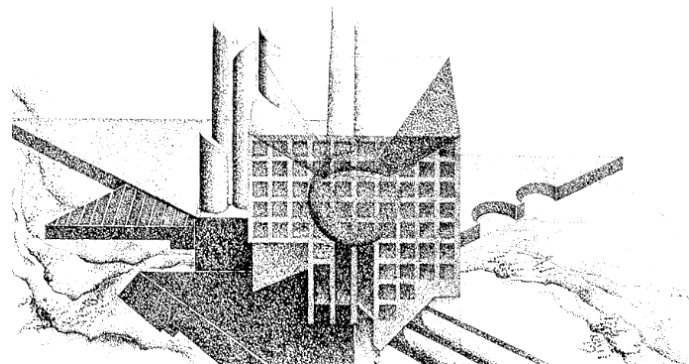
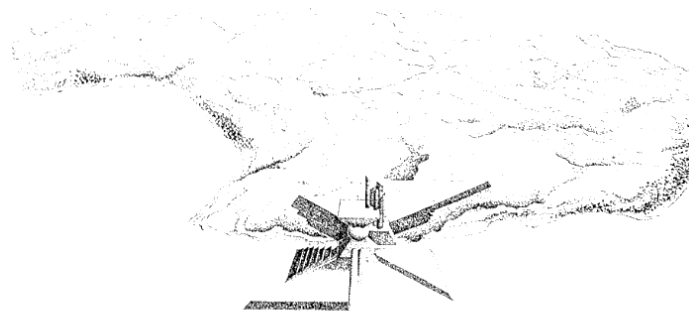


Figura 8 | I centri direzionali nei punti di innesto del ponte subacqueo

UN MODELLO DI CITTÀ GEOGRAFICA

LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ

La questione della nuova dimensione della città, della *bigness*²⁸, legandosi ai processi di carattere socioeconomico di quegli anni fece sì, in Italia, che alcuni territori come lo Stretto di Messina diventassero campo di sperimentazione privilegiato per il proliferarsi di nuove teorie sulla forma urbana.

Nello specifico l'interesse per il territorio dello Stretto è da individuare nel valore geografico/posizionale di quest'ultimo e nella particolare conformazione fisica del luogo dove la dimensione paesaggistica nel passaggio da città a comprensorio, da città a metropoli, chiaramente offre contorni nitidi entro i quali lavorare sulle nuove idee di città che in quegli anni si stavano diffondendo.

La dimensione dell'unità di paesaggio descritta per punti dalle strutture insediative che si affacciano sul territorio dello Stretto - visione proposta quale tema di riflessione prima ancora che dalla cultura del progetto proprio dall'ambiente degli studi geografici - divenne nel corso degli anni Sessanta per le città di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria la nuova cifra sulla quale lavorare per la definizione di una nuova idea di città.

Per Giuseppe²⁹ e Alberto Samonà la questione del territorio dello Stretto divenne un tema sul quale tornare a più riprese a ragionare a partire

²⁸ Le conquiste tecnologiche ottenute dal '900 hanno permesso una rivoluzione a livello architettonico; infatti le numerose invenzioni come l'ascensore, l'elettricità, il condizionamento dell'aria, l'acciaio, ecc. "(...) hanno prodotto strutture più alte e più profonde - più grandi - come mai prima ne erano state concepite (...)." (pag.14) ma allo stesso tempo questa nuova architettura

dall'occasione propiziata con il concorso per il piano regolatore generale della città di Messina del Sessanta, un percorso di studi e ricerche che si chiuse solo nel 1986 con l'ultima intervista rilasciata da Alberto (Cardullo, 2010); un percorso di ricerca teorica prima e di sperimentazione progettuale poi che affondò le sue radici proprio nella convinzione di proporre uno sviluppo possibile dell'area dello Stretto in cui si imponesse l'idea di un'unica grande metropoli. L'idea di questa metropoli che si sarebbe dovuta sviluppare tra le due sponde dello Stretto rappresentò per i Samonà il modo di abitare questo territorio dove la componente insediativa sarebbe risultata un'iscrizione alle caratteristiche geografiche e morfologiche del sito. Le relazioni tra forma insediativa e forme della Terra che si istituiscono nei progetti di Giuseppe e Alberto Samonà per il territorio dello Stretto sono da ricercare nel modo in cui la forma architettonica interpreta i punti cospicui che descrivono questa geografia, nella scansione territoriale offerta dai corsi d'acqua, nei limiti imposti dalla cornice collinare, nei punti di rottura che quest'ultima determina "venendo in avanti" e assottigliando lo spessore della fascia costiera avvicinando i rilievi montuosi alla costa e nel mare dello Stretto che diventa il vero e proprio spazio di natura della città regione.

perde il carattere classico, accademico e artistico che lo aveva influenzato per secoli (Koolhaas, 2006).

²⁹ Il rapporto tra Giuseppe Samonà e la Sicilia è costante nel tempo anche durante la lunga fase di direzione dello IUAV (Ajroldi, 2014).



Figura 9 | Luigi Borzì. Piano regolatore generale di Messina post ricostruzione

I. Dal progetto del *Biporto* alla *Metropoli Futura dello Stretto*

Il progetto del Concorso di idee per il Piano Regolatore Generale di Messina del 1960 segnò l'inizio della riflessione progettuale dei Samonà sull'area dello Stretto.

Questo Piano Regolatore può dunque considerarsi come la prima di una serie di grandi intuizioni sui caratteri morfologici di questi luoghi ma anche uno dei primi esempi italiani di attuazione di una auspicata integrazione tra pianificazione economica e progettazione urbanistica.

Nella relazione allegata i Samonà aprono la loro riflessione muovendo da una critica verso il vigente Piano di Luigi Borzi (Fig. 9)³⁰, redatto dopo il terremoto del 1908 ed etichettato come "miope" rispetto ad una prospettiva di valore storico e architettonico³¹.

³⁰ Esclusa a furor di popolo l'ipotesi, sostenuta da alcuni uomini politici, di ricostruire Messina dopo il terremoto del 1908 in altro luogo, il 12 gennaio 1909, il Parlamento italiano deliberava la rinascita sul sito storico della città, ma con le severe prescrizioni dettate da una Commissione nominata dal governo. L'incarico di redigere il nuovo piano urbanistico fu affidato al dirigente dell'ufficio tecnico comunale, ing. Luigi Borzi, il cui progetto, sull'impronta ideale tracciata dalle linee del piano Spadaro del 1869, fu approvato alla fine del 1911. A differenza della ricostruzione dopo il sisma del 1784, che, nonostante la distruzione di gran parte della città, non ne mutò minimamente l'aspetto, il Piano regolatore Borzi disegnava una città quasi totalmente nuova, con palazzi di modesta altezza (non più di due o tre piani, anche per quelli pubblici), lunghe strade diritte larghe 14 metri, pianta ortogonale e isolati a scacchiera. L'attuazione del piano si protrasse per trent'anni, prima sotto la direzione dell'Unione edilizia messinese, divenuta in seguito Unione edilizia nazionale; poi, dal

Il Piano Borzi da un lato non era in grado di offrire una interpretazione significativa della struttura insediativa territoriale della città di Messina e dall'altro mostrava diversi punti critici come "la carenza di giardini pubblici, di spazi per le strade, di distribuzione dei servizi pubblici, l'inconsistenza della vita economica a causa della mancanza di arterie di collegamento rapido e veloci con i territori circostanti"³².

Queste criticità manifestate dal piano Borzi secondo Samonà vennero acuitizzate: "dall'incapacità degli ingegneri e architetti tradizionalisti che realizzarono la ricostruzione ad esprimersi con il linguaggio del cemento armato, dal rallentamento dei trasporti sullo Stretto ed infine, dalla mancanza di spazi adeguati, di aree pianeggianti, per l'ubicazione di impianti industriali in genere e di impianti per attrezzature portuali nello specifico"³³.

1922, sotto la direzione del Ministero dei Lavori Pubblici. Il Piano Borzi manteneva l'assetto urbano della Messina pre-terremoto ma prevedeva l'ampliamento della città, con il raddoppiamento dell'area urbana verso Nord e Sud e lungo i torrenti cittadini. Le mura, che chiudevano Messina verso i Peloritani, vennero sostituite da una circonvallazione che delimita la città vera e propria.

³¹ L'opinione dei Samonà sul piano Borzi muterà radicalmente con il tempo; nell'intervista del 1980 di Giuseppe verranno riconosciuti i caratteri di eleganza che manifesta il piano e che vennero disattesi dal modo in cui fu operata la ricostruzione della città di Messina.

³² In questo modo viene presentato il P.R.G. dei Samonà con il G.U.S. in una nota redazionale di Casabella 265 del luglio 1962.

³³ *Ibidem*



Tavola 11 | Le previsioni del Piano Regolatore di Messina di Giuseppe Samonà. Il depotenziamento del traffico sulla Falce, la costruzione del Biporto e il un nuovo insediamento in zona Sant'Agata

Partendo da queste riflessioni di carattere anche funzionalistico oltre che culturale il piano proposto dai Samonà sviluppa una idea di comprensorio al quale far appartenere le città che si affacciano sulle due sponde dello Stretto.

La mossa principale del progetto fu quella di spostare verso Nord, in posizione più baricentrica, il traffico marittimo attraverso la costruzione di un nuovo porto che doveva replicare la forma naturale della falce nei pressi dei laghi di Ganzirri, nel punto in cui lo Stretto tende a chiudersi, e lì impiantare appunto “il Biporto” (Tav. 11).

L’arrivo della nuova infrastruttura avrebbe permesso una redistribuzione delle strutture insediative nel comprensorio dello Stretto, “scaricando” il nucleo storico grazie alla costruzione di un nuovo centro residenziale e dei servizi a esso connessi permettendo di depotenziare la stazione del Mazzoni, ormai libera dai traghetti ferroviari, destinandola alla sola funzione turistica e costruire un nuovo molo di duecento metri in direzione dell’asse del viale San Martino capace di guadagnare il centro della piazza d’acqua contenuta dalla falce (Tav. 12).

Il territorio così attraverso questo processo di modificazione³⁴ avrebbe assunto un equilibrio diverso spostando gli interessi portuali e di scambio della parte messinese verso Nord e incontrando nuove disponibilità di territorio agricolo sull’altra sponda dello

Stretto; il piano infatti ponendosi il problema della mancanza di aree pianeggianti lungo la costa siciliana, propone di coinvolgere in un sistema metropolitano una parte più ampia di territorio aprendo il comprensorio alle valli comprese tra Reggio Calabria e Villa San Giovanni provviste delle caratteristiche necessarie per impiantare le nuove attività economiche e produttive soprattutto legate all’agricoltura e di includere nel processo quel brano di territorio che va da tutta la provincia di Messina, al mare dello Stretto, alla Calabria Sud-occidentale: da Gioia Tauro, a Catona e Gallico, sino ai terreni pianeggianti di Siderno.

In sintesi, il Piano si proponeva di estendere il territorio di influenza, per allargare il bacino di utenza e le opportunità di sviluppo, che vedevano Messina al centro di questo schema urbanistico, geografico ed economico.

L’infrastruttura del ponte, poggiata da un lato sulla falcata artificiale disegnata dal *Biporto* e sull’altra sponda nei pressi di Punta Pezzo, avrebbe dovuto raggiungere le colline retrostanti di Sant’Agata dove si sarebbe costruito un nodo intermodale e sulla cornice collinare la nuova fiera delle attività economiche: un polo per attrezzature universitarie e residenze a bassa densità modellato sullo sperone dei peloritani e serrato da aree vaste vincolate a verde assoluto (Tav.13).

³⁴ La “Modificazione” del territorio è un tema sviluppato negli anni Ottanta in seno alla rivista Casabella diretta da Vittorio Gregotti ed

è da intendersi come una trasformazione limitata di un contesto più generale.

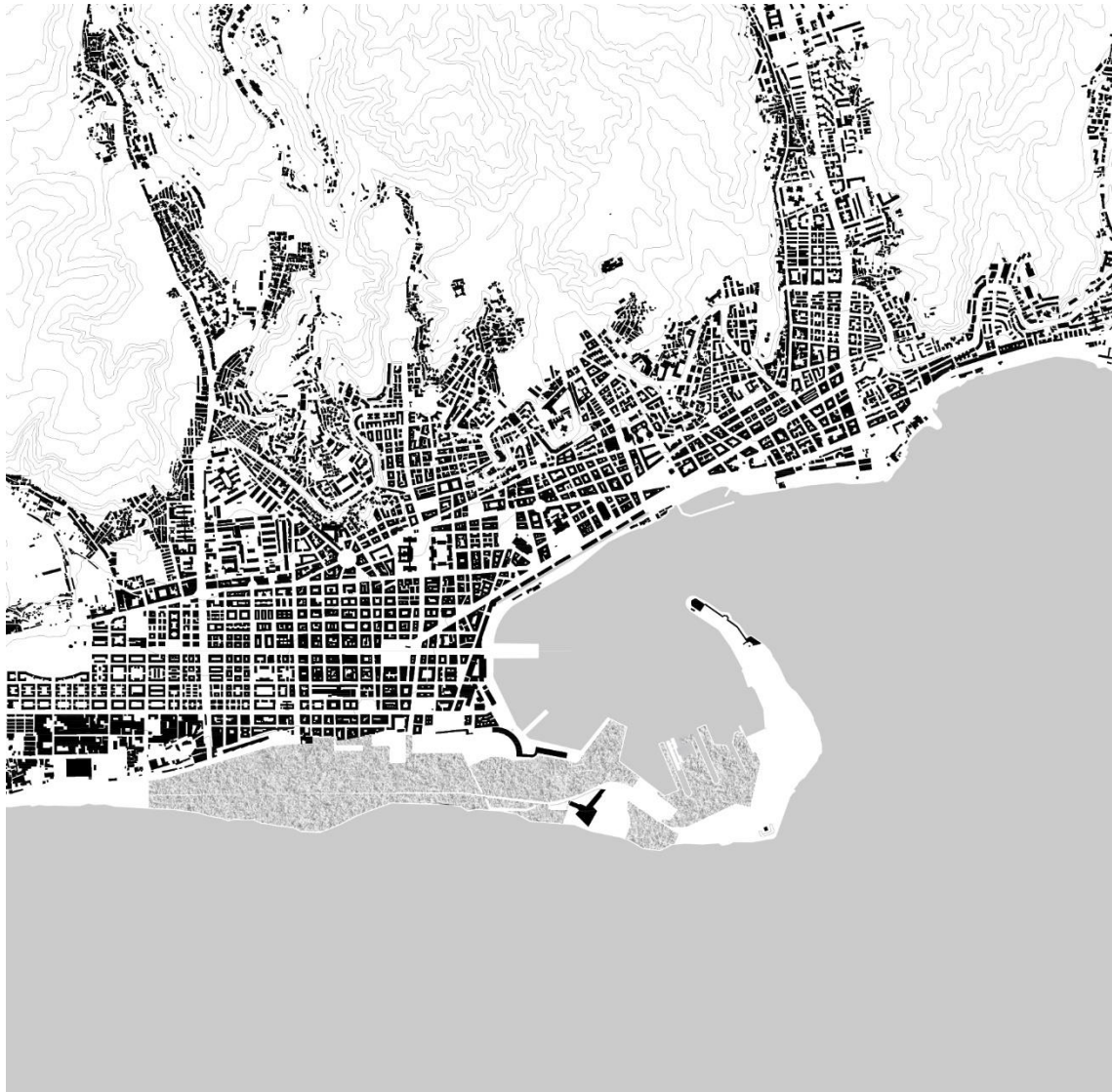


Tavola 12 | Le previsioni del P.R.G. di Messina. Il Parco in zona Falcata, il nuovo molo su viale San Martino e il depotenziamento della Stazione del Mazzoni



Tavola 13 | Le previsioni del P.R.G. di Messina. Il nuovo insediamento modellato sulle forme della Terra e il Biporto



Tavola 14 | Ridisegno. Tav. B. C. 5 allegata al volume " la progettazione architettonica dello stretto di Messina – ricerca diretta dal prof. Alberto Samonà 1969"

Dopo il Piano Regolatore Generale per la città di Messina altre esperienze come il Piano Regolatore Generale di Milazzo (1962), il Piano Regolatore di Villa San Giovanni (1963), il Piano Regolatore Generale di Scilla (1964), il Piano Regolatore del Nucleo di Industrializzazione della Provincia di Messina (1964_Piano Territoriale del Consorzio Tirreno o dell'area industriale Milazzo-Messina), rappresentano occasioni per ribadire e portare avanti un unico disegno utile alla formulazione dell'idea di *città-regione dello Stretto* come progetto organico.

La prima tavola di inquadramento generale del Piano Regolatore Generale di Scilla ripropone le forme del *Biporto*, del ponte e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, come la prima versione del Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni, infrastrutture da intendere quali grandi sistemi capaci di influenzare lo sviluppo delle componenti insediative e quindi forme per governare la costruzione della conurbazione.

In verità Alberto Samonà nel 1964 presentando questa straordinaria esperienza di pianificazione della *città-regione dello Stretto* nonostante sottolineasse l'importanza e l'impatto positivo che la costruzione del ponte avrebbe avuto, concorrendo alla riconduzione ad unità del sistema "quale elemento unificatore della città regione, legame non solamente materiale tra le due sponde, ma completamento necessario al sistema dei porti e alla rete delle comunicazioni, incentivo delle attività locali" (Samonà A., 1963) precisava come, alla luce dell'eccezionalità di tale infrastruttura, quest'ultima non avrebbe dovuto costituire una

"remora" alla costituzione della città-regione che anche in sua assenza poteva, e doveva avvenire, organizzandosi attorno ad alcune localizzazioni organiche di infrastrutture e insediamenti.

Il ritardo nella realizzazione di questa area metropolitana, in un periodo di passaggio dall'economia preindustriale, caratteristica del meridione d'Italia, a quella ad una di tipo industriale, rappresentò per Alberto Samonà una grande occasione per governare questo processo, dato il ritardo con cui stava avvenendo, secondo "forme razionali di pianificazione diventando parte integrante del futuro assetto territoriale della città-regione" (Samonà A., *ibidem*).

Il tentativo di Alberto di posizionare correttamente nel processo storico l'esperienza della città-regione dello Stretto ribadisce il legame dei Samonà con quella tensione verso il realismo che diventa proiezione al futuro attraverso l'assoluta fede nel progetto quale strumento capace di prefigurare un destino migliore per le città e i territori, e in questo passaggio specifico dei territori gravitanti intorno allo Stretto, al fine di riscattarli dal ruolo di marginalità al quale la storia li aveva relegati.

Queste esperienze, condotte in un arco temporale lungo dieci anni, per i Samonà rappresentano la possibilità di "approfondire l'ipotesi di una progettazione della città-regione dello Stretto, a partire anche da altre esperienze settoriali di Giuseppe che (...) in quegli anni è un assoluto protagonista in Italia del dibattito architettonico e urbanistico" (Cardullo, 2010).

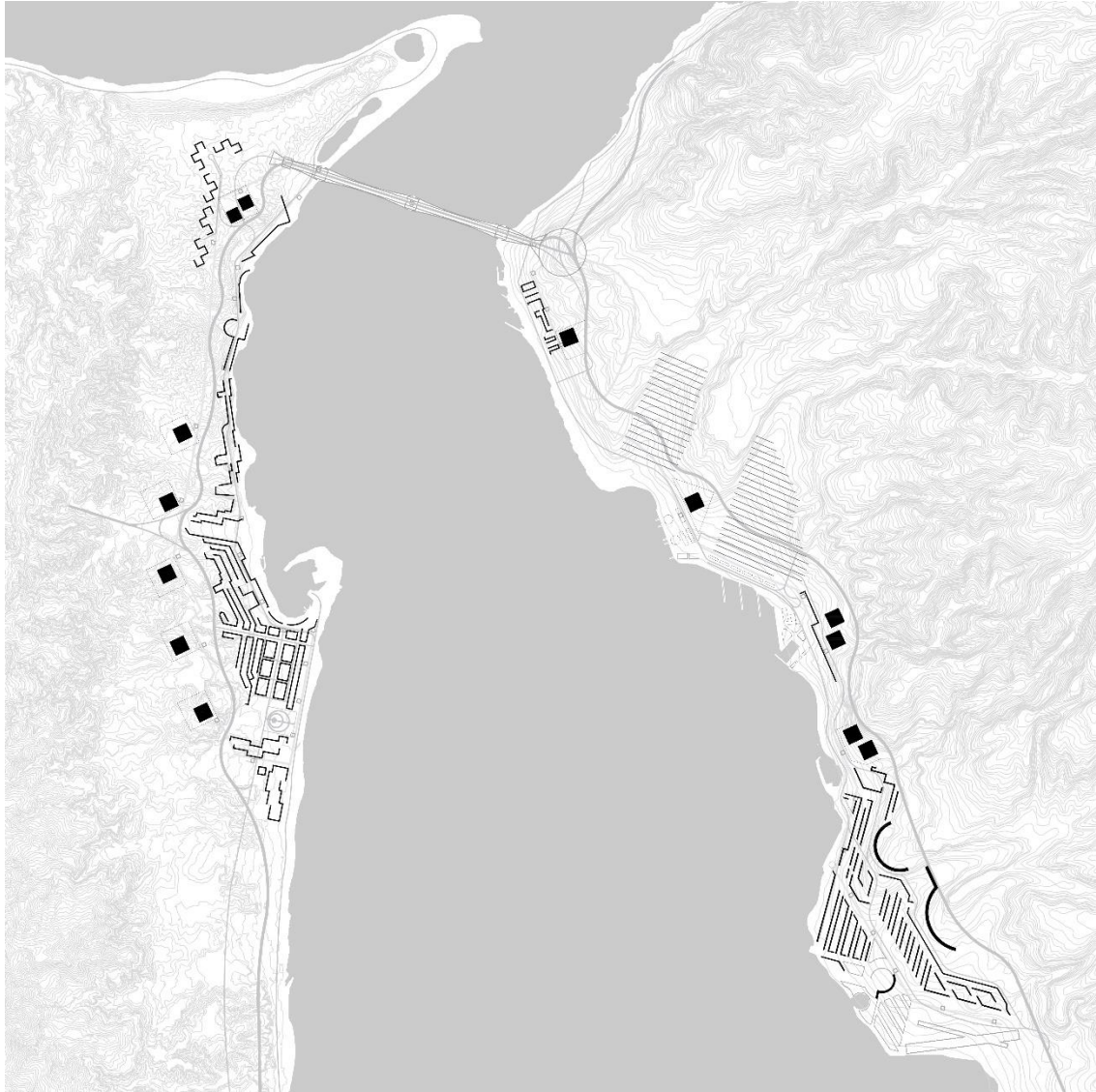


Tavola 15 | Ridisegno. La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

Il tema della *città-regione dello Stretto* venne assunto in quegli anni anche come “tema di ricerca” all’interno dei corsi di Progettazione dell’Università di Palermo dove Alberto Samonà insegnò Composizione Architettonica³⁵.

Il tentativo di Alberto Samonà, che coinvolse oltre ai corsi di Composizione Architettonica una serie di ricercatori³⁶ era quello di spostare l’attenzione dagli aspetti di tipo economico-pianificatorio dei primi anni Sessanta verso una direzione diversa e più attinente con la disciplina del progetto urbano.

Il titolo scelto per lo studio fu “La progettazione architettonica dello Stretto di Messina: ricerca metodologica sui caratteri del territorio dello Stretto di Messina nella finalità di un intervento architettonico su di esso, ovvero: interpretazione dal punto di vista dell’architettura dei caratteri del territorio dello Stretto di Messina”.

La ricerca inizia con lo studio di altri contesti di città-territorio analoghi per conformazione geografica e sviluppo insediativo (la Baia di Lima, Melbourne, il Golfo di Guinea, Istanbul, San Francisco, Taranto), e di alcuni modelli di come poteva esprimersi il rapporto tra città e territorio.

Tra i riferimenti culturali vengono proposti il già citato piano di Kenzo Tange per la baia di Tokio nel contesto della nuova dimensione della città ma anche il plan

³⁵ Alberto Samonà insegnò all’università di Palermo come professore incaricato sino al 1969 e come professore ordinario dal 1970 al 1976.

Obus per Algeri, i tre insediamenti umani di Le Corbusier e i progetti per Philadelphia di Louis Kahn. Nello sviluppo della ricerca si osservarono e si rilevarono i caratteri storici, architettonici, paesaggistici, naturali dell’Area dello Stretto, producendo una serie di tavole analitiche sulle caratteristiche morfologiche e insediative (tra cui la Tav. 14) al fine di individuare nel contesto territoriale un grado di “disponibilità architettonica dello Stretto cioè una descrizione della sua capacità di recepire architettura”; ovvero, comprendere quanto sia suscettibile ad ospitare nuova architettura e in che misura. La ricerca fu conclusa da alcune riflessioni di Alberto Samonà, in merito all’opportunità di trasformare osservazioni di carattere territoriale in osservazioni di tipo progettuale, ovvero passando dalla definizione dei caratteri del territorio e da quelli delle sue disponibilità architettoniche alla precisazione dei termini di questo.

Così conclude Alberto Samonà “il territorio non è da considerarsi solo una questione di urbanistica ma al contrario quest’ultimo necessitava della determinazione architettonica come “misura” del suo farsi e del suo continuo rinnovarsi (...) manifestando la necessità della disciplina architettonica di partecipare ai processi di trasformazione territoriale e alla configurazione di questi processi”.

³⁶ Pasquale Culotta, Gheta Farfaglio, Giovanna Greco, Giuseppe Laudicina, Adriana Milano e Tilde Marra.

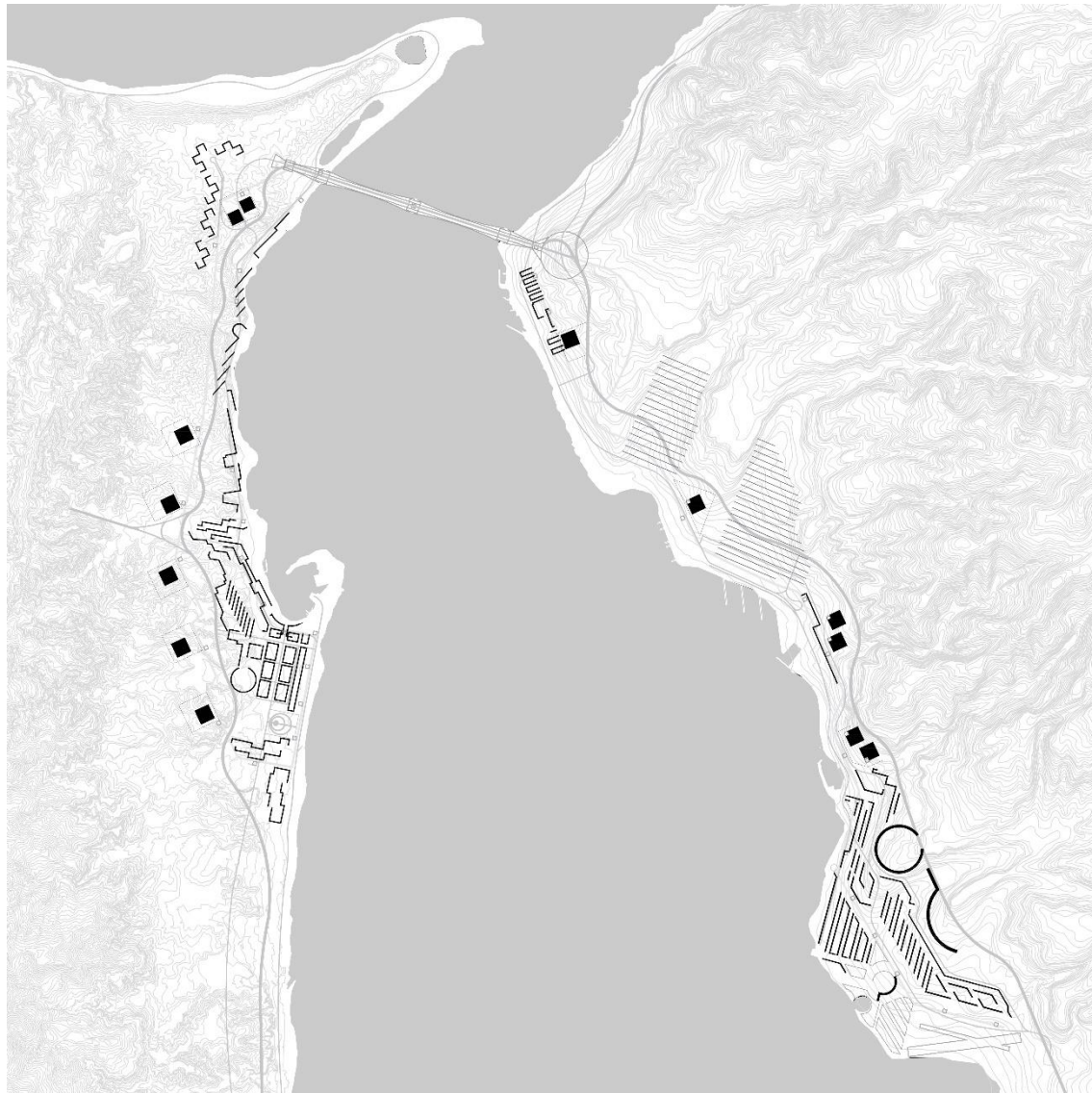


Tavola 16 | Ridisegno della versione corrispondente al plastico di progetto. La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

II. Principi insediativi per una città geografica. La Metropoli Futura dello Stretto

Le esperienze degli anni Sessanta dei Samonà, tese alla ricerca di un ambito entro cui definire la dimensione critica della Città-regione dello Stretto unite allo spostamento disciplinare dell'ambito tematico della questione, da sociale ed economica ad architettonica, operato da Alberto in seno all'università di Palermo, incontrarono nel concorso di idee per un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente del 1969 un'occasione straordinaria per mettere a punto l'unico disegno di città che doveva svilupparsi lungo le sponde di questa geografia.

Il progetto per una *Metropoli Futura dello Stretto* (Tav. 15 e 16) non si limitò quindi a dare una risposta al problema tecnico della realizzazione di un ponte capace di unire fisicamente la Sicilia e il continente ma diventò l'occasione per proporre un intervento dai contorni utopici ma anche profondamente innovativi rispetto alle forme insediative e alla natura dei luoghi; un progetto che accolse al suo interno motivazioni geografiche, economiche, sociali ma soprattutto architettoniche.

Le nuove forme insediative proposte dal progetto, attraverso la rifondazione completa dell'intera forma urbana, stabiliscono precisi rapporti con le forme geografiche che le accolgono, senza però tralasciare gli aspetti funzionali, istituendo nuove relazioni tra tessuto residenziale, spazi di natura progettata e spazi

di campagna pianificati e strutturati che concorrono a dare forma a un unico organismo territoriale esteso.

La *Metropoli Futura dello Stretto* diventa, dunque, sintesi delle intuizioni sui caratteri di questo luogo e sulle possibili risposte disciplinari della cultura del progetto urbano per riscattare queste terre dall'arretratezza economica e sociale.

Il progetto affonda le sue radici sui presupposti teorici e sulle riflessioni analitiche che vennero elaborate durante le sperimentazioni degli anni precedenti e che nella relazione allegata vengono elencate per sostenerne la tesi:

- La natura del mare, che nello Stretto si presenta come una rada, protetto e con fondali molto profondi e adatti a navi di media e grande stazza;
- La presenza di terreni pianeggianti tra i centri di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che permettono di localizzare ampie aree destinate ad attività industriali e attività legate al porto in un sito da trasformare in punto franco;
- La compresenza dei vari centri, dislocati lungo le coste che contano circa 500.000 abitanti;
- La presenza nei due capoluoghi (ai tempi Reggio era capoluogo di regione come Messina) di tutti i servizi necessari ad un grande centro amministrativo;
- La posizione privilegiata per i traffici Nord/Sud ed Est/Ovest al centro del Mediterraneo;
- La valutazione di una carenza degli aggregati residenziali edilizi esistenti, giudicati poveri al 70% a

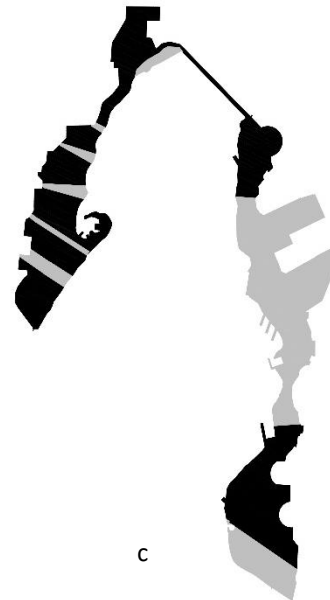


Tavola 17 | Dal *Biporto* alla *Metropoli Futura dello Stretto*

- a. Le città dello Stretto (stato di fatto)
- b. Le città dello Stretto con il progetto per il *Biporto*
- c. Il progetto per la *Metropoli Futura dello Stretto*

Messina, ed al 90% a Reggio, e la sotto dotazione di servizi giudicati carenti e del tutto insufficienti³⁷.

L'idea della Metropoli Futura dello Stretto condivide con il Piano Regolatore Generale di Messina del 1960 i presupposti generali secondo cui il territorio tende a esprimersi attraverso un unico disegno alla scala comprensoriale ma le forme sono radicalmente diverse come anche la redistribuzione delle strutture insediative lungo le due coste.

Venne abbandonata l'idea del *Biporto* in quanto in un progetto unitario il punto più naturale, per conformazione, nel quale inserire uno stallo per navi di grande cabotaggio risultava essere quello della grande rada nella zona franca tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Le infrastrutture, i tracciati stradali e ferroviari ed anche il Ponte avrebbero svolto la funzione di collegare efficacemente le due sponde.

L'estensione dei centri urbani sullo Stretto avrebbe perseguito l'obiettivo di riscrivere la distribuzione delle strutture insediative racchiudendole dentro la cornice collinare e riconoscendo lo Stretto come spazio di natura per le città.

³⁷ Estratto della relazione allegata al concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, 1969.

³⁸ La "città arcipelago" teorizzata da Oswald Mathias Ungers alla fine degli anni Settanta e sintetizzata nel disegno per Berlino - redatto da un giovane Rem Koolhaas e poi da lui

Restano del Piano Regolatore di Messina il necessario coinvolgimento dei comuni della costa tirrenica, i centri servizi, ma ciò che cambia sensibilmente è la forma dell'insediamento che ha una forte matrice topografica ed è dimensionata per ospitare nuovi abitanti che però vengono distribuiti su densità più alte permettendo alla città di declinarsi secondo un rapporto di alternanza tra forme della città e forme di natura antropizzata.

Il progetto dei Samonà attribuisce a ogni luogo di natura un differente carattere spaziale, declinando l'esternità degli spazi di natura all'interno della geografia dello Stretto in rapporto all'internità che costruiscono gli spazi urbani.

Alle forme dell'architettura è affidato il compito di istituire e rendere chiare queste relazioni.

La *città geografica* che prende forma nel progetto si contraddistingue per essere costituita da "parti" autonome definite formalmente ma tenute insieme dagli "intervalli" di natura.

Così la metropoli prefigurata da Samonà può essere metaforicamente descritta come una *città-arcipelago*³⁸ e l'idea di città che potrebbe corrispondere a ogni sua parte geografica è quella *dell'isola architettonica* intesa come unità elementare della quale essa si compone.

integrato - divenne manifesto per lo sviluppo di una nuova idea di città composta per "isole architettoniche". Si veda anche: O.M. Ungers, "Le città nelle città. Proposte della Sommer Akademie per Berlino", in Lotus, n. 19, giugno 1978. E, per un approfondimento: V. Gregotti, "E Ungers ripenso la città europea, in Repubblica, 9 ottobre 2007, p. 38.

L'assunzione dell'*isola architettonica* come principio per la costruzione della *città-arcipelago* estesa alla scala geografica ci pone davanti a due ordini di problemi: il primo riferito alla composizione dei tipi architettonici e alla conformazione degli spazi all'interno dell'"isola", l'altro relativo alla disposizione delle "isole" nello spazio geografico.

La scelta di adottare per la conformazione degli spazi delle singole parti di città geografica "forme aperte" o "forme chiuse", "forme lineari" o "forme compatte" dipende dalla relazione che il progetto intende stabilire con le forme naturali (prima di tutto con la forma orografica) e dal carattere che si intendeva conferire agli spazi urbani interni alle unità; in ogni caso risulta decisiva la condizione di compiutezza e di finitezza delle parti, condizione necessaria all'identificazione di queste come *isole architettoniche*.

La scomposizione di queste forme, che si presentano come "frammenti" di città collocati nella natura, conferisce alle forme stesse assunte singolarmente una più intensa capacità evocativa del proprio valore civile come luogo di espressione della tensione tra questione naturale (delle forme del suolo) e fatto antropico (delle forme dell'architettura).

La *dispositio* delle unità-isola nello spazio geografico è l'altra mossa cruciale che compie il progetto della *Metropoli Futura*. Affinché lo spazio vuoto non sia uno spazio residuale tra le parti, ma assuma il valore di

con-testo³⁹ il progetto manifesta la necessità che le parti di città geografica si dispongano in tensione tra loro stabilendo nuove e più complesse relazioni, interpretative dei caratteri della forma naturale del luogo e capaci di ricondurre ad unità il sistema.

La scelta di utilizzare "tipi misti" (edifici a corte, edifici lineari, *redents*, padiglioni) assunti come elementi che insieme compongono la forma della parte è giustificata dalla volontà di evocare la complessità e l'articolazione spaziale della città ma anche la condizione di finitezza della composizione che deve consentire di rendere riconoscibile la parte urbana.

La collocazione delle parti di città in alcuni punti precisi di questa geografia (la piana di Messina, la punta di Reggio Calabria, la grande rada tra Catona e Gallico, Punta Pezzo) organizzate secondo giaciture riferite all'ordine dei tracciati territoriali o secondo le geometrie dettate dall'andamento della linea di costa e dalla cornice collinare costruiscono la condizione necessaria per far risuonare nel luogo la forma insediativa.

La tensione tra le parti della città geografica invece viene stabilita attraverso il proporzionamento volumetrico delle "masse" collocate nella natura; così la condizione di apertura degli spazi di natura antropizzata all'interno della città non è mai una condizione circoscritta ma al contrario si propone come luogo della relazione tra le architetture mentre la

³⁹ Quindi che concorre alla definizione della teoria di città a cui è sotteso.

presenza, nelle isole urbane, di interni urbani rivolti verso l'esterno della natura dello Stretto, attraverso il salto di scala consentito dalla nuova dimensione assunta dalla città, riconduce ad unità il sistema in un continuo susseguirsi di rimandi visivi.

La città-regione dello Stretto intesa in quegli anni come entità urbanistica, diventa *Metropoli Futura dello Stretto*, come entità architettonica (Tav. 17): forma e figura di una nuova utopia urbana, tra quelle elaborate nel Novecento della storia dell'architettura, con le quali si può degnamente confrontare (Cardullo, 2010).

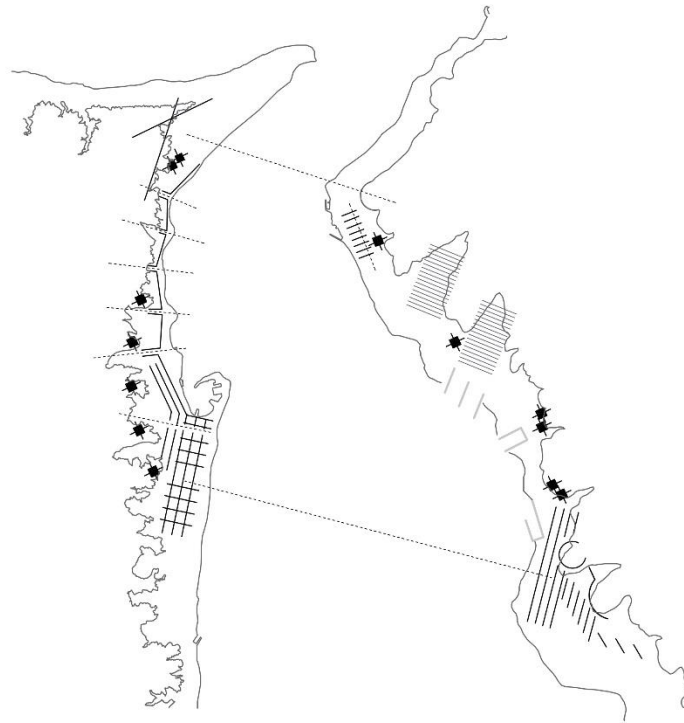


Tavola 18 | Disegno analitico interpretativo. La stanza territoriale come unità del progetto urbano

i. La stanza territoriale come unità del progetto urbano

Il *territorio dello stretto*, come descritto nella prima parte di questo lavoro, può essere definito come *stanza territoriale*, serrata a Nord tra le due propagini di Capo Peloro e Punta Pezzo e a Sud dal Capo d'Armi e dalla piana di Tremestieri oltre i quali si perde questa condizione di "internità" descritta dalle due coste; la condizione stanziale è esaltata dalla presenza di una cornice collinare che corre parallela alla costa e che delimita in altitudine "la stanza" contenuta tra i Peloritani e l'Aspromonte.

Assunta come cifra con cui confrontarsi la stanza territoriale dello Stretto il progetto riconosce come unità sintattica questo ambito spaziale descrivendo questa geografia per capisaldi che si corrispondono alle parti distinte di questa entità geografica; in altre parole, lo spazio geografico risulta essere "la radice etimologica della forma urbana" (Aris, 2007) che il progetto per una *Metropoli Futura dello Stretto* propone.

La ricerca di un'unità della forma urbana, ovvero di un unico disegno che governa un'unica città che si doveva sviluppare tra le due sponde dello Stretto, approda alla definizione di un insieme di strutture insediative che trovano ragione della loro configurazione nei rapporti che queste stabiliscono con il sito e nel loro continuo rimandare da una sponda all'altra definendo reciprocamente il sistema di misure con il quale si confrontano.

In questo senso ogni configurazione si misura con il sistema di elementi a cui fa riferimento (Tav. 18).

Le parti di città geografica che corrispondono a Messina e Reggio Calabria riconoscono un limite condiviso oltre il quale cessa l'estensione della *Metropoli Futura dello Stretto* a Sud ovvero il limite della possibilità di rimando visuale tra una riva e l'altra.

La città lineare che occupa lo spazio tra la cornice collinare dei peloritani e la linea di costa trova la genesi del sistema nella piazza d'acqua determinata dalla presenza della falcata e fine nell'arrivo della grande infrastruttura del ponte in corrispondenza del Capo Peloro.

Il muro di *redents*, organizzato segnando lo sperone dei Peloritani fa da sfondo all'arrivo del ponte sullo Stretto; la città di villa San Giovanni fa da contrappunto rispetto ai *redents* sull'area di faro alto.

Il porto rada è contenuto tra la città di Villa San Giovanni e quella di Reggio Calabria e alle sue spalle ospita le pianure preposte ad accogliere il sistema delle aree agricole e industriali.

Le grandi forme insediative proposte dal progetto, concentrando densità, istituiscono ordini di relazione diversi tra loro, con le forme del territorio e con i percorsi viari; in questo senso la nuova dimensione della città estesa alla scala geografica, tema che ha contraddistinto il dibattito architettonico in Italia per buona parte degli anni Sessanta, trova un campo di sperimentazione e di verifica privilegiato all'interno della definizione delle nuove forme insediative per la città regione dello Stretto.



Tavola 19 | Disegno analitico interpretativo. La Metropoli Futura dello Stretto, un modello di *città in estensione* alla scala geografica

Mentre sulla sponda messinese “una continuità di parti diverse definisce l’unità del sistema urbano” sulla sponda calabra “i nuclei contenitori dei servizi sulle colline contribuiscono a formare il disegno della città”⁴⁰; questi sono i titoli eloquenti a cui Samonà affida il compito di chiarire il ruolo dei centri direzionali intesi come dispositivi architettonici all’interno della composizione. L’alternanza tra parti di città e parti di natura progettata (che corrisponde ai solchi delle fiumare da un lato e alle grandi valli dall’altro) appare come il modo proposto dai Samonà per abitare questa metropoli da seicentomila abitanti in cui l’assenza di terreni pianeggianti sulla sponda messinese viene compensata all’interno dello sviluppo della città stessa sulla sponda calabra tra gli insediamenti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Il disegno che prende forma può essere considerato come il *prolegomena* di quella che poi Giuseppe Samonà definì *città in estensione* sul finire degli anni Settanta. La *città in estensione* doveva essere un modello di città dove la campagna avrebbe assunto un’organizzazione regolata e progettata come era di fatto progettata la città nel suo espandersi in *un continuum* urbanizzato e quest’ultima si sarebbe organizzata suddividendosi in

⁴⁰ “una continuità di parti diverse” e “i contenitori dei servizi contribuiscono a formare il disegno della città” sono i titoli dei grandi prospetti che trovano spazio nella parte alta della tavola sette del concorso di idee per un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente.

⁴¹ «Il progetto delle città nella città che è formata da un insieme di diverse unità viene completato dalle superfici tra

aree con dimensioni appropriate alla tipologia agricola così che quest’ultima venisse accettata come significativa dalla popolazione che vi abitava (Tav.19).

Per Samonà era così possibile conformare la campagna di modo che quest’ultima concorresse insieme alla componente insediativa alla definizione del modo di abitare la *città in estensione* nel territorio.

Così facendo entrambe le entità sarebbero state concepite in un insieme unitario che doveva avere, sul piano della forma, una radice comune nel complesso di norme che riguardano la nuova dimensione comprensoriale sia nel regolare la costruzione dei manufatti sia la composizione e il dimensionamento delle aree agricole, entrambe concorrenti alla costruzione di un’unica entità urbana.

Nel caso specifico il mare dello Stretto doveva essere la principale centralità di questo territorio, lo spazio di natura interno alla città, un anfiteatro marittimo in cui le parti di insediamento prendevano posto come isole di un “arcipelago”⁴¹ intorno al quale la città stessa si mette in scena, raccontandosi attraverso il dispiegarsi delle sue parti, dei suoi spazi e delle sue forme insediative che rimarcano la forma della linea di costa e della cornice collinare.

le isole-nella-città in maniera antitetica. [...] Queste isole nella città sarebbero, cioè, divise le une dalle altre da strisce di verde, definendo così la struttura della città nella città e spiegando così la metafora della città come un arcipelago verde». Oswald Mathias Ungers, *Le città nelle città*. Proposte della Sommer Akademie per Berlino, in «Lotus» n°19 / giugno 1978.

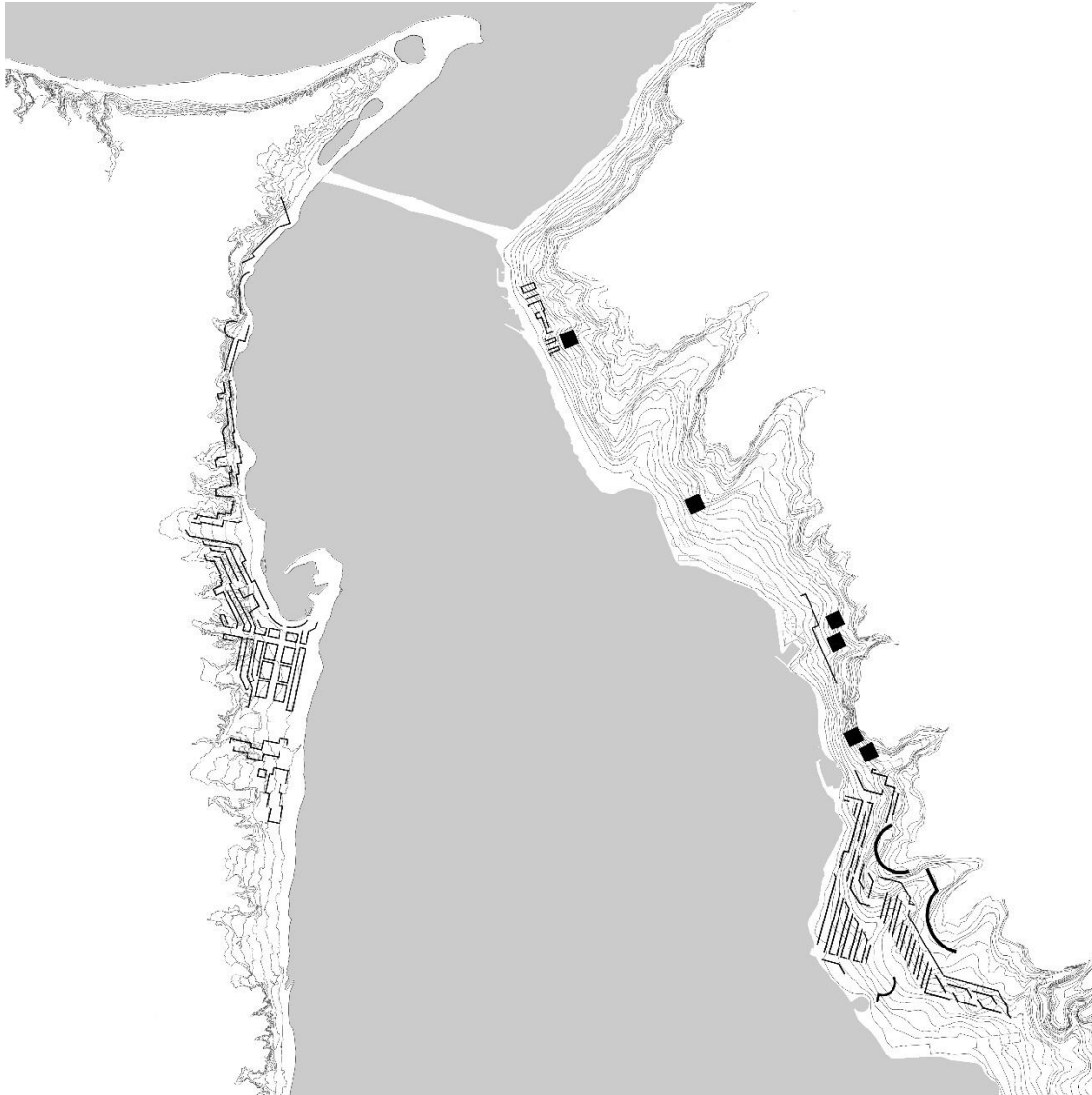


Tavola 20a | Scomposizione. La parte bassa del progetto compresa tra la cornice collinare dei peloritani e l'autostrada SA.RC

ii. Le parti della città geografica: tra forme dell'orografia e principio insediativo

Questa parte del lavoro coincide con lo “smontaggio” dell’esperienza progettuale della *Metropoli Futura dello Stretto* ritenuta paradigmatica rispetto al campo di studi nel quale la ricerca intende collocarsi.

Il fine di questa operazione di smontaggio è quello di rintracciare una certa corrispondenza tra il territorio dello Stretto e i principi e le tecniche compositive assunte da Giuseppe e Alberto Samonà per la definizione del loro progetto di città geografica guardandolo dal punto di vista morfologico, ovvero considerandone forma e significato, volendo focalizzare l’attenzione sui suoi principi costitutivi e sulla possibile trasmissibilità di questi ultimi prima ancora che sulle eventuali contingenze che l’hanno determinato.

L’analisi muove, dunque, a partire dall’individuazione dei caratteri geomorfologici del territorio in cui il progetto si sviluppa valutando il grado di incidenza di quest’ultimo rispetto alle scelte operate dai progettisti, ovvero considerando la sua influenza rispetto al processo di formatività del progetto urbano riferito all’insieme e a ogni sua parte.

La *città-territorio* è stata intesa come unico *organismo antropogeografico*, composto dalla concatenazione di sistemi, aggregati ed elementi (sia alla scala urbana che a quella geografica); allo stesso modo il caso studio è stato analizzato seguendo un metodo di scomposizione e lettura interscalare.

Sono state individuate nello specifico tre scale di lettura: quella della “stanza” geografica (lo Stretto), quella dell’unità insediativa, (precedentemente definite come “isole urbane” in stretta relazione con le componenti idrografiche, le pianure, la costa, la rada le punte e i promontori) e infine le parti di tessuto.

Ad ognuna di queste scale corrisponde una determinata questione della costruzione della forma urbana, da quelle di natura strutturante e di rispondenza al territorio, a quelle di natura espressiva fino ad approdare alle grammatiche della forma e alla sintassi degli spazi.

La descrizione operata nelle parti precedenti di questo lavoro dell’articolazione geografica concorre già a disvelare le vocazioni formali di questo ambito geografico e quindi a rintracciare la radice di significato delle forme assunte dal progetto.

L’analisi del progetto alla scala dell’insediamento ha permesso di rintracciare la corrispondenza tra il brano di territorio insediato e la struttura che il progetto propone per il nuovo sistema antropico; a questa scala l’analisi ha permesso di chiarire come, dato il riconoscimento di determinate qualità del modellato orografico, si definiscano i processi insediativi.

Analizzando poi le singole parti che compongono il progetto, alla scala dell’aggregato, è stato possibile osservare il rapporto di conformità tra i singoli elementi che compongono la superficie territoriale e le strutture formali degli aggregati urbani che compongono i progetti e che si organizzano, di volta in volta, mediante gerarchie interne governate degli elementi costituenti.

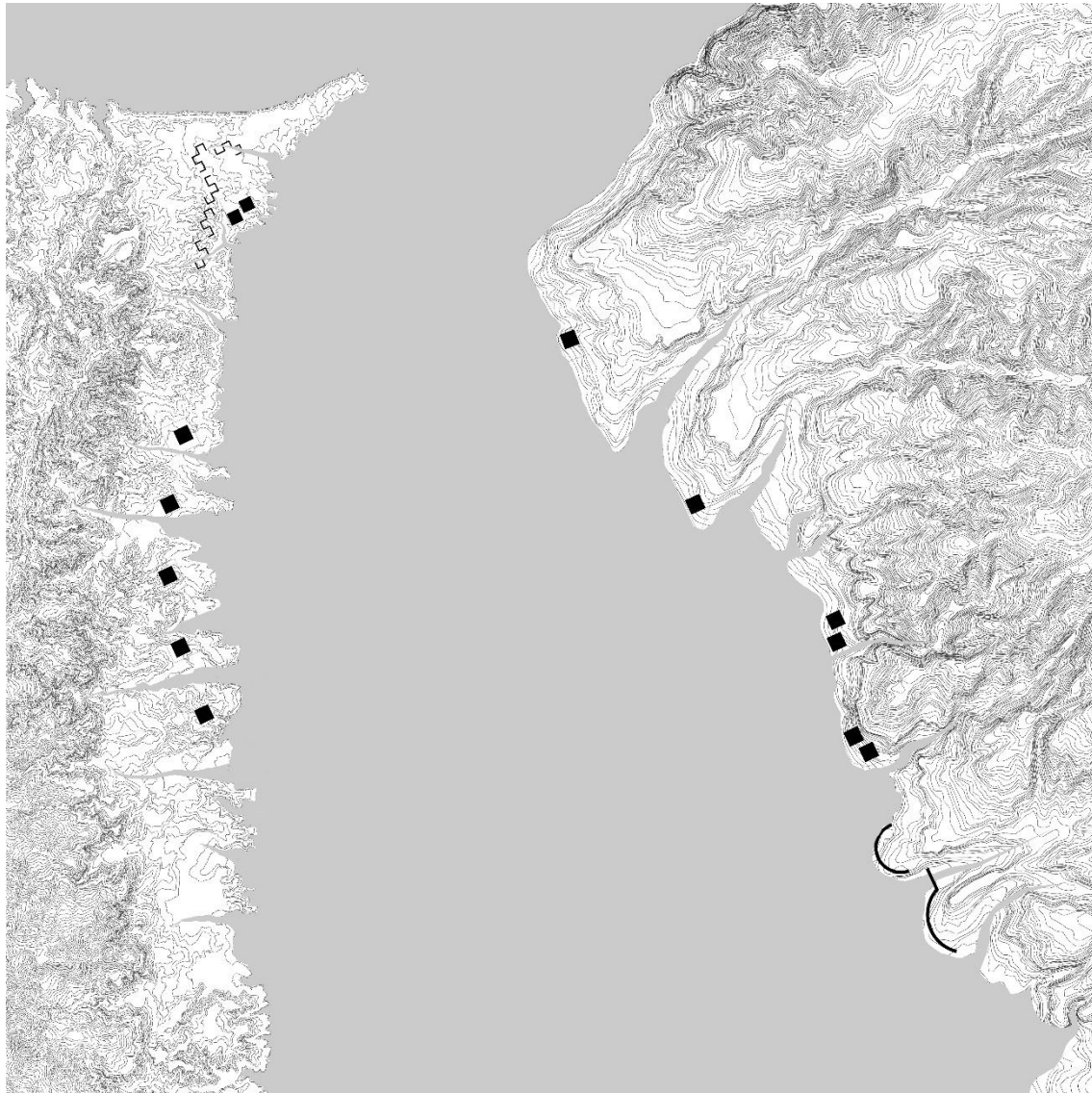


Tavola 20b | Scomposizione. La parte alta del progetto. I nuclei contenitori di servizi riconducono ad unità il sistema

Una ulteriore specificazione va fatta rispetto alle tecniche e agli strumenti che sono stati utilizzati al fine di operare l'osservazione delle relazioni rintracciate, ovvero il disegno analitico e la modellizzazione.

Durante il processo di analisi questi strumenti sono stati adoperati con il fine di riconoscere le parti di cui si compone il progetto individuando ed esaminando queste ultime per poi ri-comporle una volta riconosciuti i legami che reggono la composizione stessa.

I disegni analitici e le modellizzazioni in questo senso hanno il compito di rendere riconoscibili i principi di ordine, i rapporti tra le cose, tra gli elementi, le parti e l'insieme ma essi hanno anche il compito di mettere in luce le qualità espressive delle forme, i contenuti plastici del progetto in stretta relazione con le forme della Terra con cui si confronta.

Il progetto dei Samonà per una *Metropoli Futura dello Stretto*, nello specifico, nel definire il sistema di forme adeguate e la loro disposizione attraverso cui confrontarsi con la stanza territoriale, assume una quota specifica (+150,00 ml s.l.m.) sulla sponda messinese come limite tra due condizioni diverse, dove la morfologia del territorio cambia dando forma allo "scalone" (Tav. 20a) che separa la parte bassa della città costiera dal sistema collinare dei monti Peloritani, e la quota più bassa (+130,00 ml s.l.m.) sulla sponda reggitana, corrispondente alla giacitura della infrastruttura autostradale, il limite che delimita lo spazio degli insediamenti.

Queste quote corrispondono a due quote significative al disotto delle quali si svolge il progetto dei Samonà (Tav. 20 a e b) ed entro le quali è contenuta la città geografica.

La distinzione tra una parte "alta" e una parte bassa del progetto, dunque, è un primo passo che si può compiere per scomporre il disegno della *Metropoli Futura* definendo l'ambito della città costiera e distinguendolo da ciò che non le appartiene.

Procedendo con una sezione altimetrica alle quote evidenziate (Tav. 20b) risulta evidente come lungo la cornice collinare i Samonà prevedevano di disporre sui punti cospicui i nuclei contenitori di servizi lungo la nuova autostrada; i nuclei contenitori di servizi, da intendere come attrezzature di carattere metropolitano, dovevano dall'alto dominare il paesaggio della città offrendo ordine e misura alla nuova forma urbana.

Seguendo verso Nord la quota segnata, due nuclei contenitori di servizi si dovevano posizionare nei pressi dei laghi di Ganzirri, in corrispondenza dell'ammare del nuovo ponte e, alle spalle di questi ultimi, era prevista una nuova unità insediativa costituita da cinque *redents* (unica eccezione dove un tessuto residenziale si impone al di sopra della quota autostradale).

Ai nuclei contenitori di servizi sul versante messinese si contrappongono quelli sulla sponda calabrese che invece rispetto alla quota centotrenta occupano la parte bassa della quota evidenziata precedentemente (+130,00 ml s.l.m.).

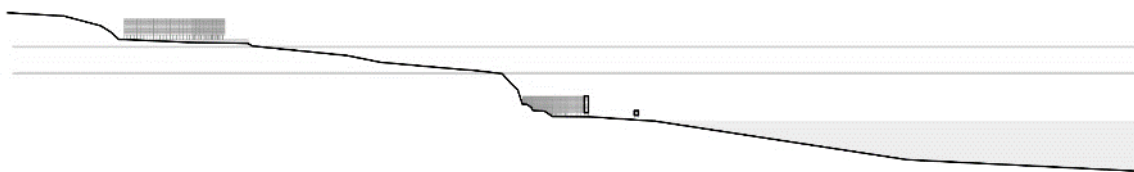
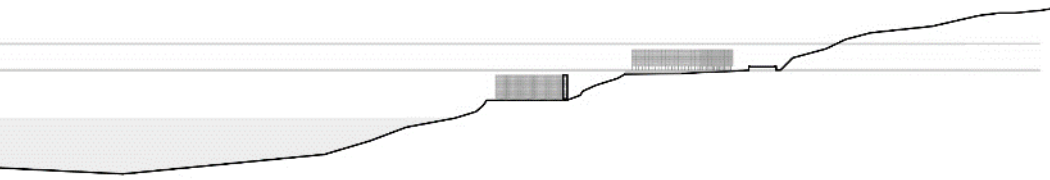


Tavola 21 | Scomposizione. Sezione longitudinale del progetto della Metropoli Futura dello Stretto all'altezza dell'insediamento su villa San Giovanni con evidenziate le quote centocinquanta e centotrenta



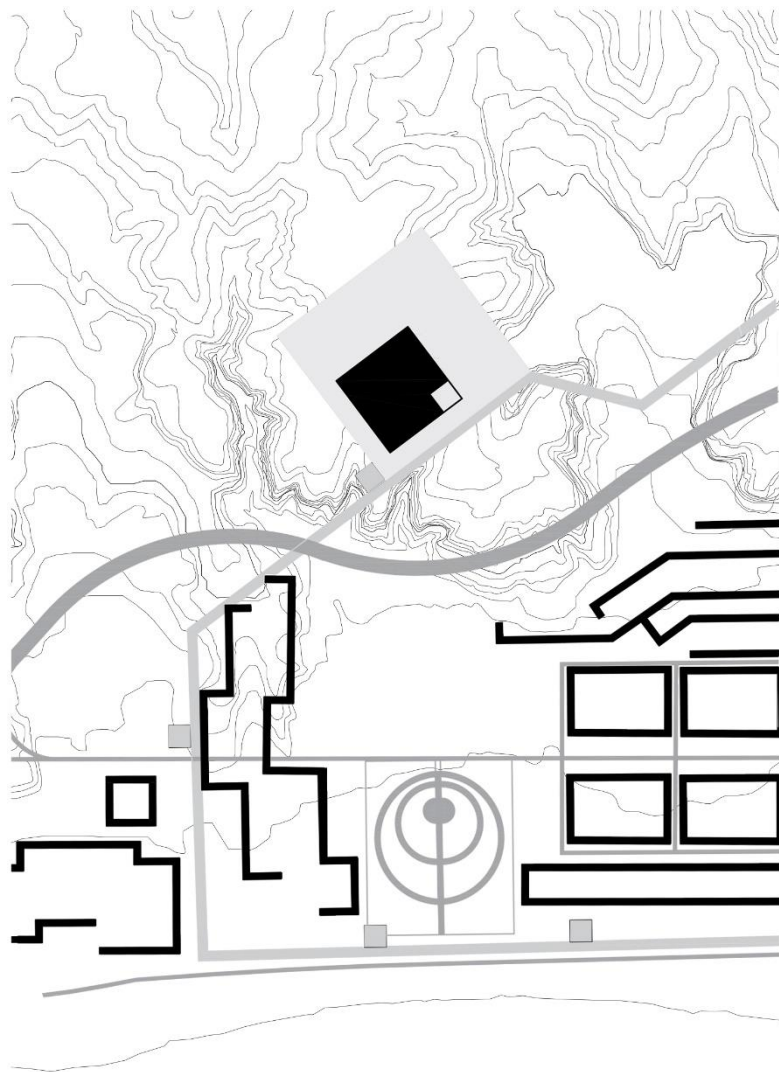


Tavola 22 | Scomposizione. I nuclei contenitori di servizi sulla sponda Messinese a quota centocinquanta s.l.m., al di sotto in "grigio scuro il tracciato autostradale

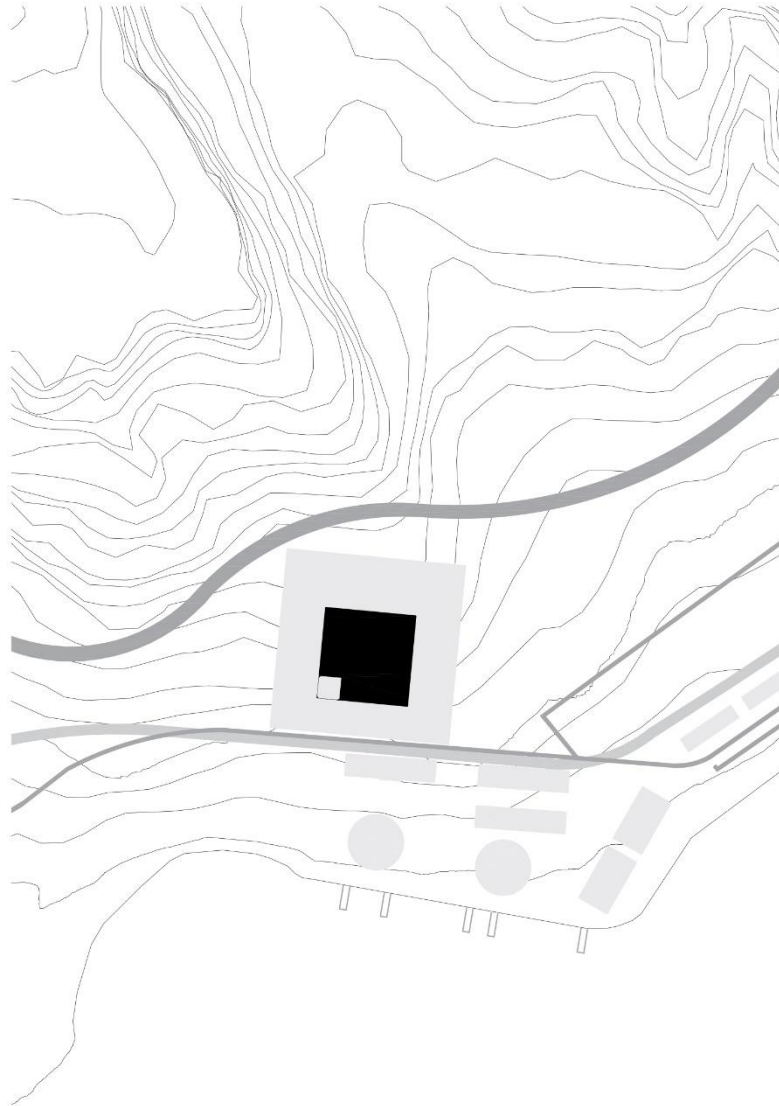


Tavola 23 | Scomposizione. I nuclei contenitori di servizi sulla sponda Reggitana a quota novanta s.l.m., al di sopra in grigio scuro il tracciato autostradale

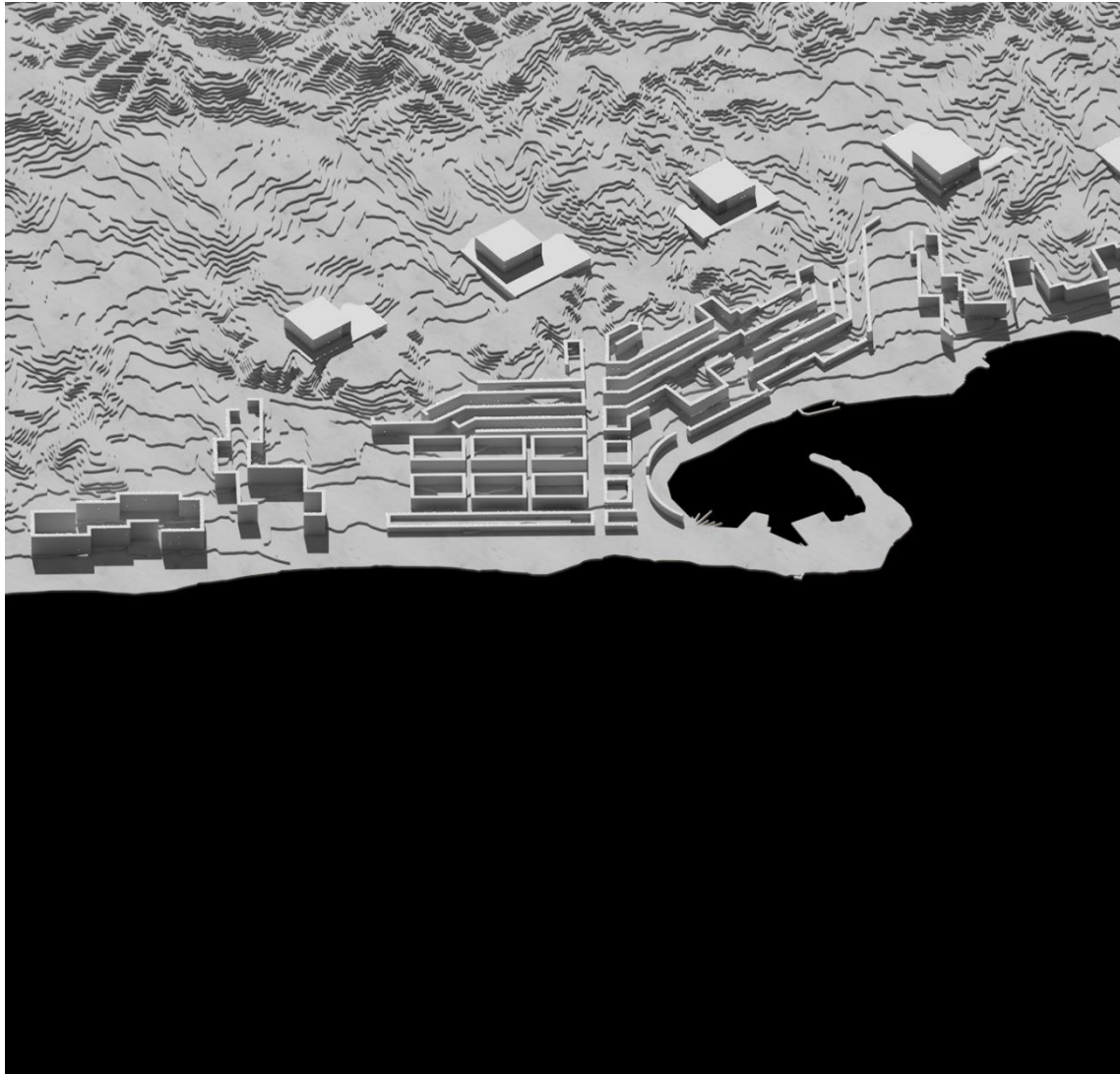


Tavola 24 | Modello. La città di Messina sulla piana organizzata per strade e isolati

La piana e la maglia. Messina

Procedendo in una scomposizione del progetto in funzione delle parti geografiche a cui il disegno dei Samonà fa corrispondere le nuove strutture insediative, un primo brano di città doveva svilupparsi sul sedime dell'attuale Messina⁴² in sostituzione del tessuto edilizio esistente ed estendersi a partire dal grande snodo infrastrutturale verso Palermo sino all'attuale piana di Tremestieri conclusa dal crinale di forte Gallo assunto come limite fisico della metropoli a Sud. Il centro di questa composizione era la piazza d'acqua del bacino portuale, definita dalla falce naturale, mentre le forme insediative dovevano occupare le pianure retrostanti, contenute tra il limite della cornice collinare e la linea di costa.

Il nuovo impianto urbano conservava entro precise quinte architettoniche, i pochi monumenti rimasti dopo le catastrofi naturali, definendo la *scena marittima* del Porto con una nuova "palazzata" che segue l'ampia curva del bacino acqueo.

In questo modo Messina si rappresentava nel bacino del Porto come una città Teatroide⁴³, assecondando la forma curvilinea della linea di costa; ai lati del porto la struttura della città si dispone parallela ad essa, riconoscendo negli elementi fisici della geografia come

⁴² Secondo le previsioni del gruppo Samonà la città avrebbe dovuto accogliere 337.472 abitanti a fronte dei 292.222 censiti al 1969.

⁴³ Sul significato di città Teatroide si rimanda ad AA.VV. (2016) Teatroideis, L'immagine della città e la città delle

le *fiumare*, le soluzioni di continuità, segnando e misurando in questo modo, il cambio di paradigma da una forma insediativa all'altra (Tav. 25).

I cambi di paradigma erano previsti in corrispondenza della *fiumara* Giostra, dove lo spessore della fascia costiera si riduce notevolmente e si fanno più presenti i monti peloritani; tra il torrente Portalegni e la *fiumara* di Gazzi dove era previsto un tessuto a maglia di strade e isolati, in continuità con la struttura dell'impianto della città storica del primo Novecento; tra la *fiumara* Gazzi e la *fiumara* San Filippo due grandi edifici a *redents*, uno disposto parallelamente alla *fiumara* e l'altro parallelo alla linea di costa (Tav. 26 e Tav. 27).

Ad ogni luogo della costa, individuato dalla presenza di alcuni elementi geografici singolari come la rima collinare e le *fiumare* corrispondono differenti ed appropriati morfemi insediativi in grado di esprimere relazioni significative ed individue con ognuno dei singoli "eventi" geografici.

Il primo morfema costituito dai grandi edifici a *redents* (Tav. 28), l'uno disposto lungo la costa in corrispondenza del limite a Sud della città che, per forma e posizione, identifica il limite della *Metropoli Futura dello Stretto* verso Sud sia sulla sponda messinese che su quella calabrese⁴⁴ (Tav. 55, pag. 173)

immagini, *Atti del Convegno Internazionale, Bari, 15-19 giugno 2016*, Thiasos Monografie 11, voll. I-IV, ed. Quasar, Roma 2018. P. 5

⁴⁴ Come vedremo nel sottoparagrafo dedicato alla città di Reggio Calabria gli elementi di chiusura delle due città

l'altro disposto perpendicolarmente alla costa, misurava la profondità della nuova forma urbana di Messina. Le corti degli edifici "a trenta piani"⁴⁵ tra le *fiumare* Gazzi e San Filippo dovevano recingere lo spazio dilatato ma delimitato dei giardini dallo spazio esterno dei vuoti di natura.

Tra le *fiumare* di Gazzi e Portalegni, dove di fatto esiste la più ampia disponibilità di territorio pianeggiante sulla sponda messinese (non a caso la città storica ottocentesca e la sua ricostruzione novecentesca sono state realizzate all'interno di quest'area) il progetto prevedeva la revisione del rapporto dimensionale tra strada e isolato messinese, prevedendo il passaggio da una misura media di cinquanta/sessanta metri di lato dell'isolato medio e di quindici/trenta metri delle strade ad una dimensione del nuovo isolato di trecento per duecento metri, con strade larghe anche cento metri (Tav. 57 pag. 175).

Negli isolati erano previsti servizi per le residenze così da rendere questi ultimi dei veri e propri organismi indipendenti. (Tav. 29).

Assumendo nuova e più ampia dimensione, il progetto riprendeva gli stessi principi di costruzione della città storica così come quelli alla base della ricostruzione pianificata da Borzi che guardava allo "speciale rapporto tra costruito ed elementi naturali" (Venezia, 1986), per porre un freno alla scellerata tendenza

all'espansione della città, propria di quegli anni, dove veniva disconosciuto questo principio ordinatore da parte dell'edilizia "quasi che l'eliminazione delle tracce della drammatica compresenza tra il mondo della geometria, mondo dell'artificio e mondo delle forme naturali fosse di per sé una delle più accattivanti norme antisismiche" (Venezia, *ibidem*).

Oltre il torrente Portalegni, verso Capo Peloro, la pendenza tra la cornice collinare e la piana si modifica producendo un dislivello meno ripido; da questo punto e fino alla *fiumara* Giostra il progetto si articola attraverso la sovrapposizione, a quote diverse, di grandi forme lineari che a coppie definiscono l'ambito entro cui si svolge la città (Tav. 59, pag. 177) che ha nell'edificio della palazzata la genesi di questo sistema. Dal torrente Portalegni alla *fiumara* Giostra, quindi in corrispondenza del grande elemento ordinatore della Falce, la città si dispone nel progetto su cinque quote differenti, con elementi paralleli alla linea di costa (Tav. 30) ed eccezioni all'impianto in corrispondenza delle *fiumare*.

Le forme proposte dal progetto, pur mostrando una evidente discontinuità con le forme e le dimensioni della città storica, ne condividono i presupposti insediativi, fondati sul riconoscimento del valore della forma del suolo e sulla riscrittura della sua forma, in quanto vera "radice etimologica" del progetto.

coincidono offrendo un limite preciso all'impianto della Metropoli Futura oltre il quale si è fuori dalla stanza territoriale che riconoscono le forme del progetto.

⁴⁵ Definiti così nella tavola di concorso n°8 "tipi e regole della forma urbana".



Tavola 25 | Ridisegno. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati



Tavola 26 | Disegno analitico interpretativo. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati, le forme della Terra

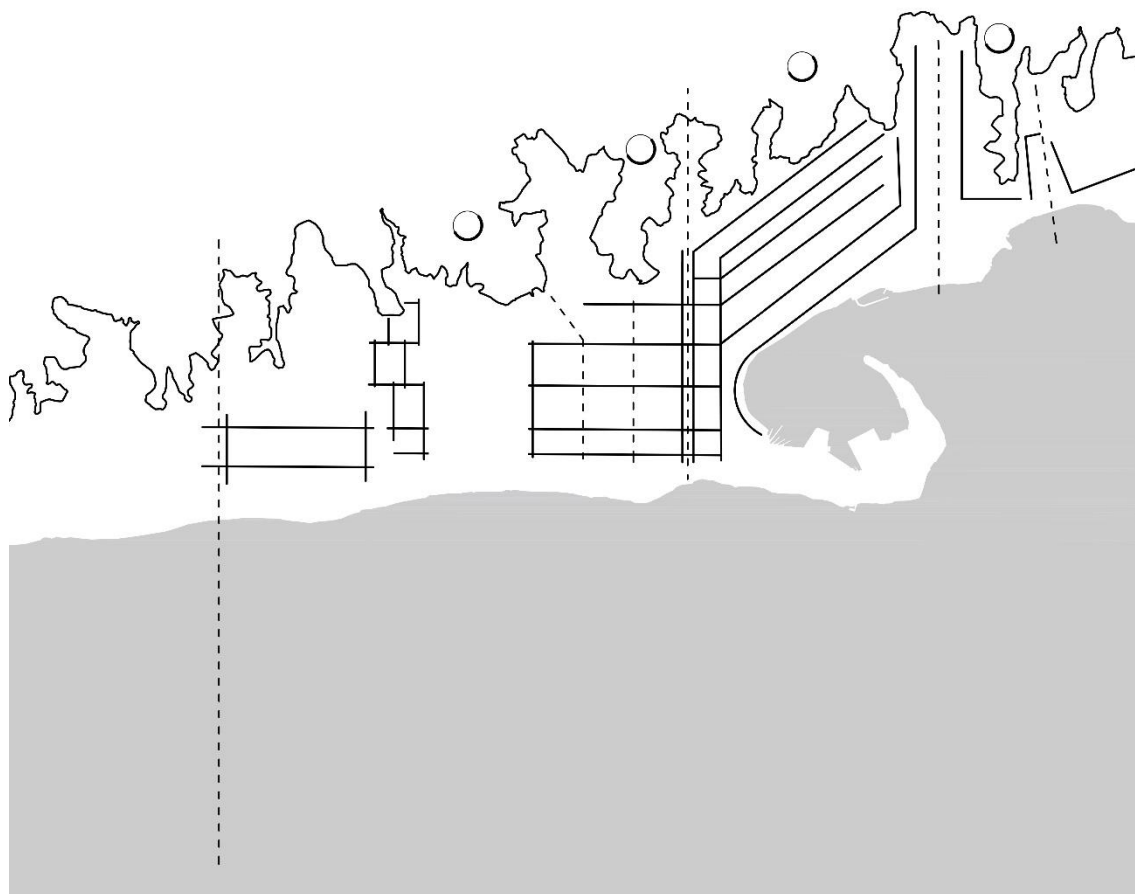


Tavola 27 | Disegno analitico interpretativo. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati, struttura insediativa. I Grandi redenti a destra, la trama di strade e isolati e il sistema lineare su cinque livelli

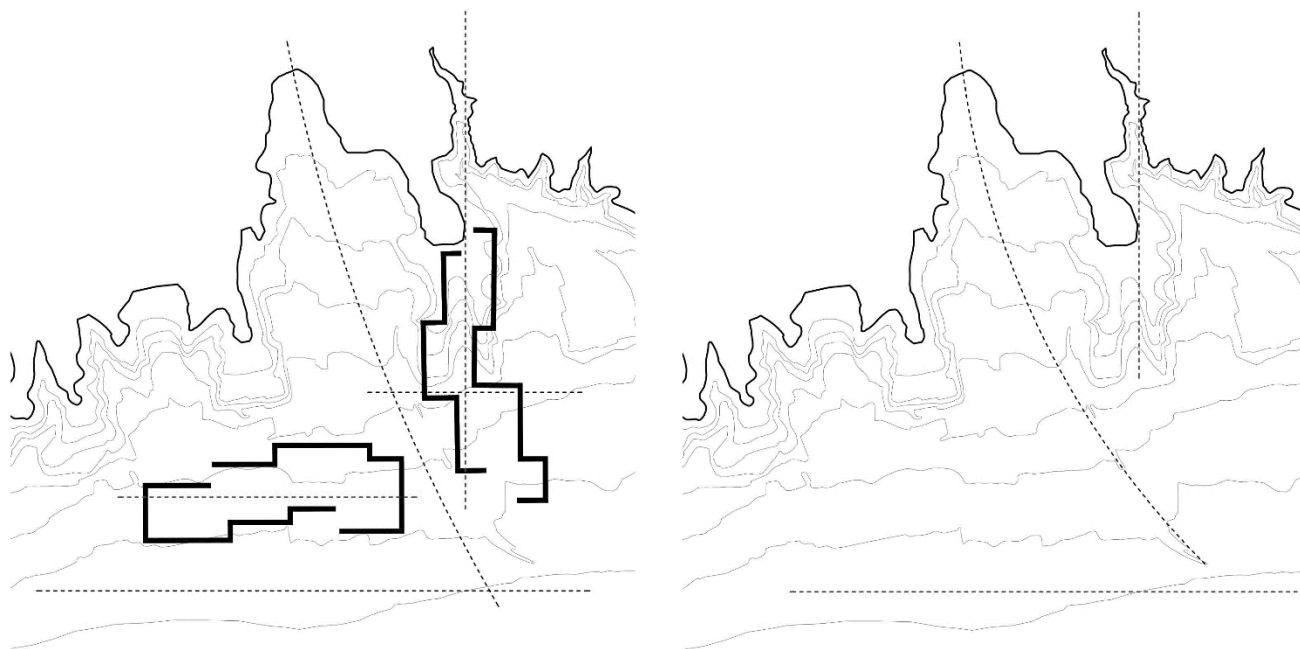
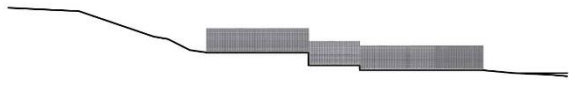
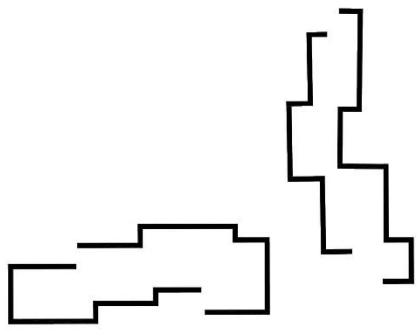


Tavola 28 | I Grandi *Redents* che chiudono la composizione a Sud della metropoli futura dello Stretto.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni compressive



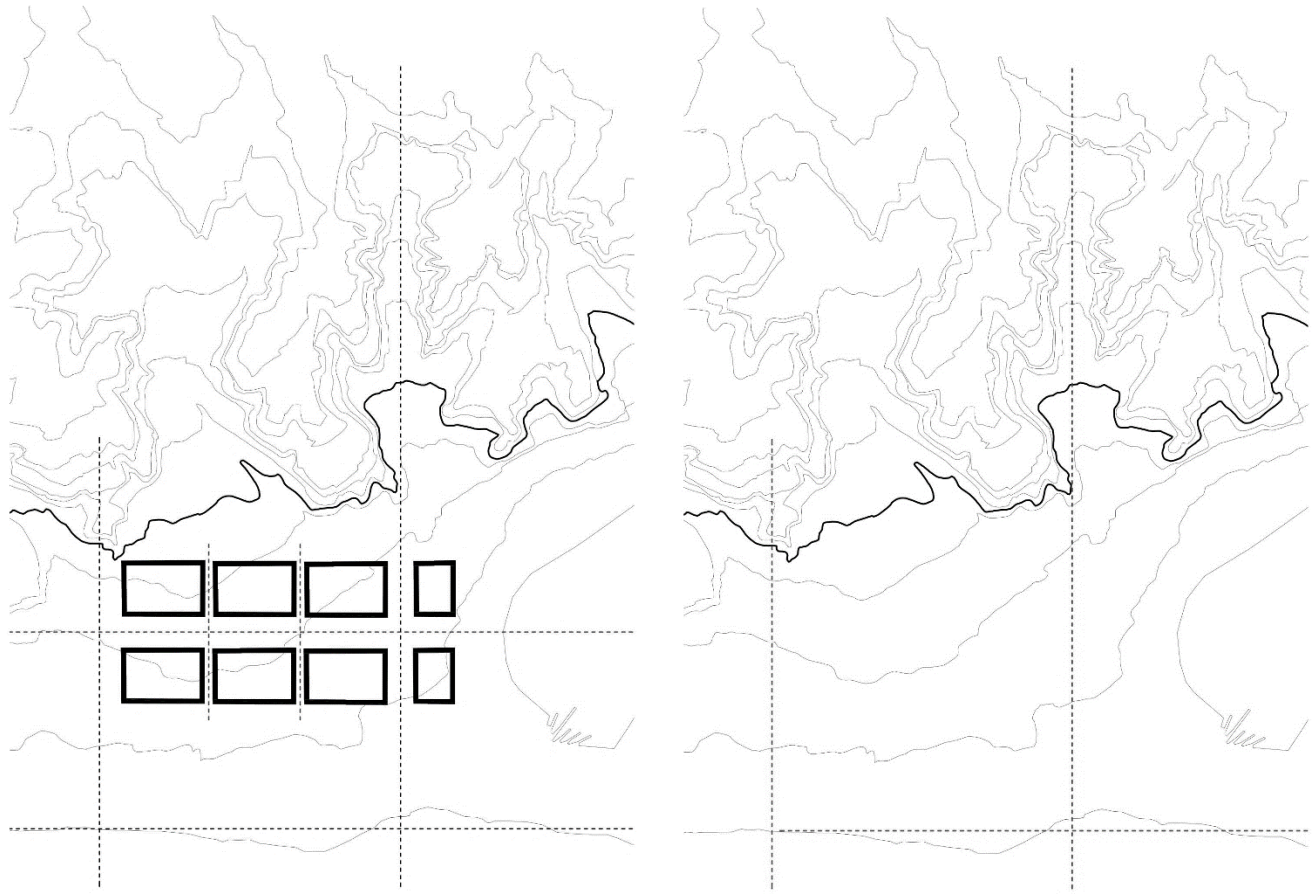
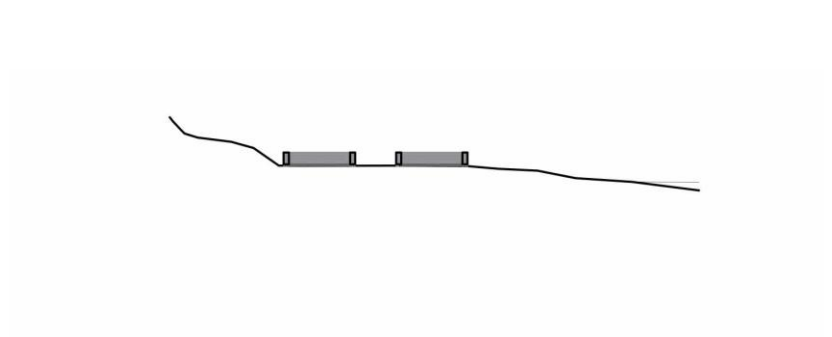
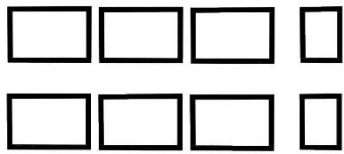


Tavola 29 | La nuova forma dell'isolato di Messina nella metropoli futura dello Stretto.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni complessive



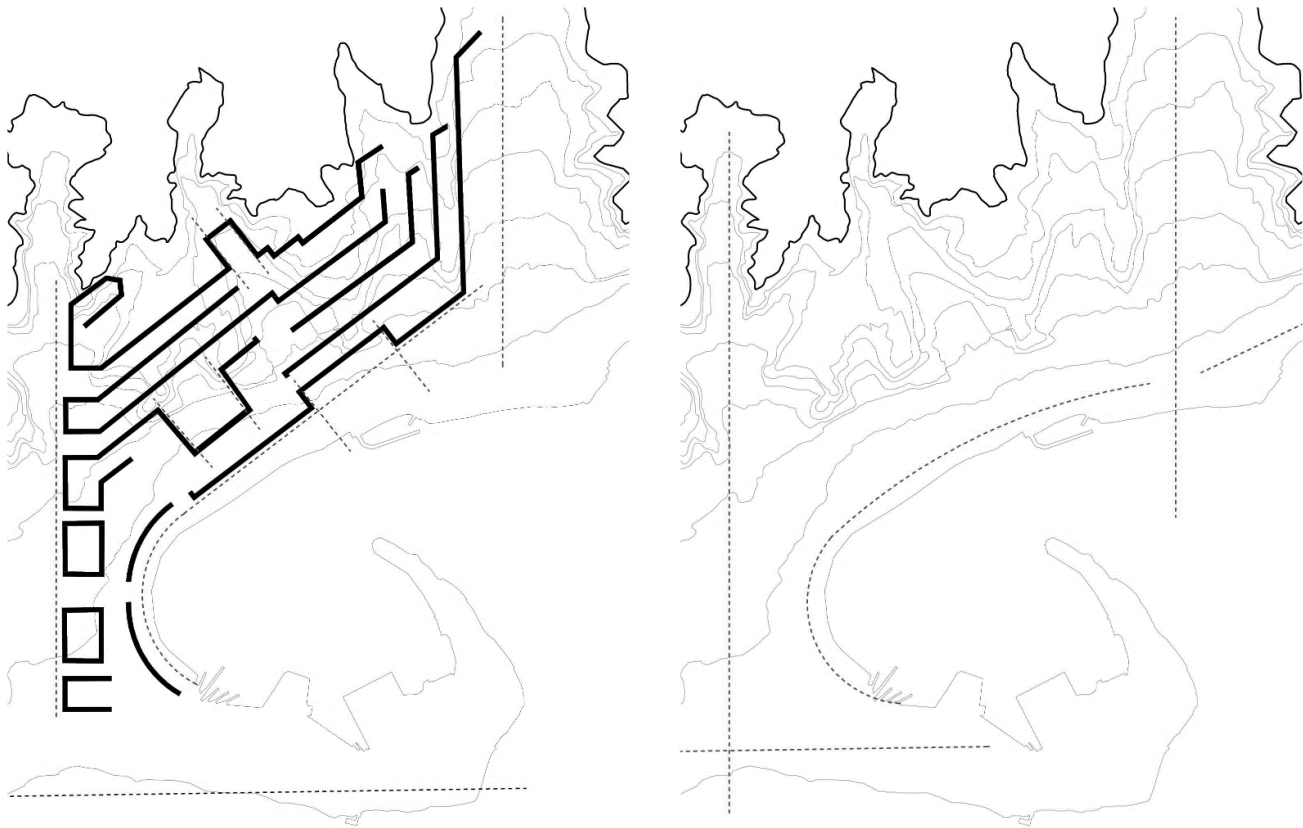
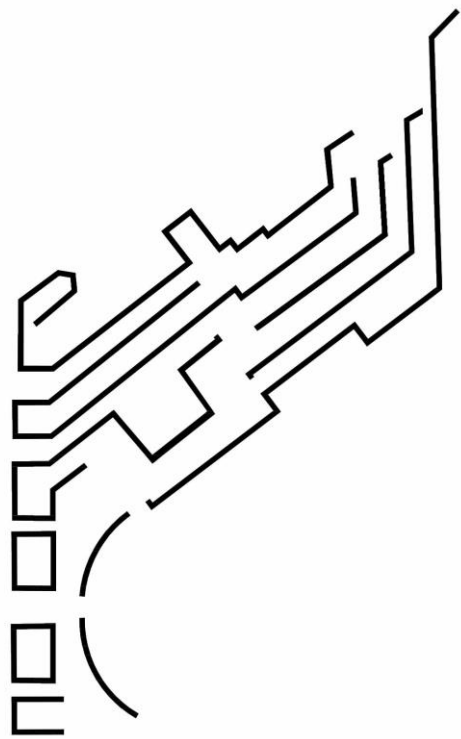


Tavola 30 | Il sistema lineare rivolto verso la piazza d'acqua e disposto per livelli.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni complessive



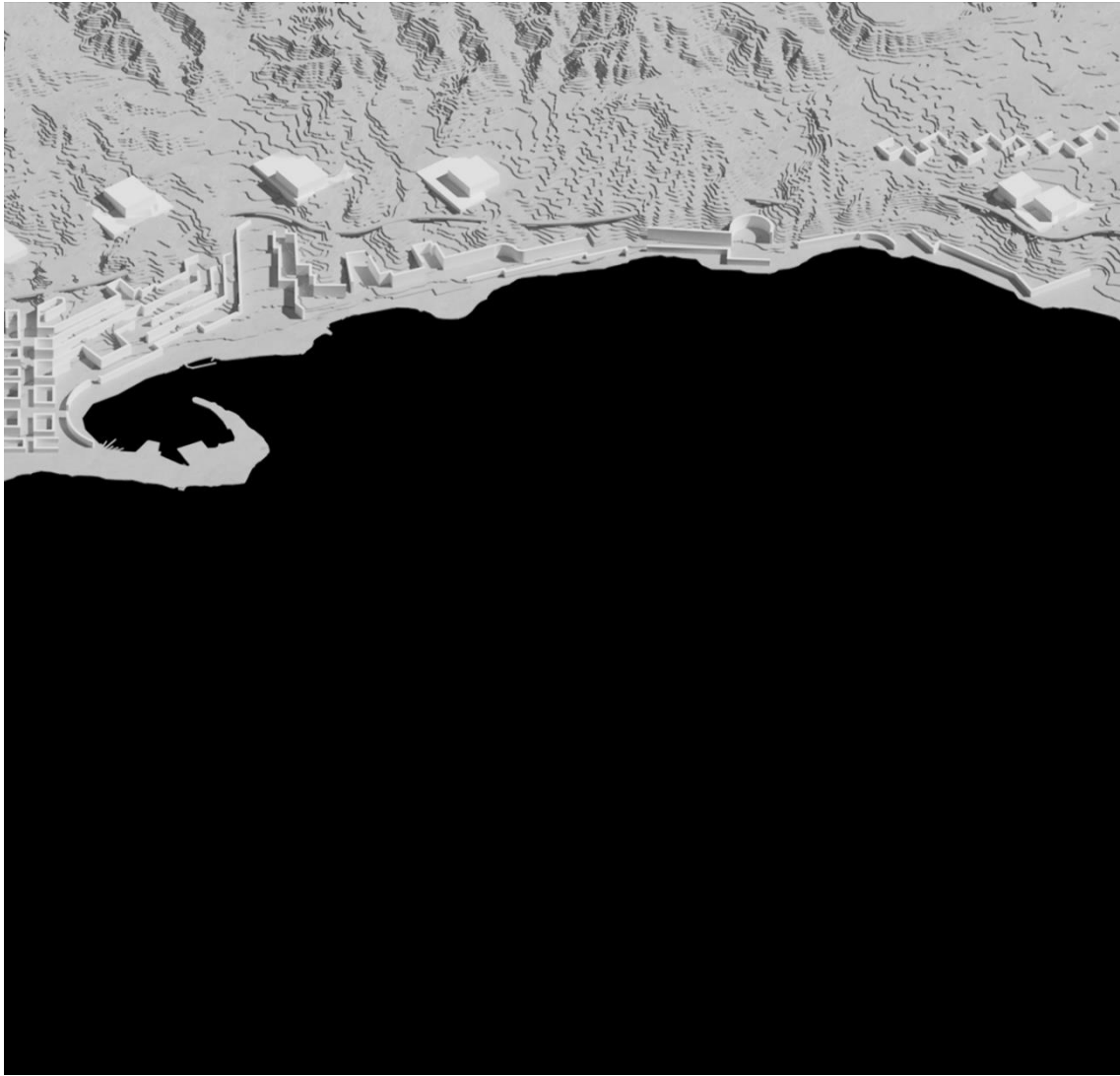


Tavola 31 | Modello. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri

La costa e il sistema lineare. Tra la “falce” e i laghi di Ganzirri

Oltre il limite fisico della fiumara Giostra verso Nord il progetto prevedeva un prevalente sviluppo lineare lungo tutto l’arco costiero che collega la falce ai laghi di Ganzirri (Tav. 32) dove era previsto l’arrivo del ponte.

L’avanzare del massiccio dei Peloritani, in questo tratto di costa, determina una importante riduzione di territorio pianeggiante che raggiunge una profondità di circa trecento metri nel tratto compreso tra forte San Jaciddu e l’area di Sant’Agata (Tav. 33).

Le forme insediative descritte nella tavola “Tipi norme e regole della forma urbana” dovevano assecondare lo sviluppo curvilineo della costa interrompendosi nei punti dove la Terra viene incisa dalle *fiumare*.

Gli elementi lineari binati misurando la profondità della fascia costiera costruiscono sequenze di spazi destinati ad assumere un ruolo centrale accogliendo parchi e servizi collettivi oltre ad accogliere le principali vie di comunicazione interne per il traffico urbano.

Questi edifici lineari, attraverso altezze diverse corrispondenti ai due corpi di fabbrica che corrono

⁴⁶ Già nel 1622 Simone Gulli presenta un progetto che prevede una cortina continua di tredici grandi edifici intervallati dalle monumentali porte cittadine. La palazzata sostituiva, in termini moderni, le vecchie mura urbane e venne danneggiata dal terremoto del 1783 tanto da essere in parte ricostruita fin dall’inizio del XIX secolo dall’abate Giacomo Minutoli. Venne definitivamente distrutta dal terremoto del 28 dicembre 1908. Fu bandito un concorso di

paralleli alla linea di costa, avrebbero avuto un rapporto privilegiato con il mare affacciandosi sullo Stretto e facendo corrispondere ad una trama di edifici bassi più prossimi alla riva edifici alti a trenta piani sul limite definito dalla cornice collinare (Tav. 34).

Le interruzioni determinate dalla presenza delle *fiumare* (San Leone, Annunziata, Contemplazione, Pace, Guardia e Papardo) invece costituivano l’occasione per costruire dei grandi spazi di natura dilatati che si sarebbero qualificati come piazze urbane. Il grande impianto nel suo insieme doveva completare il disegno della palazzata a Mare⁴⁶ della città di Messina e quindi restituire un’immagine architettonica unitaria a quest’ultima assumendo appunto la palazzata come elemento ordinatore chiaramente percepibile sulla sponda calabrese e a chi da mare doveva avvicinarsi alla città.

Per permettere questa configurazione il progetto prevedeva di addomesticare il bordo della cornice collinare attraverso delle “trasformazioni con movimenti di terra e con strutture murarie adatte a dare a queste aree un volto più urbano e più ricco di accenti civici; le coste più basse delle colline di Messina,

idee, vinto nel 1931 dall’architetto Camillo Autore con Giuseppe Samonà, Guido Viola e Raffaele Leone. Del progetto fu realizzato solo l’edificio della testata a sud, il Palazzo dell’INA nel 1935. Successivamente furono realizzati il Palazzo del Banco Di Sicilia ed i successivi verso Nord, che vennero realizzati nell’arco del ventennio seguente.

la cui struttura geofisica risulta essere alquanto povera, franosa e priva di interessi naturali, si prestavano a questa trasformazione che, usando per la riconfigurazione plastica un sistema a terrazzamenti, non solo consentiva l'organizzazione a parco delle immediate adiacenze della città ma stabilizzava questo terreno rendendolo adatto ad accogliere lungo la costa una struttura architettonica di edifici lineari su alti pilastri”.

Il modellato di suolo, quindi, doveva consentire “di non sbarrare con l'edilizia le montagne e di organizzare il paesaggio attraverso l'architettura di altissimi portici da cui si sarebbe dovuto vedere contemporaneamente da un lato il mare e dall'altro il parco interno fino all'autostrada. Chi percorreva l'autostrada poi, viaggiando a una quota superiore rispetto ai piani di copertura degli edifici siti lungo la costa, doveva vedere il mare (...) e sotto, attraverso i portici intravedere la struttura urbana di vie, di attrezzature e di giardini, quasi in trasparenza, con una vivacità che dovrebbe essere manifestazione di arredo propria di ogni centro urbano”⁴⁷ (G. Samona, A. Samonà, 1969).

L'idea di attraversare la città a una quota “alta” godendo del paesaggio del mare dello Stretto, tra l'altro, fu inizialmente uno dei presupposti del piano Borzì, poi disatteso dallo sviluppo reale della città di Messina tra gli anni Cinquanta e Sessanta.

Questo principio imponeva che l'edificato con i suoi elevati non dovesse superare la quota dell'attuale Viale Regina Margherita, nella parte alta della città di Messina, in modo da avere in corrispondenza di quest'ultimo una visione privilegiata del mare dello Stretto.

Il progetto dai Samonà, quindi, prevedeva in questo tratto un modello di città lineare composto da più parti in sequenza intervallate dalle fiumare in cui un primo fronte era a diretto contatto con il mare dello Stretto e lo spazio delle attività collettive sarebbe stato contenuto tra i corpi di fabbrica (quello alto e quello basso).

Oltre gli edifici, verso la cornice collinare, avrebbe preso posto un parco urbano organizzato con terrazze che doveva avere la duplice funzione di salvaguardare la città dal rischio idrogeologico e costruire l'ambito in cui si impianta il tessuto (Tav. 61 pag. 179) oltre il quale la città doveva lasciare spazio alla natura dei monti Peloritani (Tav. 35).

Il fronte urbano continuo della *Metropoli Futura dello Stretto* ripropone i tratti salienti del progetto di Filippo Juvarra (Fig. 7 pag. 56) del XVIII sec. per una palazzata a Mare, un grande elemento lineare che doveva estendersi fino a Ganzirri e che avrebbe fatto di Messina un grande “teatro marittimo”.

⁴⁷ Estratto della relazione allegata al concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la sicilia e il continente.



Tavola 32 | Ridisegno. La città Lineare lungo la costa



Tavola 33 | Disegno analitico interpretativo. La città Lineare lungo la costa, le forme della Terra

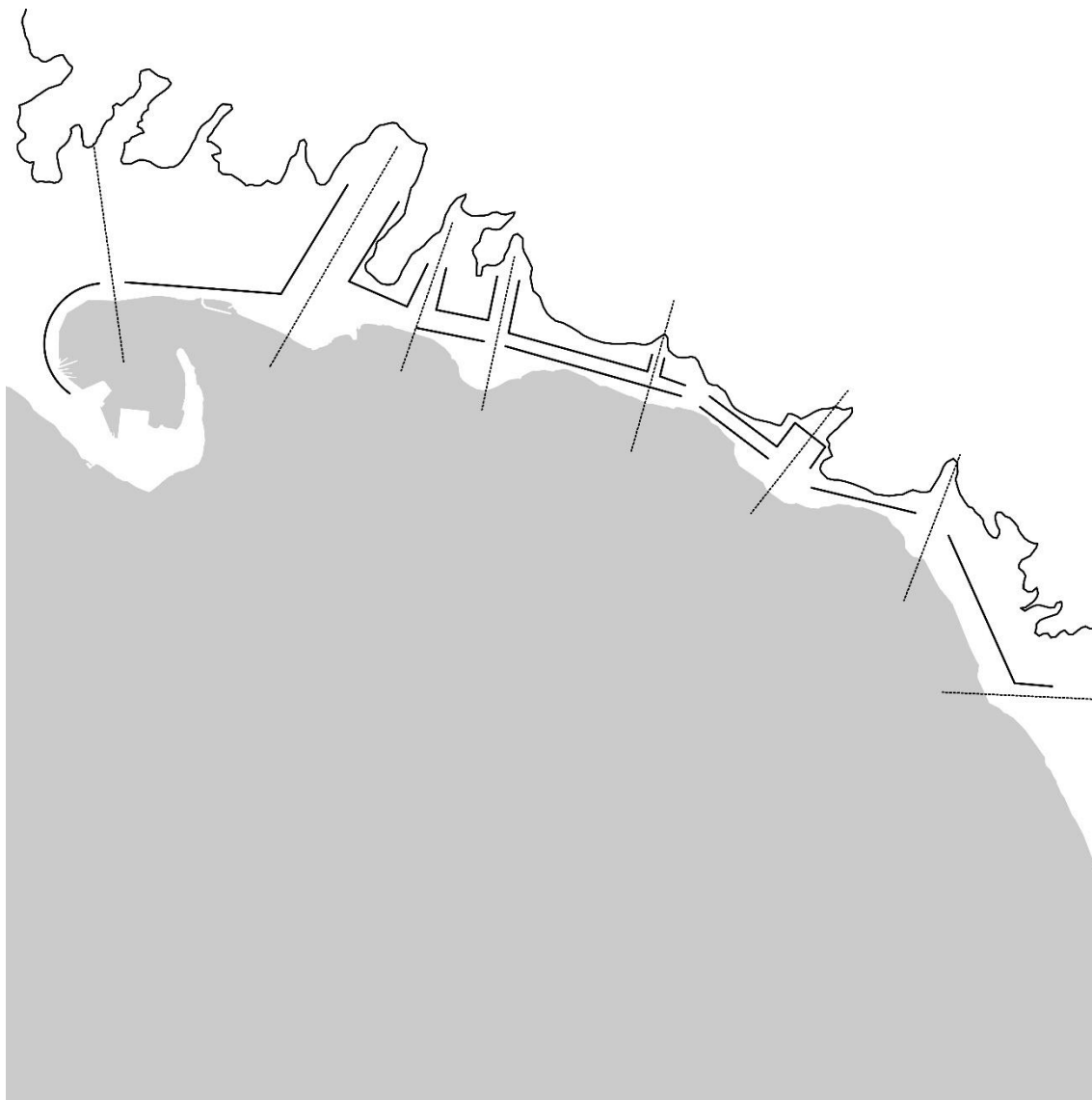


Tavola 34 | Disegno analitico interpretativo. La città Lineare lungo la costa, le forme insediative

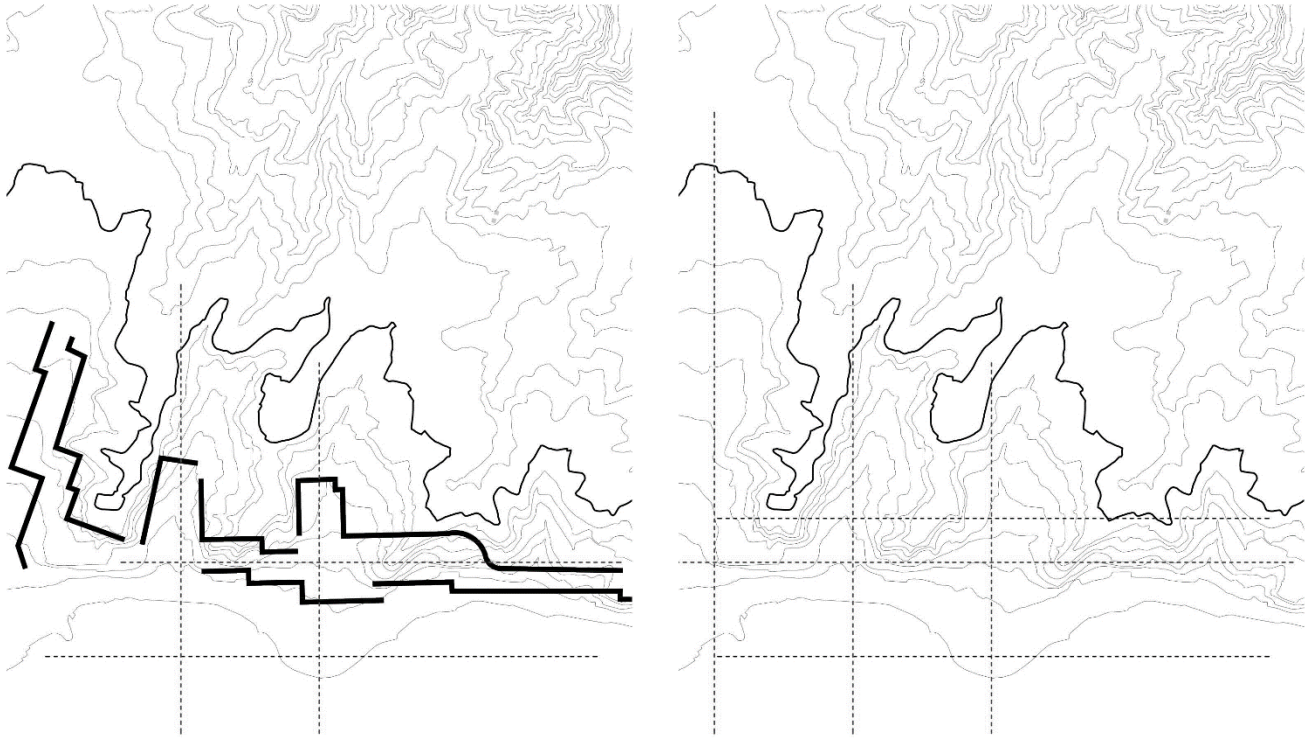
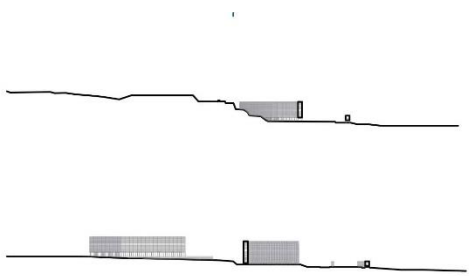
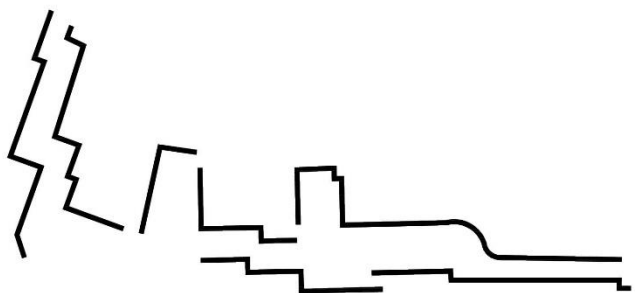


Tavola 35 | La città lineare lungo la costa dalla piazza d'acqua a Capo Peloro.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni compressive



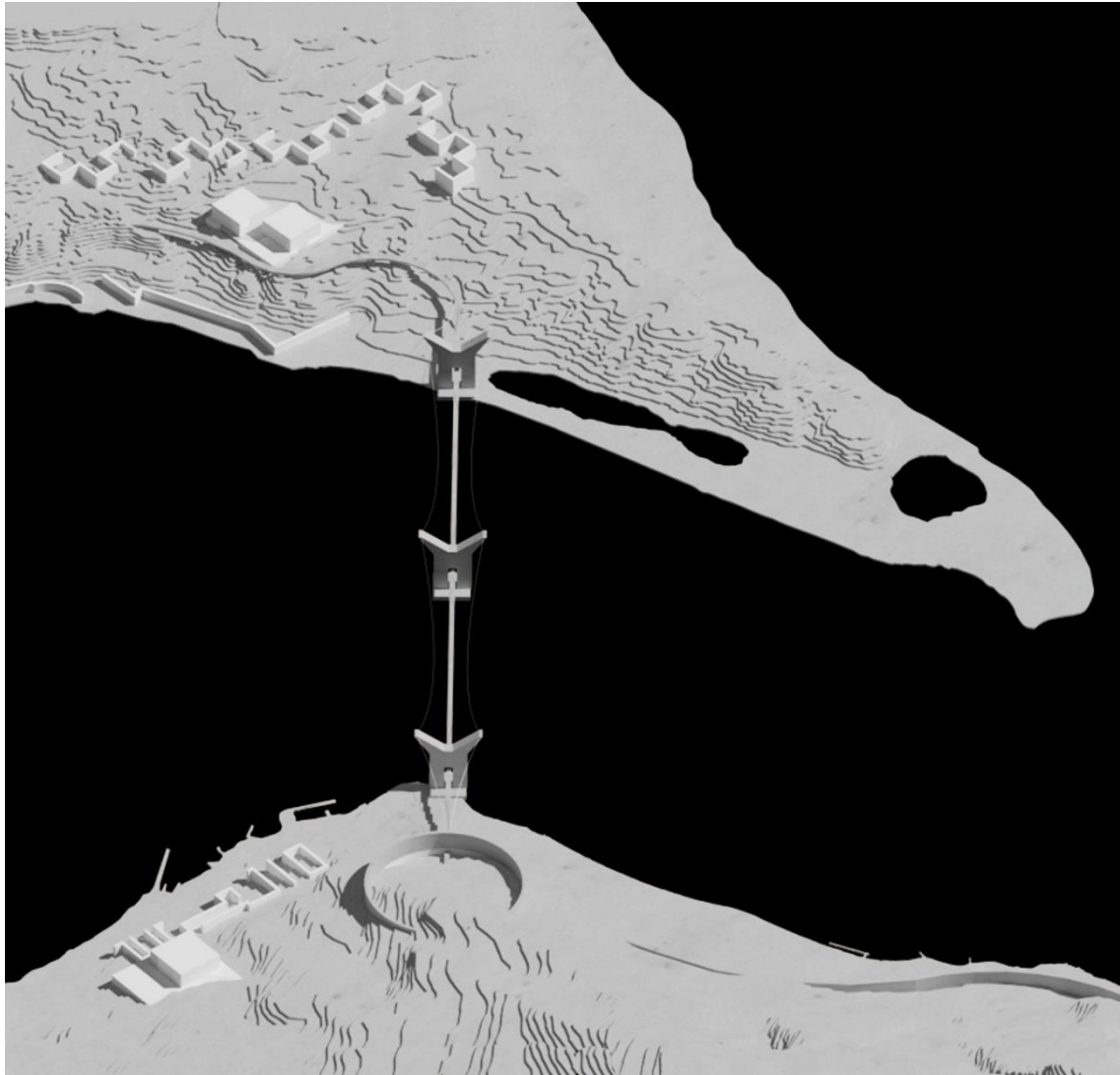


Tavola 36 | Modello. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto

I versanti e i *redents*. Capo Peloro e Punta Pezzo

Il progetto della *Metropoli Futura dello Stretto* a Nord prevedeva l'inserimento del ponte sospeso a due campate e tre grandi piloni, uno dei quali al centro del mare dello Stretto, nel punto in cui le due sponde si avvicinano raggiungendo il momento di maggiore tensione, compreso tra Punta Pezzo sulla costa calabra e Capo Peloro sulla costa sicula, il ponte doveva collegare le due quote significative del progetto (la quota dell'autostrada a +130,00 ml s.l.m. al di sotto della quale si dispongono le strutture insediative sulla costa calabra e quella della cornice collinare dei Peloritani a +150,00 ml s.l.m. che costituisce il limite dell'edificazione sull'altra sponda).

Il progetto prevedeva quindi un sistema a pendolo tra la Sicilia e il continente di cui gli attacchi a terra in corrispondenza di Punta Pezzo e Punta Faro avrebbero costituito i gangli nodali di testata.

Le due nodalità quindi risultavano di notevole importanza oltre che dal punto di vista formale e paesaggistico anche sotto l'aspetto infrastrutturale e urbanistico.

Sulla sponda calabrese era prevista la ridefinizione del tessuto insediativo esistente mentre su quella siciliana, un nuovo insediamento attraverso le forme del costruito, segnava il limite a Nord del territorio urbano dello Stretto. Si configura quindi una vera e propria "porta dello stretto" individuata dagli insediamenti disposti lungo il versante calabro nei pressi di Villa San Giovanni e dalla trama di *redents posta* sullo sperone

dei monti Peloritani, affacciati sui laghi di Ganzirri (Tav. 37). I cinque *redents* sulla sponda messinese assecondando l'andamento orografico, costruiscono il versante dei Peloritani rivolto verso il mare dello Stretto e piegando "ad uncino" segnano il percorso di crinale con il quale il dislivello si annulla nei pressi del pantano piccolo.

I *redents* composti da corpi di fabbrica lunghi centosettanta metri danno forma ad un grande "muro" edilizio che nel suo articolarsi recinge, apre all'esterno, individua campi, corti e luoghi raccolti (Tav. 63, pag. 181) interpretando la forma della Terra e definendo lo spazio serrato della strada, quello dilatato della piazza e facendosi soglia tra ciò che è interno e ciò che è esterno alla *Metropoli Futura dello Stretto*. Questa sequenza di edifici dava luogo ad una modellazione della orografia naturale attraverso un sistema di terrazze, disposte a livelli differenti, come una quinta scenografica alla scala del paesaggio che accoglie l'arrivo del ponte stesso (Tav. 39).

Il nuovo insediamento di "Faro superiore" sullo sperone terminale dei Peloritani doveva essere l'unico a superare la quota autostradale dei (+150,00 ml s.l.m.) insediando la quota +200 ml s.l.m. e chiudendo di fatto a Nord la composizione.

I servizi della residenza erano posizionati negli spazi interni dei *redents*. i grandi contenitori di servizi alla scala del territorio, accoppiati, dovevano trovarsi a una quota più bassa corrispondente alla quota dell'autostrada e in collegamento con essa e con l'ammasso della grande infrastruttura.

Sul versante calabrese, il progetto prevedeva di intervenire sulla struttura urbana di Villa San Giovanni attraverso la costruzione di una sequenza lineare di sei grandi edifici con le corti affacciate sul mare dello Stretto e rivolte verso la Palazzata di Messina, estesa fino ai laghi di Ganzirri (Tav. 65, pag. 183).

La città veniva completata con uno dei grandi nuclei contenitori di servizi sulla parte alta dell'aggregato urbano a fare da contrappunto rispetto ai due nuclei contenitori previsti ai piedi del nuovo insediamento di Faro Superiore⁴⁸.

Un grande raccordo ad anello, una potente sistemazione del terreno, doveva definire e adattare architettonicamente le natura secondo le esigenze della struttura di fondazione del ponte. Questa grande sistemazione del suolo si doveva predisporre in zona Piaie, sopra Punta Pezzo, e convogliare i flussi veicolari in direzione della nuova infrastruttura (Tav. 41). Il Ponte sospeso, oggetto del concorso, a cui i Samonà dedicano solo due tavole su dieci (solo la tavola 4 e la tavola 5 rispettivamente "il ponte come struttura" e "il ponte come Architettura" sono dedicate al problema tecnico dell'attraversamento stabile) è disegnato con due grandi campate (milleottocento metri di luce

ciascuna) sorrette da tre piloni alti trecento metri di cui quello centrale nel mezzo del mare dello Stretto.

Alla base dei piloni erano previsti attracchi per i natanti; alla quota del passaggio del ponte sospeso, a ottantaquattro metri sul livello del mare, erano previste le fermate della metroferrovia; a quota centonove, una Galleria per mostre e "l'occhio sullo Stretto", uno spazio per congressi ed assemblee posto a quota centottantaquattro.

Ci sono vari schizzi di Giuseppe Samonà che interpretano il tema architettonico del Pilone⁴⁹ come un tema d'arte scultoreo che implica la riflessione sul tema della dimensione smisurata, dell'eccezionale, dell'opera monumentale e il confronto con alcune opere mitiche dell'antichità, dove la grande dimensione si avvicina alla smisuratezza.

Si potrebbe ancora pensare al profilo finale del pilone come a quello di un gigantesco uomo con le braccia aperte e le gambe dritte, ben saldate a mare: il colosso di Rodi, ad esempio, come rappresentato nella credenza medioevale riportata da Athanasius Kircher in un disegno, ritrae un uomo con le gambe aperte, all'imbocco del porto minore di Rodi, che fa passare al di sotto le navi (Cardullo, 2010).

⁴⁸ Secondo le previsioni del progetto la città di Villa San Giovanni avrebbe dovuto accogliere 20.000 abitanti a fronte dei 11.600 censiti al 1969.

⁴⁹ Il lavoro sul ponte come Architettura è stato volutamente escluso da questa trattazione in quanto ampiamente

documentato nel volume "il Pilone del Ponte dello Stretto" di Francesco Cardullo edito da officina edizioni nel 2010; ciononostante si rimanda all'appendice di questo lavoro (pagina 236) per quanto riguarda il disegno del Pilone presentato nella tavola 5 "il ponte: L'Architettura".



Tavola 37 | Ridiseño. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto



Tavola 38 | Disegno analitico interpretativo. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto, le forme della Terra

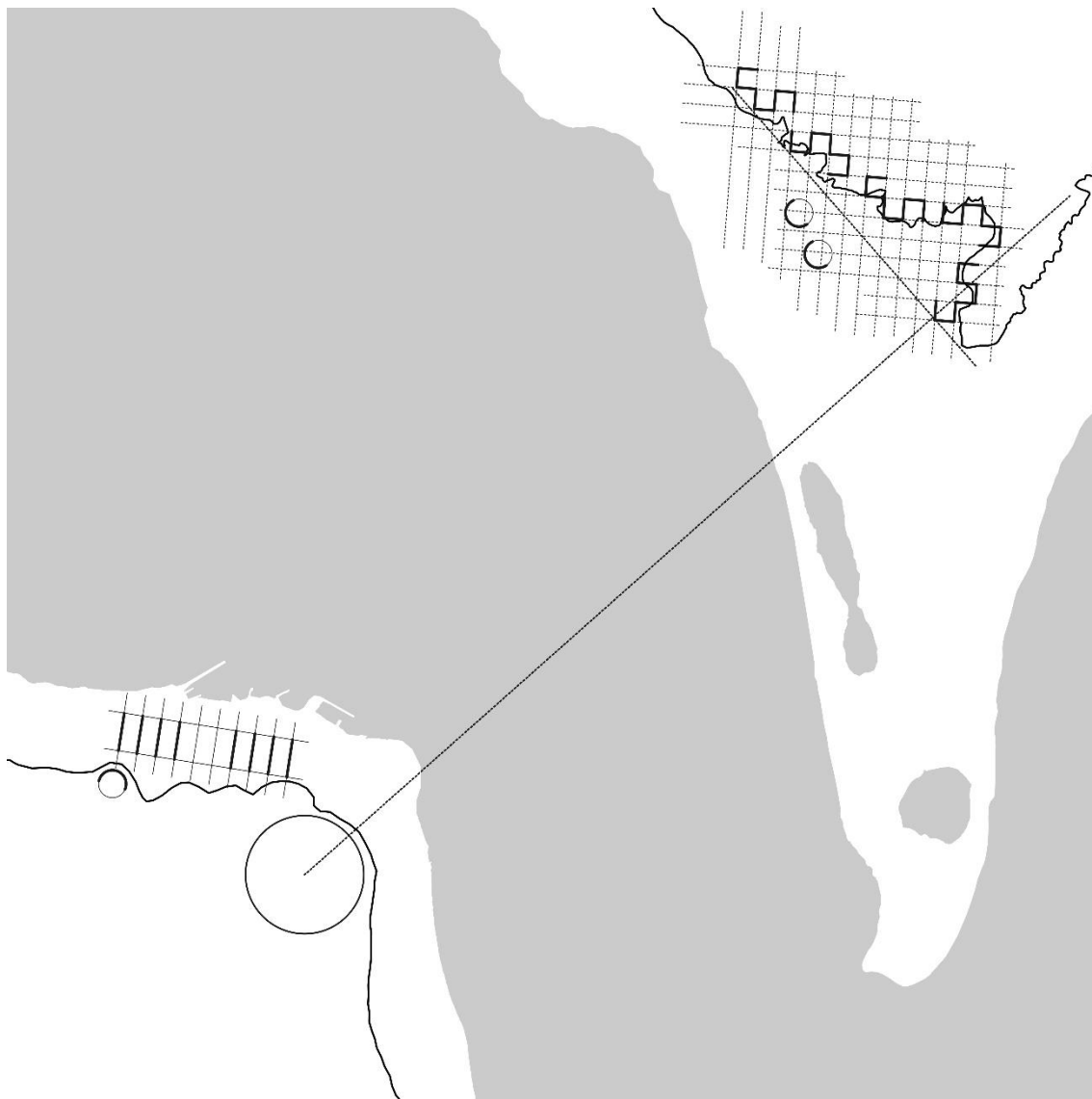


Tavola 39 | Disegno analitico interpretativo. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto, le forme insediative

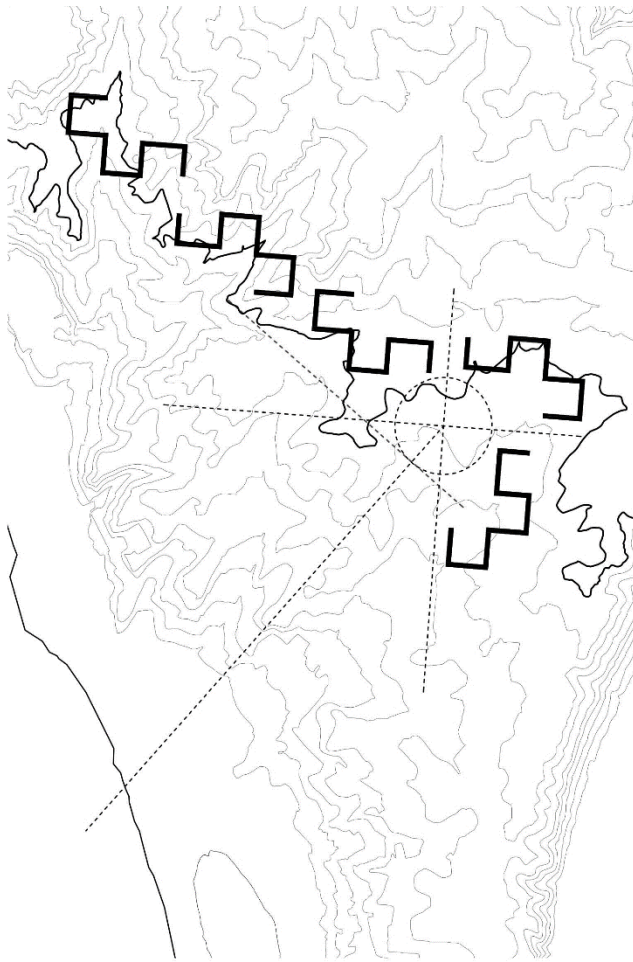
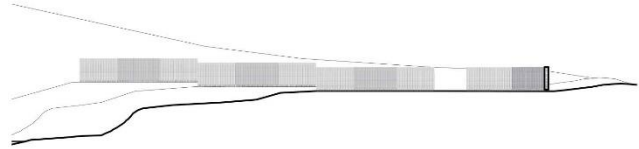
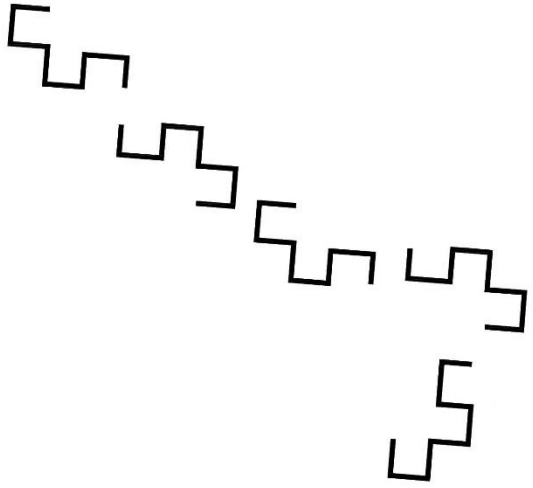


Tavola 40 | Il muro di redent sulla punta dei peloritani.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni complessive



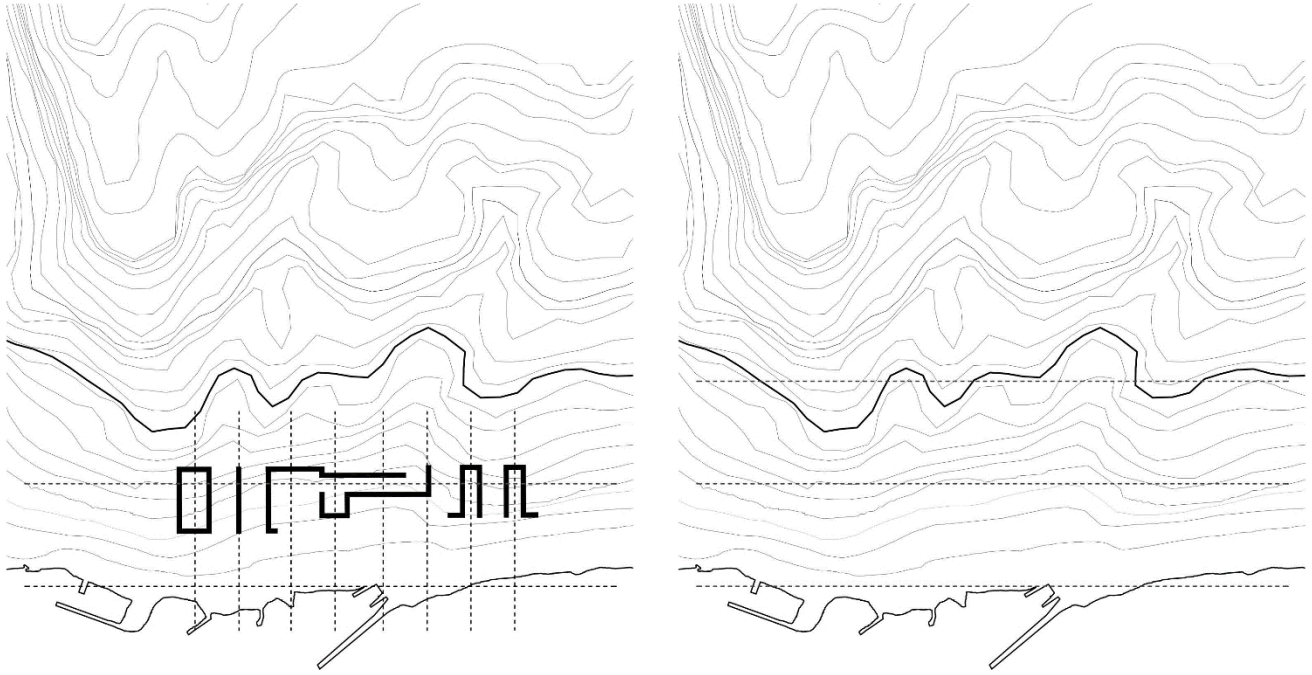
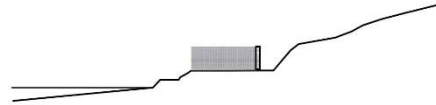
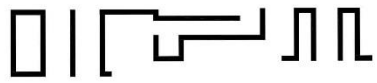


Tavola 41 | Le corti rivolte verso il mare dello Stretto.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni compressive



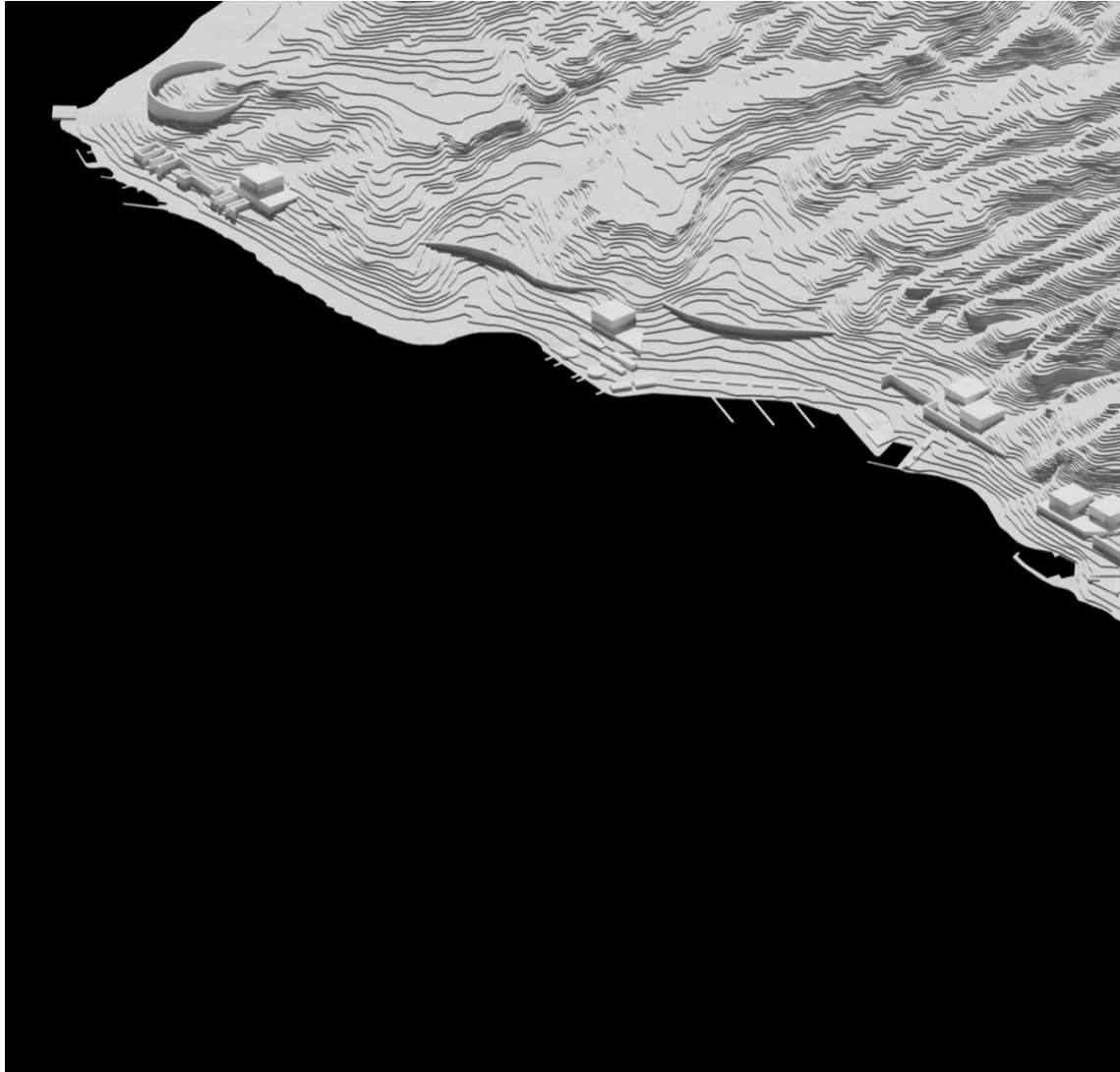


Tavola 42 | Modello. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi

Le valli per vuoti e capisaldi. Gallico e Catona

Tra le valli di Gallico e Catona il progetto prevedeva la realizzazione di un polo per le industrie e per l'agricoltura alle spalle del grande porto⁵⁰, il quale doveva sfruttare la rada naturale presente tra le città di Villa San Giovanni e Reggio Calabria all'interno di una revisione complessiva del sistema portuale dello Stretto, alimentato soprattutto dalle navi traghetto che collegano l'isola al continente (Tav. 43).

L'idea era quella di costruire un porto moderno al servizio della "zona franca" (tra le città di Villa San Giovanni e Reggio Calabria), capace di rispondere alla necessità di ampi spazi sia per la manovra delle navi sia per le operazioni a terra, adatto ad accogliere navi di grandi dimensioni, al fine di poter offrire attrezzature in grado di rendere competitive le operazioni di carico e scarico e disporre di un moderno collegamento con le grandi vie di comunicazione.

Il sistema insediativo proposto nel progetto così alternava al sistema antropico di valle composto da residenze, attività agricole ed industriali, un sistema di capisaldi, cinque nuclei contenitori di servizi, che avevano il compito di ricondurre a unità il sistema delle città dello Stretto sulla sponda calabra.

⁵⁰ La posizione scelta per la sua ubicazione venne considerata la più idonea sia sotto l'aspetto urbanistico e viabile sia sotto l'aspetto idraulico-marittimo. I fondali a breve distanza dalla costa sono così elevati da consentire la manovra di navi con grandi dimensioni. Le agitazioni di lunghezza d'onda elevate (maggiore di 150m.) sono comprese in uno stretto settore di

Superato l'attuale porto di Reggio Calabria, procedendo verso Nord, si sarebbero incontrati i primi due nuclei contenitori di servizi disposti circa alla +50 ml s.l.m. a monte del piano sul quale era prevista la costruzione del nuovo porto; questa distanza doveva permettere di lasciare libera tra l'aggregato urbano e la zona industriale un ampio vuoto di natura.

Il porto che si sarebbe sviluppato dalla spiaggia di Pentimele fino al torrente di Catona sarebbe poi stato suddiviso in porto commerciale e *containers*, pontili per merci sciolte, e banchina industriale; alle sue spalle si sarebbe organizzata la zona industriale, la quale avrebbe sfruttato le profonde valli di Gallico e Catona, organizzandosi secondo piani orizzontali alle quote venticinque, quaranta, sessanta e ottanta sul livello del mare.

Al termine della zona industriale, verso Nord, l'infrastruttura ferroviaria avrebbe facilitato gli scambi di merci raggiungendo Punta Pezzo e proseguendo verso sino alla base del Ponte, attraversando il trasformato aggregato di Villa San Giovanni che doveva terminare con il grande raccordo autostradale.

La costruzione della forma dello spazio di margine tra città e porto viene assunta come "momento generativo" di una possibile *renovatio urbis* che

provenienza da sud sud-est ed hanno una intensità limitata ed una scarsa frequenza. Dal punto di vista funzionale il porto doveva essere al servizio della zona franca di ampie dimensioni dove sarebbero state impiantare attività industriali di tipo vario dalle industrie di base a quelle di trasformazione ed alimentazione.

riconosce la necessità, per la città dello Stretto, di riconquistare il rapporto con il mare in cui si rispecchia e in cui riconoscere le radici della propria identità.

Un rapporto di continuità che il progetto prova a ricostruire sul piano della forma, intervenendo in maniera puntuale su quegli spazi *in-between*, di intervallo tra porto e città, lavorando per vuoti e capisaldi che assolvono al compito di misurare lo spazio del *porto-rada* attraverso i contenitori di servizi che triangolano visivamente i punti cospicui dell'area portuale (Tav. 45).

Sotto l'aspetto puramente funzionale⁵¹ della *Metropoli Futura dello Stretto* e nello specifico della Zona Franca e del *porto-rada* l'obiettivo del progetto è quello di operare una redistribuzione delle funzioni, conferendo a ciascuno degli scali esistenti, un ruolo specifico nello scacchiere metropolitano; così:

- Il porto di Messina doveva ospitare accanto alla funzione militare, l'industria navale (bacini di carenaggio) e sostituire il traffico delle navi traghetto con servizi turistici di linea (vaporetti, aliscafi etc.) oltre che attività dedicate al diporto;

- I due porti di Messina e Reggio dovevano essere integrati per quanto riguarda la loro funzione turistica, da altri complessi portuali previsti a Sud di Reggio, in corrispondenza dell'aeroporto ed a Nord di Messina

nel "Pantano Piccolo" che doveva aprirsi per mezzo di un piccolo canale verso il Tirreno.

- Il porto di Villa San Giovanni, per la sua posizione particolare, a cavallo tra i due mari, doveva assumere accanto alle attività connesse con i servizi di linea (vaporetti, aliscafi etc.) un indirizzo di porto peschereccio utilizzando in tal senso gli spazi che si sarebbero resi disponibili mediante la revisione del sistema insediativo.

Il nuovo scalo portuale legato alla ampia zona franca sarebbe, dunque, nato come un complesso autonomo completamente svincolato dai porti esistenti che anzi si sarebbero modificati specializzandosi per assumere funzioni ad esso complementari.

⁵¹ Nella relazione allegata al progetto una volta esaminata attentamente la situazione dei tre scali portuali esistenti di Villa San Giovanni, Messina e Reggio Calabria sotto diversi

aspetti, viene constatata l'impossibilità di inserire gli stessi in un più ampio complesso portuale senza gravi sacrifici per la funzionalità dell'insieme.

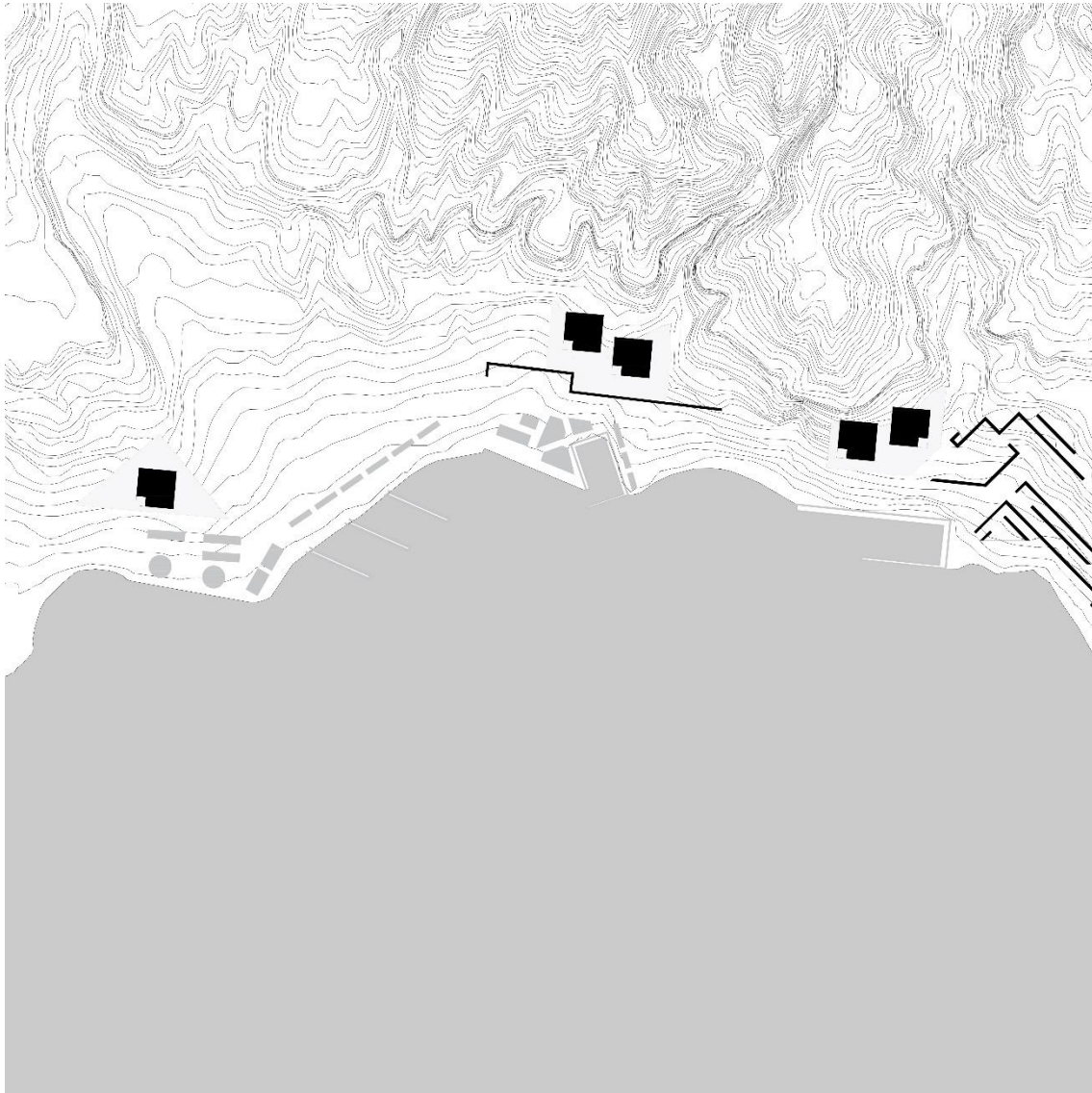


Tavola 43 | Ridisegno. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi

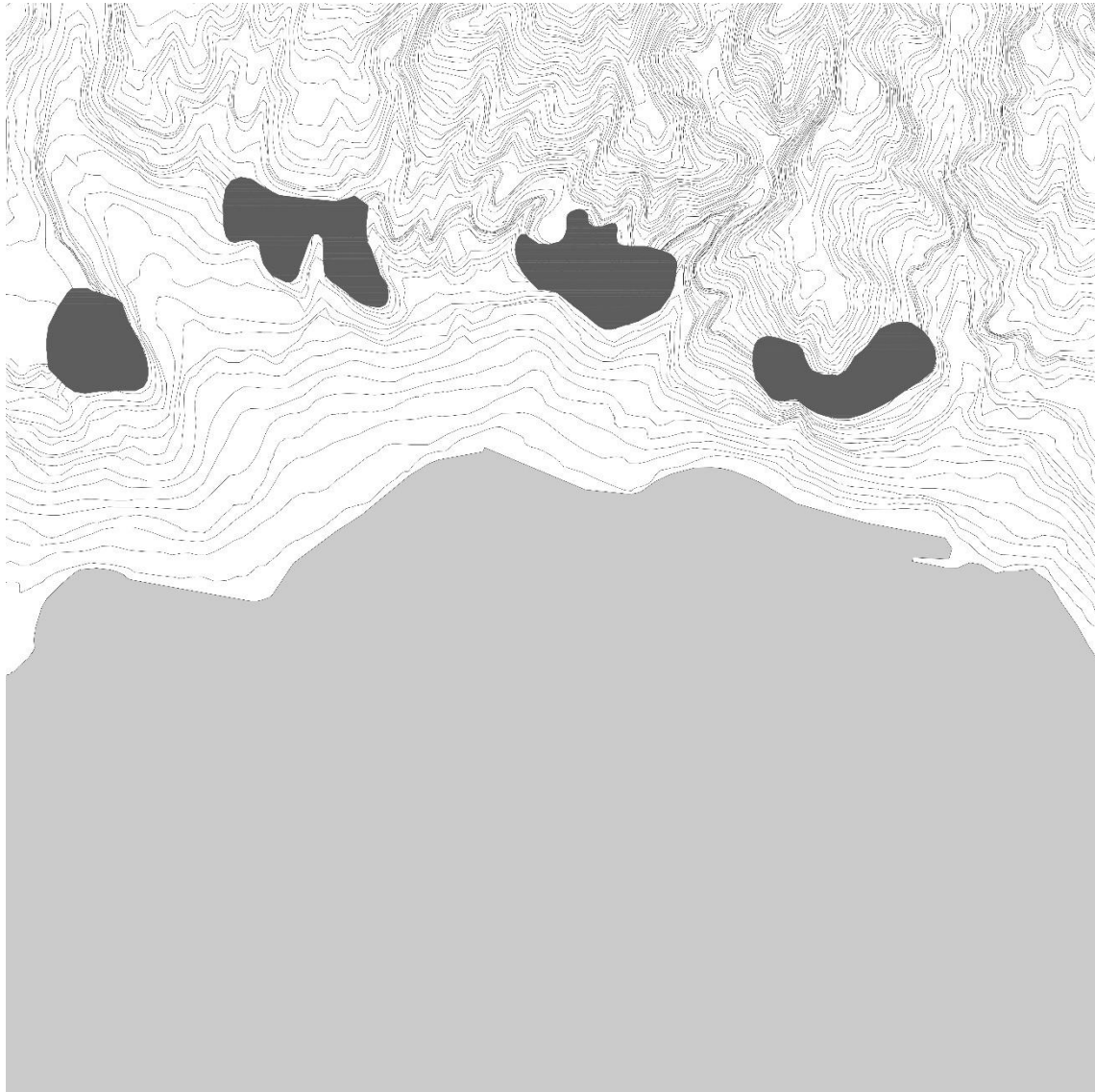


Tavola 44 | Disegno analitico interpretativo. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi, le forme della Terra

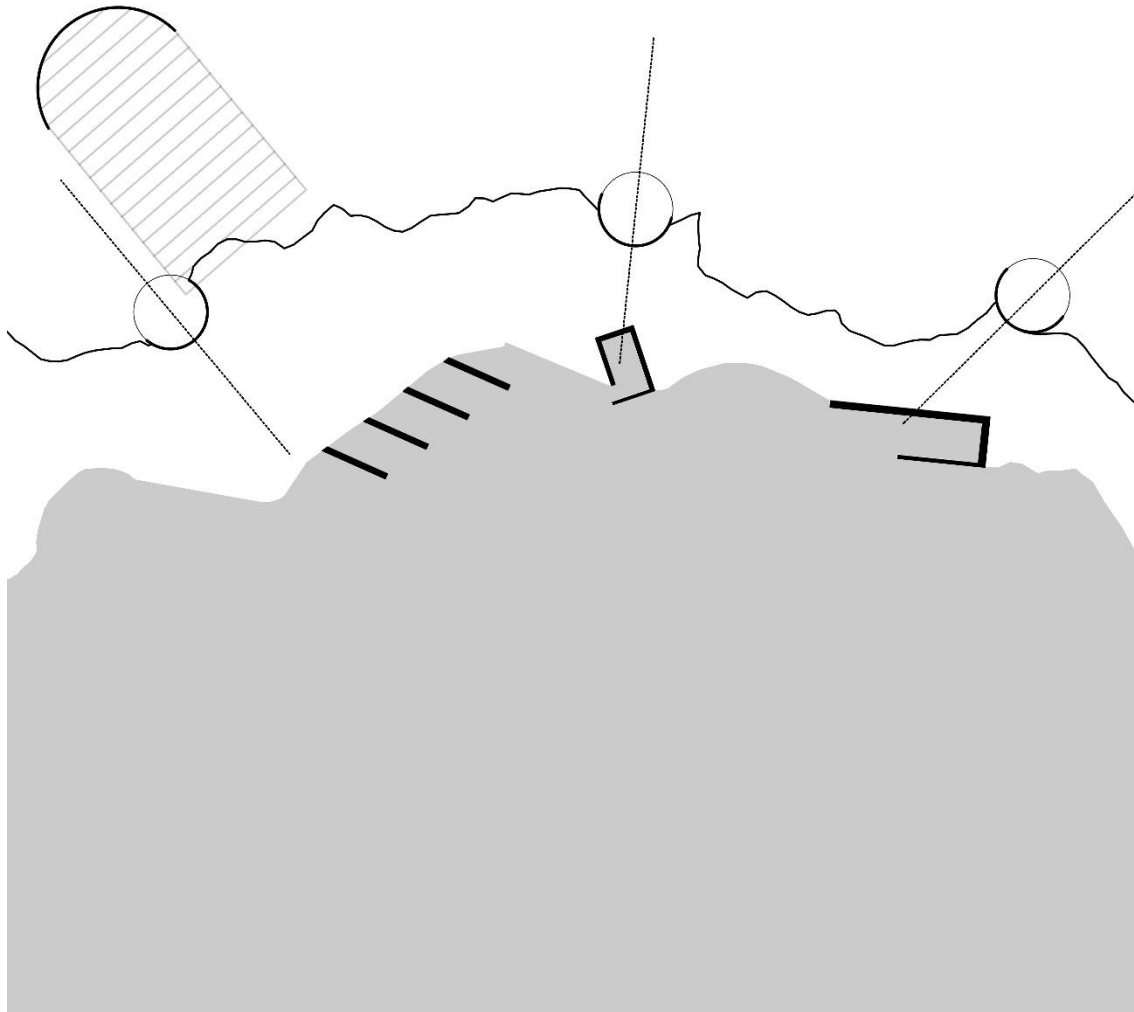


Tavola 45 | Disegno analitico interpretativo. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi, le strutture insediative

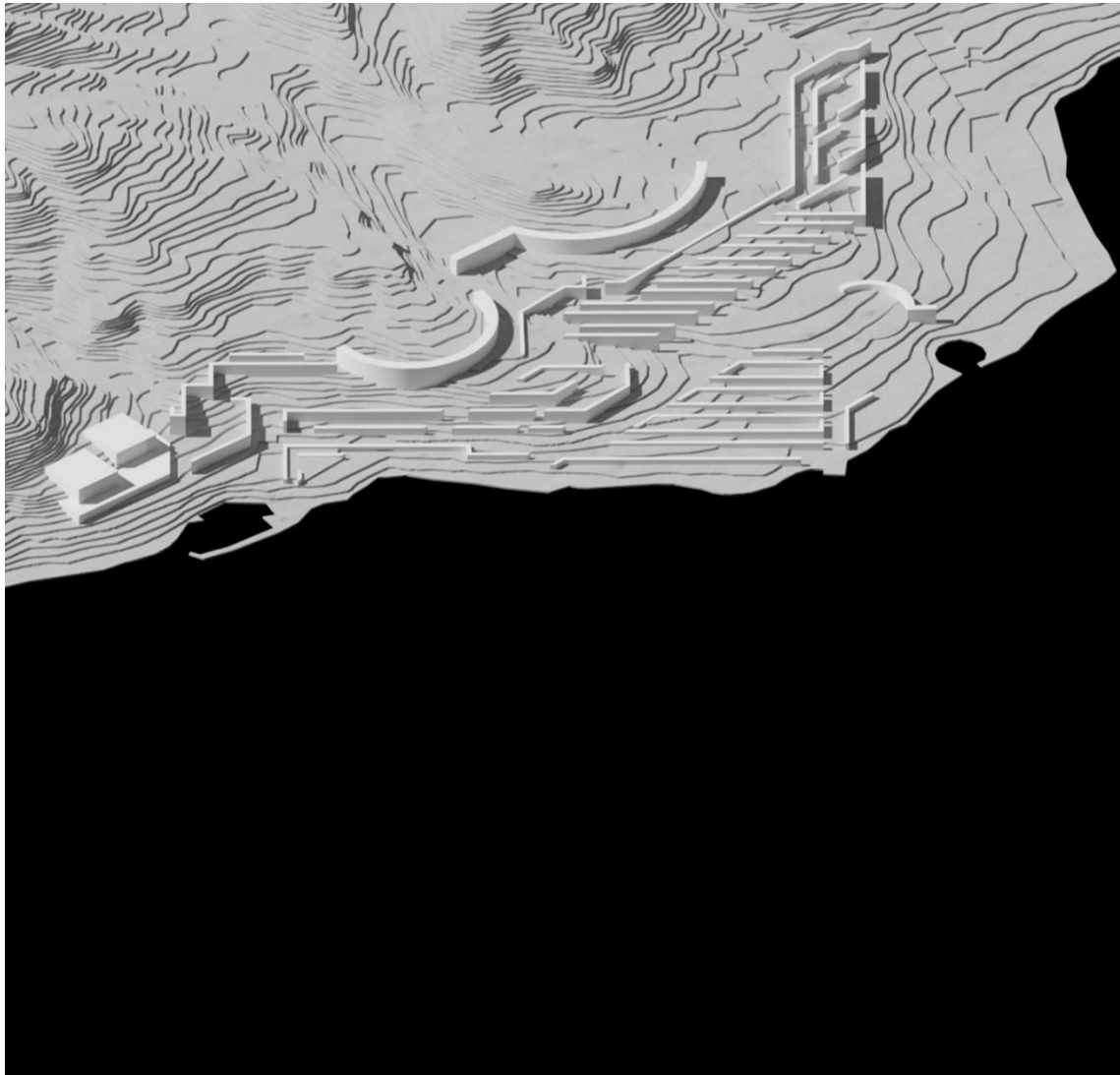


Tavola 46 | Modello. La punta per terrazze

La punta per terrazze. Reggio Calabria

Il progetto della *Metropoli Futura dello Stretto* termina con le nuove forme insediative poste a Sud in corrispondenza della città di Reggio Calabria⁵². Quest'ultima viene riorganizzata su tre differenti livelli alle quote dieci, trenta e cinquanta sulla quale, infine si ergono i grandi "tondi" a far da corona a questa parte di città (Lovero, 1973).

Le differenze di andamento del sostrato orografico determinano una maggiore profondità della città che arriva al mare con pendenze più lievi.

Le due grandi valli segnate dalla presenza dei torrenti Calopinace e Sant'Agata⁵³, rappresentano gli elementi di discontinuità del tessuto urbano (sia esistente che di progetto) mentre le punte dei delle due colline appartenenti al massiccio dell'Aspromonte e che si affacciano sulla città sono segnate dalla presenza dei "tondi" (Tav. 69 pag. 187) alle spalle dei quali corre l'autostrada alla quota centotrenta sul livello del mare (Tav. 47).

L'edificato nel progetto non occupa tutta la dimensione della pianura tra i torrenti Calopinace e Sant'Agata ma si misura con il limite imposto dai grandi *redents* sulla sponda opposta della città di Messina.

Così la restante parte di città è organizzata per ospitare un parco pubblico con al centro un grande edificio destinato a centro sportivo metropolitano e

attrezzature a servizio dell'aeroporto dello Stretto, limite ultimo dello sviluppo della *Metropoli Futura* a Sud.

Ogni livello corrisponde a un modo diverso con cui la forma insediativa interpreta le quote su cui la città si organizza.

In corrispondenza del porto le forme lineari si dispongono parallele alla linea di costa, per terrazze, fino ai grandi "tondi" che dominano la parte alta della città (Tav. 50).

La parte più bassa corrisponde alle grandi corti dilatate lungo l'asse Nord-Sud che accolgono all'interno i servizi frazionari di quartiere (Tav. 51).

Nella parte superiore infine gli elementi lineari, binati, curvando la loro giacitura rispetto alla forma della punta che occupa la città dilatano lo spazio delle corti che si ricompongono per adattarsi al modificarsi della condizione orografica con la quale si confrontano di volta in volta (Tav. 52).

La nuova configurazione urbana della città di Reggio Calabria, quindi, assume forme geometriche regolari con edifici residenziali in linea e sistemazioni di suolo che definiscono i diversi livelli e, a differenza che nella città di Messina, le concentrazioni di servizi nei nuclei contenitori sono binate e distribuite lungo l'area dei terreni sottostanti l'autostrada per tutta la fascia costiera fino a Villa San Giovanni.

⁵² Secondo le previsioni del progetto la città di Reggio Calabria avrebbe dovuto accogliere 182.720 abitanti a fronte dei 151.019 censiti al 1969.

⁵³ L'organizzazione delle strutture insediative intorno alle direttrici dei corsi d'acqua risulta differente tra le due sponde dello Stretto. Vedi cap.1 par. 2 di questa trattazione.

Sulla disposizione dei nuclei contenitori di servizi nel versante calabrese nella relazione allegata al progetto, viene messo in evidenza come “la concezione di quest’ultimi aveva come idea di fondo far sì che questi acquistino una veste architettonica molto precisa, costantemente ripetuta in quanto simbolo significante di questa funzione direzionale e sociale e quindi riconosciuti per la loro corrispondenza formale a quelle destinazioni d’uso”.

Ancora veniva specificato come “a Messina, per esempio nella zona collinare queste architetture di contenitori finiscono la città completandone la forma secondo la scansione di un ritmo costante e propagato a tutte le colline, anche verso il mare, plasmate spianando il terreno con sbancamenti e riempimenti in modo da ottenere delle grandissime aree quadrate come i contenitori, cioè delle piazze a servizio di ognuno di essi; a Reggio Calabria al contrario con la loro forma assoluta e finita fanno da elemento formale coagulante la eterogeneità continua dell’insediamento lineare costiero”⁵⁴ (Samonà G., Samonà A., 1969).

L’attacco a terra della città diventa tema di modellazione paesaggistica del terreno che attraverso salti di quota, scalettature e diversificazioni di piani sempre filtranti, determinano la divisione dello spazio stretto tra le forme insediative e il modo con cui stabilire una relazione visiva con l’altra sponda

(Berlingieri, 2018) rimessa in scala grazie alla nuova dimensione “giganteggiante” della città.

Dal punto di vista funzionale la città corrispondente all’attuale Reggio Calabria risulta essere la parte più densa di servizi della metropoli dello Stretto.

Oltre alle funzioni legate al porto “pesante” e le aree industriali da questa parte della *città-regione* avrebbero trovato collocazione le aree sportive metropolitane accogliendo al loro interno un grande parco e un piccolo specchio d’acqua destinato al diporto; una sistemazione analoga avrebbe interessato l’area del Pantano piccolo, nei pressi di Capo Peloro sulla sponda sicula.

Il grande aeroporto Metropolitano infine doveva completare il sistema di servizi necessario allo sviluppo di una conurbazione che si proponeva potesse competere con le più grandi aree metropolitane del Nord d’Italia ed Europa che in quegli anni stavano prendendo forma.

⁵⁴ Estratto della relazione allegata al concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.



Tavola 47 | Ridisegno. La punta per terrazze

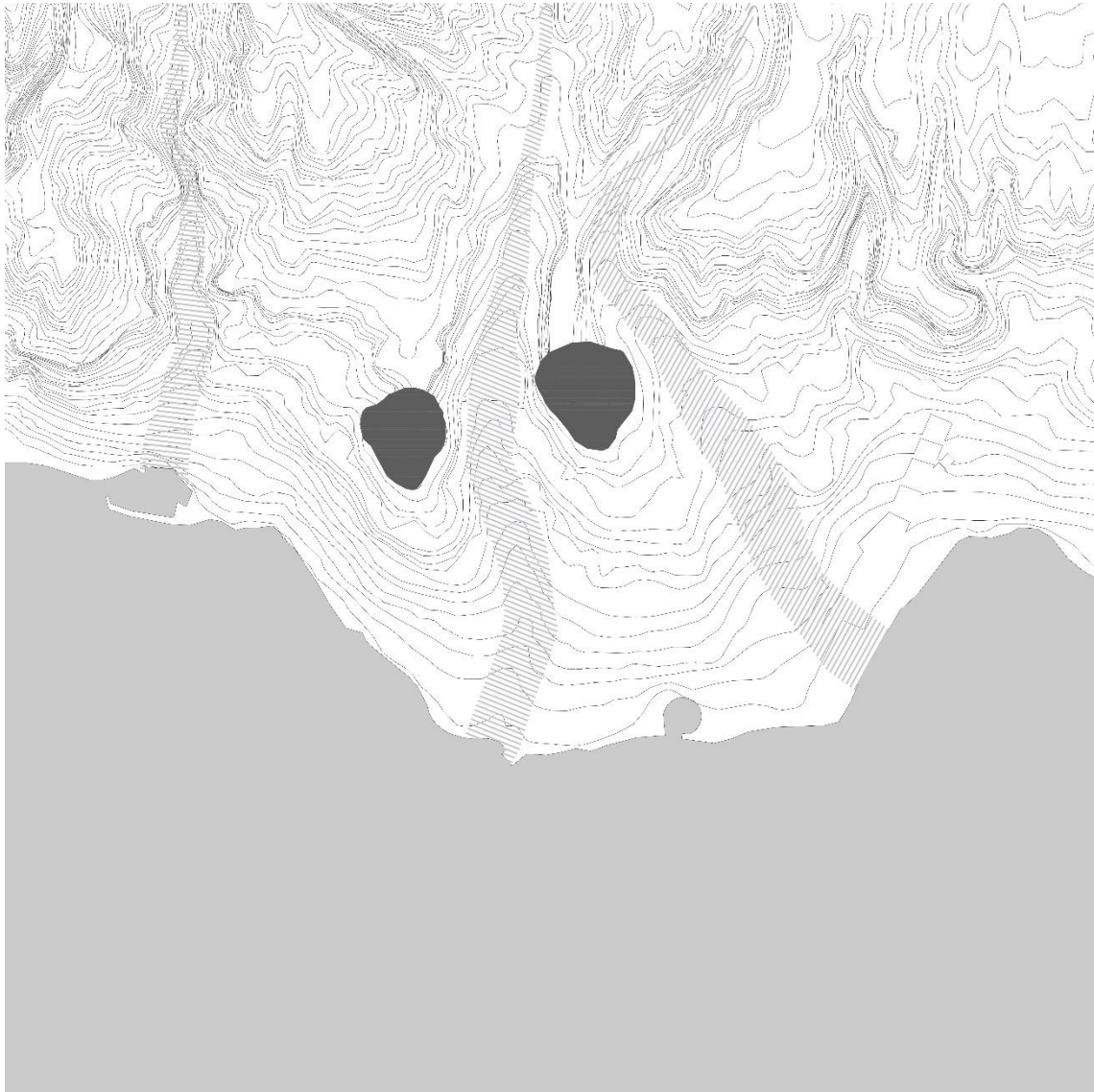


Tavola 48 | Disegno analitico interpretativo. La punta per terrazze, forme della Terra

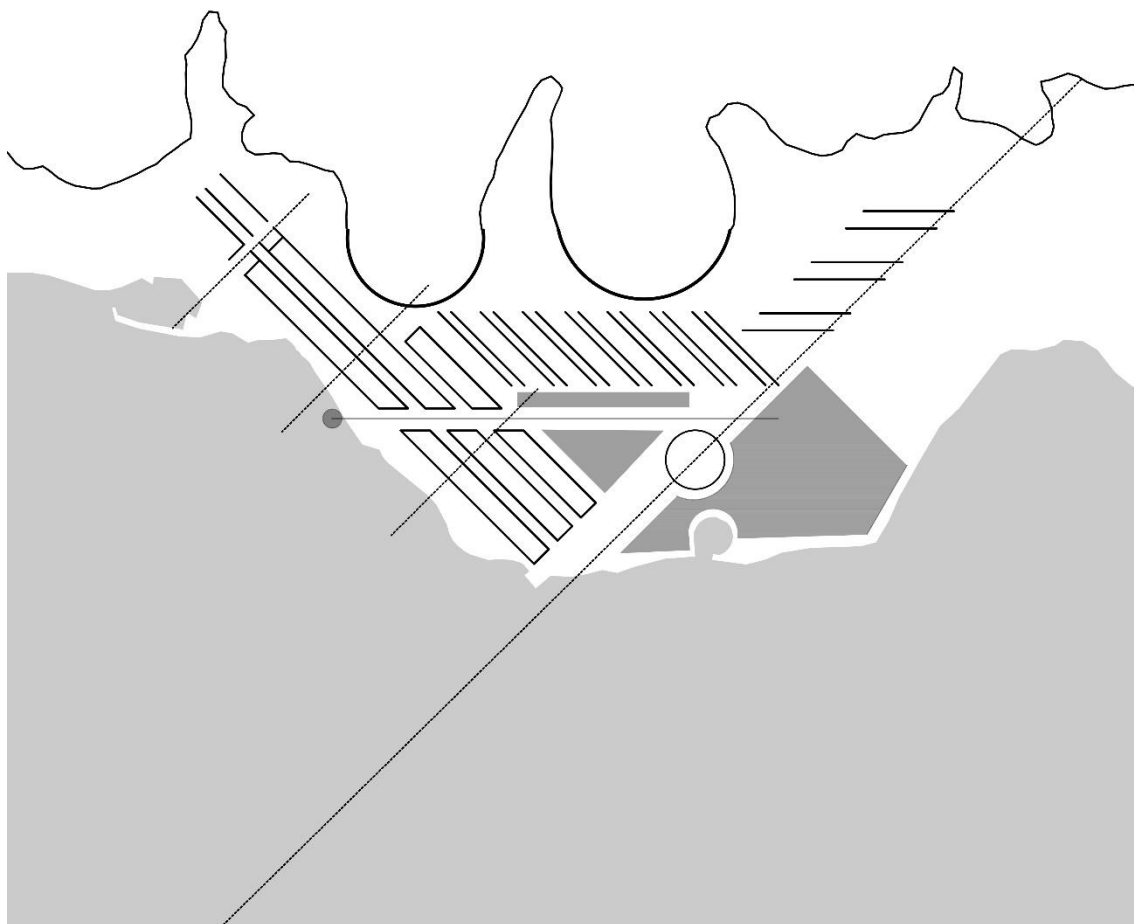
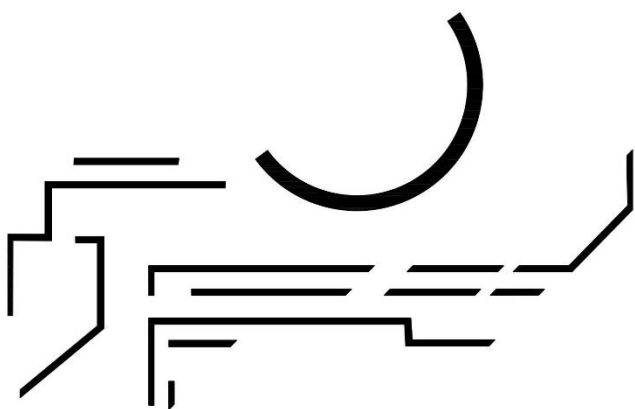


Tavola 49 | Disegno analitico interpretativo. La punta per terrazze, le forme insediative



Tavola 50 | La città per terrazze e i grandi tondi che chiudono la composizione sul versante calabrese.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni complessive



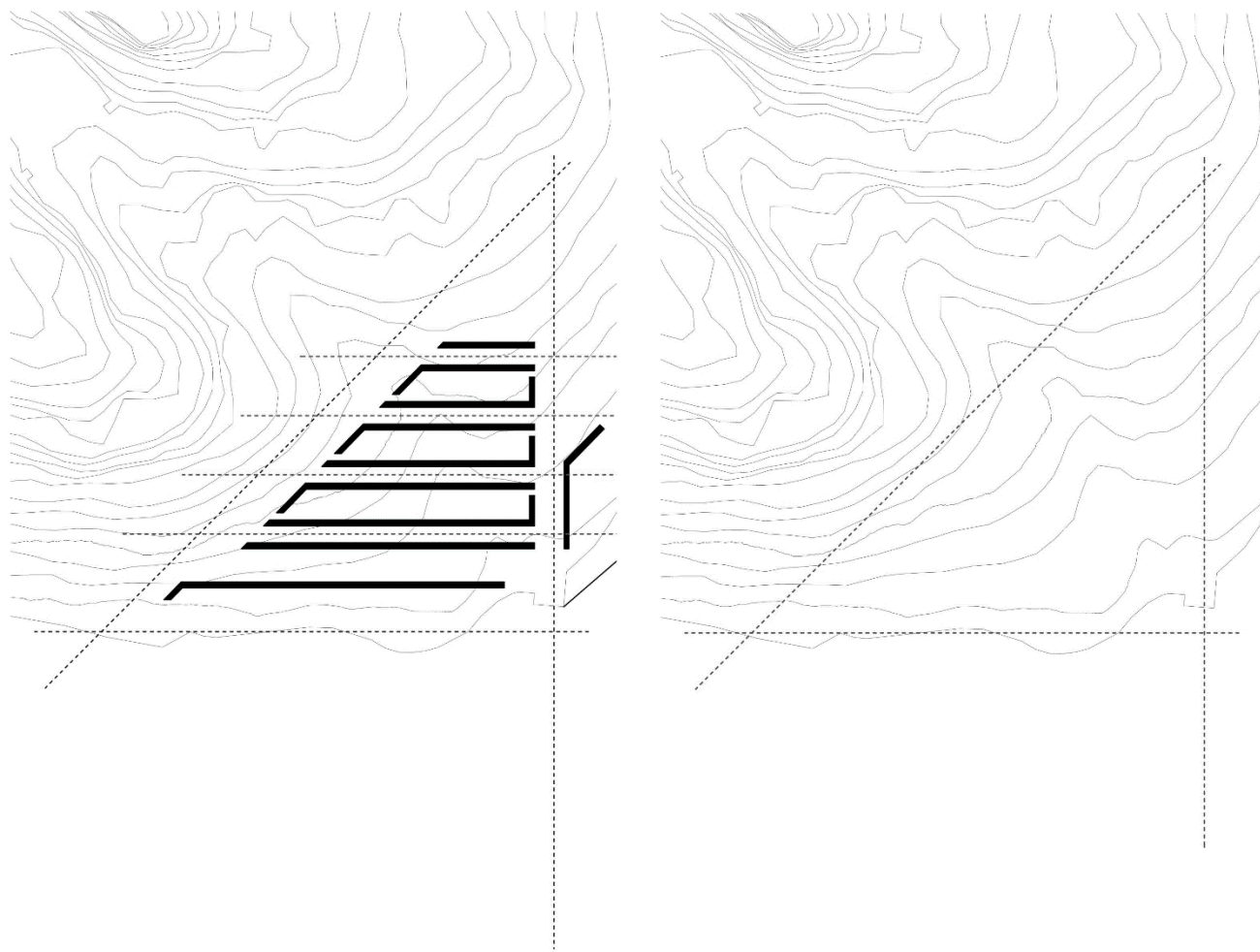
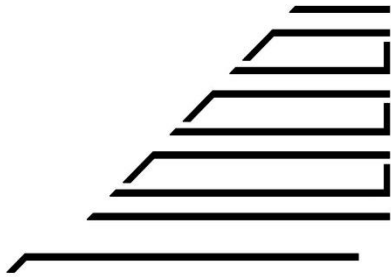


Tavola 51 | Le corti dilatate lungo la direttrice Nord-Sud nella parte bassa.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni compressive



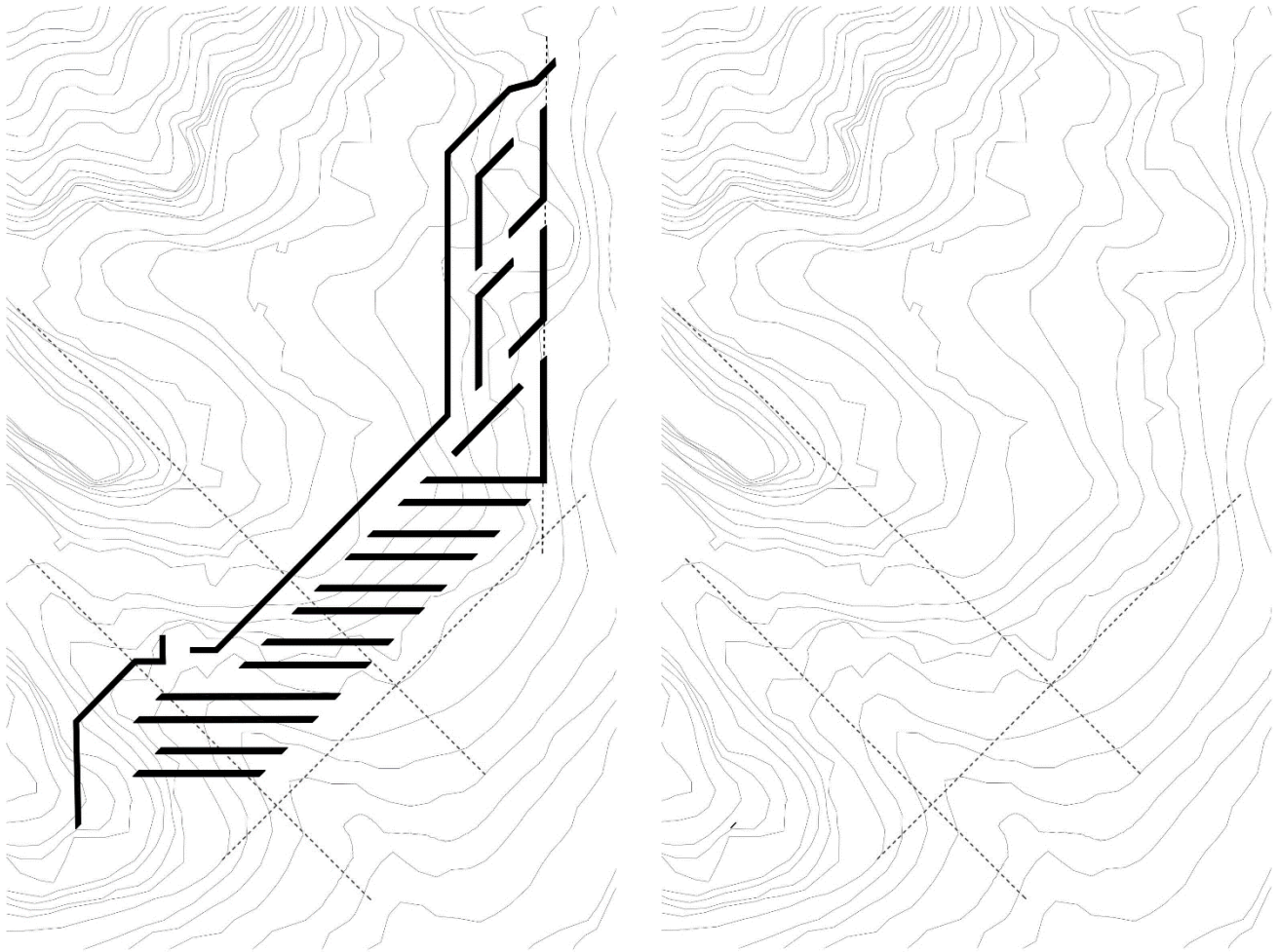
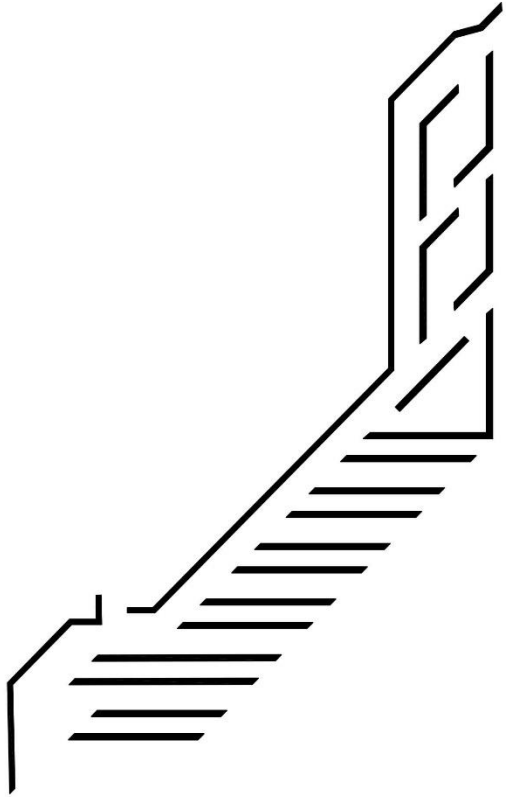


Tavola 52 | I corpi binati sulla parte alta della punta.

Le forme della Terra. Il morfema insediativo. Sezioni compressive



Le forme del progetto per una *Metropoli futura dello Stretto* dei Samonà mettono in scena il sovrapporsi di temi differenti che tagliano trasversalmente il senso e il corpo della proposta attraverso un continuo scambio tra dimensione urbana e dimensione architettonica: una compenetrazione tra architettura e territorio, tra disegno urbano e storia dei luoghi, tra *geometria* e *geografia* per usare una definizione gregottiana (Berlingieri, 2018).

Le forme così si traducono in spazi che interpretano la natura dei luoghi diventando rappresentazione di questa idea di città estesa alla scala geografica.

Il progetto mantiene sottotraccia costantemente la necessaria integrazione tra progettazione architettonica e pianificazione urbanistica intese come unica grande disciplina che è in grado di governare il costruirsi della città.

Ideologicamente per i Samonà non era possibile pensare che il Ponte da solo, nel suo isolamento di grande infrastruttura, avesse potenza tale da riorganizzare le forme insediative, e d'altra parte la potenza di un tale intervento necessariamente doveva spostare l'attenzione verso il territorio o, meglio, verso i cambiamenti e le trasformazioni che l'intero territorio avrebbe dovuto subire.

Questa visione per le città dello Stretto estesa alla scala geografica rimase per lungo tempo la soluzione che i

Samonà prospettavano per risolvere i problemi di natura sociale, economica e urbana e riscattare questi territori dallo stato di degrado nei quali versavano confidando nell'architettura come scienza risolvete e capace di indurre questo cambiamento.

Giuseppe Samonà affermò nel convegno InArch tenuto a Messina nel giugno 1971, la necessità di fondare la città di domani attraverso l'unità morfologica rappresentata dalle città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni⁵⁵, cercando di "eliminare le politiche miopi di rivalità amministrative, sia delle regioni che dei comuni, per guardare ad una dimensione europea delle regioni, abbandonare idee ristrette e tradizioni coriacee, ed avere il coraggio di affrontare problemi a grande scala, adeguati ad un nuovo futuro" (G. Samonà. 1971).

La prassi del "fare le cose" e dell'agire umano investe anche le migliori intuizioni così anche per i Samonà l'ultimo progetto per l'area dello Stretto, occasione legata all'incarico di redigere il P.R.G. di Villa San Giovanni e presentato in tre versioni dal 1962 al 1977, è lo specchio di come anche le idee migliori, forse perché avulse dalla pratica quotidiana, si infrangano sulle prassi con cui procede la trasformazione dell'ambiente costruito.

Nell'ultima versione del P.R.G. di Villa San Giovanni del 1977, infatti, non vi è più lo spazio per offrire un'idea di

conurbazione dello Stretto, all'interno di un sistema europeo delle regioni dove Sicilia, Calabria, Molise e Campania del sud individuano una macroregione del sottosviluppo.

⁵⁵ Samonà parla del Ponte come infrastruttura che assicura tre tipi di circolazione, la ferroviaria, la metropolitana (che collega i centri urbani dello Stretto) e l'automobilistica; parla anche della regione meridionale, che ha come centro la

territorio dello Stretto nella sua estensione geografica, un'idea sulle forme insediative, non vi è più il problema di ricondurre ad unità il sistema territoriale né tanto meno quello di ridistribuire gli equilibri completando le necessità funzionali dell'area attraverso la costruzione del porto rada; il piano semplicemente individua, come da prassi nei piani urbanistici, le nuove zone territoriali omogenee proponendo un normale più consueto crescere della città per zone di espansione.

Nel 1982 Giuseppe Samonà ritornerà un'ultima volta a parlare di città regione dello Stretto, modificando radicalmente il giudizio del tutto negativo, (contenuto nella relazione al P.R.G. di Messina del 1960), sulla città edificata dal Borzì dopo il terremoto, definendo Messina come "una città dal taglio elegantissimo per merito del Piano Borzì che ha mantenuto sia il taglio medioevale della città antica che la struttura a scacchiera della città nuova, rinunciando ad astratti modelli d'oltralpe" (Samonà G., 1982), formulando una serie di nuove proposte.

Riprende l'idea dei nuclei contenitori di servizi da dislocare nei punti cospicui della cornice collinare descritta dai Peloritani al fine di ridisegnare con una alternanza tra pieno e vuoto, il profilo dei monti e propone per la costa calabra un paesaggio collinare da artificializzare con strutture portuali: "Un piano che nelle grandi linee situerebbe Messina, su una piattaforma di interventi che ne esaltino la qualità raffinata soprattutto nei rapporti con il mare e invece sulla sponda opposta creerebbe una struttura modernissima artificializzando il paesaggio collinare,

con un insieme di strutture portuali, di *containers*, di localizzazioni di altri servizi e del commercio, adeguatamente sistemati secondo una espressiva iconografia, in un insieme formale, che potrebbe essere di grandissimo rilievo" (G. Samonà, 1982).

Nel suo intervento Giuseppe Samonà ribadisce ancora una volta il valore che avrebbe a localizzazione di un grande porto-rada del Mediterraneo, nell'area tra Reggio Calabria e Villa San Giovanni, come infrastruttura in grado di favorire lo sviluppo della regione dello Stretto (Tav. 53).

L'ultimo atto della riflessione sull'area dello Stretto fu quella di Alberto Samonà che, in un articolo nel 1986, non esclude la possibilità che si faccia il Ponte sullo Stretto, ma contestualmente afferma che il Ponte sia solo uno degli elementi infrastrutturali di un progetto organico che prevede altri interventi come il Porto-rada, per rilanciare le attività portuali, il potenziamento dei collegamenti tra le due sponde ed in particolare tra Messina e Reggio Calabria, il ripensamento dei servizi tra le due città dello Stretto, il ridisegno dei punti di innesto del Ponte.

Un rilancio della proposta per la *Metropoli Futura dello Stretto*, partendo però, questa volta, dal mare, vera e proprio spazio di natura nel paesaggio dello Stretto coniugando attenzione al disegno generale di insieme delle due coste e elementi di dettaglio delle minute parti che lo compongono.



Tavola 53 | La metropoli futura dello Stretto negli anni 70. Il sistema dei servizi sulla cornice collinare e il porto rada tra le città di Villa San Giovanni e Reggio Calabria

DENTRO LA METROPOLI DELLO STRETTO

Elementi e sintassi delle parti di una città geografica. I tipi, le forme urbane e gli spazi

La serie di disegni che compaiono in questa sezione della trattazione prova a ricostruire “filologicamente” i tipi residenziali, le forme urbane e la loro traduzione in spazi della *Metropoli Futura* cercando di mettere insieme “gli indizi” presenti nella relazione e nelle tavole di progetto al fine di “entrare dentro” le parti della città geografica dello Stretto.

Come è stato visto nelle pagine precedenti una prima distinzione tra parte “alta” del progetto e parte “bassa” ha permesso di distinguere gli elementi della composizione che dovevano avere un interesse “metropolitano”, ovvero i nuclei contenitori di servizi, dislocati lungo tutta la cornice collinare al di sopra della quota autostradale e le parti di città destinate ad ospitare le residenze. I volumi disposti lungo le pendici a monte del costruito residenziale delle due coste, fronteggiandosi, dovevano essere collegati dalla metro-ferrovia, anticipando in un certo senso, estendendone gli usi e la complessità, i grandi *shopping-center* che si sono diffusi in epoca contemporanea (Cardullo, 2010) e dovevano avere un rapporto privilegiato con lo spazio dello Stretto “dominandolo” dall’alto (Tav. 70 e 71).

Tale ipotesi di suddivisione del progetto è avvalorata dalla forte convinzione dei Samonà che “l’uso residenziale dovesse essere indipendente da ogni altra forma di attività (...) che turba il suo processo di sviluppo interno caratterizzato dalla persistenza degli

elementi tradizionali fondati sulla famiglia e sull’attività di gruppo”. Così si precisava nella relazione allegata al progetto che “nella *Metropoli Futura dello Stretto* la residenza avrebbe trascinato al loro interno, per viscosità, solo quei servizi utili e polverizzati che costituiscono l’immediato contatto della persona con i bisogni di ogni giorno mentre la globalità in continuo sviluppo e trasformazione dei servizi metropolitani avrebbe trovato strutture e località adatte e distinte da quelle residenziali ovvero i nuclei contenitori di servizi” (Samonà G., Samonà A., 1969).

In altre parole, i servizi primari, come le scuole fino alle medie ed i centri sanitari, chiamati servizi frazionati della residenza, avrebbero preso posto ai piedi delle strutture residenziali, inseriti come piccoli padiglioni immersi nel verde urbano, mentre i servizi a carattere metropolitano si sarebbero disposti lungo la cornice collinare permettendo l’accesso a questi ultimi direttamente dalla rete autostradale.

Così nella “parte bassa” del progetto tra la cornice collinare e la linea di costa sarebbero state riconoscibili quattro forme urbane lungo il versante messinese: *I grandi redents* (Tav. 54 e 55) che dovevano chiudere l’estensione della *Metropoli Futura dello Stretto* a Sud misurandone allo stesso tempo lo spessore dell’intervento, *la maglia di strade e isolati* (Tav. 56 e 57) sulla pianura di Messina e *gli elementi lineari disposti per terrazze* (Tav. 58 e 59) dal torrente Portalegni alla fiumara Giostra oltre la quale gli *elementi lineari* si dispongono *binati* (Tav. 60 e 61) fino ai laghi di Ganzirri. Unica eccezione dove un tessuto

residenziale avrebbe preso posto al di sopra della quota autostradale sarebbe stata quella del nuovo insediamento previsto nella parte alta di Capo Peloro organizzato attraverso la presenza di cinque *redents* (Tav. 62 e 63) che avevano il compito di segnare la punta dei peloritani e fare da scena all'arrivo del ponte. All'insediamento su Capo Peloro sulla sponda messinese avrebbero fatto da contrappunto le *grandi corti* (Tav. 64 e 65) rivolte verso il mare dello Stretto che dovevano sostituire le strutture insediative di Villa San Giovanni.

La città di Reggio Calabria, più a Sud, superata la zona franca preposta ad ospitare le funzioni del porto rada, si sarebbe organizzata per terrazze e avrebbe accolto al suo interno tre forme urbane diverse: Le *corti dilatate sulla parte bassa, gli edifici binati* (Tav. 66 e 67), disposti segnando le due direzioni della punta sulla quale si organizza la città, e *i grandi tondi* (Tav. 68 e 69) a fare da cornice rispetto al massiccio dell'Aspromonte che incombe sulla *Metropoli Futura dello Stretto*.

La scelta di utilizzare "tipi misti" (edifici a corte, edifici lineari, *redents*, padiglioni) assunti come elementi che insieme compongono la forma complessiva della parte probabilmente era giustificata dalla volontà di evocare la complessità e l'articolazione spaziale della città storica, la rispondenza delle forme insediative alla forma orografica infine era condizionata dalla volontà di ricercare una condizione di finitezza della composizione che doveva permettere di individuare le singole parti della città geografica all'interno dell'insieme.

Nelle pagine seguenti oltre che una ricostruzione delle tipologie edilizie proposte dal progetto sono presenti una serie di disegni prospettici orientati ad indagare il rapporto tra le qualità spaziali e panoramiche dei principali luoghi urbani (piazze, strade, corti,) e le qualità topografiche e topologiche dei luoghi nei quali si insediano (la piana, le colline, la fascia costiera, i versanti, le valli, le punte).

Il fine di questa serie di disegni è quello di rendere evidente o per usare le parole di Paul Klee, "rendere visibile" l'architettonicità del paesaggio.

Infatti a questo scopo rispetto alle diadi natura/architettura, geografia/progetto urbano, la tensione descrittiva della rappresentazione si è orientata verso la possibilità di "istituire un più profondo" rapporto di forma su forma con l'obiettivo di ribaltare il tradizionale rapporto tra figura e sfondo, e analogamente anche quello tra città e territorio, tra urbano e rurale, tra Architettura e geografia; ciò giustifica perché si è preferito dare maggiore enfasi alle indagini relative ai rapporti di struttura e di forma rispetto a quelle focalizzate sulla ricostruzione filologica dell'immagine dei luoghi nel progetto.

D'altra parte, già nella restituzione plastica dei modelli nelle pagine precedenti di questo lavoro emergono sullo sfondo differenti temi che descrivono le qualità spaziali del progetto.

Questo implicito rimando tra strutture insediative, forme e spazi è infatti una condizione imprescindibile che accompagna qualsiasi processo analitico progettuale.

I *grandi redents* situati a Sud della nuova città di Messina sono descritti nella Tav.8 “Tipi, norme e regole della forma urbana”⁵⁶ dal modello “Tipi residenziali a 30 piani”, il più denso dal punto di vista insediativo.

La forma della cortina edilizia doveva essere governata dal particolare rapporto che questi quattro grandi elementi, a coppie, stabilivano con il suolo e con gli altri elementi con cui si misurano nello sviluppo della città geografica dello Stretto.

Una prima coppia di *redents* doveva tagliare trasversalmente *la piana* della città di Messina, e misurare la profondità dell’impianto urbano dalla linea di costa fino al limite imposto dalla cornice collinare.

L’altra coppia di *redents* invece, disponendosi parallela alla costa doveva segnare la fine dello sviluppo della *Metropoli Futura* a Sud e quindi condividere questo limite con la città di Reggio Calabria dall’altra parte dello Stretto.

Le cortine dovevano interrompere la loro continuità in alcuni punti privilegiati, così il grande invaso spaziale descritto e misurato da queste forme doveva aprirsi sul mare dello Stretto e guardare alla città che doveva sorgere sull’altra sponda.

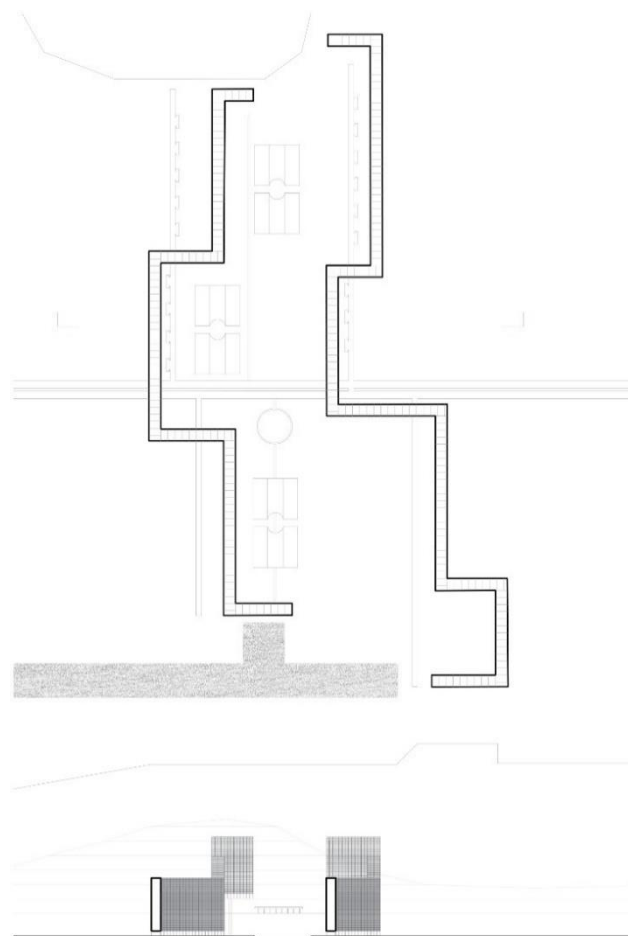


Tavola 54 | I Grandi *redents* sulla costa messinese.
Pianta e sezione

⁵⁶ Tavola del concorso *per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente* del 1969 “Tipi norme

e regole della forma urbana” consultabile a pagina 247 di questa trattazione.

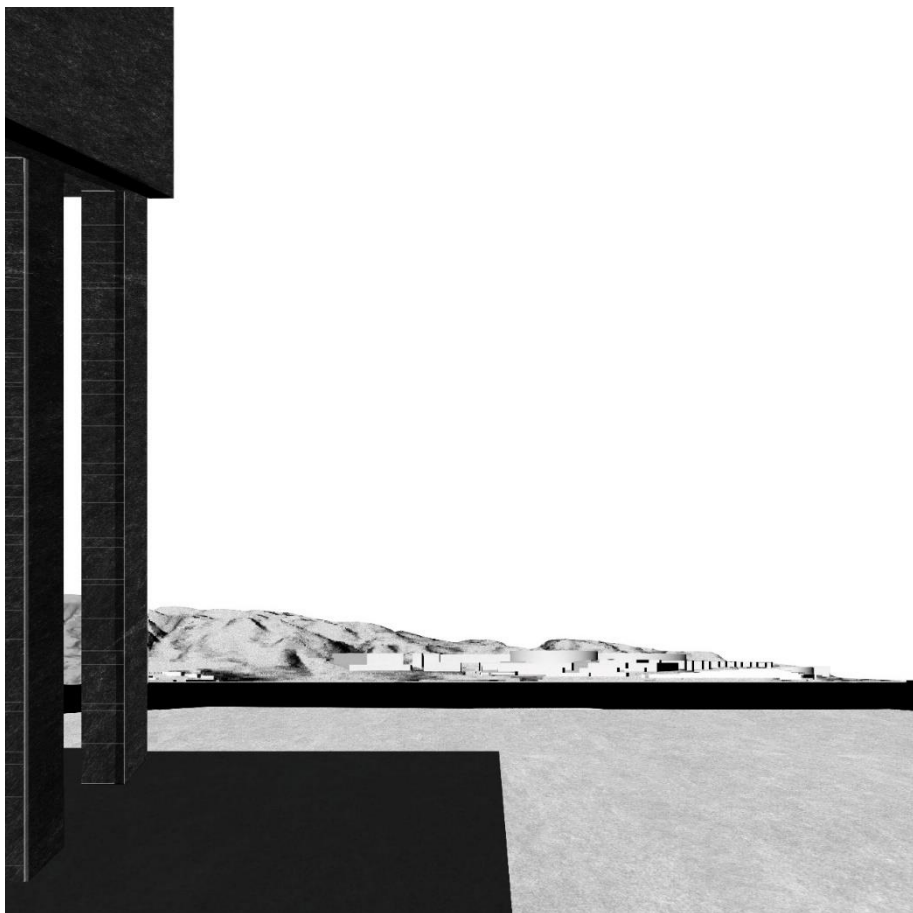


Tavola 55 | Il grande involucro spaziale nei *redents* sulla piana di Messina e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto

La *maglia di strade e isolati* sulla piana dell'attuale città di Messina prevedeva la revisione dimensionale del modello insediativo esistente.

Gli isolati sono descritti ancora una volta nella Tav.8 dal modello "tipi residenziali correnti", questi dovevano avere forma rettangolare (trecento per duecento metri) e svilupparsi su dieci livelli.

All'interno dell'isolato "per viscosità" dovevano essere accolti i "servizi frazionati di quartiere" per rendere gli isolati come degli "organismi indipendenti" all'interno dell'unità urbana.

Le sei grandi corti, sulla piana, poi dovevano riconoscere l'asse parallelo alla costa (l'attuale viale San Martino) che si chiude con "la falce" come *percorso matrice* del nuovo impianto.

Questa maglia, riconoscendo l'invaso stradale di Viale San Martino come ente organizzatore dell'impianto, delimitato nella sua estensione come già detto dalle fiumare Gazzi e Portalegni, avrebbe poi stabilito un rapporto privilegiato con "la Falcata" e il pilone del ponte sospeso al centro del mare dello Stretto, il quale appunto avrebbe fatto da sfondo al Viale San Martino stesso.

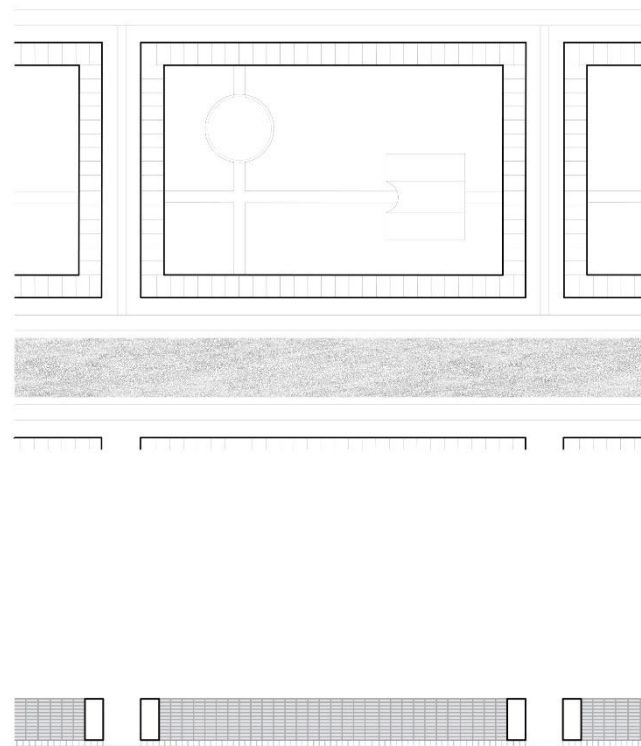


Tavola 56 | La maglia di strade e isolati. Pianta e Sezione

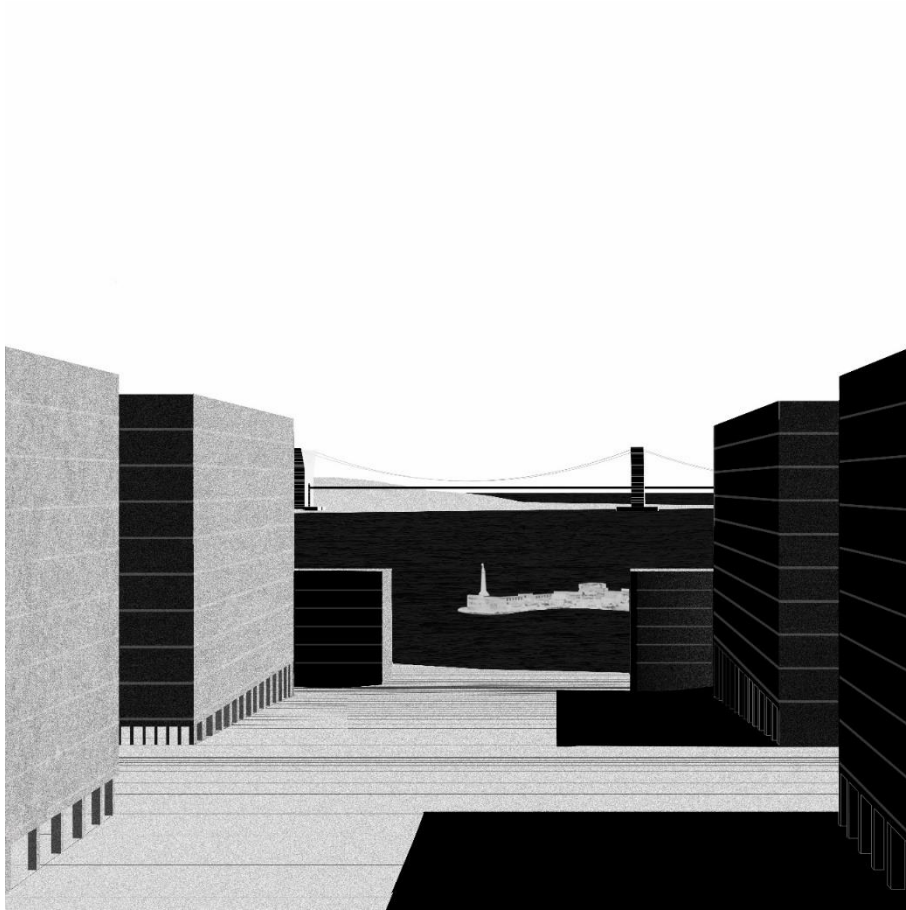


Tavola 57 | Dentro la maglia di isolati su viale San Martino

La città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra si doveva organizzare su tre livelli diversi dove gli elementi binati avrebbero costituito l'ambito entro il quale si sviluppa la città accogliendo al suo interno la viabilità interna e i servizi della residenza.

Queste forme lineari sono descritte nella tavola 8 dal modello "il tipo residenziale corrente", avrebbero sviluppato un'altezza di dieci piani e dovevano correre paralleli allo sviluppo della costa "accettando" delle discontinuità nei punti di eccezionalità segnati dalla presenza dei monumenti.

Questi cinque elementi dovevano insediare il piano inclinato che esiste tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra occupando per terrazzamenti il dislivello dalla cornice collinare alla linea di costa.

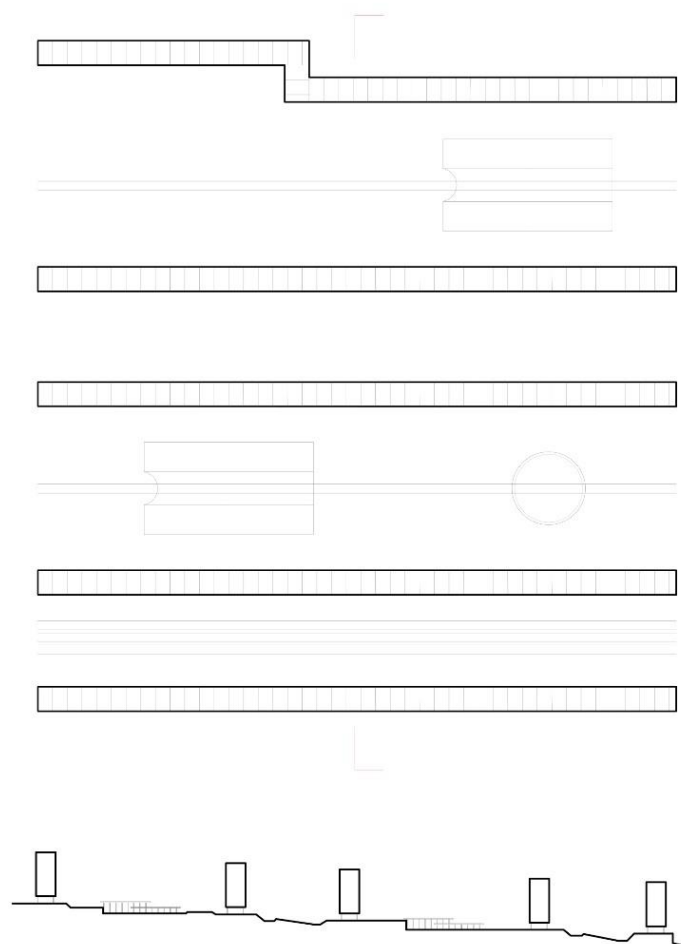


Tavola 58 | La città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra. Pianta e sezione

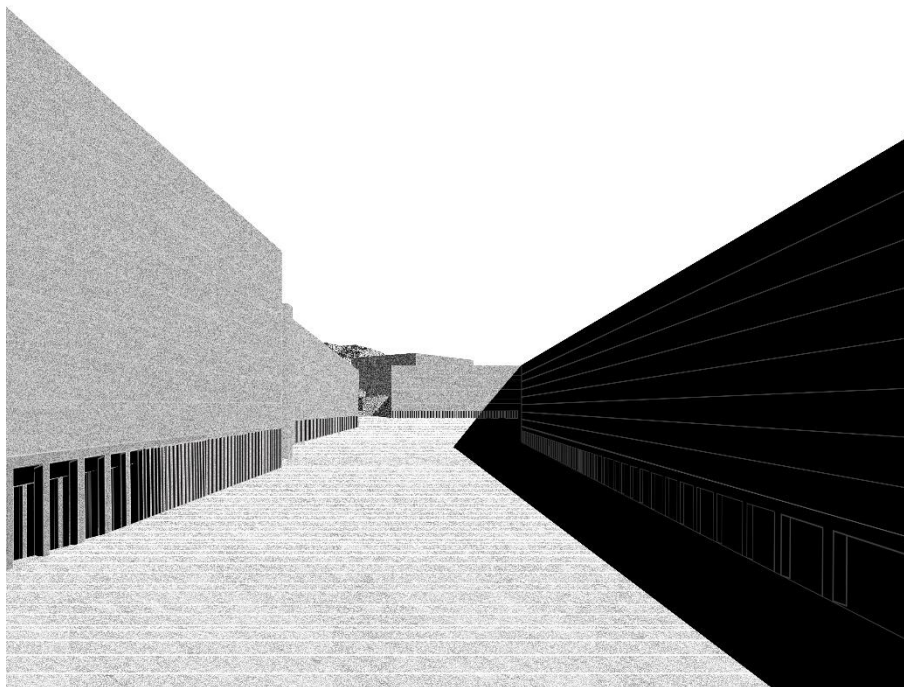


Tavola 59 | Lungo la città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra

L'avanzare del massiccio dei Peloritani oltre il limite fisico imposto dalla fiumara Giostra doveva "costringere" la città lineare lungo la costa in una profondità che si attesta circa sui trecento metri tra forte San Jaciddu e l'area di Sant'Agata; in questo spessore dovevano quindi prendere posto una coppia di elementi lineari ai quali era affidato il compito di determinare l'ambito della città costiera in questo brano di città.

Le forme insediative descritte nella tavola 8 "il sistema residenziale lungo la costa messinese" dovevano assecondare lo sviluppo curvilineo della costa interrompendosi nei punti dove la terra viene solcata dalla presenza delle fiumare.

Il doppio muro di edifici nel suo dispiegarsi doveva registrare lo spessore della fascia costiera definendo, con spazi diversi, un campo preciso entro cui la città si sviluppa con le sue attrezzature e servizi e vie di comunicazione interne per il traffico urbano.

Gli edifici lineari, attraverso altezze diverse corrispondenti ai due corpi di fabbrica che corrono paralleli, avrebbero avuto un rapporto privilegiato con il mare dello Stretto così ad una trama di edifici bassi più prossimi alla costa dovevano corrispondere edifici alti a trenta piani sul limite definito dalla cornice collinare.

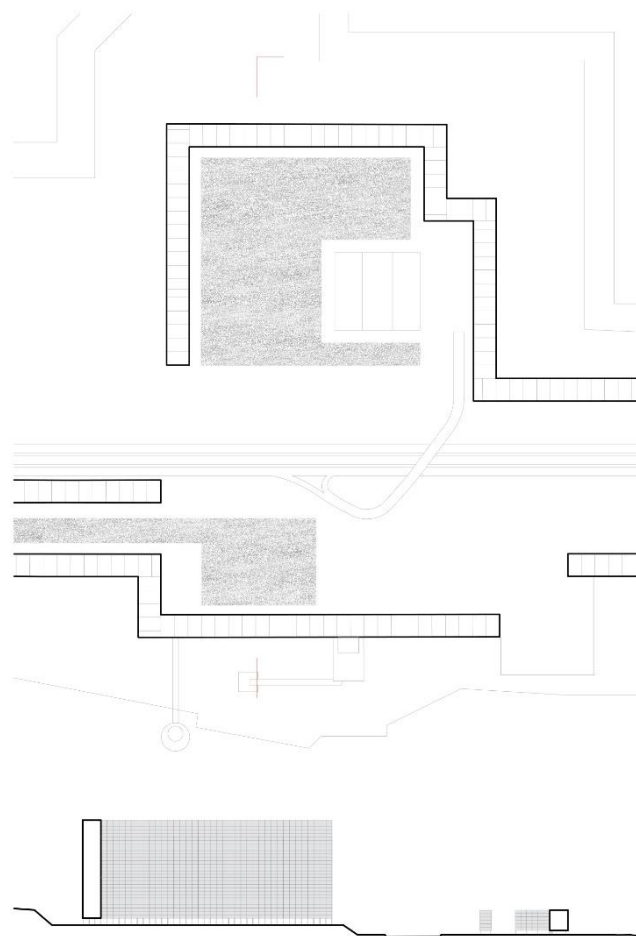


Tavola 60 | La città lineare lungo la costa messinese.
Pianta e sezione

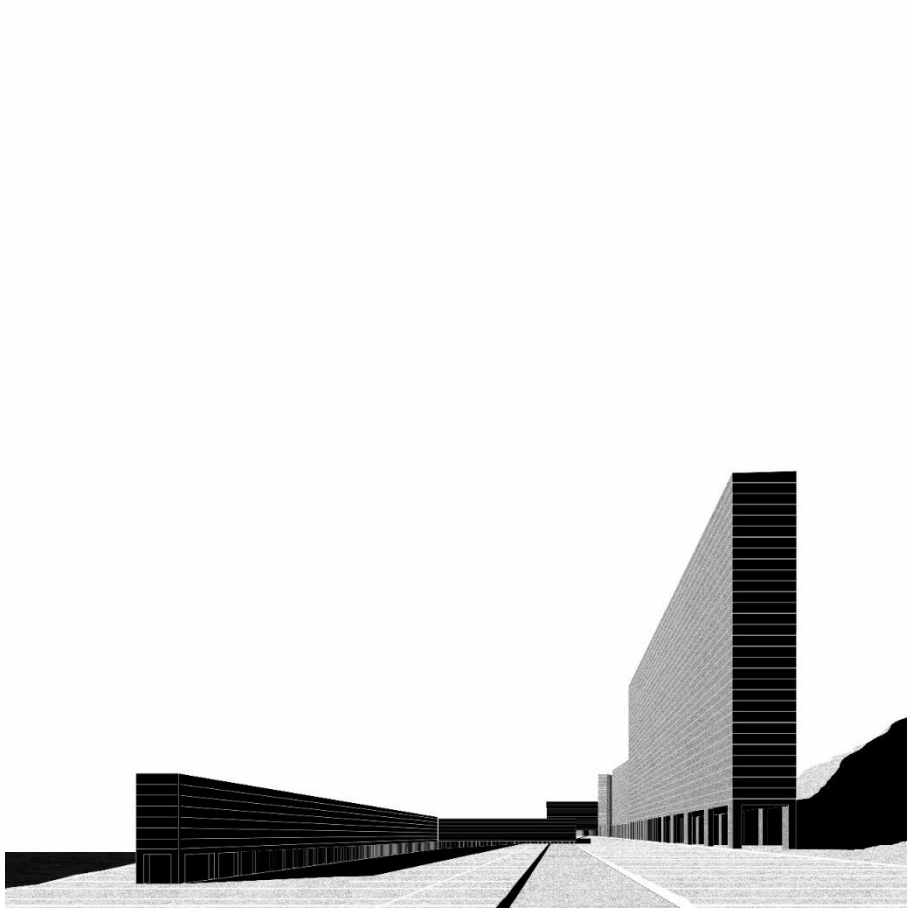


Tavola 61 | L'invaso spaziale tra gli elementi lineari lungo la costa messinese

L'unica eccezione dove un tessuto residenziale avrebbe preso posto al di sopra della quota autostradale sarebbe stata quella del nuovo insediamento previsto nella parte alta di Capo Peloro organizzato attraverso la presenza di un muro di *redents* che avevano il compito di segnare la punta dei Peloritani e fare da scena all'arrivo del ponte.

I *redents* nella tavola "Tipi, norme e regole della forma urbana" erano descritti dal modello "tipi residenziali a 30 piani".

Questi elementi lunghi centosettanta metri dovevano costituire un "muro" edilizio che nel suo articolarsi assolveva alla funzione di recingere, aprire all'esterno, e individuare allo stesso tempo un campo raccolto e definito di questa parte alta di città così da costituire lo spazio serrato della strada, quello dilatato della piazza e farsi soglia tra ciò che è interno e ciò che è esterno alla *Metropoli Futura dello Stretto* ponendosi in analogia con la complessità delle forme che contraddistinguono l'organizzazione delle città storiche in ambiente mediterraneo.

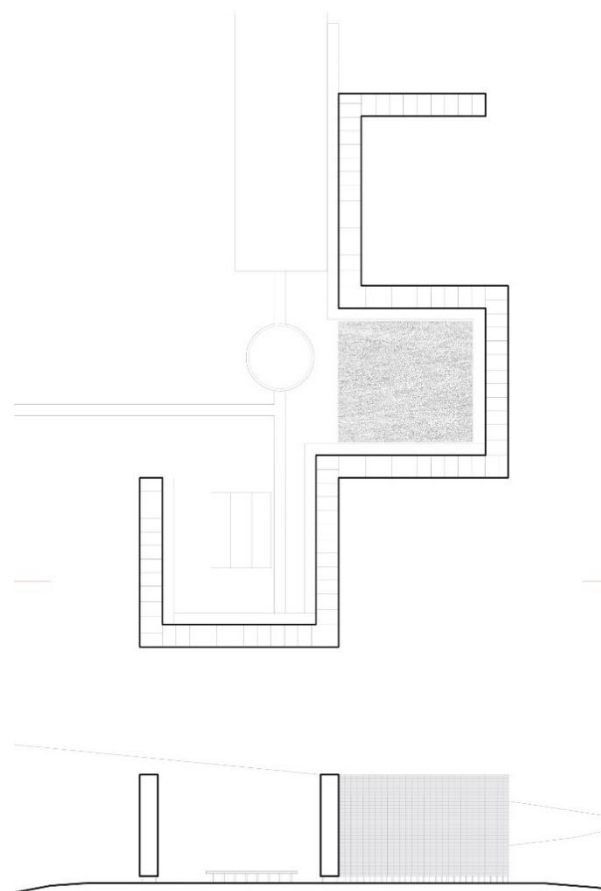


Tavola 62 | Il "muro" di *redents* sullo sperone dei Peloritani.
Pianta e sezione

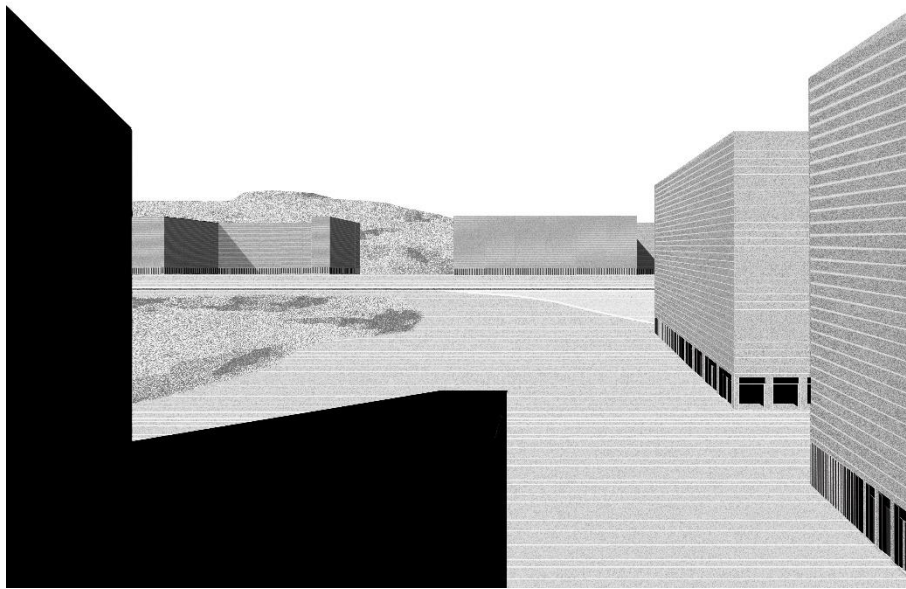


Tavola 63 | Dentro il “muro” di *redents* sullo sperone dei Peloritani

In corrispondenza dell'attuale città di Villa San Giovanni il progetto prevedeva la sostituzione del tessuto residenziale esistente con sei *grandi corti aperte* sul mare dello stretto e sul paesaggio dei peloritani dove ai piedi di quest'ultimo avrebbe preso posto il disegno della nuova palazzata che si sarebbe estesa dalla zona "falcata" ai laghi di Ganzirri.

Le corti, tutte direzionate verso Messina, quindi, avrebbero avuto un'altezza di 30 metri facendo da contrappunto rispetto all'insediamento di Capo Peloro sull'altra sponda disegnando tra i due versanti la "porta dello Stretto".

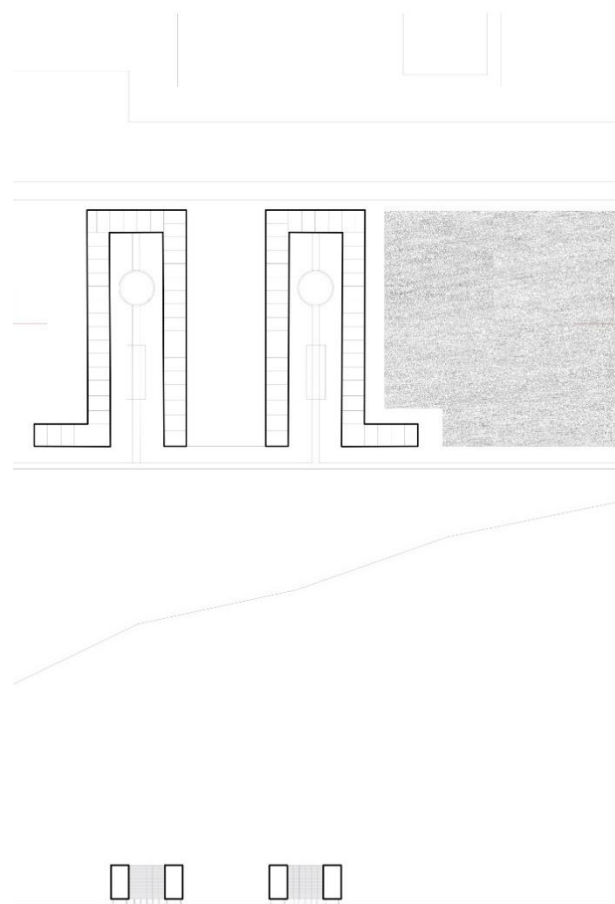


Tavola 64 | Le grandi corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni. Pianta e sezione

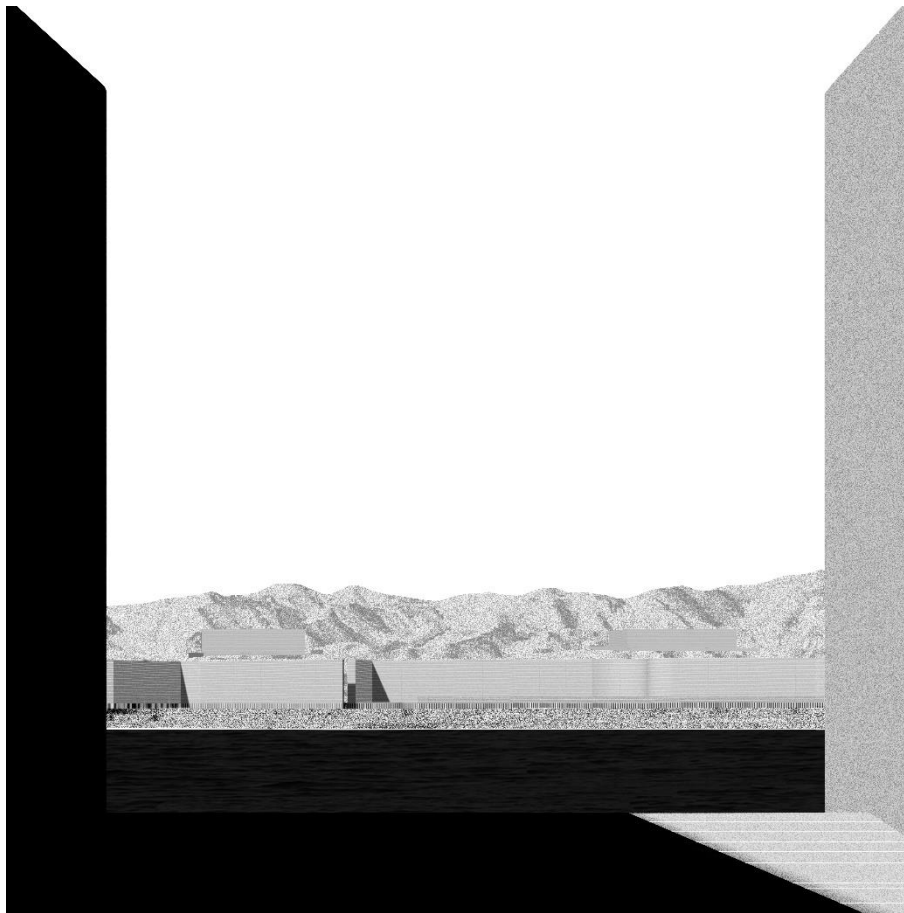


Tavola 65 | Le grandi corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto

In corrispondenza della città di Reggio Calabria l'insediamento si sarebbe organizzato per terrazze all'interno delle quali nella parte più bassa i corpi edilizi avrebbero assunto le sembianze di *grandi corti dilatate* disposte lungo l'asse Nord-Sud sulle poderose modellazioni di suolo assumendo come limite all'edificazione quello imposto dai *grandi redent* sulla sponda messinese e quindi riconoscendo il limite condiviso oltre il quale cessa lo sviluppo della *Metropoli Futura dello Stretto* a Sud.

Queste tipologie abitative descritte nella Tav.8 "i tipi residenziali di Reggio Calabria" ancora una volta ricalcano il principio insediativo con cui si è costruita la città storica – per terrazze progressivamente affacciate sul mare dello stretto e verso la città di Messina – non replicandone però le forme e assumendo la nuova dimensione "giganteggiante" della città.

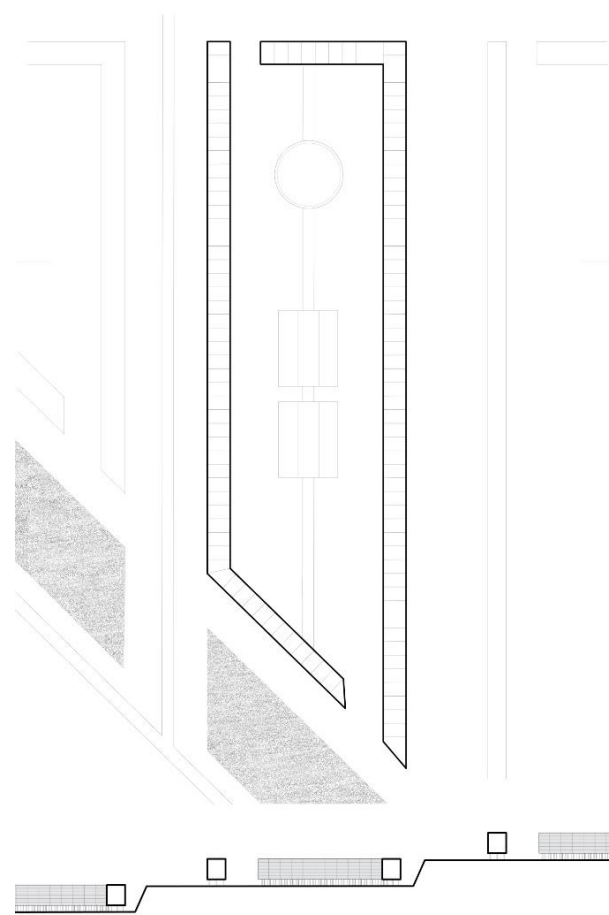


Tavola 66 | Le grandi corti dilatate nella parte bassa della città di Reggio Calabria. Pianta e sezione

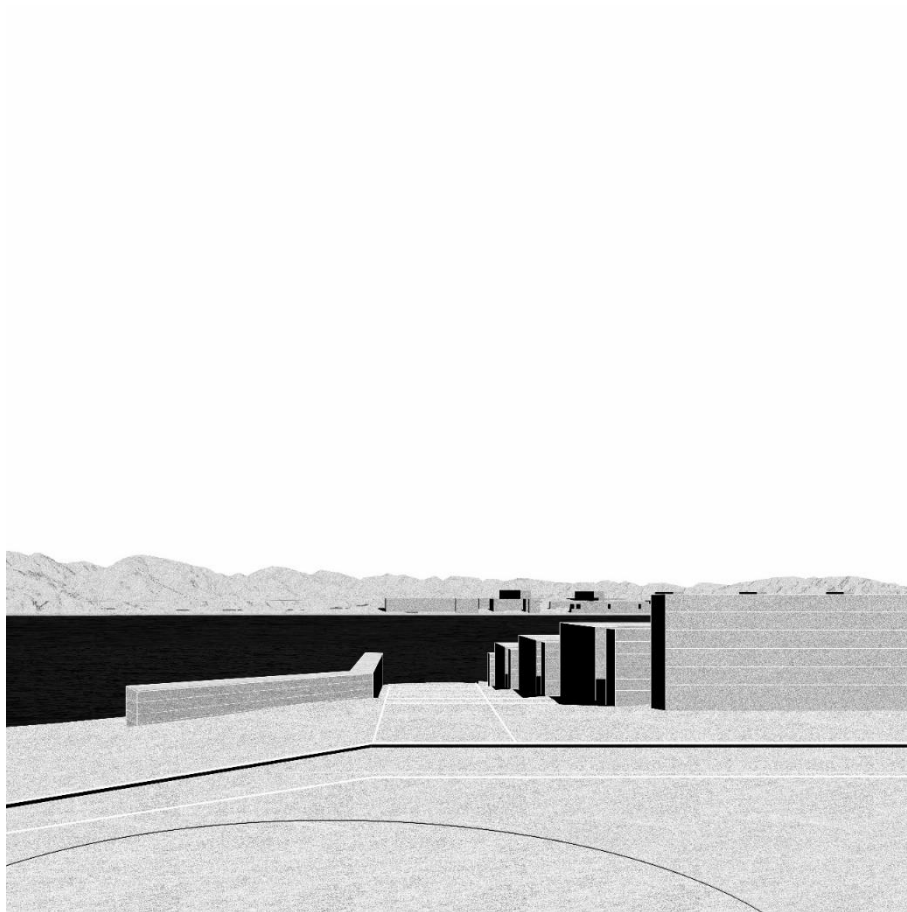


Tavola 67 | Le grandi corte dilatate dal centro sportivo metropolitano. Sullo sfondo i grandi *redents* sulla sponda messinese

I *Grandi tondi* sulla sponda Calabra dovevano chiudere a Sud lo sviluppo della *Metropoli Futura dello Stretto*. Queste forme descritte sempre nella Tav.8 “I tipi residenziali di Reggio Calabria” si dispongono a fare da cornice rispetto al massiccio dell’Aspromonte.

Nelle forme questa parte di città richiama fortemente il disegno del Forte Quezzi di Genova⁵⁷, il quale rappresentò germinalmente l’inizio di un modo diverso di intendere il disegno urbano declinato sulla nuova dimensione della città contemporanea in Italia.

Pur non appartenendo ad un’area culturale di immediato coinvolgimento sul tema del nuovo volto della città esso, tuttavia, esprime un metodo di lavoro che viene ancora una volta da lontano, dalle esperienze Lecorbusieriane, sulla città, sul rapporto architettura - urbanistica e sul rapporto che la residenza assume rispetto al principio insediativo.

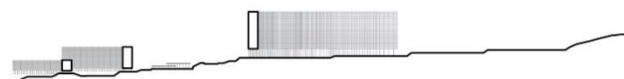
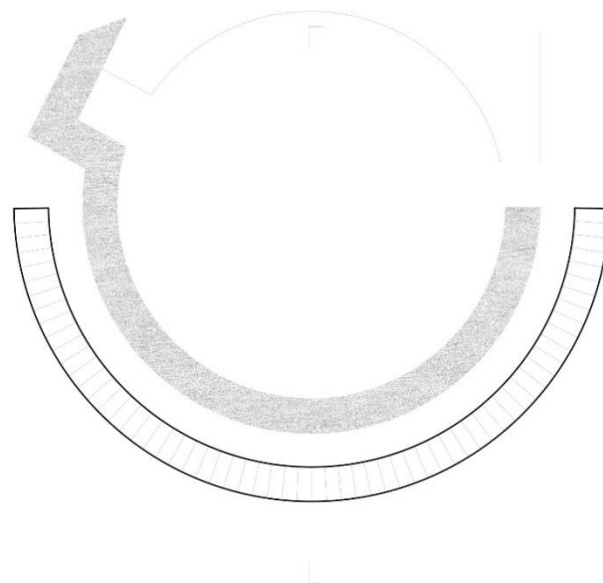


Tavola 68 | i Grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria.
Pianta e sezione

⁵⁷ Il progetto di Forte Quezzi a Genova è del 1958 e venne redatto da Luigi Carlo Daneri, Eugenio Fuselli Rombaldo,

Morozzo della Rocca, Angelo Sibilla, Mario Pateri, Gustavo Pulitzer Finali e Claudio Andreani.

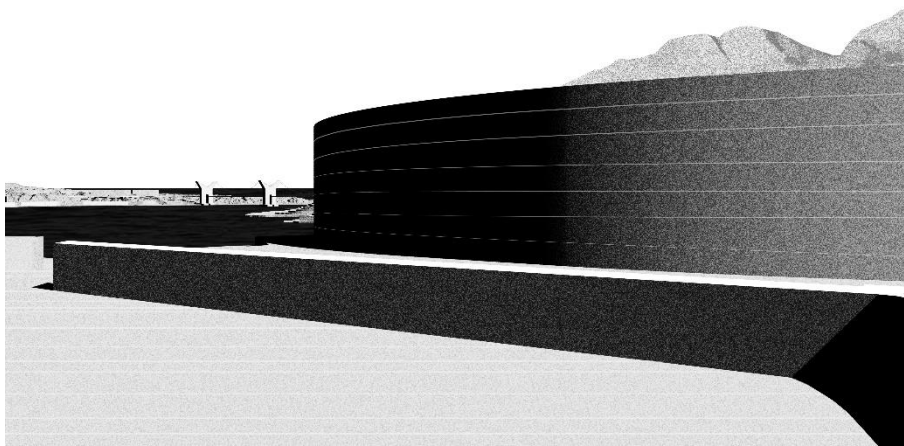


Tavola 69 | I grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria ai piedi dell'Aspromonte

Lungo la cornice collinare i Samonà prevedevano di disporre sui punti cospicui i nuclei contenitori di servizi di interesse metropolitano lungo la nuova autostrada, questi ultimi dovevano dall'alto dominare il paesaggio dello Stretto offrendo ordine e misura alla nuova forma urbana.

Nella Tav.7 del progetto il titolo della prima sezione "i nuclei contenitori dei servizi sulle colline contribuiscono a formare il disegno della città" spiega il ruolo di dispositivo unificatore che dovevano avere questi oggetti nella riconduzione a unico sistema delle parti.

Ancora una volta questi elementi della composizione assumono lo stesso principio secondo cui il territorio dello stretto nell'Ottocento venne insediato nella sua parte alta dai forti umbertini⁵⁸ condividendone la matrice insediativa ma non le forme che invece al contrario si sarebbero manifestate in tutta la loro possanza lungo tutto lo sviluppo della *Metropoli Futura*.

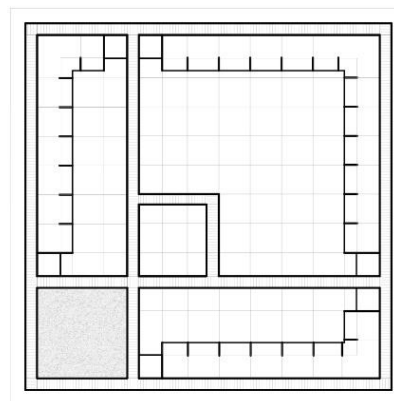


Tavola 70 | I nuclei contenitori di servizi.
Pianta e sezione

⁵⁸ I forti umbertini (Fig. 6 pag.55) avevano il compito di presidiare il mare dello stretto e al contrario assumono delle

forme mimetiche in quanto vi era la necessità che queste strutture non fossero visibili da chi lo attraversava.

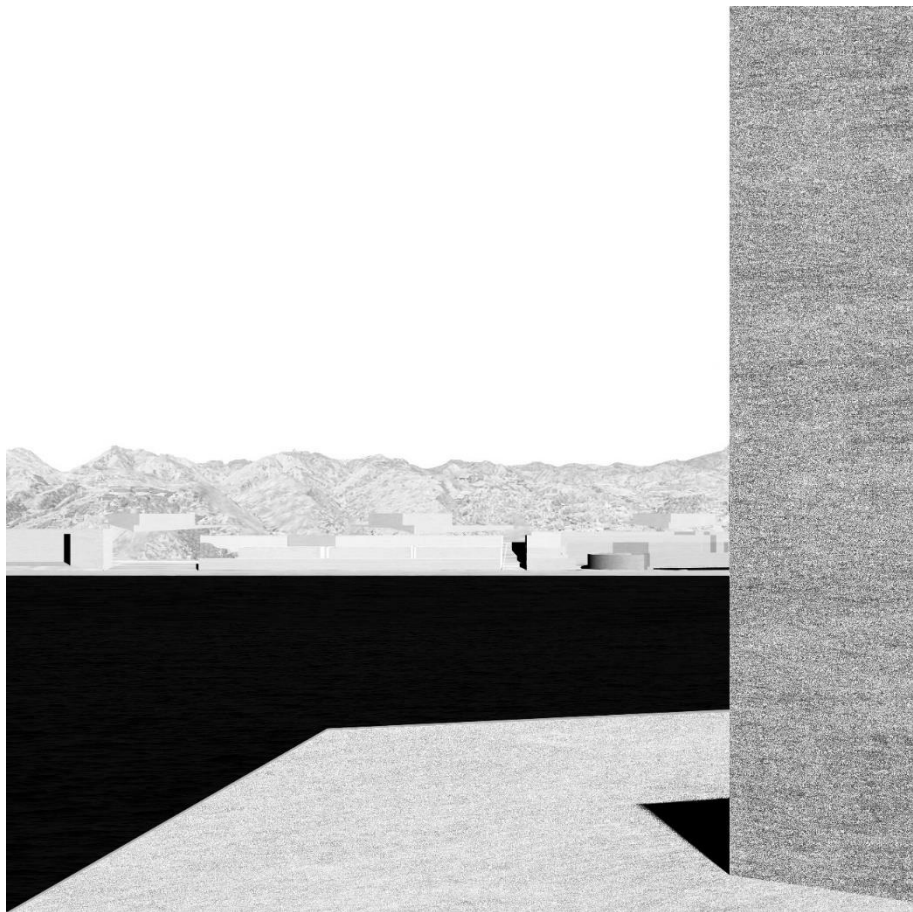


Tavola 71 | Le grandi modellazioni di suolo ai piedi dei nuclei contenitori di servizio come luogo di osservazione del paesaggio dello Stretto



Tavola 72 | Prospettiva sintetica. Il versante messinese

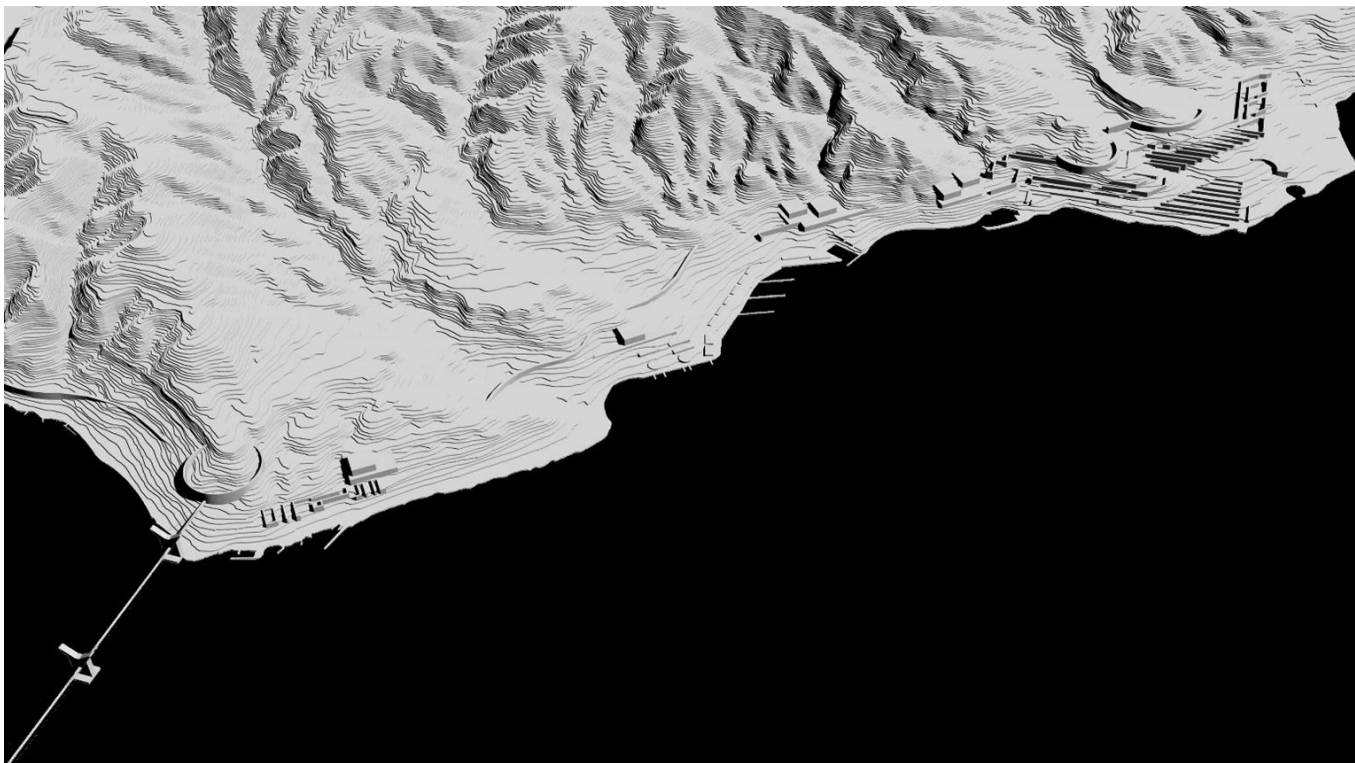


Tavola 73 | Prospettiva sintetica. Il versante calabro

NUOVI MODI DI ABITARE LA CITTA' CONTEMPORANEA

I. La città geografica come modello insediativo per la città del nostro tempo

Questo studio ha indagato il tema della relazione tra forma urbana e fatti geografici.

La ricerca di un rapporto più stretto tra architettura e natura, tra città e ambiente ha rappresentato un importante campo di indagine nel quale si è distinto il contributo del pensiero architettonico italiano del secondo Novecento.

Lo sforzo allora è stato allora quello di riprendere le fila del discorso sul rapporto tra forme della Terra e principi insediativi e portarlo avanti dal punto di vista teorico.

Riconosciuta oggi la necessità di ricostruire la forma della città a partire da un ritrovato rapporto con la natura, attribuendo alle forme della geografia la capacità di conferire senso all'architettura e alla città; il contributo del progetto della *Metropoli Futura dello Stretto* dei Samonà e la teorizzazione della *città in estensione* nel territorio possono essere considerati come possibili modelli di città ma anche come teorie dalle quali ripartire per pensare al progetto della città contemporanea dopo il regime transitorio del Movimento Moderno.

Questa riflessione assume quindi un valore teorico in relazione alla crisi della forma della città contemporanea, riconoscendo nella ricerca e nei progetti di Giuseppe e Alberto Samonà le potenzialità di alcuni temi quali:

- la "città geografica", come ente capace di interpretare unitariamente i valori morfologici sia del paesaggio che degli insediamenti urbani;

- i "tessuti densi" capaci di riproporre, nella *città in estensione* contemporanea, la condizione compatta e gerarchicamente articolata della città storica.

- l'"edificio-città" inteso come "grande" forma architettonica capace di evocare la complessità spaziale della città e come elemento catalizzatore e misuratore dei vuoti urbani e di natura.

Il lascito di trenta anni di riflessioni sull'area dello Stretto rispetto alla disciplina del progetto urbano è probabilmente da rintracciare nella corrispondenza delle forme della città a una dimensione specifica di territorio e nel riconoscimento dell'invito che quest'ultimo propone alla forma urbana di assecondare la forma della natura che la accoglie nella consapevolezza che ri-guadagnare questo rapporto tra forma naturale e artificio implica uno slancio di positività verso la "fede" nella disciplina del progetto urbano come strumento di rinnovamento della forma della città contemporanea.

La dimensione "utopica" del progetto per una *Metropoli Futura dello Stretto* va forse considerata come l'unica possibile in grado governare un territorio così esteso e proporre un nuovo modo di abitare una condizione geografica estremamente singolare.

"Nella contemporaneità, (...), Il declino dell'utopia ha sancito la resa dell'ideologia alla politica delle cose

realizzata dalle leggi del profitto: all'ideologia architettonica, artistica e urbana, così rimane l'utopia della forma, come progetto di recupero della totalità umana in una sintesi ideale, come presa di possesso del disordine attraverso l'ordine" (Tafuri, 1973).

La frammentarietà e l'assenza di unità della città "diffusa" nel territorio, l'assenza di ogni limite capace di normare l'estensione dell'edificazione nella campagna si manifestano oggi come la sintomatologia evidente della condizione di crisi della forma urbana della città contemporanea.

"Il fenomeno più evidente attraverso cui si manifesta la crisi è quella della periferia; quest'ultima da interpretare riconoscendone il suo valore specifico,

determinato dalla relazione che si instaura tra questa parte della città e lo spazio aperto, di campagna o di natura, in cui essa si colloca.

Questa relazione deve essere riconosciuta nel suo valore morfologico" (Moccia, 2022).

L'analisi delle forme proposte dai Samonà per il progetto della *Metropoli Futura dello Stretto*, intese quali modi paradigmatici di esprimere alcune delle possibili configurazioni morfologiche della città geografica, organica e interscalare capace di interpretare le forme della natura (orografia e idrografia), rappresenta un modello possibile per declinare la nuova dimensione territoriale e culturale della città-natura⁵⁹ contemporanea.

⁵⁹ Il rapporto tra città, architettura e natura trova una sua formalizzazione specifica in epoca illuminista, quando una nuova idea di città emerge come reale alternativa alla città preesistente. Una città caratterizzata da una nuova scala monumentale dei suoi spazi pubblici e delle sue attrezzature collettive, definite in forme prototipiche per rispondere alle emergenti domande civili richieste dalle forme di vita urbana. Diversamente però dalla struttura compatta e densa secondo cui si era fondata la città nel tempo - da quella gotico-mercantile, incentrata sullo stretto rapporto tra sede religiosa e politico-amministrativa, a quella rinascimentale, in cui il palazzo si definiva come nuova tipologia rappresentativa di singole famiglie, sino a quella barocca, incentrata sul carattere scenografico delle sue quinte urbane - le nuove attrezzature collettive evitano ogni adattamento a un tessuto urbano reale.

Come ben spiegava Carlo Aymonino, i «caratteri programmatici [...] per un nuovo organismo architettonico» costringono architetti illuministi come Boullée, Lequeu, Ledoux «a un procedimento di astrazione per mettere in piena evidenza le differenze di contenuto e di forma delle nuove soluzioni da quelle precedenti». Dove, per accentuare questa differenza, viene evitata «ogni contaminazione (o adattamento) con un tessuto urbano reale, che necessariamente rispecchia necessità preesistenti e impone quindi regole proprie e rapporti del tutto particolari. I progetti infatti sono collocati generalmente in ambienti naturali di carattere neoclassico (spiazzi, boschetti, viali con alberature ordinate, corsi d'acqua) e formano nel loro insieme un ideale 'campionario' delle novità necessarie, che ritrova solo nel confronto dell'un progetto con l'altro la possibile trama di una città diversa» (Aymonino, 1966)

Alla luce di ciò si vuole ora tentare di riportare sinteticamente alcune considerazioni esplicitate mediante lo strumento del disegno analitico e delle modellizzazioni.

Le categorie interpretative desunte dall'analisi del progetto dei Samonà ed elaborate analiticamente nelle pagine precedenti (*la piana e la maglia, la costa e il sistema lineare, i versanti e i redents, le valli per vuoti e le punte per capisaldi, la punta per terrazze*) ci possono consentire di definire nuovi modelli insediativi capaci di ordinare dal punto di vista formale le strutture della città contemporanea nella sue future espansioni, sempre più contraddistinte da una dimensione dilatata e dall'incompletezza semantica nella definizione delle sue parti, organizzate per strutture policentriche non governate da un principio di ordine formale.

Guardando alla città non come fatto compiuto ma come ente in continuo divenire, appare possibile e necessaria l'ipotesi di progettare ogni parte di una eventuale espansione urbana in modo tale che essa si integri profondamente nelle realtà territoriali a cui si propone di appartenere ricercando - come avviene nei

⁶⁰ [...] quando si avvicina all'eccellenza, l'architettura è la musica dello spazio. L'architettura sarebbe simile a un ritmo, una specie di modulazione armonica che ci permette di distinguere, senza vederlo, l'ordine nascosto dello spazio. Analogamente, invertendo i termini, si potrebbe dire che la musica è l'architettura del tempo: in questo senso, la musica può attribuire estensione e consistenza corporee al tempo (Aris, 2002).

progetti dei Samonà per lo Stretto - una relazione dialettica con gli altri elementi (urbani o naturali) dell'organismo antropogeografico.

All'interno di questa visione di sviluppo del territorio antropizzato "progettata dialetticamente" risulta quantomai necessario riflettere sui termini di una corretta integrazione tra parti di territorio agricolo e territorio industriale in un continuo articolarsi di queste parti così come suggerisce il modello di *città in estensione* nel territorio proposto da Giuseppe Samonà.

Questa postura può consentire dunque di individuare un possibile ordine "dinamico" delle città e dei territori, tanto che il disegno della loro struttura, se esaminato nei tempi lunghi dei suoi sviluppi storici, potrebbe intendersi come l'ordinato comporsi di una melodia⁶⁰ che ammette regole e variazioni, contrappunti e corrispondenze, consonanze e dissonanze che si evolvono nel tempo, mutando di forma pur mantenendo un unico senso, che perennemente soggiace alle forme *strutturanti del territorio*⁶¹ e che

⁶¹ Riferendoci specificatamente alla forma del territorio e dando a questa convenzionalmente il nome di paesaggio, si può affermare che i segni metodologicamente necessari alla interpretazione urbanistica del paesaggio devono essere significanti senza equivoci quando li inseriamo in un discorso che resta unitario in senso strutturale se comprende sia fenomeni della situazione di fatto rilevati urbanisticamente per definire la sua configurazione fisica, sia la variazione proposte per tale configurazione da motivazioni urbanistiche ben determinate.

puntualmente si ri-propongono e si determinano attorno ad alcuni specifici *fatti urbani*⁶².

In secondo luogo, sempre lavorando sul concetto di città come organismo, e dunque in ragione dell'autonomia e al contempo della reciproca interdipendenza tra le singole parti della città, (membra e corpo metaforicamente città e comprensori), si potrebbero legare in una logica consequenzialità le differenti scale del progetto urbano, comportando (come si è visto) la possibilità di indagare con gli stessi strumenti del progetto della città, che afferiscono all'interpretazione architettonica delle forme del paesaggio, strutture antropiche differenti come la campagna e l'industria.

Da un punto di vista formale le strutture geografiche sono analizzate e descritte usando le stesse categorie dell'architettura perché analizzate guardando al loro valore estetico e di forma.

Rispetto ai principi insediativi individuati si è anche osservata la possibilità di riferirsi, all'interno della stessa idea di città geografica, a differenti paradigmi operativi che normano il progetto urbano, assunti in considerazione delle differenti condizioni geografiche;

Abbiamo infatti bisogno di un discorso metodologico, il cui lessico sia determinato dalla formulazione di criteri di natura teorica che fissino il senso e la disponibilità ai mutamenti della configurazione fisica di un territorio senza alterare l'unità intrinseca dei suoi caratteri definita urbanisticamente.

Questa unità, per la disciplina urbanistica, è infatti un limite formale necessario, vincolato alla immagine strutturale del territorio così come è denotata dalle motivazioni che ne

i paradigmi appaiono come il risultato di una specifica interpretazione di ogni singolare condizione topografica e orografica svolta attraverso forme architettoniche ed urbane appropriate, di valore topologico (forme naturali interpretate da forme dell'architettura).

Le forme assunte dal progetto per una *Metropoli Futura dello Stretto* corrispondono precisamente ad alcuni "fatti geografici" individuando i caratteri naturali che vengono esaltati da corrispondenti caratteri dello spazio e dell'architettura.

Le unità morfologiche (elementi puntuali, strutture aggregate e sistemi di strutture aggregate) trovano il loro significato e sviluppano autonomia figurativa, formale e spaziale attraverso il rapporto di senso instaurato con le forme della Terra con cui si relazionano; infatti, il progetto ricerca un preciso "rapporto di conformità tra le forme della geografia (le pianure, le fiumare e i torrenti, le valli, i crinali, gli acrocori, le punte, i versanti) e le forme insediative con cui si costruisce la città (le strade, la piazza, gli isolati, i *redents* e i tessuti).

interpretano la sostanza con i motivi di variabilità ricercati attraverso la forma (Giuseppe Samonà, L'immagine strutturante del Territorio. Dattiloscritto disponibile presso l'archivio progetti IUAV).

⁶² A tal proposito è necessario ricordare come: (...) la città può essere definita solo riferendola precisamente allo spazio e al tempo; solo così possiamo comprendere di quale fatto urbano ci stiamo occupando (Rossi, *ibidem*).

Ma se è vero che questi paradigmi appaiono come il diretto risultato dell'interpretazione delle forme naturali è vero anche che la loro analisi-interpretazione, da cui derivano queste grammatiche, sembra essere effettuata mediante l'utilizzo di modelli di organizzazione spaziale tutt'altro che nuovi alla cultura architettonica mediterranea; in tali modelli sono infatti profondamente conaturati i principali "operatori spaziali" che hanno caratterizzato la costruzione della città nell'arco di tutta l'esperienza storica, almeno fino alla costruzione della città moderna (Tupputi, 2022); in altre parole, con particolare riferimento al caso studio, le unità morfologiche proposte per il progetto di una *Metropoli Futura dello Stretto* sono una riscrittura del sostrato fisico di questa particolare area geografica e in questo mantengono una forte analogia con le città "storiche" le quali sono state costruite riconoscendo molte delle regole⁶³ dalle forme della geografia presenti, regole poi tradite dalla costruzione della città contemporanea (Venezia, ibidem).

Si potrebbe affermare che le forme della Terra esprimono una certa suscettibilità ad accogliere determinate forme "rispondenti" del progetto d'architettura, ossia determinate modalità costruzione dello spazio attraverso cui è possibile dedurre principi

⁶³ La città storica di Messina è organizzata secondo una trama di strade e isolati sulla piana come anche la città di Reggio Calabria riconosce una struttura per terrazze ai vari livelli, i quali sono costruiti "addomesticando" la natura della punta ed entrambe le città "si guardano". Questa

insediativi, leggi compositive e configurazioni spaziali quali enti che informano il farsi del progetto urbano.

Nel progetto per una *Metropoli Futura dello Stretto*, infatti, le parti corrispondenti a paradigmi progettuali assunti come casi-studio, le geometrie, le giaciture, le simmetrie e gli elementi urbani, i principi insediativi e le grammatiche compositive sono generate da un evidente processo di riscrittura/geometrizzazione delle forme geografiche (delle forme della linea di costa con le sue concavità e convessità, dalla profondità dell'"ambito costiero" determinato dall'avvicinarsi o dall'allontanarsi alla costa della cornice collinare, alla forma di quest'ultima, ecc.); la partitura geografica del paesaggio costituisce la matrice della metrica degli insediamenti, delle forme e delle misure assunte in relazione alla forma ed alla estensione degli elementi fisici della geografia. Cioè, i caratteri orografici sono la radice etimologica della forma e della misura degli insediamenti e il loro ordinarsi all'interno di una complessiva figura territoriale.

La dialettica tra frammentarietà e l'unità, si risolve nella complessità nel momento in cui le parti, tessuti e aggregati, elementi primari e periferici insieme alle parti di campagna, concorrono alla costruzione della forma della città contemporanea, ormai irriducibilmente molteplice.

condizione ci ricorda Francesco Venezia in occasione della conferenza "l'isolato di Messina" è stata tradita dalle espansioni degli anni Settanta e Ottanta in ragione dei criteri di rispondenza alla normativa urbanistica e a quelli dell'antisismica.

Nei progetti di Giuseppe e Alberto Samonà proposti per le città dello Stretto, per esempio, gli intervalli di natura tra le parti edificate assumono un valore sintattico, in quanto capaci di conferire identità alle singole parti costruite, per restituire un'idea di città articolata e complessa.

In questo senso si potrebbe affermare che il progetto mette in scena un'inversione epistemologica⁶⁴ rispetto al senso del paesaggio che da sfondo dell'edificazione diventa l'elemento di continuità nella *città in estensione* estesa alla scala geografica.

Grazie a questa inversione del senso delle cose che le parti della città geografica assumono autonomia e significato coinvolgendo i vuoti nel posizionamento e nel dimensionamento di ogni aggregato e di ogni elemento urbano all'interno della configurazione territoriale e dell'insieme sintattico.

D'altro canto, così come sul piano della forma, gli elementi geografici risultano determinanti nel definire ordini, misure e geometrie del costruito, così anche la topografia e l'orografia incidono sulla forma e sul carattere degli "spazi aperti" della città (strade, piazze,

giardini, parchi) e su quelli interni degli isolati (patii, orti, cortili), sulla loro conformazione, dimensionamento e orientamento.

Grazie a questi possibili nuovi modi di governare la forma della città contemporanea, Infatti, sia i luoghi della collettività, gli spazi aperti delle piazze urbane e dei vuoti di natura, sia gli alloggi e gli insediamenti che contemplano la condizione privata della vita possono beneficiare di condizioni spaziali nuove e consone alle necessità che ha l'uomo, da sempre, di organizzarsi mediante strutture sociali e al contempo di addomesticare la natura.

La forma della città contemporanea mostra quindi la necessità di compendiare spazi dell'internità e spazi aperti di natura come sua caratteristica.

Questo assunto vale soprattutto se si pensa ai luoghi marginali delle nostre periferie a cavallo tra urbano ed extraurbano, i quali potrebbero trovare in questo rinnovato rapporto tra città, campagna e natura possibilità inedite e qualità spaziali ancora tutte da esplorare; essi potrebbero costituirsi come spazi dilatati o vasti di natura, oppure come spazi interni e

⁶⁴ Questo "salto di episteme" è analogo a quello prodotto dalla città del movimento Moderno rispetto alla città della Storia il quale viene chiaramente rappresentato all'interno del libro *Collage City*, dove Colin Rowe e Fred Koetter riportano il celebre disegno, in bianco e nero realizzato da un giovane Hans Kollhoff, che mette a confronto la pianta della città di Parma con la planimetria del progetto di Le Corbusier per Saint-Die, deducendo da questi esempi due modi diversi di concepire il "vuoto": "è opportuno dirigere ancora una volta l'attenzione sulla forma tipica della città tradizionale

che e così all'opposto, in ogni senso, della città dell'architettura moderna che questi due modelli potrebbero addirittura essere interpretati come le due letture alternative di un qualche diagramma gestaltico che registri le variazioni del fenomeno planimetrico. Infatti, il primo è quasi tutto bianco e il secondo quasi tutto nero; il primo è un cumulo di solidi in un vuoto quasi intatto, il secondo un insieme di vuoti all'interno di un solido ampiamente rispettato (...). C. Rowe, F. Koetter, op. cit., 1981, p. 105.

delimitati ma, al contempo, anche aperti e orientati, su uno o più lati, verso un brano di paesaggio antropizzato e progettato; oppure, in altri casi, tali luoghi potrebbero costituirsi come spazi compressi, interni alle strutture urbane e nello stesso tempo “accogliere” parti di natura necessarie al benessere collettivo.

Infine, all’interno di questo rapporto con le forme della topografia, appare particolarmente interessante lo studio delle tecniche di composizione delle forme della residenza, e quindi dei rapporti tra la forma urbana e la tipologia edilizia.

Organizzandosi intorno a spazi vuoti, caratterizzati dalla presenza di una natura domestica che accoglie per porosità i servizi dedicati alla residenza, gli isolati urbani progettati dai Samonà si compongono e si declinano in relazione alle forme del sostrato orografico ovvero ai caratteri topografici del terreno e ai relativi caratteri di visibilità e di panoramicità, (occupando la piana con una teoria di strade e isolati, disegnando la città costiera attraverso un sistema lineare binato, interpretando la direzione dei versanti attraverso l’articolazione dei *redents*, organizzando la punta per terrazze, marcando i punti cospicui della cornice collinare attraverso un sistema di capisaldi) con l’intento di conformare luoghi e sequenze di luoghi connotati da differenti qualità spaziali dettate dall’interpretazione degli specifici eventi geografici.

Divenute il principale campo di indagine di questo lavoro, queste intuizioni hanno consentito a Giuseppe e Alberto Samonà di mettere a punto, attraverso l’elaborazione sperimentale del progetto, delle sintassi

e delle grammatiche di composizione della forma urbana chiare, precise e, al contempo, capaci di prestarsi a ricche e molteplici declinazioni.

Riconoscendo l’impossibilità di restaurare l’immagine della città tradizionale, ma riconoscendo anche la coerenza di un nuovo ordine per la trasformazione della città del nostro tempo queste grammatiche possono rappresentare un’occasione per il rilancio di una scienza del progetto urbano in grado di adattarsi anche all’estrema varietà della contemporaneità.

Così il progetto della città geografica si propone l’obiettivo di “aprire, per mezzo dell’architettura, nuove e necessarie possibilità; frammenti di verità nel presente” (Gregotti, 2014).

Il compito del progettista allora resta quello di intervenire sulla crisi della città contemporanea tramutandola in opportunità per il rinnovamento della sua forma, attribuendo significato alle aree vuote di natura inglobate nella città, oppure ai “frammenti” di città collocati nei contesti periurbani, in altre parole è necessario nella contemporaneità tornare a interrogarsi su quali siano i principi sintattici attraverso i quali esprimere la relazione tra forme architettoniche e spazi aperti di natura.

La condizione della “città estesa” o dei grandi vuoti della dismissione offre la possibilità di definire una nuova idea di città: “un’idea di città-natura rispondente, nello stesso tempo, alla nostra volontà di affermare il valore civile della città” (Moccia, 2016).

L’obiettivo di questo lavoro è stato quindi quello di mettere a fuoco, attraverso l’analisi del progetto per

una *Metropoli Futura dello Stretto*, nuovi possibili modi di governare lo sviluppo delle nostre città stabilendo nuovi ordini in grado di accogliere e mettere in forma discontinuità, spazi vuoti e di natura misurandoli con la finitezza delle parti di città, attribuendo al “vuoto” un valore sintattico come intervallo necessario all’identificazione delle parti della città estesa alla scala geografica e non come residuo spaziale da occupare successivamente.

La bellezza della città geografica, nel suo rinnovato rapporto semantico e operativo con le forme della Terra, va intesa come esito di una ritrovata armonia tra parti di diversa natura, artificiali e naturali, in grado di esprimere un nuovo ordine urbano-territoriale, per dare nuovo senso all’abitare contemporaneo.

Nei progetti di Giuseppe e Alberto Samonà c’è la convinzione che possa esistere un futuro migliore per chi vive e abita le nostre città; una convinzione fondata sulla fede assoluta verso la disciplina del progetto urbano, da intendersi come scienza capace di trovare in sé stessa la soluzione ai problemi della città contemporanea, nel suo continuo divenire.

BIBLIOGRAFIA

Sul rapporto tra città e territorio

AA.VV. (1968). *Teoria della progettazione architettonica*, Bari: Dedalo Libri.

AA. VV. (1964). *La città Territorio. Problemi della nuova dimensione. Un esperimento didattico sul centro direzionale di Centocelle in Roma*. Bari: Leonardo Da Vinci Editrice.

Aymonino, Carlo (1966). *La formazione di un moderno concetto di tipologia edilizia*, in AA.VV., *rapporti tra la morfologia urbana e la tipologia edilizia*. Venezia, Cluva, pp. 15-51.

Amistadi, Lamberto (2020). *La costruzione della città. Concetti e figure*. Padova: Il Poligrafo.

Arís, Carlos Marti (2007). *La cèntina e l'arco. Pensiero, teoria, progetto in architettura*. Milano: Cristian Marinotti Edizioni.

Arís, Carlos Marti (2002). *Il fondo di ghiai*. in Id., *Silenzi eloquenti. Borges, Mies van der Rohe, Ozu, Rothko, Oteiza*, Milano, Christian Marinotti Edizioni, p. 149.

Benevolo, Leonardo (1968). *L'architettura delle città nell'Italia Contemporanea*. Bari: Editori Laterza.

Caniggia, Gianfranco, (1976). *Strutture dello spazio antropico. Studi e note*. Firenze: Uniedit.

Crouch, Colin (2003). *Postdemocrazia*. Roma-Bari: Laterza.

Rowe, C., Koetter, F. (1981). *Collage City*, Milano: Il Saggiatore.

Corboz, Andre (1985). *Il territorio come palinsesto*. Casabella (259).

Conforto, C., De Giorgi, G., Muntoni, A., Pazzaglini, M. (1977). *Il dibattito Architettonico in Italia 1945-1975*. Roma: Bulzoni Editore.

D'Amato Guerrieri, C., Petruccioli, A. (1970). *Società capitalistica e funzione urbana*. (8-9).

De Carlo, Giancarlo (1967). *Proposte operative*. IX Convegno I.N.U. Ancona.

Frampton, Kennet (1991). *The Rise and the Fall of Mega-Architecture: Arata Isozaki and the Crisis of Metabolism 1952-66*. In GA-Architect-6, *Arata Isozaki, Vol.1, 1959-1978* (p. 9). Tokyo: ADA Edition.

Grassi, Giorgio (1961). *LA città come prestazione vitale*. Casabella (258).

Gregotti, Vittorio (2014). *Il possibile necessario*. Milano: Bompiani.

Lukács, György (1960). *Estetica* . Torino : Einaudi.

Koolhaas, Rem (2006). *Junk Space. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*. Macerata: Quodlibet.

Lynch, Kevin (1960). *L'immagine della città*. Cambridge (Massachusetts): Massachusetts Institute of Technology.

Moccia, Carlo (2016). *Realismo e Astrazione e altri scritti*. Firenze: Aion.

Moccia, Carlo (2021). *Per una teoria della formatività* (p. 57 – 59) Macerata: Quodlibet.

Moccia, Carlo (2022). *Il progetto della "città in estensione"*. In Renato Capozzi, e Federica Visconti, *la COSTRUZIONE della FROMA URBANA tra ARCHITETTURA e CITTA'* (p. 46-53). Padova: Il Poligrafo.

Perelli, Augusto (1964). *Poetiche del Planning contemporaneo*. Casabella (292).

Piccinato, G., Quilici, V., & Tafuri, M. (1962). *La città territorio verso una nuova dimensione*. Casabella(270)

Poëte, Marcel (1958). *La città antica*. Torino: Einaudi.

Quaroni, Ludovico (1967). *La torre di Babele*. Padova: Marsilio Editore.

Quaroni, Ludovico (1996). *Il Progetto per la città. Dieci lezioni*. Roma: Edizioni Kappa.

Quistelli, Antonio (1973). *Dieci anni di esperienze didattiche e professionali, Progetti dello studio Quaroni*. Controspazio (300).

Rossi, Aldo (1962). *Nuovi Problemi*. Casabella (264).

Rossi, Aldo (1966). *L'architettura della città*. Milano, Libreria Clup.

Samonà, Alberto (1963). *Il dibattito architettonico e urbanistico oggi in Italia*. Comunità (115).

Samonà, Giuseppe (1976). *La città in Estensione*. Conferenza tenuta presso la facoltà di Palermo il 25 maggio 1976. Palermo: Stampatore Tipografi Associati.

Samonà, Giuseppe (1954). *Positivismo e storicismo nella cultura urbanistica di oggi*. Casabella (200).

Samonà, Giuseppe (1960). *L'urbanistica e l'avvenire della città negli stati europei*. Bari: Laterza.

Samonà, Giuseppe (1964). *Relazione e conclusione al seminario su città-territorio. La città territorio*. Bari: Leonardo da Vinci.

Samonà, Giuseppe (1967). *i concetti di standard e tipologia nell'urbanistica. IX Convegno I.N.U. Ancona*.

Samonà, Giuseppe (1971). *Aspetti e problemi della città nella cultura urbanistica oggi. Il fenomeno della città nella vita e nella cultura di oggi*. Firenze.

Samonà, Giuseppe (1975). *L'unità architettura urbanistica*. Milano.

Sica, Paolo (1970). *L'immagine della città da sparta Las Vegas*. Bari: Editori Laterza.

Tafuri, Manfredo (1973). *Progetto e utopia*. Roma- Bari: Laterza.

Tange, Kenzo (1961). *Un piano per Tokio*. Casabella (258).

Tentori, Francesco (1961). *Quindici anni di Architettura*. Casabella (251).

Terranova, Antonino (1995). *Ludovico Quaroni, Architetture per cinquant'anni*. Roma: Gangemi Editore.

Tupputi, Giuseppe (2022). *Progetto urbano e geografia. Il valore delle forme della terra nell'esperienza di Saverio Muratori e Agostino Renna*. Firenze: Aìon.

Ungers, Oswald Mathias (1978). *Le città nelle città*. Proposte della Sommer Akademie per Berlino, in «Lotus» n°19 / giugno 1978.

Sulla Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

Berlingieri, Fabrizia (2018). *Terzo Territorio, il Ponte e L'area dello Stretto. Paesaggio Città e Architettura*. Roma: Aracne Editricce.

Cardullo, Francesco (2010). *Giuseppe e Alberto Samonà e la metropoli dello Stretto di Messina*. Roma: Officina Edizioni.

Cardullo, Francesco (2005). *Dalla conurbazione alla Metropoli, progetti dei Samonà per l'area dello Stretto* in: *Trasporti e cultura* n° 12, Campanotto editore, pp. 34-41.

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

Cardullo, Francesco (2010). *Architettura e città. Scritti su Messina*, Roma: Officina Edizioni.

Cardullo, Francesco (2011). *Appunti per il Piano Regolatore di Messina*, in: *Città e Territorio*, n° 1, Messina: Grafo Editor.

Cardullo, Francesco (2016). *Il Pilone del Ponte sullo Stretto di Giuseppe Samonà*, Roma: Officina.

Controspazio, n°2, (1973). *Progetti di Ludovico Quaroni e di Giuseppe e Alberto Samonà*, Roma: Dedalo, pp. 6-73.

Macaluso, Luciana (2018). *Frammenti della città in estensione*. Siracusa: LetteraVentidue.

Mannino, Marco (2016). *Lo sguardo di Antonello*, Firenze: Aion.

Quistelli, Antonio (1973, Luglio - Agosto). *Dieci anni di esperienze didattiche e professionali, Progetti dello studio Quaroni*. Controspazio (300).

Samonà, Alberto (1963, Dicembre). *Un'esperienza di pianificazione. La città-regione dello Stretto*. Casabella (283).

Samonà, Giuseppe (s.d.). *Convegno InaArch. Ponte sullo Stretto*. Messina.

Samonà, G., Samonà, A. (1969). *Relazione allegata al concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la sicilia e il continente*.

Sul Territorio dello Stretto

AA. VV. (1985). *Messina, Una città ricostruita. Materiali per lo studio di una realtà urbana*, Bari: Edizioni Dedalo.

AA. VV. (1986). L'isolato di Messina. I Simposio internazionale di Progettazione. Cefalù: Mediterranea Editrice in Architettura.

AA. VV. (1997). Un modello sviluppo dell'area dello Stretto, Messina: Industria Poligrafica della Sicilia.

AA. VV. (1977). Urbanizzazione a settore edilizio nel Mezzogiorno, Reggio Calabria: Casa del Libro, 1977.

AA. VV. (1978). Dipendenza e sottosviluppo nell'area dello Stretto, Milano: Giuffrè.

AA. VV. (2008). con una premessa di Laura Thermes, L'area Metropolitano dello Stretto: nuovi scenari, Reggio Calabria: Iriti editore.

AA. VV. (2014). Laura Thermes progetti per il Sud: l'area metropolitana dello Stretto, Roma: Gangemi editore.

AA. VV. (2014). Città Metropolitane, aree interne: la competitività territoriale nelle Regioni in ritardo di sviluppo in: LaborEst n° 9, Reggio Calabria: Laruffa editore.

Ajroldi, Cesare (2014). *La Sicilia, I sogni e Le città*, Padova: Il Poligrafo.

Ardigò, Achille (1967). *La diffusione urbana; le aree metropolitane e i problemi del loro sviluppo*, Roma: Ave, 1967, pp. 112.

Amaddeo, Salvatore (2009). *Il Piano Quaroni per Reggio Calabria 1969-1975*, tesi di un Dottorato XXI ciclo diretto da L. Thermes "Il progetto dell'esistente e la città meridionale, tutor G. Neri, 2009.

Battaglia, Attilio (2011). *Area e città metropolitana: approfondimenti giuridici, istituzionali e socioeconomici*, Reggio Calabria: Aiello e Martino editori, pp. 126.

Barbara, Augusto (1975). "La pianificazione comprensoriale nella più recente legislazione", in: *Parametro 36*, pp.48-51.

Bianchi, A., Vendittelli, M. (1982). *L'attraversamento dello Stretto*, Reggio Calabria: Casa del Libro.

Busca, A., Cafiero, S. (1970). *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Roma: Giuffrè.

Caldo, C., Santalucia, F. (1977). *La città meridionale*, Firenze: La Nuova Italia.

Campione, Giuseppe (1978). *Pianificazione e gestione del territorio in Sicilia*, Messina: Industrie Poligrafiche della Sicilia.

Campione, Giuseppe (1988). *Il dominio territoriale delle funzioni: contributi ad una geografia dell'area*

dello Stretto, Messina: Industria Poligrafica della Sicilia, pp. 139-143.

Campione, Giuseppe (1988). Il progetto urbano di Messina, Roma: Gangemi.

Cardullo, Francesco (1992). "L'architettura dello Stretto: progetti a grande scala nella storia urbana di Messina" in: Rebecchini G., Cardullo F., Roseti C., Architettura civile, Roma: Gangemi.

Cardullo, Francesco (1993). La ricostruzione di Messina 1909-1940, Roma: Officina.

Cardullo, Francesco (2005). "Dalla conurbazione alla Metropoli, progetti dei Samonà per l'area dello Stretto" in: Trasporti e cultura n° 12, Campanotto editore, pp. 34-41.

Cardullo, Francesco (2006). Giuseppe Samonà e la Metropoli dello Stretto di Messina, Roma: Officina.

Cardullo, Francesco (2010). Architettura e città. Scritti su Messina, Roma: Officina Edizioni.

Cardullo, Francesco (2011). "Appunti per il Piano Regolatore di Messina", in: Città e Territorio, n° 1, Messina: Grafo Editor.

Cardullo, Francesco (2016). Il Pilone del Ponte sullo Stretto di Giuseppe Samonà, Roma: Officina.

Casabella n°523 di aprile, 1986.

Cicirelli, Vito (1978). a cura di, Problemi del rinnovo urbano, Messina: Industrie Poligrafiche della Sicilia.

Cilia, C., Roseti, C., (1988). "I Piani dello Stretto", in: Campione, Giuseppe, Il progetto urbano di Messina, Op. cit., pp. 465-597.

Ciorra, Pippo (1985). "L'ipotesi della città-regione" in: Terrano A., a cura di Ludovico Quaroni architetture per cinquant'anni, Roma: Gangemi, pp. 223-225.

Compagna, Francesco (1967). La politica della città, Bari: Laterza, pp. 130 e 131.

Controspazio, n°2, (1973). "Progetti di Ludovico Quaroni e di Giuseppe e Alberto Samonà", Roma: Dedalo, pp. 6-73.

Cortese G., Corvino T., Kim I., (2003). Giuseppe ed Alberto Samonà 1923-1993, Padova: Poligrafo.

Crinò, Sebastiano (1926). La regione dello Stretto di Messina: saggio di monografia antropogeografica. *Rivista Marittima*.

Dardi, Costantino (1969). *Attraversamento dello stretto di Messina, relazione del progetto di concorso per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente*.

De Matteis, Giuseppe (1978). "La crisi della città contemporanea", in: Capire l'Italia Le città, TCI, pp. 180-182.

Fera G., Ziparo A. (2012). *Lo Stretto in lungo e in largo, Reggio Calabria*: Edizione Centro Stampa di Ateneo, pp 192.

Gruppo Urbanisti Siciliani (1962). *Proposta per un piano territoriale della Provincia di Messina*, Casabella 265, pp.45/48.

Gambi, Lucio (1960). *La più recente e più meridionale conurbazione italiana*, in: *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, Istituto di Geografia della Facoltà di Lettere e Filosofia all'Università di Messina, volume V, Messina, pp. 2-7.

Gambi, Lucio (1965). "La conurbazione dello Stretto" in: *Calabria*, voce. Le regioni d'Italia, volume XVI, Torino: Utet, pp. 513-520.

Gambi, Lucio (1973). *Da Città ad area metropolitana*, in: *Storia d'Italia 5*", Torino: Einaudi, pp. 370-423.

Gambino, J., Limosani, M. (2013). *La città Metropolitana dello Stretto: una grande opportunità per lo sviluppo ed il lavoro, pam-phlet, Messina*, pp. 17. Il saggio non è stato pubblicato ma è possibile trovarlo in rete.

Gambino, J., Limosani, M. (2014). *La città Metropolitana di Messina: linee guida per lo sviluppo dei 51 comuni, Messina*, pp. 34. Il saggio non è stato pubblicato ma è possibile trovarlo in rete.

Gambino, J., Limosani, M., (2016). *Innovazione, Sostenibilità e Inclusione: linee guida per lo sviluppo della città Metropolitana di Messina*, pp. 21. Il saggio non è stato pubblicato ma è possibile trovarlo in rete.

Gattuso, D., Vermiglio, G., (2007). *La Metropolitana del Mare, Reggio Calabria*, Edizione Sperimentale Reggina, Fondazione Mediterranea, pp. 40.

Grasso, Antonio (1994). *Le aree metropolitane siciliane, funzioni, vincoli, strategie*, Bologna: Patron.

Infussi, Francesco (1992). *Giuseppe Samonà. Una cultura per conciliare tradizione e innovazione*, in: Di Biagi P. e Gabellini P., a cura di, *Urbanisti italiani*, Bari: Laterza, pp. 153/250.

Moschini, Francesco (1979). *Dal gioco sapiente agli oggetti a reazione poetica* In C. Dardi, *Semplice, lineare, complesso* (p. 12). Roma: AAM.

Karrer, Franco (1977). *I problemi territoriali della regione dello Stretto*, in: AA. VV., *Un modello di sviluppo dell'area dello Stretto*, Messina, Industria Poligrafica della Sicilia, pp. 9-20.

Karrer, Franco, (1978). *La regione dello Stretto a dieci anni dal Progetto '80*, in: AA. VV., *Dipendenza e sottosviluppo nell'area dello Stretto*, Milano: Giuffrè, pp. 151-175.

L'Ingegnere n°11, (1971). *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, novembre 1971 pp. 853-954.

La Loggia dei Mercanti n° 9/10 (1976). *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina*, anno V, pp. 321-327.

Leone N. G., Piraino A. (1996). *Le aree metropolitane siciliane: verso quale governo*, Palermo: Edizioni Incipit, pp. 222.

Mainardi, Roberto, a cura di (1971). *Le Grandi città italiane*, Milano: Franco Angeli, pp. 460.

Mainardi, R. e Tombola, C. (1982). *Grandi città e aree metropolitane*, Milano: Franco Angeli, pp. 336.

Mannino, Marco (2004). *La città dello Stretto ed il mare architettura e paesaggio* in: *d'Architettura*, n° 25, pp. 82-91.

Mannino, Marco (2016). *Lo sguardo di Antonello*, Firenze: Aion.

Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica (1969). *Progetto 80: rapporto preliminare del programma economico nazionale 1971-1975*; vedi anche l'edizione della cara editrice Feltrinelli, Milano, pp. 202.

Ordine degli Ingegneri della provincia di Messina (1972). a cura di, *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, Messina, Arti Grafiche la Sicilia.

Pace G., Petroncelli E., a cura di (1977). *L'Area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive*

dell'economia mediterranea, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, pp. 286.

Parametro, n° 3/4, Faenza 1970, pp. 112-114.

Parametro n° 6, Faenza, 1971, p. 68.

Pecora, Aldo (1974). *Sicilia, in: Le regioni d' Italia*, Torino: Utet, 1974, pag. 642.

Purini, Franco (2008). *La misura italiana dell'architettura*, Bari: Editori Laterza.

Quaroni, L., D'Orsi Villani, P., Quistelli, A. (1968). *Relazione del PRG di Reggio Calabria*, capitolo IV., conclusioni III e Appendice.

Renzone, Chiara (2012). *Il Progetto '80. Un'idea di paese nell'Italia degli anni 60*. Firenze: Alinea Editrice.

Venezia, Francesco (1986). *Progetti*. In AA.VV, *Lisolato di Messina*. Cefalù: M.ED.IN.A Mediterranea Editrice in Architettura.

Su Giuseppe e Alberto Samonà

Ajroldi, Cesare (2014). *La Sicilia, I sogni e Le città*, Padova: Il Poligrafo.

Dal Co, Francesco (1975). *Il gioco della memoria: 1961-1975*. In AA.VV, *Giuseppe Samonà 1923-1975 Cinquant'anni di architettura* (p. 110). Roma : Officina Edizioni.

Cardullo, Francesco (2005). "Dalla conurbazione alla Metropoli, progetti dei Samonà per l'area dello Stretto" in: *Trasporti e cultura* n° 12, Campanotto editore, pp. 34-41.

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

Controspazio, n°2 (1973). "Progetti di Ludovico Quaroni e di Giuseppe e Alberto Samonà", Roma: Dedalo, pp. 6-73.

Infussi, Francesco (1992). "Giuseppe Samonà. Una cultura per conciliare tradizione e innovazione", in: Di Biagi P. e Gabellini P., a cura di, *Urbanisti italiani*, Bari: Laterza, pp. 153/250.

Longobardi G., Marras. (2020). *Giuseppe Samonà. Progetti per la città pubblica*, Pordenone: Arti grafiche Ciemme.

Lovero, Pasquale (1973, Luglio-Agosto). *La professione dell'urbanistica-architettura. Progetti dello studio Giuseppe e Alberto Samonà. Controspazio(2), 3.*

Loverp, Pasquale (1975) *Giuseppe Samona. L'unità Architettura Urbanistica. Scritti e progetti 1929-1973.* Milano: Franco Angeli Editore.

Macaluso, Luciana (2018). *Frammenti della città in estensione.* Siracusa: LetteraVentidue.

Moccia, Carlo (2022). *Il progetto della "città in estensione"*. In R. Capozzi, & f. Visconti, *la COSTRUZIONE della FROMA URBANA tra ARCHITETTURA e CITTA'* (p. 46-53). Padova: Il Poligrafo.

Cardullo, Francesco (2010). *Giuseppe e Alberto Samonà e la metropoli dello Stretto di Messina.* Roma: Officina Edizioni.

Macaluso, Luciana (2018). *Frammenti della città in estensione.* Siracusa: LetteraVentidue.

Tentori, Francesco (1996). *Giuseppe e Alberto Samonà. Fusioni fra Architettura e Urbanistica.* Torno - Milano: Testo & Immagine.

Quillici, V., Longobardi, G., (1998). *La Mano aperta. Giornata di studio sull'insegnamento di Alberto Samonà.* Roma: Edizioni Librerie Dedalo.

APPENDICI

Tutte le tavole contenute nella trattazione sono originali ed eseguite dall'autore.

Le immagini sono state tratte da fonti debitamente citate.

Le foto aeree (contenute nel corpo di questo lavoro) sono state scattate a più riprese in una campagna fotografica svoltasi nell'estate del 2022.

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1 La stanza territoriale dello Stretto	46	Tavola 10 Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Il progetto di Costantino Dardi e Giovanni Morabito	76
Tavola 2 Orografia dello Stretto e punti cospicui	48		
Tavola 3 Il sistema delle fiumare e dei torrenti	50	Tavola 11 Le previsioni del Piano Regolatore di Messina di Giuseppe Samonà. Il depotenziamento del traffico sulla Falce, la costruzione del Biporto e il nuovo insediamento in zona Sant'Agata	86
Tavola 4 Le città dello Stretto	54		
Tavola 5 Il sistema dei tracciati territoriali	56	Tavola 12 Le previsioni del P.R.G. di Messina. Il Parco in zona Falcata, il nuovo molo su viale San Martino e il depotenziamento della Stazione del Mazzoni	88
Tavola 6 Sezioni territoriali progressive lungo la geografia dello Stretto	58	Tavola 13 Le previsioni del P.R.G. di Messina. Il nuovo insediamento modellato sulle forme della Terra e il Biporto	89
Tavola 7 Le città dello Stretto (1960)	66		
Tavola 8 Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. La <i>Metropoli Futura dello Stretto</i> di Giuseppe e Alberto Samonà	70	Tavola 14 Ridisegno. Tav. B. C. 5 allegata al volume “la progettazione architettonica dello Stretto di Messina – ricerca diretta dal prof. Alberto Samonà 1969”	90
Tavola 9 Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Il progetto urbanistico di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli	72	Tavola 15 Ridisegno. La Metropoli Futura dello Stretto	93
		Tavola 16 Ridisegno versione corrispondente al plastico di progetto della metropoli futura dello Stretto	94

Tavola 17 | Dal Biporto alla Metropoli Futura dello Stretto 96

Tavola 18 | Disegno analitico interpretativo. La stanza territoriale come unità del progetto urbano 101

Tavola 19 | Disegno analitico interpretativo. La Metropoli futura dello Stretto, un modello di *città in estensione* alla scala geografica 102

Tavola 20a | Scomposizione. Parte Bassa del progetto compresa tra la cornice collinare dei peloritani e l'autostrada SA.RC. 104

Tavola 20b | Scomposizione. Parte alta del progetto con i nuclei contenitori di servizi che riconducono ad unità il sistema 106

Tavola 21 | Scomposizione. Sezione longitudinale del progetto della metropoli futura dello Stretto all'altezza dell'insediamento su villa San Giovanni con messa in evidenza delle quote centocinquanta e centotrenta. 108

Tavola 22 | Scomposizione. I nuclei contenitori di servizi sulla sponda Messinese a quota centocinquanta s.l.m., al di sotto il tracciato autostradale 111

Tavola 23 | Scomposizione. I nuclei contenitori di servizi sulla sponda Reggitana a quota novanta s.l.m., al di sopra il tracciato autostradale 111

Tavola 24 | Modello. La città di Messina sulla piana organizzata per strade e isolati 113

Tavola 25 | Ridisegno. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati 115

Tavola 26 | Disegno analitico interpretativo. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati, le forme della Terra 116

Tavola 27 | Disegno analitico interpretativo. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati, la struttura insediativa 117

Tavola 28 | I Grandi Redent che chiudono la composizione a Sud della metropoli futura dello Stretto 118

Tavola 29 | La nuova forma dell'isolato di Messina nella metropoli futura dello Stretto 120

Tavola 30 | Il sistema lineare rivolto verso la piazza 123

Tavola 31 | Modello. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri 125

Tavola 32 | Ridisegno. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri 127

Tavola 33 | Disegno analitico interpretativo. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri, le forme della Terra 128

Tavola 34 | Disegno analitico interpretativo. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri, la struttura insediativa 129

Tavola 35 | Ridisegno. La città lineare lungo la costa tra la falce e i laghi di Ganzirri. Le forme della Terra, il morfema insediativo, sezioni complessive 130

Tavola 36 | Modello. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto 132

Tavola 37 | Ridisegno. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto 135

Tavola 38 | Disegno analitico interpretativo. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto, le forme della Terra 136

Tavola 39 | Disegno analitico interpretativo. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto, le forme della insediative 137

Tavola 40 | Il muro di redent sulla punta dei peloritani. Le forme della Terra, il morfema insediativo, sezioni complessive 138

Tavola 41 | Le corti di Villa San Giovanni rivolte verso il mare dello stretto. Le forme della Terra 140

Tavola 42 | Modello. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi 142133

Tavola 43 | Ridisegno. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi 145133

Tavola 44 | Disegno analitico interpretativo. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi, le forme della Terra 146

Tavola 45 | Disegno analitico interpretativo. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi, le strutture insediative 147

Tavola 46 | Modello. La punta per terrazze 148149

Tavola 47 | Ridisegno. La punta per terrazze 151

Tavola 48 | Disegno analitico interpretativo. La punta per terrazze, le forme della Terra 152

Tavola 49 | Disegno analitico interpretativo. La punta per terrazze, le strutture insediative 153

Tavola 50 | La città per terrazze e i grandi tondi che chiudono la composizione sul versante calabrese 154

Tavola 51 | Le corti dilatate lungo la direttrice Nord-Sud nella parte bassa
156157

Tavola 52 | I corpi binati sulla parte alta della punta
158

Tavola 53 | La metropoli futura dello Stretto negli anni 70. Il sistema dei servizi sulla cornice collinare e il porto rada tra le città di Villa San Giovanni e Reggio Calabria
162

Tavola 54 | I Grandi redent sulla costa messinese. Pianta e sezione 168

Tavola 55 | Il grande vaso spaziale nei redent sulla piana di messina e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto 169

Tavola 56 | L'isolato di Messina. Pianta e Sezione 170

Tavola 57 | Dentrro la maglia di isolati su viale San Martino 171

Tavola 58 | La città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra. Pianta e sezione 173

Tavola 59 | Lungo la città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra 173

Tavola 60 | La città lineare lungo la costa messinese. Pianta e sezione 174

Tavola 61 | L'invaso spaziale tra gli elementi lineari lungo la costa messinese 175

Tavola 62 | Il "muro" di redent sullo sperone dei Peloritani. Pianta e sezione 176

Tavola 63 | Dentro il "muro" di redent sullo sperone dei Peloritani 177

Tavola 64 | Le grandi corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni. Pianta e sezione
178

Tavola 65 | Le grandi corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto 179

Tavola 66 | Le grandi corti dilatate nella parte bassa della città di Reggio Calabria. Pianta e prospetto 180

Tavola 67 | Le grandi corte dilatate dal centro sportivo metropolitano. Sullo sfondo i grandi redent sulla sponda messinese 181

Tavola 68 | I grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria. Pianta e sezione 182

Tavola 69 | I grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria ai piedi dell'Aspromonte 183

Tavola 70 | I nuclei contenitori di servizi. Pianta e sezione 184

Tavola 71 | Le grandi modellazioni di suolo ai piedi dei nuclei contenitori di servizio come luogo di osservazione del paesaggio dello Stretto 185

Tavola 72 | Prospettiva sintetica. Il versante messinese 186

Tavola 73 | Prospettiva sintetica. Il versante calabro 187

INDICE DELLE IMMAGINI

Figura 1 | Paul Klee. Luogo di culto 10

Figura 2 | Piano dello stretto di Messina. *Bibliothèque nationale de France* 21

Figura 3 | Kenzo Tange. Un piano per la baia di Tokio. Immagine tratta dal n°258 di Casabella. 25

Figura 4 | Ludovico Quaroni. Progetto di concorso per il quartiere C.E.P. alle Barene di San Giuliano. Immagine tratta da Quaroni L., *Il Progetto per la città. Dieci lezioni*, 1996. 32

Figura 5 | Lucio Gambi. La conurbazione dello Stretto. 45

Figura 6 | Il sistema di presidio del territorio descritto dai forti umbertini disposti sulla cornice collinare. 53

Figura 7 | Filippo Juvarra, XVIII secolo, La Palazzata a mare di Messina. Torino, Biblioteca Nazionale. 54

Figura 8 | I centri direzionali nei punti di innesto del ponte subacqueo. 79

Figura 9 | Luigi Borzì. Piano regolatore generale di Messina post ricostruzione. 85

INDICE DELLE FOTO

Foto 1 | Foto aerea di Messina dalla cornice collinare
61

Foto 2 | Foto aerea di Messina. La piana e la trama di
strade e isolati 62

Foto 3 | Foto aerea di Capo Peloro da Villa San
Giovanni 63

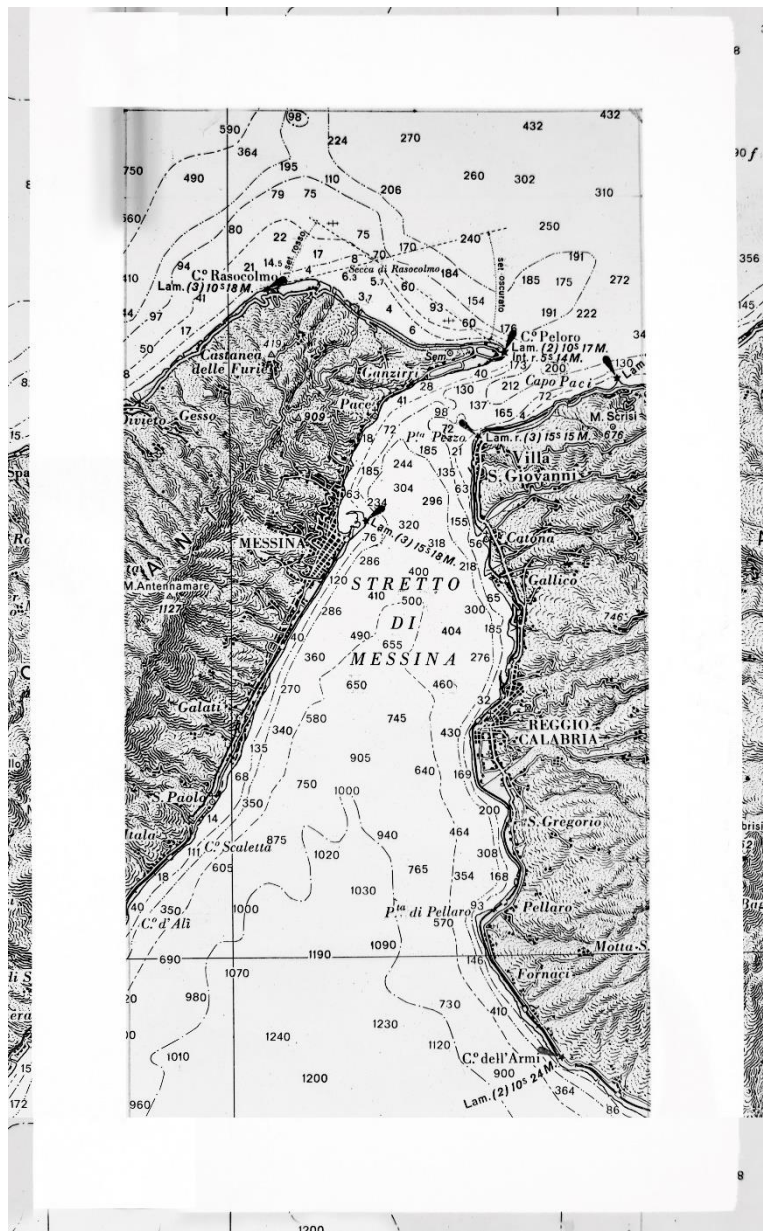
Foto 4 | Foto aerea delle valli di Gallico e Catona sul
versante calabro 64

Foto 5 | Foto aerea di Villa San Giovanni 65

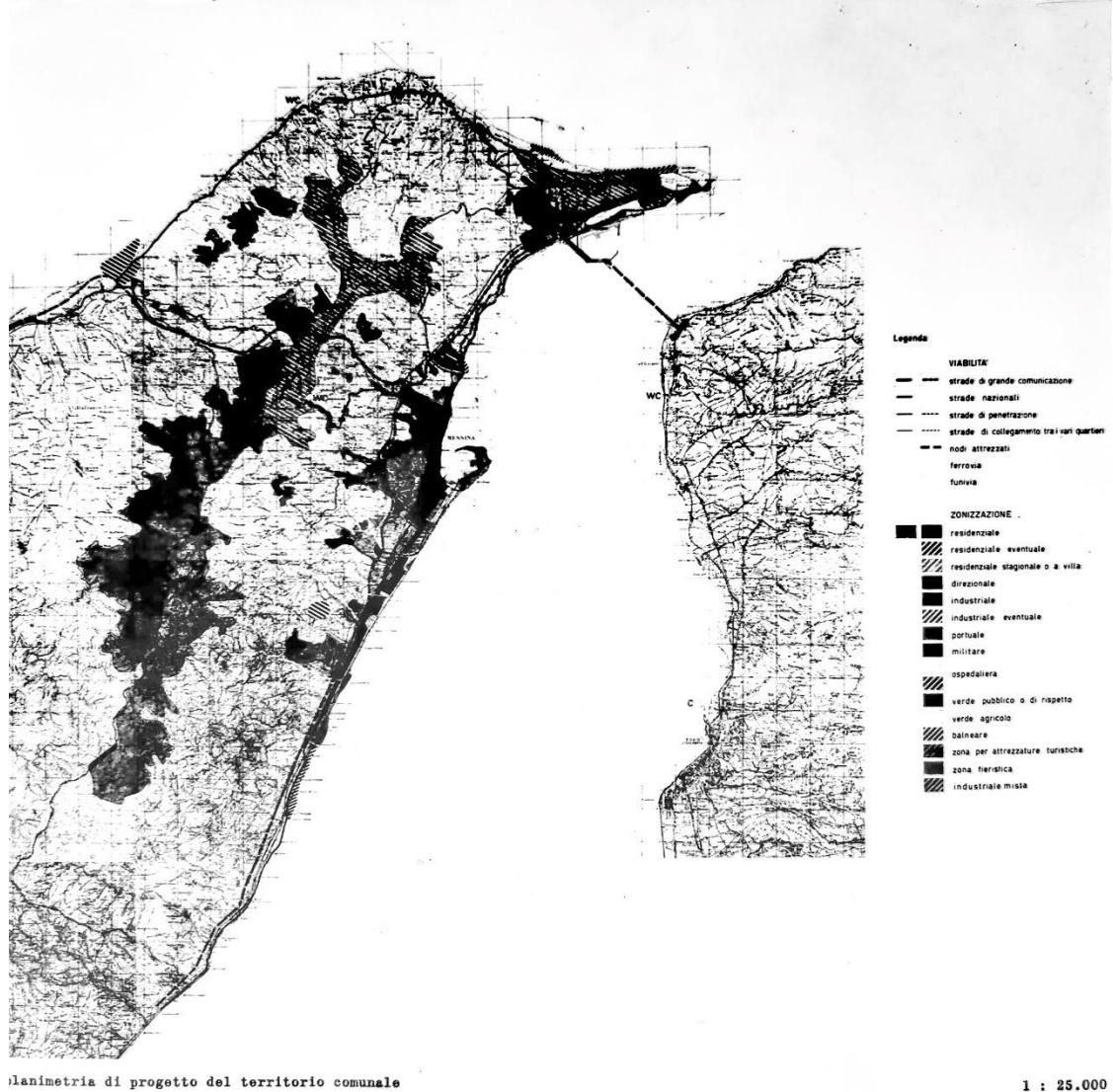
DISEGNI REPERIBILI PRESSO L'ARCHIVIO PROGETTI IUAV

Tutti i disegni raccolti in questa appendice sono consultabili presso l'Archivio progetti I.U.A.V. e sono stati tratti dalle lastre contenute nel Fascicolo "Stretto di Messina" nel novembre 2021 e comunque sono presenti nella maggior parte dei testi citati in bibliografia.

I disegni e le fotografie scelte per questa appendice sono stati riportati per garantire al lettore un confronto diretto tra i ridisegni e i disegni analitici che accompagnano le pagine precedenti di questa trattazione e i disegni originali redatti da Giuseppe e Alberto Samonà con il Gruppo degli Urbanisti Siciliani (G.U.S.).



Archivio Progetti IUAV | Ritaglio di studio conservato nel fascicolo "Stretto di Messina".

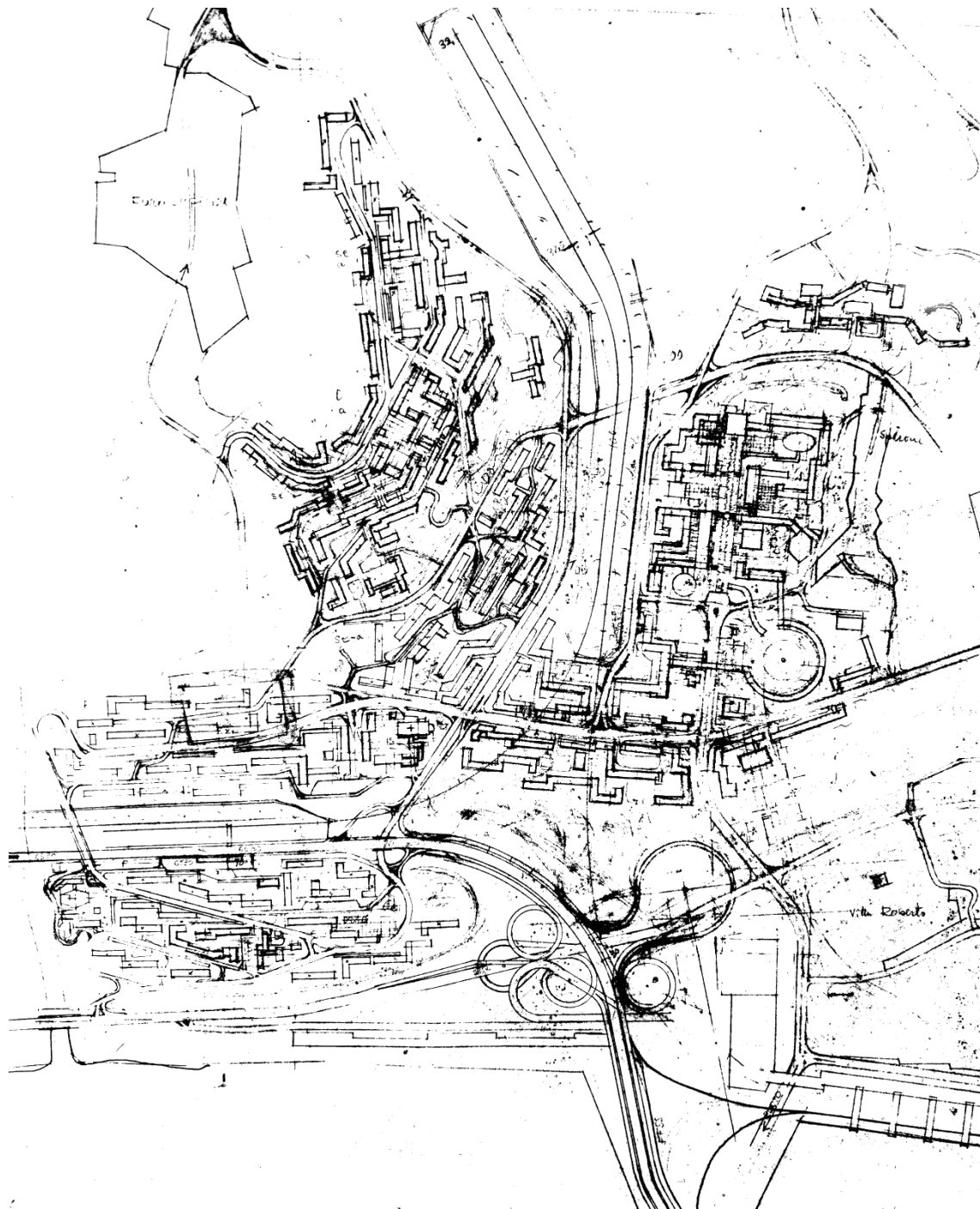




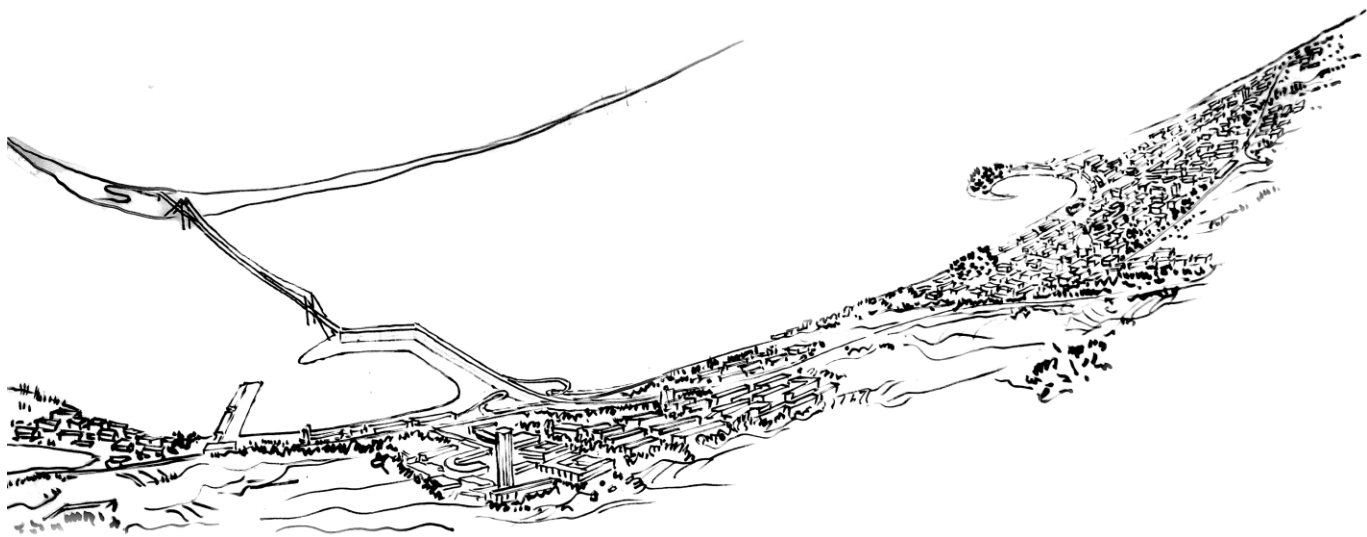
Archivio Progetti IUAV | Piano Regolatore generale del Comune di Messina. Zonizzazione delle aree di ampliamento della Zona Nord di Messina (S. Agata – Ganzirri – Faro)



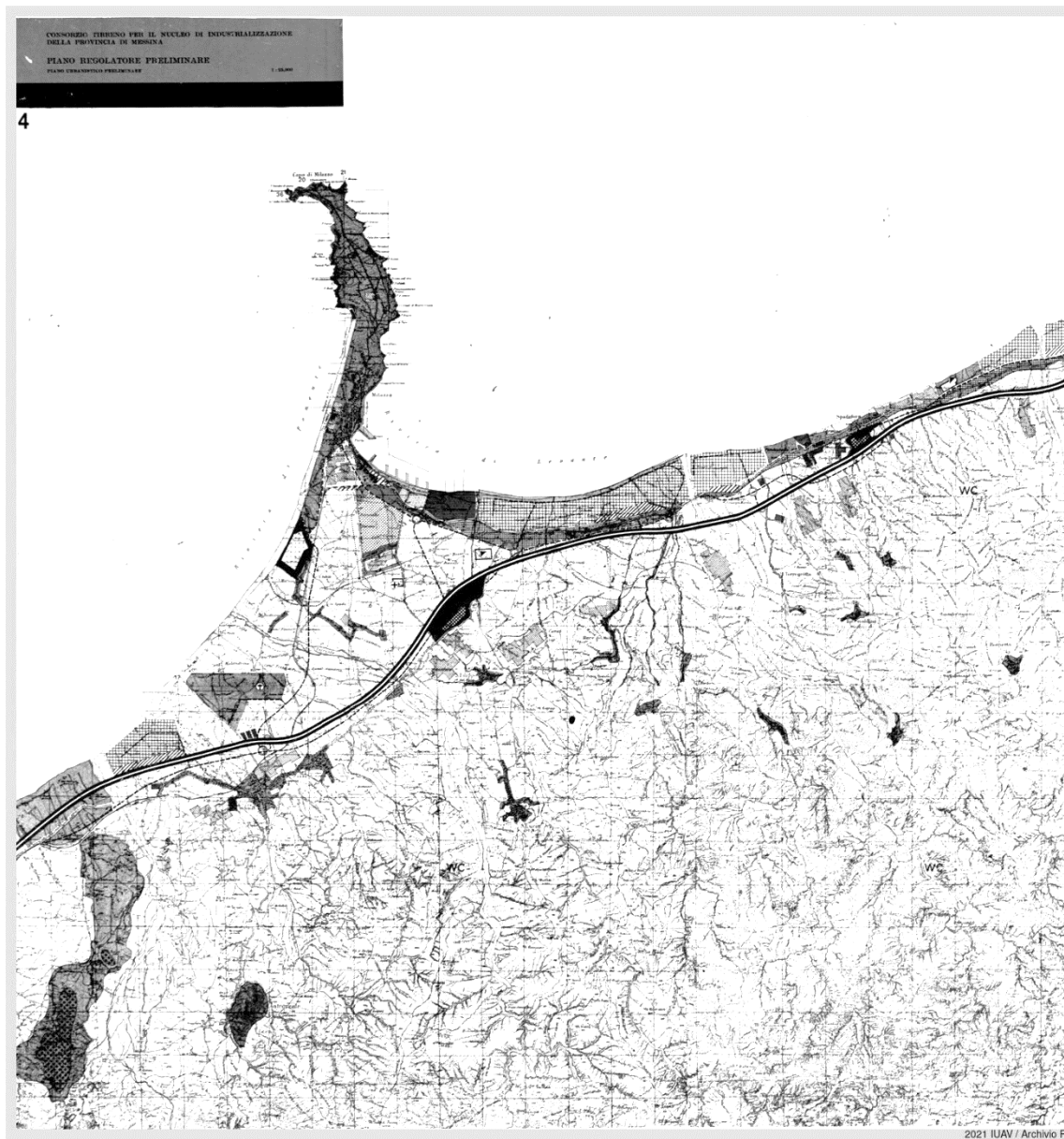
Archivio Progetti IUAV | Zonizzazione delle aree di completamento del centro urbano e sistemazione dell'area falcata



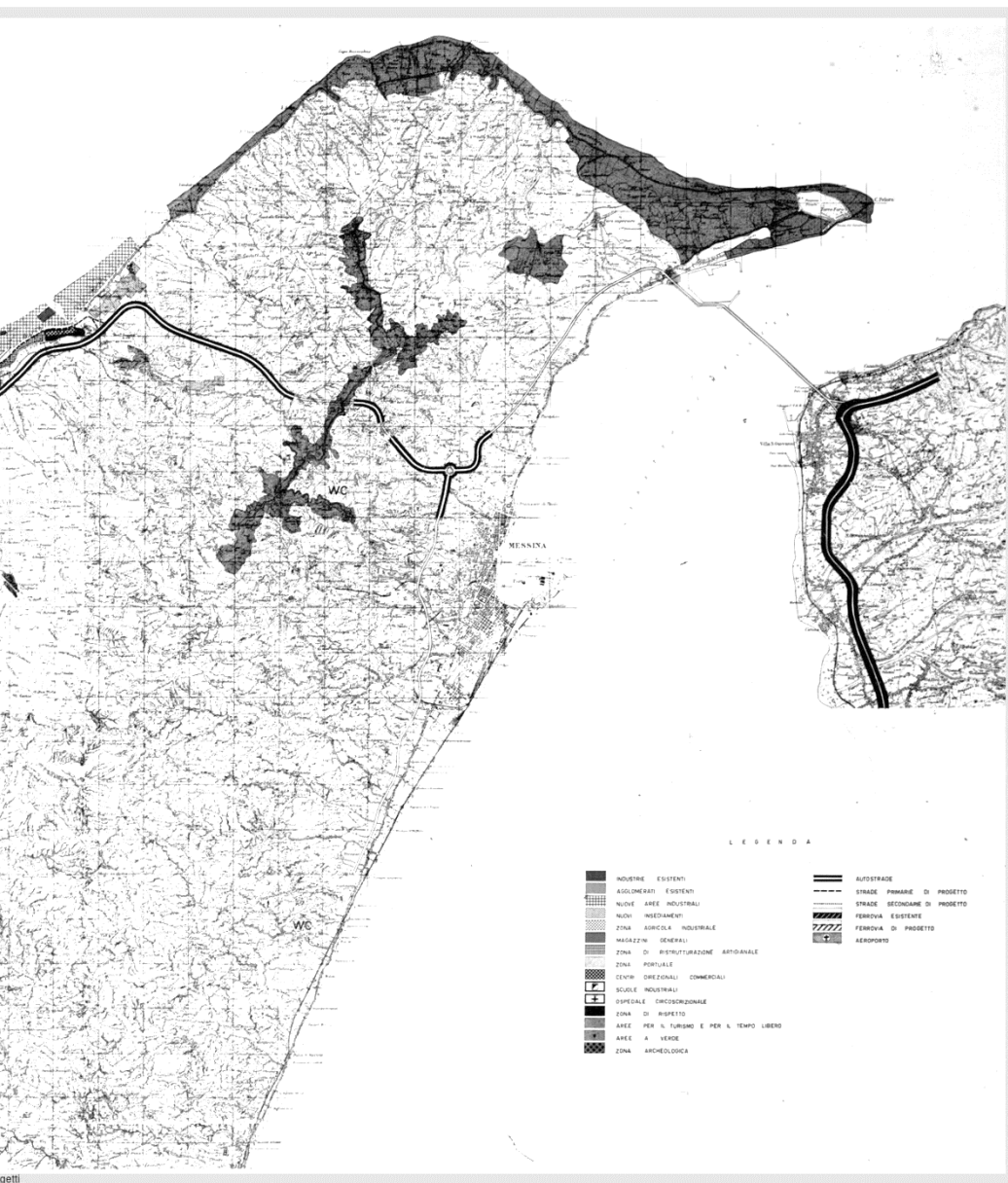
Archivio Progetti IUAV | Disegno di studio delle forme insediative proposte dal piano per la zona di sant'Agata alla radice del Biporto



Archivio Progetti IUAV | Prospettiva sintetica del progetto del Biporto



Archivio Progetti IUAV | Piano per un nucleo di Industrializzazione della provincia di Messina



COMUNE DI VILLA S. GIOVANNI

PIANO REGOLATORE GENERALE

regionali: Prof. Arch. Giuseppe TAMONE
Prof. Arch. Antonio BONATELLI
Prof. Arch. Roberto CALABRO
Gen. Ing. Rosolino CIRAFELLI
Gen. Ing. Giuseppe DE COLA
Gen. Arch. Alberto SERRAIO

A VIABILITÀ 1:5000 1/4 4

- confine territorio comunale
- zone residenziali del centro urbano
- zone residenziali dell'aggregato urbano e frazioni
- 121 zone residenziali
- a completamento dell'edilizia esistente
- da ristrutturare e ristrutturare
- di espansione
- turistica
- zona turistica alberghiera
- zona residenziale comune
- zona artigianale
- zona industriale
- zona mista
- zona ferroviaria
- zona portuale
- verde agricolo
- verde pubblico
- verde di ricreazione
- edifici pubblici del centro urbano (vedi tav. 5)
- edifici pubblici fuori centro urbano
- scuole
- ▶ campo sportivo
- ✚ ospedale
- ✚ mercato e foto boario
- cimiteri

LEGENDA VIABILITÀ

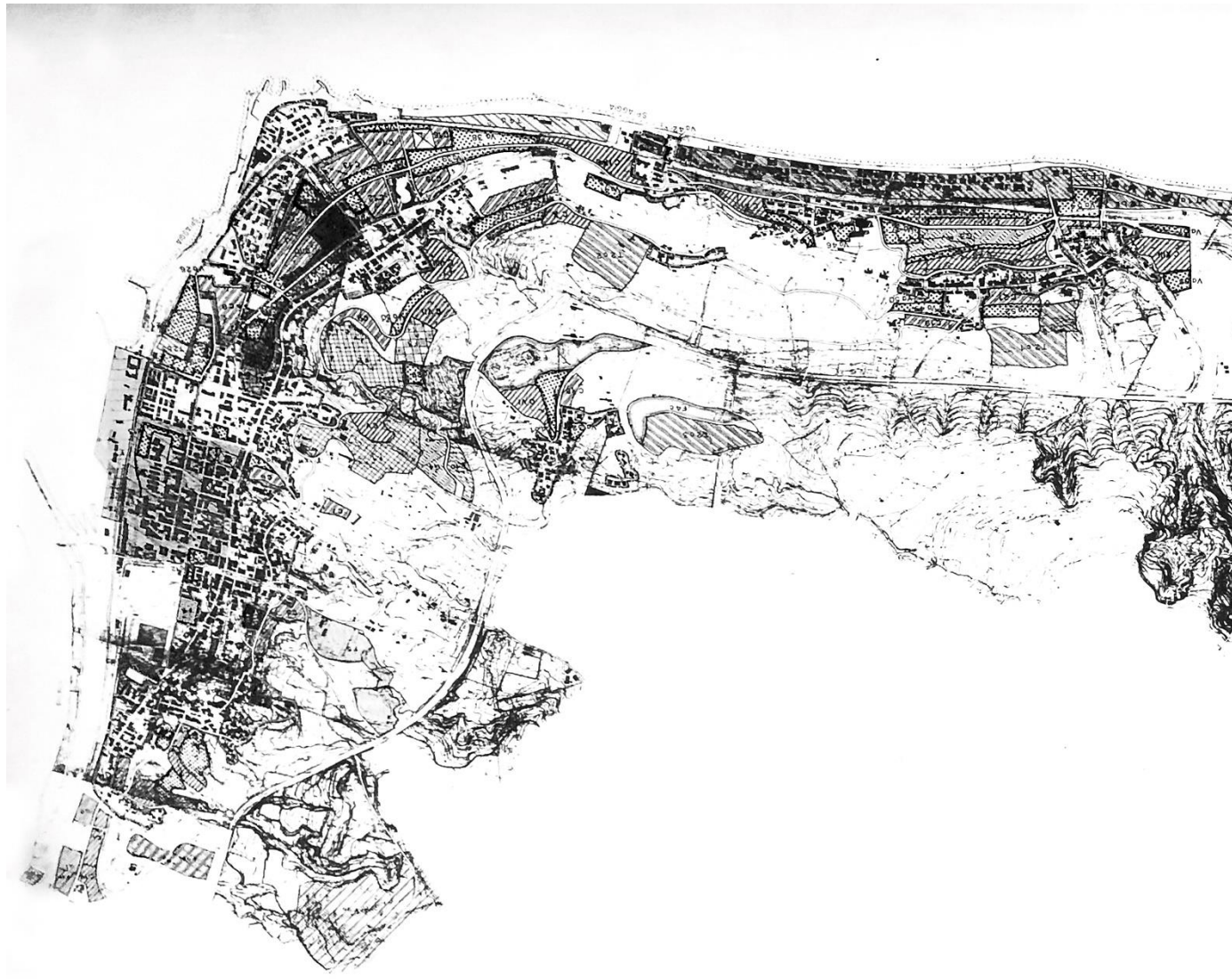
- viabilità
- ferrovia
- autostrada
- 1:1 ponte sullo stretto

per le zone residenziali del centro urbano vedere tavola 1:1000 (tav. 5)

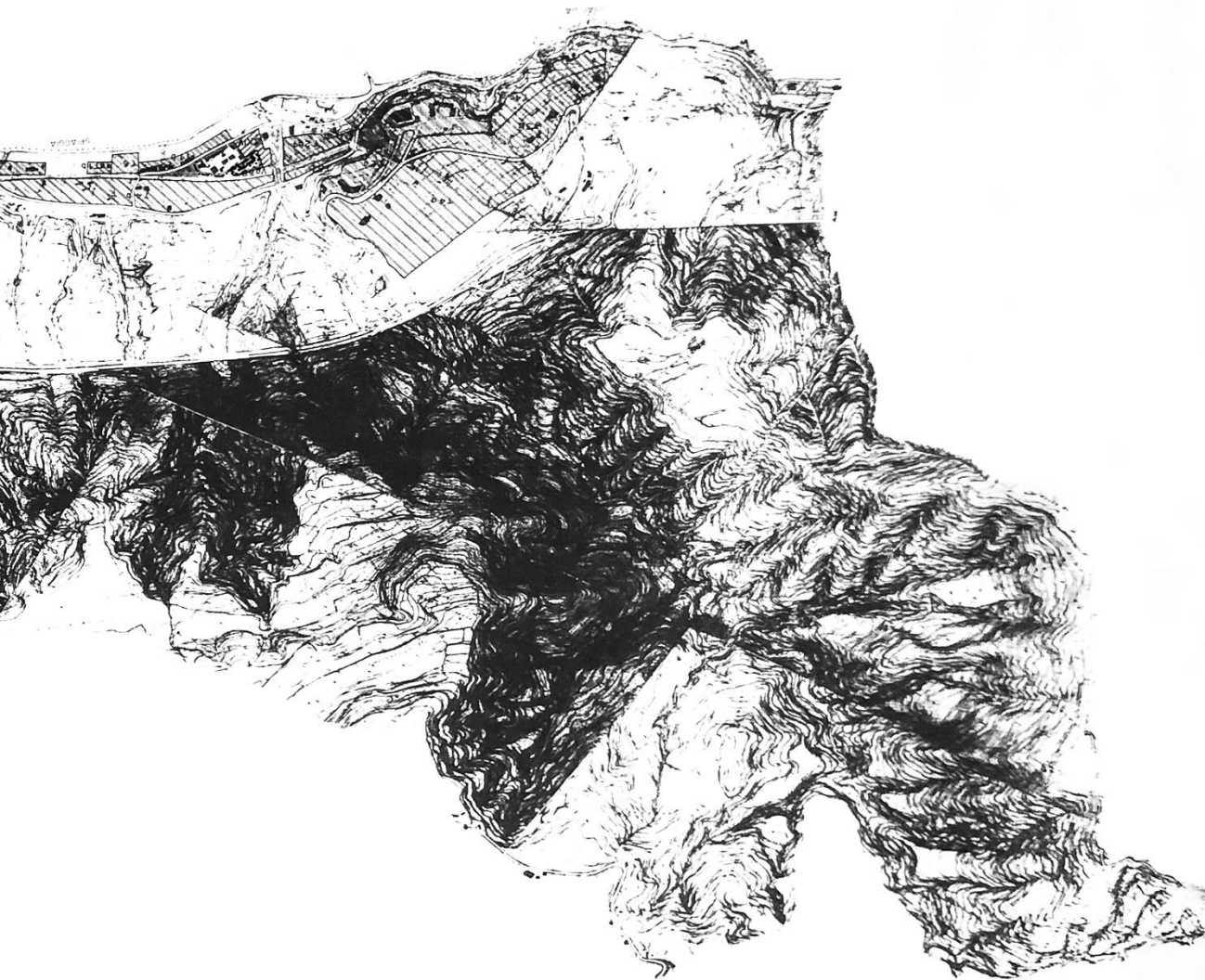


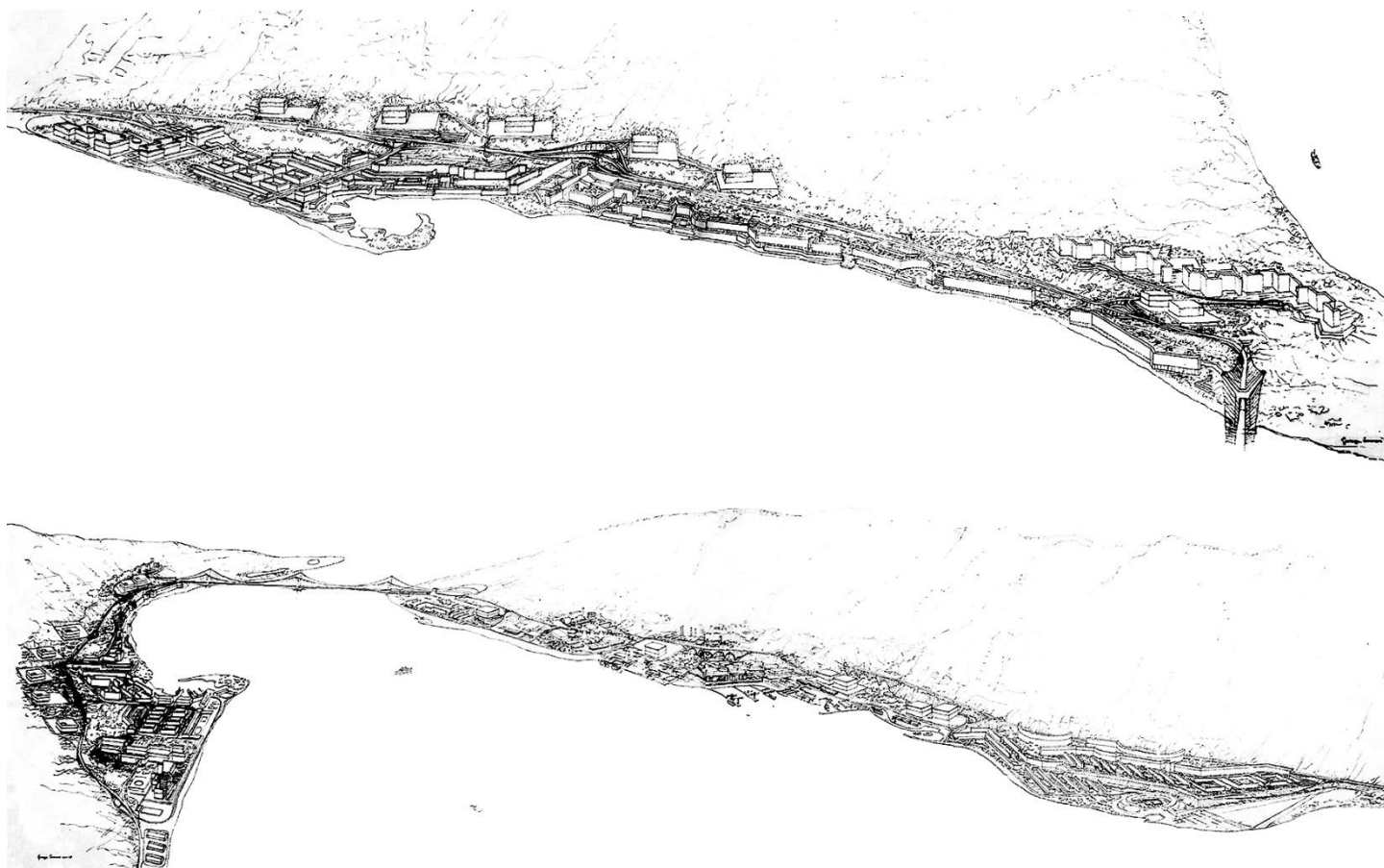
Archivio Progetti IUAV | Prima versione del P.R.G. di Villa San Giovanni (1963)



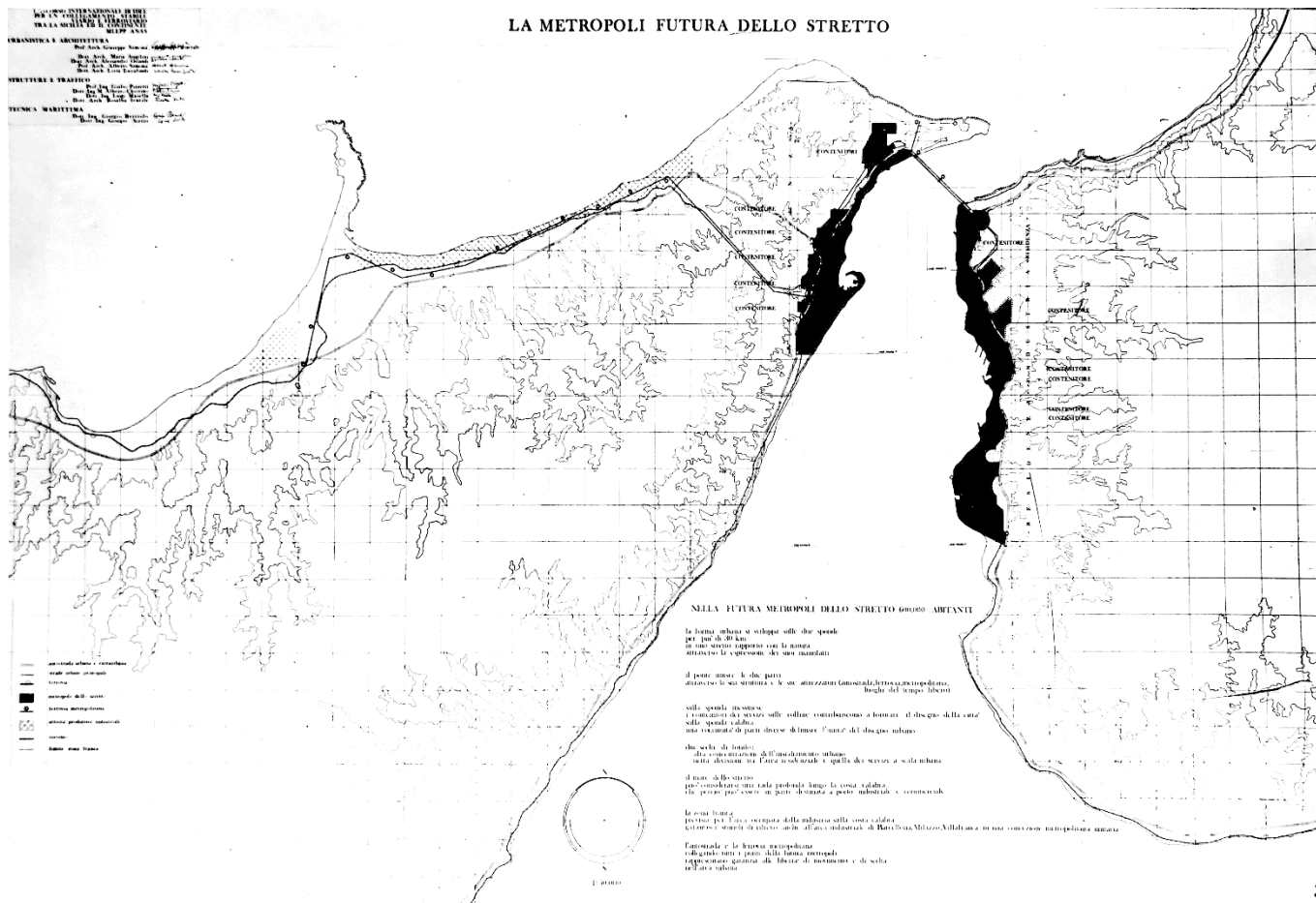


Archivio Progetti IUAV | Ultima versione del P.R.G. di Villa San Giovanni (1977)



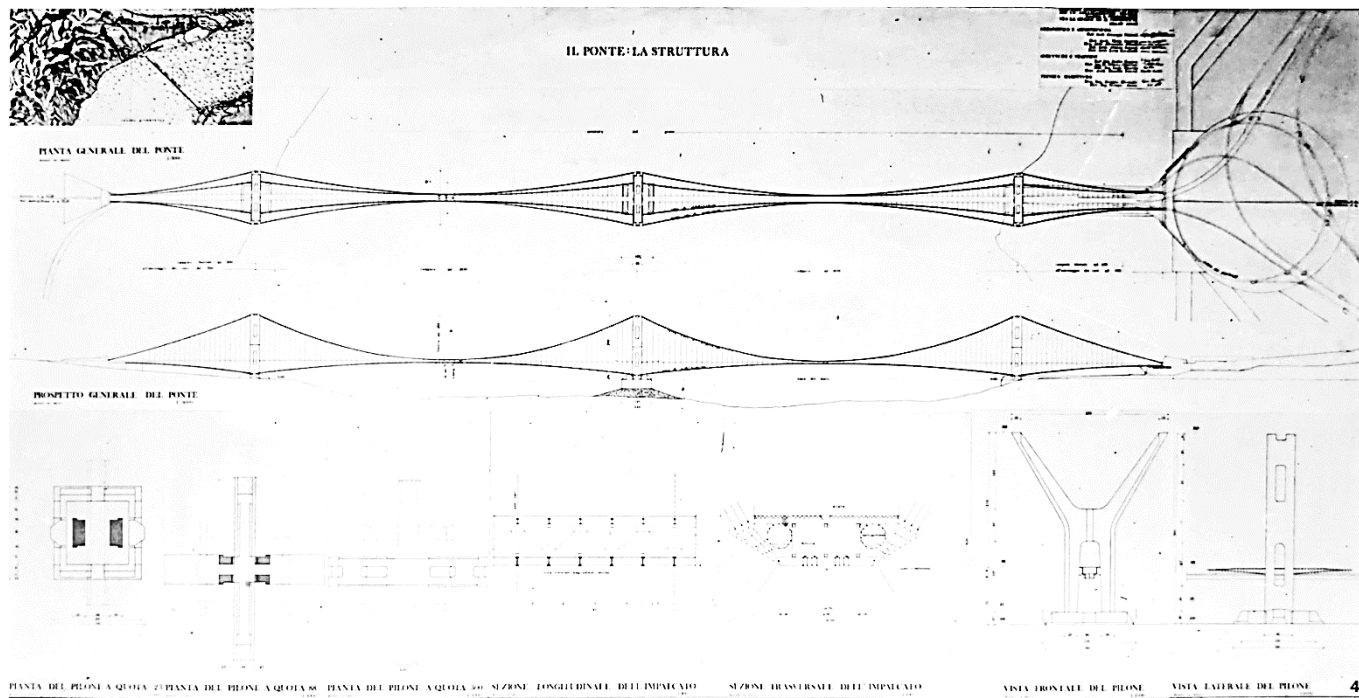


Archivio Progetti IUAV | Tavola 1 Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto.
Prospettive sintetiche



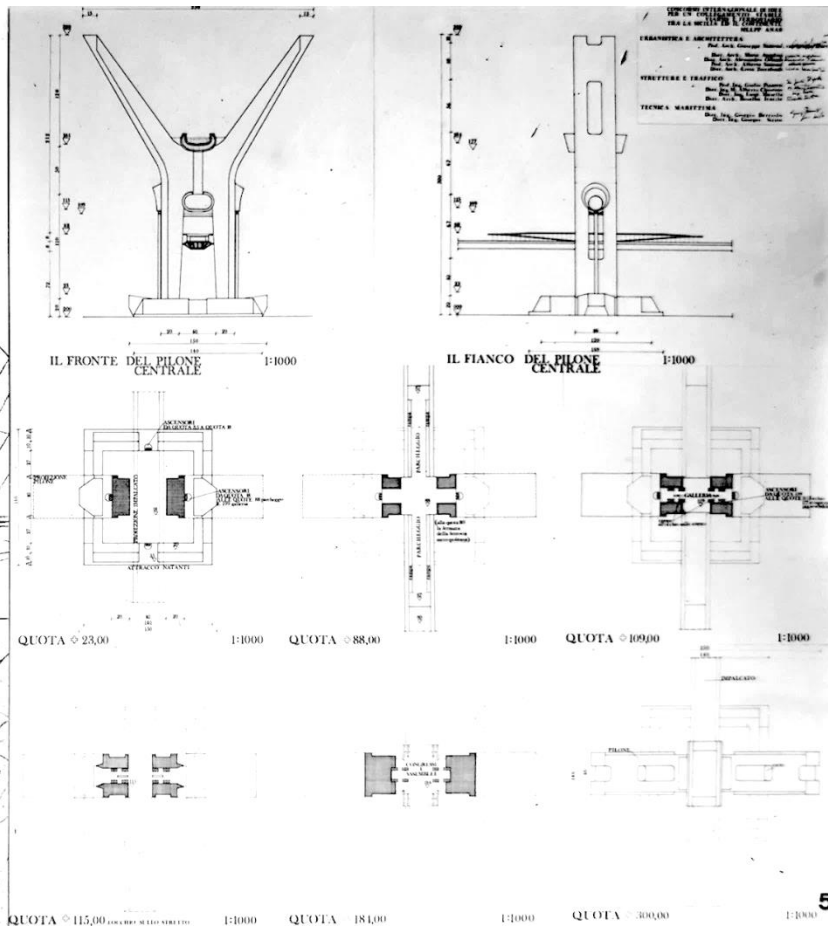
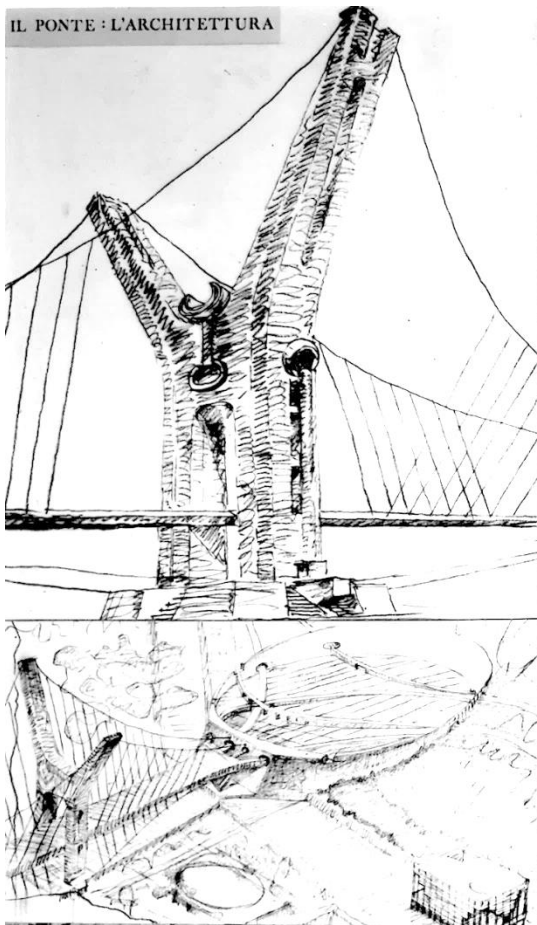
3

Archivio Progetti IUAV | Tavola 3. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto.
 La Metropoli Futura dello Stretto



Archivio Progetti IUAV | Tavola 4. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto.
Il ponte: La struttura

IL PONTE : L'ARCHITETTURA

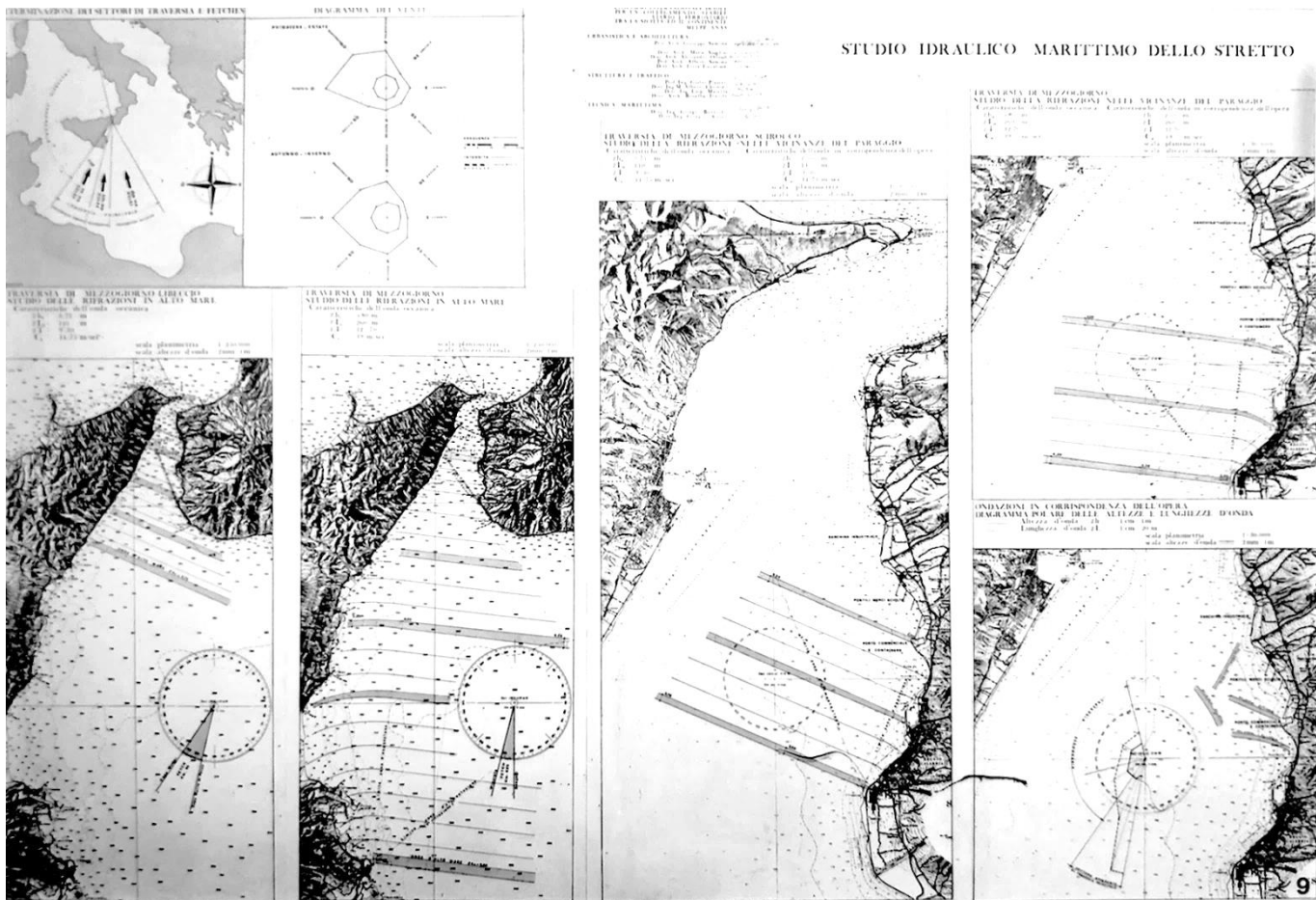


5

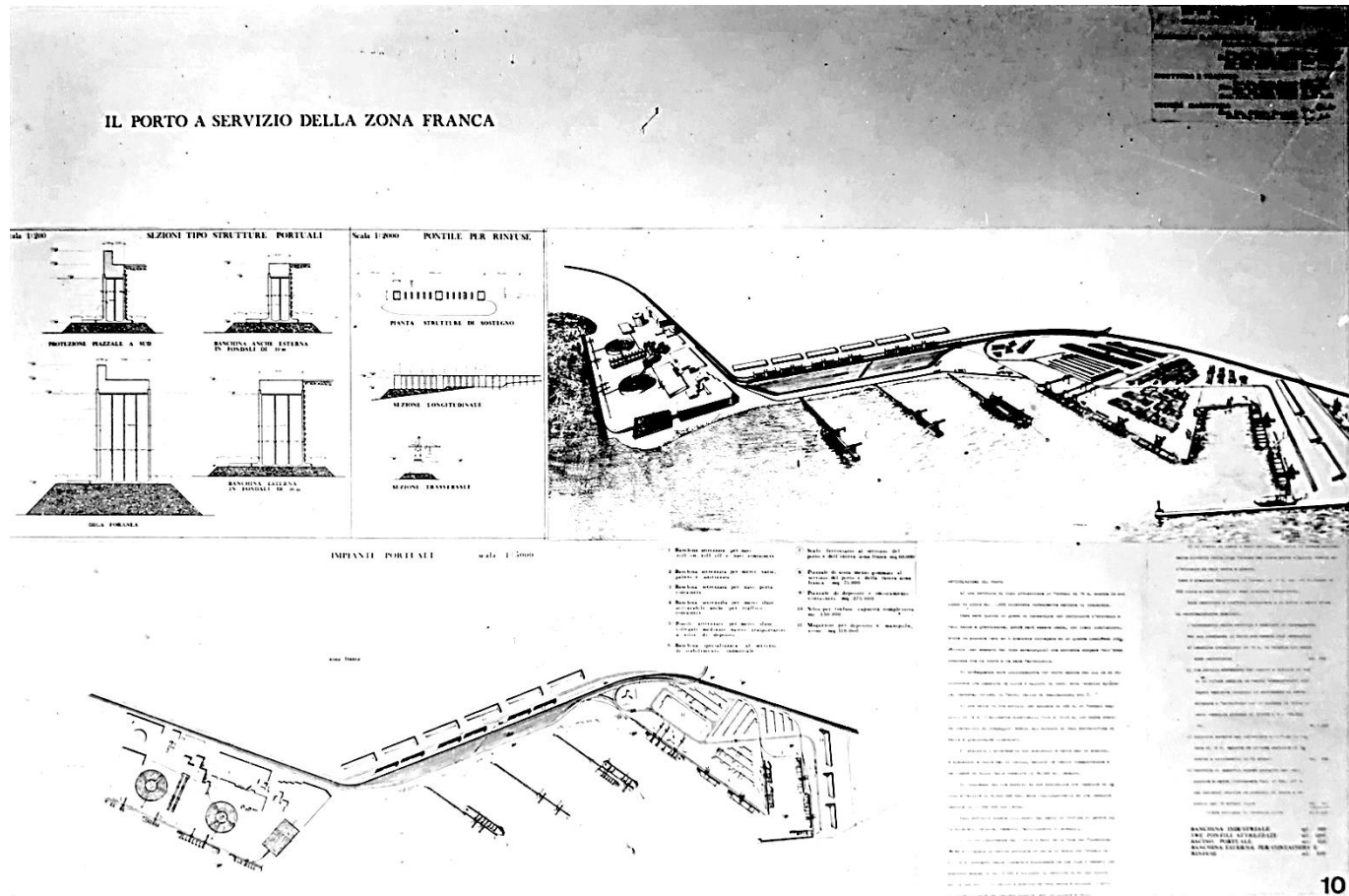
Archivio Progetti IUAV | Tavola 5. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto.
 Il ponte: l'Architettura



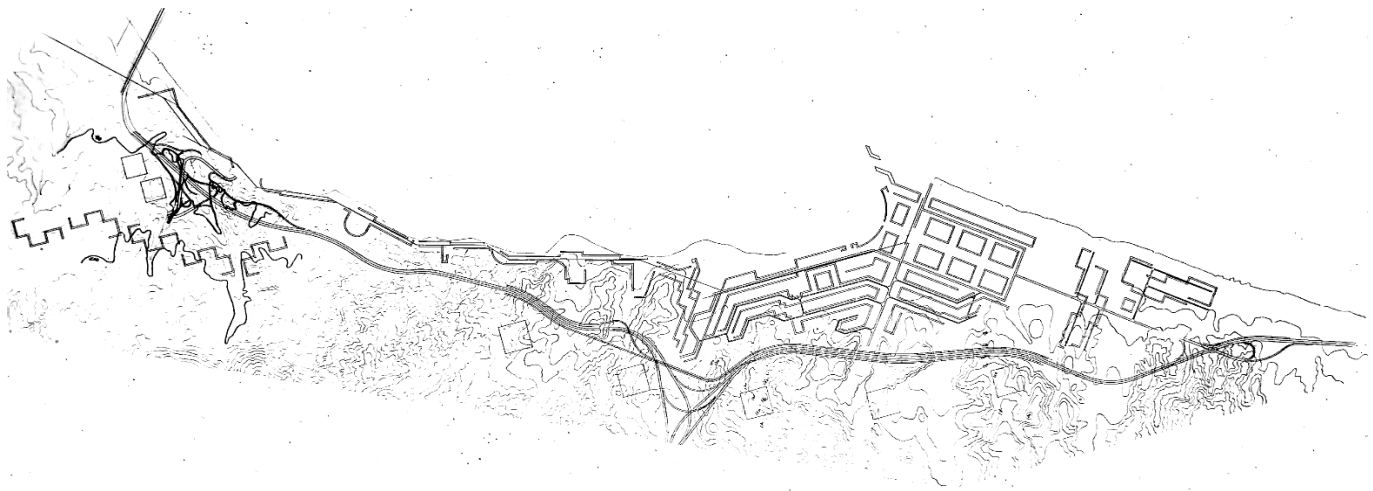
Archivio Progetti IUAV | Tavola 6. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto.
Impianto della Metropoli Futura dello Stretto



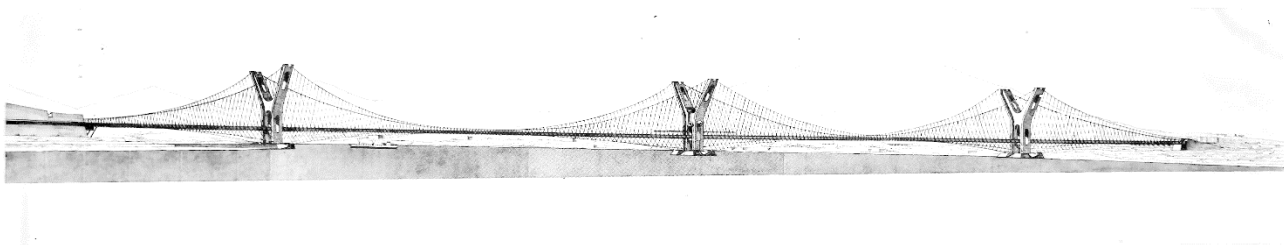
Archivio Progetti IUAV | Tavola 9. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto



Archivio Progetti IUAV | Tavola 10. Disegno di concorso progetto per una Metropoli Futura dello Stretto. Il porto a servizio della zona franca



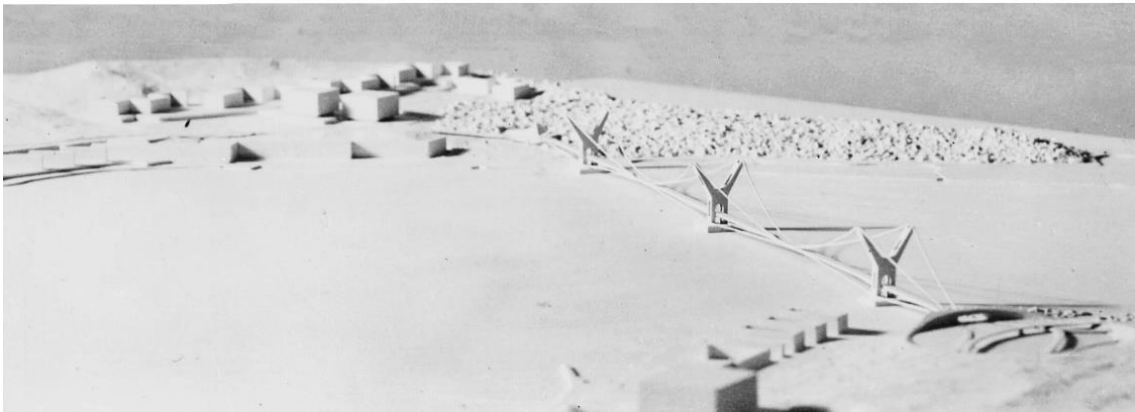
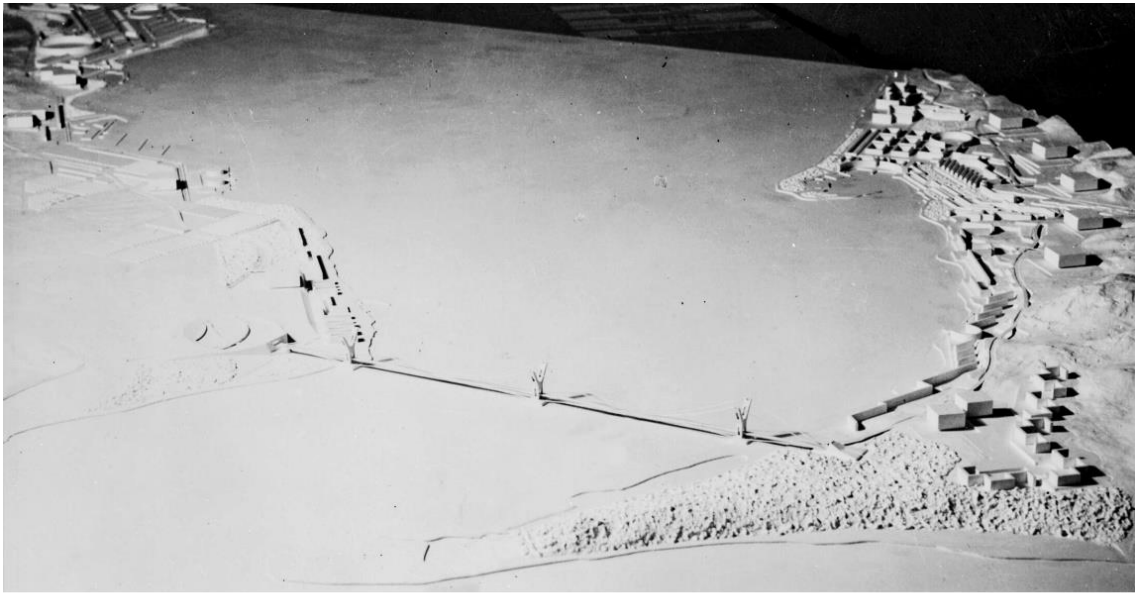
Archivio Progetti IUAV | Disegno preparatorio al progetto per una Metropoli Futura dello Stretto



Archivio Progetti IUAV | Profilo fuoriangolo del ponte sullo Stretto



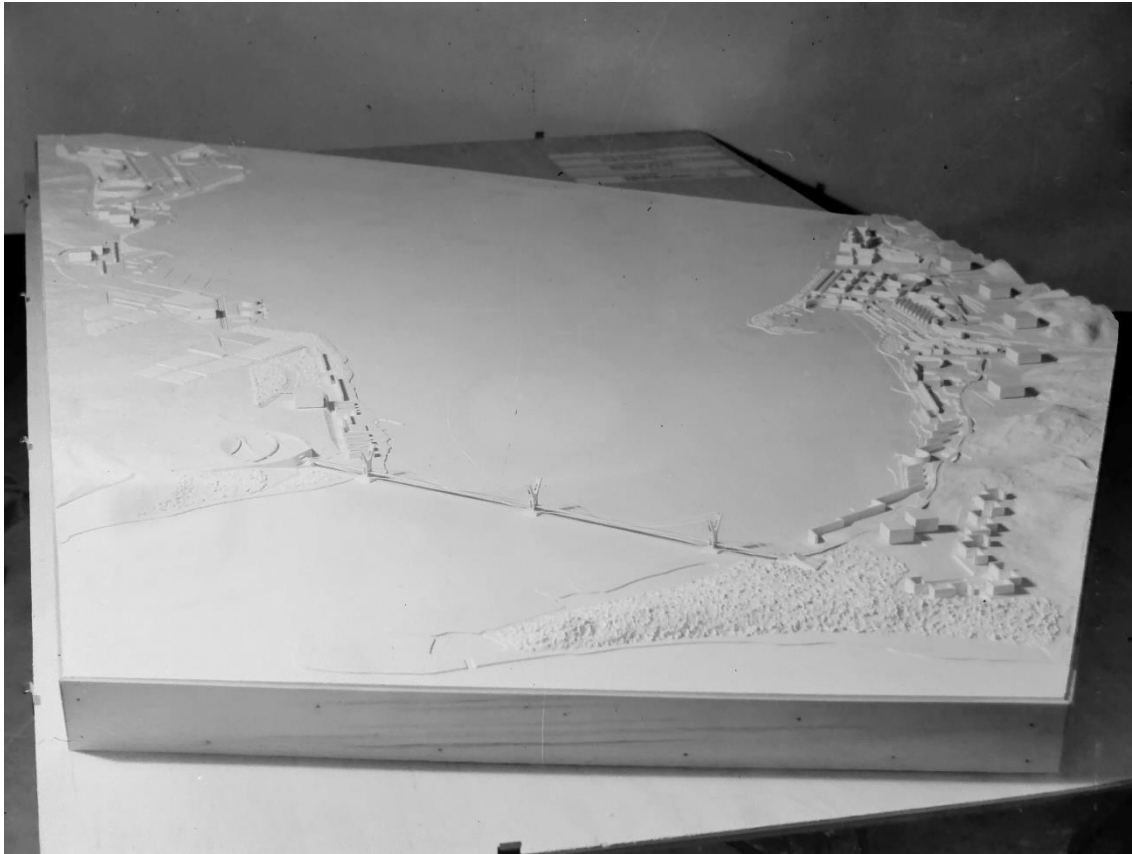
Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



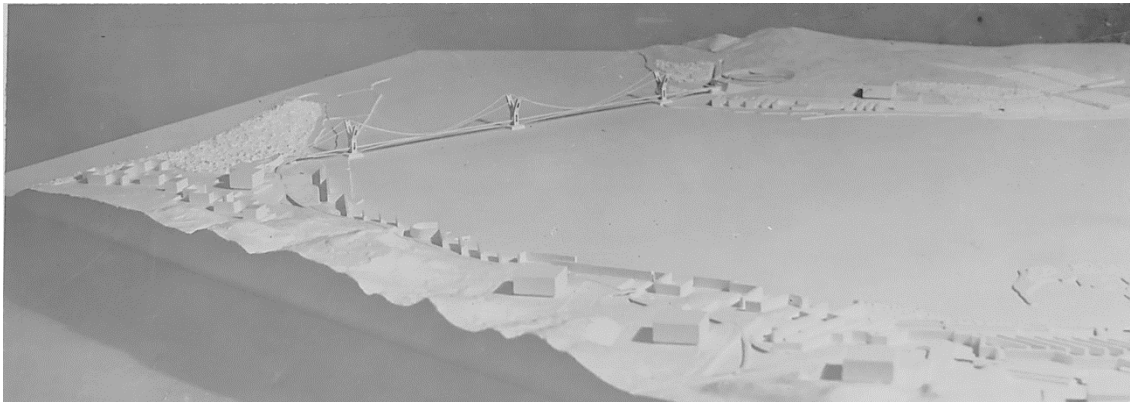
Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto



Archivio Progetti IUAV | Plastico di progetto

