

In collaborazione con:



ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI MILANO



Obiettivi urbanistici e trasportistici essenziali

Giorgio Goggi

Architetto - Urbanista

11 ottobre 2021

PARTNER



MEDIA PARTNER



CON LA COLLABORAZIONE DI



PARTNER ISTITUZIONALI



Nel momento in cui si riprese il tema del collegamento stabile sullo Stretto di Messina, occorreva chiarire preliminarmente quale dovesse essere la sua funzione, quale tipo di correnti di mobilità dovesse servire, quale strategia di sviluppo fosse implicita nella sua realizzazione.

Il ponte sullo Stretto era stato previsto per servire prevalentemente il traffico di lunga distanza, nazionale e internazionale; tra il continente e la Sicilia: dal punto di vista della mobilità urbana le due città non sarebbero rimaste del tutto connesse





Tuttavia, ormai sappiamo che quantità di traffico nazionale ed internazionale che attraversa lo Stretto, quella rilevata allora e a maggior ragione l'attuale, non era e non sarà mai tale da non poter essere smaltita, anche se con tempi più lunghi, da un efficiente sistema di traghetti.

Lo hanno dimostrato i miglioramenti, conseguiti in questi anni, nel traghettiamento.

Miglioramenti che possono ancora essere conseguiti incrementando l'uso di naviglio bidirezionale (traghetti stradali) e di maggiori dimensioni.

Inoltre, buona parte del traffico pesante che si muove dal Nord Italia alla Sicilia e viceversa preferisce utilizzare direttamente i traghetti marittimi, da Genova o da altri porti, risparmiando un lungo percorso stradale

Infine, una sempre maggiore parte degli spostamenti di persone tra la Sicilia e il resto d’Italia e l’estero si avvale del mezzo aereo, in particolare per quanto riguarda la domanda internazionale.

È quindi necessario, in questa fase, ricostruire un’efficiente strategia per il collegamento fisso, che sia durevole nel tempo e possa consentire costante sviluppo.

Per questo è necessario considerare la situazione urbanistica dell’area dello Stretto, la configurazione degli insediamenti, la loro popolazione e le tendenze della mobilità.



L'area dello Stretto con le tre città di Reggio Calabria, Messina e Villa San Giovanni conta poco meno di **500.000 abitanti** (421.693 al 31.12.2019).

Ancora maggiore è il bacino urbano allargato fino a Catania e Patti da una parte e Rosarno e Melito Porto Salvo dall'altra.



| COSTA SICILIA IONICA | POPOLAZIONE |
|----------------------|----------------|
| Messina | 229.565 |
| Roccalumera | 4.073 |
| Letojanni | 2.846 |
| Taormina | 10.844 |
| Giardini Naxos | 9.337 |
| Calatabiano | 5.192 |
| Fiumefreddo | 9.347 |
| Masali | 14.429 |
| Riposto | 14.504 |
| Santa Venerina | 8.547 |
| Acireale | 51.876 |
| Aci Catena | 28.856 |
| Aci Castello | 18.310 |
| Giarre | 27.417 |
| Catania | 311.402 |
| TOTALE | 737.208 |

| COSTA SICILIA TIRRENICA | POPOLAZIONE |
|--------------------------|----------------|
| Rometta | 6.537 |
| Milazzo | 30.860 |
| Bacellona pozzo di Gotto | 41.004 |
| Patti | 13.066 |
| Gioiosa Marea | 6.880 |
| Brolo | 5.829 |
| Naso | 3.623 |
| Capo d'Orlando | 13.249 |
| Torrenova | 4.490 |
| S. Agata di Militello | 12.209 |
| Acquedolci | 5.577 |
| TOTALE | 143.324 |

| COSTA CALABRIA | POPOLAZIONE |
|-------------------------------------------|------------------|
| Rosarno | 14.978 |
| San Ferdinando | 4.701 |
| Gioia Tauro | 20.003 |
| Palmi | 18.505 |
| Seminara | 2.609 |
| Bagnara | 9.883 |
| Scilla | 4.798 |
| Villa San Giovanni | 13.368 |
| Reggio Calabria | 178.760 |
| Motta San Giovanni | 5.937 |
| Montebello ionico | 5.970 |
| Melito Porto Salvo | 10.941 |
| TOTALE | 284.516 |
| | |
| Totale Area costiera dello Stretto | 1.165.048 |

Messina, Catania e Reggio Calabria sono Città Metropolitane ed insieme, al 31.12.2019, contavano **2.282.587** abitanti.

Se si tiene conto solo degli insediamenti direttamente collegati dalle infrastrutture di trasporto costiere si ha una popolazione di **1.165.048** abitanti.

Le relazioni urbane sulle due coste sono molto intense.

Sulla costa siciliana l'abitato di Messina è molto esteso e l'insieme degli insediamenti costieri e di mezza costa costituisce sistema quasi continuo, fino a Catania.

Sulla sponda calabra il continuo insediativo va da Melito Porto Salvo fino a Scilla con estensione a Nord fino a Gioia Tauro e Rosarno, comprendendo Reggio Calabria che si estende per circa 28 chilometri di costa.

Tuttavia, questa mobilità rimane sulle due sponde e solo in minima parte attraversa lo Stretto, benché alcune funzioni siano distribuite su entrambe le sponde, in particolare il sistema universitario, che vede le varie facoltà insediate alternativamente a Reggio o a Messina.



La mobilità attraverso lo Stretto è molto meno sviluppata di quella che si svolge sulle sponde: dei **253 milioni** di spostamenti/anno che si contavano nell'area di Reggio, Messina e Villa san Giovanni nel 1993, quando furono eseguiti i rilevamenti di mobilità per O/D dall'ENI, solo **poco più di due milioni** attraversavano lo Stretto.

L'attraversamento stabile dello Stretto di Messina

Presentazione del primo aggiornamento del Quaderno 32 – Verso la scelta della soluzione sostenibile



Una mobilità urbana integrata, in caso di collegamento delle due sponde, sarebbe in grado di giustificare ampiamente l'opera (consentendo contemporaneamente il servizio del traffico nazionale e internazionale).

Si avrà la creazione di **un'unica città di 500.000 abitanti** oltre a **un'unica area di mobilità, di oltre un milione di abitanti**, che si estende sulle quattro coste che si dipartono dallo Stretto in Calabria e in Sicilia.

Se poi si considera tutto l'ambito degli insediamenti e degli spostamenti che si possono generare sulle quattro direttrici che si dipartono dallo Stretto, sulle coste tirreniche della Sicilia e della Calabria e sulle coste ioniche della Calabria, si ottiene un bacino di ben maggiore consistenza.

PARTNER

MEDIA PARTNER

CON LA COLLABORAZIONE DI

PARTNER ISTITUZIONALI

La popolazione di 1.165.048 abitanti è stata calcolata contando, per gli insediamenti più lontani della costa tirrenica, solo quelli con buona accessibilità alla ferrovia e al sistema autostradale. Questa popolazione, al **2017** esprimeva **un PIL di 18,6 miliardi** di Euro e un **Pil pro-capite** di poco più di **16.000 €**.

| Valore aggiunto per abitante 2017 | Popolazione | V. A. (€) | Totale €x1000 |
|------------------------------------|------------------|-----------|----------------------|
| Area dello Stretto Reggio Calabria | 284.516 | 15.365,30 | 4.371.673,69 |
| Area dello Stretto Messina | 390.652 | 16.109,90 | 6.293.364,65 |
| Area dello Stretto Catania | 489.880 | 16.218,80 | 7.945.265,74 |
| Totale area dello Stretto | 1.165.048 | | 18.610.304,09 |

Nello stesso anno il valore aggiunto pro-capite dell'Italia era di **€ 25.314**, il che mostra che, con infrastrutture e politiche adeguate, esiste una ampia possibilità di ulteriore crescita per le provincie considerate.

Stime più recenti del Sole 24 ore attribuiscono al reddito prodotto dell'area **poco meno di 21 miliardi di euro per il 2019**.

Questo bacino, disponendo di infrastrutture adeguate, con i tassi di mobilità stimabili in circa due spostamenti/abitante/giorno o più, può produrre una mobilità. **di oltre due milioni di spostamenti al giorno**

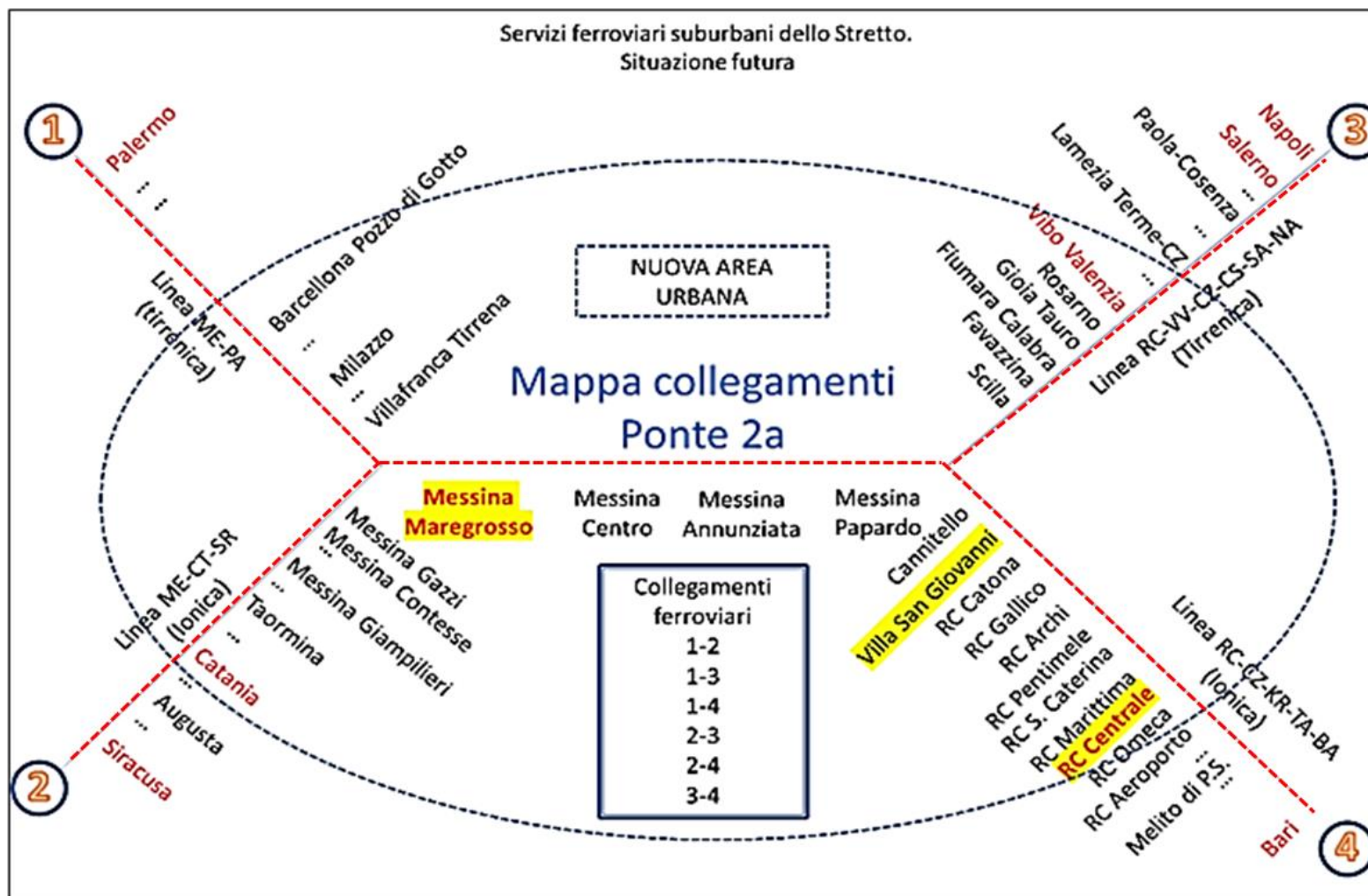
| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------|---------------------------------|
| La mobilità rilevata dall'ENI nel 1993 era di 1,6 spostamenti abitante nelle 24 ore. | | | |
| Pertanto: con il tasso di mobilità del 1996 | $909.321 \times 1,6 =$ | 1.452.451 | spostamenti al giorno nell'area |
| Tuttavia il tasso di mobilità è aumentato nel tempo, pertanto è più ragionevole che il tasso di mobilità sia almeno di 2 o 2,3 spostamenti al giorno. Quindi: | | | |
| $1.165.048 \times 2 =$ | 2.330.096 | | |
| $1.165.048 \times 2,3 =$ | 2.679.610 | | |
| La mobilità dell'area dello Stretto; una volta che sia realizzato il collegamento; si porrà tra 2,3 e 2,6 milioni di spostamenti al giorno | | | |

Occorre necessariamente rifarsi ai rilevamenti effettuati dell'ENI effettuati nel 1993 poiché, che io sappia, sono gli unici disponibili per Origine/Destinazione.

Da quanto si è visto, l'orizzonte strategico su cui ripensare l'infrastruttura di collegamento non è tanto il mero attraversamento, ma **l'assetto dell'area dello Stretto consentito dalla connessione stabile e le possibilità di sviluppo della città che si verrà a creare, e la conseguente necessaria capacità dell'infrastruttura.**



La costruzione della “Città dello Stretto”, tramite il collegamento stabile, comporterà di gran lunga le maggiori e migliori opportunità di sviluppo per tutta l'area, senza altri costi.



Ecco lo schema dell'accessibilità totalitaria che può sorreggere la «Città dello Stretto»

Nel tratto urbano queste linee ferroviarie costituiranno un **efficiente servizio di metropolitana** delle tre città principali: **Messina, Reggio e Villa S. Giovanni**. La presenza sulla linea dei treni nazionali, regionali e locali consentirà **frequenze molto elevate** sui rami più prossimi all'attraversamento (nell'urbano di Reggio e Messina).

Questo tipo di collegamento consentirà anche di scoprire l'importanza di **luoghi urbani estremamente significativi** nella vasta urbanizzazione reggina e messinese. Catona e Gallico, ora insediamenti periferici di Reggio; Reggio Centrale e la stazione di Messina (Maregrossa o Messina Centro) con Annunziata e Papardo, tutte diverranno **luoghi privilegiati dall'accessibilità**, con le funzioni loro associate, destinati a ricoprire un importante ruolo nella “Città dello Stretto”.

Anche tutti i luoghi toccati dalle numerose stazioni del servizio metropolitano godranno di notevoli caratteristiche di accessibilità e potranno diventare altrettanti **centri di sviluppo urbano**.