

PUBLICA

NICOLA LA VITOLA

PER UNA IDEA DI CITTÀ GEOGRAFICA

LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI
GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ



ISBN 978 88 99586 58 4

PUBLICA

COMITATO SCIENTIFICO

Marcello Balbo
Dino Borri
Paolo Ceccarelli
Enrico Cicalò
Enrico Corti
Nicola Di Battista
Carolina Di Biase
Michele Di Sivo
Domenico D'Orsogna
Maria Linda Falcidieno
Francesca Fatta
Paolo Giandebiaggi
Elisabette Gola
Riccardo Gulli
Emiliano Ilardi
Francesco Indovina
Elena Ippoliti
Giuseppe Las Casas
Mario Losasso
Giovanni Maciocco
Vincenzo Melluso
Benedetto Meloni
Domenico Moccia
Giulio Mondini
Renato Morganti
Stefano Moroni
Stefano Musso
Zaida Muxi
Oriol Nel.lo
Joao Nunes
Gian Giacomo Ortu
Giancarlo Paba
Rossella Salerno
Enzo Scandurra
Silvano Tagliagambe

Tutti i testi di PUBLICA sono sottoposti a *double peer review*

PUBLICA
SHARING KNOWLEDGE

NICOLA LA VITOLA

PER UNA IDEA DI CITTÀ GEOGRAFICA

LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI
GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ

PUBLICA

ISBN: 978 88 99586 58 4

NICOLA LA VITOLA
PER UNA IDEA DI CITTÀ GEOGRAFICA
LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI GIUSEPPE E ALBERTO
SAMONA'

© PUBLICA, Alghero, 2025
ebook ISBN 978 88 99586 58 4
Pubblicazione e stampa settembre 2025

PUBLICA
Dipartimento di Architettura, Urbanistica e Design
Università degli Studi di Sassari
WWW.PUBLICAPRESS.IT



INDICE

Presentazione

Nel cuore del Mediterraneo. Lo stretto di Messina tra Disegno e Progetto <i>di Francesca Fatta</i>	10
--	----

Città e Territorio <i>di Michele Montemurro</i>	12
--	----

1. Introduzione	17
2. Una teoria per la città	25
2.1 "Città-territorio" e "città in estensione": il contributo di Giuseppe Samonà alla definizione di una nuova dimensione della città contemporanea	31
2.2 Il Territorio dello Stretto come campo di sperimentazione di una nuova teoria urbana	43
2.3 Affinità e differenze nelle tecniche di definizione di una città dello Stretto	55
3. Un Modello di città geografica. La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà	71
3.1 Dal Biporto alla Metropoli dello Stretto	75
3.2 Principi insediativi per il disegno di una città geografica	83

3.2.1 La stanza territoriale come unità conforme del disegno urbano	89
3.2.2 Le parti della città geografica: tra forme dell'orografia e principio insediativo	93
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	
4. Dentro alla Metropoli Futura dello Stretto	
4.1 Elementi e sintassi delle parti di una città geografica	157
4.2 I tipi, le forme gli spazi	160
5. Nuovi modi di abitare la città contemporanea	
5.1 La città geografica come modello insediativo per il nostro tempo	187
Bibliografia	196
Indice delle tavole	204
Indice delle foto	207
Indice delle immagini	207

Nel cuore del Mediterraneo. Lo Stretto di Messina tra disegno e progetto

di Francesca Fatta

Il Mediterraneo è un mare di contrasti che si fondono, da Gibilterra al Bosforo, dai Dardanelli a Suez, tre continenti lo delimitano, si specchiano e si confrontano. Lo Stretto di Messina è il baricentro di questa “pianura liquida”, un braccio di mare che separa la Sicilia dalla Calabria; la sua geografia lo pone come transito tra il Mar Tirreno e il Mar Ionio con le due coste che, nella parte più prossima tra Villa San Giovanni e Messina, distano circa 3,14 km.

Questa prossimità ha sempre esercitato un grande potere evocativo per la storia, le leggende, i paesaggi, i venti e le correnti marine che lo caratterizzano; una porzione di mare chiusa tra i Monti Peloritani e l'Aspromonte che Lucio Gambi negli anni Sessanta, descrive come “ruolo di giuntura” della conurbazione di Messina-Reggio per un'area che comprende circa 450.000 abitanti, comunque separata da un sottile braccio di mare.

Il volume di Nicola La Vitola riguarda questo ‘dettaglio’ della geografia del Mediterraneo, ricco di identità e riferimenti, che ci riporta alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso, ovvero al momento del grande concorso internazionale di idee del 1969 per il ponte sullo Stretto di Messina.

Il tema della ricerca, ripresa dalla tesi di dottorato, riguarda la rilettura critica delle visioni progettuali di grande respiro e ambizione dei tanti progetti presentati, tra cui spicca il celebre progetto “Metropoli Futura dello Stretto” elaborato da Giuseppe e Alberto Samonà. Il concorso ha rappresentato un evento internazionale, oggetto di ricerche in ambiti disciplinari specifici come la progettazione urbana e la pianificazione, e che in questo testo viene riletto attraverso gli strumenti del disegno e della rappresentazione per indagare il territorio contemporaneo e le sue potenzialità.

L'Italia di sessant'anni fa, ai tempi del bando di concorso, era un paese in rapido cambiamento caratterizzato dal Miracolo Economico, un momento storico di forte crescita industriale e trasformazione sociale. L'Italia stava passando da un'economia prevalentemente agricola a una società più industrializzata, con un aumento dei consumi e un miglioramento generale degli standard di vita. La visione del ponte sullo Stretto in quegli anni, nell'immaginario collettivo, rappresentava soprattutto un progetto di modernizzazione e sviluppo per il Sud Italia, e simboleggiava la possibilità di superare il divario economico e sociale tra Nord e Sud. Il ponte era visto come un'opera infrastrutturale strategica, capace di migliorare i collegamenti e favorire la crescita economica della Sicilia e della Calabria. Il concorso del 1969 è stato un evento emblematico che ha aperto il confronto tra i migliori progettisti del tempo, lasciando importanti testimonianze sulle possibili soluzioni alla questione dell'attraversamento; un tema che ancora oggi risulta 'caldo' suscitando un dibattito molto acceso per quanto riguarda la sua realizzazione esecutiva.

Nicola La Vitola, in una minuziosa quanto abile ricerca presso l'Archivio Progetti IUAV, riprende le tavole di concorso per elaborare una rilettura critica del progetto utilizzando il disegno come dispositivo di decostruzione del pensiero progettuale di Samonà e del suo gruppo.

Grazie alle puntuali ricostruzioni grafiche, ha saputo riproporre il quadro teorico-operativo messo in atto dal progettista per far risaltare la dialettica tra città e territorio, mettendo in evidenza il senso etico della proposta fondata - come descrive lo stesso La Vitola - "su responsabilità territoriale e immaginazione formale". Così come lo Stretto tra le due coste risulta un dettaglio nell'ambito del Bacino del Mediterraneo, così il ponte, pur nella sua iconicità, diventa un dettaglio nel complesso ridisegno della città metropolitana, ridefinendo perfino il senso della Palazzata messinese progettata dallo stesso Giuseppe Samonà, con Guido Viola, Camillo Autore e Raffaele Leone nel 1930, e terminata circa dieci anni prima del concorso del ponte sullo Stretto, tanto da dare un senso di coerenza alla innovazione infrastrutturale proposta.

La ricerca di La Vitola non riguarda tanto la figura retorica del ponte, icona monumentale tra contesti fragili, quanto il rapporto tra forma urbana e forma geografica come fondamento di un progetto metropolitano innovativo per affrontare le criticità della città contemporanea. Le analisi proposte nel volume ci inducono alla rilettura di un discorso sulla città geografica che ha la necessità di essere ripreso attraverso una necessaria idea di paesaggio che impone i suoi caratteri come matrice progettuale. I disegni elaborati dall'autore del presente volume intendono delineare dei paradigmi operativi del progetto di Giuseppe Samonà e del suo gruppo, per riferirli al contesto odierno.

In questa ricerca decisamente originale il disegno e la rappresentazione a scala urbana e territoriale diventano strumento critico per una visione che vuol superare la crescita disorganica della città estesa contemporanea, ricercando le ragioni implicite suggerite dal territorio su cui insiste.

Città e Territorio

di Michele Montemurro

Il libro di Nicola La Vitola arriva in un periodo storico-politico italiano scandito, da diversi anni, dalle polemiche derivanti dallo stato di avanzamento del progetto per il ponte sullo Stretto che, oltre ad alimentare la parallela discussione sulla sua effettiva utilità, allo stesso tempo focalizzano l'attenzione sul patrimonio materiale e immateriale, sul paesaggio e sugli insediamenti posti sulle punte e sulle coste della Calabria e della Sicilia, a guardia dello Stretto di Messina. Valori che richiamano riflessioni profonde e richiami accorati alla salvaguardia dell'identità di questo luogo nel timore della enorme trasfigurazione che una azione potente, come la costruzione di un ponte, costituirebbe per l'unità figurale e territoriale costituita dal tratto di mare protetto dalle due conurbazioni costiere.

A più riprese, nel tempo, il tema del ponte è stato affrontato attraverso piani, concorsi, ricerche, producendo progetti significativi come espressione di vere e proprie teorie sulla città e sul paesaggio che hanno distinto il contributo degli studi urbani di scuola italiana del Novecento sul tema della metropoli, cioè della forma della città contemporanea. Un fervore culturale sostenuto dai grandi Piani negli anni '50 e '60 come quelli di Le Corbusier per Chandigarh e per Bogotá, di Kenzo Tange per la baia di Tokio, vere e profonde teorizzazioni in forma di progetti sulla città per il terzo millennio che estendono il significato della città alla scala del territorio, in una nuova dimensione di città-regione capace di accogliere la dimensione estesa della geografia al suo interno.

Una temperie culturale in cui si annulla la separazione tra architettura e urbanistica all'interno della dimensione progettuale interscalare e territoriale e che trova un ampio ed originale riscontro nella cultura italiana degli anni '60 in cui si sviluppano concetti come *la città in estensione*, *la città-geografica*, *la città-regione*, a partire dagli studi di Ernesto Natan Roges, Giuseppe Samonà e Vittorio Gregotti.

Il territorio viene riconosciuto come il luogo in cui l'interazione di causa ed effetto tra fenomeni antropogeografici e paesaggio si mostra in tutta la sua potenzialità trasformativa, evidenziando la relazione tra il nuovo e le *preesistenze ambientali*, in cui si combinano elementi storici ed elementi spaziali continuamente *rivelati in nuove sintesi*¹.

All'interno di questa nuova concezione il significato del paesaggio si smarca, dunque, da una dimensione prevalentemente estetica per diventare l'esito di ricercate e rinnovate relazioni tra attività antropiche e geografia che evidenziano la necessità di tornare a considerare il territorio come ambito specifico del progetto di architettura e il paesaggio come sua dimensione critica².

Il progetto per la Metropoli dello Stretto di Giuseppe ed Alberto Samonà corrisponde pienamente al modello della *città in estensione*, a cui fecero seguito altri importanti contributi teorici e progettuali italiani, come quelli di Saverio Muratori e di Agostino Renna, dedicati ai metodi di conoscenza delle strutture del territorio ed alla costruzione di una grammatica formale dei sistemi insediativi rispetto alle forme della geografia, come declinazione del paradigma della *città geografica*.

Continuità e discontinuità appaiono come due caratteri compresenti e distinti della città geografica. Le relazioni interscalari che il progetto stabilisce con il territorio, gli insediamenti, le preesistenze ambientali, presuppongono il riconoscimento della necessità di stabilire sia una *continuità* logica con il luogo nei processi di trasformazione, sia una *discontinuità* identitaria tra parti urbane e parti di natura. Per Rogers, "il concetto di continuità implica quello di mutazione nell'ordine di una tradizione"³, significando, con questo, l'implicita inclusione di un'azione organica di trasformazione come naturale procedere della sua vita.

Il progetto alla grande scala può perciò costruire, secondo Samonà, un nuovo ordine interpretativo e inclusivo dei differenti ordini di quel palinsesto di forme che è il territorio spesso disorganico, confuso, composto di parti separate, frammenti di urbanità e territori dello scarto, ma aperto ad una possibile ricomposizione sintattica che assume i vuoti di natura come parti strutturali e strutturanti di una nuova entità complessa.

Perché il compito del progetto è quello di stabilire "nuove e più chiare relazioni tra contenuti e le forme"⁴, riconoscendo, come valore in sé, la capacità delle nuove forme, "di accogliere l'invito del mondo in cui vanno a collocarsi, dando continuità al senso perdurante sedimentato nelle forme del mondo che troviamo"⁵.

Nella modernità, il rapporto tra le forme dell'architettura e le forme della natura si è interrotto: le pratiche di costruzione delle città sembrano disconoscere il valore di questa relazione pur adottando, come manifesto, quella mistificazione dell'architettura che è il paradigma "verde" e assumendo programmaticamente la tabula rasa come condizione generica del disporsi della forma architettonica.

La città contemporanea si connota infatti per dispersione ed eterogeneità⁶, eredità distorta dell'architettura moderna della prima metà del XX secolo. Il suo ruolo nella contemporaneità è un supporto anonimo, privo di connotazioni, che ha perso consistenza, spessore, matericità, altimetrie, per trasformarsi in un piano potenzialmente infinito governato da norme e principi stabiliti a priori.

Il vuoto naturale, considerato come elemento di continuità entro cui si dispongono gli insediamenti urbani, nel Moderno aveva assunto il valore di nuovo contesto della città ma oggi è degenerato nella non-forma del *junk space*, residuale e fluttuante in cui la città sta perdendo i suoi caratteri distintivi rispetto alla natura ed alla campagna, mentre si disperde senza soluzione di continuità (*sprawl*) nel territorio.

Alla luce di queste considerazioni, la lezione di Samonà che il libro di La Vitola ci offre, è che la ricerca delle forme e della scala proprie della città contemporanea non può che ripartire dall'idea di coincidenza di architettura e urbanistica all'interno di progetti che estendono la ricerca della forma urbana alla scala territoriale.

Il senso di questa ricerca si ritrova nel rapporto tra le forme dell'architettura e le forme della geografia, per ritrovare il significato e l'identità dell'architettura e del paesaggio all'interno di progetti non più distinti dalla pianificazione. Tuttavia, la ricerca di continuità con i luoghi e con le culture presuppone una postura progettuale volta alla modificazione inclusiva, capace di riconoscere il valore del passato nel presente, cioè della "tradizione" insediativa e abitativa come una virtualità che può inverarsi attraverso un progetto che includa strati di urbanità e natura (campagna, boschi, incolto, mare) in maniera sincronica, come materiale vivo di nuove composizioni.

L'obiettivo della città in estensione è l'armonia tra architettura e geografia all'interno di una nuova totalità, intesa come conciliazione di parti diverse ed autonome, assunte nella loro libertà di essere, nella verità di ognuna, perché il bello, come diceva Hegel⁷, è lo splendore del vero ma non solo: è anche conciliazione, libertà.

Questo libro ha, dunque, un grande pregio: richiamare oggi l'attenzione sulla attualità del concetto di città in estensione e della 'unità architettura-urbanistica', teorizzata e rappresentata da Giuseppe Samonà nel progetto per la Metropoli Futura dello Stretto, inquadrando correttamente il progetto nel dibattito disciplinare della seconda metà del secolo scorso.

Il valore scientifico del libro, che è anche il suo dato di originalità, è da ricercarsi nell'approccio metodologico tutto interno alla composizione architettonica e urbana, basato sul ridisegno critico come strumento di conoscenza.

Questo ha permesso all'autore di documentare criticamente un progetto complesso e poco conosciuto e di comprendere la sua grande complessità transcalare, rileggere la pregnanza dei temi compositivi che lo caratterizzano, scomporre la forma, analizzare i morfemi interpretativi del progetto e descrivere le grammatiche della città geografica.

L'analisi morfologica, inoltre, evidenzia quella "circolarità ermeneutica" che in Architettura si instaura tra *Teoria* e *Progetto*, ponendosi come strumento di indagine teorica attraverso il progetto: la scomposizione del progetto ha messo in luce da un lato, il carattere di generalità che i principi insediativi della "Metropoli Futura dello Stretto" possono guadagnare se declinati nella contemporaneità; dall'altro i gradi di trasformabilità degli elementi architettonici e urbani, e la loro capacità di riconfigurarsi, volta per volta, in nuove unità. Il tema di fondo che il libro ci rivela progressivamente è, dunque, la ricerca della forma della metropoli del nostro tempo, proponendo, al tempo stesso, l'idea di città geografica come un tipo di città capace, di ristabilire significative relazioni sia con le forme della geografia che con il sostrato orografico che la accoglie, costruendo un dialogo aperto tra le densità del costruito e il vuoto di natura; una idea di città in armonia con il mondo di cui certamente avvertiamo il bisogno.

¹ Rogers E.N., *Coste Italiane 1 – Urbanistica*, Casabella, 283, 1964, pp.2-3

² Biraghi M., *Un territorio per l'architettura*, in Cocco G.B., Dessì A., *Territori dell'architettura. Continuità e fragilità nel progetto contemporaneo*, Quodlibet, Macerata, 2022, p.11

³ E.N. Rogers, *Continuità o crisi?* In *Esperienza dell'architettura*, prima ed. Einaudi, Torino, 1958, p.204

⁴ E.N. Rogers, *Ibidem*, p.205

⁵ Carlo Moccia, *Architettura misura della Terra*, in in Monestiroli, A., Schröder, U., Linzasoro, J. I., Moccia, C. and Semerani, L. (eds), *Lectiones – Riflessioni sull'architettura*, CLEAN Edizioni, Napoli, pp. 58-59.

⁶ Secchi B., *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma Bari 2005, p.84

⁷ Han B.-C., *La salvezza del bello*, Nottetempo, Milano, 2019, pp.65-67

INTRODUZIONE

Il tema del rapporto tra città e natura, tra morfologia urbana e identità dei luoghi nella omogenea e, al tempo stesso, multiforme realtà del paesaggio europeo, e in particolare italiano, è una questione ancora viva per la disciplina dell'architettura, che ha animato il dibattito per tutto il secondo Novecento. Questo dibattito ha lasciato una forte testimonianza di come può esprimersi il rapporto tra forme del territorio e forme della città nella costruzione del paesaggio mediterraneo.

La città contemporanea, 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), uno spazio indifferenziato in cui galleggiano edifici costruiti ai margini della città consolidata, che non riconosce più il proprio limite fisico.

Il rapporto tra le forme della geografia fisica, le forme della Terra, e le forme insediative, il rapporto tra gli spazi "compressi" della città compatta e quelli "dilatati" di natura, il ruolo sintattico dei vuoti naturali nella struttura di una città in continua estensione, sono temi che si impongono all'attenzione della cultura architettonica contemporanea. "Abbiamo bisogno dello spazio dell'internità (lo spazio delle "stanze" urbane: la corte e la 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 stabiliscono 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 idee di città cui corrispondessero principi insediativi e grammatiche capaci di governare l'espansione urbana, con contenuti diversificati ma sempre riferiti alle caratteristiche concettuali dell'architettura (Samonà, 1968) in un rinnovato rapporto con la forma del sostrato fisico che la ospita.

Questo lavoro intende riflettere sul valore generativo delle forme della Terra nella definizione della forma urbana, analizzando attraverso lo strumento del ridisegno critico i progetti che, nella seconda metà del Novecento, hanno affrontato il tema, e in particolare quelli che hanno ipotizzato di racchiudere il territorio dello Stretto di Messina dentro un unico grande disegno, in cui l'estensione della città corrispondesse all'unità geografica alla quale appartiene.

In questo quadro, una delle esperienze più significative è quella di Giuseppe e Alberto Samonà che – a partire dall'occasione offerta dal concorso per il piano regolatore generale della città di Messina, insieme al Gruppo Urbanisti Siciliani (G.U.S.) – furono promotori di un laboratorio disciplinare sull'urbanistica, di sperimentazione progettuale e di ricerca, ma anche di elaborazione di proposte professionali. Il territorio gravitante attorno allo Stretto di Messina divenne per questi attori del panorama architettonico del Novecento un luogo privilegiato di indagine, attraverso sperimentazioni che giunsero al loro apice nel 1969, anno in cui il tema della progettazione architettonica dello Stretto venne proposto da Alberto Samonà come tema di ricerca alla Facoltà di Architettura di Palermo, e prese forma nel progetto presentato dai Samonà al concorso di idee per un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente.

Dopo quasi dieci anni di studi, piani e progetti, i Samonà non si limitarono a fornire una risposta tecnica al problema dell'attraversamento; colsero piuttosto 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 affrontare i problemi posti dall'area che include Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, assumendole come parti di una nuova e più estesa dimensione metropolitana.

A questo progetto si è guardato attraverso lo strumento del disegno, per restituirne gli aspetti morfologici, considerandone forma e significato, e per 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 storiche che l'hanno determinato.

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

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

La ricerca si inserisce nel campo degli studi sulla morfologia urbana con l'obiettivo di delineare un'alternativa alla città contemporanea, la quale tende a riprodurre forme indifferenziate, diffuse o internamente pervasive. Attraverso l'analisi e il ridisegno dei progetti elaborati per il territorio dello Stretto, si intende rilanciare un diverso paradigma: una città in estensione alla scala geografica, dove parti di natura progettata e parti di città costruita concorrono alla definizione di un'unica entità urbana.

Nel progetto per Una Metropoli Futura dello Stretto, assunto come caso di studio, la dimensione geografica diventa contesto e generatore di forma; il vuoto naturale, inteso non solo come interruzione ma come soluzione di continuità, assume un ruolo strutturante, necessario per rendere leggibili le parti urbane e la loro finitezza. In questa prospettiva, il "vuoto" acquista lo stesso valore costitutivo degli elementi costruiti nella rappresentazione della città.

Due paradigmi si contrappongono: lo spazio urbano chiuso, continuo e delimitato, tipico della città fino al XIX secolo; e lo spazio aperto, frammentario, proprio della città moderna e contemporanea, che spesso si manifesta come condizione incompiuta. La ricerca si fonda sull'ipotesi che la città geografica possa ricomporre questa dicotomia, stabilendo una relazione necessaria tra spazi compatti e spazi di natura – torrenti, colline, valli – intesi come "elementi archetipici della forma" (Martí Arís, 2006).

Il lavoro si propone infine di restituire alla figura di Giuseppe Samonà, nel contesto del dibattito sulla "unità architettura-urbanistica", il ruolo di protagonista nell'elaborazione di una teoria della città in estensione. Il ridisegno, in questo quadro, diventa strumento critico e operativo, capace di tenere insieme forma e significato di una visione rimasta ai margini della critica contemporanea.

Lo studio prende le mosse dalla crisi dello scenario urbano contemporaneo e individua come nodo centrale il cambio di paradigma operato dal Movimento Moderno nel passaggio dalle esperienze consolidate della città compatta alle nuove esigenze della città estesa e diffusa. L'oggetto della ricerca diventa dunque la possibile risposta disciplinare della cultura architettonica a questa crisi, tuttora attuale, tentando di rintracciare indicazioni utili nelle riflessioni e nelle proposte elaborate da Giuseppe e Alberto Samonà per il territorio dello Stretto di Messina, assunta come esperienza paradigmatica all'interno del campo di studi in cui la ricerca si colloca.

L'approccio metodologico adottato si fonda su un esplicito legame tra teoria, in particolare quella della città-territorio, della città in estensione e dell'unità "Architettura/Urbanistica", e prassi progettuale. Dall'analisi del contesto e del tema si giunge così al caso studio, interpretato attraverso un'operazione critica di smontaggio e di ricomposizione delle forme insediative e naturali, assunte come radice di senso e fattore generativo delle forme del costruito. Il progetto viene collocato, in primo luogo, all'interno di un quadro teorico e, in secondo luogo, tra le esperienze progettuali che concorrono alla definizione di un'idea di città geografica, intesa come riferimento di fondo per il lavoro dei Samonà.

L'operazione di analisi e categorizzazione delle forme, che costituisce la parte centrale della trattazione, mira a rintracciare le corrispondenze tra il territorio e i principi compositivi sottesi al progetto per la Metropoli Futura dello Stretto, restituendo la logica di relazione che governa il rapporto tra architettura e orografia.

In questo processo, il ridisegno si configura come strumento privilegiato del campo disciplinare: esso permette di rendere espliciti i principi di ordine, le relazioni tra gli elementi, le parti e l'insieme, ma anche di far emergere le qualità espressive delle forme, i contenuti plastici del progetto e la loro interazione con la struttura fisica del territorio.

La ricerca, dunque, adotta un approccio metodologico interno al Disegno dell'Architettura, mettendo a sistema studi precedenti di natura prevalentemente storico-critica per compiere un avanzamento sul piano disciplinare. Ne risulta un duplice registro: il primo, analitico e interpretativo, dedicato alla lettura del progetto dei Samonà; il secondo, proattivo, che emerge soprattutto nella parte conclusiva e si orienta verso l'individuazione di possibili indicazioni per affrontare le criticità delle città contemporanee.

La struttura complessiva della ricerca si articola in tre momenti. Il primo è dedicato all'inquadramento teorico e storico del contesto entro cui si sviluppa la riflessione dei Samonà e delinea il dibattito disciplinare in Italia negli anni Sessanta, lo scenario entro cui maturò l'interesse per il territorio dello Stretto – al centro non solo della riflessione architettonica ma anche geografica ed economica – fino al concorso per il collegamento stabile tra Sicilia e continente (1969) e i suoi esiti. Il secondo momento, che costituisce il nucleo centrale della trattazione, riguarda l'analisi critica del progetto per la Metropoli dello Stretto attraverso un'operazione di ridisegno e scomposizione, finalizzata a enucleare principi insediativi di carattere generale capaci di esprimere il rapporto tra forme del costruito e forme geografiche. Il terzo momento si orienta verso l'astrazione dei principi ricavati per riconoscerne il valore di generalità e offrire un contributo alla disciplina del progetto urbano, delineando possibili nuovi modi di governare lo sviluppo delle città contemporanee.

Il capitolo introduttivo, Una teoria per la città, anticipa il nucleo tematico della ricerca e inquadra il progetto dei Samonà all'interno della dialettica tra teoria e disegno, che in Architettura – e soprattutto in Samonà – si configura come circolarità ermeneutica. Pur con un impianto monografico, il lavoro intende rispondere a una domanda di ricerca attuale: come costruire la metropoli del nostro tempo? La riflessione conclusiva propone una possibile risposta: una città geografica che sappia ristabilire un rapporto significativo con la struttura orografica del territorio, mettendo in dialogo gli spazi del costruito e gli spazi di natura, in continuità con la lezione della città antica e con le aperture del Moderno: una città di cui certamente avvertiamo il bisogno.

Per sostenere questo impianto teorico e affrontare il caso studio, la ricerca ha adottato una metodologia radicata nel campo del Disegno dell'Architettura, che si articola attorno a tre assi principali, che ne definiscono l'appartenenza disciplinare e validano la sua rilevanza scientifica:

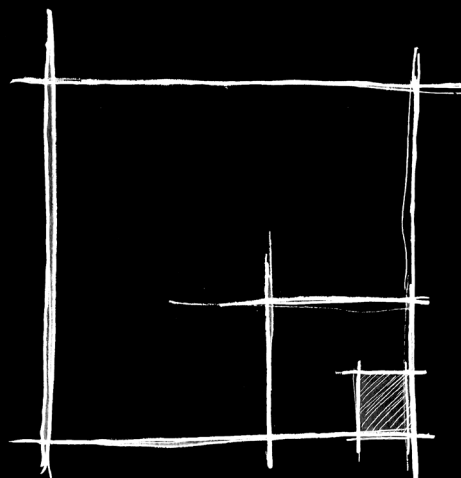
Il disegno come strumento critico-interpretativo: il ridisegno dei materiali d'archivio e dei progetti dei Samonà non ha avuto un carattere meramente documentario, ma si è configurato come pratica critica, capace di mettere in evidenza matrici spaziali, logiche compositive e regole implicite non immediatamente leggibili. Il disegno è stato utilizzato per interrogare i progetti e per produrre nuove ipotesi interpretative, in un processo che unisce analisi e teoria, restituzione e costruzione critica.

La rappresentazione come metodo di indagine: la rappresentazione ha operato come dispositivo capace di attraversare scale e ambiti differenti, dall'architettura all'urbanistica, dal dettaglio costruttivo alla forma geografica. Paesaggio e città sono stati letti attraverso figure, mappe e schemi che hanno consentito di comprendere le relazioni tra le parti, di esplicitare le connessioni morfologiche e di individuare paradigmi compositivi utili al progetto contemporaneo. La rappresentazione si è posta quindi come metodo per restituire continuità tra osservazione, analisi e progetto.

Il modello come dispositivo di conoscenza: la costruzione di modelli grafici, tridimensionali e digitali ha costituito un passaggio essenziale della ricerca. Non semplici traduzioni visive, ma dispositivi cognitivi capaci di simulare scenari, verificare ipotesi e rendere esplicite le regole spaziali sottese. La modellizzazione digitale, in particolare, ha permesso di esplorare il rapporto tra forma urbana e struttura territoriale in termini dinamici e relazionali, offrendo strumenti utili sia per la ricostruzione critica del progetto dei Samonà sia per la sua proiezione verso il contemporaneo.

L'integrazione di questi tre strumenti ha consentito di elaborare una metodologia che, muovendo dalla tradizione del Disegno, si apre a un impiego innovativo delle tecniche di rappresentazione e modellizzazione, restituendo loro un ruolo centrale nella costruzione di conoscenza architettonica e urbana. Il disegno, dunque, non è stato impiegato come mezzo ancillare alla ricerca storica, ma come vero e proprio dispositivo teorico-operativo, capace di orientare la riflessione progettuale sulla città contemporanea.

In questa prospettiva, il Disegno dell'Architettura si conferma non solo come pratica di restituzione, ma come disciplina autonoma e fondativa del progetto, in grado di costruire paradigmi critici e strumenti operativi per la città contemporanea.



UNA TEORIA PER LA CITTÀ

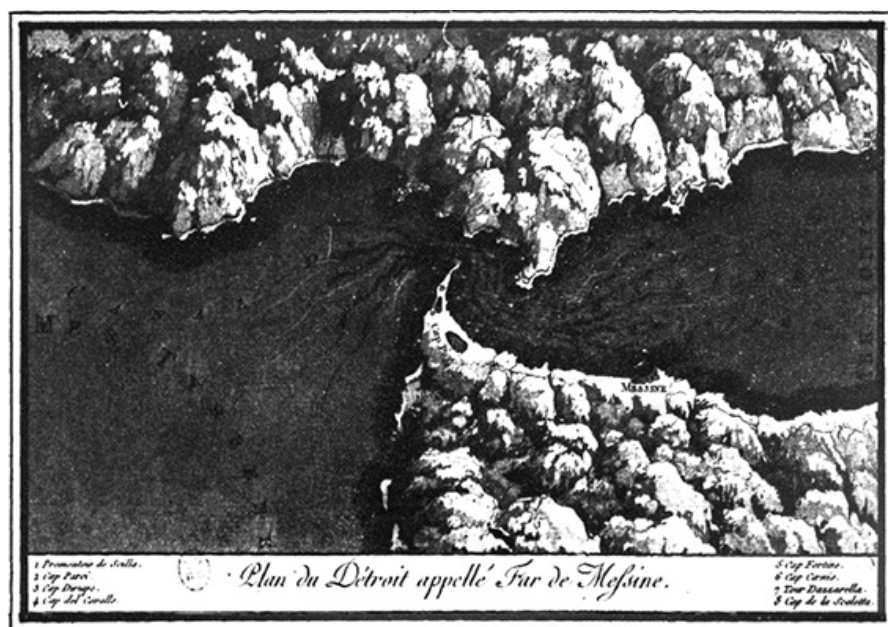


Fig. 1 Piano dello Stretto di Messina. Bibliothèque nationale de France

Molti insediamenti antropici, nel corso della storia, in particolare quelli situati all'interno del territorio italiano e, più in generale, in tutto il bacino del Mediterraneo e del vecchio mondo europeo, sono sorti in seguito a un lento processo di riconoscimento e interpretazione di alcune specifiche qualità formali e spaziali insite nelle forme geografiche che definiscono l'aspetto fisico della Terra. Come osserva Marcel Poëte, ogni civiltà può essere considerata "il risultato concreto della progressiva utilizzazione della natura da parte dell'uomo, che la adopera per rispondere ai propri bisogni"; la città stessa, in quest'ottica, può essere intesa come "un sistema di adattamento umano alle esigenze sorte dalla progressiva conquista della natura" (Poëte, 1958). L'atto di fondazione, sia esso relativo a una città, a un santuario o a una singola architettura, rappresentava soprattutto nel mondo antico un momento di profonda conoscenza critica dei luoghi in cui insediarsi, basata sul riconoscimento del valore di specifici caratteri geomorfologici e topografici dei siti.

Come scrive 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). Laghi, fiumi, baie, golfi, alture e sistemi collinari, ovvero gli "elementi archetipici della geografia fisica", sono stati assunti come "elementi primordiali della città" (Arès, 2007).

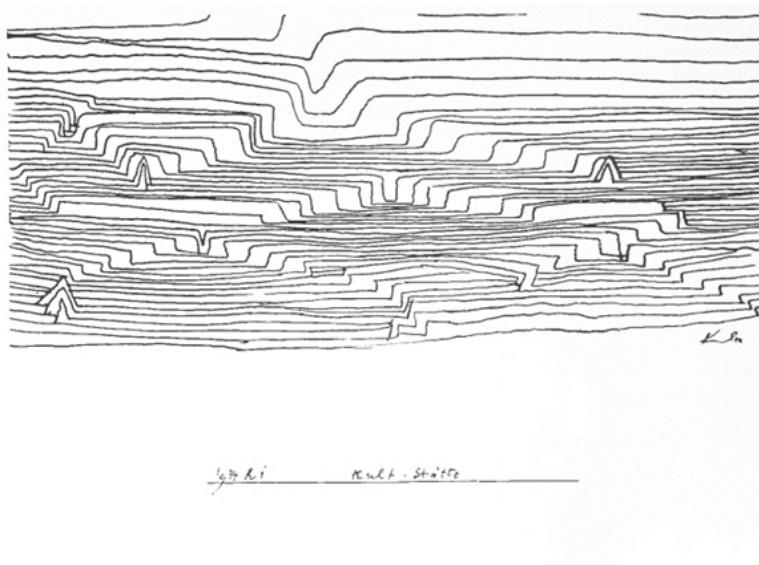


Fig. 2 Paul Klee. Luogo di culto

Questo è particolarmente evidente nel territorio italiano, dove casi come la regione del Po, la dorsale adriatica, l'arco latino-ligure, l'area romana, quella napoletana e la regione dello Stretto rappresentano esempi significativi di corrispondenza tra condizione geografica e riconoscimento di quest'ultima come matrice epistemologica da parte dell'insediamento umano.

In ambiente mediterraneo, dunque, la radice etimologica della forma urbana è da rintracciare nelle forme del sostrato fisico che la accoglie (Aris, 2007). La città moderna e contemporanea, al contrario, ha interrotto questa relazione virtuosa (Moccia, 2016), operando attraverso la tecnica per modificare la natura, trascurando la salvaguardia ecologica e la corretta organizzazione dello spazio geografico (Samonà G., 1976). Il nuovo modo di costruire lo spazio della città, con le sue forme, i suoi materiali e i suoi scarti, ha prodotto un sostrato inerte che si sovrappone al suolo naturale, negando il rapporto di significatività che caratterizzava il farsi della città storica in Europa e nel Mediterraneo. La città contemporanea si è così trasformata in una crosta tecnologica invecchiata, che consuma ogni anno miliardi di tonnellate di sabbia e ghiaia per costruire il suo manto di calcestruzzo e asfalto, sottraendo alle comunità il significato più profondo dell'abitare.

La perdita di identità e di qualità formale degli spazi urbani è dovuta, in gran parte, all'assenza di relazione con la forma fisica del territorio. La città storica si riconosceva nella sua forma intellegibile, basata sulla misura del limite, sul rapporto tra continuum edilizio ed eccezionalità architettoniche, sulla moderazione degli spazi di relazione. Questo ordine derivava dal rapporto con il sostrato fisico, il cui valore generativo assicurava l'adeguatezza delle forme insediative e costruttive ai caratteri naturali dei luoghi. L'architettura, infatti, è costruzione di uno spazio reale, adeguato, che evoca visivamente tale adeguatezza (Lukács, 1960). Nella condizione contemporanea, invece, il vuoto prevale sui pieni, ribaltando il rapporto epistemologico tra la città compatta e la natura entro cui le architetture, isolate e separate, si dispongono in maniera autonoma. Il modello teorizzato da Colin Rowe si è attuato senza finalità estetiche e senza controllo spaziale.

Pur accettando l'irreversibilità di questo processo, occorre ristabilire una reciprocità sintattica tra vuoti naturali e parti costruite, al fine di restituire forma alla città e definire un nuovo modello dell'abitare contemporaneo. Ciò implica considerare le forme fisiche della geografia come matrici formali dell'architettura e della città, recuperando il senso delle strutture territoriali. Un presupposto del progetto diventa, dunque, l'indagine sulla relazione tra morfologia del paesaggio naturale e forme e spazi del paesaggio antropico.



Fig. 3 Kenzo Tange. Piano per la baia di Tokio

2.1. “Città-territorio” e “città in estensione”: il contributo di Giuseppe Samonà alla definizione di una nuova dimensione della città contemporanea

Nella seconda metà del Novecento, il rapido progresso tecnologico rese possibile un intenso sfruttamento delle risorse, generando trasformazioni irreversibili non solo nelle città in continua espansione, ma anche nelle aree rurali abitate.

Il fenomeno dell'allargamento urbano, unito alla crescita delle periferie e alla pressione sulla campagna coltivata, sollevò questioni a cui la cultura architettonica italiana cercò di dare risposta per gran parte del secolo, concentrando il dibattito sul concetto di comprensorio: un'unità geografica, amministrativamente autonoma, che riunisse più centri urbani con l'obiettivo di rafforzarne la vitalità complessiva, in contrasto con la crisi delle singole entità.

Questa riflessione, avviata nella seconda metà del Novecento, rimane tuttora aperta nel dibattito architettonico, che continua a interrogarsi tra mode, ritorni ciclici e intrecci teorici propri di una cultura in costante mutamento e lontana da una soluzione al problema che nel frattempo cambia forma e si mescola ad altre contingenze come l'adattamento al cambiamento climatico.

Negli anni Cinquanta, il tema della nuova dimensione urbana si intrecciò con la crisi del ruolo tradizionalmente riconosciuto all'architetto, che si trovò ad agire in un contesto privo di committenza consolidata o, meglio, in una fase in cui il capitale avviava in autonomia la riorganizzazione del territorio.

Il cambiamento della classe di riferimento divenne un nodo cruciale per comprendere i processi progettuali e rileggere criticamente le vicende più recenti (Pazzaglini, 1977).

Ordinare i tasselli della riflessione maturata dalla cultura architettonica intorno alla metà del Novecento non è semplice, anche perché molte delle proposte elaborate negli anni Sessanta sulla città e sul territorio rimasero teoriche, affidate alla carta, senza tradursi in applicazioni concrete.

Tuttavia, esse alimentarono un dibattito vivace all'interno della disciplina, che avvertiva con urgenza l'esigenza di rinnovamento.

Un momento emblematico fu il 1960, quando la rivista *Casabella Continuità* (n. 258) pubblicò il progetto di Kenzo Tange¹ per Tokyo (fig. 3): un piano che reinterpretava l'esperienza di Le Corbusier ad Algeri, fondato sull'idea di una grande infrastruttura capace di misurare la baia, così come la proposta corbusiana si era sviluppata lungo la costa algerina (fig. 4).

L'intervento di Tange inaugurò una stagione di progetti visionari che Manfredo Tafuri inserirà nell'"internazionale dell'utopia", influenzando profondamente anche il dibattito italiano sul ruolo dell'architetto-intellettuale².

In questo contesto, Giuseppe Samonà³ fu tra i primi a fornire strumenti interpretativi per affrontare i temi legati alla crescita delle città e ai sistemi metropolitani, con contributi come *L'urbanistica e l'avvenire della città negli Stati europei* (1959).

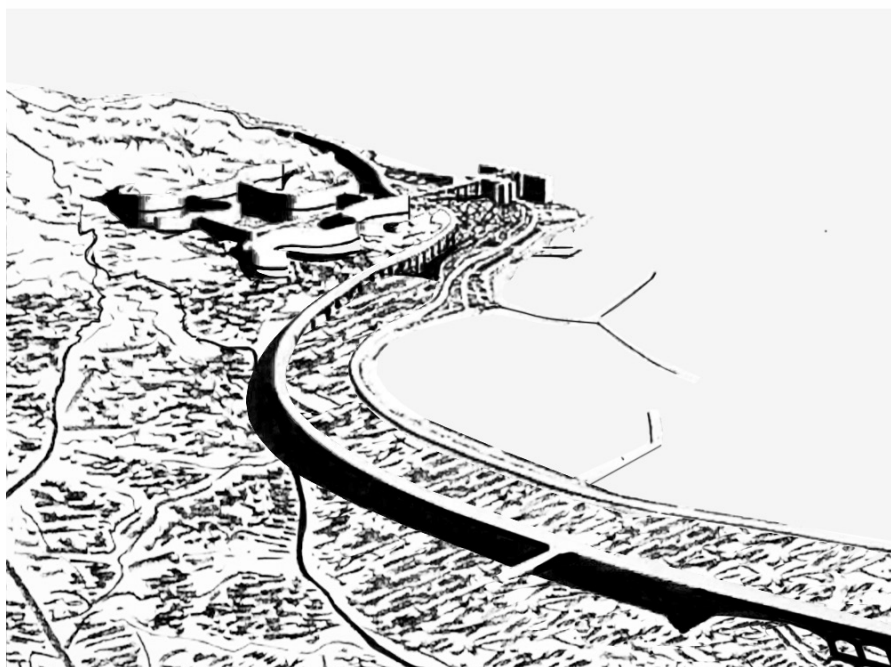


Fig. 4 Le Corbusier. Plan Obus per Algeri

Samonà sottolineava come lo sviluppo urbano in Francia e Inghilterra, segnato dall'espansione delle grandi città, dal traffico e dalla pendolarità, superasse le ipotesi di mera conservazione e le soluzioni tecnicistiche basate sul decentramento artificiale. Al contrario, prospettava la necessità di nuove dimensioni urbane, coerenti con la struttura economico-sociale, ma in continuità con le forme storiche della città (Samonà, 1960).

Francesco Tentori (1961) individuò due temi fondamentali introdotti da Samonà: la coesistenza di interesse architettonico e urbanistico, non intesa come aspirazione generica ma come reale convergenza, e il rapporto tra forma e immagine urbana, da affiancare a un rinnovamento normativo e alla pianificazione centrale. Con queste chiavi di lettura si comprende l'attenzione riservata al piano di Tange, che estendeva la città alla scala geografica, integrando architettura e urbanistica e ponendo il problema dell'immagine e della forma come campi di verifica progettuale.

La forza del progetto stava nell'apparente realismo: Tange assumeva la crescita produttiva come processo inesorabile, proponendo di indirizzare il capitale giapponese verso una grande opera di pianificazione, capace di conciliare sviluppo economico e risoluzione dei problemi sociali derivanti da una crescita caotica. Da questo punto di vista, il piano si poneva in continuità con la tradizione del Movimento Moderno, ma adattandosi alle dinamiche del capitalismo avanzato (Pazzaglini, ibidem). Il modello di Tokyo si basava sulla previsione di un'espansione delle attività terziarie, trasformando la metropoli in un centro di scambio e consumo, strutturato attorno a un sistema infrastrutturale lineare e a megastrutture galleggianti, veri e propri "terreni artificiali".

L'ideologia sottesa al progetto emergeva nella metafora biologica che giustificava la forma urbana come passaggio da "esseri cellulari radiali a organismi vertebrati": una visione naturalistica che mascherava la tensione tra utopia e realismo.

Non a caso, Tange auspicava un coinvolgimento corale – dagli imprenditori agli intellettuali, dai giornalisti al grande pubblico – per fare del piano un orientamento condiviso (Tange, 1961).

Giorgio Grassi, commentando il progetto di Tange, ne evidenziò due aspetti centrali: l'integrazione della città e il valore ideologico, interpretato come "presentazione vitale" di un popolo e ricerca di un nuovo ordine, pur al prezzo di accogliere le contraddizioni della società giapponese (Grassi, 1961).

Le critiche al piano emersero già nelle pagine di Casabella Continuità e si consolidarono al X Convegno dell'INU (1966), dove Mattioni, Polesello, Rossi e Semerani mossero dalla contestazione della "nuova dimensione" per elaborare proposte alternative, tra "città-regione", forma aperta, Town-design e urbanistica organica. Pur riconoscendo il merito di Tange nel coniugare architettura e urbanistica, questi autori ne respinsero la formulazione progettuale, definendola "un'architettura senza storia in un mondo senza storia", espressione di una società che accettava la civiltà dei consumi come dato irreversibile.

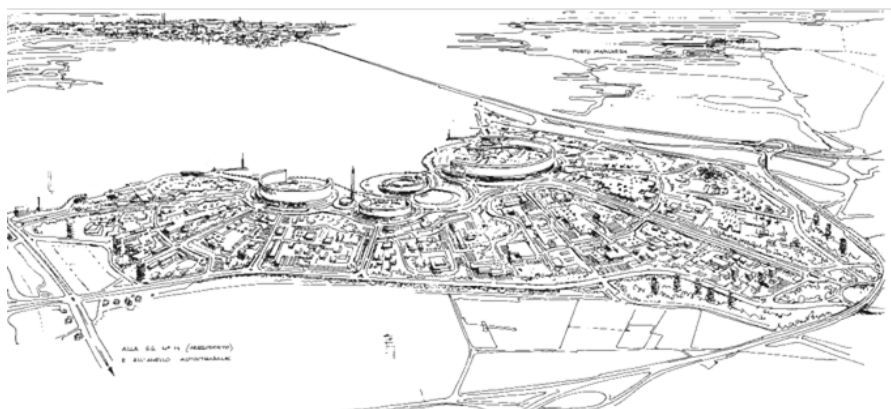


Fig. 5 Ludovico Quaroni. Progetto di concorso per il quartiere C.E.P. alle Barene di San Giuliano

Il dibattito italiano si sviluppò dunque in stretto rapporto con queste esperienze, assumendo spesso posizioni critiche e antitetiche. Accanto ai problemi di immagine e forma, si innestarono le contestazioni al razionalismo europeo e alla crisi dello zoning, nonché all'“indifferenza verso l'immagine” (Pazzagli, ibidem), questioni che, pur mutando di contesto, restano irrisolte. Gli anni Sessanta in Italia si presentavano con un volto duplice: da un lato l'euforia del “miracolo economico”, dall'altro le prime contraddizioni del modello di sviluppo, tra costi crescenti e squilibri territoriali. Alla congestione delle aree industriali del Nord si contrapponevano l'abbandono e lo spopolamento del Mezzogiorno, fenomeni che alimentarono l'espansione disordinata delle città settentrionali e il consumo intensivo di suolo agricolo, favorito anche dal vuoto normativo tra la legge 167 del 1962 e la legge 765 del 1967⁵.

Già nel 1964, pur muovendosi in una prospettiva volta a dimostrare l'inevitabile distacco tra pianificazione urbanistica e momento politico e, conseguentemente, l'imprescindibile autonomia dell'operatività culturale Augusto Perelli mise in evidenza le contraddizioni insite nel “planning contemporaneo”. Tali contraddizioni, osserva Perelli, avrebbero poi alimentato gran parte del dibattito architettonico, offrendo sostanza alle ricerche sulla cosiddetta “nuova dimensione”: dalle sperimentazioni della scuola organica di Victor Gruen, che concepiva la città come organismo vivente, fino ai modelli statunitensi fondati sulla mobilità dei trasporti (dal C.A.T.S. al Penn-Jersey Transportation Study), passando per le riflessioni di Kevin Lynch sulla forma urbana e per il “planning scientifico” orientato a individuare livelli oggettivi e inequivocabili dell'ambiente urbano.

Secondo Perelli, tuttavia, questi orientamenti finirono per perdere incisività a causa della mancanza di un rapporto concreto con le forze sociali operanti nel territorio – quella stessa spinta che Kenzo Tange ricercava nella cultura giapponese – e si posero così all'interno di una logica di processo lineare e scontato, incapace di cogliere le discontinuità e le complessità reali. Da qui la sua osservazione: “si può rilevare come il passaggio tra la fase analitica e quella previsionale, che risponde alle esigenze di particolari *Weltanschauung*⁶, si contraddistingua da un salto di qualità” (Perelli, 1964).

In questo contesto, sia l'impostazione rigorosa di Giancarlo De Carlo che proponeva di delimitare gli ambiti tra momento urbanistico ed economico, subordinando il modello morfologico al piano economico (De Carlo, 1962) sia la “dialettica complessità” evidenziata da Alberto Samonà nel suo Codice dell'Urbanistica, orientata a ripensare i rapporti tra città e campagna e tra produzione e consumo in termini rinnovati (Samonà A., 1963), rappresentano ancora oggi due linee interpretative di grande attualità. Non come posizioni contrapposte, ma come approcci complementari, entrambi da collocare entro una verifica disciplinare consapevole. Il dibattito sull'urbanistica e sul futuro delle città negli Stati europei costitui, infatti, la prima lettura critica di respiro nazionale ed europeo, aprendo a interpretazioni anche profondamente divergenti.

Un momento decisivo fu il convegno ILSES di Stresa del 1962, che segnò una svolta nel pensiero urbanistico e architettonico italiano, con l'apertura al tema della grande scala del planning e alle sue implicazioni (Sica, 1970).

Aldo Rossi, presentando nel giugno 1962 il numero di Casabella-Continuità dedicato ai Centri Direzionali Italiani, riprese i contenuti del convegno di Stresa affrontando il tema della città-territorio.

In questa sede, Rossi richiamò anche le quattro ipotesi formulate da Giancarlo De Carlo per definire la città-regione: la prima come città in crescita smisurata che si espande nel territorio sotto forma di continuum urbano; la seconda come insieme di centri autonomi ma coinvolti in un comune processo di sviluppo; la terza come costruzione artificiale di forme pensata per risolvere i problemi della congestione; infine, la quarta come relazione dinamica che sostituisce la condizione statica della città tradizionale (Rossi, 1962).

Dopo il 1958, anno del concorso per il quartiere C.E.P. alle Barene di San Giuliano⁷, emerse con forza il problema di una nuova forma urbana in estensione nel territorio, anticipato dal progetto del gruppo Quaroni (fig. 5). A tal proposito, Bruno Zevi sottolineò nell'editoriale di L'Architettura (luglio 1958) come tale progetto, al di là della sua concreta realizzazione, fosse destinato a costituire "un indice, un riferimento nel dibattito sull'architettura moderna".

Secondo Giovanni Piccinato, Vieri Quilici e Manfredo Tafuri, la città-territorio, intesa come area omogenea per qualità e quantità di relazioni, non doveva ridursi a una forma indifferenziata. Al contrario, occorreva ancorarla alla distinzione funzionale lecorbusieriana tra territorio produttivo e città come sede delle funzioni direzionali e terziarie (Piccinato, Quilici, Tafuri, 1962), tenendo conto della crescita demografica.

Una proposta alternativa giunse da Giovanni Astengo con il Piano per la grande Taranto (1965), che introdusse la formula del "territorio urbanizzato" per superare la dicotomia città/campagna, puntando a una sintesi dei vantaggi della concentrazione e del decentramento.

Questa tensione a definire l'ambito e la scala entro cui inscrivere la città-territorio rivelava una frattura crescente tra gli strumenti di pianificazione e la riflessione sulla forma urbana e sulla sua rappresentazione attraverso i 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.

In queste esperienze, l'esigenza di globalità si spogliò di ogni pretesa taumaturgica, trovando senso solo quando assunta come momento di sintesi di conoscenze e discipline diverse. Lo stesso vale per i progetti urbani di Giuseppe Samonà, mai simbolici ma sempre radicati nel reale, così come per chi - Benevolo in primis - considerava architettura, urbanistica e pianificazione "linee parallele di studio" (Benevolo, 1968).

Al contrario, risultarono meno efficaci le riduzioni settoriali che, a fronte della difficoltà di definire i problemi della nuova dimensione, compressero drasticamente il campo di intervento, ribaltando il tema della globalità in favore di un'analisi esasperata ma priva di rappresentatività. Si affermarono così le formule della "città per parti" e del "progetto chiuso e definito".

Giuseppe Samonà, invece, si collocò su un piano opposto: rifiutò l'adozione di modelli rigidi e predefiniti, preferendo un processo circolare in cui analisi e progetto si intrecciano in una verifica continua. Le sue ipotesi metodologiche, pur mutando nome (dal Biporto alla città-regione dello Stretto, fino alla Metropoli Futura, come vedremo in seguito) ruotano attorno all'idea di ricomporre conoscenza e operare, restituendo unità ai fenomeni urbani. Da qui la necessità, per Samonà, di ricucire la frattura tra architettura e urbanistica, affrontando la città come organismo storico e unitario, anche laddove la nuova dimensione impone forme inedite di estensione nel territorio.

La "nuova dimensione", afferma Samonà, non è solo un fatto quantitativo, ma implica una comprensione profonda delle strutture territoriali e urbane esistenti, sulle quali fondare programmi operativi capaci di rispondere alla complessità del reale. Per l'Italia, ciò significava organizzare la nuova scala urbana attraverso strutture territoriali definite – i comprensori – raggruppamenti di comuni omogenei per caratteristiche geografiche e culturali, non necessariamente coincidenti con i confini amministrativi, ai quali applicare piani che, partendo dalla rappresentazione dello stato di fatto, fissassero una rete di vincoli oggettivi come base per la trasformazione.

Come scriverà Samonà: "Londra o Colonia dimostrano, coi loro piani, con quanta arditezza si possa sentire la nuova dimensione urbana come conservazione e proseguimento dell'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).

Agli inizi degli anni Sessanta, il Piano Comprensoriale si affermava come uno strumento indispensabile⁸, necessario a causa dell'eterogeneità e della complessità articolazione del territorio nazionale. La dimensione sempre più vasta che la città italiana stava assumendo richiedeva uno strumento urbanistico adeguato, che Giuseppe Samonà individuò nella scala del comprensorio. Secondo lui, "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 territoriale veniva analizzato in dimensioni urbanistiche parziali, spesso assai ridotte e complesse; tuttavia, nel loro insieme, questi elementi apparivano – e appaiono tuttora – come grandi entità che rimandano a relazioni che riconducono lo spazio finito a misure tradizionali e umane. Era dunque necessario riscoprire un nuovo carattere della dimensione urbanistica contemporanea, differente da quello a cui si era abituati fino alla metà del secolo.

Per Giuseppe Samonà, l'istanza di scoprire questo nuovo carattere rappresentava uno stimolo fondamentale, che non doveva tradursi semplicemente in un ampliamento della scala tradizionale, bensì in un diverso modo di percepire quella stessa dimensione durante l'atto creativo e pianificatorio, riflettendo interessi differenti rispetto a quelli che avevano guidato la trasformazione urbana in passato. Tuttavia, questa nuova dimensione non poteva essere "afferrata" se non attraverso un concetto innovativo di rapporto dimensionale, che permettesse di superare lo scarto tra le dimensioni apparentemente concrete e quelle considerate irreali perché troppo grandi rispetto alla concezione tradizionale di territorio urbanizzato. Nel definire la scala della nuova dimensione comprensoriale entro cui operare, Samonà sottolineava il ruolo chiarificatore delle caratteristiche geografiche ed ecologiche del territorio, dell'influenza reciproca degli insediamenti intesi come complessi di strutture edilizie e attività sociali, nonché delle diverse attività economiche e culturali e delle loro interrelazioni su una scala più ampia. A queste si aggiungeva l'importanza del principio di omogeneità, che si riferisce alle caratteristiche geografiche e alle relazioni economico-culturali di aree del comprensorio dove è possibile programmare l'unità degli insediamenti. Infine, Samonà considerava anche l'influenza dei fatti e delle relazioni tra fatti intesi come eventi nelle diverse scale e gli aspetti ordinatori e integrativi derivanti dal sistema infrastrutturale.

Tuttavia, come egli stesso osservava, le caratteristiche geografiche ed ecologiche da sole non bastavano a definire la dimensione adeguata di un comprensorio senza sapere rispetto a cosa quella dimensione dovesse risultare "giusta". Piuttosto, esse potevano suggerire validi motivi per includere una parte di territorio, ad esempio un comune, non inizialmente considerato, qualora questo appartenesse alla stessa matrice territoriale che aveva portato alla formazione dell'unità comprensoriale. Allo stesso modo, il principio di omogeneità si qualificava solo in relazione a specifiche finalità, poiché l'omogeneità in sé è un'astrazione che, ambigualmente, è stata spesso assunta come base per definire lo spazio comprensoriale. Viceversa, osservando gli aspetti insediativi, la struttura comprensoriale emergeva con chiarezza attraverso le trasformazioni operate dall'uomo nei territori, che forniscono i parametri per una discretizzazione dimensionata secondo concreti aspetti figurativi (Samonà G., 1964).

Per Samonà, l'insediamento urbano rappresentava lo strumento trasformativo del territorio e il fulcro fondamentale delle nuove unità omogenee a cui attribuiva il nome di unità insediative, che assumevano funzioni e caratteri propri. In queste unità, assumevano particolare rilevanza i nuclei edilizi nel loro complesso di costruzioni e gruppi sociali, poiché costituivano l'essenza e il significato stesso dell'unità insediativa. Questa organizzazione prevedeva una vera e propria trama strutturale che distingueva il territorio in unità insediative formate dall'insieme di gruppi edilizi e dalle attività urbane ad essi connesse, intese come elementi fondamentali per definirne i compiti e le funzioni prevalenti (Samonà G., *ibidem*).

Da questo punto di vista, anche la scala delle relazioni territoriali che si stabiliscono attraverso la costruzione di grandi infrastrutture, come quelle viabilistiche, si inseriva nella trama strutturante delle unità insediative, dando vita a una scala di rapporti appropriati che ricorda l'equilibrio tra le parti, valido per ogni ragionamento o decisione basata sui fatti e le loro relazioni.

In questo senso, Samonà concludeva che la scala di rapporti delle unità insediative è pertinente anche per le forme assunte dalle relazioni con i percorsi viabilistici.

Il rapporto tra grandi sistemi viabilistici poteva dunque assumere significato rispetto alle unità insediative, esprimendo queste ultime attraverso i loro aspetti più evidenti, come le attività di relazione sociale.

Questo rapporto, infatti, secondo Samonà, "porge all'immaginazione l'idea di esprimere figurativamente le comunicazioni come canali che disegnano le relazioni sociali nello spazio" (Samonà G., *ibidem*). Tale immagine doveva rappresentare uno degli aspetti più salienti della prevalenza che le attività di relazione sociale hanno avuto nel processo di trasformazione della configurazione fisica dello spazio naturale, organizzato via via secondo le espressioni di un sistema figurativo sempre più determinato da esigenze umane.

Le trasformazioni dell'ambiente fisico dovevano quindi fornire i parametri fondamentali per organizzare un sistema strutturante del territorio capace di inquadrare le finalità urbanistiche in un piano, una volta definiti gli obiettivi di sviluppo e le politiche per realizzarlo.

La scala, così intesa, si riferiva sempre al senso delle cose, naturali o artificiali, e le scale con cui si apprende a conoscere e agire sono diverse per ogni disciplina scientifica: la scala urbanistica non è predisposta per la conoscenza geografica o naturalistica delle cose, ma è costruita per rispondere alle esigenze di una conoscenza creativa, legata all'idea implicita di intervento urbanistico che si intende realizzare.

Dopo le sperimentazioni del Piano Comprensoriale del Vajont e, ancor prima, per le aree gravitanti attorno allo Stretto di Messina, verso gli anni Ottanta Giuseppe Samonà immaginò un ulteriore aggiornamento della disciplina del progetto urbano, passando dalle esperienze consolidate della città compatta – basata sul rapporto binario tra tipologia edilizia e morfologia urbana – alle nuove criticità della città contemporanea (Amistadi, 2012). Teorizzò così quella che avrebbe definito la "città in estensione".

La città in estensione divenne il teatro in cui si manifestava lo scarto tra tipologia e topologia, ossia il passaggio di scala dal rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia al concetto di luogo.

Samonà prefigurò un modello insediativo in cui l'assetto tipologico della città compatta fosse sostituito da "luoghi-spazio", misurati secondo le diverse declinazioni degli spazi coincidenti 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 fenomeni già citati, come l'incessante consumo di suolo, l'espansione continua della città, l'abbandono di milioni di ettari di terra e lo sfruttamento intensivo delle campagne per monoculture, Samonà, attraverso la teoria della città in estensione, definiva un programma innovativo per il recupero non solo delle terre abbandonate ma dell'intera agricoltura, nella prospettiva di ristabilire una relazione significativa tra città e campagna.

Nella città in estensione, Samonà riconosceva l'importanza di includere le diverse forme del territorio, nuclei urbani, campagna coltivata o incolta, collina, e altro, proponendone una feconda antropizzazione.

Non si trattava dunque di un generico "ritorno alla natura", bensì di una città che implica un rapporto necessario con la natura e la campagna, considerate parte costitutiva della città stessa.

Da questa teoria emerge la fiducia nella disciplina dell'architettura come scienza capace di migliorare le condizioni di vita della società urbana e rurale, una visione che aveva positivamente caratterizzato la costruzione della città moderna (Macaluso, 2018). Secondo il modello della città in estensione, la campagna si organizza e si suddivide in modo coerente con le esigenze della città, i tipi di colture e la sua funzione come parte integrante del territorio abitato. Samonà attribuisce così valore alla campagna, riconoscendone la necessità di una forma che sia complementare a quella urbana, per dare vita a una nuova entità capace di operare su scala comprensoriale.

Città e campagna diventano elementi costitutivi dello spazio collettivo, la cui relazione è definita dalla forma progettuale e dal principio insediativo sotteso all'idea di città in estensione. Questo richiede lo sviluppo di nuovi tipi edilizi, sia per il costruito urbano che per gli insediamenti agricoli, conformi alla nuova struttura della produzione agraria consorziata. Analogamente alle forme della città, anche quelle della coltivazione assumono un ruolo ordinatore all'interno della città in estensione, riflettendo la diversità delle colture nelle singole parti di campagna. La campagna, perciò, si specializza in prototipi progettuali che esprimono la dimensione agricola con indici di antropizzazione organica, configurandosi come una "città" che si estende sul territorio e si articola in comprensori abitati e coltivati. Queste particelle agricole rispettano una misura conforme alle colture e all'abitare, diventando modelli insediativi autonomi, dotati di un proprio ordine e riconoscibilità, simili ai territori spontanei del Meridione. L'intenzione è chiara: rendere la campagna abitata una componente della città estesa alla scala geografica, considerandola in termini formali e costituendo un ordine che dialoga con le strutture urbane. Questa teoria rappresenta un'alternativa ancora attuale all'urbanizzazione diffusa e incontrollata, tema centrale nella ricerca di Samonà sull'unità architettura-urbanistica.

L'approccio di Samonà offre una riflessione teorica per gestire l'espansione urbana e il consumo di territorio, integrando città e campagna in un sistema insediativo esteso a scala territoriale, fondato sulle caratteristiche strutturanti del territorio stesso.

Il problema dell'espansione incontrollata, osservabile sia nelle megalopoli che nello sprawl suburbano, resta una sfida aperta dell'architettura contemporanea, che ne ha segnato la crisi. La "discontinuità" della città in estensione, pur corrispondendo alla dispersione insediativa, permette anche un rapporto significativo tra costruito e vuoto, valorizzando la natura all'interno del tessuto urbano. Se pensiamo a questi "frammenti di città" come parti autonome ma interconnesse, capaci di relazionarsi dialetticamente tra loro e con i vuoti agricoli, si apre alla metafora delle "città nelle città" di Ungers, che esprime la pluralità e la complessità della città contemporanea (Moccia, 2022).

La campagna, con la sua specificità formale ed estetica, è da sempre fondamento e parte sintattica della città storica. Tuttavia, nel Novecento, i tentativi di integrazione tra città e campagna sono stati spesso trascurati, lasciando irrisolte potenzialità espresse da esempi paradigmatici della riflessione del secondo Novecento così "la Grune Metropole di Leberecht Migge, Broadacre City di Frank Lloyd Wright, l'Unité 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).

La ricerca di Samonà mette in luce la necessità di nuove categorie metodologiche per governare la forma della città e del territorio. I suoi progetti impongono una lettura del processo ideativo più che del risultato, per cogliere la teoria e le riflessioni alla base delle sue sperimentazioni.

Come sottolinea Lovero (1973), la mediazione tra contesto, luogo e progetto passa attraverso la tipologia edilizia. La dialettica tra architettura e urbanistica assegna alla forma architettonica un'appartenenza sottile e non immediata al contesto, che si manifesta in una scomposizione e ricomposizione delle parti fino alla loro riduzione essenziale.

L'architettura di Samonà non è indifferente al contesto, ma ne condivide le trasformazioni, adattandosi a rispondere a molteplici esigenze. L'apparente semplicità delle sue architetture nasconde un complesso dialogo tra teoria, funzione, tipologia e immagine.

I progetti per la Sicilia e la Calabria, dal Piano Regolatore Generale per Messina (1960), a quello per Villa San Giovanni (1963-77), al nucleo di industrializzazione in provincia di Messina (1964), fino alla Metropoli Futura dello Stretto (1969), costituiscono un filone unitario, che affronta temi comuni come la rappresentazione urbana e la ricerca di nuovi tipi insediativi.

La ricerca di Samonà si distingue per la sua capacità di interpretare il contesto con profondità, pur aderendo ai principi del Movimento Moderno, e per la sua revisione critica operata in un contesto culturale che, dopo la legge urbanistica del 1942, cercava nuove risposte alle dinamiche sociali del secondo dopoguerra.

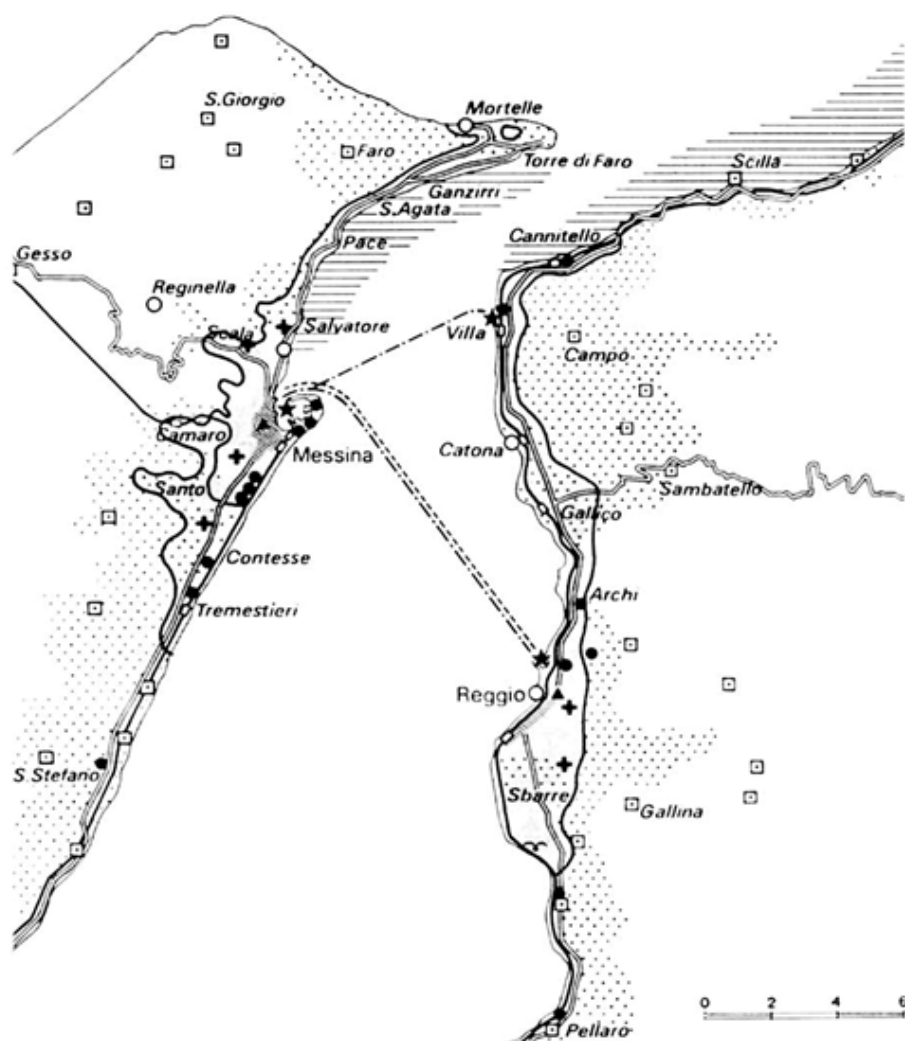


Fig. 6 Lucio Gambi. La conurbazione dello Stretto

2.2. Il Territorio dello Stretto come campo di sperimentazione di una nuova teoria urbana

Negli anni Sessanta, il dibattito politico italiano fu fortemente condizionato dalla consapevolezza della grave condizione economica, culturale e sociale che caratterizzava il Mezzogiorno, in netto contrasto con il processo di rapida industrializzazione e modernizzazione che interessava le regioni settentrionali.

La questione meridionale, già radicata nel dibattito nazionale fin dal XIX secolo, assunse in questo contesto una dimensione di emergenza strutturale, imponendo la necessità di interventi organici e mirati.

A tal fine fu istituito un Ministero specificamente dedicato al Mezzogiorno e fu creata la Cassa per il Mezzogiorno⁹, organismo straordinario incaricato di gestire una vasta campagna di investimenti infrastrutturali e produttivi, con l'obiettivo di stimolare un processo di riequilibrio territoriale e di favorire l'integrazione economica e sociale tra le diverse aree del Paese. La strategia adottata prevedeva la selezione di aree particolarmente idonee a concentrare insediamenti industriali e attività produttive, individuate sulla base di criteri legati alla disponibilità di risorse naturali, di forza lavoro e di infrastrutture.

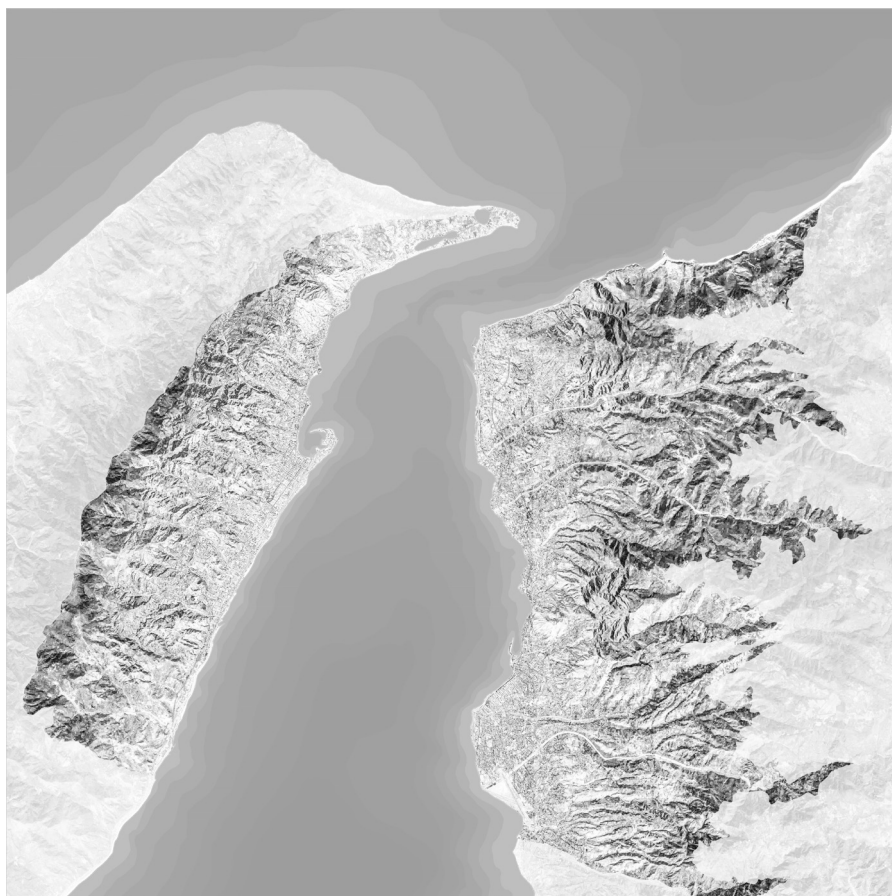
All'interno di questo quadro furono definiti due principali strumenti operativi: le cosiddette Aree di sviluppo industriale e i Nuclei di insediamento produttivo. Le prime comprendevano territori ampi e omogenei, caratterizzati dalla presenza di più comuni e di risorse in grado di sostenere processi di sviluppo su scala interregionale; le seconde, invece, erano costituite da agglomerati di piccole e medie imprese, orientate prevalentemente a servire mercati locali, a valorizzare le materie prime disponibili e a sfruttare particolari condizioni favorevoli, sia di ordine ambientale sia infrastrutturale, non riscontrabili nelle zone circostanti.

L'azione della Cassa per il Mezzogiorno non si limitava alla dimensione industriale, ma implicava la necessità di predisporre veri e propri piani di sviluppo territoriale, analoghi ai piani comprensoriali di coordinamento, capaci di integrare la localizzazione delle attività produttive con un più ampio disegno infrastrutturale e con un programma di trasformazione della struttura socioeconomica del Sud.

Si delineava, dunque, un approccio in cui pianificazione economica e pianificazione urbanistica avrebbero dovuto interagire in modo sinergico per rispondere a esigenze non solo economiche, ma anche sociali e culturali, in vista di un riequilibrio complessivo del Paese.

Parallelamente, nello stesso arco temporale, un altro fenomeno di grande rilevanza investiva il territorio italiano ed europeo: la rapida espansione delle aree metropolitane¹⁰, esito dei processi di conurbazione che tendevano a saldare i centri urbani maggiori con i sistemi insediativi circostanti.

In Italia, tale trasformazione si intrecciava con l'elaborazione di un'idea di programmazione economica più ampia, che trovò espressione, nella prima metà degli anni Sessanta, nel cosiddetto Progetto 80.



Tav. 1 Orografia dello stretto

Questo programma, promosso nell'ambito della programmazione nazionale, rappresentava un tentativo ambizioso di delineare uno scenario di sviluppo proiettato verso l'anno Duemila, attraverso una redistribuzione più equilibrata della popolazione e delle attività economiche sull'intero territorio nazionale, riducendo il peso demografico e funzionale delle grandi città e potenziando i centri minori mediante una logica reticolare. Il Progetto 80, come osserva Renzoni (2012), si fondava sull'idea di un sistema innovativo di uso dell'ambiente antropico, finalizzato a migliorare le condizioni di vita e a ridefinire il rapporto tra insediamenti umani e risorse naturali. L'elemento centrale di questa visione era rappresentato dal concetto di sistema urbano metropolitano, inteso non come mera espansione della città tradizionale, ma come nuova forma di organizzazione territoriale, capace di integrare funzioni economiche, infrastrutture e servizi su scala intercomunale e interregionale.

In tale prospettiva, il Mezzogiorno venne classificato prevalentemente nella categoria "C1 – Sistemi periferici", comprendente le aree caratterizzate da depressione economica, isolamento naturale e difficoltà di integrazione nei flussi nazionali ed europei. Per queste zone, la strategia proposta si concentrava sull'intensificazione degli investimenti produttivi e sul miglioramento delle strutture urbane esistenti, rinviando a una fase successiva la creazione di nuove città metropolitane di fondazione.

Sebbene gran parte delle previsioni del Progetto 80 non trovasse concreta attuazione, esso esercitò un'influenza significativa sul dibattito culturale e tecnico, spingendo la proliferazione nel lessico disciplinare concetti come sistema metropolitano, piano intercomunale, comprensorio, conurbazione, città-territorio e città-regione, destinati a incidere profondamente sulla riflessione della cultura architettonica italiana ed europea.

All'interno di questo quadro teorico e programmatico, l'area dello Stretto di Messina assunse una posizione di particolare interesse. Essa divenne oggetto di attenzione non solo nell'ambito delle politiche di riequilibrio economico, ma anche nel campo degli studi geografici e territoriali, grazie ai contributi di studiosi come Lucio Gambi¹¹ e Aldo Sestini, che per primi promossero l'idea di interpretare Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni (fig. 6) come parti di un medesimo comprensorio, definito dalla comune appartenenza a un'unità di paesaggio incentrata sullo specchio d'acqua dello Stretto¹². In questa visione, il mare non rappresentava una barriera, ma costituiva un elemento di continuità fisica e simbolica, capace di connettere due sponde morfologicamente e culturalmente distinte ma strettamente interdipendenti.

La lettura geografica di questo spazio, inteso come vera e propria "stanza territoriale", si fondava sul riconoscimento di una conformazione naturale fortemente identitaria. Lo Stretto, infatti, si presenta come un corridoio marino che tende a chiudersi a Nord, tra Capo Peloro e Punta Pezzo (tav. 1), e ad aprirsi progressivamente verso Sud, oltre Capo d'Armi e la piana di Tremestieri, dove si perde la condizione di internità che caratterizza lo spazio compreso tra i due promontori. Tale struttura è ulteriormente rafforzata dalla presenza di una cornice collinare che, sui due versanti, corre parallela alla linea di costa, delimitando un ambito fisico che si configura come un sistema chiuso, pur aprendosi visivamente verso l'orizzonte ionico.



Tav. 2 Il sistema delle fiumare e dei torrenti



Tav. 3 Sezioni progressive lungo il territorio dello stretto

La costa siciliana si distingue per la presenza della falce di Messina, una lingua di terra che si protende nel mare per oltre un chilometro e mezzo, definendo uno specchio d'acqua interno di straordinario valore morfologico e paesaggistico.

Sul versante calabrese, la linea di costa, pur priva di analoghe sporgenze, trova in Punta Pezzo il punto di massima prossimità alla sponda opposta, determinando la sezione più stretta dello Stretto.

Verso Sud, la costa si apre oltre Punta Pellaro e fino a Capo d'Armi, dove la morfologia interrompe quella condizione di reciprocità visiva che costituisce una delle caratteristiche più emblematiche di questa stanza geografica (tav. 6).

Un ulteriore elemento di strutturazione del paesaggio è rappresentato dalle fiumare (tav. 2), che incidono trasversalmente i due versanti, costituendo non solo una componente idrografica di rilievo, ma anche un sistema ordinatore degli insediamenti (tav.4) e delle reti infrastrutturali (tav. 5). Sul lato siciliano esse si presentano come alvei larghi e relativamente brevi, penetrando nell'entroterra per alcuni chilometri e ospitando lungo il loro sviluppo una trama insediativa minuta, profondamente radicata nella storia e nell'identità locale.

Sul versante calabrese, le fiumare assumono caratteri differenti: il loro sviluppo longitudinale è maggiore, ma l'articolazione morfologica appare meno leggibile, pur condizionando la disposizione dei centri abitati, che tendono a collocarsi a quote più elevate rispetto alla sponda siciliana.

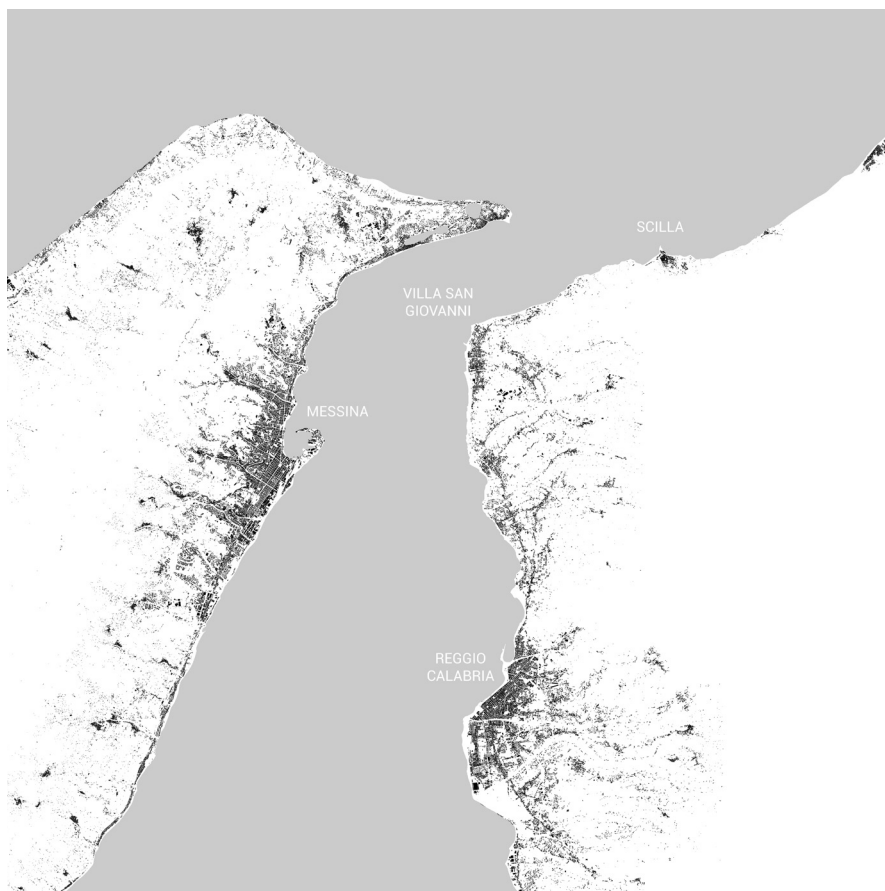
In questo quadro si inseriscono testimonianze architettoniche di grande valore simbolico, come la Palazzata di Messina (fig.7), fronte edificato continuo che, affacciandosi sul porto naturale definito dalla falce, esprime in modo emblematico la relazione tra città e mare, pur avendo subito ripetute ricostruzioni a seguito di eventi catastrofici e trasformazioni storiche.

Questa lettura, propedeutica alle parti successive di questa trattazione, conferma come lo Stretto costituisca un ambito di eccezionale complessità, dove la natura impone vincoli ma offre anche potenzialità per una progettazione capace di interpretarne queste specificità orientandosi alla definizione di un possibile disegno per la Metropoli dello Stretto, in grado di superare la frammentazione e di dare forma a una città policentrica, aperta e interconnessa.

Non si tratta, dunque, di adattare modelli insediativi estranei, ma di costruire una forma urbana che assuma come principio generativo la struttura geografica e paesaggistica del luogo, riconoscendo il mare non come separazione ma come matrice unitaria del sistema.



Fig.7 Filippo Juvarra. La Palazzata di Messina



Tav. 4 Le città dello Stretto



Tav. 5 Il sistema dei tracciati territoriali lungo il territorio dello Stretto



Fotografia. 1 Foto aerea di Messina dalla cornice collinare



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



Fotografia. 3 Foto aerea delle valli di Gallico e Catona sul versante calabro sulle quali si impone il tracciato autostradale



Fotografia. 4 Foto aerea di Villa San Giovanni



Fotografia. 5 Foto aerea di Capo Peloro da Villa San Giovanni



Fotografia. 6 Foto aerea di Capo Peloro dal pilone in località Piale



Tav. 6 Le città dello Stretto nel 1960

2.3. Affinità e differenze nelle tecniche di definizione di una città dello Stretto

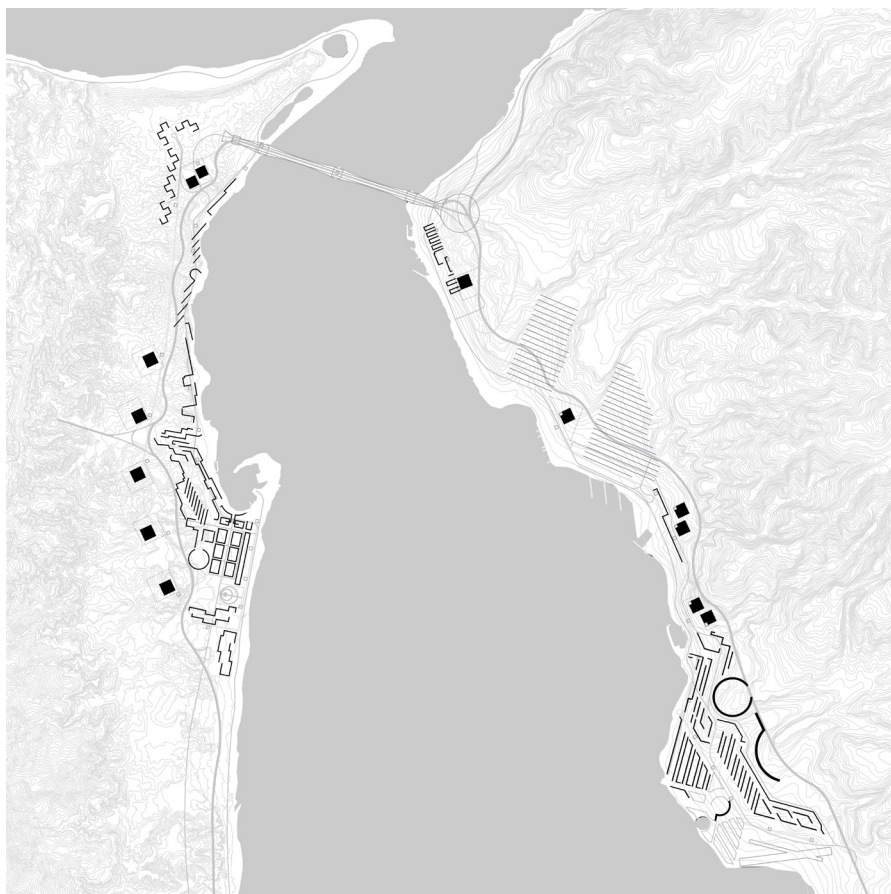
L'idea di considerare il sistema insediativo dell'area dello Stretto come una grande conurbazione di carattere geografico cominciò a maturare negli anni Sessanta, in un contesto in cui si avvertiva un crescente desiderio di cambiamento e di rinascita per il Mezzogiorno. Tale aspirazione si condensò progressivamente attorno al tema del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente, assunto come simbolo di modernizzazione e come occasione strategica per lo sviluppo dell'intera area intorno agli anni Sessanta (tav. 6). Questa prospettiva trovò riscontro nei Piani Regolatori Generali redatti in quegli anni: il P.R.G. per Messina del 1960, firmato da Giuseppe Samonà, e il P.R.G. di Reggio Calabria del 1967, elaborato da Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli¹³. A queste esperienze seguì, nel 1968, il Decreto Ministeriale n.384, che stanziava fondi per studi relativi al collegamento viario e ferroviario sullo Stretto e autorizzava ANAS e FF.SS. a bandire un concorso internazionale di idee per il "Collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente".

Il concorso, patrocinato dal Ministero dei Lavori Pubblici e bandito nel febbraio 1969¹⁴, suscitò un vasto interesse e una partecipazione di rilievo sia sul piano nazionale che internazionale: su 144 progetti presentati, furono selezionati dodici gruppi vincitori¹⁵ ex aequo, sei per il primo premio e sei per il secondo (Cardullo, 2016). Il tema dell'attraversamento stabile non riguardava esclusivamente la dimensione ingegneristica dell'infrastruttura, ma implicava una riflessione più ampia sulla ri-forma delle città dello Stretto e sulla trasformazione dell'intero sistema insediativo, quale effetto indotto dall'innesto della grande opera.

Le proposte che maggiormente si distinsero per approccio e ampiezza di visione furono quelle di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli, in collaborazione con Sergio Musmeci, quella di Costantino Dardi e quella di Giuseppe e Alberto Samonà con il Gruppo Urbanisti dello Stretto (G.U.S.)¹⁶.

Questi progetti affrontavano il problema alla scala dell'intero territorio, cercando di governare il processo di riorganizzazione insediativa e di prefigurare le ricadute positive, soprattutto in termini demografici e funzionali, che la costruzione di una infrastruttura di tale portata avrebbe potuto generare.

Pur nella diversità dei linguaggi e delle soluzioni, i tre progetti condividono alcuni temi centrali: la consapevolezza della dimensione problematica e territoriale introdotta dalla costruzione del ponte; l'estensione dell'intervento alla scala geografica; la localizzazione di nuove funzioni direzionali in posizioni nodali; la necessità di rivedere l'intera struttura insediativa alla luce della presenza della grande infrastruttura, concepita come elemento capace di unificare in un'unica entità urbana le preesistenti unità. Tuttavia, tali temi si traducono in esiti progettuali differenti: nel caso di Quaroni, essi si articolano entro la rappresentazione bidimensionale tipica del piano urbanistico, organizzata per figure urbane e strutture gerarchiche, mentre nelle proposte dei Samonà e di Dardi assumono il carattere di un ripensamento radicale del sistema insediativo, con l'obiettivo di produrre nuove forme coerenti con la struttura geografica dello Stretto.



Tav. 7 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

Il confronto tra Quaroni e i Samonà rivela una differenza sostanziale nell'attribuzione di ruolo e significato al disegno delle infrastrutture. Per i Samonà, il tracciato autostradale non è matrice di espansione, ma segno di delimitazione: esso svolge una funzione di chiusura dell'edificazione sui due versanti, ribadendo il ruolo della cornice collinare quale confine tra il processo antropico e la formazione orografica. In questa visione, l'infrastruttura si configura come elemento di misura e di contenimento, in grado di orientare un assetto ordinato dell'insieme urbano. Al contrario, nel progetto di Quaroni, il medesimo tracciato si trasforma in una vera e propria spina dorsale per il nuovo sistema insediativo: una struttura distributiva lungo la quale si organizzano servizi e centri direzionali, con una disposizione a monte e a valle del cosiddetto "laccio". Da questa impostazione scaturisce un'idea di città policentrica, articolata per gangli e per nodi, costruita attraverso un disegno fatto di parti connesse da elementi di cerniera e punteggiata da emergenze architettoniche.

Questa divergenza riflette una differente postura teorica: da un lato, quella dei Samonà, orientata a una visione di positiva previsione, in cui la Metropoli Futura dello Stretto è concepita come un organismo unitario governato da un unico disegno; dall'altro, quella di Quaroni, che rinuncia all'idea di totalità e privilegia una strategia aperta e policentrica, capace tuttavia di tendere all'unità attraverso relazioni dinamiche tra i nodi del sistema. Il tema del disegno per punti, che organizza il progetto quaroniano, ricorre anche nella proposta di Costantino Dardi, sebbene in essa l'unità non sia affidata alla continuità infrastrutturale, ma alla forza plastica e simbolica del segno architettonico. Il suo progetto affida alla dimensione figurativa dell'opera il compito di saldare, nel punto di massima tensione, le due sponde, ridisegnando la "porta" dello Stretto e conferendo alla geografia stessa una nuova identità unitaria.

La città geografica di Giuseppe e Alberto Samonà

Il progetto elaborato da Giuseppe e Alberto Samonà insieme al Gruppo degli Urbanisti Siciliani (tav. 7) rappresenta l'esito più compiuto di un'esperienza progettuale sull'area dello Stretto avviata già nel 1960 con il Piano Regolatore Generale di Messina e proseguita attraverso il progetto per un Nucleo di Industrializzazione della provincia, il Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni e la ricerca condotta da Alberto Samonà presso l'Università di Palermo sulla "Progettazione Architettonica dello Stretto"¹⁷.

In tutte queste occasioni, i Samonà ribadiscono la necessità di concepire un unico disegno di città capace di abbracciare Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria (Cardullo, 2016) all'interno di una visione metropolitana.

La proposta per il Concorso di collegamento stabile affronta il tema dell'attraversamento non come mero problema tecnico, ma come questione eminentemente architettonica e urbana, riflettendo quella tensione propria di Giuseppe Samonà verso il "reale", reso ancora più evidente dalle prospettive di rapido sviluppo economico dell'area.



Tav. 8 Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Il progetto di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli

La corrispondenza che il progetto istituisce tra morfologia del territorio e forma urbana diventa il principio ordinatore attraverso cui governare il disegno della Metropoli Futura dello Stretto, attribuendo senso alla costruzione del manufatto – il ponte – quale parte di un più ampio programma trasformativo a scala insediativa e urbana. In questo senso, il progetto non si limita alla risoluzione tecnica dell'attraversamento stabile, ma affronta la questione più complessa della relazione tra il ponte, inteso come megastruttura territoriale, e le trasformazioni indotte sul sistema insediativo e, conseguentemente, sul paesaggio. Rispetto alla potenza della forma orografica, le strutture urbane esistenti (e, in larga misura, anche quelle attuali) appaiono come entità prive della forza necessaria a costituirsi in un'unità figurativa capace di dialogare con il paesaggio: la loro dispersione amplifica lo scarto di scala, accentuando la condizione di subalternità. Il progetto dei Samonà, al contrario, si misura con la scala della grande infrastruttura, proponendo una metropoli come nuova entità urbana di circa seicentomila abitanti, disposta lungo l'asse Nord-Sud e articolata dall'area del ponte all'intero sedime dei due capoluoghi, intesi come parti di un unico organismo, coincidente con lo spazio unitario colto dallo sguardo.

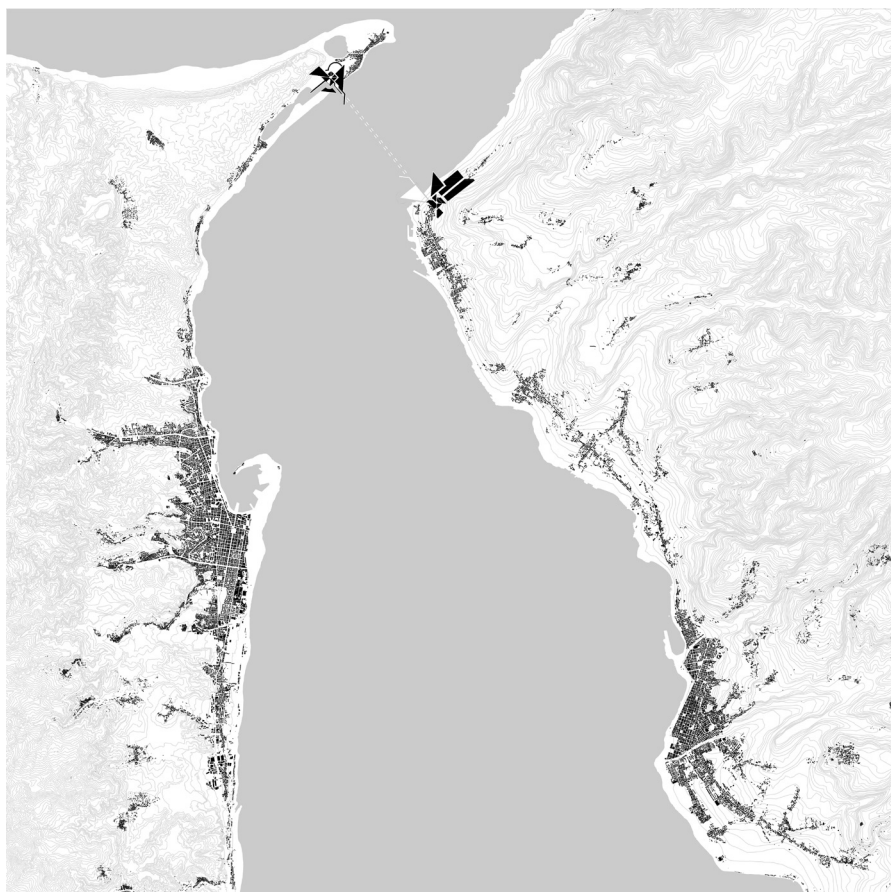
Il progetto mette così in scena una serie di ipotesi insediative che derivano dalla diversa dislocazione geografica delle parti costituenti, componendole entro un disegno unitario capace di riconoscere un limite preciso alla propria estensione, corrispondente a quello della "stanza geografica" di appartenenza.

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

La proposta presentata dal gruppo guidato da Sergio Musmeci, con la collaborazione di Ludovico Quaroni e Antonio Quistelli per il disegno urbanistico, si misura con la stessa dimensione territoriale individuata dal gruppo Samonà e nasce dalla medesima convinzione: delineare una figura capace di governare i profondi mutamenti generati dall'innesto della grande infrastruttura viaria. Le premesse progettuali, pur analoghe, conducono però a esiti radicalmente diversi.

Come accadde per Giuseppe e Alberto Samonà, anche Quaroni e Quistelli furono coinvolti nella redazione del Piano Regolatore Generale di una delle città dello Stretto, in questo caso quello di Reggio Calabria¹⁸, maturando la consapevolezza della scala territoriale e dell'unitarietà delle città dello Stretto. La particolare posizione geografica di Reggio e la sua naturale tensione verso una piena integrazione funzionale e logistica con Messina costituiscono il presupposto del Piano, che riorganizza il territorio all'interno di una nuova dimensione urbanistica estesa all'intero spazio geografico dello Stretto¹⁹.

La città disegnata da Quaroni si struttura attorno all'infrastruttura principale, che assume un ruolo dominante nella definizione della nuova forma urbana (tav. 8). Il "laccio" che attraversa le due sponde si dilata e si estende senza alterare le preesistenze insediative, ma riorganizzando funzioni e spazi secondo una logica di nodalità. Lungo il suo tracciato vengono individuati quattro poli direzionali – in corrispondenza di Capo Peloro, Punta Pezzo, Reggio Calabria e Messina – che concentrano la maggiore densità architettonica.



Tav. 9 Concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Il progetto di Costantino Dardi e Giovanni Morabito

L'idea del "laccio"²⁰ nasce dalla particolare conformazione orografica delle sponde, caratterizzate da un dislivello di circa cento metri: la soluzione adottata consiste dunque in un'infrastruttura che penetra nel territorio reggino con pendenze ridotte, generando connessioni tra il ponte e le nuove aree di espansione a vocazione commerciale e direzionale. Nella configurazione definitiva, i nodi determinati dall'arrivo dell'infrastruttura assumono il ruolo di "antenne" di organizzazione territoriale: da un lato connettono Reggio Calabria con la zona industriale di Gioia Tauro e con i principali poli turistici; dall'altro estendono il raggio di influenza di Messina fino alla penisola di Milazzo (Quistelli, 1973).

Il sistema infrastrutturale diventa così elemento ordinatore dell'impianto insediativo, imponendosi come asse strutturante della città dello Stretto. Le forme radiocentriche, che evocano quelle sperimentate nel concorso per le Barene di San Giuliano a Mestre (Terranova, 1995), si dispongono attorno ai nodi d'innesto del ponte, assolvendo alla funzione di raccolta e redistribuzione dei flussi veicolari provenienti da direzioni multiple.

L'unica città delineata dal Piano - istituita dal collegamento stabile - è pensata come grande area metropolitana, baricentro di traffici e scambi per l'intero comprensorio gravitante attorno allo specchio d'acqua dello Stretto. Per Quaroni, la crescita delle città sarebbe stata innescata dall'infrastruttura intesa come catalizzatore della nuova conurbazione, vera cifra contemporanea di questo territorio. Tale prospettiva implicava, tuttavia, una profonda revisione del ruolo stesso dell'infrastruttura e la consapevolezza, nelle parole di Quaroni, dell'"impossibilità del disegno totale".

La progettazione per "frammenti", privilegiando le zone di transizione tra aree specialistiche, le frange e i margini, non equivale a una rinuncia al controllo del processo. Al contrario, come afferma Quaroni, "Il Piano doveva basarsi sull'opportuna sensibilizzazione al paesaggio ed alle sue vocazioni, studiare un disegno d'insieme che leghi le varie parti fra loro proprio per lasciare il massimo dell'autonomia interna di disegno (...)".

Si tratta di una concezione che riconosce il problema di un disegno unitario fondato sul "rapporto" figurativo tra le parti, inteso non soltanto in senso visuale, come nelle teorie di Kevin Lynch, ma come relazione concreta, tra "pezzi di città" abitati, attraversati e vissuti (Quaroni, 1967).

I centri direzionali di Costantino Dardi e Giovanni Morabito

Anche il progetto elaborato da Costantino Dardi e Giovanni Morabito affronta il tema della grande dimensione, inscrivendolo nel sistema dei due Centri Direzionali collocati in corrispondenza di due punti cospicui della geografia dello Stretto: Punta Faro sulla sponda siciliana e Punta Pezzo su quella calabrese.

Si delinea, così, una proposta contraddistinta da un'elevata forza figurativa, nella quale alla scelta, solo apparentemente mimetica, di un attraversamento risolto attraverso un dotto sommerso corrispondono le grandi forme dei Centri Direzionali insediati sulle due coste contrapposte, in posizione di massima prossimità (tav. 10).

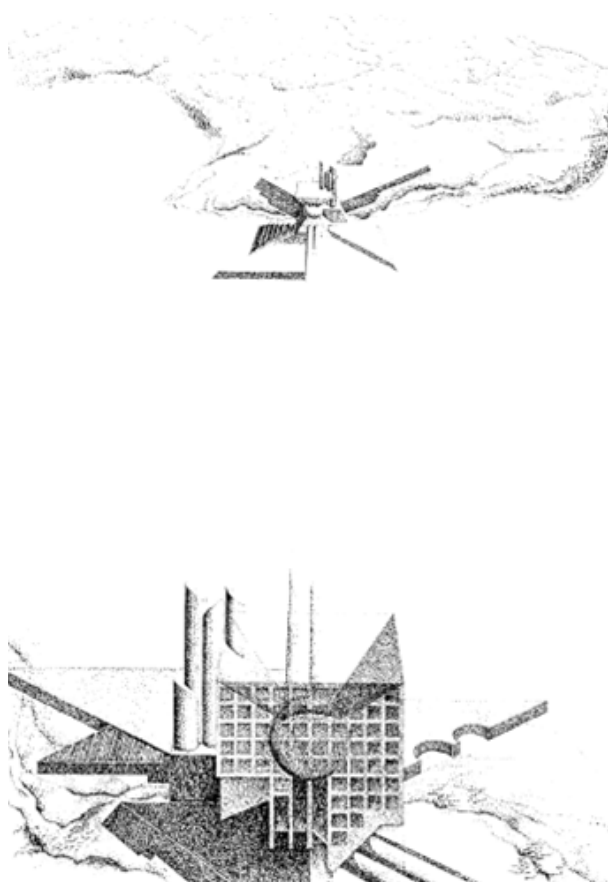


Fig. 8 I centri direzionali nei punti di innesto del ponte subacqueo

Il dispositivo compositivo si fonda sull'immagine di un cubo sezionato lungo la diagonale, scomposto e ricollocato sulle due sponde, quasi a ricostruire idealmente l'unità originaria della figura e a evocare la separazione primordiale della Terra: "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). Così come la frattura fonda e caratterizza il luogo, il cubo scomposto è assunto quale figura elementare capace di occupare lo spazio e di generare, attorno a ciascun centro direzionale, una nuova porzione di città. I due volumi (Fig. 8), infatti, oltre a costituire i nodi di arrivo dei flussi veicolari provenienti dal tunnel, accolgono le funzioni terziarie necessarie al futuro sviluppo delle aree residenziali che si dispongono intorno alle masse "esplose". Queste ultime, modellate secondo un basamento gradonato che asseconda l'andamento delle colline, concorrono a rafforzare l'unitarietà dell'immagine e la misura complessiva dell'intervento (Berlingieri, 2018). Il collegamento tra le due sponde è dunque risolto attraverso un tunnel sommerso²¹, configurazione che, sottraendosi a qualsiasi forma di consumo spaziale e temporale, rinuncia a un radicamento "hic et nunc" per assumere piuttosto una condizione di isolamento e di ideale iscrizione: "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 il ricorso alla bigness come strumento per restituire allo Stretto una dimensione architettonica, nonché una forte componente figurativa riferibile alla lezione kahniana (Berlingieri, ibidem).

Il nodo centrale è quello della scala, che per Dardi si definisce nella relazione tra architettura e contesto. Il progetto si confronta con due ordini di questioni: da un lato, la dimensione territoriale, alla quale risponde ricercando una relazione con il paesaggio e con la sua energia simbolica e tellurica; dall'altro, la dimensione insediativa, nei confronti della quale contrappone alla frammentarietà del costruito la forza unitaria del cubo esplosivo. In questo senso, il rapporto tra forme della Terra e forme dell'architettura acquista significato soltanto quando quest'ultima è in grado di stabilire rapporti di misura e relazioni topologiche, offrendo alla pratica progettuale parametri di riferimento fondati sulla geografia del luogo e sulla scala dell'intervento. Le scelte compositive, tutt'altro che mimetiche, si aprono anche al registro iconografico, rivelando una peculiare attenzione ai caratteri morfologici del territorio.

Si afferma, in tal modo, una dimensione fortemente simbolica, allusiva al mito dell'attraversamento e al tema del passaggio, in una trasfigurazione allegorica che interpreta l'immagine della porta dello Stretto, evocando le due bocche e i mostri che attendono i naviganti: presenze immobili e cristallizzate, testimoni di un'unità originaria e di una distanza che permane nello sguardo (Berlingieri, ibidem).

Note

1. Kenzo Tange, 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.

2. L’internazionale dell’utopia è un “libro che 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).

3. Giuseppe Samonà nasce a Palermo l’8 aprile 1898 e nella stessa città si laurea in Ingegneria civile nel 1922. Inizia subito l’attività di progettista partecipando a numerosi concorsi e, dal 1927, intraprende la carriera accademica come assistente, a Messina, alla cattedra di Disegno d’ornato e architettura elementare.

Nel 1928 è nominato Ispettore onorario per la tutela degli oggetti d’arte medievale e moderna della Sicilia orientale, nel ‘30 consegue la libera docenza in Architettura generale. Si trasferisce a Napoli dove insegna, fino al 1936, Geometria descrittiva, poi Elementi di architettura e, a seguire, Disegno architettonico e rilievo dei monumenti e Composizione architettonica.

La prima attività professionale conta fra l’altro le vittorie ai concorsi per la Palazzata di Messina e per l’ufficio postale nel quartiere Appio a Roma. Nel 1936 viene chiamato al Regio Istituto Superiore di Architettura di Venezia come professore straordinario di Disegno architettonico e rilievo dei monumenti e qui nel ‘40 diviene professore ordinario di Elementi di architettura e rilievo dei monumenti.

Nel 1943 succede a Guido Cirilli alla direzione dell'Istituto carica che, salvo il periodo della leva militare dal 1944-45, conserverà fino al 1972.

4. Il piano di Kenzo Tange per la baia di Tokyo venne definito da Frampton come "the last utopian city plan of the modern era" (Frampton, 1991).

5. In merito alla "disordinata" crescita delle città italiane intorno agli anni 60 e 70 è necessario 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 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.

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

7. 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 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.

In quegli anni era forte la tensione di ricerca verso la determinazione di un moderno rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana (Aymonino, 1966)

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.

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

9. Il Ministero per il Mezzogiorno e la relativa Cassa del Mezzogiorno vennero 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.

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

11. 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 italica 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.”

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

13. Il sistema insediativo dell'area dello Stretto come una grande conurbazione di carattere geografico maturato negli anni Sessanta non venne però recepito dagli 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.

14. 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 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).

15. Vincitori del primo posto exequo per il progetto di "Un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente" 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 Progetto "Gruppo Ponte di Messina" che vedeva la partecipazione di un gruppo interdisciplinare con Manfredo Nicoletti per lo studio urbanistico, Carlo Maria Lerici 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 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.

16. 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.

17. La Progettazione Architettonica dell'Area dello stretto era il titolo della ricerca condotta da Alberto Samonà in seno all'università di Palermo tra il 1968 e il 1969.

18. 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.

19. Per quanto 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.

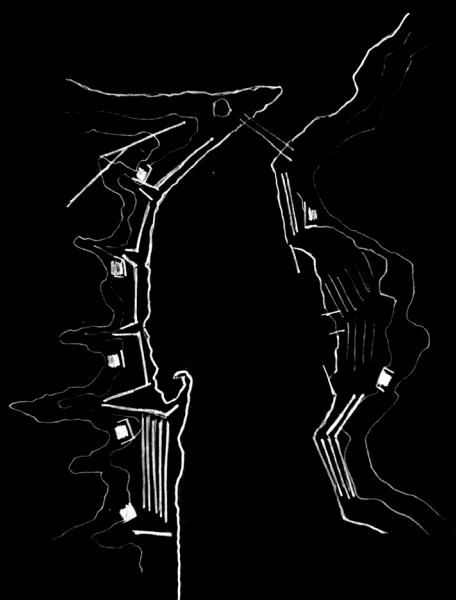
Il risultato consiste di una sequenza alternata di nodi a destinazione speciale (direzionalità e attività terziarie ad esempio) a fasce di tessuto destinato ad organizzare funzioni come quelle riservate alla residenza.

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 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.

20. Il “laccio” è il termine con cui viene descritto il percorso autostradale che doveva rappresentare l’arteria di attraversamento principale per la città proposta da Quaroni e Quistelli.

21. Il viadotto proposto da Costantino Dardi, 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 ortogonale di lamiere realizzato in conci della lunghezza di 200 metri ciascuno.



UN MODELLO DI CITTÀ GEOGRAFICA
LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO
DI GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ

La questione della nuova dimensione urbana, della *bigness*¹, intrecciandosi ai processi socioeconomici di quegli anni, determinò in Italia l'emergere di territori che divennero campi di sperimentazione privilegiati per il proliferare di nuove teorie sulla forma della città. Tra questi, lo Stretto di Messina assunse un ruolo centrale.

L'interesse per tale territorio risiede nel suo valore geografico e posizionale, oltre che nella peculiare conformazione fisica del luogo, dove la dimensione paesaggistica - nel passaggio dalla città al comprensorio, dalla città alla metropoli - offre contorni nitidi entro i quali misurarsi con le nuove idee di città che, in quegli anni, andavano affermandosi.

L'unità di paesaggio, descritta per punti dalle strutture insediative che si affacciano sullo Stretto, una visione proposta inizialmente non dalla cultura architettonica, ma dagli studi geografici, divenne, nel corso degli anni Sessanta, la cifra interpretativa per le città di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Su tale quadro si cominciò a ragionare per delineare una nuova idea di città.

Per Giuseppe e Alberto Samonà, la questione dello Stretto si configurò come un tema ricorrente² affrontato a partire dall'occasione offerta dal concorso per il piano regolatore generale della città di Messina del 1960 e sviluppato lungo un percorso di studi e progetti che si protrasse fino al 1986, anno dell'ultima intervista rilasciata da Alberto (Cardullo, 2010). Si tratta di un iter che affonda le sue radici nella convinzione di poter definire uno sviluppo possibile per l'area dello Stretto fondato sull'idea di un'unica grande metropoli.

Questa metropoli, concepita come organismo urbano disteso sulle due sponde, rappresenta, per i Samonà, un nuovo modo di abitare il territorio, in cui la componente insediativa si iscrive coerentemente nelle caratteristiche geografiche e morfologiche del sito.

Le relazioni tra forma insediativa e forme della Terra, che emergono nei progetti dei Samonà per lo Stretto, vanno indagate nella misura in cui la forma architettonica interpreta i punti cospicui di questa geografia: nella scansione imposta dai corsi d'acqua, nei limiti definiti dalla cornice collinare, nei punti di rottura in cui quest'ultima avanza riducendo la fascia costiera e avvicinando i rilievi montuosi al mare, fino al mare stesso, che diventa il vero spazio naturale della città-regione.



Fig. 9 Luigi Borzi. Piano regolatore generale di Messina post ricostruzione

3.1. Dal Biporto alla Metropoli Futura dello Stretto

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

Questo Piano può essere considerato la prima di una serie di intuizioni fondamentali sui caratteri morfologici di questi luoghi, ma anche uno dei primi esempi italiani di integrazione auspicata tra pianificazione economica e progettazione urbanistica.

Nella relazione allegata, i Samonà avviano la loro analisi muovendo da una critica al vigente Piano di Luigi Borzi (fig. 9)³, redatto dopo il terremoto del 1908 e definito "miope" rispetto a una prospettiva di valore storico e architettonico⁴.

Il Piano Borzi, infatti, non riusciva da un lato a offrire una lettura significativa della struttura insediativa territoriale di Messina e, dall'altro, presentava numerosi limiti: "la carenza di giardini pubblici, di spazi stradali, 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".

Secondo Samonà, tali criticità erano state aggravate "dall'incapacità degli ingegneri e architetti tradizionalisti che realizzarono la ricostruzione a esprimersi con il linguaggio del cemento armato, dal rallentamento dei trasporti sullo Stretto e, infine, dalla mancanza di spazi adeguati e di aree pianeggianti per l'ubicazione di impianti industriali in genere e di attrezzature portuali in particolare"⁵. A partire da queste riflessioni, di carattere funzionalistico oltre che culturale, il piano dei Samonà elabora l'idea di un comprensorio integrato, comprendente le città che si affacciano sulle due sponde dello Stretto.

La scelta progettuale più significativa consiste nello spostamento verso Nord del traffico marittimo, in posizione più baricentrica, mediante la costruzione di un nuovo porto, capace di replicare la forma naturale della falce nei pressi dei laghi di Ganzirri, là dove lo Stretto tende a chiudersi: il cosiddetto Biporto (tav. 10). L'inserimento di questa nuova infrastruttura avrebbe consentito la ridistribuzione delle strutture insediative del comprensorio, alleggerendo il nucleo storico attraverso la creazione di un nuovo centro residenziale con i relativi servizi; al tempo stesso, avrebbe reso possibile il ridimensionamento della stazione di Mazzoni, liberata dal traffico ferroviario e destinata a funzioni turistiche, e la costruzione di un molo di duecento metri sull'asse di viale San Martino, in grado di proiettarsi verso il centro della piazza d'acqua racchiusa dalla falce (tav. 11).

Attraverso tale processo di modificazione⁶, il territorio avrebbe assunto un nuovo equilibrio, spostando gli interessi portuali e commerciali della parte messinese verso Nord e instaurando nuove relazioni con le aree agricole disponibili sulla sponda calabrese. Consapevole della scarsità di aree pianeggianti lungo la costa siciliana, il piano proponeva infatti di coinvolgere in un sistema metropolitano più ampio i territori compresi tra Reggio Calabria e Villa San Giovanni, idonei per l'impianto di nuove attività economiche,



Tav. 10 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

soprattutto agricole, estendendo l'influenza fino all'intero comprensorio che va dalla provincia di Messina al mare dello Stretto, alla Calabria sud-occidentale: da Gioia Tauro a Catona e Gallico, fino alle pianure di Siderno.

In sintesi, il Piano mirava a estendere il bacino di utenza e le opportunità di sviluppo, ponendo Messina al centro di uno schema urbanistico, geografico ed economico di scala regionale. A completamento, il ponte sullo Stretto, poggiato da un lato sulla falcata artificiale del Biporto e dall'altro in prossimità di Punta Pezzo, avrebbe dovuto raggiungere le colline retrostanti Sant'Agata, dove si prevedeva la costruzione di un nodo intermodale e, lungo la cornice collinare, di un complesso fieristico per le attività economiche, integrato con attrezzature universitarie e residenze a bassa densità, modellate sullo sperone peloritano e circondate da vaste aree vincolate a verde (tav. 12).

Dopo il PRG di Messina, altre esperienze, come il PRG di Milazzo (1962), il PRG di Villa San Giovanni (1963), il PRG di Scilla (1964), il Piano Territoriale del Consorzio Tirreno per il Nucleo di Industrializzazione della Provincia di Messina (1964), costituirono occasioni per ribadire e sviluppare l'idea di una città-regione dello Stretto come progetto organico.

La prima tavola di inquadramento del PRG di Scilla ripropone le forme del Biporto, del ponte e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, così come accade nella prima versione del PRG di Villa San Giovanni: infrastrutture concepite come sistemi ordinatori, capaci di orientare lo sviluppo insediativo e governare la formazione della conurbazione.

Nel 1964, presentando questa straordinaria esperienza di pianificazione, Alberto Samonà, pur riconoscendo il valore strategico del ponte come elemento unificatore della città-regione e incentivo allo sviluppo locale (Samonà A., 1963), sottolinea come la realizzazione di tale opera non dovesse costituire un ostacolo alla costruzione del sistema metropolitano, che avrebbe potuto e dovuto compiersi anche in sua assenza, attraverso una rete di localizzazioni organiche di infrastrutture e insediamenti. Il ritardo nella formazione di quest'area metropolitana, in una fase di transizione dall'economia preindustriale a quella industriale, rappresentava per Samonà un'opportunità per governare il processo secondo forme razionali di pianificazione, rendendolo parte integrante del futuro assetto territoriale (Samonà A., *ibidem*).

Il suo tentativo di collocare storicamente questa esperienza ribadisce il legame dei Samonà con una tensione al realismo che si proietta nel futuro attraverso la fiducia nel progetto come strumento per riscattare i territori dello Stretto da una condizione di marginalità storica.

Tali esperienze, sviluppate nell'arco di un decennio, rappresentano per i Samonà l'occasione 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).



Tav. 11 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



Tav. 12 Le previsioni del P.R.G. di Messina. Il nuovo insediamento modellato sulle forme della Terra e il Biporto



Tav. 13 Ridisegno. Tav. B. C. 5 allegata al volume "la progettazione architettonica dello stretto di Messina – ricerca diretta dal prof. Alberto Samonà 1969"

Il tema della città-regione venne assunto in quegli anni anche come oggetto di ricerca all'interno dei corsi di Progettazione dell'Università di Palermo, dove Alberto Samonà insegnava.

L'obiettivo della ricerca, che coinvolse oltre ai corsi di Composizione Architettonica una serie di ricercatori⁷, era spostare il focus dalle questioni economico-pianificatorie dei primi anni Sessanta verso una prospettiva più coerente con la disciplina del progetto urbano⁸.

Il titolo dello studio era eloquente:

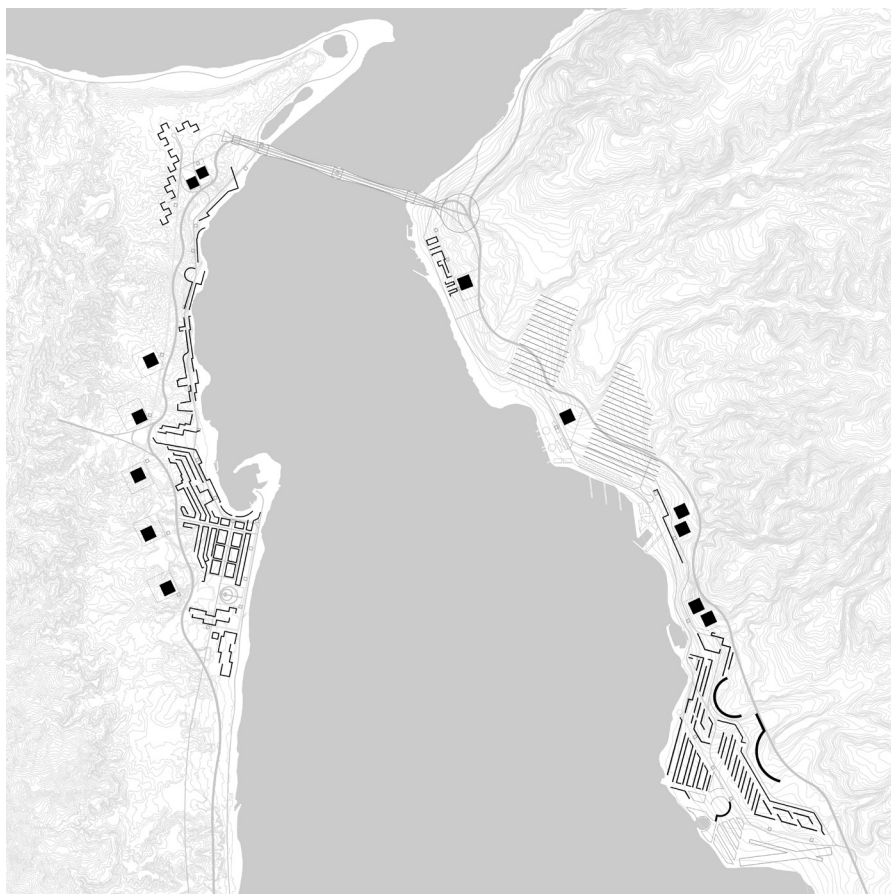
La progettazione architettonica dello Stretto di Messina: ricerca metodologica sui caratteri del territorio dello Stretto di Messina nella finalità di un intervento architettonico su di esso, ovvero: interpretazione dal punto di vista dell'architettura dei caratteri del territorio dello Stretto di Messina.

La ricerca prende avvio dall'analisi di contesti analoghi per conformazione e sviluppo (la Baia di Lima, Melbourne, il Golfo di Guinea, Istanbul, San Francisco, Taranto) e di modelli esemplari del rapporto tra città e territorio. Tra i riferimenti culturali emergono il piano di Kenzo Tange per la baia di Tokyo, il Plan Obus per Algeri, i "Tre insediamenti umani" di Le Corbusier e i progetti per Philadelphia di Louis Kahn.

Il lavoro si concentra poi sull'osservazione e sul rilievo dei caratteri storici, architettonici, paesaggistici e naturali dell'area dello Stretto, producendo tavole analitiche delle strutture morfologiche e insediative (tra cui la tav. 13), per valutare la "disponibilità architettonica" del territorio, intesa come capacità di accogliere nuove architetture e in quale misura.

La ricerca si conclude con alcune riflessioni di Alberto Samonà sull'opportunità di trasformare le osservazioni territoriali in ipotesi progettuali, passando dall'analisi dei caratteri alla definizione dei termini dell'intervento.

Come afferma Samonà: "Il territorio non è da considerarsi solo una questione di urbanistica, ma necessita 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 loro configurazione".



Tav. 14 Ridisegno. La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

3.2. Principi insediativi per il disegno di una città geografica

Le esperienze maturate dai Samonà negli anni Sessanta, tese alla ricerca di un ambito entro cui definire la dimensione critica della Città-regione dello Stretto, unite allo spostamento disciplinare del tema, da questione sociale ed economica a questione architettonica, operato da Alberto in seno all'Università di Palermo, trovarono nel concorso di idee per il collegamento stabile tra la Sicilia e il continente del 1969 un'occasione straordinaria per mettere a punto l'unico vero disegno di città destinato a svilupparsi lungo le sponde di questa geografia. Il progetto per una Metropoli Futura dello Stretto (tav. 14 e 15) non si limitò a dare risposta al problema tecnico della realizzazione di un ponte capace di unire fisicamente la Sicilia e il continente, ma divenne l'occasione per proporre un intervento dai contorni utopici e, al tempo stesso, profondamente innovativi rispetto alle forme insediative tradizionali e alla natura dei luoghi. Si trattò di un progetto che accolse in sé motivazioni geografiche, economiche e sociali, ma soprattutto architettoniche, delineando una visione che intrecciava le esigenze funzionali con una rifondazione radicale dell'intera forma urbana.

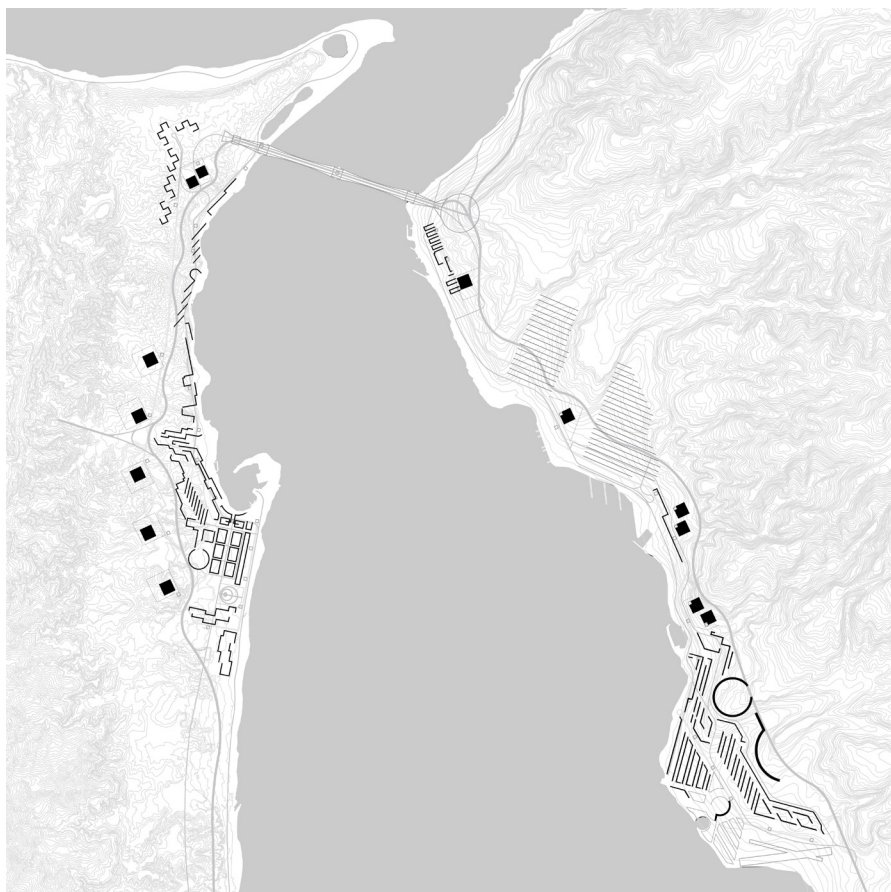
Il disegno urbano proposto stabiliva rapporti stretti con la struttura geografica dello Stretto, senza trascurare la dimensione funzionale: nuove relazioni tra tessuto residenziale, spazi di natura progettata e campagna pianificata concorrevano a dare forma a un unico organismo territoriale esteso. La Metropoli Futura si presentava, dunque, come sintesi delle intuizioni maturate sul carattere di questo luogo e come possibile risposta disciplinare della cultura del progetto urbano al fine di riscattare queste terre dall'arretratezza economica e sociale.

L'impianto teorico e le riflessioni analitiche alla base del progetto affondavano le radici nelle sperimentazioni precedenti, poggiando su una serie di constatazioni che ne costituivano il presupposto.

La natura dello Stretto, inteso come una grande rada protetta, con fondali profondi adatti alla navigazione di navi di media e grande stazza, rappresentava una condizione favorevole per lo sviluppo di un sistema portuale strategico.

A ciò si aggiungeva la presenza di terreni pianeggianti tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria, ideali per ospitare attività industriali e funzioni connesse al porto, in un'area da configurare come zona franca. Inoltre, la densità di centri abitati distribuiti lungo le due coste, per un totale di circa mezzo milione di abitanti, e la presenza, nei due capoluoghi, dei principali servizi amministrativi, costituivano una base urbana significativa.

Il sito occupava, infine, una posizione privilegiata nel sistema dei traffici mediterranei Nord/Sud ed Est/Ovest, mentre le analisi misuravano una grave inadeguatezza del patrimonio edilizio e dei servizi esistenti, giudicati carenti e obsoleti in misura superiore al 70% per Messina e al 90% per Reggio⁹.



Tav. 15 Ridisegno della versione di progetto corrispondente al plastico. La Metropoli Futura dello Stretto di Giuseppe e Alberto Samonà

L'idea della Metropoli Futura condivideva con il Piano Regolatore Generale di Messina del 1960 l'assunto di fondo secondo cui il territorio tendeva a esprimersi attraverso un unico disegno alla scala comprensoriale, ma ne ribaltava radicalmente le forme e le logiche insediative. Veniva abbandonata l'ipotesi del Biporto: in una visione unitaria, il punto più naturale per accogliere un approdo per grandi navi risultava essere la grande rada compresa tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria, destinata a ospitare il porto principale e la zona franca. Le infrastrutture stradali, ferroviarie e lo stesso ponte erano concepite non come meri dispositivi di connessione, ma come struttura portante di una nuova geografia urbana. L'estensione dei centri urbani sullo Stretto perseguiva l'obiettivo di riscrivere la distribuzione degli insediamenti, racchiudendoli entro la cornice collinare e riconoscendo allo Stretto la funzione di spazio naturale delle città. Rimanevano dal Piano Regolatore di Messina alcuni principi, come il coinvolgimento dei comuni tirrenici e la previsione di centri di servizio; ma mutava in modo sostanziale la forma urbana, che assumeva una matrice fortemente topografica e una densità più elevata, per consentire alla città di articolarsi secondo un'alternanza tra forme costruite e forme di natura antropizzata.

Il progetto dei Samonà attribuiva a ogni luogo di natura un differente carattere spaziale, articolando la relazione tra eternità naturale e internità urbana entro una sintassi che demandava alle forme dell'architettura il compito di istituire relazioni chiare e riconoscibili.

La città geografica che prendeva forma era costituita da "parti" autonome, formalmente definite e tenute insieme dagli "intervalli" di natura. Ne derivava un'immagine che si può descrivere metaforicamente come città-arcipelago¹⁰, composta da isole architettoniche intese come unità elementari, ciascuna caratterizzata da una propria completezza formale.

L'assunzione dell'isola architettonica come principio compositivo, esteso alla scala geografica, poneva due ordini di problemi: da un lato la definizione tipologica e spaziale degli insediamenti interni alle isole; dall'altro, la loro disposizione nello spazio naturale.

La scelta tra forme aperte o chiuse, compatte o lineari, era determinata dalla relazione che il progetto intendeva instaurare con la morfologia del suolo e dal carattere che si voleva conferire agli spazi urbani interni. In ogni caso, era decisivo che le parti si configurassero come entità finite e compiute, condizione necessaria per la loro identificazione come isole architettoniche.

Queste forme, concepite come frammenti di città immersi nella natura, assumevano una capacità evocativa intensa: quella di rappresentare il valore civile dello spazio urbano come espressione della tensione tra la questione naturale (le forme del suolo) e il fatto antropico (le forme dell'architettura). Altrettanto cruciale era la dispositio delle unità nello spazio geografico: affinché lo spazio vuoto non si riducesse a semplice residuo, ma diventasse con-testo, le isole urbane dovevano disporsi in tensione reciproca, stabilendo relazioni interpretative della forma naturale e ricondotte a unità da un disegno complessivo.



Tav. 16 Dal Biporto alla Metropoli Futura dello Stretto
a) Le città dello Stretto (1960) b) Le città dello Stretto con il progetto per il Biporto c) Il
progetto per la Metropoli Futura dello Stretto

La scelta di utilizzare “tipi misti”, edifici a corte, lineari, redents e padiglioni, rispondeva all'intento di evocare la complessità e l'articolazione della città, senza rinunciare alla chiarezza compositiva delle parti. La collocazione delle unità in punti strategici della geografia, la piana di Messina, la punta di Reggio, la grande rada tra Catona e Gallico, Punta Pezzo, secondo giaciture correlate ai tracciati territoriali o alle geometrie della linea di costa e della cornice collinare, costruiva la condizione per far risuonare la forma insediativa nel luogo.

La tensione tra le parti veniva affidata anche al proporzionamento volumetrico delle masse costruite, che dialogavano con gli spazi di natura antropizzata: questi non erano concepiti come intervalli marginali, ma come dispositivi relazionali tra le architetture. La presenza, all'interno delle isole urbane, di spazi interni orientati verso l'esterno naturale dello Stretto, attraverso il salto di scala offerto dalla nuova dimensione metropolitana, contribuiva a riconnettere il sistema in una rete di rimandi visivi e spaziali.

Così, la Città-regione dello Stretto, intesa negli anni Sessanta come entità urbanistica, come in un palinsesto con scritture, cancellazioni e riscritture (Corboz, 1985), si trasformava nella Metropoli Futura dello Stretto, entità architettonica, disegno e figura di una nuova utopia urbana, degna di essere annoverata tra le visioni del Novecento con cui può legittimamente confrontarsi (Cardullo, 2010).



Tav. 17 Disegno analitico interpretativo. La stanza territoriale come unità del progetto urbano

3.2.1. *La stanza territoriale come unità conferme del disegno urbano*

Il territorio dello Stretto, come descritto nella prima parte di questo lavoro, può essere definito come una “stanza territoriale”, delimitata a nord dalle 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 la condizione di “internità” determinata dalla reciproca presenza delle due coste. Tale configurazione stanziiale è ulteriormente esaltata dalla cornice collinare che corre parallela alla linea di costa, racchiudendo lo spazio compreso tra i Peloritani e l’Aspromonte.

Assunta come cifra interpretativa, la “stanza territoriale” dello Stretto diventa per il progetto l’unità sintattica entro cui articolare il disegno urbano, traducendo la geografia in un sistema di capisaldi che corrispondono alle parti costitutive di questa entità.

In altri termini, lo spazio geografico si configura come “la radice etimologica della forma urbana” (Aris, 2007) che la proposta di una Metropoli Futura dello Stretto assume come fondamento.

La ricerca di un’unità della forma urbana, ovvero di un unico disegno capace di governare una città sviluppata tra le due sponde, approda alla definizione di un insieme di strutture insediative la cui configurazione scaturisce dai rapporti con il sito e dal loro reciproco rimando visivo tra le rive, definendo un sistema di misure condiviso.

Ogni configurazione si rapporta dunque a un sistema di elementi di riferimento (tav. 17), in un dialogo continuo con il contesto geografico e infrastrutturale. Le città di Messina e Reggio Calabria, assunte come poli della nuova entità urbana, riconoscono un limite comune: quello oltre il quale viene meno la possibilità di un rimando visivo tra le due sponde, segnando la soglia meridionale della Metropoli.

La città lineare messinese si sviluppa nello spazio compreso tra la cornice dei Peloritani e la linea di costa, trovando la sua genesi nella piazza d’acqua determinata dalla falcata del porto e il suo compimento nell’arrivo del ponte presso Capo Peloro.

A nord, il sistema dei redents segna lo sperone dei Peloritani, costituendo lo sfondo scenografico all’approdo del ponte; in contrappunto, sul versante calabrese, la città di Villa San Giovanni si organizza intorno all’area di Faro Alto, in una relazione dialettica di segni architettonici. Più a sud, tra Villa e Reggio Calabria, il porto-rada si insedia come elemento centrale, sostenuto dalle pianure retrostanti destinate alle funzioni agricole e industriali.

Le grandi forme insediative proposte dal progetto, concentrate per densità e articolate in gerarchie, instaurano nuovi ordini di relazione sia con la morfologia del territorio sia con il sistema dei percorsi viari.

In questa prospettiva, la città estesa alla scala geografica, tema centrale del dibattito architettonico italiano negli anni Sessanta, trova nello Stretto un laboratorio di sperimentazione privilegiato.



Tav. 18 Disegno analitico interpretativo. La Metropoli Futura dello Stretto, un modello di città in estensione alla scala geografica

Sulla sponda siciliana, come osserva Samonà, “una continuità di parti diverse definisce l’unità del sistema urbano”¹¹, mentre sulla sponda calabra “i nuclei contenitori dei servizi sulle colline contribuiscono a formare il disegno della città”. Questi titoli chiariscono il ruolo dei centri direzionali, intesi come dispositivi architettonici che strutturano la composizione generale. L’alternanza tra parti insediate e parti di natura progettata, corrispondenti ai solchi delle fiumare da un lato e alle grandi valli dall’altro, rappresenta il principio con cui i Samonà immaginano l’abitare di questa metropoli da seicentomila abitanti. L’assenza di pianure sulla sponda messinese viene compensata dalla disponibilità di spazi sulla sponda calabrese, in un sistema integrato tra gli insediamenti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Il disegno che ne risulta può essere considerato come il prologo a quella che Giuseppe Samonà, sul finire degli anni Settanta, definirà “città in estensione”.

La città in estensione si configura come un modello in cui la campagna assume un’organizzazione regolata e progettata, analoga a quella della città, trasformando il continuum urbanizzato in una struttura complessa di spazi residenziali e agricoli.

Quest’ultima viene accettata come componente significativa e strutturante, articolata in aree calibrate sulle tipologie colturali, così da concorrere alla definizione di un nuovo modo di abitare il territorio (tav. 18). Entrambe le entità - città e campagna - partecipano alla costruzione di un sistema unitario, governato da un impianto normativo che regola non solo i manufatti edilizi ma anche la composizione e il dimensionamento delle aree agricole, in vista di una configurazione organica e coerente.

Nel caso dello Stretto, il mare rappresenta la principale centralità di questo territorio: uno spazio di natura interna alla città, concepito come un anfiteatro marittimo attorno al quale le parti insediative si dispongono come isole di un arcipelago¹². In questa scena, la città si racconta attraverso la sequenza delle sue forme e dei suoi spazi, rimarcando la relazione con la linea di costa e con la cornice collinare che ne definisce l’orizzonte.



Tav. 19 Scomposizione. La parte bassa del progetto compresa tra la cornice collinare dei peloritani e l'autostrada SA.RC.

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

Questa sezione del lavoro coincide con lo “smontaggio” dell’esperienza progettuale della Metropoli Futura dello Stretto, considerata paradigmatica rispetto al campo di studi nel quale la ricerca si colloca.

L’obiettivo di tale operazione è rintracciare una corrispondenza tra il territorio dello Stretto e i principi e le tecniche compositive assunti da Giuseppe e Alberto Samonà nella definizione della loro idea di “città geografica”, osservata dal punto di vista morfologico, ovvero nella sua relazione tra forma e significato.

Si intende pertanto focalizzare l’attenzione sui principi costitutivi e sulla loro possibile trasmissibilità, più che sulle contingenze storiche che ne hanno determinato l’elaborazione.

L’analisi sviluppata in questo capitolo si fonda sul disegno inteso come strumento di conoscenza e non come mera operazione grafica. Il disegno, nelle sue declinazioni interpretative, restitutive e critiche, consente di comprendere la struttura figurativa del progetto e la sua capacità di agire sul territorio. Rappresentare significa, in questo senso, leggere per costruire (Piano, 1981): riportare in forma visibile il rapporto tra idea e forma, tra progetto e geografia.

Nel caso dei Samonà, le tavole originali assumono valore paradigmatico perché mostrano come la rappresentazione possa essere il luogo dove si fonda il pensiero progettuale.

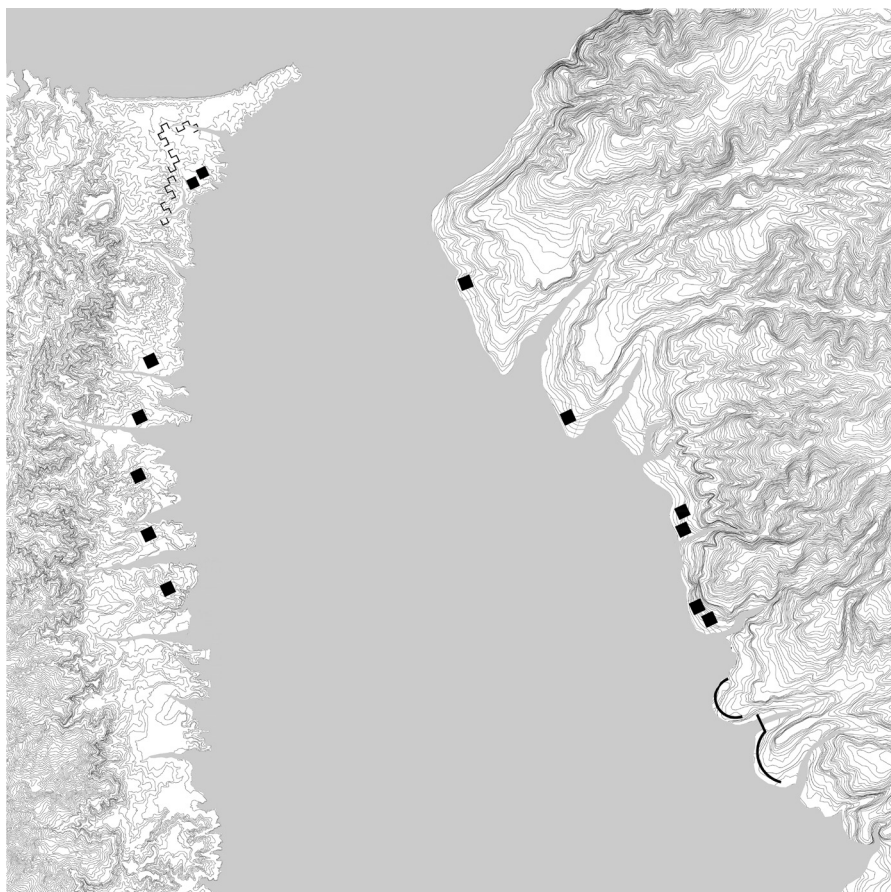
Il lavoro qui presentato si colloca in questa prospettiva: utilizzare il disegno non solo per documentare, ma per interpretare e attualizzare una visione che, pur storicamente collocata, apre interrogativi e scenari sul progetto alla scala geografica nella contemporaneità.

L’analisi prende avvio dall’individuazione dei caratteri geomorfologici del territorio entro cui si innesta il progetto, valutando il grado di incidenza di questi rispetto alle scelte operate dai progettisti, ovvero il loro influsso nel processo di formatività del progetto urbano, sia nell’insieme che nelle singole parti.

La città-territorio viene assunta come un unico organismo antropogeografico, costituito da una concatenazione di sistemi, aggregati ed elementi, riconoscibili tanto alla scala urbana quanto a quella geografica; conseguentemente, il caso studio è stato analizzato attraverso un metodo di scomposizione e lettura interscalare.

Sono state individuate tre scale di indagine: la “stanza” geografica dello Stretto; l’unità insediativa (precedentemente definita come “isola urbana”, 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 specifica questione relativa alla costruzione della forma urbana: dalle relazioni strutturanti e di rispondenza al territorio, alle istanze espressive, fino a giungere alle grammatiche della forma e alla sintassi degli spazi.



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



Tav. 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

La descrizione dell'articolazione geografica, condotta nelle sezioni precedenti, contribuisce a disvelare le vocazioni formali proprie di questo ambito e, dunque, a rintracciare la radice di significato delle forme assunte dal progetto.

L'analisi alla scala dell'insediamento ha consentito di evidenziare la corrispondenza tra il brano di territorio e la struttura proposta per il nuovo sistema antropico; a questa scala è emerso come il riconoscimento di determinate qualità del modellato orografico orienti i processi insediativi.

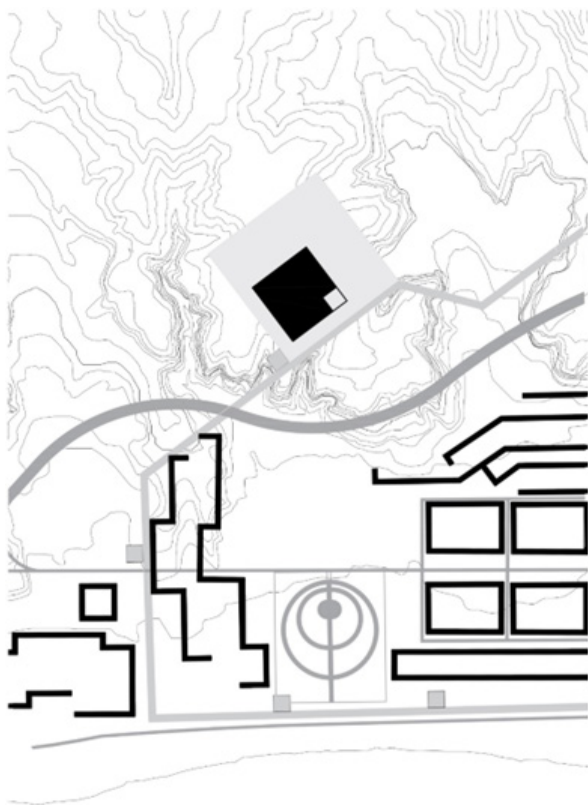
Procedendo poi all'esame delle singole parti, alla scala dell'aggregato, è stato possibile osservare il rapporto di conformità tra gli elementi della superficie territoriale e le strutture formali degli aggregati urbani, i quali si organizzano mediante gerarchie interne governate dagli elementi costitutivi.

Una precisazione riguarda le tecniche e gli strumenti impiegati nell'analisi delle relazioni rintracciate, ossia il disegno analitico e la modellizzazione.

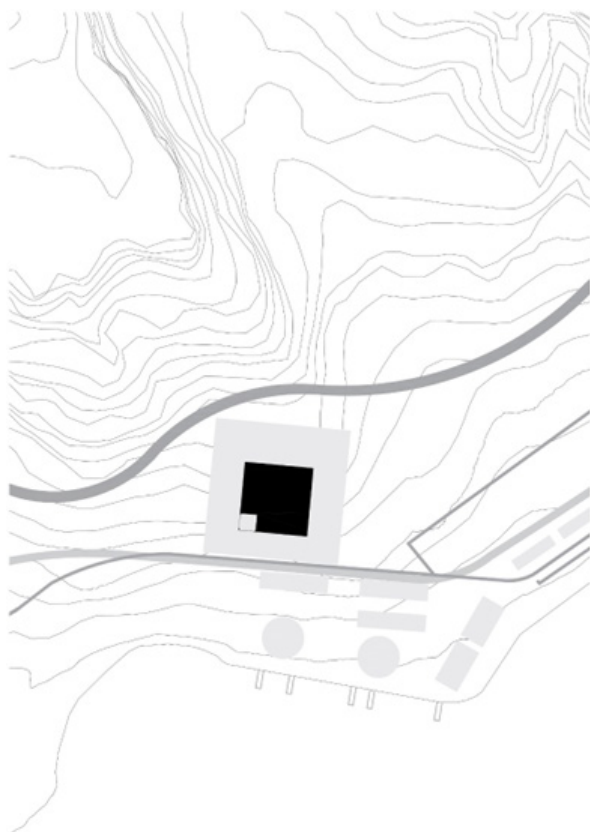
Nel corso del processo di studio, tali strumenti sono stati utilizzati per riconoscere le parti costitutive del progetto, isolarle e successivamente ricomporle una volta individuati i legami che sostengono l'ordine complessivo.

I disegni analitici e le modellizzazioni, in questo senso, assolvono a una duplice funzione: rendere espliciti i principi di ordine e i rapporti tra elementi, parti e insieme, e mettere in luce le qualità espressive delle forme, i contenuti plastici del progetto nella loro stretta relazione con le forme della Terra.

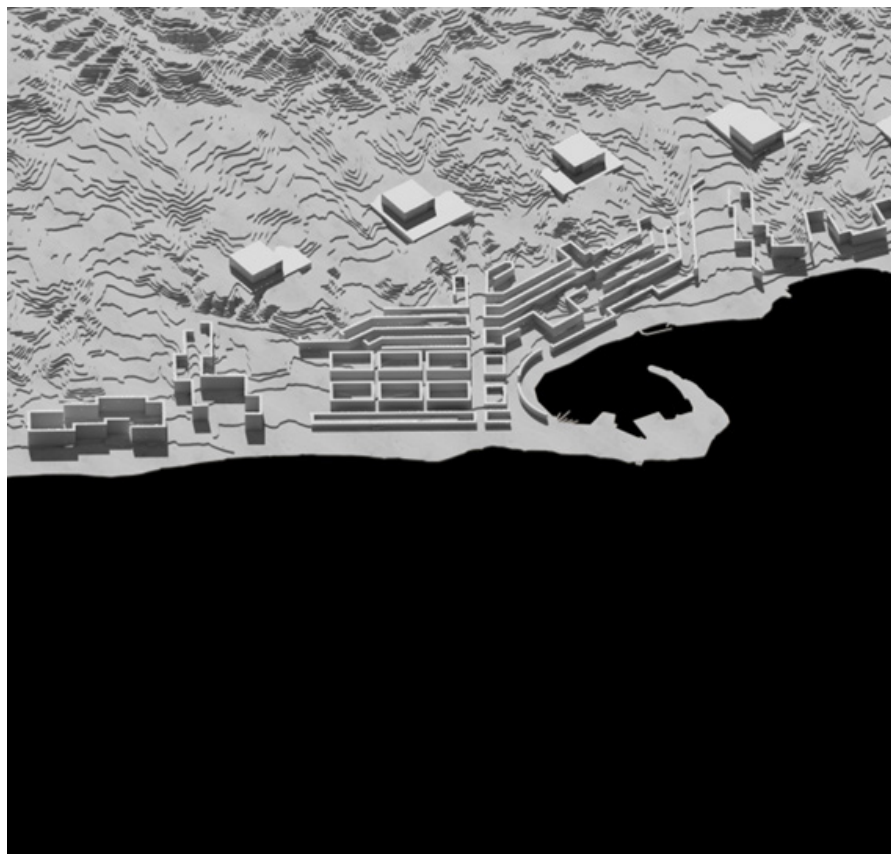
Nel progetto per la Metropoli Futura dello Stretto, in particolare, la definizione del sistema di forme adeguate e della loro disposizione in rapporto alla "stanza" territoriale assume due quote di riferimento: +150,00 m s.l.m. sulla sponda messinese, corrispondente al limite tra la città costiera e il sistema collinare dei Peloritani, dove la morfologia genera il cosiddetto "scalone" (tav. 19); e +130,00 m s.l.m. sulla sponda reggina, coincidente con la giacitura dell'infrastruttura autostradale, quale limite inferiore dello spazio insediativo. Entro tali quote, al di sotto delle quali si sviluppa il progetto (tav. 19 e 20), si definisce la città geografica. La distinzione tra una parte "alta" e una parte "bassa" costituisce un primo criterio di scomposizione del disegno, utile a circoscrivere l'ambito costiero e a distinguerlo da ciò che non gli appartiene. La sezione altimetrica lungo le quote indicate (tav. 21) evidenzia come, sul versante collinare messinese, i Samonà prevedessero nuclei contenitori di servizi, collocati nei punti cospicui lungo la nuova autostrada. Tali nuclei, intesi come attrezzature di carattere metropolitano, dovevano dall'alto dominare il paesaggio urbano (tav. 22), conferendo ordine e misura alla nuova forma. Proseguendo verso Nord lungo la stessa quota, due nuclei erano previsti nei pressi dei laghi di Ganzirri, in corrispondenza dell'imbocco del nuovo ponte, alle cui spalle si collocava una nuova unità insediativa, composta da cinque redents – unica eccezione in cui il tessuto residenziale supera la quota autostradale. A tali nuclei sul versante messinese corrispondono, sulla sponda calabra, altri nuclei disposti nella parte inferiore rispetto alla quota +130,00 m s.l.m., completando così il sistema di polarità che struttura la città-territorio (tav. 23).



Tav. 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*



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



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

La piana e la maglia. Messina

Procedendo alla scomposizione del progetto in relazione alle parti geografiche cui il disegno dei Samonà associa le nuove strutture insediative, emerge un primo brano di città destinato a svilupparsi sul sedime dell'attuale Messina, sostituendo il tessuto edilizio esistente ed estendendosi dal grande snodo infrastrutturale verso Palermo fino alla piana di Tremestieri, chiusa dal crinale di Forte Gallo, assunto come limite fisico della metropoli verso Sud.

Il fulcro di questa composizione è la piazza d'acqua del bacino portuale, definita dalla falce naturale, mentre le forme insediative si attestano sulle pianure retrostanti, comprese tra il margine collinare e la linea di costa.

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

Il nuovo impianto urbano, mediante precise quinte architettoniche, conserva i pochi monumenti sopravvissuti alle catastrofi naturali, ridefinendo la scena marittima del Porto attraverso una nuova "palazzata" che asseconda la curva ampia del bacino acqueo. In questo modo Messina si rappresenta nel bacino come città teatroide¹³, articolando il proprio disegno lungo la linea di costa. Ai lati del porto, la struttura urbana si dispone parallelamente al litorale, riconoscendo negli elementi fisici della geografia – fiume, impluvi, soluzioni di continuità – le linee di misura del cambio di paradigma da una forma insediativa all'altra (tav. 25).

Tali passaggi avvengono in corrispondenza di punti critici: la fiumara Giostra, dove la fascia costiera si assottiglia e i Peloritani avanzano con decisione; il tratto tra il torrente Portalegni e la fiumara Gazzi, organizzato come tessuto a maglia di strade e isolati in continuità con la struttura novecentesca; l'ambito compreso tra Gazzi e San Filippo, definito da due grandi edifici a redents, l'uno parallelo alla fiumara, l'altro alla costa (tav. 26-27).

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

Ad ogni luogo costiero, individuato dalla presenza di elementi geografici singolari - rime collinari, alveo delle fiumare - il progetto assegna morfemi insediativi specifici, capaci di stabilire relazioni significative e individuanti con ciascun "evento" geografico. Il primo morfema è costituito dai grandi edifici a redents (tav. 28): l'uno, disposto lungo la costa a Sud, segna il limite della Metropoli Futura dello Stretto sulle due sponde; l'altro, disposto perpendicolarmente, misura la profondità della nuova forma urbana di Messina. Le corti degli edifici "a trenta piani", tra Gazzi e San Filippo, delimitano lo spazio dilatato dei giardini dal vuoto aperto della natura.

Tra Gazzi e Portalegni, dove la piana si allarga - lo stesso ambito che accolse l'espansione ottocentesca e la ricostruzione novecentesca - il progetto propone



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

una revisione radicale del rapporto tra strada e isolato: dagli attuali cinquanta-sessanta metri di lato per isolato e quindici-trenta per le strade, si passa a blocchi di trecento per duecento metri e vie larghe fino a cento metri (tav. 57).

Ogni isolato integra servizi residenziali, configurandosi come organismo autosufficiente (tav. 29).

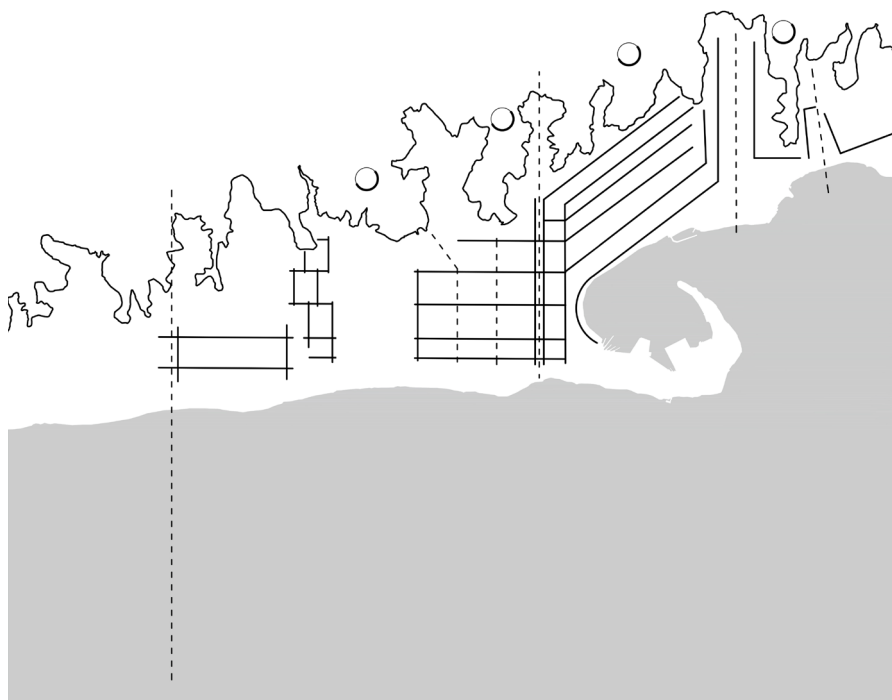
In tal modo, il progetto, pur assumendo una dimensione inedita, si fonda sugli stessi principi della città storica e della ricostruzione borziana, orientati al "rapporto speciale tra costruito ed elementi naturali" (Venezia, 1986), opponendosi alla tendenza centrifuga e indifferente alla morfologia, che, come osservava Francesco Venezia, agiva "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".

Oltre il torrente Portalegni, verso Capo Peloro, la pendenza tra cornice collinare e piana si attenua, predisponendo lo spazio a una struttura differente: da qui alla fiumara Giostra il progetto sovrappone, a quote differenti, grandi forme lineari che, a coppie, definiscono l'ambito entro cui la città si dispiega (tav. 59). Tale dispositivo trova la sua genesi nell'edificio della palazzata, moltiplicato in sequenza. In quest'area, la città si dispone su cinque livelli paralleli alla costa, con eccezioni in corrispondenza delle fiumare (tav. 30).

Le forme proposte, pur segnando una discontinuità evidente con le morfologie storiche, ne condividono il principio generatore: il riconoscimento della forma del suolo e la sua riscrittura come radice etimologica del progetto.



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

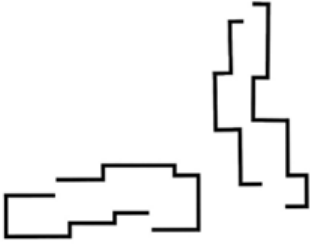


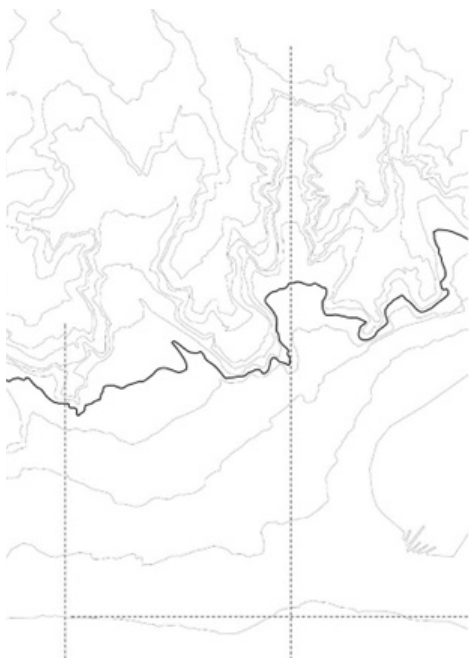
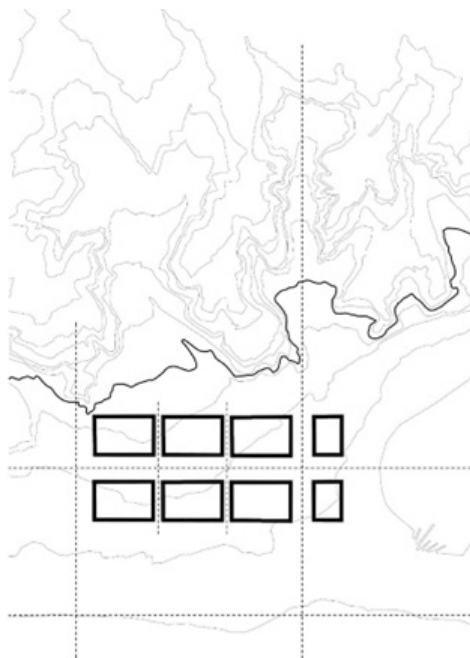
Tav. 27 Disegno analitico interpretativo. La nuova città di Messina sulla piana per strade e isolati, struttura insediativa. I Grandi redent a destra, la trama di strade e isolati e il sistema lineare su livelli



Tav. 28 I Grandi Redents che chiudono la composizione a Sud della Metropoli Futura dello Stretto.

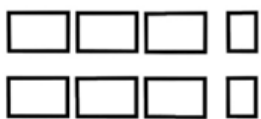
*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*

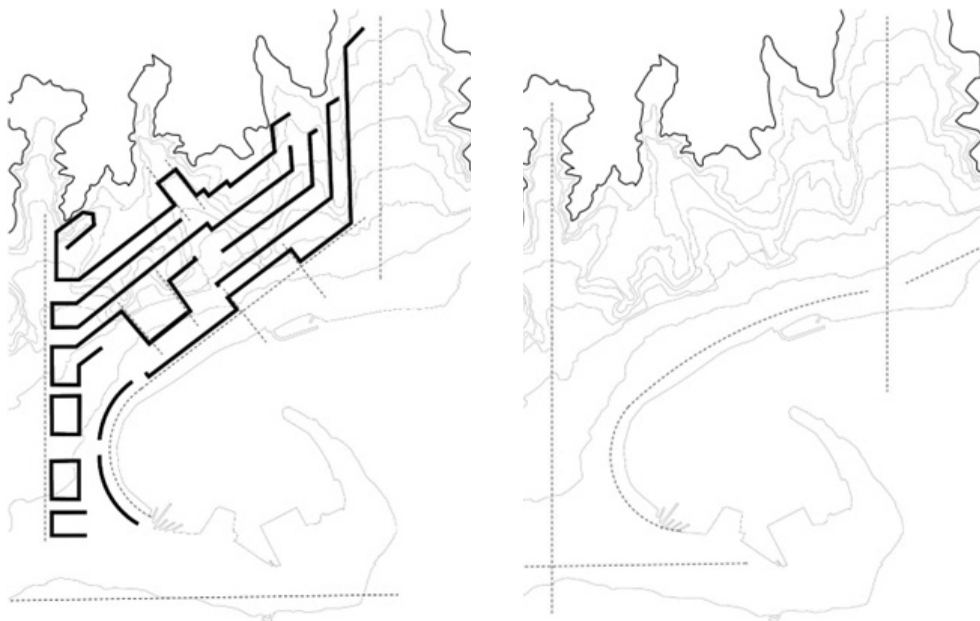




Tav. 29 La nuova forma dell'isolato di Messina nella metropoli futura dello Stretto

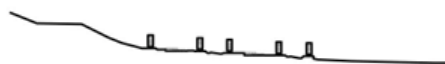
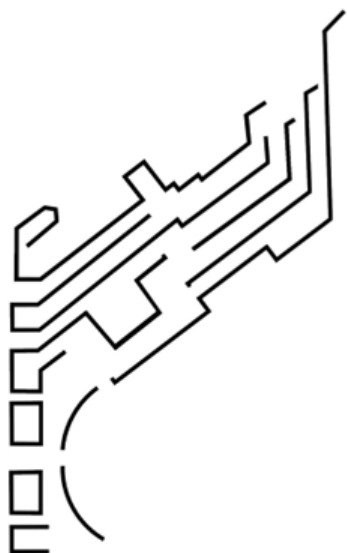
*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*

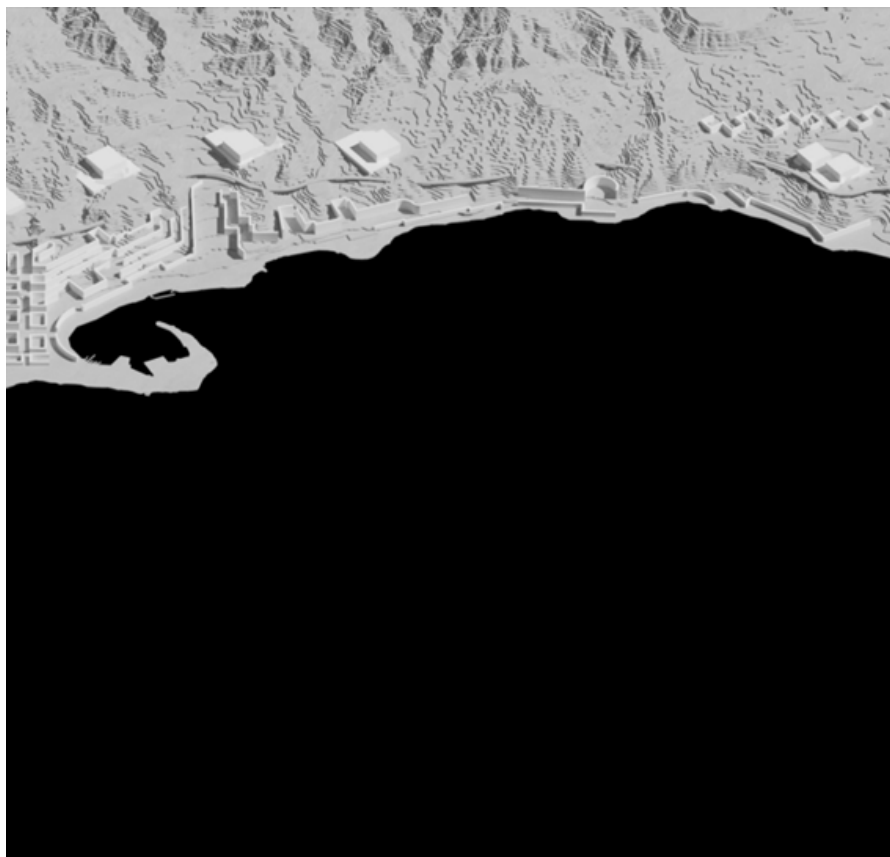




Tav. 30 I Il sistema lineare rivolto verso la piazza d'acqua e disposto per livelli.

*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*





Tav. 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 segnato dalla fiumara Giostra, verso Nord, il progetto immaginava uno sviluppo lineare lungo l'intero arco costiero che collega la falce ai laghi di Ganzirri, dove era previsto l'approdo del ponte (tav. 32). In questo tratto, l'avanzata del massiccio dei Peloritani riduce drasticamente la fascia pianeggiante, che si restringe fino a una profondità di circa trecento metri tra Forte San Jaciddu e l'area di Sant'Agata (tav. 33). Le forme insediative, definite nella tavola Tipi, norme e regole della forma urbana, seguono l'andamento curvilineo della costa, interrompendosi nei punti in cui la terra è incisa dalle fiumare. Gli elementi lineari binati, misurando la profondità della fascia costiera, generano sequenze di spazi centrali destinati a ospitare parchi, servizi collettivi e le principali vie interne di scorrimento urbano.

Questi edifici lineari, articolati in due corpi di fabbrica paralleli alla linea di costa, si differenziano per altezza, instaurando un rapporto privilegiato con il mare: gli edifici bassi, prossimi alla riva, si contrappongono agli edifici alti - fino a trenta piani - collocati lungo il limite segnato dalla cornice collinare (tav. 34).

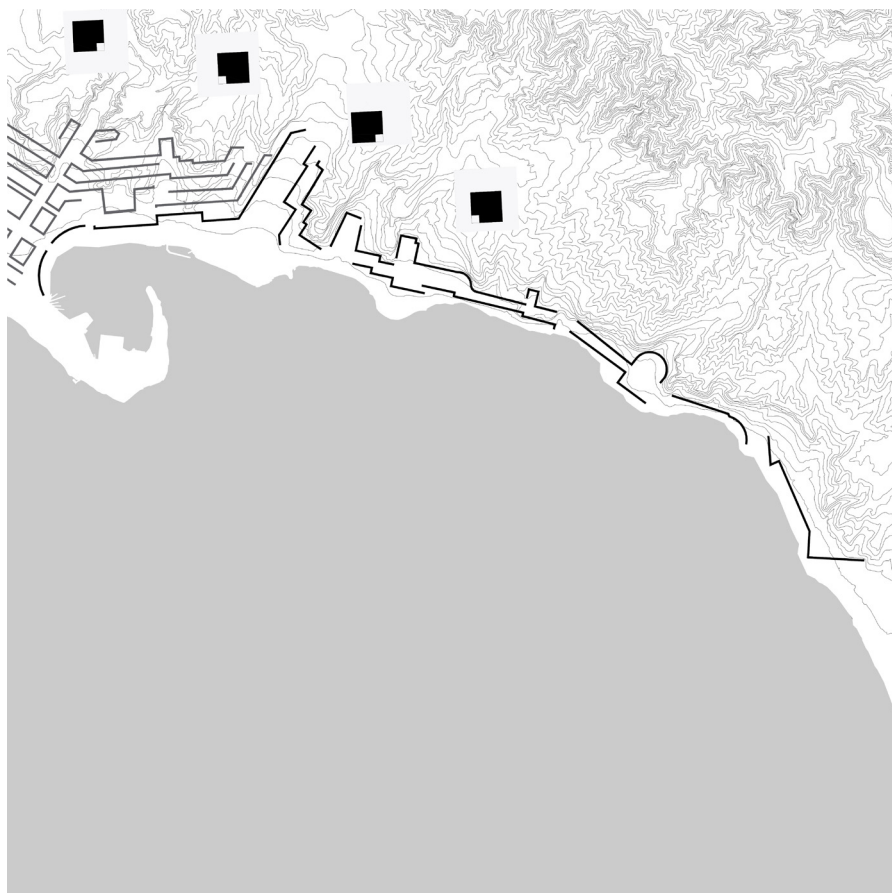
Le interruzioni determinate dalle fiumare, San Leone, Annunziata, Contemplazione, Pace, Guardia e Papardo, diventano occasione per costruire ampi spazi aperti, dilatati come piazze urbane.

Nel suo insieme, il grande impianto completa il disegno della palazzata a mare della città di Messina¹⁴, restituendo a quest'ultima un'immagine architettonica unitaria. La palazzata assume il ruolo di elemento ordinatore, chiaramente percepibile sia dalla sponda calabrese sia da chi si avvicina dal mare.

Per rendere possibile questa configurazione, il progetto prevede la trasformazione del bordo collinare attraverso interventi di modellazione del suolo e strutture murarie, al fine di conferire a tali aree un carattere più urbano e civico. Le pendici inferiori delle colline di Messina, geologicamente fragili e prive di valori naturalistici, si prestavano a una riconfigurazione plastica mediante un sistema di terrazzamenti che, oltre a stabilizzare i terreni, consentiva di organizzare parchi urbani e di accogliere, lungo la costa, una struttura di edifici lineari sollevati su alti pilastri.

Il modellato del suolo diventa così dispositivo morfologico e paesaggistico, consentendo "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" (G. Samonà, A. Samonà, 1969).



Tav. 32 Ridisegno. La città lineare lungo la costa tra la Falce e i laghi di Ganzirri

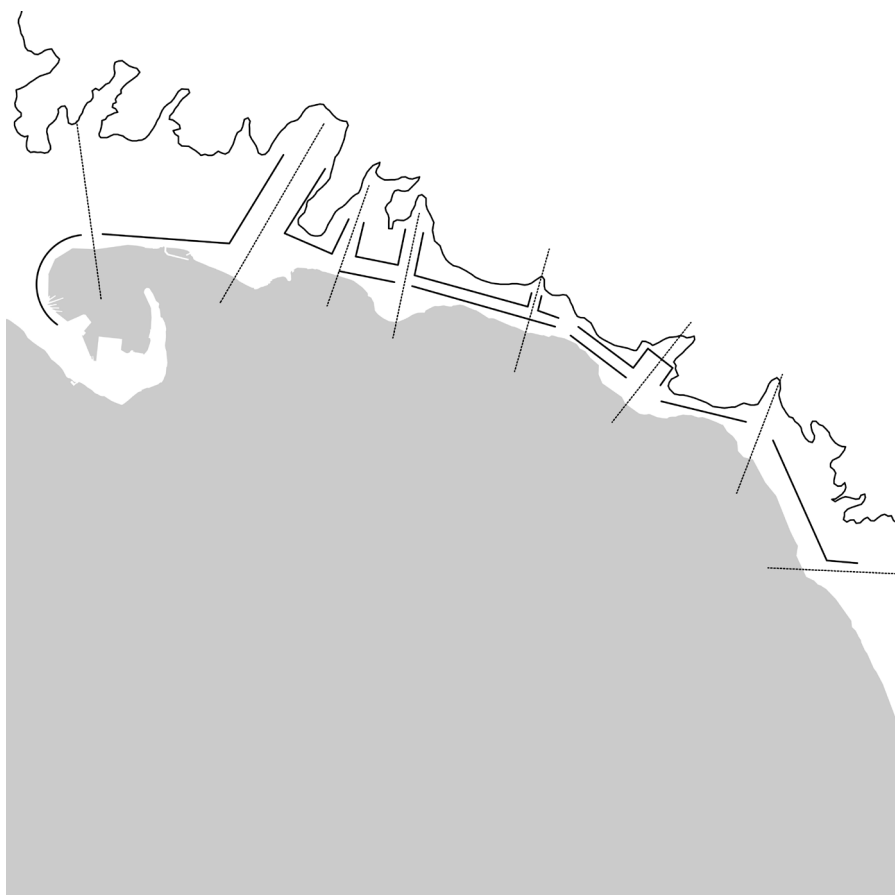
L'idea di attraversare la città a una quota alta, godendo della visione dello Stretto, riprende uno dei presupposti del piano Borzi, mai realizzato, che imponeva di non oltrepassare con l'edificato la quota dell'attuale Viale Regina Margherita, per mantenere un punto di vista privilegiato sul mare.

In questo tratto, il progetto dei Samonà configura un modello di città lineare composto da sequenze intervallate dalle fiumare: un primo fronte a diretto contatto con il mare dello Stretto e, alle spalle, lo spazio delle attività collettive collocato tra i due corpi di fabbrica, quello alto e quello basso. Oltre questi, verso la cornice collinare, si insedia un parco urbano organizzato in terrazze, con la duplice funzione di mitigare il rischio idrogeologico e costruire l'ambito in cui si innesta il tessuto urbano, oltre il quale la città si interrompe, lasciando spazio alla natura dei Peloritani (tav. 35).

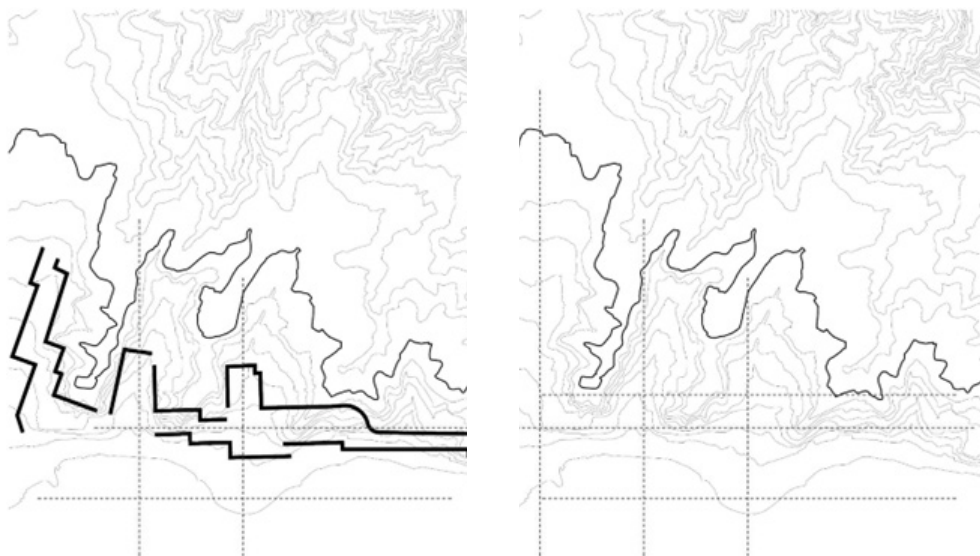
Il fronte urbano continuo della Metropoli Futura dello Stretto riprende i tratti salienti del progetto settecentesco di Filippo Juvarra per una palazzata a mare (fig. 7): un grande elemento lineare esteso fino a Ganzirri, capace di trasformare Messina in un immenso "teatro marittimo".



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

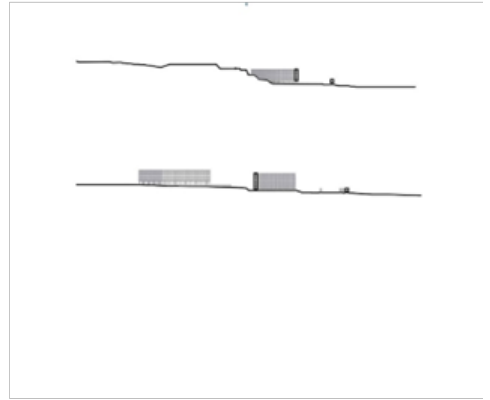


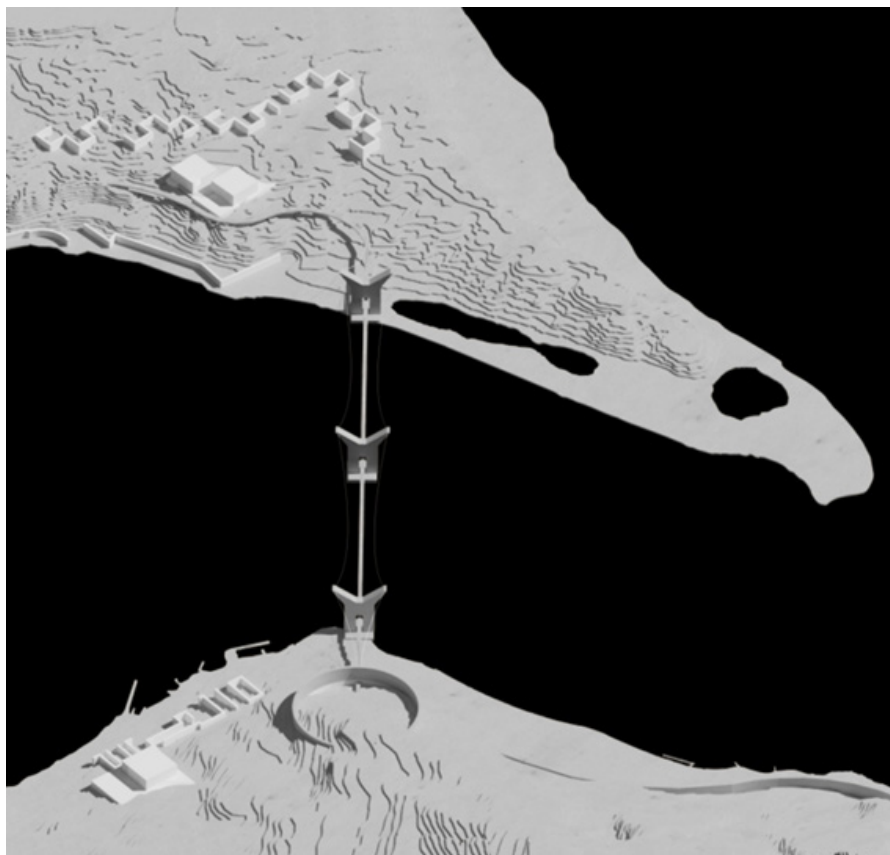
Tav. 34 Disegno analitico interpretativo. La città Lineare lungo la costa, le forme insediative



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

*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*





Tav. 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, nel settore nord, prevedeva l'inserimento di un ponte sospeso a due campate, sorrette da tre grandi piloni, uno dei quali collocato al centro del mare, nel punto di massima tensione tra le due sponde, compreso tra Punta Pezzo, sulla costa calabra, e Capo Peloro, sulla costa siciliana. Il ponte avrebbe connesso due quote significative dell'intero impianto progettuale: la quota autostradale, posta a +130,00 m s.l.m., al di sotto della quale si dispongono le strutture insediative lungo la costa calabra, e la quota della cornice collinare dei Peloritani, a +150,00 m s.l.m., limite dell'edificazione sul versante siciliano.

L'opera configurava un sistema a pendolo tra Sicilia e continente, i cui attacchi a terra, in corrispondenza di Punta Pezzo e Punta Faro, costituivano i gangli nodali di testata. Tali nodi assumevano un ruolo di primaria importanza non solo dal punto di vista formale e paesaggistico, ma anche sotto il profilo infrastrutturale e urbanistico.

Sul lato calabrese il progetto prevedeva la ridefinizione del tessuto insediativo esistente, mentre sulla sponda siciliana l'impianto di un nuovo insediamento, che attraverso le forme del costruito segnava il limite settentrionale del territorio urbano dello Stretto. Ne risultava una vera e propria "porta dello Stretto", individuata dagli insediamenti disposti lungo il versante calabro, nei pressi di Villa San Giovanni, e dalla trama dei redents collocati sullo sperone dei monti Peloritani, affacciati sui laghi di Ganzirri (tav. 37). I cinque redents siciliani, assecondando l'andamento orografico, modellavano il versante rivolto verso il mare e, piegando "ad uncino", segnavano il percorso di crinale fino al pantano piccolo.

Costituiti da corpi di fabbrica lunghi circa 170 metri, i redents formavano un imponente "muro" edilizio che, nel suo articolarsi, definiva recinti, corti e luoghi raccolti, interpretando la forma della terra e qualificando lo spazio della strada come serrato, quello della piazza come dilatato, fungendo da soglia tra l'interno e l'esterno della Metropoli. Questa sequenza di edifici generava una modellazione artificiale dell'orografia naturale, tramite un sistema di terrazze disposte a quote differenti, concepite come una quinta scenografica alla scala del paesaggio, in grado di accogliere l'arrivo del ponte (tav. 39).

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.

Il nuovo insediamento di Faro Superiore, collocato sullo sperone terminale dei Peloritani, costituiva l'unico nucleo a superare la quota autostradale, raggiungendo +200 m s.l.m. e segnando la chiusura settentrionale della composizione. I servizi della residenza trovavano collocazione negli spazi interni dei redents, mentre i grandi contenitori destinati alle funzioni sovralocali erano previsti a una quota più bassa, in corrispondenza della linea autostradale, e in diretto collegamento con essa e con lo svincolo della grande infrastruttura.



Tav. 37 Ridisegno. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto

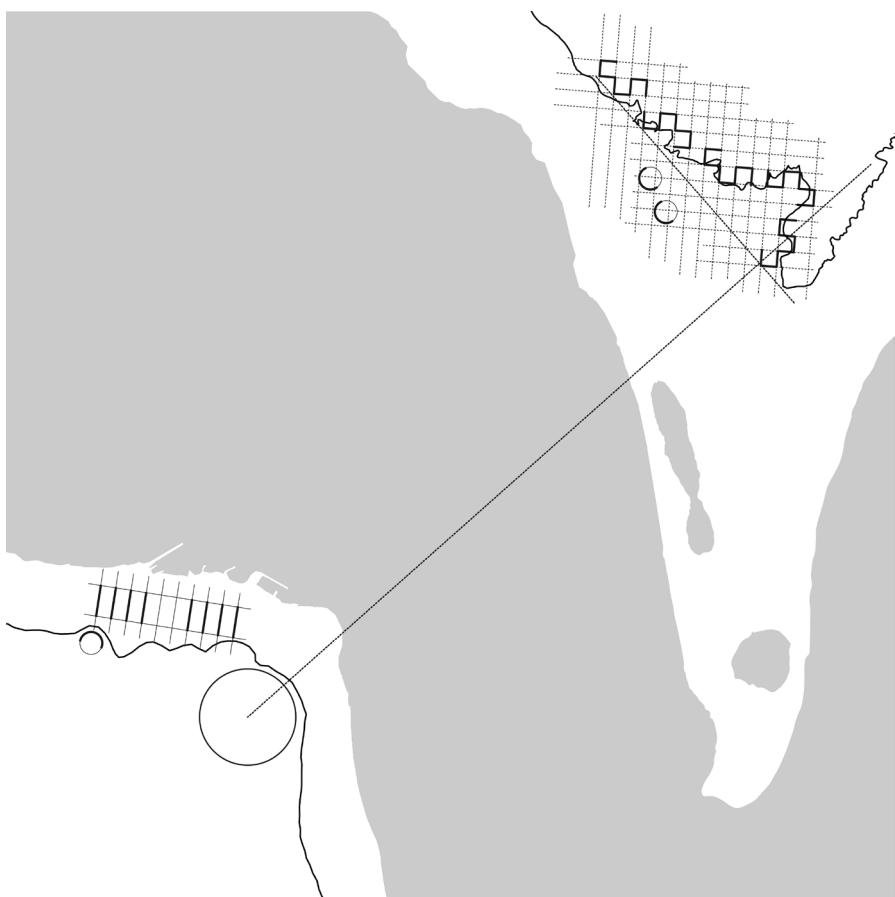
Sul versante calabrese l'intervento si concentrava sulla struttura urbana di Villa San Giovanni, attraverso la realizzazione di una sequenza lineare di sei grandi edifici, con corti affacciate sullo Stretto e orientate verso la Palazzata di Messina, prolungata idealmente fino ai laghi di Ganzirri. La città si completava con uno dei grandi nuclei di servizi collocato nella parte alta dell'aggregato urbano, in contrappunto ai due previsti ai piedi del nuovo insediamento di Faro Superiore.

Una poderosa sistemazione del suolo, concepita come grande raccordo ad anello, avrebbe dovuto adattare la morfologia del terreno alle esigenze della fondazione del ponte. Tale intervento, previsto in località Piale, sopra Punta Pezzo, costituiva un nodo di smistamento dei flussi veicolari verso la nuova infrastruttura (tav. 41). Il ponte sospeso, oggetto del concorso e illustrato solo in due tavole (la 4 e la 5, rispettivamente "Il ponte come struttura" e "Il ponte come architettura"), è rappresentato con due campate di 1.800 metri ciascuna, sorrette da tre piloni alti 300 metri, di cui uno collocato nel mezzo dello Stretto¹⁵. Alla base dei piloni erano previsti attracchi per i natanti; alla quota di transito, a +84 metri s.l.m., le fermate della metro-ferrovia; a quota 109 metri una galleria per esposizioni e, ancora più in alto, a quota 184 metri, uno spazio congressuale definito "l'occhio sullo Stretto".

Diversi schizzi di Giuseppe Samonà interpretano il pilone come un tema scultoreo, evocando la dimensione smisurata, l'eccezionale, l'opera monumentale e il confronto con alcune opere mitiche dell'antichità, in cui la grandezza tende alla smisuratezza. Il profilo finale del pilone sembra alludere alla figura di un gigante dalle braccia aperte e gambe salde nell'acqua: il riferimento corre al Colosso di Rodi, come descritto nella tradizione medievale e raffigurato da Athanasius Kircher, che lo ritrae con le gambe divaricate all'imbocco del porto, lasciando transitare le navi sotto di sé (Cardullo, 2010).



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

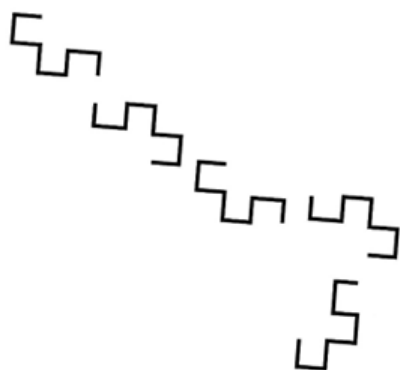


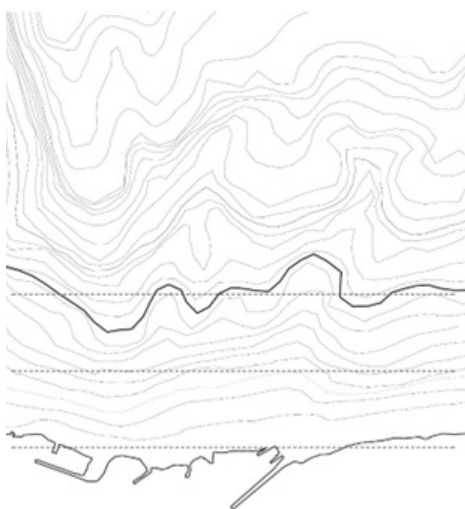
Tav. 39 Disegno analitico interpretativo. I versanti e i redent sulla "porta" dello Stretto, le forme insediative



Tav. 40 Il muro di redent sulla punta dei peloritani.

*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*



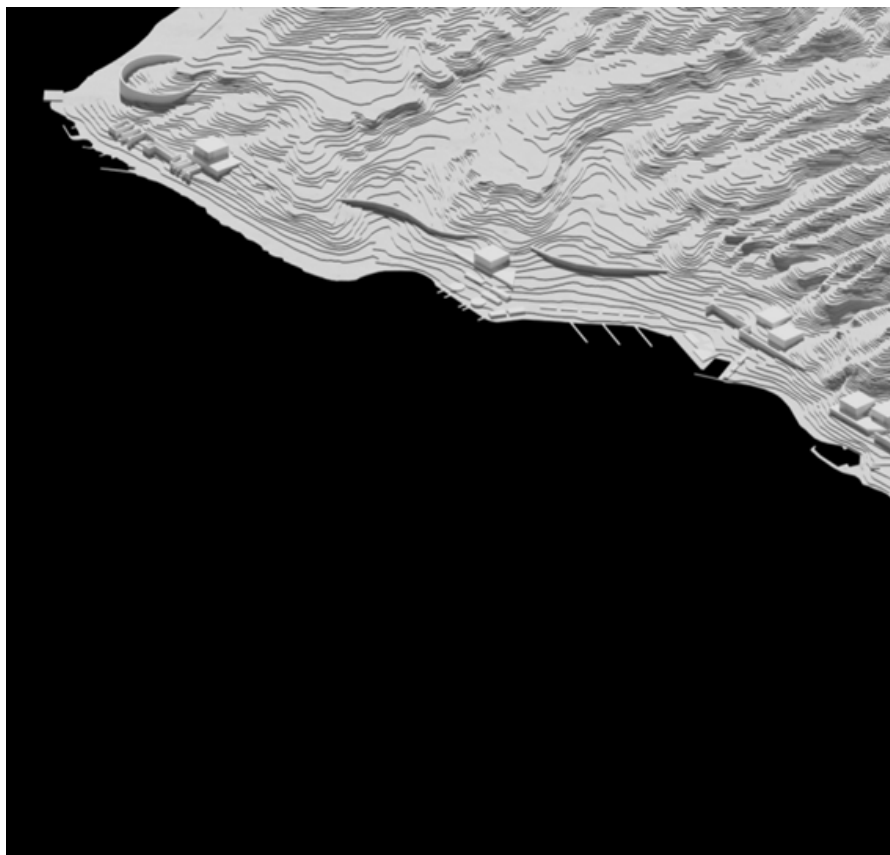


Tav. 41 Le corti rivolte verso il mare dello Stretto.

*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*

0123456789





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

Tra le valli di Gallico e Catona, il progetto prevedeva la realizzazione di un polo destinato alle industrie e all'agricoltura, collocato alle spalle del grande porto che avrebbe sfruttato la rada naturale compresa tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Tale intervento si inseriva all'interno di una revisione complessiva del sistema portuale dello Stretto, alimentato principalmente dal traffico delle navi traghetto che collegano l'isola al continente (tav. 43). L'obiettivo era quello di costruire un porto moderno al servizio della "zona franca", capace di rispondere all'esigenza di ampi spazi per le manovre navali e per le operazioni a terra, e in grado di accogliere navi di grandi dimensioni, offrendo attrezzature idonee a rendere competitive le operazioni di carico e scarico e garantendo un collegamento efficiente con le principali vie di comunicazione.

Il sistema insediativo delineato nel progetto alternava al tessuto antropico di valle, composto da residenze e attività agricole e industriali, un sistema di capisaldi costituito da cinque nuclei di servizi, con la funzione di ricondurre a unità il complesso delle città dello Stretto sulla sponda calabra. Superato l'attuale porto di Reggio Calabria e procedendo verso Nord, si sarebbero incontrati i primi due nuclei, collocati alla quota di circa cinquanta metri sul livello del mare, a monte del piano su cui era prevista la costruzione del nuovo porto. Questa distanza avrebbe consentito di mantenere libero, tra l'aggregato urbano e la zona industriale, un ampio vuoto di natura, concepito come elemento di separazione e respiro all'interno di un paesaggio fortemente infrastrutturato.

Il porto si sarebbe esteso dalla spiaggia di Pentimele fino al torrente Catona e sarebbe stato articolato in più sezioni, comprendendo un'area commerciale con banchine per containers, pontili per merci sciolte e una banchina industriale. Alle sue spalle, la zona produttiva avrebbe sfruttato la profondità delle valli di Gallico e Catona, organizzandosi per terrazze orizzontali alle quote di venticinque, quaranta, sessanta e ottanta metri sul livello del mare.

Più a Nord, l'infrastruttura ferroviaria avrebbe favorito gli scambi di merci, collegandosi con Punta Pezzo e proseguendo fino alla base del ponte, attraversando il nucleo trasformato di Villa San Giovanni, destinato a concludersi con un grande raccordo autostradale.

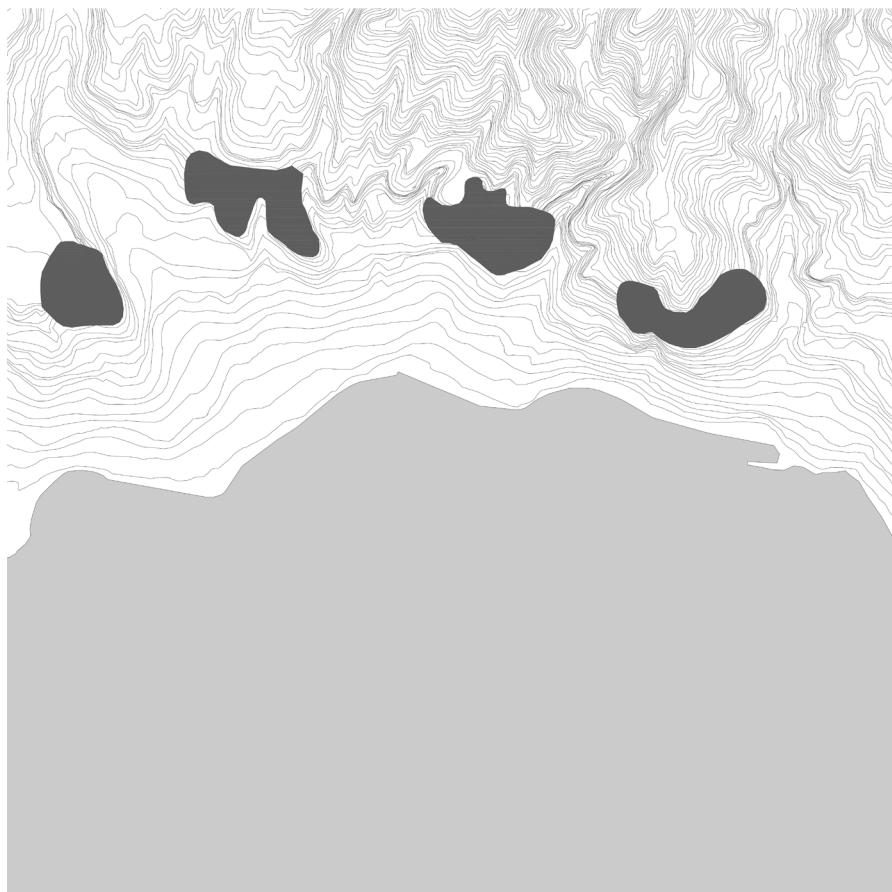
La definizione della forma di questo spazio di margine tra città e porto veniva assunta come momento generativo di una possibile *renovatio urbis*, fondata sulla necessità di ricomporre il rapporto, da tempo perduto, tra la città dello Stretto e il mare, specchio della sua identità storica.

Il progetto si misurava con questa esigenza ricostruendo la continuità sul piano della forma, attraverso un'azione mirata sugli spazi di soglia, sugli intervalli in-between tra porto e città, operando per vuoti e per capisaldi in grado di ordinare il grande spazio della rada. I contenitori di servizi, opportunamente disposti, triangolavano visivamente i punti cospicui dell'area portuale, conferendo riconoscibilità e misura all'intero sistema (tav. 45).

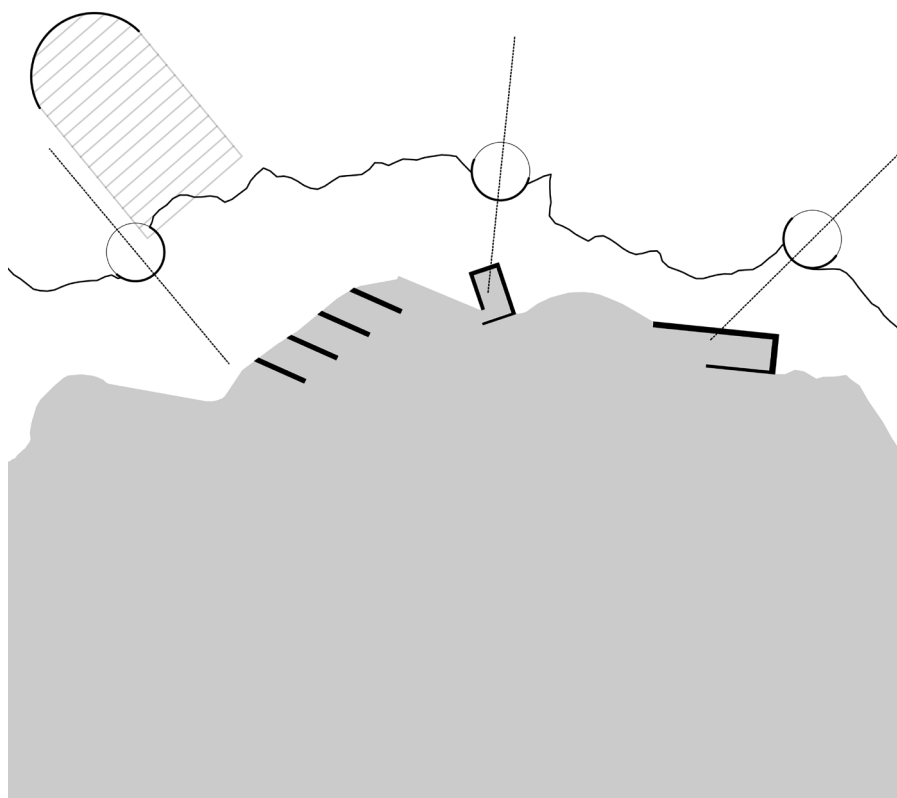


Tav. 43 Ridisegno. Le valli di Gallico e Catona per vuoti e capisaldi

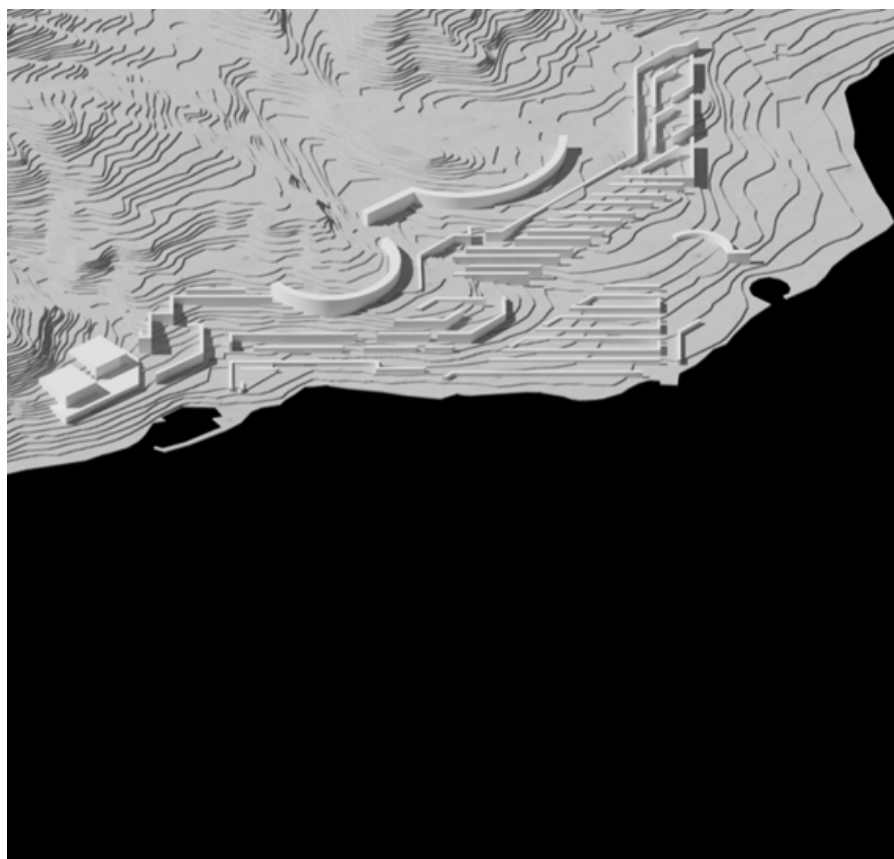
Dal punto di vista funzionale, la proposta della Metropoli Futura, e in particolare della Zona Franca con il suo porto-rada, si fondava su un principio di ridistribuzione dei ruoli all'interno dello scacchiere metropolitano, assegnando a ciascuno scalo una funzione specifica. Il porto di Messina, accanto alla permanenza delle funzioni militari, avrebbe accolto l'industria navale con i bacini di carenaggio e sostituito progressivamente il traffico dei traghetti con servizi turistici di linea, integrati da attività dedicate al diporto. I porti di Messina e Reggio sarebbero stati affiancati da nuovi complessi portuali, previsti a sud di Reggio, in prossimità dell'aeroporto, e a nord di Messina, nella zona del Pantano Piccolo, che sarebbe stato aperto al Tirreno mediante un piccolo canale. Villa San Giovanni, per la sua posizione strategica a cavallo tra due mari, avrebbe assunto un carattere ibrido, mantenendo i servizi di linea e sviluppando, accanto ad essi, un'attività peschereccia che avrebbe trovato spazio grazie alla revisione del sistema insediativo. Il nuovo porto legato alla Zona Franca, infine, sarebbe nato come un complesso autonomo, completamente svincolato dai porti esistenti, i quali, a loro volta, si sarebbero trasformati specializzandosi in funzioni complementari al grande nodo portuale metropolitano.



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



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



Tav. 46 Modello. La punta per terrazze

La punta per terrazze. Reggio Calabria

Il progetto della Metropoli Futura dello Stretto si conclude con le nuove forme insediative previste a sud, in corrispondenza della città di Reggio Calabria.

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

Quest'ultima viene riorganizzata su tre livelli distinti, posti alle quote di dieci, trenta e cinquanta metri, sui quali si innestano, come segni emergenti, i grandi "tondi" che coronano questa parte della città (Lovero, 1973).

Le differenze morfologiche del sostrato orografico determinano qui una maggiore profondità dello sviluppo urbano, che raggiunge il mare con pendenze più dolci rispetto alla sponda opposta; infatti l'organizzazione delle strutture insediative intorno alle direttrici dei corsi d'acqua nel progetto (e anche nella città esistente) risulta differente tra le due sponde dello Stretto.

Due ampie valli, segnate dalla presenza dei torrenti Calopinace e Sant'Agata, rappresentano i principali elementi di discontinuità nel tessuto urbano, tanto nella sua configurazione esistente quanto in quella di progetto. Le punte delle colline appartenenti al massiccio dell'Aspromonte, che si affacciano sulla città, sono a loro volta evidenziate dalla presenza dei "tondi", posti in relazione con l'autostrada che corre alle loro spalle alla quota di centotrenta metri sul livello del mare (tav. 47).

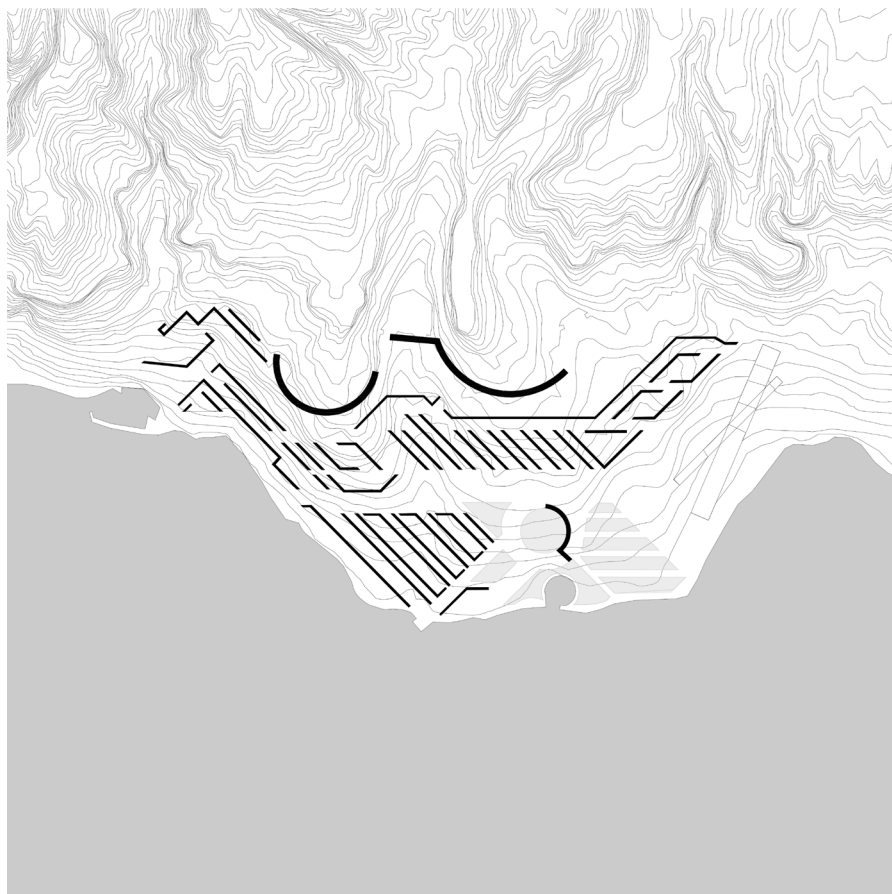
L'edificato immaginato dai Samonà non occupa per intero la pianura compresa tra i due torrenti, ma si misura con il limite imposto dalla presenza, sulla sponda siciliana, dei grandi redents messinesi. Lo spazio residuo viene organizzato come un grande parco pubblico, al cui interno trova posto un edificio destinato a centro sportivo metropolitano, accompagnato da attrezzature a servizio dell'aeroporto dello Stretto, che segna il limite ultimo dello sviluppo della Metropoli Futura verso sud.

Ciascun livello corrisponde a una diversa modalità con cui la forma insediativa interpreta le quote su cui la città si organizza. In prossimità del porto, le strutture assumono una disposizione lineare parallela alla linea di costa, articolandosi per terrazze fino ai "tondi" che dominano la parte alta della città (tav. 50). Alla quota inferiore si collocano le grandi corti dilatate lungo l'asse nord-sud, concepite per accogliere i servizi frazionari di quartiere (tav. 51).

Più in alto, gli elementi lineari, organizzati in coppie, si piegano assecondando la morfologia delle punte collinari, dilatando lo spazio delle corti che si ricompongono in funzione delle variazioni orografiche (tav. 52).

La nuova configurazione urbana di Reggio Calabria si distingue per l'adozione di forme geometriche regolari, basate su edifici residenziali in linea e su sistemazioni di suolo che definiscono i diversi livelli.

A differenza di Messina, qui le concentrazioni di servizi si articolano in nuclei binate, distribuiti lungo la fascia costiera sottostante l'autostrada, fino a Villa San Giovanni.



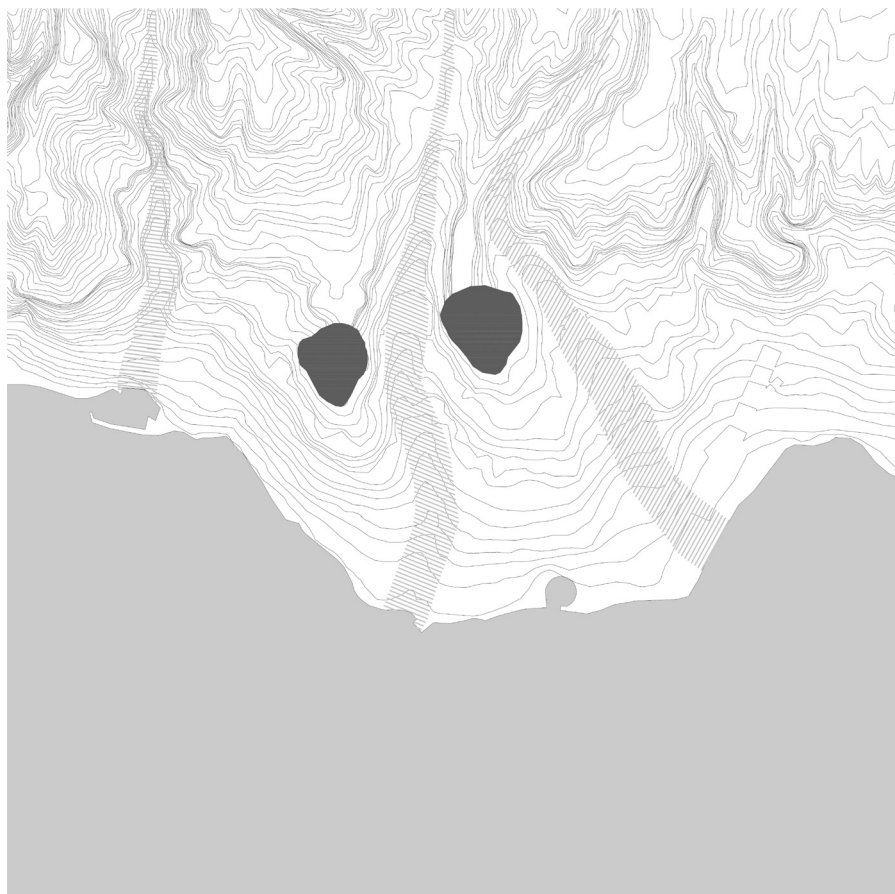
Tav. 47 Ridisegno. La punta per terrazze

Nella relazione allegata al progetto, i Samonà sottolineano come “la concezione di questi contenitori 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”. E ancora: “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” (Samonà G., Samonà A., 1969).

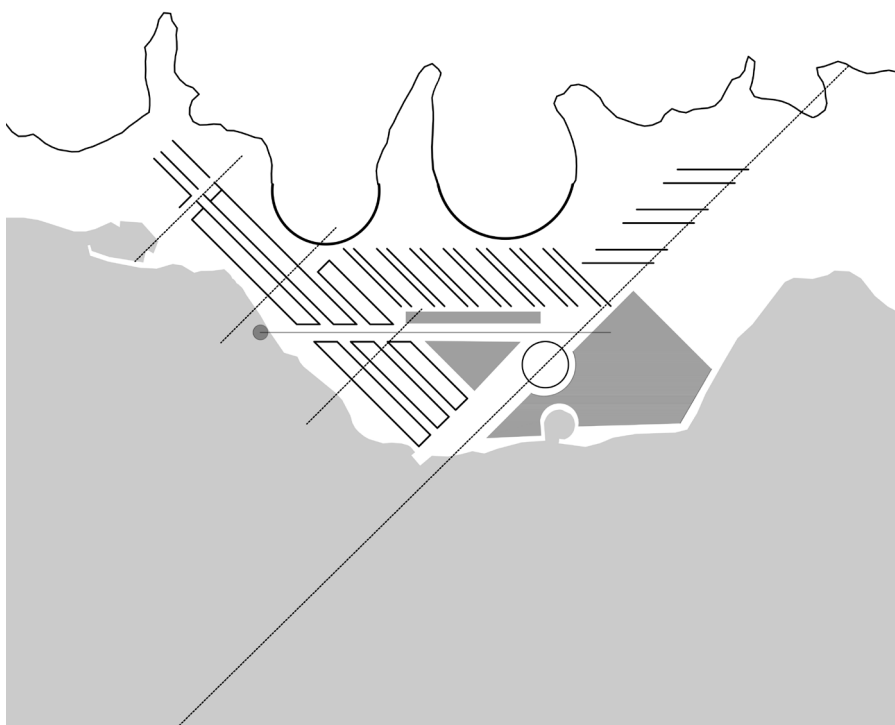
L’attacco a terra della città diventa così il tema di una modellazione paesaggistica del terreno, che attraverso salti di quota, scalettature e differenziazioni di piani filtranti, definisce la relazione tra le forme insediative e lo spazio marittimo, ricomponendo visivamente il rapporto con l’altra sponda (Berlingieri, 2018), riscalato dalla nuova dimensione “giganteggiante” della città.

Dal punto di vista funzionale, la parte corrispondente all’attuale Reggio Calabria si configura come il settore più denso di servizi dell’intera metropoli dello Stretto. Accanto alle funzioni portuali e industriali, trovano posto le aree sportive metropolitane, integrate in un parco che include uno specchio d’acqua destinato al diporto, secondo un’impostazione che trova un’analogia declinazione nella sistemazione del Pantano Piccolo, in prossimità di Capo Peloro.

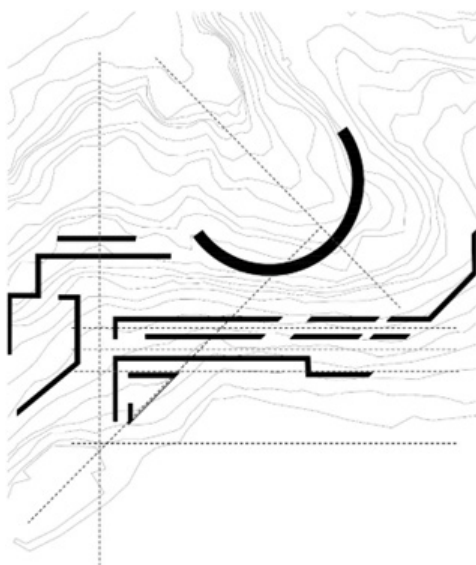
Infine, il grande aeroporto metropolitano completa il sistema di servizi, conferendo alla conurbazione la capacità di competere con le maggiori aree metropolitane del Nord Italia e dell’Europa, che in quegli stessi anni andavano definendo il loro profilo.



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

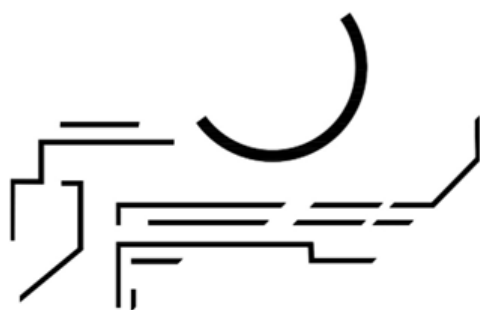


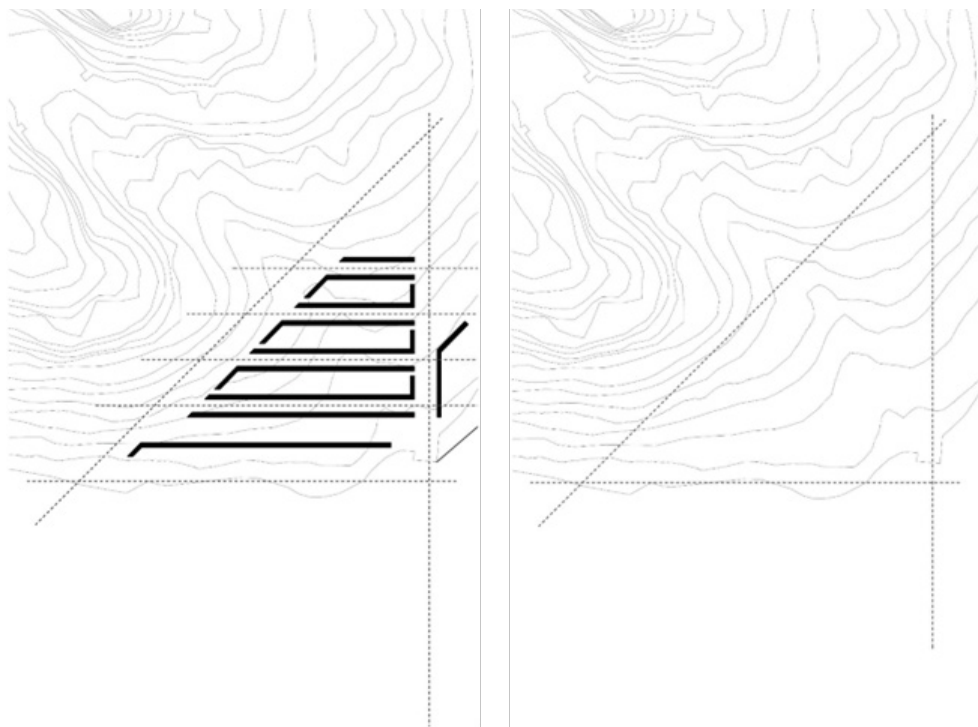
Tav. 49 Disegno analitico interpretativo. La punta per terrazze, le forme insediate



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

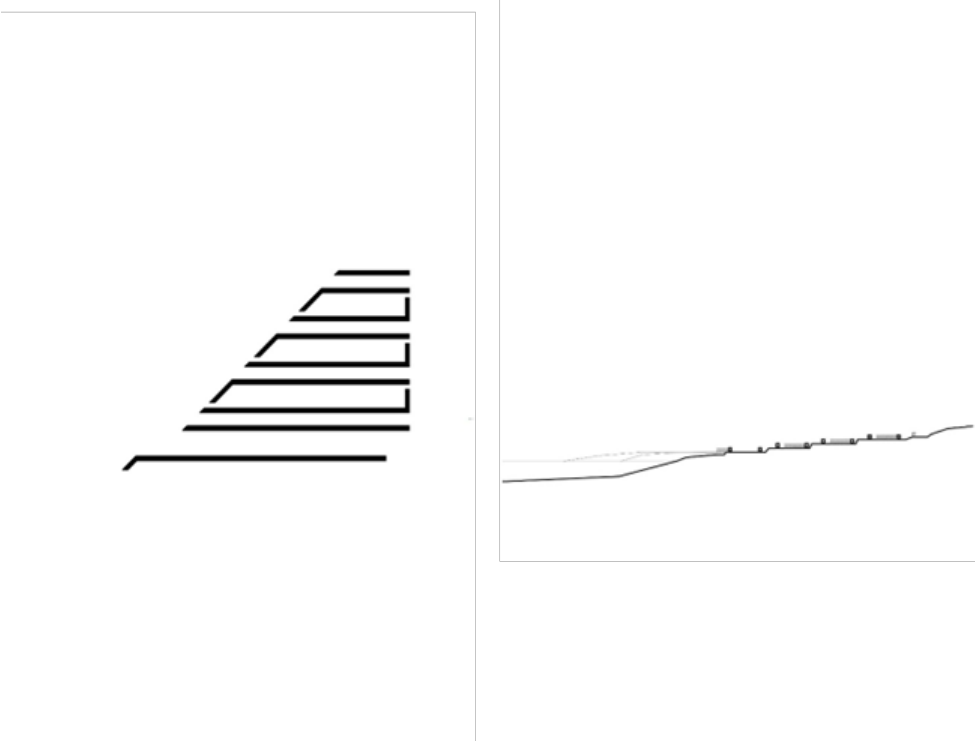
*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*

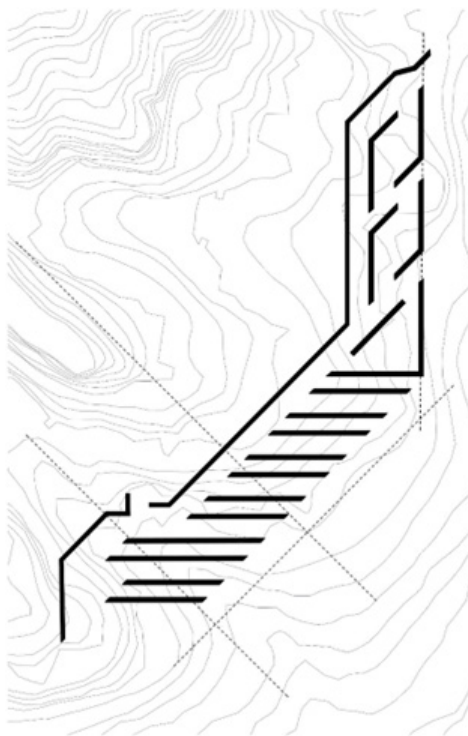




Tav. 51 Le corti dilatate lungo la direttrice Nord-Sud nella parte bassa.

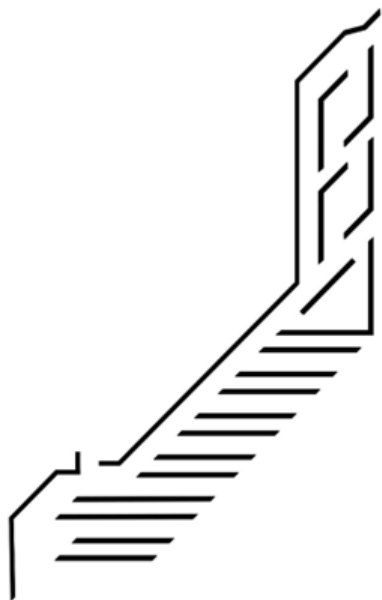
*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*





Tav. 52 I corpi binati sulla parte alta della punta.

*Le forme della Terra
Il morfema insediativo
Sezioni complessive*





Tav. 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

Le forme del progetto per una Metropoli futura dello Stretto, elaborate dai Samonà, mettono in scena il sovrapporsi di temi differenti che attraversano il senso e la struttura della proposta, in un continuo scambio tra dimensione urbana e 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 diventano spazi che interpretano la natura dei luoghi, trasformandosi in rappresentazione concreta di un'idea di città estesa alla scala geografica.

Il progetto mantiene costantemente sottotraccia la necessaria integrazione tra progettazione architettonica e pianificazione urbanistica, intese come un'unica grande disciplina capace di governare il costruirsi della città.

Ideologicamente, per i Samonà, non era concepibile pensare che il Ponte, isolato nella sua monumentalità infrastrutturale, potesse da solo riorganizzare le forme insediative.

Allo stesso tempo, l'energia di un intervento di tale portata richiedeva di spostare l'attenzione sul territorio, sulle trasformazioni profonde che esso avrebbe dovuto subire.

Questa visione, estesa alla scala geografica, rimase a lungo la soluzione che i Samonà individuarono per affrontare le criticità sociali, economiche e urbane e riscattare i territori dello Stretto, confidando nell'architettura come scienza risolutiva, capace di innescare il cambiamento.

Giuseppe Samonà lo affermò con chiarezza nel convegno InArch del giugno 1971: per fondare la città di domani occorreva l'unità morfologica delle città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, superando "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" (Samonà, 1971).

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

Tuttavia, la prassi del "fare le cose", con le sue inerzie e frammentazioni, finì per incrinare le migliori intuizioni.

L'ultimo progetto dei Samonà per l'area dello Stretto, legato all'incarico per il P.R.G. di Villa San Giovanni e sviluppato in tre versioni tra il 1962 e il 1977, ne è la dimostrazione.

Nell'ultima versione del piano (1977) non vi è più spazio per un'idea di territorio unitaria né per la ricomposizione delle forme insediative; si rinuncia al disegno di insieme, per limitarsi a una ripartizione consueta in zone omogenee e a previsioni di espansione, secondo le logiche ordinarie della pianificazione.

Nel 1982 Giuseppe Samonà torna sul tema della città-regione dello Stretto, modificando il giudizio negativo espresso in precedenza sulla città ricostruita dal Borzi, definendola “una città dal taglio elegantissimo per merito del Piano Borzi 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, 1982). Contestualmente, rilancia alcune proposte: riprende l’idea dei nuclei di servizi, da dislocare sui punti nodali della cornice collinare, per ridisegnare il profilo dei Peloritani con un’alternanza di pieni e vuoti, e immagina per la costa calabra un paesaggio collinare artificializzato con strutture portuali e logistiche, secondo un’iconografia espressiva e unitaria. Ancora una volta, ribadisce il ruolo strategico di un porto-rada del Mediterraneo tra Reggio e Villa, come infrastruttura cardine per lo sviluppo della regione (tav. 53).

L’ultimo intervento di Alberto Samonà, in un articolo del 1986, non esclude la costruzione del Ponte ma sottolinea come esso debba essere parte di un disegno organico, che includa il porto-rada, il potenziamento dei collegamenti e dei servizi tra le due città e il ridisegno dei punti di innesto dell’infrastruttura. Un rilancio, questa volta, che prende le mosse dal mare - vero e proprio spazio di natura nel paesaggio dello Stretto - e propone un equilibrio tra il disegno generale delle due coste e il dettaglio delle loro minute parti.

La traiettoria delle proposte dei Samonà per l’area dello Stretto si chiude così in una tensione irrisolta tra la potenza visionaria dell’idea e la debolezza della prassi. Da un lato, il progetto per la Metropoli Futura rappresenta uno dei momenti più alti della riflessione sulla città geografica in Italia; dall’altro, il progressivo ridimensionamento delle ambizioni mostra l’incapacità del sistema politico e amministrativo di misurarsi con una scala adeguata ai problemi. Nel passaggio dal disegno unitario alla zonizzazione, la visione dei Samonà non perde solo consistenza progettuale, ma rivela le fragilità strutturali di un’idea di modernità che non trova alleanze nel contesto reale; ciò nonostante, Se la Metropoli Futura rimane incompiuta, il suo lascito teorico continua a interrogare le forme contemporanee della città-territorio, offrendo una chiave per ripensare il rapporto tra scala geografica e progetto di architettura.

In questa traiettoria, le forme del progetto per la Metropoli Futura dello Stretto non si riducono a prefigurazioni urbanistiche, ma si affermano come veri dispositivi conoscitivi. Attraverso il disegno, i Samonà elaborano una sintesi tra geografia e architettura, trasformando il territorio in figura e la città in forma geografica. Le tavole non sono semplici rappresentazioni, ma luoghi di costruzione teorica, in cui la scala territoriale, urbana e architettonica si fondono in una visione unitaria. In ciò risiede l’attualità di questo lavoro: la possibilità di leggere e interpretare i processi di trasformazione complessi attraverso il disegno come strumento critico, capace di restituire una visione del progetto che non si limita a descrivere lo spazio, ma lo interroga, lo modella e ne dischiude le potenzialità latenti.

Note

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

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

3. 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 Borzì, 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 Borzì 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 1922, sotto la direzione del Ministero dei Lavori Pubblici. Il Piano Borzì 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 Pe-
loritani, vennero sostituite da una circonvallazione che delimita la città vera e propria.

4. L'opinione dei Samonà sul piano Borzì muterà radicalmente con il tempo; nell'in-
tervista del 1980 di Giuseppe verranno riconosciuti i caratteri di eleganza che mani-
festa il piano e che vennero disattesi dal modo in cui fu operata la ricostruzione della
città di Messina.

5. 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.

6. 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 trasfor-
mazione limitata di un contesto più generale.

7. La riceeca coinvolse Pasquale Culotta, Gheta Farfaglio, Giovanna Greco, Giuseppe
Laudicina, Adriana Milano e Tilde Marra.

8. Alberto Samonà insegnò composizione Architettonica all'università di Palermo
come professore incaricato sino al 1969 e come professore ordinario dal 1970 al
1976.

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

10. 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 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 Repub-
blica, 9 ottobre 2007, p. 38.

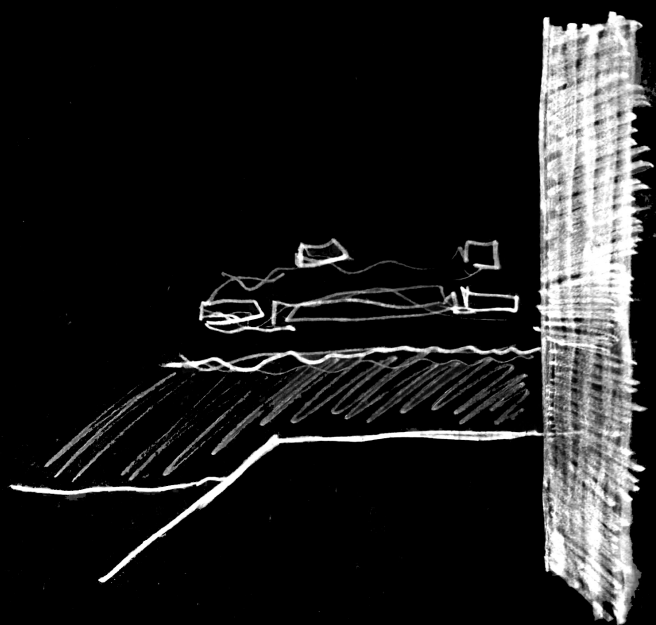
11. "Una continuità di parti diverse" e "i contenitori dei servizi contribuiscono a for-
mare il disegno della città" sono i titoli dei grandi prospetti che trovano spazio nella
parte alta della tavola sette del concorso di idee per un collegamento stabile tra la
Sicilia e il continente.

12. "Il progetto delle città nella città che è formata da un insieme di diverse unità vie-
ne completato dalle superfici tra 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" (Ungers, 1978).

13. Sul significato di città Teatroide si rimanda ad AA.VV. (2016) *Teatroideis, L'immagine della città e la città delle immagini*, Atti del Convegno Internazionale, Bari, 15-19 giugno 2016, *Thiasos Monografie* 11, voll. I-IV, ed. Quasar, Roma 2018. P. 5

14. Già nel 1622 Simone Gullì 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 che 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 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.

15. Per quanto riguarda il disegno del ponte come Architettura si rimanda al volume "il Pilone del Ponte dello Stretto" di Francesco Cardullo edito da officina edizioni nel 2010.



DENTRO LA METROPOLI
FUTURA DELLO STRETTO



Tav. 54 La metropoli futura dello Stretto; una nuova utopia urbana

4.1. Elementi e sintassi delle parti di una città geografica

La riflessione che segue si colloca nella parte conclusiva della ricerca, dove l'attenzione si concentra sulla dimensione interna della Metropoli Futura, ovvero sull'articolazione tipologica e spaziale delle sue parti. Dopo avere indagato, nelle sezioni precedenti, le ragioni teoriche e morfologiche che sorreggono l'ipotesi fondativa alla base del concetto di città geografica, questo approfondimento mira a ricostruire i principi compositivi che ne strutturano l'ossatura insediativa, con l'obiettivo di coglierne la sintassi e verificare la coerenza tra idea e forma.

Se il progetto della Metropoli futura dello Stretto ha come fondamento il rovesciamento della gerarchia tradizionale tra città e territorio, in favore di una visione organica capace di assumere la geografia come matrice ordinatrice, è nella definizione delle singole strutture insediative che tale intento si traduce in configurazioni spaziali.

Analizzare i tipi edilizi, le forme urbane e i dispositivi infrastrutturali significa, dunque, penetrare nel cuore operativo di una proposta che non si limita alla scala territoriale, ma trova la sua misura concreta nei rapporti di prossimità, nella qualità delle relazioni interne, nella costruzione dei luoghi dell'abitare la città geografica.

La sequenza di disegni elaborata a supporto di questa analisi è stata concepita come strumento conoscitivo, volto a restituire i caratteri costitutivi del progetto attraverso una duplice operazione: da un lato, l'interpretazione critica delle tavole originali e dei testi, per individuare le logiche tipologiche e insediative; dall'altro, la sperimentazione di un linguaggio rappresentativo in grado di far emergere i rapporti tra le forme urbane e le strutture geografiche, tra la sintassi planimetrica e la tridimensionalità dei volumi. L'obiettivo non era riprodurre un'immagine conclusa, ma generare una lettura relazionale, capace di mostrare la città come sistema di parti interdipendenti tra loro.

Il disegno si è rivelato, in questa prospettiva, non solo un mezzo di verifica, ma un atto critico e progettante, in grado di rivelare le tensioni che attraversano il progetto: tra persistenza di matrici storiche e ricerca di nuove forme, tra esigenza di controllo e apertura alla variabilità del paesaggio. Proprio nella pratica del ridisegno, le lacune e le ambiguità delle fonti sono divenute occasione di riflessione, spingendo a interrogare il rapporto tra principi e configurazioni, tra norme implicite e libertà compositiva. Così, la distinzione tra la parte "alta", destinata ai nuclei di servizi lungo la dorsale collinare, e la parte "bassa", organizzata tra pianura costiera e linea di mare, si traduce in una dialettica di figure che riflette la struttura orografica del sito. Nelle prime prevalgono dispositivi di scala territoriale, contenitori di funzioni collettive connessi alla rete autostradale e alla metro-ferrovia; nelle seconde, la residenza assume configurazioni differenziate, capaci di misurare gli spessori delle fasce litoranee e di articolarsi reinterpretando la trama urbana preesistente.



Tav. 55 La metropoli futura dello Stretto; una nuova utopia urbana

Le forme individuate si dispongono secondo una logica compositiva che accoglie la varietà senza rinunciare alla coerenza: grandi corpi lineari organizzati per terrazze, corti aperte che si aprono verso il mare, sequenze di redents che segnano i margini e si pongono come quinte prospettiche, figure circolari che dialogano con le emergenze naturali. Tale pluralità non è arbitraria, ma si radica in una strategia di integrazione tra struttura geografica e sintassi insediativa, esprimendo un'idea di metropoli non come somma di parti isolate, bensì come organismo policentrico e interconnesso.

La ricostruzione grafica ha reso possibile verificare come il disegno dei Samonà, pur nella frammentarietà delle indicazioni, delinei una città pensata per relazioni: tra tipologia e orografia, tra spazio collettivo e spazio domestico, tra architettura e paesaggio. Il lavoro ha assunto così una valenza metodologica, riaffermando il ruolo del Disegno quale dispositivo interpretativo capace di trasformare l'analisi in progetto.

Attraverso le assonometrie e le viste prospettiche, si è cercato di far emergere la qualità spaziale dei principali luoghi urbani, mettendo in luce le connessioni topografiche e topologiche che li legano alla forma complessiva.

Questa sezione costituisce, pertanto, il passaggio verso le conclusioni della ricerca. La rappresentazione, intesa come pratica di conoscenza e non come mera illustrazione, ha consentito di restituire la Metropoli Futura non solo nella sua dimensione storica, ma come ipotesi ancora feconda per interrogare il presente. Infatti, 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 spiega 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.

Nell'atto di disegnare le parti, di ricostruirne la sintassi, si è aperto uno spazio di riflessione progettuale che travalica la dimensione retrospettiva e invita a considerare il rapporto tra architettura e geografia come un tema ancora vivo, capace di orientare nuove forme dell'abitare. In questa prospettiva, il valore del progetto dei Samonà non si esaurisce nella testimonianza di una stagione culturale, ma si offre come dispositivo critico, come strumento per ripensare la città contemporanea a partire dalla sua relazione costitutiva con il paesaggio.

4.2. *I tipi, le forme gli spazi*

La tavola 8 del concorso di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, intitolata *Tipi*, norme e regole della forma urbana, raccoglie in sei sezioni sintetiche le tracce della sperimentazione tipologica che sostiene l'impianto della Metropoli Futura dello Stretto.

In essa i Samonà non si limitano a disegnare edifici, ma propongono dispositivi spaziali capaci di organizzare il rapporto tra città e territorio.

I redents si configurano come "muri urbani" che tagliano, misurano e delimitano lo spazio, trasformando il limite naturale in soglia architettonica; le corti agiscono come "organismi indipendenti" capaci di concentrare funzioni e servizi, riconoscendo assi e centralità; le linee edilizie traducono il piano inclinato della topografia in un tessuto urbano che rende visibile e praticabile il dislivello, integrando la forma insediativa con il paesaggio.

Questi tipi assumono valore non tanto per la loro conformazione geometrica o per le dimensioni insediative, quanto per la logica relazionale che instaurano con i dati geografici: la costa e le sue curvature, i torrenti che interrompono la continuità della città, le colline che ne definiscono i margini, le soglie naturali che si fanno partizioni e misure dello spazio urbano.

Ogni tipologia diventa così un modo di interpretare lo Stretto: delimitare e dare misura, aprire e collegare, scandire e contenere.

Il ridisegno critico di queste forme ha consentito di riconoscere le matrici profonde che ne regolano l'organizzazione.

La coppia di redents a Sud di Messina, ad esempio, non è solo un dispositivo edilizio di alta densità: essa misura l'intera piana urbana dalla costa alla collina, agendo come sezione trasversale della città geografica.

La maglia degli isolati rielabora l'impianto della città storica proiettandolo alla scala metropolitana, e riconosce nell'asse di viale San Martino il percorso ordinatore che connette la falce portuale al pilone del ponte sospeso, fondendo infrastruttura e forma urbana.

La città lineare, organizzata tra i torrenti Portalegni e Giostra, trasforma invece il piano inclinato della topografia in un sistema di terrazzamenti, articolando continuità e discontinuità in corrispondenza dei monumenti.

In questa prospettiva, i tipi non sono semplici varianti edilizie, ma paradigmi insediativi che, pur nella diversità delle soluzioni formali, manifestano la stessa logica di fondo: radicare la forma della città alla struttura geografica.

Corti, redents, linee e nuclei di servizi definiscono così un sistema complesso, ma coerente, in cui l'architettura diventa linguaggio capace di misurare lo spazio e dare ordine al territorio.

La forza del progetto dei Samonà risiede proprio in questa capacità di elevare la tipologia a strumento di costruzione urbana e territoriale.

Attraverso l'uso del disegno, della rappresentazione e del modello, la ricerca tipologica si trasforma in un vero e proprio metodo di progetto: i tipi non sono

concepiti come oggetti isolati, ma come parti di un insieme, elementi di un sistema che tiene insieme la scala edilizia, quella urbana e quella geografica.

In tal senso, la sezione dedicata ai tipi, alle forme e agli spazi si pone come punto nodale per comprendere la Metropoli Futura dello Stretto: essa rivela come il progetto non sia soltanto un esercizio di composizione architettonica, ma una riflessione profonda sul rapporto tra morfologia del territorio e struttura della città.

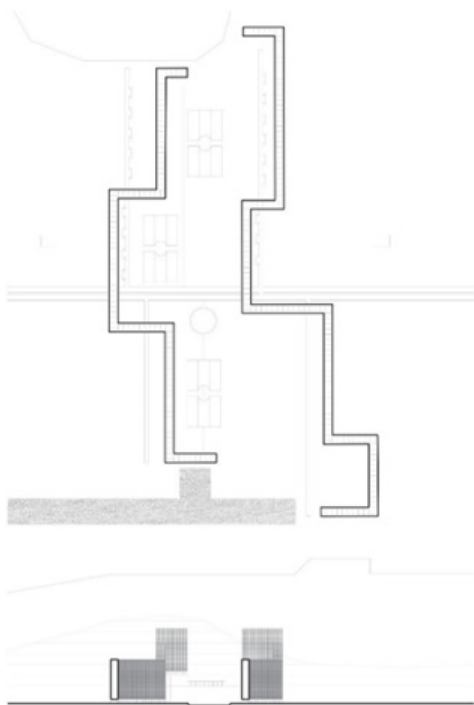
I grandi redents situati a Sud della nuova città di Messina sono descritti nella Tav.8 “Tipi, norme e regole della forma urbana” dal modello “Tipi residenziali a 30 piani”, il più denso dal punto di vista insediativo.

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.

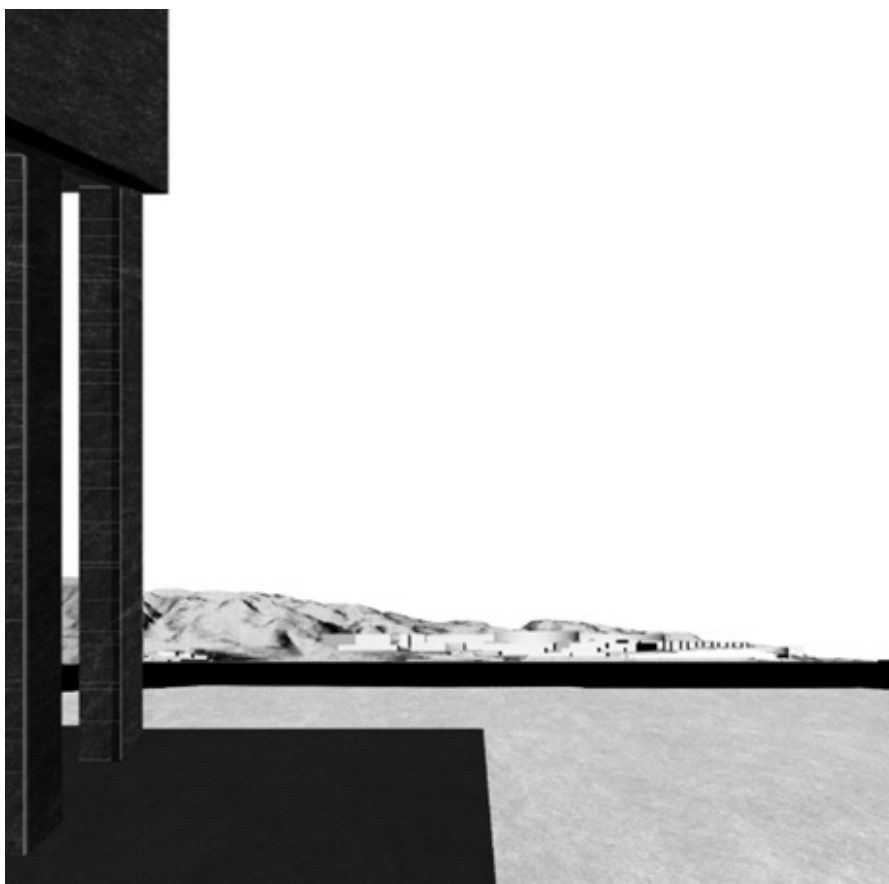
Una prima coppia di redents doveva tagliare trasversalmente la piana della città di Messina, e misurare la profondità dell’impianto urbano dalla linea di costa fino al limite imposto dalla cornice collinare.

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 vaso spaziale descritto e misurato da queste forme doveva aprirsi sul mare dello Stretto e guardare alla città che doveva sorgere sull’altra sponda.



Tav. 56 I Grandi redents sulla costa messinese. Pianta e sezione



Tav. 57 Il grande invaso spaziale nei redents sulla piana di Messina e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto

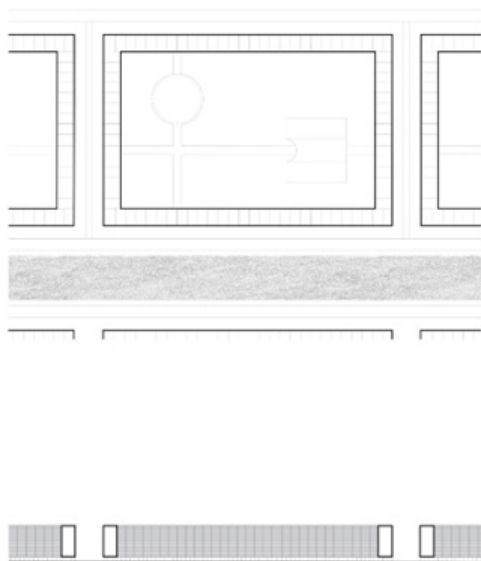
La maglia di strade e isolati sulla piana dell'attuale città di Messina prevedeva la revisione dimensionale del modello insediativo esistente.

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.

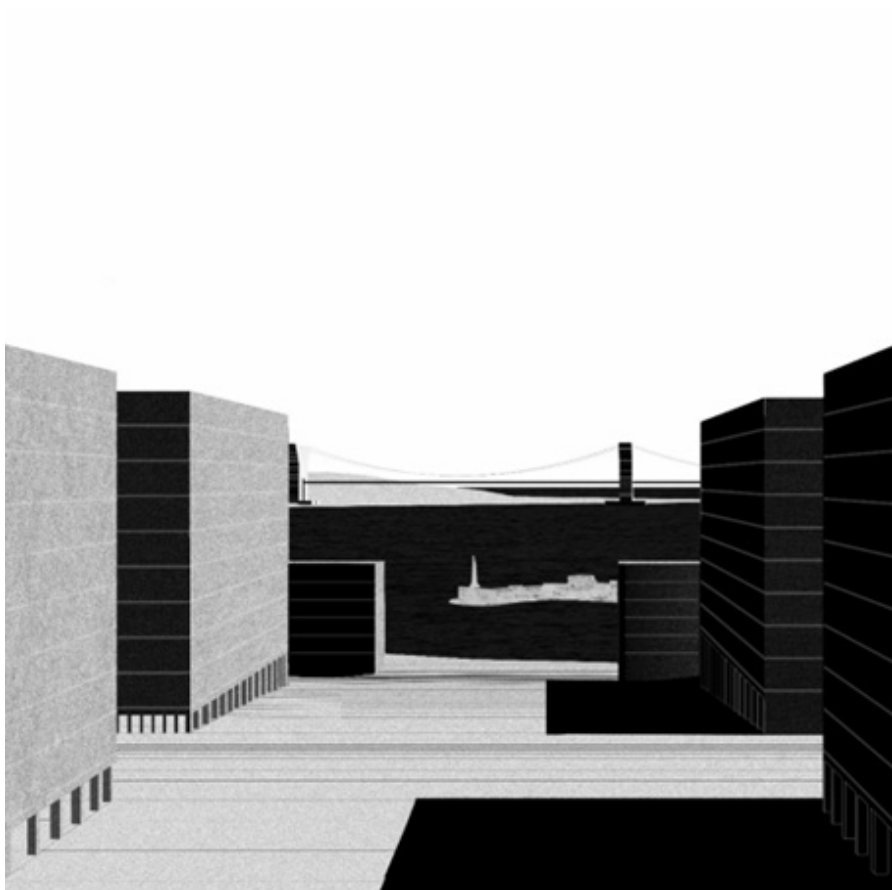
All'interno dell'isolato "per viscosità" dovevano essere accolti i "servizi frazionati di quartiere" per rendere gli isolati come degli "organismi indipendenti" all'interno dell'unità urbana.

Le sei 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.



Tav. 58 La maglia di strade e isolati. Pianta e Sezione

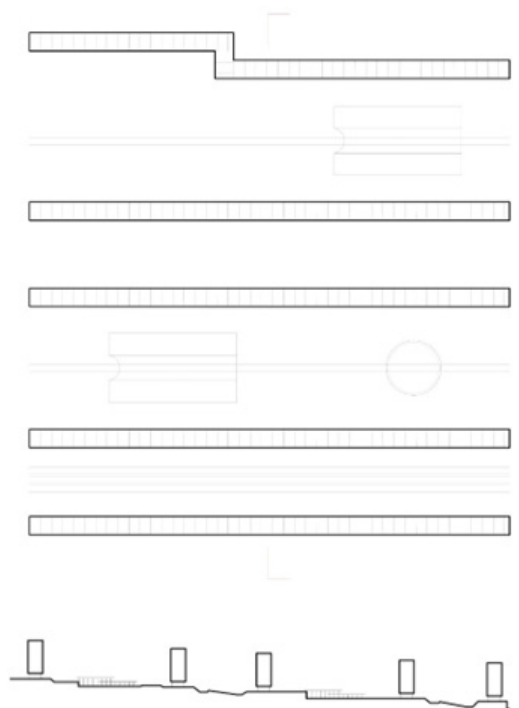


Tav. 59 Dentro la maglia di isolati su viale San Martino

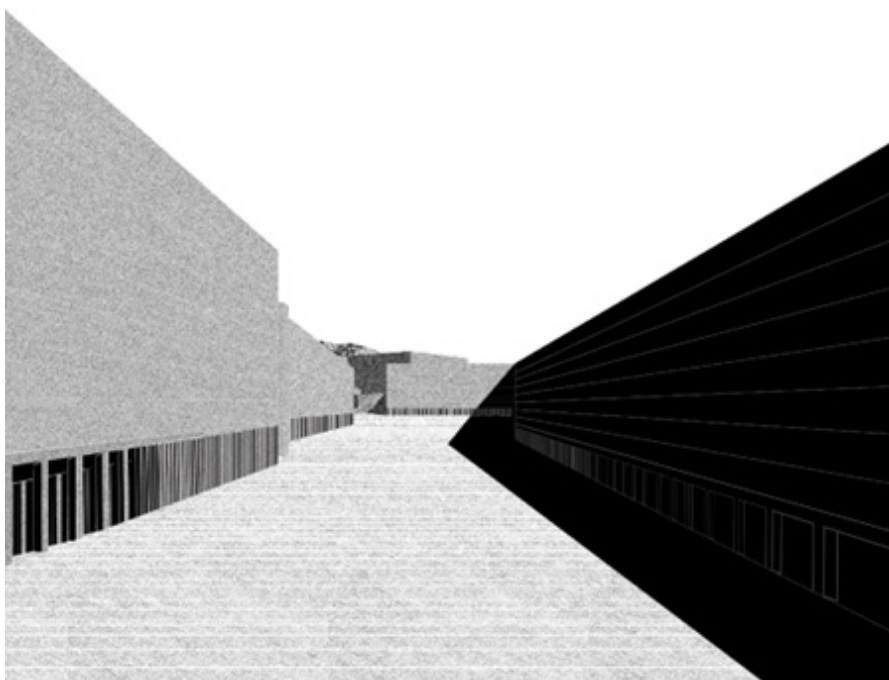
La città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra si doveva organizzare su tre livelli diversi dove gli elementi binati avrebbero costituito l'ambito entro il quale si sviluppa la città accogliendo al suo interno la viabilità interna e i servizi della residenza.

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 rendendolo abitabile.



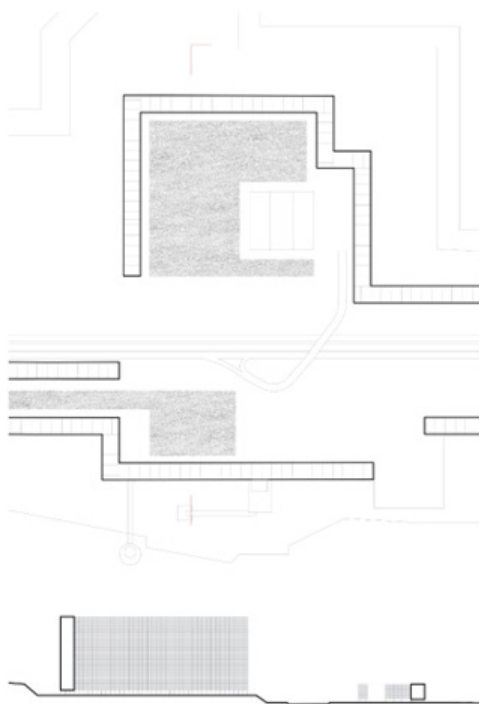
Tav. 60 La città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra. Pianta e sezione



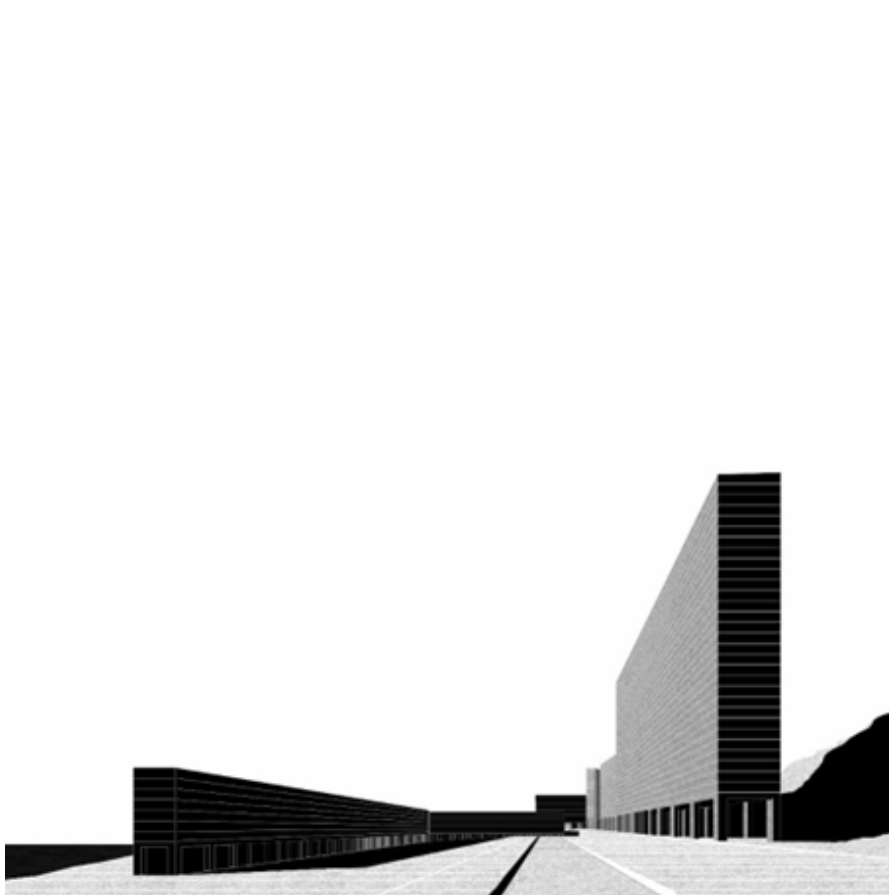
Tav. 61 Lungo la città lineare tra il torrente Portalegni e la fiumara Giostra

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.



Tav. 62 L'invaso spaziale tra gli elementi lineari lungo la costa messinese

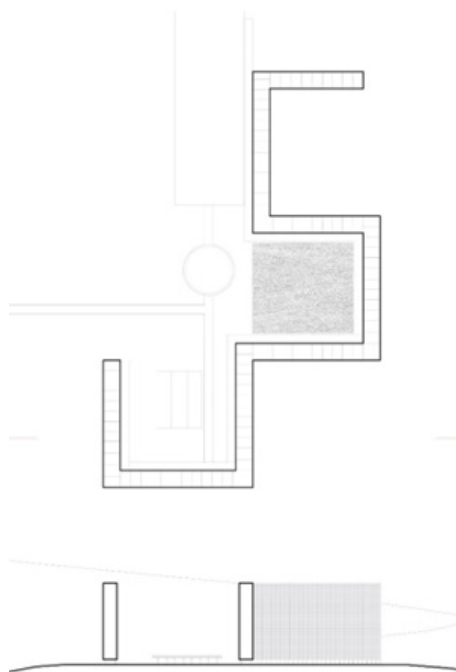


Tav. 63 L'invaso spaziale tra gli elementi lineari lungo la costa messinese

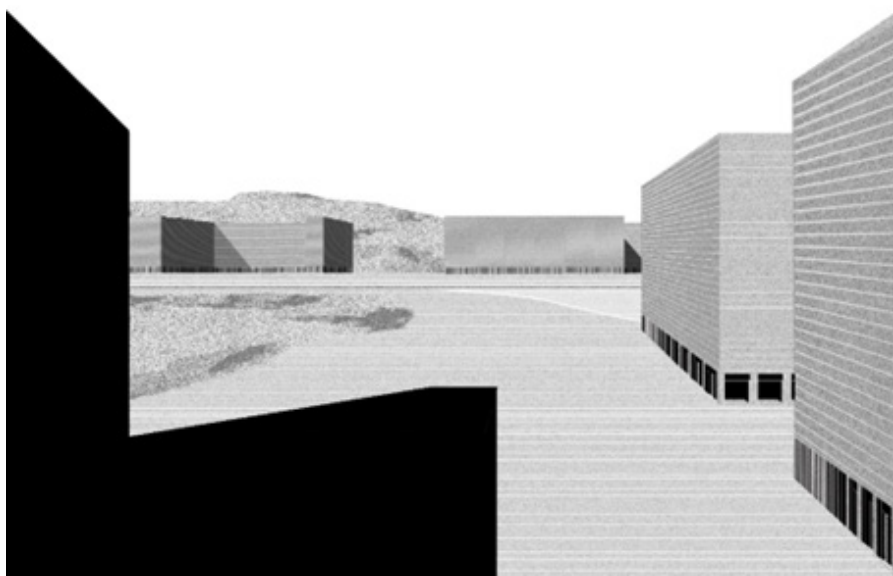
L'unica eccezione dove un tessuto residenziale avrebbe preso posto al di sopra della quota autostradale sarebbe stata quella del nuovo insediamento previsto nella parte alta di Capo Peloro organizzato attraverso la presenza di un muro di redents che avevano il compito di segnare la punta dei Peloritani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



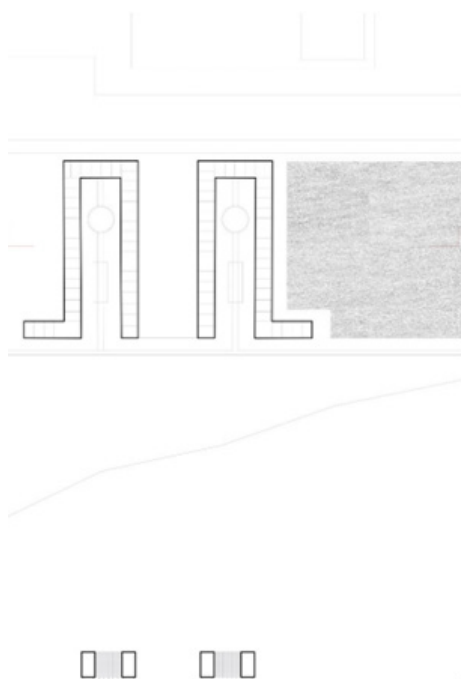
Tav. 64 Il "muro" di redents sullo sperone dei Peloritani. Pianta e sezione



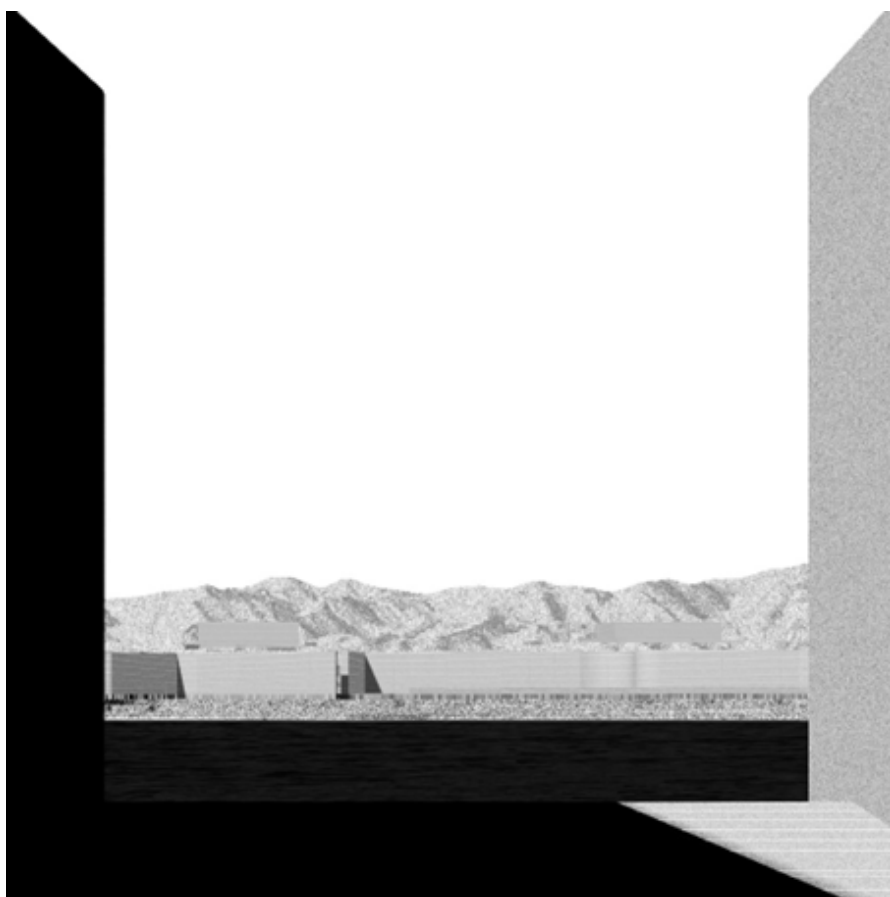
Tav. 65 Dentro il “muro” di redents sullo sperone dei Peloritani

In corrispondenza dell'attuale città di Villa San Giovanni il progetto prevedeva la sostituzione del tessuto residenziale esistente con sei 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".



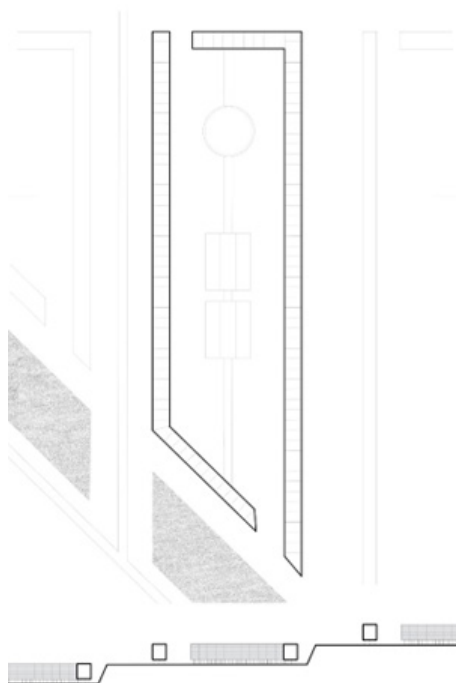
Tav. 66 Le corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni. Pianta e sezione



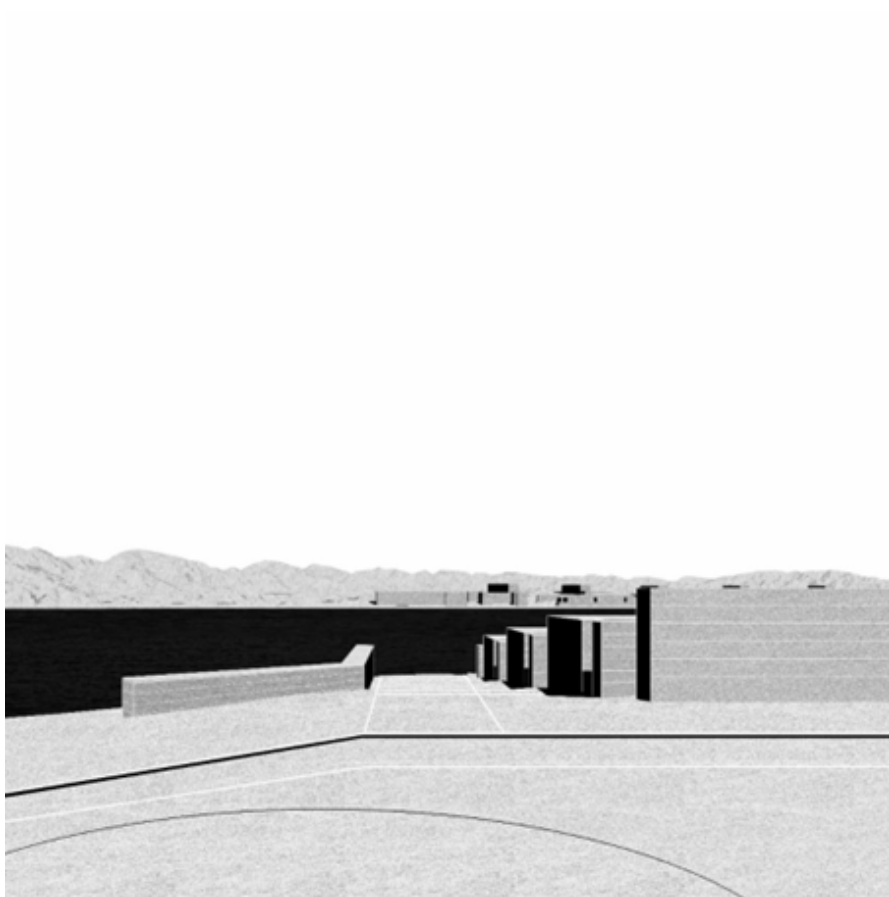
Tav. 67 Le corti aperte per la nuova forma urbana della città di Villa San Giovanni e il rapporto con l'altra sponda dello Stretto

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 redenti 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.



Tav. 68 Le corti dilatate nella parte bassa della città di Reggio Calabria. Pianta e sezione



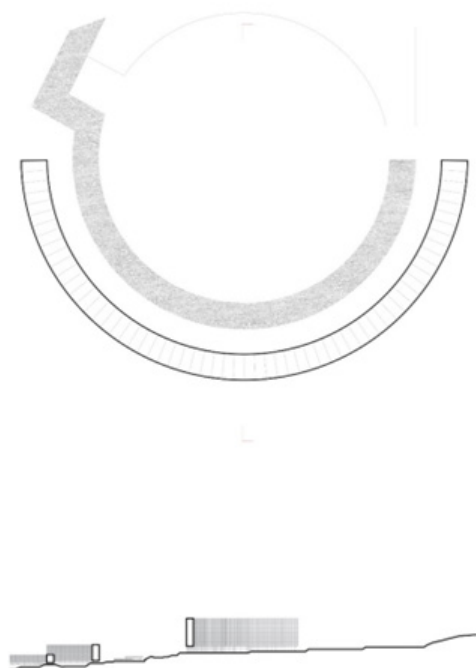
Tav. 69 Le corti dilatate dal centro sportivo metropolitano. Sullo sfondo i grandi redents sulla sponda messinese

I Grandi tondi sulla sponda Calabra dovevano chiudere a Sud lo sviluppo della Metropoli Futura dello Stretto.

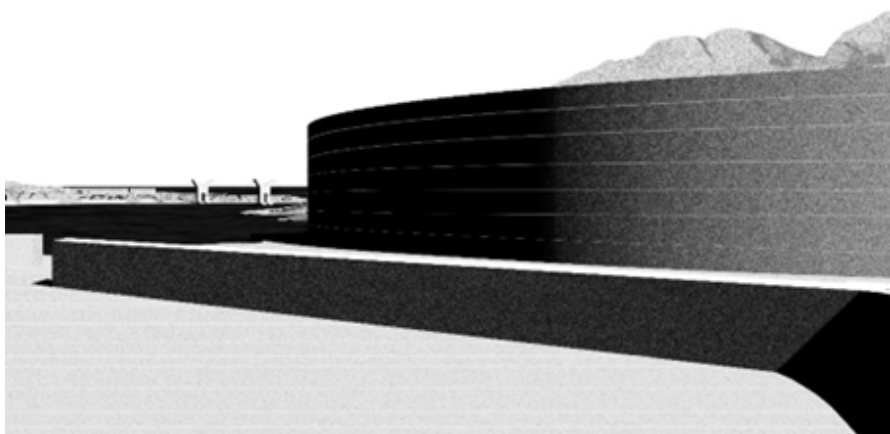
Queste forme descritte sempre nella Tav.8 "I tipi residenziali di Reggio Calabria" si dispongono a fare da cornice rispetto al massiccio dell'Aspromonte.

Nelle forme questa parte di città richiama fortemente il disegno del Forte Quezzi di Genova , 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.



Tav. 70 I Grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria. Pianta e sezione

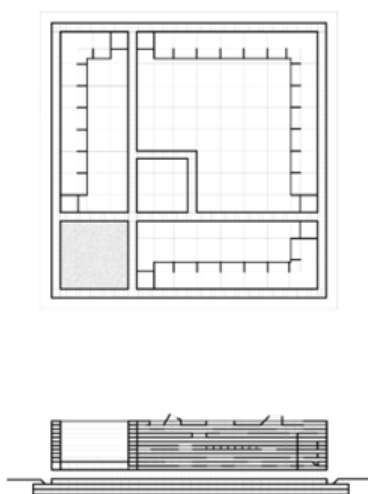


Tav. 71 I grandi tondi sulla parte alta di Reggio Calabria ai piedi dell'Aspromonte

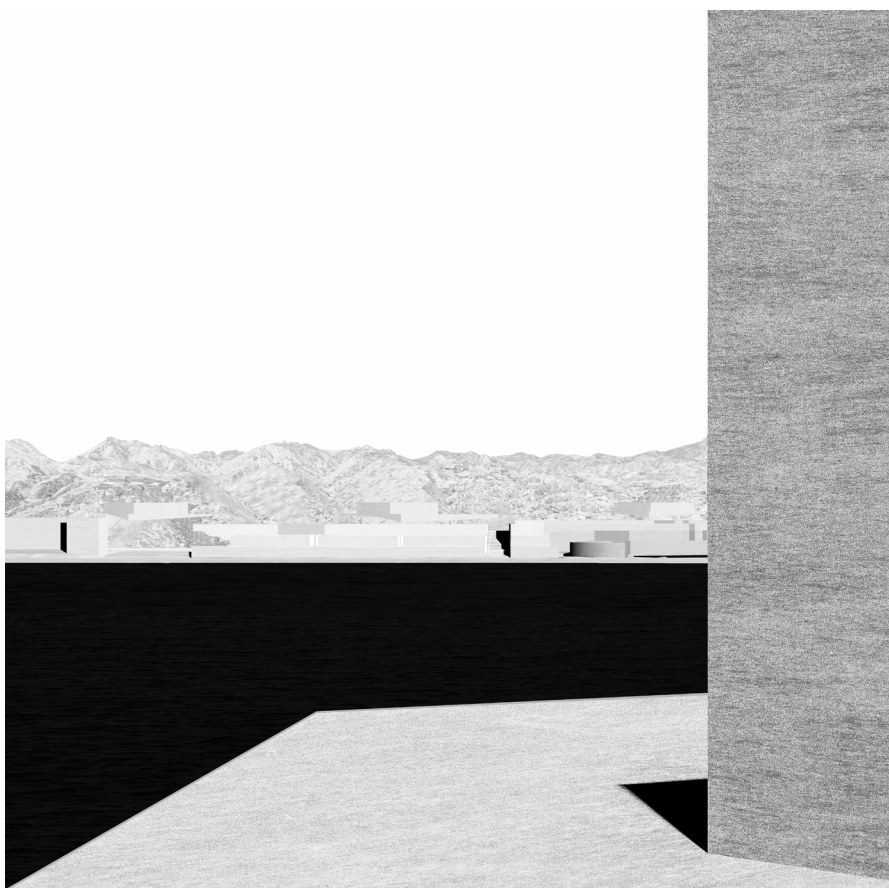
Lungo la cornice collinare i Samonà prevedevano di disporre sui punti cospicui i nuclei contenitori di servizi di interesse metropolitano lungo la nuova autostrada, questi ultimi dovevano dall'alto dominare il paesaggio dello Stretto offrendo ordine e misura alla nuova forma urbana.

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 umbertini 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.



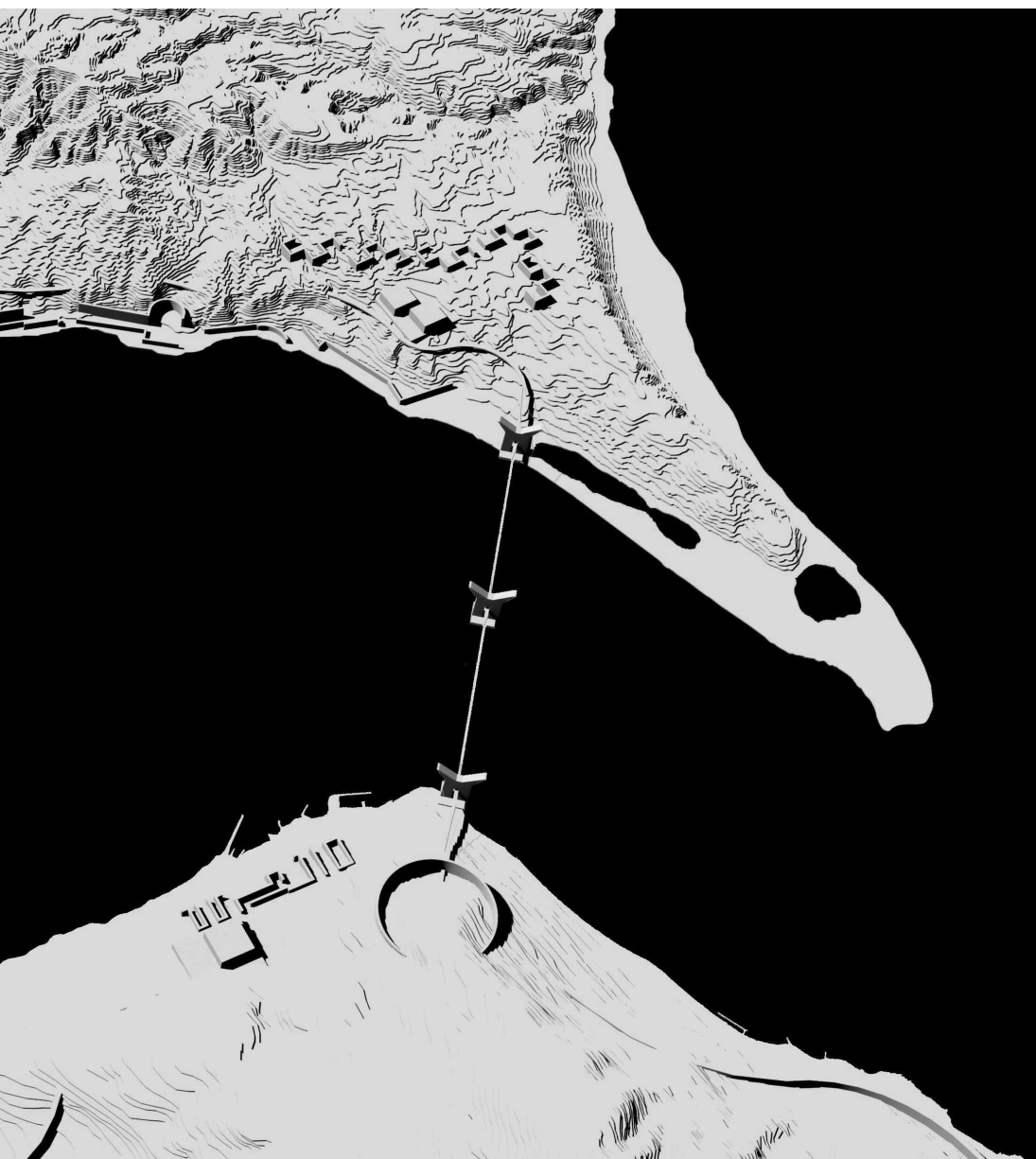
Tav. 72 I nuclei contenitori di servizi. Pianta e sezione



Tav. 73 Le modellazioni di suolo ai piedi dei nuclei contenitori di servizio come luogo di osservazione del paesaggio dello Stretto

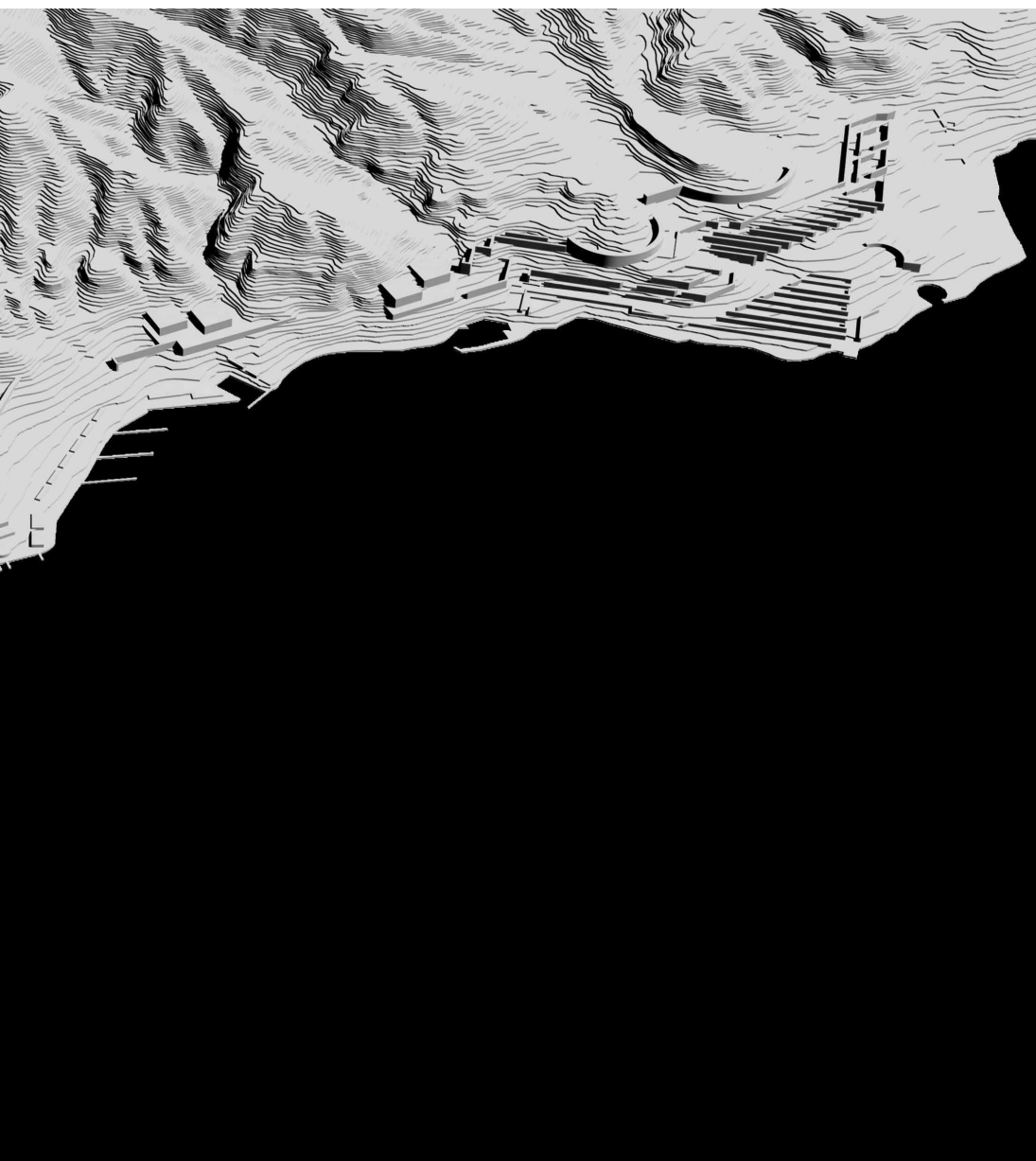


Tav. 74 Prospettiva sintetica. Il versante messinese





Tav. 75 Prospettiva sintetica. Il versante calabro



NUOVI MODI DI ABITARE LA
CITTÀ CONTEMPORANEA

5.1. La città Geografica come modello insediativo per il nostro tempo

Questo lavoro ha provato a dimostrare come il progetto urbano, se radicato nei caratteri morfologici e topologici del territorio, possa offrire risposte pertinenti e innovative alle criticità della città contemporanea. Attraverso l'analisi del progetto per la Metropoli Futura dello Stretto, è stato possibile mettere a fuoco una serie di paradigmi operativi che rinnovano il rapporto tra forma della città e forma della Terra.

Lo studio ha indagato il rapporto tra forma urbana e geografia, approfondendo il contributo del pensiero architettonico italiano del secondo Novecento e in particolare quello di Giuseppe e Alberto Samonà nella costruzione di un legame fondativo tra architettura e natura, città e paesaggio. L'obiettivo è stato quello di ricostruire le trame di un discorso interrotto sui principi insediativi fondati sulle forme della Terra, sviluppandolo attraverso il ridisegno critico come strumento teorico e operativo capace di rigenerare questa dialettica nei progetti analizzati.

Nel contesto attuale, segnato dalla crisi della forma urbana e dalla diffusione disorganica del costruito, emerge la necessità di ripensare la città a partire dal paesaggio. In questa prospettiva, il progetto per una Metropoli Futura dello Stretto e la teorizzazione della "città in estensione" possono essere assunti non solo come modelli operativi, ma come dispositivi teorici utili a superare la transitorietà del paradigma modernista.

In questo senso la ricerca dei Samonà evidenzia alcuni temi centrali:

- la città geografica, intesa come costruzione capace di interpretare in modo unitario le morfologie territoriali e insediative;
- i tessuti densi, che ripropongono la compattezza e la gerarchia della città storica in contesti urbani diffusi;
- l'edificio-città, quale grande forma architettonica capace di ordinare i vuoti naturali e costruiti, evocando la complessità spaziale dell'urbano.

Il lungo lavoro dei Samonà sull'area dello Stretto ribadisce la necessità di una corrispondenza tra forma urbana e struttura territoriale, riaffermando il valore delle regole implicite della geografia come fondamento del progetto (Muratori, 1960; Caniggia & Maffei, 1979).

In questo senso, la dimensione utopica del progetto per una Metropoli Futura va intesa come condizione necessaria: unica risposta possibile alla complessità del territorio e dispositivo per abitare consapevolmente una geografia specifica. Come osserva Tafuri (1973), "all'ideologia architettonica, artistica e urbana rimane l'utopia della forma, come presa di possesso del disordine attraverso l'ordine".

L'analisi critica, condotta attraverso il ridisegno e la modellizzazione, ha portato all'individuazione di paradigmi interpretativi - la piana e la maglia, la costa e il sistema lineare, i versanti e i redents, le valli come vuoti e le punte come capisaldi - che offrono strumenti per affrontare le criticità delle espansioni urbane contemporanee, spesso disarticolate e semanticamente deboli.

Questi paradigmi non sono semplicemente modelli astratti, ma si configurano come risposte concrete alle problematiche della città estesa e della trasformazione del territorio contemporaneo, indicando percorsi operativi alternativi ai processi di crescita disordinata.

Attraverso le tecniche della rappresentazione, il disegno consente di indagare le regole implicite dello spazio, di analizzare le relazioni tra le forme costruite e le strutture territoriali, e di restituire continuità tra osservazione e progetto.

La pratica del disegno, intesa sia come strumento analitico sia come modalità interpretativa, permette di riattivare la capacità del progetto di leggere e trasformare il reale. Il ridisegno dei progetti dei Samonà, in particolare, ha reso possibile l'emersione di matrici spaziali silenti e ha favorito una comprensione più profonda della logica compositiva soggiacente a questi progetti.

Il disegno diventa, così, una pratica epistemologica, un dispositivo critico capace di generare conoscenza attraverso la forma. In questo senso, il contributo del Disegno si configura non solo come supporto alla comunicazione del progetto, ma come parte integrante del processo conoscitivo e ideativo. La sua specificità disciplinare si rivela nella capacità di costruire modelli interpretativi che mettono in relazione architettura, città e territorio, restituendo al progetto una funzione sintetica e ordinatrice.

L'idea di città come organismo dinamico emersa dall'indagine suggerisce che ogni intervento debba instaurare relazioni dialettiche con le specificità orografiche, topografiche e paesaggistiche del contesto.

Questa visione, fondata su una logica compositiva "aperta ma ordinata", consente di interpretare la città contemporanea come una partitura capace di combinare regole e variazioni, consonanze e dissonanze¹, attorno a nodi strutturali² e relazioni significative con le forme della Terra (Gregotti, 2014).

La città geografica, in tal modo, si configura come un progetto capace di articolare coerentemente le diverse scale, dall'architettura al paesaggio, attraverso forme naturali interpretate da forme dell'architettura. Le unità morfologiche (puntuali, aggregate, sistemiche) derivano da processi di geometrizzazione delle strutture orografiche (linee di costa, crinali, valli) assumendo il paesaggio come matrice metrica di figure e misure (Portoghesi, 1976). I paradigmi progettuali dei Samonà si ricollegano agli operatori spaziali della tradizione mediterranea, reinterpretati in chiave moderna, suggerendo che la città storica sia stata costruita leggendo, e non imponendo, le regole implicite della geografia. Questa consapevolezza permette di recuperare criticamente tali regole per dare forma ai luoghi della contemporaneità, spesso privi di senso e identità (Rossi, 1966).

Nel progetto per lo Stretto, le geometrie e le giaciture urbane, i principi compositivi e le grammatiche architettoniche derivano dalla riscrittura delle forme del paesaggio: le concavità e convessità della costa, la profondità del margine collinare, la direzione dei versanti diventano regole per organizzare figure e misure urbane. I caratteri orografici si rivelano così veri e propri etimi della forma insediativa.

La dialettica tra frammentarietà e unità si risolve nella complessità, laddove le parti urbane e rurali, i pieni e i vuoti, concorrono a costruire una forma articolata e plurale. Gli intervalli di natura assumono un ruolo sintattico, conferendo identità e coerenza alle parti costruite.

Questa inversione epistemologica³, dove il paesaggio non è più sfondo, ma struttura attiva della città, consente alle parti urbane di acquisire significato, coinvolgendo i vuoti nella definizione del progetto.

La città contemporanea, nella sua forma estesa e discontinua, richiede la capacità di compendiare spazi dell'intimità e spazi di natura.

Le aree marginali e periurbane possono trovare nuova forma e senso attraverso una progettualità che consideri il paesaggio come parte integrante dell'urbano. In questo quadro, lo studio della residenza assume un ruolo centrale. Gli isolati progettati dai Samonà si organizzano attorno a spazi domestici porosi, integrati con il contesto orografico, generando sequenze di luoghi con differenti qualità spaziali⁴ dalla piana alla costa, dai versanti alle punte, dai capisaldi ai redenti; questa articolazione dà forma a un progetto urbano radicato, ma aperto alla complessità.

Le sintassi e grammatiche elaborate rappresentano un contributo per una rinnovata scienza del progetto urbano, capace di affrontare la trasformazione della città con strumenti rigorosi e adattabili, riconoscendo la crisi come occasione (De Carlo, 1966). In questa prospettiva, il progetto urbano assume una funzione strategica nella ridefinizione del rapporto tra morfologia e abitabilità, tra senso del luogo e forma dello spazio.

Il progetto della città geografica si propone dunque di aprire, attraverso l'architettura, nuove possibilità: "frammenti di verità nel presente" (Gregotti, 2014). Il compito dell'Architetto è intervenire sulla crisi urbana per trasformarla in occasione di rinnovamento, attribuendo senso ai vuoti, ai margini, ai territori dismessi, e ripensando i principi sintattici alla base della relazione tra architettura e paesaggio. A tal fine, occorre sviluppare una nuova etica del progetto, capace di coniugare responsabilità territoriale e immaginazione formale, radicamento geografico e apertura culturale.

La condizione della città estesa e dei grandi vuoti della dismissione offre la possibilità di definire una nuova idea di città, una "città-natura" che coniughi la necessità di abitare con il valore civile dello spazio urbano (Moccia, 2016). Una città che non si limita a contenere funzioni, ma che restituisce senso all'abitare e costruisce orizzonti di significato condivisi.

L'obiettivo di questo lavoro è stato dunque quello di mettere a fuoco, attraverso il caso della Metropoli Futura dello Stretto, nuovi modi di governare la forma urbana, attribuendo valore al vuoto e alla geografia come matrici sintattiche.

La bellezza della città geografica risiede nella ritrovata armonia tra naturale e artificiale, in grado di esprimere un nuovo ordine urbano-territoriale per l'abitare contemporaneo.

In definitiva, questa ricerca riafferma il ruolo del Disegno come sapere specifico e insostituibile: non solo strumento di comunicazione, ma pratica epistemologica e dispositivo critico capace di generare conoscenza e progetto. È in questo contributo, nel restituire forma e senso alla città attraverso il disegno, che si riconosce la sua centralità nel campo disciplinare del Disegno dell'Architettura e la sua attualità per il progetto urbano contemporaneo.

Note

1. 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).

2. 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.

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 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).

3. 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 è 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.

4. 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 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.

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 (2012). *LA COSTRUZIONE DELLA CITTÀ. CONCETTI E FIGURE*. PADOVA: IL POLIGRAFO.
- ARIS, CARLOS MARTI (2007). *LA CÈNTINA E L'ARCO*. PENSIERO, *TEORIA, PROGETTO IN ARCHITETTURA*. MILANO: CRISTIAN MARINOTTI EDIZIONI.
- ARIS, 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 FORMA URBANA TRA ARCHITETTURA E CITTÀ'* (p. 46-53). PADOVA: IL POLIGRAFO.
- PERELLI, AUGUSTO (1964). *POETICHE DEL PLANNING CONTEMPORANEO*. CASABELLA (292).
- PICCATO, 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 TIPOGRAFICI 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.
- 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 METROPOLITANA DELLO STRETTO: NUOVI SCENARI, REGGIO CALABRIA: IIRITI 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: LABOR EST 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 COMPENSORIALE 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 REGGIA, 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*.
- RENZONI, 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.
- LOVERO, PASQUALE (1975) *GIUSEPPE SAMONÀ. 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 FORMA 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. TORINO - MILANO: TESTO & IMMAGINE.
- QUILLICI, V., LONGOBARDI, G., (1998). LA MANO APERTA. GIORNATA DI STUDIO SULL'INSEGNAMENTO DI ALBERTO SAMONÀ. ROMA: EDIZIONI LIBRERIE DEDALO.

INDICE DEI DISEGNI DELLE IMMAGINI DELLE FOTO

TUTTE LE TAVOLE CONTENUTE NELLA TRATTAZIONE SONO ORIGINALI ED ESEGUITE DALL'AUTORE DURANTE IL PERCORSO DI DOTTORATO.

LE FOTO AEREE SONO STATE SCATTATE A PIÙ RIPRESE IN UNA CAMPAGNA FOTOGRAFICA SVOLTASI NELL'ESTATE DEL 2021.

LE IMMAGINI SONO STATE TRATTE DA FONTI DEBITAMENTE CITATE.

INDICE DELLE TAVOLE

TAVOLA 1 | OROGRAFIA DELLO STRETTO

TAVOLA 2 | IL SISTEMA DELLE FIUMARE E DEI TORRENTI

TAVOLA 3 | SEZIONI PROGRESSIVE LUNGO IL TERRITORIO DELLO STRETTO

TAVOLA 4 | LE CITTÀ DELLO STRETTO

TAVOLA 5 | IL SISTEMA DEI TRACCIATI TERRITORIALI LUNGO IL TERRITORIO DELLO STRETTO

TAVOLA 6 | LE CITTÀ DELLO STRETTO NEL 1960

TAVOLA 7 | LE CITTÀ DELLO STRETTO (1960)

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

TAVOLA 9 | CONCORSO DI IDEE PER UN COLLEGAMENTO STABILE VIARIO E FERROVIARIO TRA LA SICILIA E IL CONTINENTE. IL PROGETTO DI COSTANTINO DARDI E GIOVANNI MORABITO

TAVOLA 10 | 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

TAVOLA 11 | 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 12 | LE PREVISIONI DEL P.R.G. DI MESSINA. IL NUOVO INSEDIAMENTO MODELLATO SULLE FORME DELLA TERRA E IL BIPORTO

TAVOLA 13 | RIDISEGNO. TAV. B. C. 5 ALLEGATA AL VOLUME "LA PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA DELLO

STRETTO DI MESSINA — RICERCA DIRETTA DAL PROF. ALBERTO SAMONÀ 1969"

- TAVOLA 14 | RIDISEGNO. LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ
- TAVOLA 15 | RIDISEGNO DELLA VERSIONE DI PROGETTO CORRISPONDENTE AL PLASTICO. LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO DI GIUSEPPE E ALBERTO SAMONÀ
- TAVOLA 16 | DAL BIPORTO ALLA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO
- A) LE CITTÀ DELLO STRETTO (1960) B) LE CITTÀ DELLO STRETTO CON IL PROGETTO PER IL BIPORTO C) IL PROGETTO PER LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO
- TAVOLA 17 | DISEGNO ANALITICO INTERPRETATIVO. LA STANZA TERRITORIALE COME UNITÀ DEL PROGETTO URBANO
- TAVOLA 18 | DISEGNO ANALITICO INTERPRETATIVO. LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO, UN MODELLO DI CITTÀ IN ESTENSIONE ALLA SCALA GEOGRAFICA
- TAVOLA 19 | SCOMPOSIZIONE. LA PARTE BASSA DEL PROGETTO COMPRESA TRA LA CORNICE COLLINARE DEI PELORITANI E L'AUTOSTRADA SA.RC.
- TAVOLA 20 | SCOMPOSIZIONE. LA PARTE ALTA DEL PROGETTO. I NUCLEI CONTENITORI DI SERVIZI RICONDUCONO AD UNITÀ IL SISTEMA
- 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 REGGINA 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
- 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 REDENT A DESTRA, LA TRAMA DI STRADE E ISOLATI E IL SISTEMA LINEARE SU 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 COMPLESSIVE
- 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. 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
- TAVOLA 32 | RIDISEGNO. LA CITTÀ LINEARE LUNGO LA COSTA TRA LA FALCE E I LAGHI DI GANZIRRI
- 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 COMPLESSIVE
- TAVOLA 36 | MODELLO. I VERSANTI E I REDENT SULLA "PORTA" DELLO STRETTO
- TAVOLA 37 | RIDISEGNO. 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 COMPLESSIVE
- TAVOLA 42 | MODELLO. LE VALLI DI GALLICO E CATONA PER VUOTI E CAPISALDI
- 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 | 46 MODELLO. LA PUNTA PER TERRAZZE
- 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 COMPLESSIVE
- TAVOLA 52 | I CORPI BINATI SULLA PARTE ALTA DELLA PUNTA. LE FORME DELLA TERRA, IL MORFEMA INSEDIATIVO, SEZIONI COMPLESSIVE
- 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
- TAVOLA 54 | LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO; UNA NUOVA UTOPIA URBANA
- TAVOLA 55 | LA METROPOLI FUTURA DELLO STRETTO; UNA NUOVA UTOPIA URBANA
- TAVOLA 56 | GRANDI REDENTS SULLA COSTA MESSINESE. PIANTA E SEZIONE
- TAVOLA 57 | IL GRANDE INVASO SPAZIALE NEI REDENTS SULLA PIANA DI MESSINA E IL RAPPORTO CON L'ALTRA SPONDA DELLO STRETTO
- TAVOLA 58 | LA MAGLIA DI STRADE E ISOLATI. PIANTA E SEZIONE
- TAVOLA 59 | DENTRO LA MAGLIA DI ISOLATI SU VIALE SAN MARTINO
- TAVOLA 60 | LA CITTÀ LINEARE TRA IL TORRENTE PORTALEGNI E LA FIUMARA GIOSTRA. PIANTA E SEZIONE
- TAVOLA 61 | LUNGO LA CITTÀ LINEARE TRA IL TORRENTE PORTALEGNI E LA FIUMARA GIOSTRA
- TAVOLA 62 | L'INVASO SPAZIALE TRA GLI ELEMENTI LINEARI LUNGO LA COSTA MESSINESE
- TAVOLA 63 | L'INVASO SPAZIALE TRA GLI ELEMENTI LINEARI LUNGO LA COSTA MESSINESE
- TAVOLA 64 | IL "MURO" DI REDENTS SULLO SPERONE DEI PELORITANI. PIANTA E SEZIONE
- TAVOLA 65 | DENTRO IL "MURO" DI REDENTS SULLO SPERONE DEI PELORITANI
- TAVOLA 66 | LE CORTI APERTE PER LA NUOVA FORMA URBANA DELLA CITTÀ DI VILLA SAN GIOVANNI. PIANTA E SEZIONE
- TAVOLA 67 | LE CORTI APERTE PER LA NUOVA FORMA URBANA DELLA CITTÀ DI VILLA SAN GIOVANNI E IL RAPPORTO CON L'ALTRA SPONDA DELLO STRETTO

- TAVOLA 68 | LE CORTI DILATATE NELLA PARTE BASSA DELLA CITTÀ DI REGGIO CALABRIA. PIANTE E SEZIONE
- TAVOLA 69 | LE CORTI DILATATE DAL CENTRO SPORTIVO METROPOLITANO. SULLO SFONDO I GRANDI RE-
DENTS SULLA SPONDA MESSINESE
- TAVOLA 70 | I GRANDI TONDI SULLA PARTE ALTA DI REGGIO CALABRIA. PIANTE E SEZIONE
- TAVOLA 71 | I GRANDI TONDI SULLA PARTE ALTA DI REGGIO CALABRIA AI PIEDI DELL'ASPRIMONTE
- TAVOLA 72 | I NUCLEI CONTENITORI DI SERVIZI. PIANTE E SEZIONE
- TAVOLA 73 | LE MODELLAZIONI DI SUOLO AI PIEDI DEI NUCLEI CONTENITORI DI SERVIZIO COME LUOGO DI
OSSERVAZIONE DEL PAESAGGIO DELLO STRETTO
- TAVOLA 74 | PROSPETTIVA SINTETICA. IL VERSANTE MESSINESE
- TAVOLA 75 | PROSPETTIVA SINTETICA. IL VERSANTE CALABRO

INDICE DELLE IMMAGINI

- FIGURA 1 | PIANO DELLO STRETTO DI MESSINA. BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE
- FIGURA 2 | PAUL KLEE. LUOGO DI CULTO
- FIGURA 3 | KENZO TANGE. PIANO PER LA BAIÀ DI TOKIO
- FIGURA 4 | LE CORBUSIER. PLAN OBUS PER ALGERI
- FIGURA 5 | LUDOVICO QUARONI. PROGETTO DI CONCORSO PER IL QUARTIERE C.E.P. ALLE BARENE DI
SAN GIULIANO
- FIGURA 6 | LUCIO GAMBI. LA CONURBAZIONE DELLO STRETTO
- FIGURA 7 | FILIPPO JUVARRA, LA PALAZZATA DI MESSINA
- FIGURA 8 | I CENTRI DIREZIONALI NEI PUNTI DI INNESTO DEL PONTE SUBACQUEO
- FIGURA 9 | LUIGI BORZÌ. PIANO REGOLATORE GENERALE DI MESSINA POST RICOSTRUZIONE

INDICE DELLE FOTO

- FOTOGRAFA 1 | FOTO AEREA DI MESSINA DALLA CORNICE COLLINARE
- FOTOGRAFA 2 | FOTO AEREA DI MESSINA. LA PIANA E LA TRAMA DI STRADE E ISOLATI
- FOTOGRAFA 3 | FOTO AEREA DELLE VALLI DI GALLICO E CATONA SUL VERSANTE CALABRO SULLE QUALI SI
IMPONE IL TRACCIATO AUTOSTRADALE
- FOTOGRAFA 4 | FOTO AEREA DI VILLA SAN GIOVANNI
- FOTOGRAFA 5 | FOTO AEREA DI CAPO PELORO DA VILLA SAN GIOVANNI
- FOTOGRAFA 6 | FOTO AEREA DI CAPO PELORO DAL PILONE IN LOCALITÀ PIALE

RINGRAZIAMENTI

Questo libro rappresenta l'esito del percorso di dottorato in *Conoscenza e innovazione nel Progetto per il Patrimonio* condotto nel Dipartimento di Architettura, Costruzione e Design del Politecnico di Bari, diretto nel XXXV ciclo dal prof. Carlo Moccia, che con infinita dedizione mi ha spronato ad approfondire gli aspetti più significativi di questa ricerca.

Il lavoro presentato in queste pagine è frutto della preziosa collaborazione con il prof. Michele Montemurro, che in veste di tutor della tesi ha guidato i miei primi passi all'interno del mondo della ricerca con affetto paterno e rigore scientifico.

Un sincero ringraziamento va al prof. Marco Mannino, che per primo mi ha fatto volgere lo sguardo al territorio dello Stretto, permettendomi di intrecciare le questioni qui trattate con i miei interessi di ricerca.

Desidero infine ringraziare la prof.ssa Francesca Fatta, che mi ha accolto nella mia "seconda vita accademica" all'Università Mediterranea, e che dall'esterno ha contribuito alla stesura finale di questo lavoro con un confronto sempre aperto e attento ad accogliere i diversi punti di vista attraverso cui guardare le cose.

Questo lavoro è dedicato a mio padre e mia madre, attraverso la loro fiducia incondizionata ho potuto inseguire i miei obiettivi da giovane ricercatore, e a mia moglie che ogni giorno trova la forza per capirmi ed incoraggiarmi lungo la strada della vita.

