

22 genn. 2023

Lettera aperta al Signor Sindaco, all'Assessore ai LL.PP., alla Dirigenza ATM

di un già sindaco di Messina

PREMESSA

Apprendo che si torna a parlare di "Restyling del TRAM". Bene! Il prossimo 3 aprile sarà il ventesimo anniversario dalla sua attivazione e ricordo, non senza emozione, la sera in cui, con le prime prove, si arrivò al Capolinea sud (allora posizionato di fronte alla Gazzetta del Sud) accolti con grande entusiasmo e bottiglie di champagne dal compianto Direttore Calarco e da tutti i giornalisti della Gazzetta del Sud.

Eravamo soddisfatti: un'opera complessa, tra le più invasive e difficili realizzate nel dopoguerra era stata ultimata! Basti pensare alle profonde trincee aperte sulle strade interessate, allo sconvolgimento e alla ricostruzione di tutti i sottoservizi: impianti luminosi, fognature, acquedotto, marciapiedi, continuo adeguamento della viabilità in ragione dell'avanzamento dei lavori di scavo e posa dei binari, bitumazione per ben 7 Km e 700 metri etc.

Ciononostante, i lavori, consegnati dall'Amministrazione che ho avuto l'onore di presiedere il 31 luglio del 1998, furono completati - al netto della fase di progettazione e appalto condotta dalla precedente amministrazione - dopo appena 4 anni e 8 mesi, con anticipo rispetto ai tempi assegnati dalla Comunità Europea, tanto da meritare un finanziamento aggiuntivo di circa 10 miliardi di lire.

ABSTRACT DELL'AMMINISTRAZIONE LEONARDI

Si chiudeva, a conclusione del nostro mandato da lì a qualche mese (maggio 2003), una fase intensa e difficile della vita amministrativa della Città che, finalmente, veniva affrancata dalla nomea di "città delle incompiute" con la realizzazione e/o riprogettazione e riavvio di opere importantissime quali: **Svincolo San Filippo; Stadio S. Filippo; Palazzetto dello sport di S. Filippo;** completamento e attivazione del **Palazzo dell'ATM;** rescissione del contratto, riadeguamento progetto e appalto lavori del **Palazzo della Cultura;** finanziamento e progettazione e appalto lavori di recupero della **Galleria V. Emanuele;** riavvio dei **Piani di risanamento delle aree degradate della città** con le prime nuove costruzioni di idonee abitazioni, Piani, che, recentemente, hanno registrato importanti significativi avanzamenti; **Dichiarazione dello "stato di emergenza" della Città,** nomina Commissario e conseguente progettazione, finanziamento e avvio costruzione dell'**Approdo di emergenza di Tremestieri,** valso ad attenuare la morsa dei tir sulla Città; finanziamento pro parte e avvio realizzazione - di concerto con le F.S. - della **Metro-ferrovia Giampileri-Messina;** aggiornamento progetto e appalto lavori di **Copertura del Torrente Annunziata Alta** per garantire, in sicurezza, l'accesso alle Facoltà universitarie e allo svincolo autostradale; **Rielaborazione della Variante Generale al P.R.G. del Comune di Messina;** manutenzione straordinaria e totale del **Campanile del Duomo e dell'Orologio astronomico** nonché attivazione della **Chiesa di S. Maria degli Alemanni;** **Risanamento del Centro storico** che ha stimolato il sorgere di decine di iniziative commerciali di intrattenimento; **Nuova illuminazione pubblica** per oltre 20 km e completamento della **Illuminazione artistica dei principali monumenti della Città.**

Nel 2001 fu anche promosso un concorso europeo di idee per la **Riqualificazione ambientale e funzionale di Capo Peloro** per realizzare il più grande polo turistico-culturale della Città comprendente anche la rifunzionalizzazione, a fini turistici, del Pilone, acquisito nel 2000, dopo

averne ottenuto dall'ENEL l'integrale manutenzione straordinaria e messa in sicurezza. La fine del mandato, però, impedì l'avvio del progetto e gli interventi portati avanti negli anni successivi, sotto l'aspetto paesaggistico, sono stati disastrosi mentre il "Pilone" è stato lasciato a marcire, con gravi rischi per la pubblica incolumità, considerato che l'ultima manutenzione risale a oltre venti anni fa. Solo il forte impegno, la competenza, il profondo amore per la città, l'autentico spirito di servizio di una eccellente squadra, cui sarò sempre grato, di Assessori e Dirigenti hanno consentito il recupero di annosi ritardi, con il completamento di opere che sembravano irrecuperabili e che rappresentano, tutt'oggi infrastrutture e presidi civili di grande rilievo.

UN RAMMARICO

Su tutto ciò, per quasi venti anni, mi sono imposto il più rigoroso silenzio e astenuto da ogni intervento, pur con il rammarico per la mancata prosecuzione di un progetto di rinascita della città, integrato, successivamente, dal sogno di realizzare un **aeroporto nella valle del Mela**, assolutamente necessario, a mio parere, per affrancare Messina dall'attuale isolamento.

DUE IDEE

Adesso, comunque, le condizioni politiche mi sembrano diverse e, forse, si può riprendere il cammino ricominciando da due infrastrutture che considero baricentriche allo scopo: **Tram e Metro-ferrovia**. Per la mia "storicizzata" esperienza di sindaco, e perché i progettati interventi di *restyling* potranno lasciare un segno indelebile per i successivi decenni, mi sento, ora, obbligato a dare un mio modesto contributo, stimolato anche dall'intervento delle Rappresentanze Sindacali con le cui argomentazioni di fondo mi ritrovo quasi completamente d'accordo.

Le due opere - costate tra Comunità Europea, Comune e F.S. quasi 220 miliardi di lire - se gestite razionalmente avrebbe potuto (e potrebbero tuttavia) dotare la Città di un eccezionale sistema di trasporto rapido di massa, veloce ed ecologico, alleggerendo notevolmente il carico del traffico gommatto cittadino, come propugna da tempo l'Amministrazione Comunale.

La **Metro-ferrovia**, pur riammodernata nelle stazioni dotate di opportuni spazi per gli interscambi, avrebbe, tuttavia, dovuto essere supportata da un diverso impegno da parte di RFI nonché integrata dalla rimodulazione c.d. "a pettine" del sistema di trasporto comunale, (non a caso riconosciuta dal Consulente dell'Amministrazione "struttura a pettine da manuale").

La **Tranvia**, invece, per anni, è stata gestita in maniera disastrosa se è vero che, a quanto si dice, delle 16+1 vetture in dotazione, si è arrivati a farne funzionare meno della metà, trascurando, perfino, la indispensabile sincronizzazione del sistema semaforico, malgrado esistesse agli atti specifico progetto e finanziamento. La situazione è opportunamente migliorata recentemente grazie agli interventi delle ultime amministrazioni.

Non ho difficoltà, tuttavia, ad ammettere che la struttura ha palesato, subito e nel tempo, vari errori (anche nel percorso, in particolare sul verso di Corso V. Emanuele) ed incompletezze, alcuni rilevati già in sede di costruzione ma non corretti per l'impossibilità di ricorrere a frequenti "varianti" che avrebbero comportato lo sfioramento dei tempi assegnati dalla Comunità Europea per il completamento dell'opera e per le violente polemiche che ogni ipotesi di modifica scatenava. Ci siamo limitati a spostare i binari di meno di 50 metri verso mare a salvaguardia dell'unica più grande e popolare tradizione della nostra Città: il percorso della **Vara**.

Ora sono trascorsi quasi venti anni e la Travia, pur con i suoi attuali limiti, è stata "digerita" e ha dimostrato di essere gradita da gran parte dei cittadini, soprattutto dai giovani.

Apprezzo, pertanto, l'intervento di ammodernamento e razionalizzazione volto a ridare la dovuta efficienza al sistema.

QUALCHE ANNOTAZIONE ED UNA PROPOSTA

Zona Provinciale: Area estremamente difficile che mette a dura prova la coerenza degli amministratori di sempre di fronte al trilemma:

- a) stimolare l'uso del mezzo pubblico disincentivando quello privato? Se l'obiettivo fosse questo, come fortemente sostenuto dall'attuale Amministrazione e perfettamente condiviso, si potrebbe mantenere l'attuale assetto;
- b) ma tale soluzione, tuttavia, forse danneggia le attività commerciali? -Allora, l'eliminazione di un binario, con tutte le molteplici conseguenze (di carattere trasportistico, di sicurezza etc. potrebbe essere conseguente;
- c) ma, perché non recuperare nuovi spazi con parcheggi di interscambio, rivitalizzare significativamente quel territorio e, contestualmente, dare adeguate risposte a tutte le istanze? In tal caso, sarebbe necessario riprendere con le RFI (a ciò forse dovute) il- progetto della demolizione, almeno -fino alle carceri, della "muraglia cinese" del vecchio percorso ferroviario che non credo sia altrimenti utilizzabile, atteso l'immenso costo del suo risanamento e della rimessa in sicurezza delle varie Gallerie (dell'Angelo, Petrazza, Gonzaga, Peloritana... etc.).

Rebus sic stantibus, ogni soluzione appare opinabile per cui, intanto, si potrebbe intervenire con provvedimenti più amministrativi che strutturali come utilizzazione promiscua, disattivazione temporanea di un binario etc..

Le restanti innovazioni, ripeto per quel che so, mi sembrano di buon senso ed accettabili (nessuno piangerà per la eliminazione del "catafalco" di Piazza Cairoli o per la eliminazione del giro attorno alla Fontana della Stazione. Spero solo che sia stata prevista la reintegrazione delle palme ammalorate e un ottimale ripristino della Fontana a getti di Piazza Cairoli.

Corso Vittorio Emanuele: punto più controverso di tutto l'intervento di restyling della tranvia:

Ho convenuto in passato, e ne sono tuttavia convinto, che in quel sito è stato compiuto il più grosso errore nella realizzazione della tranvia con negative conseguenze a danno della complessiva mobilità cittadina e, forse, a danno di qualche attività commerciale, seppur limitato in considerazione del fatto che sull'arteria sporgono vari edifici pubblici – una banca, il Palazzo del Catasto, quello dell'INPS e un albergo - mentre le piazzette c.d. "tematiche" hanno fortemente attenuato i disagi di molti esercizi pubblici..

In questo caso, le soluzioni erano due: fare scorrere la tranvia lungo il confine con l'area portuale, evitando l'attuale insensata "gimkana" tra la Dogana ed il Circolo *Thalatta*, oppure lungo il marciapiede, lato monte. Si scelse questa seconda ipotesi su richiesta delle Autorità portuali in ragione che le linee aeree del tram avrebbero potuto ostacolare l'accesso dei mezzi pesanti a servizio delle attività commerciali all'epoca ancora attive nel Porto, Oggi, questi condizionamenti non esistono più, in quanto il Porto, ormai recintato, si è qualificato come approdo croceristico, destinando al costruendo secondo Porto di Tremestieri le attività commerciali.

CONCLUSIONI

Sconosco le soluzioni immaginate dalla Amministrazione e le subordinate ragioni, ma, allo stato delle mie conoscenze, riterrei opportuno (ove l'Autorità Portuale non opponesse ostacoli) ritornare alla prima soluzione (linea rasente il confine del territorio portuale) a suo tempo pretermessa, mantenendo, così, il doppio binario. E ciò per almeno tre essenziali motivi:

a) l'eliminazione di un binario sarebbe dannosa, come sostengono anche le OO.SS., alla efficienza di una infrastruttura ideata come asse portante ed ecologico del sistema di trasporto veloce di massa tra nord e sud città;

b) affidarsi alla efficienza di meccanismi sempre suscettibili di guasti sarebbe pericoloso alla sicurezza del sistema, (succede anche nei sistemi ferroviari). Storicamente, dall'inizio del secolo scorso fino al 1951, le tranvie messinesi hanno sempre mantenuto (nella tratta Gazzi – Annunziata) il doppio binario tranne, e per breve tempo, nello scavalco del greto del Torrente Giostra;

c) ultimo, ma non per importanza, la soluzione suggerita, oltre a restituire ai cittadini una più accettabile fruizione del Corso, consentirebbe, cosa importantissima, il riassetto del nodo automobilistico attorno alla Prefettura ripristinando la continuità viabile dal Viale della Libertà e, quindi, con la parte bassa della città, estremamente funzionale alla realizzazione completa di via Don Blasco.

Tanto ho sentito di proporre, da sindaco “veterano” e uno dei protagonisti della realizzazione dell'attuale tranvia, per doveroso, autentico spirito di collaborazione. Immagino che l'obiezione di fondo che ne renderà problematico l'accoglimento sia che i lavori sono appaltati e forse consegnati all'impresa appaltatrice - ma l'attuale Assessore ai Lavori Pubblici è apprezzato ingegnere e sa bene come districarsi nei fastidiosi meandri delle procedure delle varianti in corso d'opera. Con speranza. Cordiali saluti

Salvatore Leonardi
già sindaco di Messina