

LA SICILIA E LE AUTOSTRADE DEL MARE:  
 VERSO UN NODO DI TRANSITO INTERCONTINENTALE?

di

*Rosario Trimarchi*

L'attenzione rivolta nell'ultimo decennio alle relazioni economiche e commerciali con i nuovi mercati ha prodotto un notevole impegno progettuale delle istituzioni europee indirizzato in genere al rafforzamento dell'economia continentale. L'Unione Europea si è dotata a tal fine di strumenti come i progetti, i corridoi o gli accordi relativi all'Area di Libero Scambio che dovrebbe realizzarsi nel Mediterraneo nel 2010. Gli scenari futuri previsti in gran parte della produzione scientifico-culturale europea rimandano, dunque, alla possibilità di una crescita economica connessa soprattutto alle possibilità di ampliamento degli scambi commerciali. Ciò che sembra sfuggire da questo tipo di approccio è però la centralità che alcune regioni, di dimensione relativamente ridotta, possiedono anche per l'efficace realizzazione di uno sviluppo su ampia scala. Diverse aree urbane europee, ad esempio, diventano nodi del settore dei trasporti a livello continentale, così come, soprattutto sul versante meridionale, alcune aree storiche si trovano a fronteggiare richieste di conversione dei sistemi locali indirizzate a soddisfare le nuove esigenze. La creazione di un sistema continentale di trasporti non può, però, prescindere dalle esigenze che vengono poste dai problemi connessi alla sostenibilità degli interventi o dalla progettazione locale. Ciò perché non sembra realizzabile l'ipotesi che l'intero sviluppo di un nuovo modello avvenga in totale assenza di impatto ambientale delle opere, né che eventuali ricadute sui paesaggi delle aree regionali coinvolte possano essere considerate ininfluenti ai fini della conservazione delle peculiarità paesaggistiche e culturali presenti in tutto il continente europeo.

*1. Le autostrade del mare*

Le autostrade del mare (AdM) rappresentano solo una delle iniziative sviluppatesi nell'ambito della progettazione comunitaria indirizzate al rafforzamento dell'intero sistema di trasporti dell'Unione Europea; tale definizione si applica esclusivamente ai collegamenti marittimi intraeuropei che si realizzano tra paesi senza barriere doganali. Si tratta di una serie di rotte di navigazione dirette verso alcuni scali che dovrebbero garantire maggiore velocità di sposta-

mento di uomini e merci, oltre che una maggiore capacità di scambio su scala intercontinentale. Il libro bianco sui trasporti stilato dalla commissione europea stabilisce i contorni di un sistema che rimane tuttavia suscettibile di integrazioni e di ampliamento. Nuovi scali potrebbero inserirsi in questa visione, così come nuove rotte potrebbero supportare la crescita del traffico sulle principali linee di collegamento. Si tratta, in sintesi, di un insieme di collegamenti privilegiati che dovrebbe contribuire al rilancio del trasporto via mare (Fig. 1). Le autostrade del mare sono state attuate nel 2002 dopo alcuni anni di dibattito, durante i quali l'idea è stata accettata dalle istituzioni europee; nel complesso, il progetto si inserisce nel generale percorso di rimodellamento delle linee di comunicazione continentali che trae origine da una serie di interventi varati nell'arco di un decennio, tra il 1994 e il 2004, tra un primo piano di sviluppo dei collegamenti e la definizione di nuovi assi prioritari dovuta all'allargamento dell'Unione verso est<sup>1</sup>.

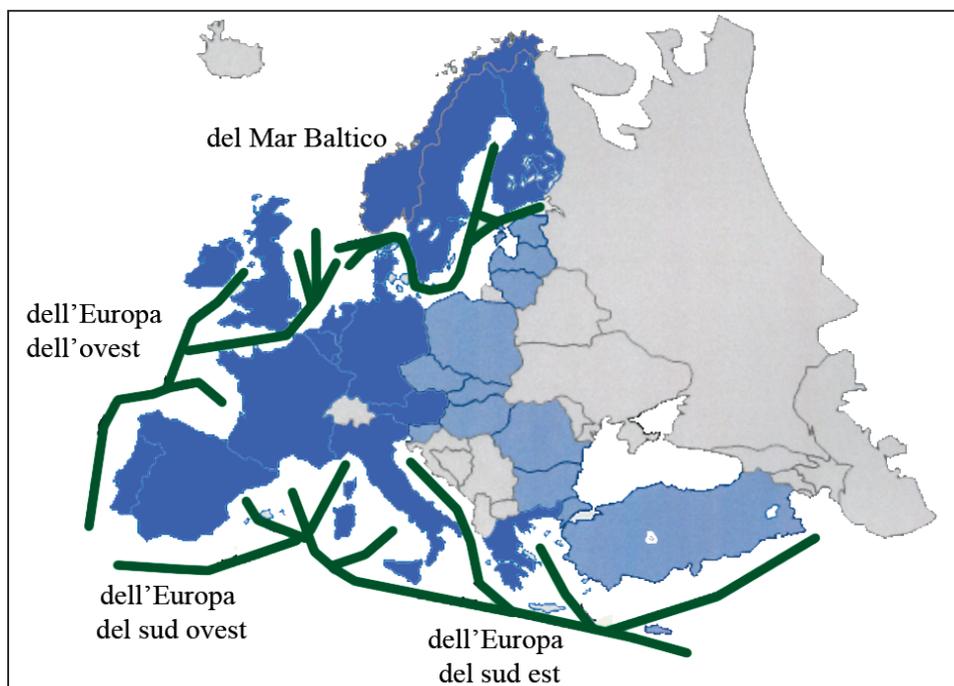


Fig. 1 - Autostrade del mare: visione d'insieme del sistema europeo (elaborazione su schema libro bianco UE).

<sup>1</sup> European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, *Motorways of the sea: Shifting freight off Europe's roads*, Bruxelles, 2005. Disponibile anche su [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html)

Le motivazioni che hanno guidato nel tempo in modo univoco le scelte della Commissione Europea nel settore trasporti sembrano evidenti, soprattutto in riferimento alle trasformazioni dei mercati globali e alle esigenze produttive. In corrispondenza di una tendenza globale alla trasformazione, il volume di traffico di merci in Europa è, infatti, aumentato costantemente nell'ultimo trentennio, sono cambiate le principali destinazioni e si è articolata in modo differente la distribuzione interna dei flussi<sup>2</sup>. In tale quadro, le due novità fondamentali sembrano essere state lo spostamento verso nuove aree europee di parte delle attività economiche e la crescita dei mercati dell'estremo oriente<sup>3</sup>. La delocalizzazione verso l'Europa orientale di molte unità industriali ha creato nuovi flussi di materie prime e prodotti lavorati, mentre il volume di merci provenienti dall'Asia è aumentato vertiginosamente negli ultimi anni. Parallelamente a tale fenomeno, si evidenziano anche nuovi flussi turistici che si indirizzano in prevalenza lungo le rotte marittime. Per operare un'efficace sintesi del complesso processo che si è delineato, si può sostenere che il rafforzamento programmato dei sistemi europei di trasporto, già ipotizzato negli anni Cinquanta del secolo scorso, è risultato essenziale per rispondere alle nuove esigenze poste dalla globalizzazione economica<sup>4</sup>.

Le nuove tendenze hanno però evidenziato i molti problemi del tessuto di comunicazione europeo, disomogeneo nel suo complesso, spesso ancorato a modelli poco duttili, inadatti a veloci trasformazioni, e costellato da impianti costosi, soprattutto in termini di impatto ambientale. Le aree periferiche dell'Unione possiedono ancora linee di comunicazione molto lente in rapporto a quelle delle aree centrali, mentre nel sud e nell'est si concentrano problemi di trasporto dovuti a infrastrutture non sostenibili e tecnologicamente obsolete. La scelta di indirizzare verso il trasporto marittimo parte dei nuovi investimenti può essere intesa come un tentativo di superare tali problematiche, rafforzando contemporaneamente i traffici con l'estremo oriente, che per quantità e ritmi si svolgono prevalentemente via mare.

Il primo problema scaturisce dalla difficoltà di integrare nelle nuove linee il movimento merci che avviene prevalentemente lungo le strade interne. Il territorio europeo, soprattutto nella parte meridionale, è condizionato in modo eccessivo dalla prevalenza del trasporto su gomma, che si rivela ancora oggi il

---

<sup>2</sup> Cfr. V. Zamagni, *Dalla rivoluzione industriale all'integrazione europea. Breve storia economica dell'Europa contemporanea*, Il Mulino, Bologna, 1999.

<sup>3</sup> Sul tema, vedi P. Collier, D. Dollar, *Globalizzazione, crescita economica e povertà. Rapporto della Banca Mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2003.

<sup>4</sup> Cfr. G. Polidori, E. Musso, E. Marcucci (a cura di), *I trasporti e l'Europa, infrastrutture, concorrenza*, Franco Angeli, Milano, 2007, vol. I; J.L. Rhi-Sausi, G. Vacca (a cura di), *Perché l'Europa? Rapporto 2007 sull'integrazione europea*, Il Mulino, Milano, 2007.

più costoso in termini di impatto ambientale e di rientro degli investimenti infrastrutturali. La Commissione europea ha proposto, in un libro bianco presentato alla fine del 2001, diverse azioni di sostegno rivolte allo sviluppo del trasporto combinato, come alternativa principale o come metodo di riduzione di quello su gomma. Al momento sembra però che, nonostante il forte impulso dato alla costruzione di sistemi interportuali su tutto il territorio dell'Unione, tale modalità copra ancora poco più del 6% del totale; percentuale rilevata all'epoca della stesura. Lo stesso libro bianco ha rilanciato con forza il progetto delle autostrade del mare proprio come risposta alla congestione delle vie terrestri e all'inquinamento prodotto dai mezzi di trasporto. Il testo sintetizza tale problema presentando questa come un'area che possiede una naturale vocazione al commercio, grazie ai suoi 35.000 chilometri di coste e oltre un centinaio di porti attrezzati<sup>5</sup>. La scelta rappresenta, inoltre, un tentativo di realizzare un risparmio in termini ambientali ed energetici: un chilogrammo di petrolio sviluppa l'energia sufficiente a trasportare via mare 127 tonnellate di materiale, mentre per il trasporto su strada la quantità, nella migliore delle ipotesi, non supera le 50 tonnellate. Si è affermato, inoltre, un fenomeno di crescita autonoma del cabotaggio marittimo che ha segnato, infatti, un incremento del 27% negli anni Novanta, giungendo a rappresentare il 41% del totale, mentre il trasporto su strada copre ancora il 44%, quello ferroviario l'8% e quello che si svolge lungo le altre vie navigabili il 4%. Secondo la Commissione, lo sviluppo di quelle che vengono definite «autostrade marittime» permetterebbe di liberare alcuni assi stradali ed autostradali troppo trafficati, come quelli delle Alpi e dei Pirenei<sup>6</sup>.

L'intervento di risistemazione generale del settore è stato motivato, dunque, principalmente dal rischio che l'intero territorio europeo si trovi ad affrontare una crisi dei sistemi di collegamento. La previsione che sta alla base degli interventi istituzionali è che entro il 2010 la domanda di trasporto merci subirà un incremento del 40% rispetto al 1998. Un tale fenomeno, compresso in poco più di un decennio, non consentirebbe in ogni caso il ricorso alla costruzione di infrastrutture viarie, che in questa prospettiva si troverebbero ad essere effettivamente congestionate. Il territorio italiano è, secondo questa previsione, uno dei più colpiti dal fenomeno, a causa delle sue specifiche debolezze. «Le previsioni di crescita del settore del trasporto merci su gomma parlano chiaro. Un comparto che da oggi al 2010 vedrà nel nostro paese un incremento del 40%, passando da un movimento pari a 1,35 miliardi ad oltre 2 miliardi di tonnellate. Un incremento davvero impressionante se raffrontato con lo sviluppo delle strade della penisola. Significa, in pratica, che ogni giorno, oltre 100 mila veicoli commer-

---

<sup>5</sup> Vedi <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/l24007.htm>

<sup>6</sup> Cfr. F. Polidori, *I trasporti e l'Europa*, Franco Angeli, Milano, 2007.

ciali, ovvero il 60% in più dell'attuale parco circolante, si riverseranno sulle strade statali e sulle autostrade. Attualmente, vale a dire sulla base dei tradizionali sistemi di trasporto e logistica, il 66% delle merci viaggia su gomma, mentre l'87% degli utenti sceglie il trasporto su strada. Il cabotaggio tra i porti italiani, di contro, movimentata una quantità pari ad appena il 4% dei 60 milioni di tonnellate di merci trasportate su strada a distanze superiori ai 500 chilometri.

Se, per ipotesi, con idonee azioni di promozione e di incentivazione si toccasse il 10%, vale a dire il 6% di trasporto merci per via mare in più, si eliminerebbero dalle nostre strade 240 mila mezzi pesanti, quanto dire una colonna di Tir lunga 12 mila chilometri. Un lungo serpentone che correrebbe e ripercorrerebbe la penisola più volte»<sup>7</sup>.

Il rafforzamento dei collegamenti via mare viene considerato necessario anche per i tempi di realizzazione delle opere, che vengono portate a compimento indipendentemente nei vari scali, permettendo una rimodulazione progressiva delle grandi rotte. Si tratta, quindi, di un'azione alla quale viene attribuita molta attenzione dalle istituzioni europee, tanto che la Commissione ha sviluppato allo stesso scopo anche altri progetti che dovrebbero sostenere lo sviluppo dei traffici marittimi. Il sostegno alla crescita dei servizi per il trasporto proviene, ad esempio, anche dal programma denominato «Marco Polo», il cui obiettivo è ridurre la congestione delle reti stradali dirottando l'incremento annuale del traffico verso i collegamenti marittimi a breve raggio, i collegamenti ferroviari e le vie fluviali<sup>8</sup>. Il programma si collega a quello delle autostrade del mare solo nel suo intento di favorire il trasporto intermodale, soprattutto per quanto riguarda il sostegno ai servizi, non favorendo, infatti, la nascita o lo sviluppo di infrastrutture.

L'insieme dei progetti presentati dalla Commissione porterebbe, dunque, a ritenere scontata, oltre che di facile attuazione, la scelta di indirizzare verso le vie del mare la maggior parte dei nuovi traffici; il relativo dibattito si fonda, in breve, sulla certezza che il trasporto combinato (soprattutto nella variante strada-mare) risulti preferibile agli altri, soprattutto perché garantisce una forte riduzione dell'impatto ambientale, maggiore sicurezza e affidabilità, minori costi della logistica. Tale considerazione si rafforza quando le autostrade del mare vengono presentate come nodo di interconnessione tra il commercio a lunga distanza e quello intraeuropeo.

La realizzazione complessiva del progetto non sembra però così semplice, alla luce degli interventi infrastrutturali da effettuare, ma anche per la necessità

---

<sup>7</sup> R. Mamalchi, *Le Autostrade del Mare: un'opportunità da non perdere*, IPSEMA, 2003.

<sup>8</sup> European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, *Marco Polo 2003-10. Shifting freight off the roads*, Bruxelles, 2004. Disponibile anche su [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm)

di apporto di capitali da parte degli investitori privati. Un'efficiente funzionamento di un sistema di autostrade del mare viene determinato, infatti, dalla solidità di tre componenti: i vettori marittimi (le navi), i sistemi di connessione terrestre (porti e relative infrastrutture di collegamento), i soggetti di domanda del servizio (le imprese di produzione, di trasporto, di logistica)<sup>9</sup>.

Anche una superficiale ricognizione sulla situazione generale dei porti europei porta, però, a considerare il riemergere di un grave sbilanciamento nell'adeguamento di queste tre componenti ad un grande progetto di sviluppo unitario. I porti dell'Europa settentrionale risultano, ad esempio, meglio sostenuti da sistemi efficaci di connessione terrestre e da una migliore organizzazione delle relazioni, oltre ad accogliere unità produttive delle maggiori imprese planetarie, mentre i porti del Mediterraneo risultano notevolmente indietro nella raccolta di investimenti e nella creazione di infrastrutture di sostegno<sup>10</sup>.

## 2. Il caso italiano

Il caso italiano in questo scenario è uno di quelli in cui il problema dell'impatto ambientale dei trasporti è sicuramente più evidente. Un sistema nel complesso ancora debole e fortemente condizionato dalla prevalenza dei collegamenti su gomma verrebbe radicalmente trasformato da una conversione verso le vie marittime della maggior parte del traffico commerciale. Il problema si è posto negli ultimi anni in diversi studi di settore, in genere connessi agli interventi istituzionali, che però non hanno prospettato soluzioni radicali per un sistema già congestionato che richiederebbe grandi investimenti di riconversione. Non sembra ipotizzabile, dunque, una trasformazione in tempi brevi, soprattutto se si pensa alle grandi direttrici stradali che attraversano il paese da nord a sud o alle tratte brevi, che spesso si traducono in valichi di tratti appenninici, che attraversano orizzontalmente il territorio della penisola<sup>11</sup>. A fronte di tale difficoltà – e di una notevole debolezza della rete ferroviaria – si presenta uno scenario di incremento dei traffici commerciali che assume connotati preoccupanti per la sostenibilità ambientale e per la produttività economica. L'incremento, previsto in diversi studi, di circa il 60% dei mezzi per il trasporto terrestre delle merci porterebbe velocemente ad una sorta di crisi che investi-

---

<sup>9</sup> Sull'articolazione del progetto, vedi gli atti del convegno *Autostrade del mare*, Salerno 17-18 ottobre 2003, associazione ex-parlamentari della Repubblica, Camera di Commercio di Salerno, 2004.

<sup>10</sup> Cfr. S. Soriani (a cura di), *Porti città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Il Mulino-Fondazione ENI, Bologna, 2002.

<sup>11</sup> R. Mamalchi, *Le Autostrade del Mare: un'opportunità da non perdere*, cit.

rebbe il complesso dei collegamenti nazionali, specialmente lungo le tratte nord-sud della penisola. Tra i vari interventi, uno studio presentato nel giugno 2004 e condotto dal Cetena (Centro per gli Studi di Tecnica Navale del Gruppo Fincantieri) e dal Cofir (Consorzio fra Confitarma e Finmare) presenta una previsione secondo cui gli unici interventi in grado di evitare un vero e proprio collasso del sistema sarebbero quelli diretti al potenziamento del cabotaggio e al rilancio dei porti di medie dimensioni per il traffico locale.

Seguendo questo indirizzo, le autostrade del mare assumerebbero un ruolo centrale nel sistema italiano dei trasporti, perché potrebbero fornire un supporto stabile ai sistemi di scambio tra traffico locale e internazionale. Lo studio Cetena-Cofir ipotizza la possibilità di dirottare via mare entro il 2010 un volume di merci non inferiore a 10-12 milioni di tonnellate. Questo spostamento permetterebbe di alleggerire la rete terrestre di circa 600.000 veicoli commerciali l'anno, realizzando una riduzione del 25% del transito pesante sulle strade della penisola. I problemi che si presentano per la realizzazione di una conversione di tale portata sono connessi alle risorse economiche disponibili per la costruzione di nuovi vettori per il trasporto merci e passeggeri e di nuove infrastrutture (scali

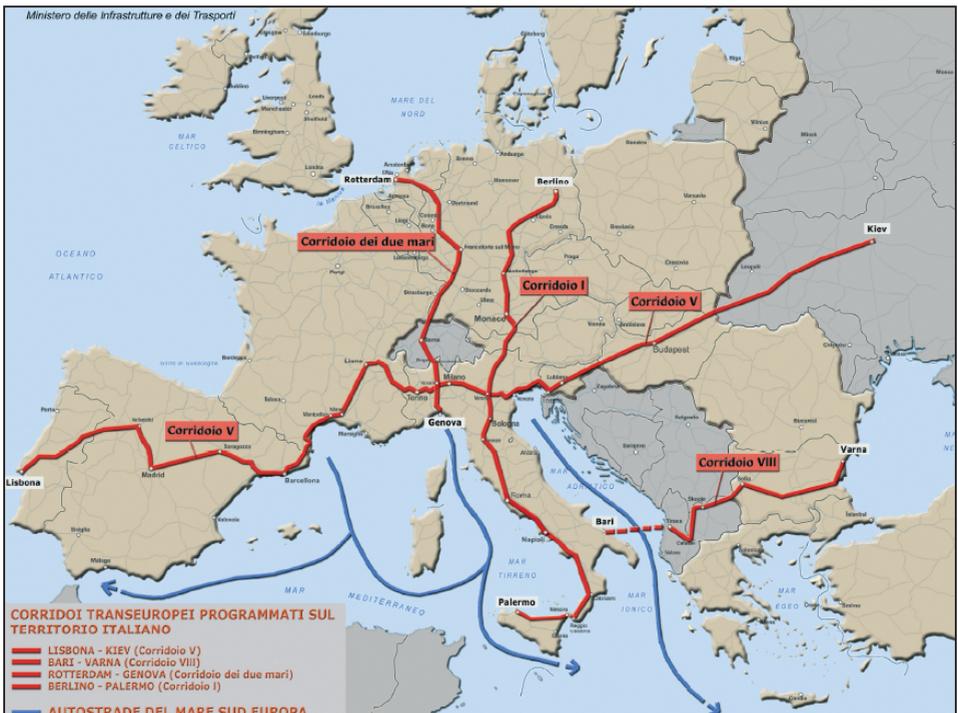


Fig. 2 - I corridoi transeuropei e i progetti di collegamento che interessano il territorio italiano (Fonte: Ministero dei Trasporti, 2004).

adeguati e sistemi di interscambio). Bisogna considerare che nell'ultimo decennio gli investimenti, pubblici e privati, indirizzati al rinnovo della flotta mercantile hanno superato i 13 miliardi di euro. Si tratta complessivamente di 1.400 navi, per il 52% varate negli ultimi dieci anni e per il 31% negli ultimi cinque anni.

Queste nuove navi svolgono attività, con traffici regolari, lungo rotte che sono già assimilabili alle autostrade del mare, su oltre 150 linee<sup>12</sup>. Uno dei limiti dell'attuazione del piano è che in Italia di fatto già esistono i collegamenti che dovrebbero inserirsi nello schema generale europeo, non sono però supportati adeguatamente. Il problema diventa evidente nel traffico passeggeri, in cui soprattutto armatori privati hanno già realizzato tratte di collegamento veloce lungo gli assi nord-sud e con le grandi isole (Fig. 3 e Tab. 1).

Gli studi preparatori al progetto MITO (*Mediterranean Intermodal Transports Organization*) realizzato da Confitarma e da Fedarlinea inseriscono la Sicilia come nodo sensibile nel quadro dell'evoluzione del sistema portuale nazionale. Una prima considerazione espressa dai curatori è che un primo stadio nella realizzazione delle autostrade del mare in Italia è già stato realizzato. In dettaglio, si ritiene che nel quinquennio compreso tra il 1998 ed il 2003 sia stata realizzata una prima fase riferibile allo sviluppo delle linee di trasporto considerate prioritarie in base alle reali condizioni del mercato italiano<sup>13</sup>. «In particolare, oggi sono disponibili 205 viaggi A/R settimanali, con una offerta di oltre 500.000 metri lineari di capacità. Tra il 1999 ed il 2003 l'offerta di stiva delle AdM per la Sicilia è aumentata del 131%, quella per la Sardegna del 45%, quella dei servizi mediterranei del 103%»<sup>14</sup>. Le due federazioni sono ovviamente interessate a valorizzare l'intervento degli armatori privati che nello stesso periodo hanno finanziato in modo consistente la costruzione di nuove navi adatte a coprire i servizi previsti dall'istituzione delle autostrade del mare (trasporto veloce passeggeri e merci, interscambio tra vettori intercontinentali e vettori locali) per un totale di 1,7 miliardi di euro. Seguendo il ragionamento del rapporto stilato dai costruttori, si può dunque ipotizzare che una seconda fase dovrebbe riguardare specificamente l'adeguamento dei porti, soprattutto la realizzazione di nuove banchine adatte al traffico intercontinentale e una nuova progettazione dei flussi indirizzata alla riduzione della competitività interna degli scali nazionali. I progetti di sviluppo, però, non si inseriscono in una visione generale dei problemi ambientali, né in un quadro di valutazione della distribuzione spaziale dei nodi produttivi più forti. La frammentazione del sistema industriale italiano, soprattutto se valutata in relazione agli sbocchi commerciali, pone invece un grande

---

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> *Ibidem.*

<sup>14</sup> *Ibidem.*

problema alla realizzazione di un sistema di nodi portuali. La funzione prevalente sembra, infatti, quella del transito merci verso l'Europa, che garantirebbe certamente un notevole sviluppo economico, ma non una forte ricaduta sotto forma di investimenti sul territorio. Sembra ancora in fase di realizzazione, infine, un piano di sostegno allo sviluppo dei terminal collocati nei vari porti interessati.

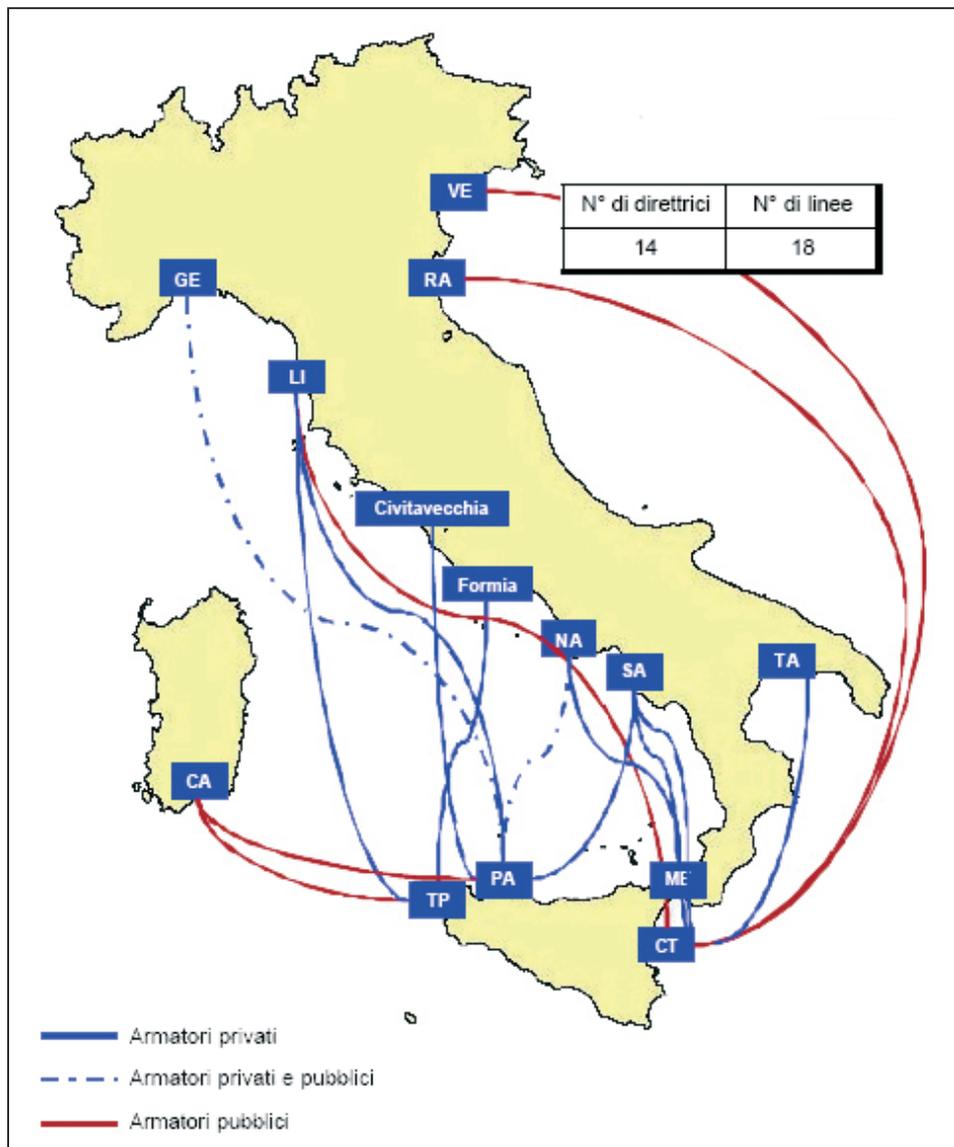


Fig. 3 - Le linee di collegamento già attive regolarmente lungo le tratte italiane (Fonte: F. Benvenuto, *Autostrade del mare, una realtà sempre più vicina*).

Tab. 1 - *La crescita spontanea delle AdM nel periodo 1999-2003.*

<b>Ambito</b>	<b>Indicatori</b>	<b>1999</b>	<b>2003</b>	<b>Var. % 1999-2003</b>
<b>Linee internazionali</b>	Linee attivate	23	35	<b>52%</b>
	Viaggi A/R (settimanali)	121	146	<b>21%</b>
	Offerta settimanale (metri lineari)	51.590	104.800	<b>103%</b>
<b>Linee per la Sicilia</b>	Linee attivate	9	17	<b>89%</b>
	Viaggi A/R (settimanali)	36	67	<b>86%</b>
	Offerta settimanale (metri lineari)	102.400	236.640	<b>131%</b>
<b>Linee per la Sardegna</b>	Linee attivate	17	23	<b>35%</b>
	Viaggi A/R (settimanali)	113	136	<b>20%</b>
	Offerta settimanale (metri lineari)	208.800	302.790	<b>45%</b>

### 3. *La realtà siciliana*

La collocazione della Sicilia nel quadro della nuova progettualità è di difficile comprensione; i problemi che negli ultimi anni hanno ostacolato i collegamenti via terra dalla penisola portano sicuramente a privilegiare un rilancio dei trasporti marittimi per il consumo locale o per l'esportazione verso il mercato interno nazionale. In tutti e due i casi, però, non si tratterebbe di volumi di traffico tali da giustificare una riconversione dei sistemi locali, quanto piuttosto di un semplice adeguamento strutturale di alcune banchine dei porti maggiori. Sul territorio dell'isola, inoltre, il trasporto su gomma assume ancora un ruolo prevalente, quando non è l'unico canale disponibile anche per i centri maggiori.

La regione è caratterizzata, come la maggior parte delle aree del sud Italia, da uno sviluppo delle maggiori infrastrutture che si è realizzato parallelamente al perimetro costiero<sup>15</sup>. Un tratto caratteristico che ha contribuito all'aumento della pressione umana sulle coste e al degrado dei sistemi ambientali locali, ma che rappresenta, sin dai primi impianti, il principale nucleo di collegamento per la popolazione locale e per i flussi turistici. L'assetto infrastrutturale, sostanzialmente omogeneo sul territorio, vede le principali vie di collegamento (con l'unica eccezione rappresentata dal tratto autostradale Palermo-Catania) svilup-

<sup>15</sup> ARPA Sicilia, *Rapporto sull'impatto dei trasporti in Sicilia*, 2004.

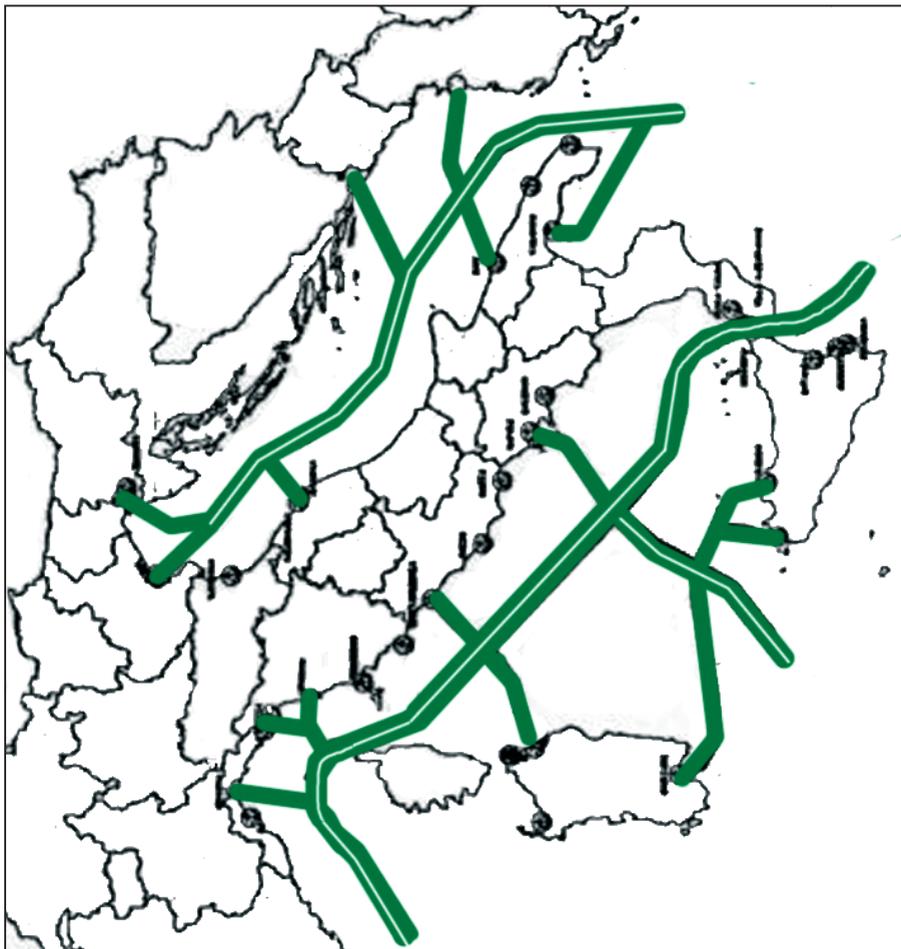


Fig. 4 - Le linee di sviluppo previste in Italia (elaborazione propria).

parsi lungo le coste, con una concentrazione maggiore lungo il perimetro tirrenico e ionico (Fig. 5). I maggiori agglomerati urbani si sono sviluppati anche lungo le principali vie di comunicazione, contribuendo in questo modo ad aumentare la congestione e la pressione sulle aree costiere.

A fronte di tale debolezza del sistema interno, la collocazione dell'isola sembra ottimale rispetto ai nuovi commerci con l'Estremo Oriente. La Sicilia si trova lungo la direttrice che attraversa il Mediterraneo e potrebbe dunque facilmente proporsi come nodo di scambio tra il traffico intercontinentale e quello interno al mercato europeo. Il sistema portuale siciliano si troverebbe al centro di una rete di trasporto transeuropea che comprenderebbe anche le autostrade del mare, costituita da due direttrici fondamentali, secondo il volume di traffico: la prima, lungo l'asse Est-Ovest, tra i Paesi del medio oriente e l'Atlantico;

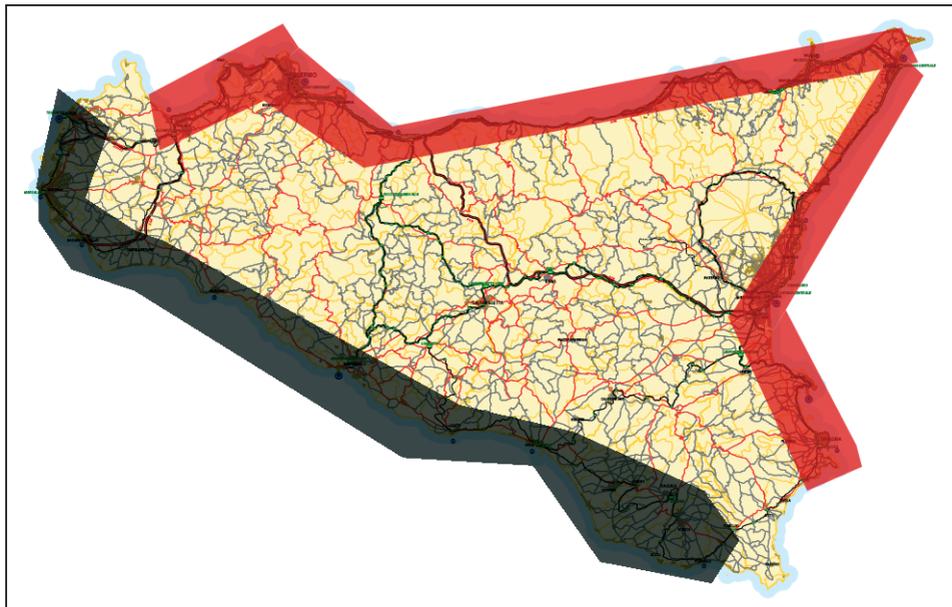


Fig. 5 - Concentrazione delle infrastrutture lungo le coste siciliane. Nel tratto ionico e tirrenico le strade statali 114 (Messina-Catania) e 113 (Messina-Palermo) si snodano parallelamente alle linee autostradali e ferroviarie (elaborazione su dati Regione Siciliana).

la seconda, lungo l'asse Nord-Sud, tra l'estremo oriente e l'Europa (Fig. 6); rispetto alle rotte già progettate si tratterebbe di creare uno snodo tra l'Europa del sud-ovest e quella del sud-est (vedi Fig. 1). I nuovi traffici al momento sembrano indirizzarsi invece verso i maggiori porti del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa), invece che nel Mediterraneo. Una delle cause di tale concentrazione è che (con l'eccezione di realtà come Algeiras, Valencia e Barcellona, seguite a notevole distanza da Gioia Tauro e dai porti liguri) il sistema infrastrutturale euromediterraneo non è al momento in grado di intercettare un traffico marittimo che cresce costantemente. Soprattutto nel caso dei nuovi grandi traffici intercontinentali, si pone un problema di carattere tecnico connesso alle nuove tipologie di trasporto e alle infrastrutture necessarie allo scambio di merci tra vettori intercontinentali e vettori locali. La funzione principale dei porti siciliani potrebbe, infatti, essere principalmente quella di smistare i grandi carichi su navi più piccole. Il nuovo mercato utilizza per i collegamenti con l'Estremo Oriente navi di grandi dimensioni, con capacità superiore a ottomila TEU<sup>16</sup>,

<sup>16</sup> Il TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) è l'unità di misura, riferita ai container, adottata nel trasporto navale per indicare il volume di merce o stimare il carico di una nave. La lunghezza standard di un container corrispondente ad 1 TEU è di 20 piedi.



Fig. 6 - I grandi assi mediterranei di scambio commerciale (elaborazione propria).

che non trovano nei vecchi porti né fondali sufficientemente profondi, né strutture adeguate ad accoglierle. L'unico porto che al momento sarebbe in grado di reggere tale tipo di traffico è quello di Augusta, che però risente ancora di grandi problemi infrastrutturali e di gravi carenze tecniche, oltre che dell'ingombrante presenza, ai fini commerciali, di un insediamento militare.

I progetti di sviluppo per gli scali siciliani sembrano, dunque, risentire di un grave ritardo tecnologico, oltre a non possedere un chiaro indirizzo nella protezione del territorio, del patrimonio locale e del paesaggio. Il piano regionale dei trasporti e della mobilità stilato dal Dipartimento trasporti e comunicazioni della Regione Siciliana individua delle linee guida per la realizzazione di un piano attuativo del trasporto marittimo<sup>17</sup>. Lo studio commissionato dalla Regione presenta una strategia di sviluppo indirizzata soprattutto al rafforzamento delle linee di comunicazione interna, riconoscendo come principale debolezza i lunghi tempi di percorrenza delle strade interne. Il risultato del progetto va, però, nella direzione del rafforzamento del trasporto su gomma, che rimane la soluzione più semplice rispetto alla situazione dell'isola. Il nucleo principale del piano rimane, però, il rilancio del trasporto aereo e del cabotaggio, soprattutto per le concrete possibilità di attrazione di flussi internazionali; il potenziamento delle strutture infrastrutturali dei porti e dei nodi di interscambio tiene, inoltre, in considerazione i nuovi sistemi di trasporto e le linee guida indicate dal Ministero delle infrastrutture relativamente ai collegamenti Sicilia-continente.

<sup>17</sup> Regione Siciliana, Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, Dipartimento trasporti e comunicazioni, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*, Palermo, 2002.

Si tratta di una strategia che pone una grande attenzione al potenziamento delle strutture relative ai traffici commerciali di tipo roll on-roll off, che richiedono però una ristrutturazione complessiva dei porti dell'isola<sup>18</sup>. «Come il Piano Direttore, che vede nel potenziamento del sistema portuale uno strumento per aumentare la competitività della Sicilia nel Mediterraneo [...], il presente Piano assegna un ruolo di primo piano al trasporto marittimo. Nei prossimi anni esso sarà, con ogni probabilità, l'elemento trainante per la Sicilia verso il ruolo di "Piazza del Mediterraneo". Lo stesso spunto dei sistemi di integrazione logistico-funzionale nasce a seguito dell'esigenza di mettere a sistema i principali porti della regione nell'ottica di una razionalizzazione e di un potenziamento dell'offerta»<sup>19</sup>.

Seguendo tale intento, la Regione ha individuato quattro sistemi portuali integrati prevedendo una specializzazione per ognuno, in modo da consentire uno sviluppo complessivo del traffico dell'isola, differenziando le attività prevalenti dei porti (Fig. 7). Il piano individua i seguenti sistemi integrati:

- *Sistema portuale tirrenico*: Palermo-Termini Imerese.  
(Lo scalo di Termini dovrebbe specializzarsi nel Roll on-roll off, in particolare per le rotte tirreniche, mentre quello di Palermo per il traffico passeggeri e crocieristico);
- *Sistema portuale del Canale di Sicilia e del Mediterraneo occidentale*: Trapani-Porto Empedocle-Pozzallo.  
(Il sistema dovrebbe indirizzarsi prevalentemente ai collegamenti internazionali con Africa settentrionale e Spagna, con le Egadi, le Pelagie e Pantelleria. Un'ulteriore opportunità di sviluppo sarebbe costituita dall'ipotesi di specializzazione a servizio del *transshipment* sul Canale di Sicilia).
- *Sistema portuale dello Stretto di Messina*: Messina-Milazzo-Reggio Calabria.  
(Il sistema dovrebbe essere incentrato sul traffico dello Stretto di Messina).
- *Sistema portuale ionico, adriatico e del Mediterraneo orientale*: Catania-Augusta.  
(Si prevede una forte integrazione delle attività dei due porti, che lavorerebbero in sinergia sia con una tipologia di traffico Roll on-roll off, sia con il transbordo di container).

---

<sup>18</sup> Con l'espressione Roll-on/roll-off si indicano i traghetti dotati di sistemi, come scivoli, che consentono l'ingresso e l'uscita a livello di mezzi su ruota o rotaia. Al momento rispondono a tale tipologia molti dei traghetti in servizio per i collegamenti con le isole minori o sullo Stretto di Messina.

<sup>19</sup> Regione Siciliana, Assessorato del turismo delle comunicazioni e dei trasporti, Dipartimento trasporti e comunicazioni, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*, cit., pp. 20-1.

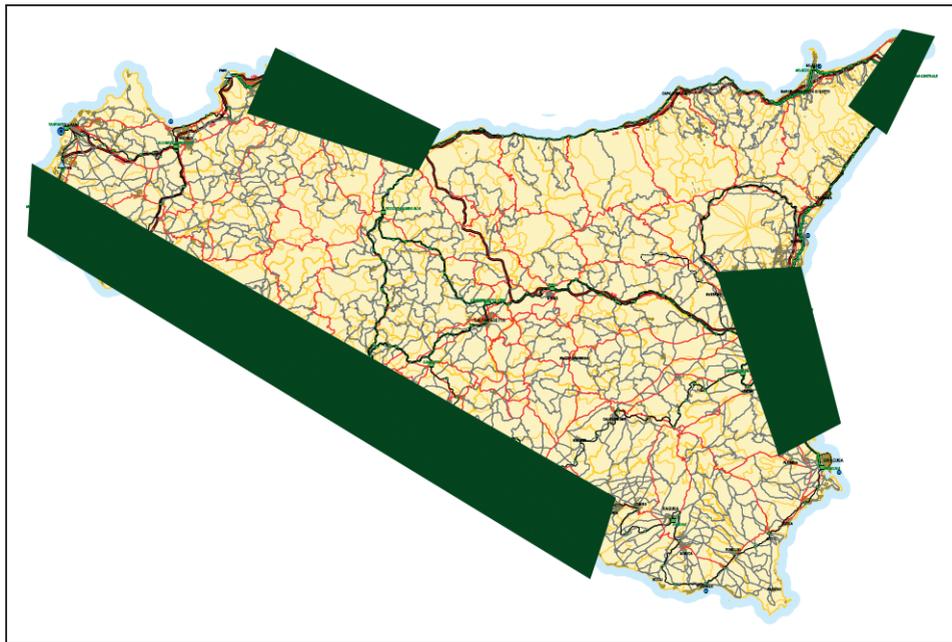


Fig. 7 - I sistemi portuali integrati siciliani secondo le previsioni del Piano regionale (elaborazione su dati Regione Siciliana).

Oltre ai sistemi a valenza nazionale e internazionale, il piano prevede infine lo sviluppo di una rete di porti turistici che sostenga sia il traffico con le isole minori, sia la navigazione di piccole imbarcazioni. Gli scali risponderebbero al progetto nazionale di connessione alle autostrade del mare di un sistema di porti indirizzati specificamente ad accrescere l'offerta culturale ed il potenziale di ricettività turistica delle aree costiere<sup>20</sup>. In questo quadro, la società Italia Navigando ha progettato sei scali nell'isola (Fig. 8) all'interno di un progetto che prevede 31 scali nazionali.

Un raffronto tra le carte dell'accessibilità dei principali nodi portuali dell'isola, in relazione alle vie interne di comunicazione, dimostra come l'intero sistema regionale soffra di gravi problemi in grado di condizionare l'evoluzione dei traffici commerciali interni e lo sviluppo degli insediamenti. La collocazione di nuovi grandi nodi infrastrutturali in mancanza di una ristrutturazione del sistema viario interno produrrebbe un appesantimento delle già congestionate linee esistenti. Inoltre, nessun nodo è raggiungibile senza difficoltà dalla maggior parte dei centri ubicati nel territorio isolano.

<sup>20</sup> Sviluppo Italia e società Italianavigando s.p.a.



Fig. 8 - I porti turistici previsti nel piano della società Italia Navigando (elaborazione su dati Italia Navigando).

Una buona parte delle coste dell'isola sarebbe, dunque, interessata da grandi interventi di riqualificazione o sviluppo economico; l'attenzione alla sostenibilità del paesaggio e a quella ambientale non sembra, però, aver guidato la stesura del Piano, nelle linee generali così come nelle valutazioni di rischio effettuate. Le problematiche rilevate negli studi regionali sembrano riguardare, infatti, quasi sempre rischi di inquinamento dell'aria o dei suoli; al contempo, la maggior parte dei progetti di ampio respiro presentati nell'ultimo decennio non sembra privilegiare l'attenzione verso alcuni grandi temi. In primo luogo, il fatto che il rafforzamento del sistema di trasporti terrestri reindirizzerebbe il traffico locale, rendendo alcune località a vocazione turistica più facilmente raggiungibili e conseguentemente più affollate. Il contemporaneo intervento su porti turistici collocati a ridosso delle stesse aree porterebbe, dunque, ad una ulteriore pressione, priva di regolamentazione, sui tratti di costa interessati. La presenza delle infrastrutture non dovrebbe intaccare le linee direttrici già interessate dalla presenza di collegamenti (cfr. Fig. 5), ma l'impatto di un traffico di proporzioni maggiori non sembra ancora essere stato valutato in relazione agli ultimi ambienti preservati dallo sviluppo costiero. La programmazione, infine, non sembra considerare il paesaggio che una variabile generica dell'offerta del luogo, dimenticando che l'alterazione di alcuni elementi (dagli elementi fisici alla composizione sociale) potrebbe incidere proprio su quegli aspetti che attraggono i flussi turistici.

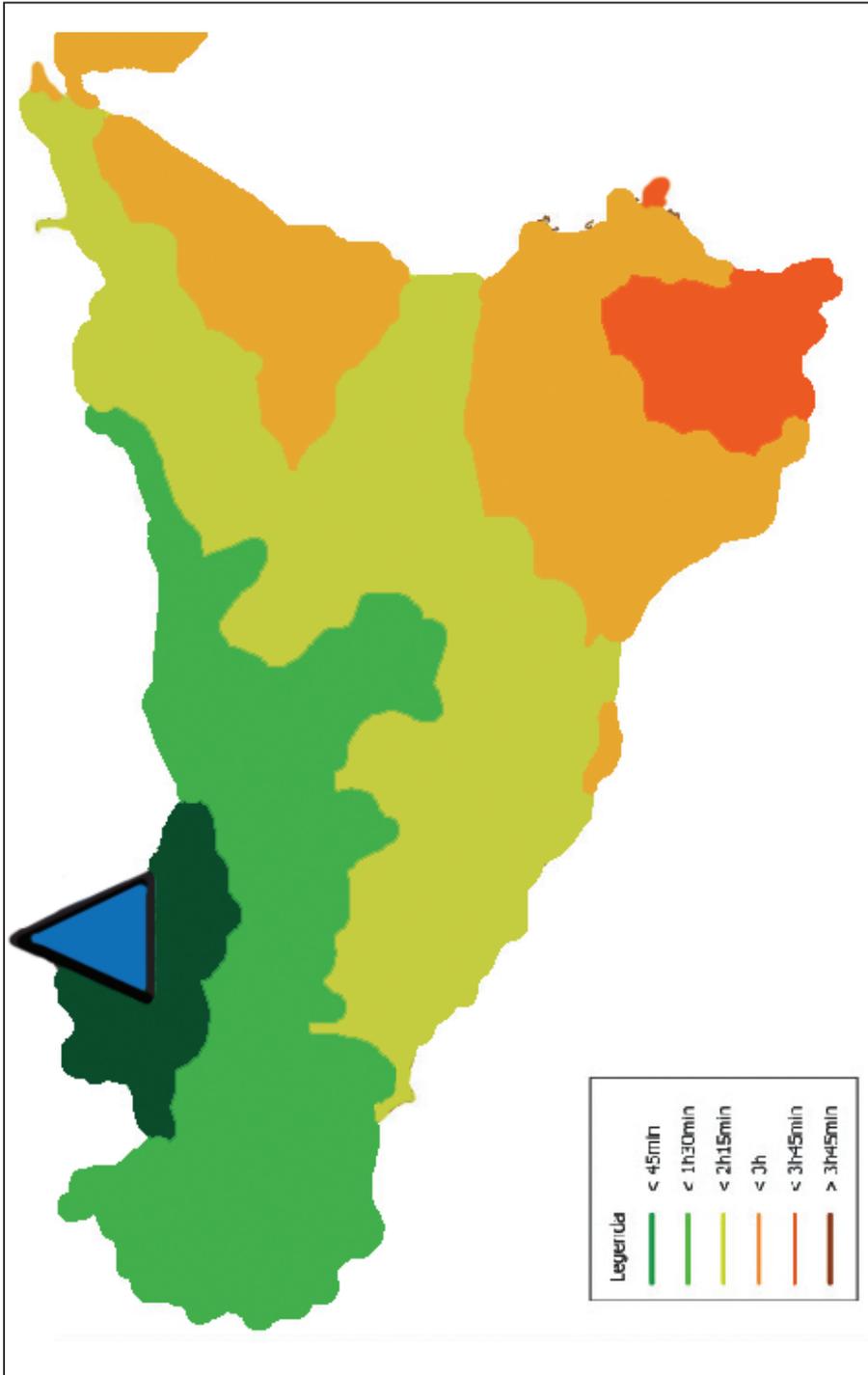


Fig. 9 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Palermo (elaborazione su dati Piano regionale dei trasporti e della mobilità).

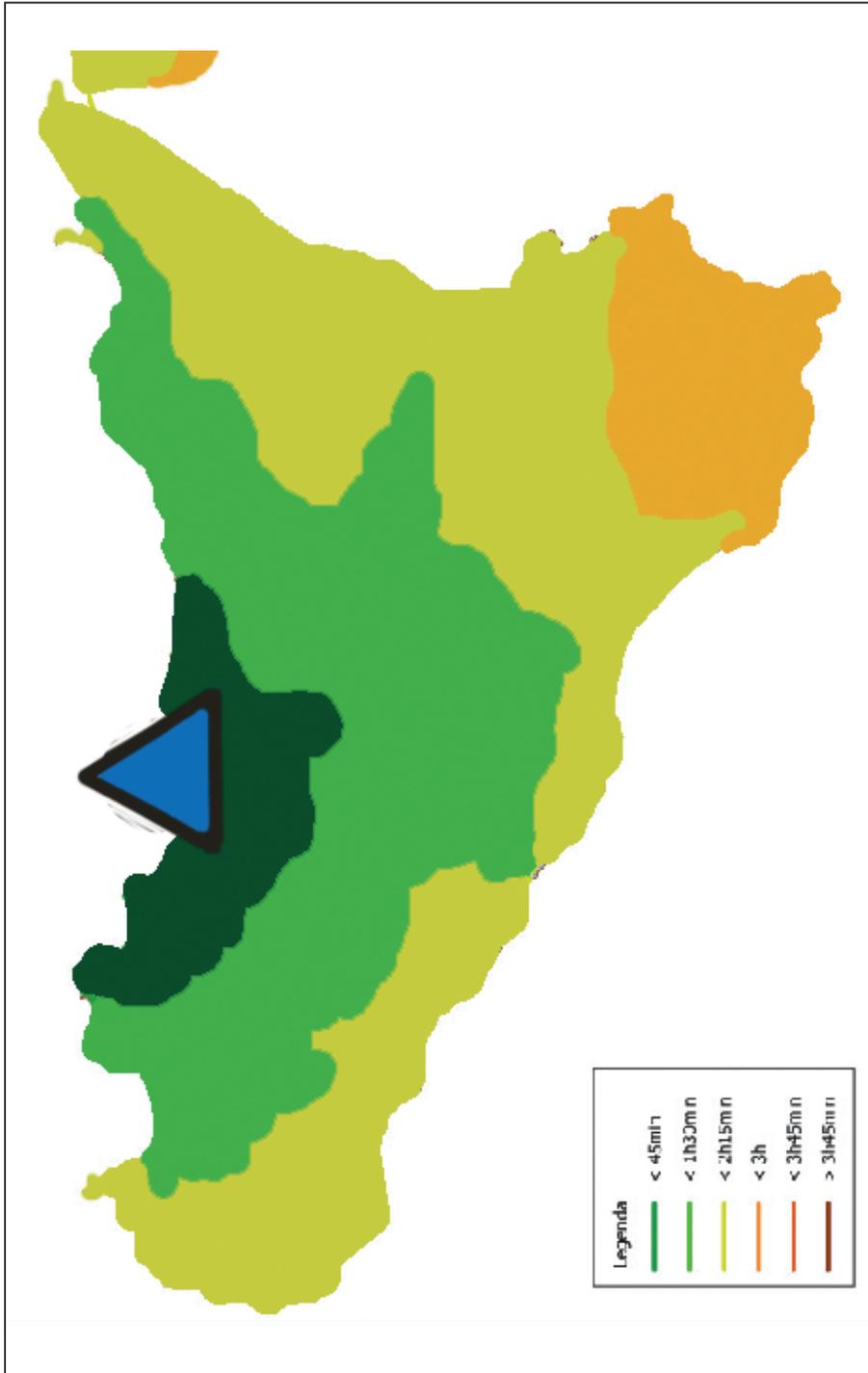


Fig. 10 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Termini Imerese (Fonte: Piano regionale dei trasporti e della mobilità).

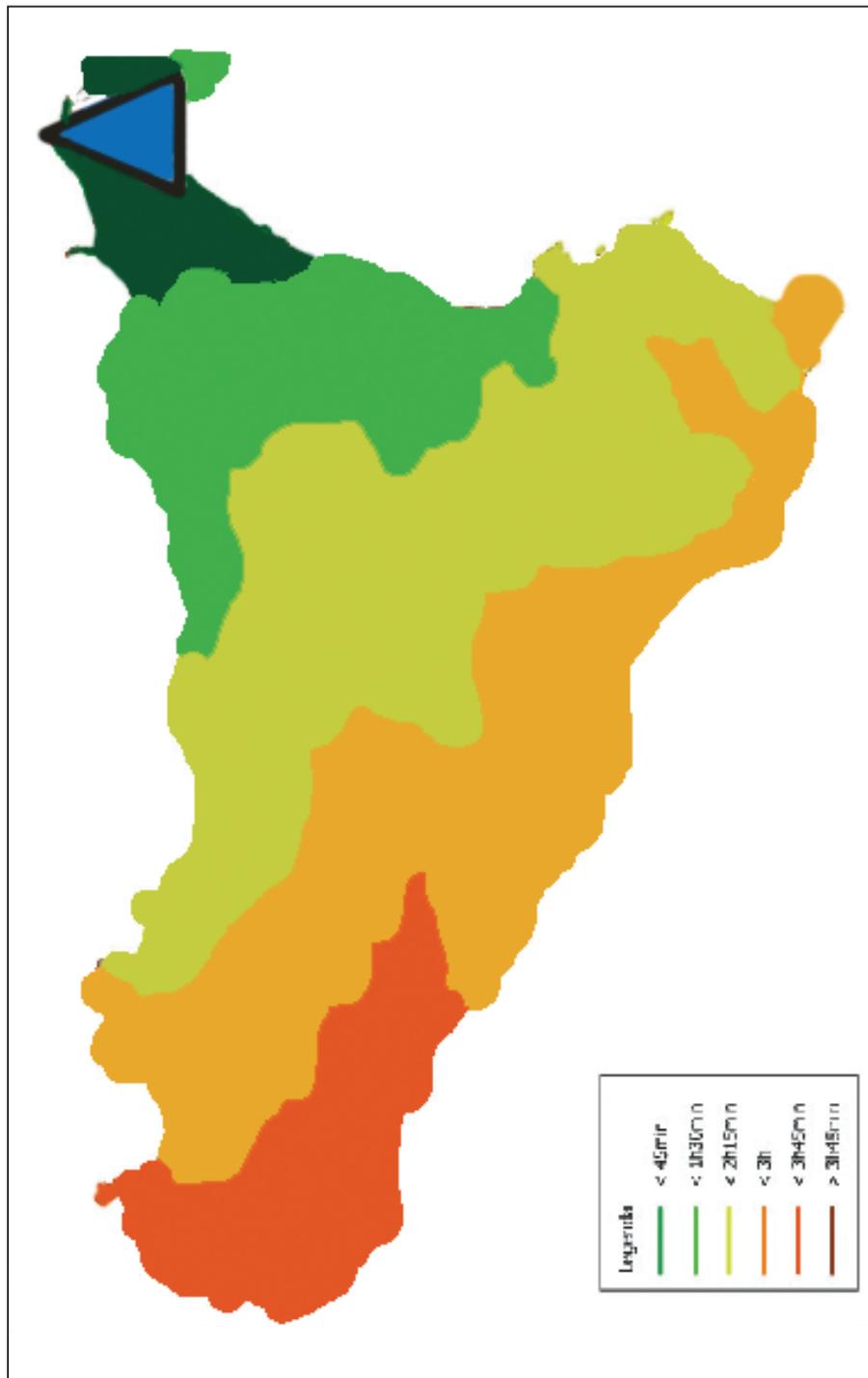


Fig. 11 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Messina (elaborazione su dati *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*).

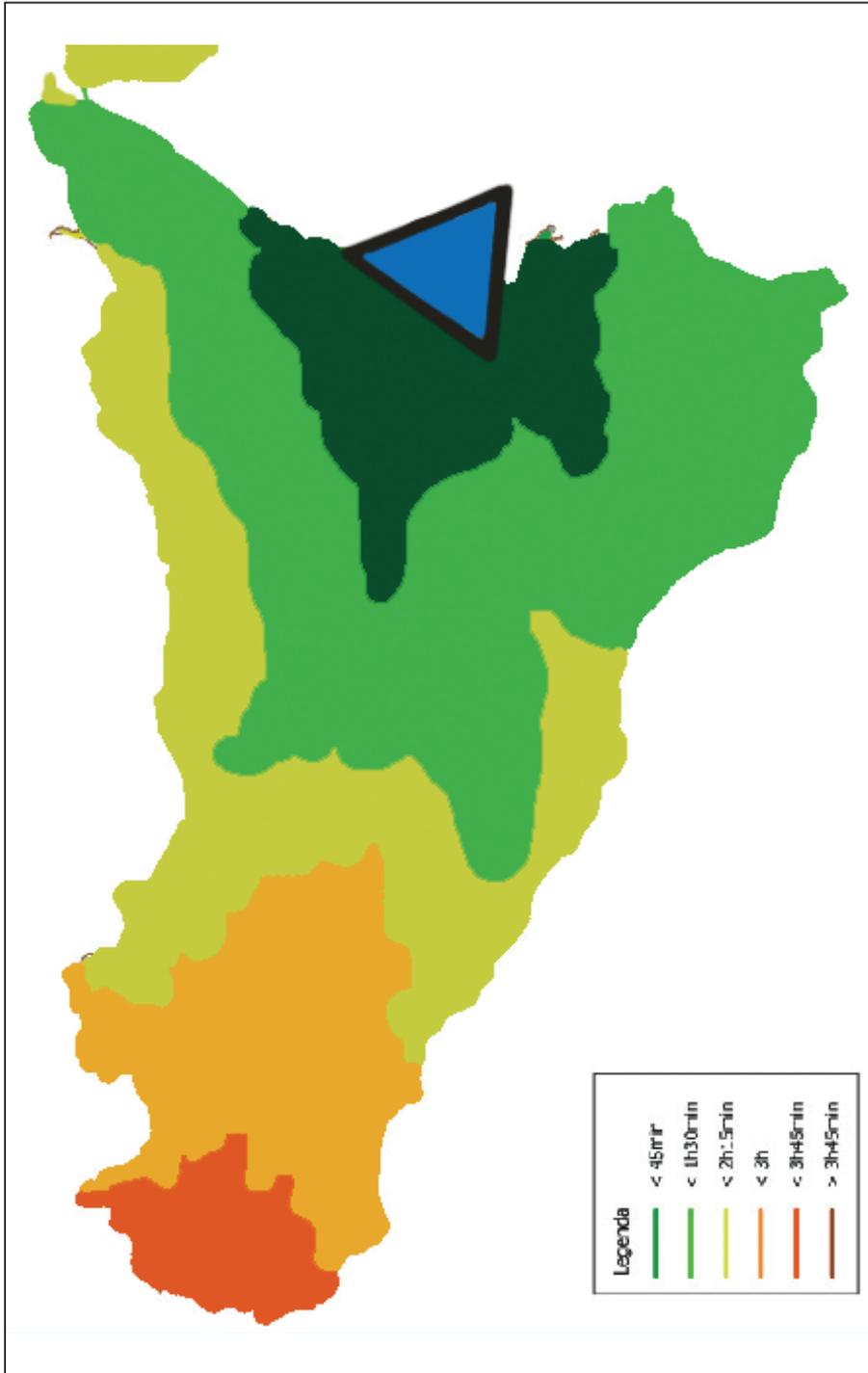


Fig. 12 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Catania (elaborazione su dati Piano regionale dei trasporti e della mobilità).

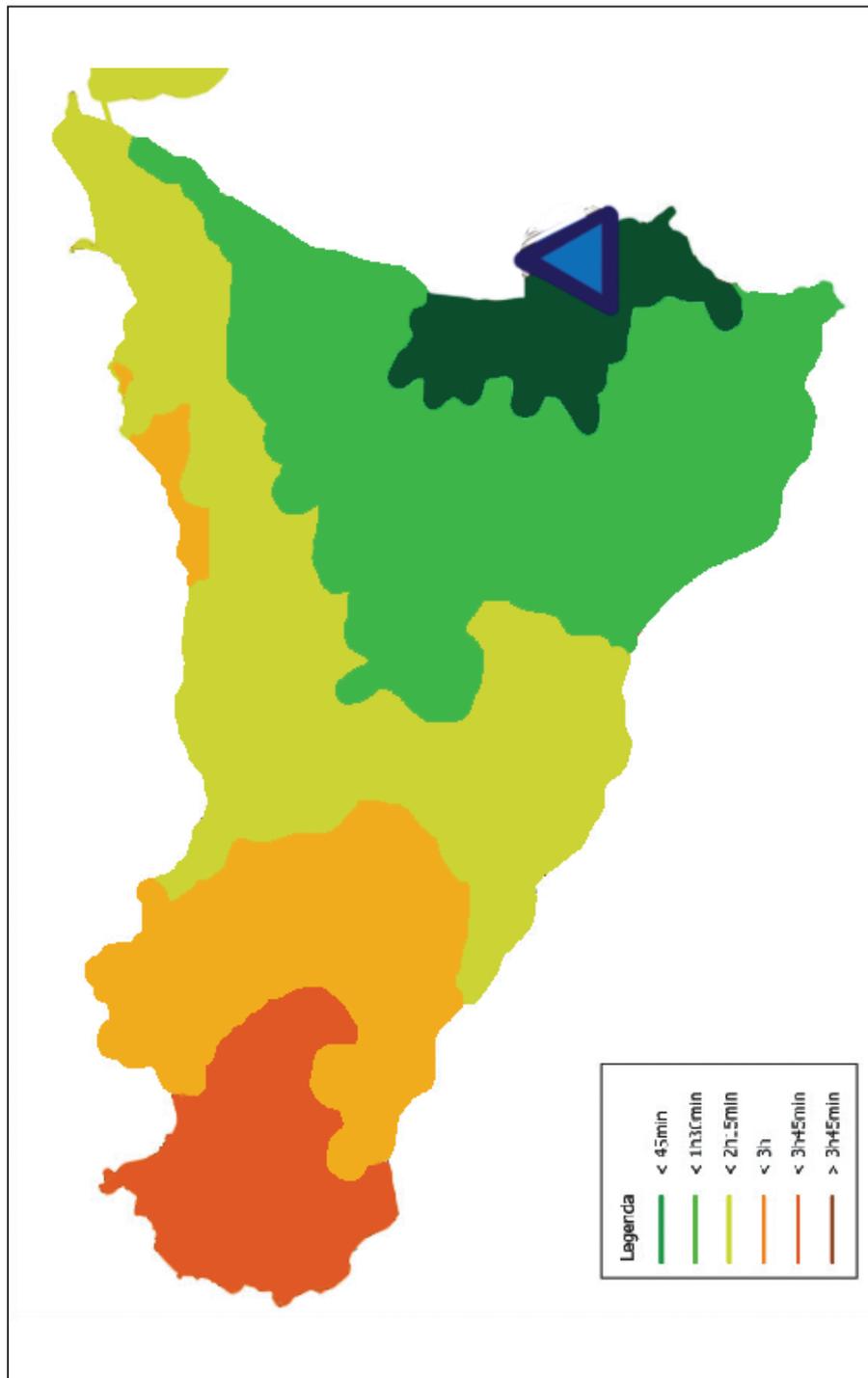


Fig. 13 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Augusta (elaborazione su dati *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*).

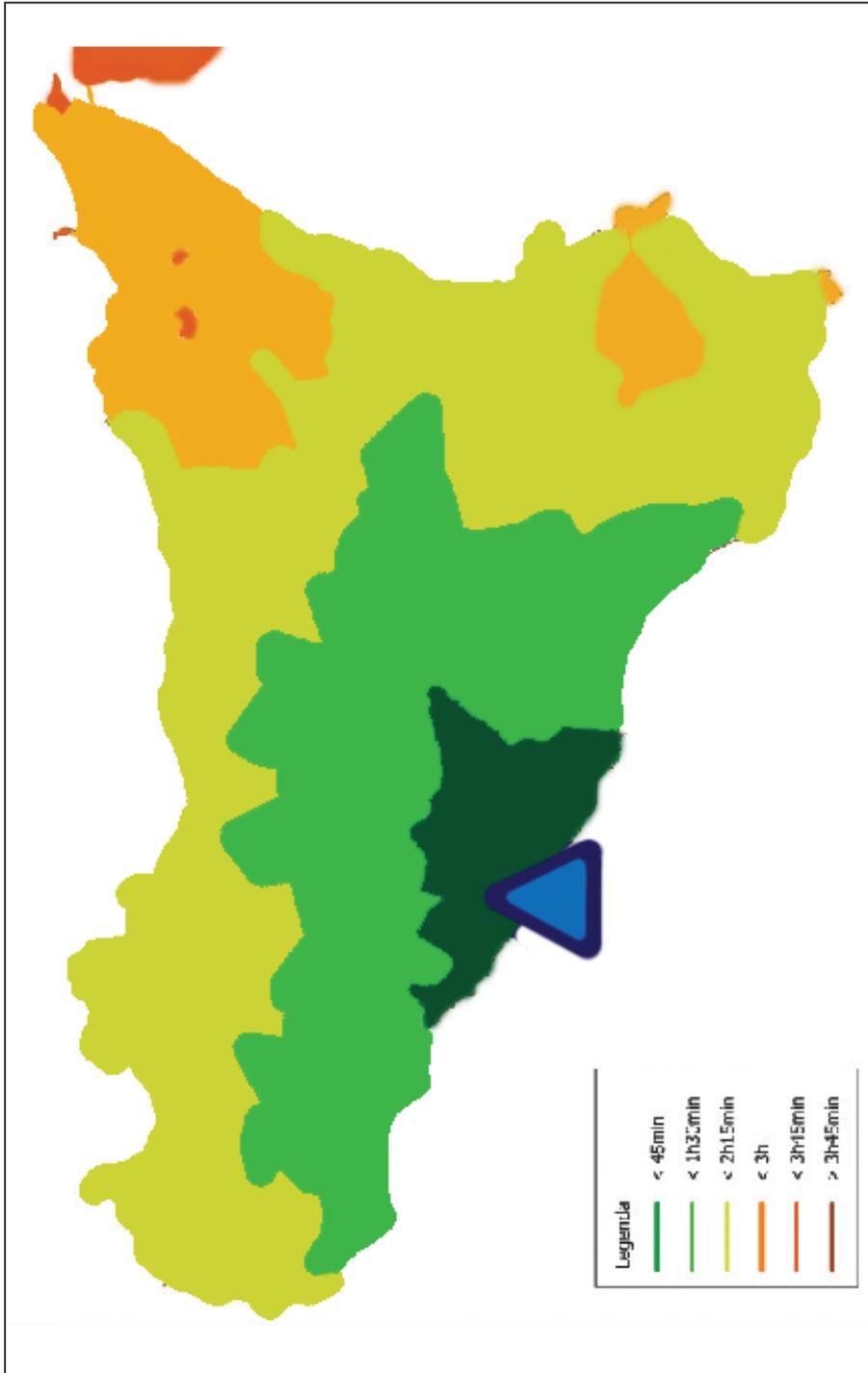


Fig. 14 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Porto Empedocle (elaborazione su dati *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*).

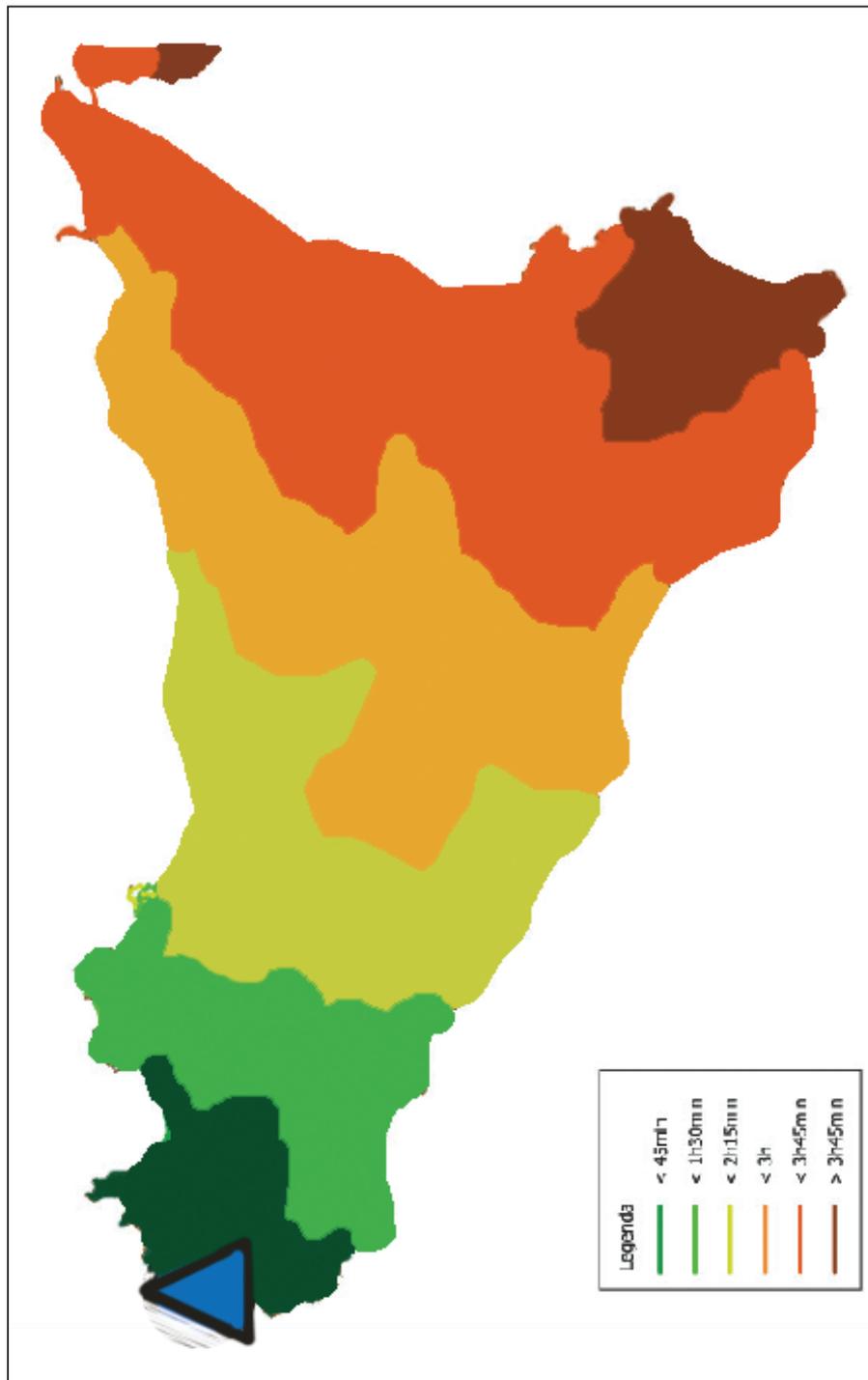


Fig. 15 - Carta dell'accessibilità viaria interna del porto di Trapani (elaborazione su dati Piano regionale dei trasporti e della mobilità).

Rimangono tuttavia le zone umide costiere e le foci dei corpi idrici i punti più sensibili per quanto riguarda tutti i piani di sviluppo, perché possiedono gli habitat più esposti ai rischi di degrado per effetto dell'intervento antropico. Sebbene il Piano regionale li abbia già individuati come nodi sensibili, non sembra che vi sia in atto un tentativo di preservarli dai probabili problemi causati da un ulteriore aumento della pressione sulle coste. Degli oltre 60 habitat di interesse comunitario, individuati in altrettanti Siti di Importanza Comunitaria presenti sull'isola, pochi sono protetti da vincoli, né al momento risultano evidenti interventi istituzionali indirizzati alla valutazione dei danni che potrebbero subire. Diversi SIC potrebbero, infatti, essere direttamente coinvolti dalla creazione dei sistemi portuali integrati, soprattutto in presenza di nuovi scali privi di soluzioni adatte alla protezione dalle alterazioni ambientali causate dalle attività produttive.

Il porto di Augusta, insieme a tutto il complesso di attività industriali che si svolgono nel Golfo, è in questo quadro un esempio emblematico, in quanto il tratto di mare su cui insiste è ormai riconosciuto come uno dei più inquinati del pianeta<sup>21</sup>. Relativamente alla terraferma, la ricaduta della presenza del nodo portuale-industriale crea un'area costiera a forte rischio ambientale larga svariate decine di chilometri. In sintesi, sebbene le attività commerciali possiedano un impatto più ridotto, non sembra che allo stato attuale un sistema portuale integrato Augusta-Catania potrebbe realizzarsi al di fuori di un definitivo stravolgimento degli ultimi ambienti rimasti intatti, schiacciati ormai tra l'espansione sud dell'area metropolitana catanese e l'area nord del locale polo portuale-industriale (Figg. 16-17).

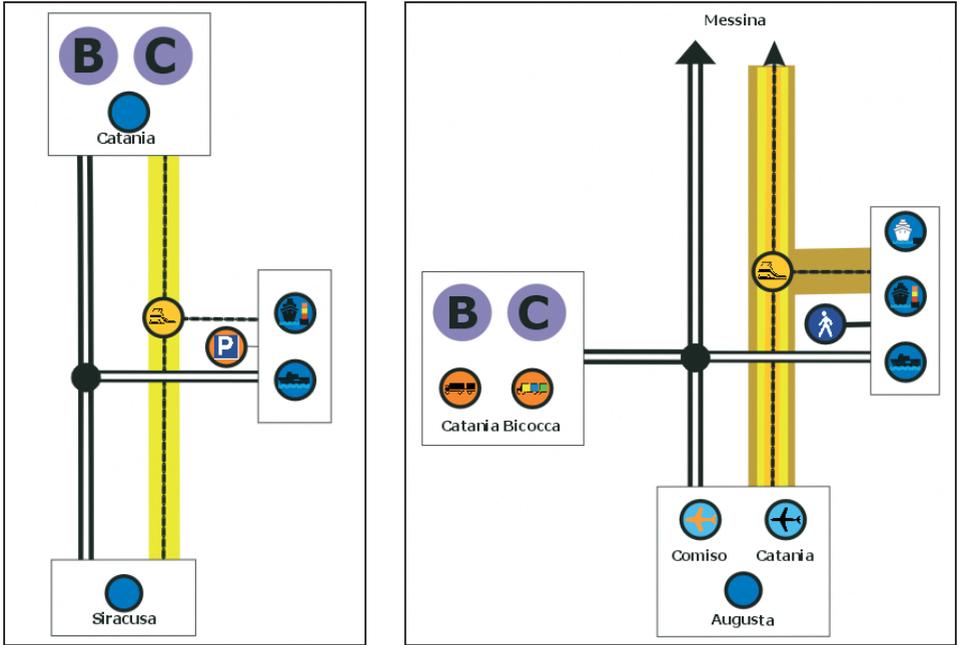
#### 4. Conclusioni

La pressione umana lungo le aree costiere europee è in costante aumento da oltre un secolo, alimentata dalla crescita demografica e da quella industriale, dall'aumento dei flussi turistici e del volume dei traffici commerciali<sup>22</sup>. Nelle sue linee generali di evoluzione il Mediterraneo si è strutturato per nodi, poli portuali che hanno concentrato attività di grande rilievo per ampie porzioni di territorio, da quelle direzionali economiche a quelle politiche. Il ruolo dei porti, centrale per l'evoluzione di tale fenomeno, è stato fondamentale anche per l'evoluzione storica delle diverse aree culturali. Uno stravolgimento delle funzioni portuali comporta, dunque, un forte rischio di impatto, per il valore identita-

---

<sup>21</sup> L'OMS ha stabilito che le acque dell'area possiedono un quantitativo di agenti inquinanti di varia natura (mercurio, cromo, ...) pari a 20.000 volte il limite considerato nocivo dalla legge.

<sup>22</sup> Cfr. G. Cortesi (a cura di), *Il cambiamento urbano nelle aree costiere del Mediterraneo*, «Memorie geografiche», n.s., n. 3, 2000.



Figg. 16-17 - Gli assi di comunicazione dei porti di Catania e Augustà (Fonte: *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*).

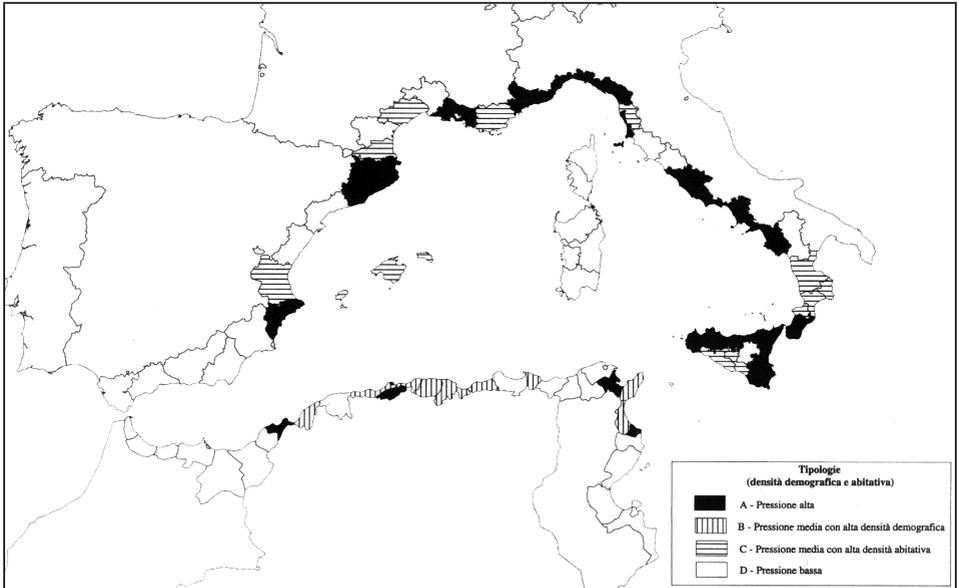


Fig. 18 - La pressione umana sulle coste del Mediterraneo occidentale (Fonte: G. Cortesi (a cura di), *Il cambiamento urbano nelle aree costiere del Mediterraneo*, p. 29).

rio che hanno assunto nella cultura mediterranea le attività antropiche e le forme di organizzazione degli insediamenti tipiche dell'economia degli scali. Inoltre, in aree che stanno ancora affrontando grandi processi di cambiamento, un intervento non programmato può avere gravi riflessi negativi, perché può colpire direttamente settori dell'economia ancora molto deboli.

Le Autostrade del Mare sono a tutti gli effetti delle rotte di navigazione delineate all'interno di un quadro progettuale in parte già realizzato. Per quanto la parte del progetto riguardante la Sicilia si sia concretizzata finora solo in un aumento del traffico passeggeri indirizzato verso l'Italia settentrionale (Tab. 1), sembra possibile iniziare ad ipotizzare il possibile impatto che l'attuazione dell'intero piano avrebbe sulle aree costiere interessate. La costruzione di un sistema di trasporti e l'introduzione di nuove tecnologie di carico sono infatti operazioni che non solo modificano il volto delle aree portuali, ma condizionano allo stesso tempo le modalità con cui di norma si evolve un complesso territoriale. Si tratta, infatti, di aree economiche la cui estensione varia secondo l'entità dei traffici dello scalo principale, sottoposte a processi di ampliamento o contrazione che si determinano in tempi brevi. I porti hanno assunto nell'ultimo trentennio nuove funzioni in relazione all'introduzione di nuove tecnologie produttive e alla velocità dei collegamenti; in diversi casi europei, si sono trasformati in punti di accesso verso importanti sistemi territoriali dove si producono merci da esportare su grandi distanze oltre a veicolare prodotti destinati alle aree centrali del continente.

L'impatto della presenza di un porto commerciale su un'area si misura, dunque, anche in relazione alla crescita demografica dei centri abitati, all'espansione del tessuto urbano lungo le coste, alla capacità di attrarre un crescente numero di navi. Il principale problema evidenziato dallo studio delle autostrade del mare e dei loro riflessi sul territorio siciliano è che le aree costiere dell'isola subiscono già una pesante pressione demografica, alla quale si aggiungono la saturazione delle linee di comunicazione viaria e una serie sempre più ampia di problemi ambientali. Nella maggior parte dei casi riguardanti il sud Europa è difficile trovare porti industriali che abbiano mantenuto la propria funzione storica, sia a causa della contrazione delle attività produttive che per il mutamento delle rotte e delle tipologie di trasporto. La crisi delle attività commerciali ha esposto un'alta percentuale di città portuali a fasi di crisi, oltre che di ristrutturazione del tessuto urbano, coinvolgendo i molteplici aspetti delle società locali. Nel caso siciliano, la crisi delle attività portuali ha determinato buona parte della storia delle città e dell'intervento sull'ambiente locale. In tale contesto territoriale, l'attuazione di un piano di espansione delle attività portuali sembra rischioso, in mancanza di soluzioni tendenti a risolvere le problematiche infrastrutturali ed il degrado ambientale, allo scopo di tenere nella dovuta considerazione la profondità storica del paesaggio mediterraneo.

## Bibliografia

- AA.VV., *Secondo rapporto sulla portualità 1998-1999. Ricerca Uniontrasporti e Metis*, «Il Sole 24 Ore», Milano, 1999.
- Amoroso S., *Il trasporto marittimo in Sicilia*, Ce.re.st., Palermo, 1992.
- Amoroso S., *Il trasporto marittimo delle merci. La portualità italiana nel sistema nazionale ed internazionale mediterraneo*, in «Quaderni dell'istituto di Trasporti della Facoltà di Ingegneria», Università di Palermo, Palermo 1995.
- Collier P., Dollar D., *Globalizzazione, crescita economica e povertà. Rapporto della Banca Mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2003.
- Cortesi G. (a cura di), *Il cambiamento urbano nelle aree costiere del Mediterraneo*, «Memorie geografiche», n.s., n. 3, 2000.
- Famoso N., Cannizzaro S., Castiglione M., Trimarchi R., *Il dominio delle aree costiere nello sviluppo turistico siciliano*, in «Memorie geografiche», n.s., n. 3, 2000, pp. 149-172.
- Musso E., *Città portuali: l'economia ed il territorio*, Franco Angeli, Milano.
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per la navigazione ed il trasporto Marittimo ed Aereo, Ufficio Generale del Dipartimento, *Compendio statistico sul traffico marittimo ed aereo*, 2005.
- Paolini F., *Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia*, in «Storie e futuro», n. 2, 2003, <http://www.storiaefuturo.com/arretrati/2003/02/06.html>
- Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di), *I trasporti e l'Europa, infrastrutture, concorrenza*, Franco Angeli, Milano, 2007, vol. I.
- Rapone L., *Storia dell'integrazione europea*, Carocci, Milano, 2005.
- Regione Siciliana, Assessorato del turismo delle comunicazioni e dei trasporti, Dipartimento trasporti e comunicazioni, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità*, Palermo, 2002.
- Regione Siciliana, Assessorato del turismo delle comunicazioni e dei trasporti, Dipartimento trasporti e comunicazioni, *Analisi del sistema trasportistico e territoriale regionale nello scenario nazionale ed euro-mediterraneo: contributi all'elaborazione del quadro strategico nazionale per la programmazione 2007-2013 - Rapporto finale*, Palermo, 2007.
- Rhi-Sausi J.L., Vacca G. (a cura di), *Perché l'Europa? Rapporto 2007 sull'integrazione europea*, Il Mulino, Milano, 2007.
- Russo F., *Un Mediterraneo da integrare. L'Italia e i corridoi euromediterranei di trasporto*, Mesogea, Messina, 2006.
- Polidori F., *I trasporti e l'Europa*, Franco Angeli, Milano, 2007.
- Soriani S. (a cura di), *Porti città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Il Mulino-Fondazione ENI, Bologna, 2002.
- Zamagni V., *Dalla rivoluzione industriale all'integrazione europea. Breve storia economica dell'Europa contemporanea*, Il Mulino, Bologna, 1999.