

132. Autostrade del mare e corridoi multimodali

GIUSEPPE CAMPIONE

Università degli Studi di Messina

Autostrade del mare

Lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze, con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale, viene perseguito attraverso azioni quali il rilancio del trasporto di cabotaggio, dando piena attuazione al progetto delle autostrade del mare e, in particolare, attraverso opzioni di trasporto combinato che trovano negli interporti l'infrastruttura di riferimento.

Il trasporto merci, infatti, nel nostro paese presenta alcuni forti squilibri per l'assoluta prevalenza del trasporto su strada delle merci (oltre il 60%) e dei passeggeri (oltre l'85%). Lo sviluppo modale a favore della strada, sia nel segmento merci sia in quello passeggeri, assume dimensioni maggiori rispetto ad altri paesi europei. Si assiste, inoltre, ad una continua diminuzione della quota di trasporto su ferro, mentre si registra un consistente aumento del trasporto aereo nel segmento passeggeri. Questo squilibrio a fronte di una domanda di servizi di trasporto intermodale e di servizi di logistica, a livello europeo, in continua crescita (CAPINERI, 2001).

Bisogna però tener presente che, perché l'attrattività delle autostrade del mare e del trasporto combinato si traduca in effettiva competitività, si rendono necessarie dotazioni di navi tutto-merci. La loro velocizzazione, misure di riconversione in termini di agibilità degli spazi portuali, di logistica, con canalizzazione funzionale tra realtà portuale e realtà retroportuale ed interazione con le reti autostradali e ferroviarie, costituiscono poi indispensabile corredo funzionale. Bisognerà quindi infrastrutturare i nodi di interscambio modale ed, in modo particolare, le realtà portuali, riconvertire i sistemi tecnologici delle navi, rivisitare le tecnologie all'interno degli itinerari plurimodali, ma soprattutto ripensare integralmente le condizioni di attrazione della domanda di trasporto verso la modalità marittima, riattrezzando i nodi-cerniera dell'intero processo della movimentazione. I porti potranno così essere i veri caselli di queste autostrade del mare, saranno poli logistici e nodi di interscambio tra modalità terrestre e modalità marittima. L'Unione Europea insiste, appunto, sulla necessità di concepire il cabotaggio come un servizio *door to door*, come opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto.

Anche il piano generale dei trasporti e della logistica focalizza l'attenzione sugli assetti sistemici delle autostrade del mare e rileva che il sistema tirrenico è dominato dai traffici di collegamento con le grandi isole, Sicilia e Sardegna, mentre il sistema Adriatico è dominato da collegamenti internazionali, in particolare con Croazia, Albania, Grecia e Turchia.

I porti che hanno una posizione strategica prioritaria nello sviluppo di queste nuove direttrici (D.P.R. 14 marzo 2001 "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica") sono: Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Venezia, Ravenna, Brindisi.

Poi potrebbero aggiungersi: Savona, Piombino, Civitavecchia, Cagliari, Trieste, Ancona, Bari.

Infine dipenderanno dal maturarsi del rapporto Stato-Regioni: Olbia, Porto Torres (vedasi quadro 1 della tavola 131. «Porti»), Gaeta, Termini Imerese, Trapani, Augusta, Monfalcone.

Non vengono considerati i porti dello stretto di Messina ove (come accennato nella tavola 131. «Porti») si svolgono prevalentemente funzioni di traghettamento a corto raggio, salvo che per una recente direttrice Messina-Salerno e per attività crocieristica, di una qualche consistenza.

Corridoi multimodali

Negli anni '90 l'Unione Europea ha rilanciato programmi di investimento infrastrutturale con riferimento soprattutto al trasporto merci-persone, nella consapevolezza della forte dipendenza dello sviluppo da mobilità non ostacolate da infrastrutture obsolete o da interruzioni. I grandi progetti di trasporto europei furono denominati *Trans European Network* (TEN).

La rete del trasporto combinato di merci (ferrovie-strade-idrovie) è orga-

nizzata per corridoi multimodali con: a) l'obiettivo della riduzione dei costi e l'innalzamento della qualità del trasporto, b) la diffusione di adeguata logistica, c) la riduzione della congestione, d) il riequilibrio modale, con possibili integrazioni di sistemi-paese, e) un più contenuto impatto ambientale.

La logica dei corridoi si basa: 1) sull'identificazione delle direttrici di maggior traffico, 2) sulla concentrazione degli investimenti nei corridoi prioritari, sul ruolo cruciale degli autoporti 3) sulla necessità di favorire al massimo l'interconnessione, l'interoperabilità delle reti nazionali, la loro accessibilità e il collegamento delle regioni insulari e periferiche. Tra gli assunti non potevano essere disattesi quelli della promozione dello sviluppo armonico ed equilibrato delle attività economiche, della crescita sostenibile, della maggiore coesione tra i territori degli stati membri, di più alti livelli di occupazione, ecc. Un rafforzamento della «coesione» che serva soprattutto alla riduzione dell'arretratezza e delle disparità tra le regioni. Il libro bianco del 1993 puntava a determinare riassetto e riorganizzazione del territorio, gettando un ponte in direzione dell'Europa dell'Est e tenendo anche in qualche misura «aperto» il tema delle relazioni mediterranee; tema questo che veniva assunto come «via da percorrere», come «sfida» per «entrare nel XXI secolo». Il parlamento europeo, nelle sue risoluzioni, condivise ed ampliò l'elenco indicativo dei progetti del libro bianco e le scelte di creare nuove reti, di collegare itinerari e poli per infrangere l'isolamento delle varie regioni, per migliorare la qualità (e la sicurezza) dei trasporti e per salvaguardare le situazioni ambientali (in particolare quelle di estrema fragilità ecologica). Per lo sviluppo dei trasporti nel sud dell'Europa e nella regione Mediterranea occorrono migliori comunicazioni tra Nord e Sud, all'interno dello spazio Europeo e tra le sponde del Mediterraneo, migliori collegamenti tra i singoli paesi e una pianificazione congiunta, in funzione sia delle reti europee progettate, sia dello sviluppo delle regioni di frontiera e della piena valorizzazione delle regioni più o meno decentrate; contribuendo ad una riorganizzazione delle configurazioni spaziali periferiche, modificando il potere di attrazione localizzativa, abbassando le soglie delle economie di scala, riducendo «l'attrito della distanza», si sarebbero determinate una maggiore congruità nell'uso del territorio, diverse potenziali scelte localizzative e un accesso di risorse economiche in aree progressivamente più penalizzate da persistenti barriere geografiche.

Dalle filosofie complessive che avevano motivato le opzioni progettuali degli anni '90, ne discendevano previsioni di grandi opere strategiche. Tra i progetti, 18 sono stati considerati prioritari (VAN MIERT K., 2003) e 8 di essi sono localizzati nei 12 paesi dell'Est. Va anche citato, per le sue valenze generali, il tema delle autostrade del mare.

Quattro progetti riguardano l'Italia, nella logica delle comunicazioni interne e di respiro europeo e mediterraneo.

Dal corridoio 5 che da Lione – e prima ancora da Lisbona – andrà verso Torino, Trieste e poi Lubiana e Budapest, per spingersi fino a Kiev (in qualche modo contrastato da un corridoio franco-tedesco, che va da Parigi a Strasburgo, a Stoccarda, a Bratislava e Budapest), all'asse Berlino-Milano-Verona-Bologna-Napoli, che andrà poi fino a Reggio Calabria e a Palermo – con il ponte di Messina come saldatura –, al cosiddetto «ponte dei due mari» che congiungerà il porto di Genova con Rotterdam e Anversa, passando per Basilea. Il ponte sullo Stretto appare così come la priorità europea meridionale.

Più recentemente le priorità per l'Italia si sono definite nella Torino-Lione, come prima tratta del corridoio 5, nel collegamento ferroviario Genova-Gottardo, che fa parte dell'asse che collega il Mediterraneo con Rotterdam, nel tunnel del Brennero che è inserito nell'asse Berlino-Messina-Palermo, ferme restando le opzioni per le autostrade del mare nel Mediterraneo, da sudovest e da sud est, e per i problemi di interconnessione elettrica. Alcune di queste opere coincidono peraltro con il primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.

BIBLIOGRAFIA

CAPINERI C., "Gli interporti nell'ambito delle politiche per l'intermodalità", in LATTARULO P. (A CURA DI), *Logistica e trasporti nel distretto di Prato*, Milano, Franco Angeli, 2001, pp. 85-90.
VAN MIERT K. (A CURA DI), *Rapporto finale*, Commissione Europea - Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto, 2003.

DELORS J. (A CURA DI), *Libro Bianco*, Commissione Europea, 1993.
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA, *Primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale*, 2003.
REGIONE SICILIANA, *Piano delle infrastrutture autoportuali*, Palermo, 2003.