

Le rappresentanze di Catania ed Augusta progettano insieme per superare le loro criticità

Quali piani per il mare? Piccoli passi verso una politica integrata dei trasporti nella Sicilia sud-orientale

di GIOVANNI TOTIS

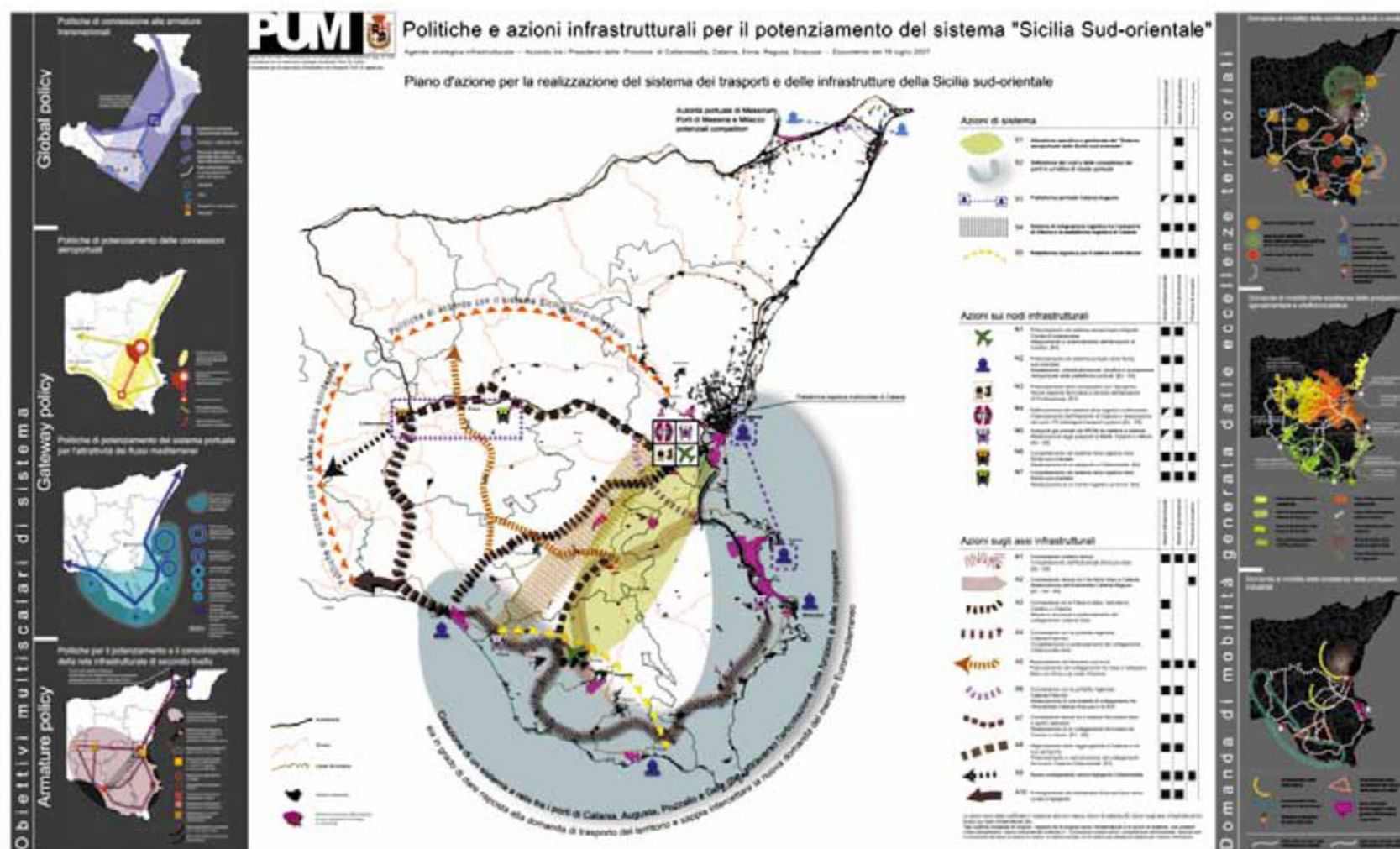
Il trasporto marittimo copre attualmente soltanto il 40% del commercio interno dell'Unione europea (contro il 90% delle esportazioni). Il mare, però, si pone sempre più come un'alternativa credibile al trasporto: meno inquinante, il trasporto marittimo permetterebbe di decongestionare la rete di trasporto terrestre e di ridurre l'inquinamento che essa comporta: da qui la scelta dell'Unione europea di sviluppare le « autostrade del mare ».

L'idea è selezionare un numero limitato di porti situati in punti nevralgici delle coste europee, di unirli attraverso collegamenti marittimi di qualità e di dotarli di connessioni multimodali di trasporto che consentano alle merci di passare dalla nave al treno, all'autocarro, al trasporto combinato strada-rotatoria, e così via, per distanze brevi e medie. Questo sistema avrà inoltre il vantaggio di favorire uno sviluppo economico delle regioni periferiche costiere. È tuttavia importante pensare a questo sviluppo in modo integrato, al fine di decidere la direzione dello sviluppo portuale. Ad esempio, non tutti i porti devono ospitare porta-container, ma possono scegliere di specializzarsi in altre attività.

Tale è la situazione in cui si trova la "Metropoli lineare" che, di fatto, si è sviluppata tra Catania e Siracusa; in relazione agli indirizzi dell'UE e alle scelte strategiche nel settore dei trasporti può essere un fattore importante operare per cogliere le opportunità che il rilancio del trasporto marittimo e dei commerci con il medio oriente può dare, assegnando alla nostra provincia il ruolo che le compete.

Occorre ragionare intorno alla prospettive della portualità della metropoli lineare Catania-Siracusa ed eventualmente Pozzallo in relazione alle indicazioni di politica economica dell'Unione Europea, del Piano Regionale dei Trasporti e delle linee programmatiche del governo nazionale, per capire quali saranno le prospettive dell'economia nella fascia jonica nel settore del trasporto marittimo, ciò anche in relazione al nuovo scenario politico che si è determinato nel Medio Oriente in relazione all'apertura del mercato libico e, alla più volte dichiarata, volontà di Malta di sviluppare sinergie con l'Italia e in particolare con la Sicilia.

Per attrezzarsi e mettere in campo una prospettiva di possibile sviluppo della portualità della Sicilia sud-orientale lunedì 13 dicembre si è svolta presso la Provincia Regionale di Catania la 1a riunione operativa di LOG-IN-MED (Logistica



integrata nel Mediterraneo) per l'area SUD, che però non ha riscontrato numerosissime presenze tra le quali spiccava l'assenza della Provincia regionale di Siracusa.

Il Progetto LOG-IN-MED ha posto le basi per uno studio della "gestione integrata della logistica" adoperando i sistemi e le tecnologie innovative "dell'infomobilità nel trasporto" delle merci. Esso si pone a supporto della logistica integrata e multimodale quale strumento operativo per una scelta consapevole del trasporto migliore, ottimizzando l'accessibilità alle aree di scambio modale in rapporto ai tempi minimi fissati dall'ente per il carico e lo scarico dei vettori, favorendo l'uso delle autostrade del mare laddove queste risultino competitive con le "vie" terrestri. Il progetto si prefigge la realizzazione di un sistema di acquisizione, elaborazione e diffusione delle informazioni riguardanti l'offerta di trasporto migliore per ogni tipologia di merce in considerazione dei tempi di consegna e pre-

vede di coinvolgere gli attori che, a qualunque titolo, interagiscono con il sistema del trasporto delle merci.

Nell'analisi progettuale è evidente il quadro delle esigenze infrastrutturali che limitano le potenzialità dei singoli nodi portuali. Per tutti basti citare il Porto di Augusta, per il quale si rileva la enorme potenzialità per le caratteristiche, assolutamente invidiabili, dei fondali, ma la altrettanto grande distanza (specie se rapportata ai limitati "tempi di reazione" dei competitors europei) dal raggiungere gli standards tecnici, sempre più elevati, richiesti dal mercato.

L'iter propedeutico alla tanto attesa bonifica è stato già sufficientemente complesso, complicato e lungo e l'analisi meramente quantitativa dei movimenti delle merci, soprattutto se rapportata agli incrementi di altri hub portuali, dà solo parzialmente conto di quanto si stia perdendo. Inoltre, la cooperazione tra Catania ed Augusta è essenziale, non si può continuare senza che le due rispettive

rappresentanze parlino e comincino a progettare insieme ciò che serve per superare le rispettive criticità (i limiti per gli spazi di movimentazione delle merci) e mettere a valore le proprie potenzialità.

Altra criticità è rappresentata dalla carenza di infrastrutture (viabilità e ferrovia con reti spesso lacunose). È evidente che il progetto complessivo "necessita di un forte coordinamento tra le diverse iniziative" che si andranno a strutturare in particolare nella Sicilia Sud-orientale e in direzione del terminal di Augusta.

Resta l'amarazza che quasi mai, sulla stampa, si assiste al confronto anche critico tra le forze politiche su quelli che sono i veri temi dello sviluppo. Quando si uscirà dal provincialismo della piccola politica espressa dai nostri rappresentanti istituzionali e si riuscirà a confrontarsi con i problemi strutturali del territorio, forse, la nostra provincia e la nostra Sicilia potranno avere una prospettiva di sviluppo vero e duraturo.