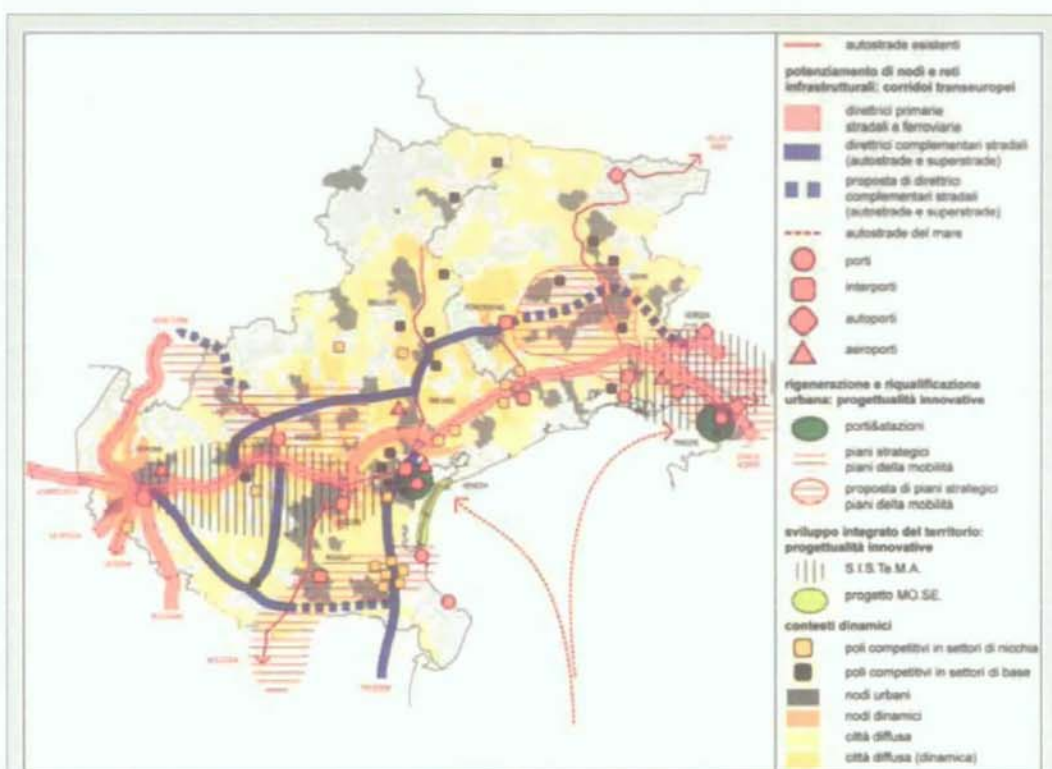
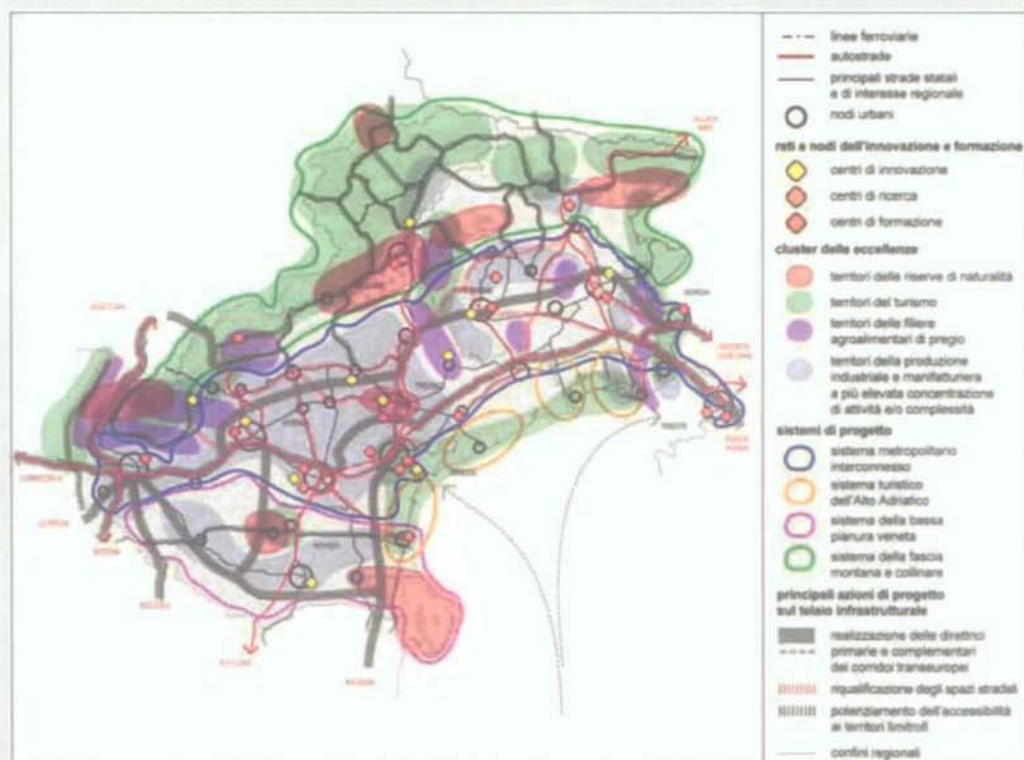
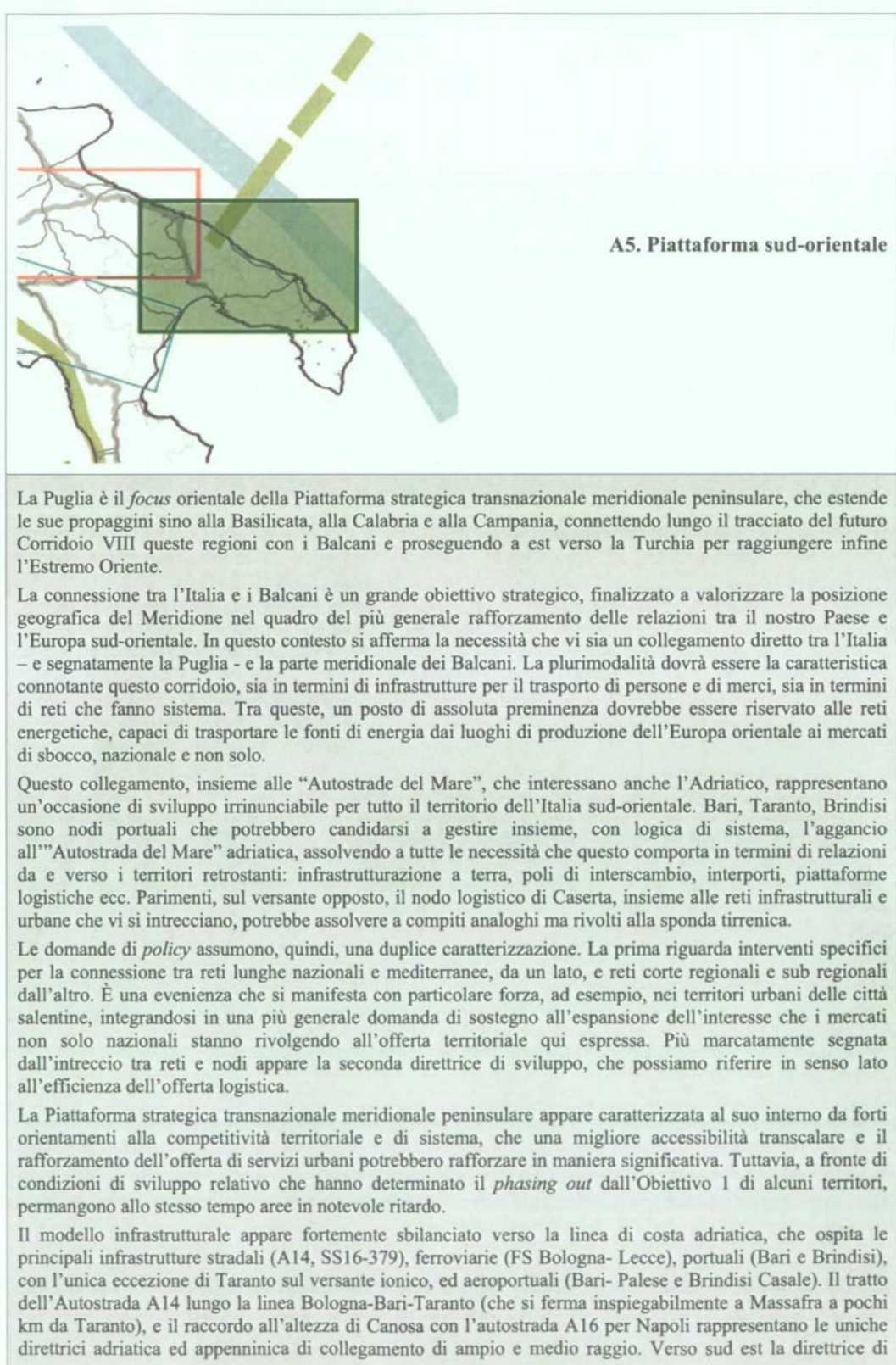




*Gli scenari prospettici - progetti integrati di territorio con ruolo cardine*



*Gli scenari prospettici - progetti integrati di territorio con ruolo complementare*



collegamento tra Bari e Lecce ha subito negli ultimi anni un consistente potenziamento, mentre verso sud-ovest la SS106 Ionica di collegamento con la Calabria e con la Sicilia, conserva ancora alcuni tratti di sezione ristretta con funzioni prevalenti di traffico locale, e non risulta efficacemente connessa al tronco autostradale A3 Salerno-Reggio Calabria, sicché tutto il traffico originato da queste regioni tende a convergere sulla direttrice tirrenica privilegiando gli scambi con la Campania e il Lazio. Inoltre, le relazioni interne tra Puglia e Basilicata sono ancora rese difficili dall'assenza di collegamenti veloci verso le città capoluogo di Matera e Potenza.

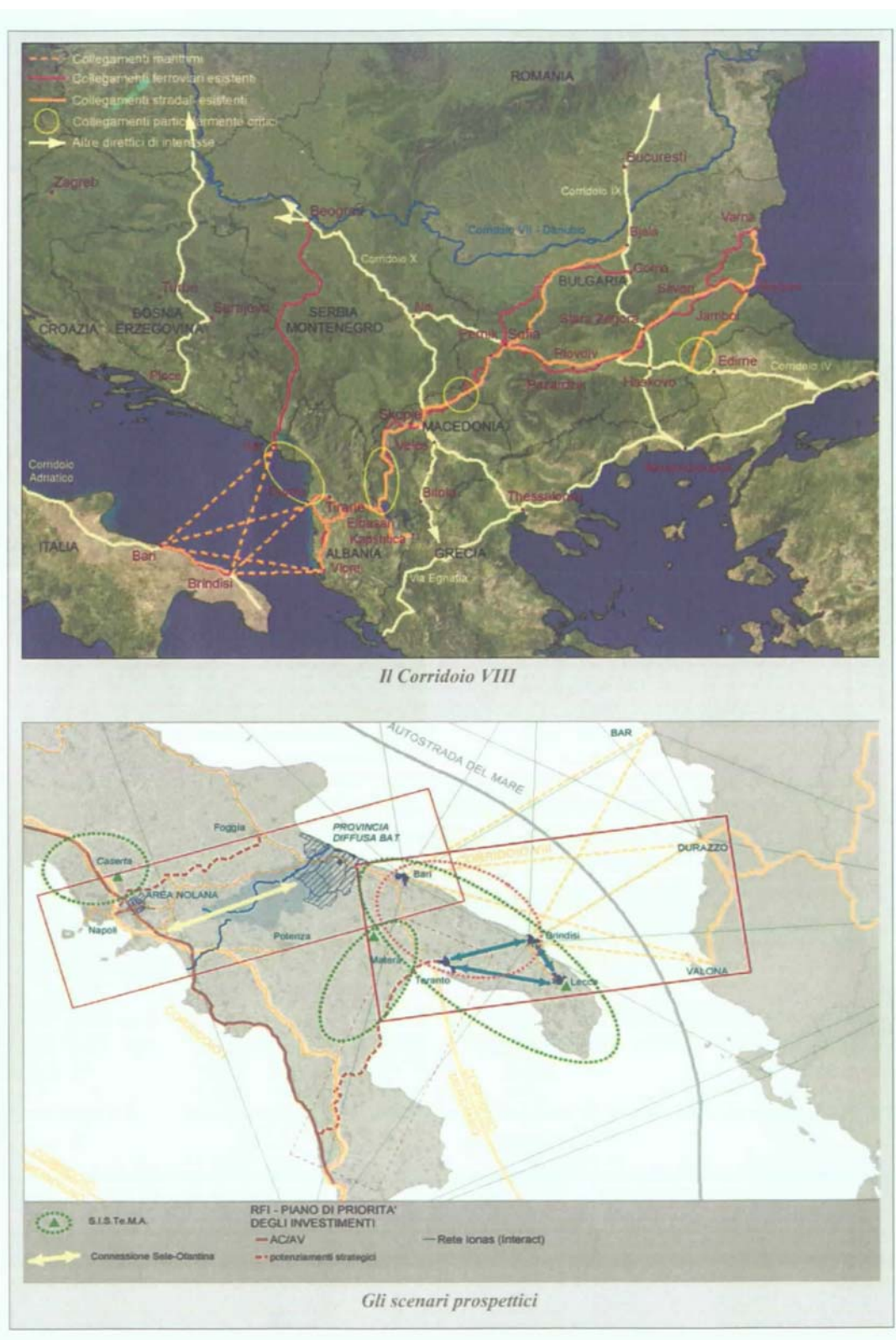
La diagnosi territoriale delinea l'emergere di sinergie e complementarietà tra i tre poli che costituiscono il territorio-snodo: se Bari si caratterizza per una più decisa vocazione all'attrazione di flussi di persone e di risorse di carattere immateriale, Brindisi emerge come polo di smistamento commerciale rispetto alla direttrice balcanica e come porta di accesso al sistema salentino, mentre Taranto trova la sua più forte caratterizzazione nel configurarsi come nodo logistico di rilievo internazionale. L'efficace sviluppo delle interdipendenze e delle sinergie tra le diverse complementarietà emergenti rappresenta, unitamente alla realizzazione degli interventi necessari a valorizzare le singole potenzialità segnalate, la condizione affinché il territorio-snodo possa sfruttare appieno il patrimonio di risorse di cui è depositario.

Alla luce del quadro strategico delineato in fase diagnostica l'individuazione di possibili priorità d'azione relative al territorio-snodo considerato non può che partire dalla definizione di un sistema integrato dei porti, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza. In particolare:

- il porto di Taranto è il secondo hub italiano dedicato al transhipment e presenta rilevanti opportunità di sviluppo in questo settore; le opportunità offerte dalla "cattura" di una quota significativa dei rilevanti traffici container internazionali potranno essere sfruttate appieno dallo scalo pugliese solo se esso saprà attrezzare il suo retroterra per accogliere funzioni avanzate di carattere logistico e saprà offrire un'efficace riconnessione al sistema autostradale e ferroviario nazionale: priorità, dunque, agli interventi infrastrutturali e logistici già elencati nel paragrafo precedente;
- il sistema portuale pugliese adriatico (Bari – Brindisi) svolge un'importante funzione in relazione ai collegamenti con i Balcani ed è il terminale del programmato Corridoio VIII: le priorità d'azione individuabili per i due scali fanno riferimento ad una più decisa vocazione al trasporto passeggeri e crocieristico per Bari, anche in considerazione delle criticità legate alla profondità dei fondali e ai limitati spazi a disposizione, e al trasporto merci per Brindisi, anche se entrambi i porti soffrono di alcune carenze infrastrutturali e di problemi di riconnessione alla rete nazionale stradale e ferroviaria;
- l'efficace riconnessione ferroviaria tra i porti di Gioia Tauro e Taranto (già individuata in Legge Obiettivo per quanto attiene al potenziamento infrastrutturale e velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza) rappresenta una priorità strategica in funzione del potenziamento dei due hub container.

Candidandosi al ruolo di *gateway city* verso Balcani, Bari deve potenziare le funzioni di polo direzionale e l'offerta di servizi avanzati. Ciò si traduce nelle seguenti possibili strategie di azione:

- realizzazione degli interventi, già inseriti in Legge Obiettivo, finalizzati al potenziamento del nodo ferroviario e metropolitano, in particolare per quanto riguarda la riqualificazione della rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie e la deviazione della linea Bari-Barletta per il collegamento con l'aeroporto;
- potenziamento delle connessioni ferroviarie con Napoli, aprendo così il territorio alle opportunità derivanti da un efficace collegamento con la costa tirrenica e il sistema logistico campano;
- potenziamento, già in corso tramite gli interventi sulla SS 96 e sulla SS 99 inseriti in Legge Obiettivo, della direttrice verso Altamura e Matera, anche in funzione delle rilevanti attività produttive ivi localizzate (distretto del mobile);
- potenziamento della direttrice adriatica, sia sulla componente stradale che su quella ferroviaria (interventi già inseriti in Legge Obiettivo).





A6. Piattaforma tirrenico-ionica

Da tempo, anche nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, si discute sulla possibilità di attivare un Corridoio mediterraneo intermodale est-ovest. L'idea guida ne prospetta le funzioni di redistributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali.

L'obiettivo di fondo è quello di contribuire ad una più generale "ricentralizzazione" del Mediterraneo, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. I mezzi individuati sono sia materiali – percorsi alternativi all'allineamento dominante dei traffici in direzione nord-sud, confermati dai progetti prioritari delle reti transeuropee – sia strategici: una visione a lungo termine dello sviluppo territoriale guidata dal "braided approach" dei percorsi multipli e dell'intermodalità dei "clusters" e dei "global gateways".

Gli squilibri a cui il Corridoio Meridiano intende porre rimedio sono di due tipi. Gli intensi traffici lungo il percorso nord-sud, privilegiando soprattutto il trasporto su gomma, creano congestione e comportano notevoli problemi di inquinamento, a cui potrebbe porre rimedio una credibile alternativa che privilegi l'intermodalità via mare. In secondo luogo, il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone della *core area* dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi.

L'attivazione del "Corridoio Meridiano" potrebbe dunque fungere da "dispositivo territoriale" in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze.

Un contributo fondamentale all'attivazione del Corridoio Meridiano è dato dalla Piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionica, attestata sul Corridoio Transeuropeo I (Berlino-Palermo).

I capisaldi territoriali della Piattaforma sono i territori urbani di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria-Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa, i quali costituiscono i fuochi di un sistema di risorse, di domande di trasformazione, di tendenze di sviluppo e di opportunità di innovazione che ne alimentano il ruolo strategico nazionale.

Le situazioni territoriali presenti all'interno della Piattaforma producono molteplici domande di *policy*, non tutte di facile intercettazione. Alcune situazioni rendono necessario approfondire la diagnosi, mentre altre, come quelle di seguito richiamate, assumono già evidenze riconoscibili.

La piena valorizzazione degli imponenti investimenti compiuti nel passato sul fascio infrastrutturale Gioia Tauro-Catania-Augusta, potenziale nodo di primo livello del Corridoio Meridiano per la connessione con il Medio Oriente e Suez, richiede strategie in grado di operare su più direzioni. Il miglioramento della complessiva accessibilità al mercato si ottiene attraverso il potenziamento delle connessioni al Corridoio I e l'attivazione dei nodi dell'armatura meridiana di connettività. Il completamento dei processi produttivi in filiera con le specializzazioni manifatturiere interne (alte tecnologie, abbigliamento, alimentari) passa attraverso il rafforzamento del *milieu* logistico di Catania, la specializzazione dei porti e la localizzazione di attività di servizio. La possibilità di intercettare i flussi globali est-ovest, anche con l'obiettivo di creare nuovo valore aggiunto alla produzione locale e alla produzione in transito, richiede il potenziamento e la

diversificazione delle specializzazioni nell'attività portuale e logistica di Augusta.

Il potenziamento delle funzioni metropolitane di Catania attraverso azioni innovative per l'internazionalizzazione del distretto tecnologico, appare la precondizione affinché la città etnea possa ragionevolmente aspirare al ruolo di *gateway city* del Mediterraneo.

Nonostante i fattori unificanti, Catania, Siracusa e Ragusa si sono sempre caratterizzate, nella loro storia, per una certa separatezza; talvolta così forte, da indurre, anche nell'immaginario collettivo, alla attribuzione di veri e propri "marchi"; finendo così per essere d'ostacolo ad un processo di integrazione economica e territoriale che, pur nel quadro di una sana logica competitiva, sapesse sfruttare le specificità proprie di ciascuna delle tre entità urbane. Per invertire la traiettoria di questo processo occorre che tali specificità acquisiscano la connotazione di "specializzazioni funzionali" e si trasformino così in "risorse" capaci di attivare percorsi virtuosi di sviluppo economico e sociale.

Per cogliere appieno le potenzialità del territorio-snodò considerato è necessario collocarlo nella nuova prospettiva strategica che sembra emergere con forza, caratterizzata da una tendenza alla "ricentralizzazione del Mediterraneo" sia in termini geo-politici, sia in termini economico-produttivi e commerciali.

La Sicilia si candida, infatti, per tradizione storica e per posizione geografica, ma anche per meditata riflessione e visione strategica, a divenire un'importante piattaforma logistica del bacino del Mediterraneo, crocevia dei traffici con prevalente andamento est-ovest, ma anche dei flussi provenienti dalla sponda nord del Mediterraneo, soprattutto in prospettiva della creazione della Zona di Libero Scambio prevista dalla "Dichiarazione di Barcellona".

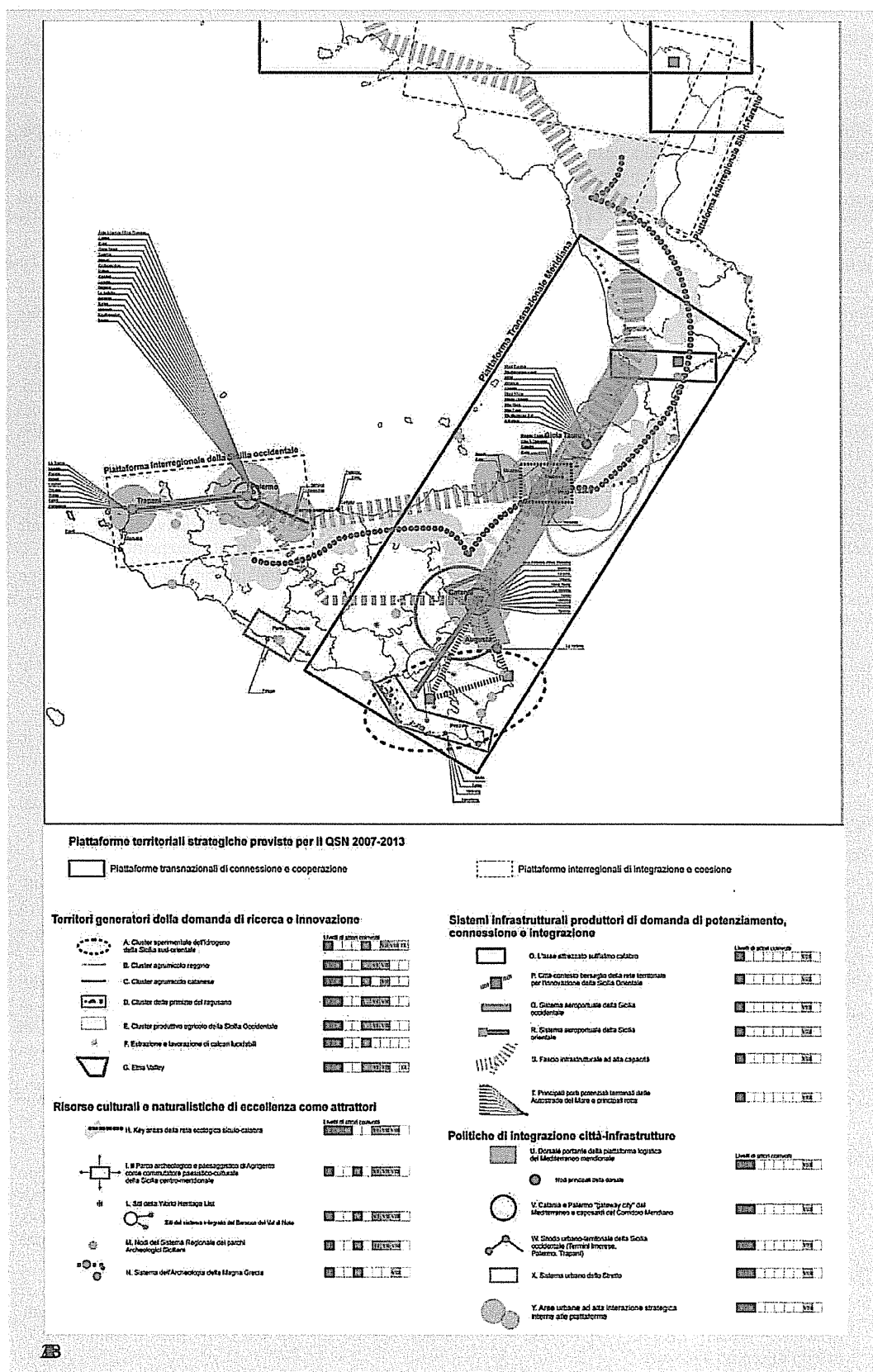
Appare evidente che, per svolgere realmente tale ruolo, l'intero territorio regionale con i diversi sistemi infrastrutturali che lo innervano debbono essere coinvolti e lavorare in sinergia definendo compiti e funzioni specifiche e sinergiche. Ciò, in particolare, è vero per il sistema portuale, laddove l'eccessiva parcellizzazione delle scelte di intervento può costituire un limite allo sviluppo di un sistema realmente competitivo.

Se l'intero territorio regionale partecipa a pieno titolo della prospettiva strategica fin qui delineata, emerge con chiarezza come il ruolo principale di redistribuzione e "messa a valore" dei flussi è rivestito dal territorio-snodò considerato, nell'ambito del quale si collocano le più rilevanti attrezzature logistiche (porti di Augusta, Catania e Santa Panagia, interporto di Catania-Bicocca, aeroporti di Catania e Comiso), si attestano i principali corridoi infrastrutturali (sfocciamento Corridoio I e Corridoio Meridiano, di cui si tratta più diffusamente nella parte Quarta del presente volume) e si registra la presenza di eccellenze territoriali ed economico-produttive di grande rilievo.

La diagnosi territoriale applicata al territorio-snodò della Sicilia orientale mostra con chiarezza le risorse e le potenzialità caratterizzanti i tre ambiti in cui esso si articola. Anche in questo caso, come già rilevato per l'esempio pugliese, la capacità propulsiva del territorio-snodò potrà effettivamente manifestarsi solo attraverso il perseguimento di una strategia complessiva e coordinata, che sostenga il valore aggiunto del "sistema" piuttosto che la semplice sommatoria delle parti.

Tra le possibili priorità d'azione individuabili possono essere annoverate:

- il potenziamento dell'asse ferroviario Catania – Siracusa, già inserito in Legge Obiettivo come intervento di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione) per la tratta Bicocca – Targia;
- il completamento dell'asse autostradale Messina-Siracusa-Gela, anch'esso inserito in Legge Obiettivo e parzialmente in corso di realizzazione;
- la riconversione del porto di Augusta, che potrebbe diventare in tempi rapidi, con opportuni interventi infrastrutturali, peraltro già individuati, un nuovo scalo di *transshipment* di dimensioni rilevanti; in prospettiva l'efficace riconnessione dello scalo con il sistema territoriale catanese (e con il porto di Catania e l'Etna Valley), ma anche con il Ragusano (e con l'aeroporto di Comiso), potrebbe infondere un impulso rilevante ai bacini produttivi locali;
- il potenziamento dell'aeroporto di Comiso, peraltro già previsto dalla Regione Siciliana, potrebbe consentire al territorio ragusano, nel quale si localizzano produzioni agricole di elevato pregio, di aprirsi al commercio internazionale anche su mercati che attualmente appaiono inaccessibili;
- alla luce della forte concentrazione produttiva nella provincia di Catania, delle potenzialità di sviluppo legate al turismo e alla rifunzionalizzazione del porto di Augusta come grande *hub* destinato alle grandi navi porta-container, risulta prioritario il potenziamento, peraltro già programmato in Legge Obiettivo, dell'interporto di Catania Bicocca e la sua efficace riconnessione con lo stesso porto di Augusta, da una parte, e con l'interporto di Termini Imerese, dall'altra;
- la riconversione delle linee ferroviarie attualmente scarsamente utilizzate in chiave turistica e/o delle linee dismesse o in fase di dismissione in funzione della realizzazione di itinerari ciclabili (ad esempio la tratta Siracusa – Vizzini Licodia o la Ragusa – Giarratana), agendo su Siracusa come polo direzionale e di offerta di servizi avanzati.



PAGINA BIANCA