

La scelta dei sistemi di trasporto quale parte integrante della pianificazione dello spazio marittimo

Lo sviluppo degli insediamenti costieri, siano essi abitativi, turistici o industriali, è avvenuto in prevalenza sino a oggi senza alcuna forma di pianificazione strutturata.

Anche nei rarissimi casi in cui una pianificazione c'è stata – soprattutto per i più recenti insediamenti turistici – questa però è quasi sempre stata fatta in meri termini urbanistici, senza valutare adeguatamente il sistema dei trasporti.

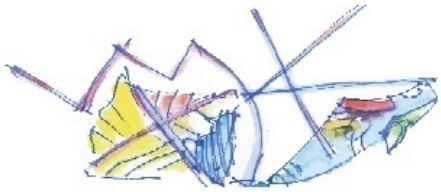
Il risultato finale di un tale sviluppo, se non selvaggio quantomeno acritico, ha fatto sì non solo che alcune zone costiere siano state di fatto deturpate e/o realizzate in assenza dei servizi indispensabili al loro funzionamento, ma anche che l'accessibilità e i servizi di trasporto ad esse asserviti siano mal dimensionati sotto i molteplici aspetti della capacità di trasporto, dell'accessibilità fisica, della distanza temporale, dell'integrazione logistica e modale e dell'impatto ecologico.

Integrare i sistemi di trasporto in aree che si sono sviluppate senza una pianificazione coordinata, però, pone due ulteriori problemi.

Il primo risiede nel fatto che i mezzi di trasporto richiedono, per poter funzionare in modo ottimale, infrastrutture adeguate e coerenti con i mezzi stessi: non averne effettuata la pianificazione *ex ante* crea spesso i seri vincoli di strade non adeguate per dimensioni, geometria e numero di intersezioni, di porti incapaci di reggere lo sviluppo, di stazioni ferroviarie e aeroporti difficilmente raggiungibili, di integrazione modale scarsa se non nulla.

Il secondo, a mio avviso ancora più grave, è dovuto all'incapacità dei decisori politici – e dei tecnici o presunti tali a cui quelli si appoggiano – di formulare previsioni realmente attendibili sulle esigenze di mobilità, di cose a persone, che dovranno essere garantite, aggravate dal fatto che quasi sempre, anziché formulare giuste richieste di trasporto, vengono presentate specifiche richieste di modi (ad esempio la ferrovia), spesso non congruenti con le reali necessità da soddisfare.

Ogni modo di trasporto, infatti, per essere efficiente ai fini della mobilità, dei costi e dell'impatto ambientale va scelto sulla base di parametri ben precisi, quali, ad esempio, il numero dei viaggiatori trasportati, la frequenza richiesta, la distanza totale da percorrere, quella fra due fermate successive, i periodi di punta e di morbida, ecc..



Vi sono situazioni, in Italia, dove alcune tratte ferroviarie potrebbero essere chiuse e sostituite con un servizio di taxi a chiamata, pagato dall'amministrazione titolare del contratto di servizio, che risulterebbe meno inquinante, meno costoso e più efficace del treno.

Un esempio pratico nel settore delle merci.

Il porto di Gioia Tauro è stato sviluppato in assenza di qualsivoglia seria pianificazione trasportistica.

Per rilanciarlo molti propongono di far scaricare lì le navi e di trasferire poi le merci al nord (Italia? Europa?) con il treno.

La flotta portacontainer mondiale è però oggi avviata, per ovvie ragioni economiche, verso il gigantismo, con navi che arrivano sino a 20.000 TEU.

Prendiamo comunque una nave piccola, diciamo 9.000 TEU (era lo standard top nel 2005), e ipotizziamo di trasferire i container via treno.

Un treno merci con modulo adeguato per poter viaggiare indifferentemente in tutta Italia non può superare i 550-600 metri di lunghezza, cioè circa 30 carri da 2 TEU ciascuno, per un totale di 60 TEU a treno.

Per scaricare la nostra nave serviranno quindi 150 treni, cioè un treno ogni 9,6 minuti – al di là dei limiti di capacità per molte tratte e nodi – per tutto l'arco delle 24 ore e ciò ipotizzando che l'infrastruttura non debba mai essere chiusa per manutenzione e che su essa non circolino treni viaggiatori.

Lascio a voi fate i conti di cosa accadrebbe se attraccasse una nave moderna, da 15.000 o 18.000 TEU.

Lato mare le cose non vanno meglio: specialmente nel periodo estivo assistiamo a una incidentalità elevata spesso legata all'eccessivo traffico in entrata e uscita da porti turistici non sempre collocati e progettati nel modo opportuno, interferenza con e tra linee di navigazione passeggeri, traffico merci, diportismo, pesca professionale, ecc..

Piccoli esempi per evidenziare, se ancora ve ne fosse necessità, l'inderogabile esigenza di una pianificazione realmente coordinata, che comprenda anche i trasporti – via terra e via mare – e l'integrazione logistica, per i passeggeri e per le merci, tra questi.

Soprattutto in un'area fragile dal punto di vista ecologico, paesaggistico e antropico come lo spazio marittimo, dimensionare e progettare adeguatamente i sistemi di trasporto – finanche, se strettamente necessario, limitando gli accessi – non è più un optional, ma una ineludibile esigenza.

FABIO CROCCOLO
Ministero delle Infrastrutture e dei TrasportiDirezione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime (DIGIFEMA)
digifema@mit.gov.it, +390644126461