

SALVO DI BELLA

L'ASSETTO URBANO E LA MOBILITÀ IN SICILIA TRA LOCALISMO ED «EURO-MEDITERRANEITÀ» (*)

Introduzione. – La città accoglie in sé un principio generatore della civiltà, concretizzando il «patto di comunità» che lega le genti al proprio territorio. Essa, peraltro, oggi più che in passato, svolge la funzione di cerniera tra relazioni planetarie e locali, e quindi di connessione tra reti locali e assetti infrastrutturali a dimensione macro-areale. Ciò porta a definire una strategia di pianificazione urbana volta a infondere nuovi impulsi allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni esistenti. Tale concetto rappresenta l'obiettivo generale da perseguire per l'attuazione di un intero sistema europeo dove l'assetto dei nodi (essenzialmente rappresentato dalle Metropolitan European Growth Areas – MEGAs) lascia il posto a quello delle reti, il cui programma di sviluppo prevede l'interconnessione tra i nodi e l'armatura dei trasporti di livello superiore, per giungere alla formazione di eccellenze, in cui il «capitale territoriale» diventa potente fattore di produzione e di sviluppo, e le città «avanzate» i nodi catalizzatori della crescita policentrica. In particolare, la strategia promossa dall'Agenda di Lisbona assume rilevanza nei confronti delle città di medie dimensioni, le cosiddette piccole capitali, nelle quali è possibile evidenziare delle potenzialità protese a formulare piani strategici di nuova generazione (Metropolitan, 2004).

Nella nuova impostazione geografica riferita alle città medie, la politica delle reti si deve arricchire di un'ottica interscalare, capace di identificare diverse funzioni a seconda dello scenario di riferimento. A scala globale occorre sostenere l'accessibilità rispetto al mercato mondiale, con l'impiego di sistemi specializzati di informazione e con relazioni riguardo ai luoghi di eccellenza della produzione culturale, al fine di realizzare interscambi in entrambe le direzioni tramite reti lunghe di cooperazione economica, scientifica e culturale. La città assolve a una funzione di potente snodo di grandi flussi (*gateway cities*), come porta di interfaccia del locale con il globale (Read, 2005).

A scala regionale occorre rafforzare le relazioni della città con il territorio di riferimento, secondo le proprie vocazioni, da cui dipende il successo delle progett-

(*) L'indagine viene effettuata su invito della Provincia Regionale di Catania al PROGEO (Centro di Progettazione e Ricerche Geografiche) operante presso il Dipartimento di Sociologia e Metodi di Scienze Sociali dell'Università di Catania.

tazioni elaborate. Sono città-nodo che assumono ruoli di specializzazione riguardo a fenomeni di servizio, creativi e culturali (Vattani, 2007).

A scala locale prevale una funzione capace di intercettare il mutamento della domanda, agendo come commutatore tra risorse, bisogni e aspirazioni. La funzione urbana che ne deriva è di servizio al contesto territoriale, incentivando la creatività locale in forza di vocazioni presenti e di esigenze nuove da perseguire.

Peraltro, il Consiglio Europeo Straordinario, che si è tenuto a Lisbona nel marzo del 2000, dedicato ai temi economici e sociali dell'Unione Europea, ebbe a definire importanti novità nella *guidance* delle politiche economiche degli Stati membri e dell'area nel suo insieme, tra le quali si annovera un obiettivo decennale da raggiungere e una strategia per attuarlo, la cosiddetta «Strategia di Lisbona», incentrata sulla connessione tra occupazione, riforme economiche e coesione sociale. Questi sono temi tutti fortemente ancorati alle capacità di cogestione che vedono nell'assetto urbano il teatro operativo, il solo che può raccogliere in sé le energie operative e gli ideali di crescita. In quella occasione si pose con evidenza l'attenzione allo *spatial planning*, considerando che la morfologia e le caratteristiche funzionali dello spazio fisico sono tra i fattori necessari e qualificanti per la creazione del valore, e d'altra parte si definì il principio che la distribuzione geografica delle disuguaglianze economiche e sociali debba essere vagliata adeguatamente, affinché anche i territori più fragili abbiano le stesse opportunità di crescita e di progresso se accompagnate da riscontri culturali che promanano dal tessuto urbano lì operante (Blotevogel, 2002, p. 346; Zatti, 2004).

Le Linee Guida Strategiche (LGS) per la programmazione 2007-2013, peraltro, mettendo in evidenza le esigenze di una più matura ed efficace considerazione delle politiche spaziali dell'Europa allargata, pongono in risalto il potenziamento dei livelli di competitività e di coesione territoriale, sebbene il peculiare carattere di identità che caratterizza ogni regione europea deve far riflettere sulla necessità di politiche di sviluppo e di coesione economica maggiormente selettive, perché sensibili alle differenze tra un contesto territoriale e l'altro. In effetti, si parte dal presupposto che il «capitale territoriale delle città e delle regioni d'Europa» rappresenti un patrimonio da mettere in valore secondo le variegate strategie collegate al potenziale endogeno di ogni contesto territoriale: tutelando i caratteri geografici, storici e culturali di un'area. In tale contesto bisogna, altresì, promuovere l'integrazione e la connessione tra livelli territoriali differenziati, realizzando forme efficaci di gestione che sappiano rendere coerenti, in senso verticale e orizzontale, le politiche settoriali intraprese (COM, 2005).

Nella progettazione delle LGS, la crescita dell'Europa come spazio coeso e vitale è in primo luogo legata al potenziamento delle reti infrastrutturali di primo e di secondo livello, condizione di base per l'unificazione dei mercati e per il rafforzamento delle capacità di attrazione e di radicamento territoriale dei flussi di persone, di merci e di conoscenze; reti «brevi» e reti «lunghe» rafforzate da livelli sempre più elevati di integrazione alle diverse scale e con i contesti spaziali, economici e sociali attraversati.

Queste considerazioni sono alla base di un nuovo progetto di integrazione territoriale dove lo scenario di sviluppo viene centrato sulla possibilità di costruire –

anche avvalendosi di innovative formule di *governance* – nuove economie, a partire dalla presenza di risorse territoriali, su basi culturali, ambientali, agrituristiche e di posizione geografica, che insieme creano un nuovo capitalismo di territorio, supporto fondante su cui edificare progetti e azioni efficaci e solide.

Si sostiene l'idea che le infrastrutture sono necessarie ma non sufficienti per lo sviluppo delle competitività: esse da sole non portano sviluppo se non vengono ancorate al tessuto economico-sociale locale e non si rapportano alla domanda presente nel territorio, che a sua volta costituisce causa ed effetto della loro presenza (Giuntini e Pavese, 2004, p. 14).

Bisogna notare che nel Mezzogiorno, e con grande probabilità anche a livello nazionale, il limite principale della politica di investimento per realizzare le infrastrutture è da attribuire alla mancanza di capacità del sistema di realizzare rapidamente le opere programmate e finanziate dalla Comunità, così da assorbire le risorse disponibili e soprattutto garantire che le opere effettuate esplichino gli attesi effetti di sviluppo ⁽¹⁾.

Tali limiti sono ancora più marcati se si osserva la situazione siciliana, dove per la realizzazione delle grandi opere, come l'autostrada Messina-Palermo, si sono impiegati tempi pluridecennali: il che, oltre a scontrarsi con i tempi imposti dai finanziamenti comunitari, può rendere non percorribile, per possibili alterazioni nei presupposti temporali, la progettazione di qualità che oltre al disegno tecnico interessino la realizzazione di servizi e l'operatività dei processi economici conseguenti.

È per tali considerazioni che l'analisi della programmazione nel realizzare le infrastrutture di trasporto, legandosi all'approccio logistico della mobilità, ha per l'isola un'importanza assoluta, non solo nel riscontro con il restante territorio nazionale e con i paesi dell'area mediterranea, ma anche dal punto di vista trasportistico interno alla regione.

L'assetto urbano della Sicilia: verso un nuovo modello di mobilità. – L'isola presenta una difforme distribuzione della popolazione residente: il peso demografico delle tre aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina rappresenta circa il 43% del totale, mentre i sistemi urbani di media dimensione di Siracusa, Ragusa, Agrigento e Trapani rafforzano il vello demografico del labbro costiero, lasciando solo il 18% del totale della popolazione isolana alle province interne dell'Ennese e del Nisseno. Tale realtà viene ulteriormente aggravata dalla presenza di territori vuoti e spazi rurali non produttivi presenti in maggior misura nei terri-

(1) In effetti, le risorse comunitarie coordinate dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione del Ministero dello Sviluppo Economico, sin dal 1998, concentrano le loro azioni sulle politiche di sviluppo regionale con l'obiettivo istituzionale di realizzare, in attuazione dell'articolo 119 comma 5 della Costituzione, gli interventi volti al riequilibrio economico-sociale delle aree sotto utilizzate del paese: per il periodo di programmazione 2007-2013 esse assommano a 123,2 miliardi di euro e a esse va aggiunta la quota di risorse afferenti alla programmazione passata, che a oggi non ha ancora prodotto spesa (Sappino, 2007, pp. 396-397).

tori interni, dove l'abbandono della campagna e dei centri agricoli – a seguito di un processo di migrazione ancora non sopito – ha reso vano ogni progetto di sviluppo programmato.

Rispetto a questo scenario caratterizzato da un evidente squilibrio, dobbiamo annoverare una serie di progettualità infrastrutturali di trasporto riguardanti assetti viari, portuali e aeroportuali di recente attuazione che, seppure presenti lungo l'asse costiero, non potranno che determinare effetti di radiazione territoriale verso le zone meno sviluppate. Le autostrade Catania-Palermo e Catania-Messina rappresentano l'asse su cui si innerva tutto l'assetto viario isolano, e con il rafforzamento della Palermo-Trapani-Agrigento e della Catania-Siracusa-Ragusa si concluderà il periplo nord-est, mentre ancora carente risulta l'assetto viario tracciato sulla costa prospiciente il Canale. I porti rafforzano gli scenari di mobilità presenti nelle tre aree metropolitane dell'isola, anche se si annoverano sensibili proiezioni positive verso la nautica da diporto, con effetti già maturati – Portorosa, il Porto di Riposto, quello di Marina di Ragusa – e altri in via di espletamento – il Porto Marmoreo di Siracusa, di Giardini eccetera – che rappresentano le nuove soluzioni per un turismo elitario e non invasivo; mentre la presenza dei porti industriali – Siracusa, Augusta, Milazzo e Termini Imerese – pongono problemi ambientali che sempre più accentuano riscontri di inquinamento, gravi perché prossimi agli assetti urbani che li hanno gemmati. Il sistema aeroportuale formato dai due approdi di grande movimento passeggeri – Catania e Palermo – continua a rafforzarsi con la presenza di strutture più piccole ma assolutamente indispensabili – quali Birgi e Comiso – anche per il movimento, di persone e merci, verso gli arcipelaghi isolani. L'assetto ferroviario, infine, rappresenta la vera lacuna isolana per la vecchia e obsoleta struttura esistente, assolutamente inadeguata a svolgere un servizio efficiente e moderno.

Questo scenario, fatto di limitate positività e di forti contrasti, è scollato dalla progettazione comunitaria europea che spinge affinché la politica regionale attuale si concentri sul «rilancio della logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti italiani e dei servizi a essi connessi [...] e ciò anche in relazione all'attivazione dell'area di libero scambio euro-mediterranea entro il 2010» (Grasso, 2008, p. 147), che determinerebbe per l'isola l'opportunità di fungere da «porta del Mediterraneo» in vista del potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall'Estremo Oriente verso l'Europa occidentale. Tale prospettiva, compromessa dalle forti carenze e ritardi del sistema delle infrastrutture e della mobilità isolana rispetto ai livelli medi italiani di efficienza e sicurezza, potrà trovare attuazione solo se si attiva una politica territoriale dei trasporti che, basata sulle presenze delle poche infrastrutture operanti, sia di stimolo per uno sviluppo più armonico e coeso rispetto ai territori prossimi e marginali. In altri termini, è all'interno di un territorio dato e nella produzione di un effetto-rete percepibile anche nella fisicità di luoghi, strutture e persone, che una politica attiva può intervenire con immediatezza, efficacia e misurabilità di effetti, al fine di intensificare la forza lavoro e promuovere sinergie e capacità di sviluppo che, arricchendo il territorio pilota, non manchino di dare apporto costruttivo alle aree marginali limitrofe.

La Sicilia, tuttavia, pur con i suoi limiti, conserva livelli di dotazione di infra-

strutture superiori a quelli del Mezzogiorno e progettazioni di coesione sociale ed economica avanzata, che sembrano adeguati alla sfida imposta dal processo della globalizzazione, consistenti nella piena valorizzazione del capitale territoriale, nella tutela attiva delle pur limitate potenzialità proprie di ciascuna area, nella promozione dell'integrazione territoriale. Su questa base si potrà attuare una pianificazione attenta al territorio volta a integrare positivamente gli spazi del rurale, a incentivare la riqualificazione delle risorse umane e l'imprenditorialità dei settori produttivi.

Per tale ragione, l'analisi degli scambi commerciali effettuati dalla Sicilia nel contesto euro-mediterraneo rappresenta una chiara lettura delle attitudini proprie del mondo imprenditoriale isolano, nel riscontro con quella porzione di mercato mondiale che, per proiezione geografica, progettazione culturale e limiti economico-sociali, caratterizza un'area omogenea e di grande sviluppo.

Catania: nodo strategico della piattaforma multimodale. – Nel programma di iniziative comunitarie «Accessibilità e Intermodalità» (ACE) è stata elaborata, per la prima volta con riferimento alla realtà isolana, un'analisi riferita ai flussi di traffico circolante, dalla quale si ricava un'indicazione chiara sulla forte polarizzazione di essi lungo la zona ionica e con significative proiezioni verso l'interno. Ciò interessa le province di Enna e di Caltanissetta e la cuspide sud-orientale, con riferimento al Ragusano e al comprensorio di Gela, confermando, così, l'esistenza del distretto logistico ionico che vede in Catania il polo di irradiazione e di confluenza dei trasporti veicolari, con circa il 70% del movimento di merci giornaliero isolano. Palermo aggrega a sé il movimento veicolare privato nel comparto occidentale dell'isola, con un forte collegamento con il fronte costiero trapanese e agrigentino, mentre Messina raccoglie la domanda di trasporto privato che interessa entrambe le zone costiere prossime alla città, con una proiezione maggiore sul Tirreno, che comunque non oltrepassa la città di Cefalù (Corriere, 2006).

Il trasporto aereo isolano, per la sua peculiare importanza volta a ridurre l'emarginazione geografica dell'isola rispetto al continente, rappresenta circa il 9% del traffico passeggeri nazionale, e si propone con un *trend* in crescita a seguito del miglioramento delle strutture operative di Palermo e, in special modo, dello scalo di Catania. Entrambi gli aeroporti svolgono collegamenti internazionali, mentre hanno valenza regionale gli aeroporti di Pantelleria, Lampedusa e Trapani. Un nuovo scalo, quello di Comiso, e il progetto di costruirne uno intercontinentale nell'Ennese, con capitali cinesi, rappresenteranno le ulteriori alternative che si imporranno sul mercato mondiale in aggiunta ai due *hubs* dell'isola, quale nodo in prospettiva del Sistema Aeroportuale Orientale.

La funzione portuale isolana lamenta un evidente limite in rapporto al restante territorio nazionale e nei confronti dei paesi del Bacino. Le infrastrutture sedi di autorità portuale sono quelle presenti nelle due città principali, mentre porti marittimi di prima categoria sono quelli di Palermo, Catania, Messina e Trapani, che con Termini Imerese rappresentano gli scali inseriti nelle linee di trasporto RO-RO per il combinato strada-mare. Siracusa, Gela, Augusta e Milazzo chiudono la serie

dei porti marittimi di categoria A, con caratterizzazione fortemente industriale, mentre sessanta sono gli accosti dedicati alla nautica da diporto, all'attività ittica, agli ormeggi militari e a quelli di servizio di alaggio e cantieristico (Di Bella, 2000).

Come già detto, il trasporto ferroviario rappresenta per la Sicilia la grande incompiuta, e ciò è ancora più inspiegabile se si considera che la rete ferroviaria siciliana è stata segnata tra le prime in Italia, dato che la tratta Palermo-Bagheria risale al 1863 e già agli inizi del secolo successivo la maggior parte delle rete primaria era stata realizzata (Maggi, 2005). Malgrado ciò il progetto europeo prevede l'inclusione delle tratte regionali Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa e Gela-Agrigento nella rete transeuropea, mentre è stato prolungato il Corridoio 1 Berlino-Roma-Napoli includendo il tratto Messina-Palermo.

Oggi, in mancanza di un adeguato aggiornamento delle infrastrutture, se si esclude l'area metropolitana palermitana, si evidenzia la natura obsoleta di tutta la rete isolana – quella primaria commerciale, per i collegamenti con il continente, la secondaria, di supporto a quella commerciale, e la rete locale, di interesse regionale – che ha determinato un significativo decremento del traffico passeggeri pari al 27% dal 1991 al 2001 (Grasso, 2008, p. 166); e ciò a causa dell'impiego di lunghi tempi di percorso, per l'utilizzo di vetture vecchie di disegno e di funzionalità, e per i tracciati, che presentano tutte le carenze di percorsi segnati da un riscontro produttivo su base relazionale non più attuale.

I due comparti isolani, l'occidentale e l'orientale, caratterizzati dalla polarizzazione delle due città più popolate, danno luogo a differenti distretti logistici (Iannone, 2005; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2006), dove si evidenzia la concentrazione di imprese e infrastrutture per la fornitura di servizi logistici integrati e multimodali.

Il versante ionico, assieme alla cuspide sud-orientale dell'isola, raccoglie, in tal senso, il maggior numero delle caratteristiche economico-funzionali della Sicilia e si propone come fattore strategico fondamentale del fronte orientale con la formazione, come già detto, del distretto logistico Catania-Augusta-Siracusa con una proiezione territoriale che coinvolge le province di Caltanissetta, di Enna e di Ragusa. In tale ambito, la presenza di importanti infrastrutture nodali, assieme alla maggiore concentrazione di popolazione e di attività della regione e a comparti produttivi nell'ambito industriale e agroalimentare, suggerisce la formazione di un sistema multipolare a reticolo, capace di incentivare uno sviluppo economico-sociale dell'area in specie, e conseguentemente della Sicilia. La funzione pilota del capoluogo etneo aggiunge sinergia ulteriore al distretto logistico ipotizzato: per la produzione agricola della Piana, per la concentrazione nel proprio tessuto industriale di piccole e medie imprese a variegato interesse merceologico e per la Etna Valley, caratterizzata da avanzata tecnologia dell'informazione e della comunicazione – e riscontro logistico – per la presenza dell'aeroporto, delle autostrade, del porto e della ferrovia. Ciò presuppone, tuttavia, una politica di potenziamento delle armature transnazionali con riferimento alle connessioni aeroportuali, al sistema portuale per l'attrattività dei flussi mediterranei e al consolidamento della rete infrastrutturale di secondo livello (Costa, 2007). Per quanto attiene alle politi-

che di connessione alle armature transnazionali, si deve porre attenzione ai rapporti con il sistema europeo, che ha come riferimento il Corridoio ferroviario 1 della rete Trans-European Transport Network (TEN-T) Berlino-Palermo; il percorso alternativo del Corridoio 1, tendente a collegare Messina a Palermo attraversando l'autostrada Catania-Palermo, per comprendere i comparti territoriali sud-orientali e centrali dell'isola; la rete infrastrutturale di connessione con porti, aeroporti, autoporti e nodi logistici e interporti.

Così, riguardo al potenziamento delle connessioni aeroportuali di grande importanza per le reti lunghe, a fronte di reti terrestri lente e anticate, si dovrà procedere a rafforzare i nodi infrastrutturali con il territorio asservito, connettendo funzionalmente Fontanarossa, come scalo intercontinentale, con l'aeroporto di Comiso, con funzione integrata a sistema per tutto il comprensorio sud-orientale della Sicilia.

Il comparto portuale, all'interno delle politiche comunitarie di potenziamento delle «autostrade del mare», rappresenta un importante riscontro per la connessione alle reti lunghe e per l'apertura dei prodotti locali verso i mercati europei. Per tali ragioni la politica di rete del sistema portuale della regione sud-orientale isolana abbisogna di un adeguato rafforzamento, riferito alla realizzazione della piattaforma portuale Catania-Augusta, al potenziamento e alla specializzazione del porto di Augusta, di Siracusa, di Pozzallo e di Gela, e alla realizzazione delle infrastrutture retroportuali per la connessione dei porti con le reti medie e lunghe.

La dimensione internazionale fin qui proposta, con un raggio operativo su basi europee, dovrà saldarsi con il potenziamento e il consolidamento della rete di secondo livello che opera nel nostro territorio e che rappresenta la tratta terminale del Corridoio 1. Il sistema logistico integrato dovrà essere realizzato attivando un'interconnessione tra l'autoporto di Vittoria e la piattaforma multimodale di Catania; la realizzazione degli autoporti generali di Catania, di Melilli e di Vittoria (specificando, per quest'ultimo, la funzione ortofrutticola); la messa in opera, infine, dell'autoporto specializzato del centro-isola con innesto su Caltanissetta e sull'ASI Dittaino, per chiudere, così, l'anello logistico gravitante sulla città di Catania.

La domanda di mobilità generale proposta dal PUM. – La Provincia Regionale di Catania ha proposto all'attenzione degli operatori economici locali, alla fine del 2006, un processo di pianificazione strategica, al fine di realizzare un piano urbano della mobilità che si basi su tre concetti chiave: capitalismo di territorio, capitalismo delle reti e piattaforme territoriali. Lo schema operativo su cui si fonda la strategia futura trova fondamento nella constatazione che il policentrismo competitivo dell'area euro-mediterranea può trovare incremento attraverso la ridistribuzione dei flussi, che, passando per Catania, potranno trovare un approdo con spiccate capacità multimodali e un territorio di riferimento con capacità di trasformazione e di incremento del valore aggiunto inerente al prodotto di transito.

Il progetto di sviluppo è fortemente centrato sulla possibilità, anche avvalendosi di innovative forme di *governance*, di costruire nuove sinergie, a partire dalla presenza di risorse territoriali, culturali, ambientali e agricole, e di «qualità posi-

zionali» che insieme creano un nuovo concetto definito «capitalismo di territorio», come base fondante su cui costruire sinergie economico-sociali solide e durature.

Sulla base di tale progettualità gli interventi proponibili si fondano sul potenziamento dei flussi, che potranno contribuire al rafforzamento della centralità di tutto il territorio isolano della sponda orientale. Si deve considerare, peraltro, che nessuna risorsa, per quanto importante, possa da sola essere punto di riferimento nodale del sistema senza la dovuta compartecipazione del «capitalismo delle reti», attraverso l'immissione nel flusso della comunicazione delle merci, delle persone e delle informazioni, riferite alle risorse del suddetto territorio. Il recupero di una centralità euro-mediterranea trova riscontro, come si è visto, su tre opzioni proponibili: azioni protese verso una politica che definisca gli obiettivi multiscalarari del sistema operativo, con interventi a livello globale ed europeo, con politiche di costruzione e potenziamento delle porte di accesso all'isola e, infine, con politiche protese al rafforzamento dell'armatura infrastrutturale di secondo livello; definizione di un piano dei trasporti e individuazione delle infrastrutture coese alla realizzazione del sistema, con riferimento al «sistema aeroportuale» Fontanarossa-Comiso, alla definizione dei ruoli e delle competenze dei porti di Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo e Gela in un'ottica di *cluster*, all'integrazione logistica tra l'autoporto di Vittoria e la piattaforma di Catania, e con riguardo alla piattaforma logistica per il settore ortofrutticolo del Ragusano; richieste riferite alle domande di mobilità generate dalle eccellenze territoriali, con riferimento alle eccellenze culturali e naturalistiche, alle produzioni agroalimentari e ortoflorovivaistiche e alle eccellenze delle produzioni industriali.

I flussi generati da queste tre ultime categorie di domanda delle eccellenze, esposte nella II Conferenza Programmatica del 25 ottobre 2007, fanno riferimento alla mobilità delle persone verso i poli della cultura, sia in termini di fruizione culturale, sia in termini di produzione culturale e di formazione.

Si annoverano tra queste eccellenze: i parchi archeologici regionali, le aree ad alta naturalità (Parco dell'Etna e Parco fluviale dell'Alcantara), i centri storici del Val di Noto, Catania e Siracusa quali centri culturali e sedi di Ateneo, il distretto produttivo a elevata creatività e innovazione tecnologica dell'Etna Valley.

Per quel che attiene ai temi della produzione agroalimentare, l'incremento della domanda di mobilità avrà come riferimento la necessità di intervento sulla velocità con cui la produzione raggiunge i mercati di destinazione; quindi la specializzazione produttiva potrà giovare dell'incremento della capillarità del sistema dei trasporti del Sud-est. Un potenziale incremento di domanda può riferirsi al protodistretto latteario-caseario del Ragusano, a quello dell'arancia pigmentata siracusana, al protodistretto cerealicolo ennese, a quello ortoflorovivaistico e a quello del limone.

Per ultimo, la domanda per quanto riguarda la produzione industriale potrà indirizzarsi verso la definizione di filiere per il completamento della produzione dei semilavorati provenienti dall'estero e per lo smistamento di prodotti locali di particolare pregio, interessanti, tra l'altro, il protodistretto della pietra lavica etnea, quello della plastica e dei polimeri aretusei e il distretto produttivo *hi-tech* e *bio-tech* catanese.

Queste le linee programmatiche che il PUM intende perseguire, nell'ambito di un riscontro operativo che vede interessate le province della Sicilia orientale con la città di Catania quale polo nevralgico dell'area.

Il programma si configura come il primo gesto di attuazione di un quadro strategico quale contesto di riferimento per le interconnessioni tra le reti lunghe e le reti corte. Il Sud-est dell'isola rappresenta una forte «dorsale di competitività» per l'intero sviluppo regionale e meridionale in generale, per la sua risorsa posizionale derivante dal fatto di essere un *uncino* per le connessioni tra sistema nazionale e sistema mediterraneo, prefigurate a tutti i livelli di programmazione per il periodo 2007-2013. In essa, come si è visto, si intersecano molteplici progettazioni politiche di livello nazionale e locale, in particolare si fa riferimento: al programma SISTeMA prodotto dal Ministero delle Infrastrutture, nell'ottica di un riequilibrio dei sistemi territoriali di secondo livello riferito al territorio facente capo alle realtà urbane di Catania, Siracusa e Ragusa; alle politiche di sviluppo prefigurate dal Documento Strategico Preliminare Nazionale 2007-2013, in cui si riconosce la rilevanza di un macrosistema territoriale Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia, finalizzato a un riequilibrio territoriale nazionale; alla individuazione da parte del Ministero delle Infrastrutture del quadro di «Piattaforme territoriali» in base alle capacità relazionali, di competitività e di coesione dei territori.

In particolare, la Sicilia orientale è una componente cruciale della «Piattaforma transnazionale meridiana», comprendente anche la Calabria, e dove vengono individuati nei nodi di Gioia Tauro, Catania e Augusta i capisaldi per alimentare il protagonismo dei territori locali nella competitività internazionale.

A ciò va aggiunta, come detto, la posizione strategica sui due fronti del sistema euro-mediterraneo, incrociando il Corridoio 1, che connette la Sicilia al cuore dell'Europa continentale, e il Corridoio meridiano, prefigurato come «opera territoriale» capace di operare come un complesso commutatore di flussi materiali e immateriali lungo la direttrice est-ovest del Bacino.

Infine, bisogna mettere in evidenza che il progetto del PUM non può non collegarsi con azioni sinergiche di interfaccia con i comparti territoriali della Sicilia occidentale e nord-orientale, al fine di attivare uno sviluppo economico isolano che non determini sacche di sofferenza e di emarginazione. Di particolare rilievo saranno le politiche di connessione con la piattaforma regionale occidentale – Termini Imerese, Palermo e Trapani – e con la realtà bipolare di Messina e di Milazzo, che sta già attivando politiche di integrazione istituzionale (come l'Autorità portuale unica) e funzionale legate alle rispettive aree portuali.

Conclusioni. – Tali progetti – tutti rapportati alla mobilità di persone, merci e idee – non possono avere un riscontro operativo se non si rafforzano le reti terrestri, marittime e aeree che ancora giacciono in una situazione di sofferenza e rendono l'isola terra emarginata più di quanto la sua posizione geografica può addurre.

Non si può essere che in accordo con quanto definito nel Quadro Strategico Nazionale con riferimento al periodo 2007-2013 – presentato nel convegno orga-

nizzato dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione del Ministero dello Sviluppo Economico, tenutosi a Roma nel marzo 2007 – dove si enuncia, tra le priorità di maggiore spessore, al fine di procedere a un'integrazione economico-sociale del Mezzogiorno con i paesi europei più evoluti, la «realizzazione di un sistema di trasporti efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo»; e ciò al fine di promuovere la mobilità e la logistica delle reti principali, favorire le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità alle reti periferiche.

Il piano urbano della mobilità della Sicilia orientale vuol essere una proposta in sintonia con i riferimenti del quadro strategico nazionale avendo posto le basi per un riscontro operativo proposto e in fase di realizzazione.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ANCE CATANIA, *Analisi della mobilità relativa al sistema infrastrutturale stradale del territorio della Provincia di Catania*, dicembre 2007, multigrafato.
- BANCO DI SICILIA, ROLAND BERGER & PARTNER – INTERNATIONAL MANAGEMENT CONSULTANTS, *Master Plan per lo sviluppo delle reti di trasporto in Sicilia*, Mimeo, 2000.
- BLOTEVOGEL H.H., *Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung*, in «Informationen zur Raumentwicklung», Bonn, 2002, 6/7, pp. 345-351.
- BIEHL D., *Il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo regionale*, in F. BISCACCI e G. GORLA (a cura di), *Economie locali in ambiente competitivo*, Milano, Franco Angeli, 1991.
- CARDINALE B., *Mobilità delle merci e sostenibilità urbana. Dinamiche territoriali e politiche di intervento*, Bologna, Pàtron, 2009.
- CARTA M., *Strutture territoriali e strategie culturali per lo sviluppo locale*, in «Economia della cultura», Bologna, 2004, pp. 39-56.
- CIACCIO G., *Il Partenariato euromediterraneo: rischi e opportunità per la Sicilia*, in «Rivista economica del Mezzogiorno», Bologna, 2005, 4, pp. 743-770.
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE (COM), *Politiche di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione: linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013*, 299, Bruxelles, 5 luglio 2005.
- CORRIERE F., *Il ruolo dei sistemi informativi regionali nell'adeguamento delle infrastrutture di trasporto*, Milano, Franco Angeli, 2006.
- COSTA P., *Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali*, in MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007).
- DI BELLA S., *Per una diversa politica della nautica da diporto in Sicilia, nell'ambito di uno sviluppo sostenibile*, in *Una facoltà nel Mediterraneo. Studi in occasione dei trent'anni della Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Catania (1969-70; 1999-00)*, Milano, Giuffrè Editore, 2000, II, pp. 221-278.
- DI BELLA S., *Relazioni commerciali tra l'Italia, la CEE ed i Paesi del Mediterraneo*, Catania, CULC, 1990.
- EUROPEAN COMMISSION, *Transport RTD Program – Fourth Framework Programme*, IN-

- PHORMM – *Promoting Sustainable Transport. The Role of Information, Publicity and Community Education*, Lussemburgo, Office for Official Publication of the European Communities, 1999.
- GIUNTINI A. e C. PAVESE, *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- GRASSO A., *Trasporti, reti logistiche e competitività territoriale*, in V. RUGGIERO e L. SCROFANI (a cura di), *Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia*, Pàtron, Bologna, 2008, pp. 129-140.
- GRASSO A., *La governance programmata per livelli istituzionali*, in V. RUGGIERO e L. SCROFANI (a cura di), *Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia*, Bologna, Pàtron, 2008, pp. 141-154.
- GRASSO A., *Le caratteristiche dell'offerta e domanda dei trasporti*, in V. RUGGIERO e L. SCROFANI (a cura di), *Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia*, Bologna, Pàtron, 2008, pp. 155-177.
- IANNONE F., *Territorio e nodi logistici*, Napoli, Università di Napoli, 2005.
- MAGGI S., *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- MEINI M., *Le politiche per il governo della mobilità urbana. Un confronto tra le politiche comunitarie, strategie italiane e interventi locali*, in «Rivista Geografica Italiana», Firenze, 2003, 3, pp. 339-341.
- METROPOLITAN, *A European Agenda for Metropolitan Regions and Areas*, Discussion Note, Glasgow, Metrex, dicembre 2004.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Piano per la logistica. Un programma di settore per la competitività del sistema Paese*, Roma, 2006.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, *Trecento idee per lo sviluppo delle infrastrutture nel Paese*, Roma, 2007.
- PLATANIA C. e F. MAMMANA (a cura di), *Sicilia un territorio per l'area di libero scambio*, Catania, Armando Siciliano Editore, 2003.
- PONZELLI M., *Le infrastrutture strumento di modernizzazione del Paese*, in MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007).
- PROVINCIA REGIONALE DI CATANIA, *L'area metropolitana di Catania*, Catania, Tipografia Etna, 1998.
- PROVINCIA REGIONALE DI CATANIA, *Piano urbano della mobilità*, II Conferenza Programmatica del 25 ottobre 2007.
- PROVINCIA REGIONALE DI CATANIA, *Progetto territorio-Distretto territoriale della Sicilia Sud Orientale*, Catania, 2008.
- READ R., *The Metropolitan Dimension to European Affaires*, Bruxelles, European Commission-Regional Policy Directorate, 2005.
- REGIONE SICILIANA, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità. Piano Direttore. Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia*, Palermo, Assessorato Turismo Comunicazioni e Trasporti-Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, 2002 (consultabile in <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2002/pdirettore.pdf>).
- REGIONE SICILIANA, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità. Piano attuativo del Trasporto delle merci e della Logistica*, Palermo, Assessorato Turismo Comunicazioni e Trasporto-Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, 2004 (consultabile in

<http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2004/piano%20logistica%20parte%201.pdf>, parte I, e <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2004/piano%20logistica%20parte%202-3.pdf>, parte II).

REGIONE SICILIANA, *Piano regionale dei trasporti e della mobilità. Piani attuativi del Trasporto Stradale, Ferroviario, Marittimo ed Aereo*, Palermo, Assessorato Turismo Comunicazioni e Trasporti- Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, 2004, parte II (consultabile in <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2004/PP%20AA%20complessivi.pdf>).

REGIONE SICILIANA, *Interreg IIIB-MEDOCC Progetto ReMoMed. Rete intermodale del Mediterraneo, Rapporto intermedio: fase 5*, Palermo, Assessorato Turismo Comunicazioni e Trasporti-Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, 2005 (consultabile in <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2005/REMOMED%20fase%20V.pdf>).

REGIONE SICILIANA, *Studio di fattibilità e procedure attuative per il riassetto complessivo delle modalità di trasporto nella Regione Siciliana*, Palermo, Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, 2004 (consultabile in [http://www.regione.sicilia.it/TURISMO/ TRASPORTI/modalita%20trasporto.htm](http://www.regione.sicilia.it/TURISMO/TRASPORTI/modalita%20trasporto.htm)).

RUGGIERO L., *Multimodalità ed intermodalità dei trasporti per lo sviluppo di una regione periferica: la Sicilia*, in «Studi Marittimi», Napoli, 1995, 48, pp. 5-13.

RUGGIERO V., *Processi innovativi ed assetto territoriale dell'industria in Sicilia*, in «Annali del Mezzogiorno», Catania, 1982, pp. 127-185.

SAPPINO C., *Aspetti economici e finanziari*, in MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007).

TERRANA M. e O. TERRANA, *Demetra. Progetto Integrato Territoriale della Sicilia centro meridionale*, Milano, Franco Angeli, 2007.

TIZZANO A., *La politica mediterranea della CEE*, in F. POCAR (a cura di), *Le politiche delle comunità europee*, Milano, Unicopli, 1986.

VALLEGA A., *La geografia dei trasporti*, in G. CORNA PELLEGRINI (a cura di), *Aspetti e problemi della geografia*, Milano, Marzorati, 1987, I, pp. 375-406.

VATTANI U., *Città invisibili: per un maggior sviluppo delle infrastrutture immateriali*, in MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007).

ZATTI A., *Dimensione territoriale e valori culturali*, in «Economia della cultura», 2004, 1, pp. 57-76.

URBAN STRUCTURE AND MOBILITY IN SICILY BETWEEN LOCALISM AND «EURO-MEDITERRANEANESS». – The European system finds its justification in its urban structure, the city being the result of a combination of people and territory. The city performs, in fact, a number of functions on different territorial scales and identifies different objectives according to the scenario in question. For instance, on a global scale, as it is necessary to consider the accessibility to the global market, the city develops the function typical of a point where different kinds of fluxes intersect (gateway cities) and acts as a gateway between the local and the global. On a regional scale the city typically specializes in service, creative and cultural functions. On a local scale a service relative to the territorial context prevails. It supports local creativity on the basis of present territorial vocations and the pursuit of new needs. According to this vision the «Mezzogiorno» and Sicilian urban structure in particular find a limit in the investment policy for the creation of infrastructures,

without which it is not possible to develop a shared project among urban realities of different dimensions and with distinctive functional characteristics. The construction of a new mobility model which would insist on the Sicilian Ionian area should follow these indications and render operative the strategic nodal function of the multimodal platform of the city of Catania. This encompasses those basic infrastructural vocations which are necessary for polarizing those fluxes which go between the coast and the inland areas of the island and the openness to the Euro-Mediterranean market. The development project has to be centered on the possibility of constructing new synergies starting from the presence of territorial, cultural, environmental and agricultural assets which together could create a new concept called 'territorial capital', as a starting point for the construction of solid economic and social points of references. However, it is also necessary to reinforce the Sicilian terrestrial, maritime and aerial networks to make the island a barycentre of relations and connections with all the countries of the Mediterranean basin.

Università di Catania, Dipartimento di Sociologia e Metodi delle Scienze Sociali

dibella@unict.it