

L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA

L'evoluzione del traghettamento negli ultimi cinquant'anni, le previsioni per il Duemila e le ipotesi di soluzione del problema dell'attraversamento dei mezzi su gomma nelle città di Messina e di Villa S. Giovanni

Il trasporto di cose e persone nello Stretto di Messina si articola secondo tre distinti flussi di traffico: materiale ferroviario, materiale gommato e viaggiatori in transito. Le Ferrovie dello Stato trasportano promiscuamente i tre flussi utilizzando quattro navi a quattro binari, una nave a tre binari per il trasporto delle ferrocisterne infiammabili e tre bidirezionali, di cui due specializzate per il trasporto degli automezzi. Utilizzano la nave "Edra", capace di cinquecento viaggiatori, in sole corse giornaliere per i collegamenti su Reggio Calabria, sussidiata da quattro coppie di corse del traghetto "Mongibello". A esse si affiancano le società private di autotraghettamento Caronte e Tourist F.B. che, con sette navi in linea, si sono specializzate nel trasporto del gommato, ma svolgono anche una importante funzione nell'alleggerimento del problema dei pendolari della linea tirrenica. Infine la Snav, che ha però ridotto la sua presenza a circa quattromilasettecento coppie di corse annue, assicura il passaggio dello Stretto a circa trecentomila pendolari. L'analisi degli ultimi cinquant'anni di traghettamento evidenzia come questo braccio di mare è un bacino di intensissimo traffico, sia in attraversamento longitudinale che trasversale. Si calcola che oggi lo Stretto sia interessato da un transito, lungo l'asse nord-sud di circa diciottomila passaggi annui, di cui duemilacinquecento circa soggetti al pilotaggio obbligatorio, istituito nel marzo 1985, dopo la nota collisione fra la petroliera greca "Patmos" e la m/n spagnola "Castillo De Monte Aragon". Le coppie di corse lungo la direttrice Sicilia-Continente sono passate da circa dieci mila del 1950 a 68 mila nel 1990, con previsione di oltre 71 mila doppie traversate nel Duemila. Questi dati spiegano perché dal 1957 a oggi nelle acque dello Stretto si sono verificati ben 55 sinistri della navigazione.

Le FS hanno gestito il traffico in entrata e uscita tra le due sponde in regime di monopolio fino alla seconda metà degli anni Cinquanta, quando venne istituito il servizio di aliscafi sulla rotta di Reggio Calabria e successivamente, dal 21 giugno 1965, patiscono una serrata e vincente concorrenza, sul trasporto di materiale gommato, sulla rotta Messina-Villa San Giovanni da parte delle società private di traghettamento. Il trasporto di materiale ferroviario, ragguagliato a carro, negli ultimi 50 anni è passato dai 374 mila rotabili dell'esercizio 1950/51 ai 545 mila del 1980 fino ai 487 mila del 1990 con una riduzione del 10,57 per cento in parte compensata dall'aumento della lunghezza dei carri merce. Il trasporto ferroviario qualitativamente è passato da una netta prevalenza delle merci fino agli

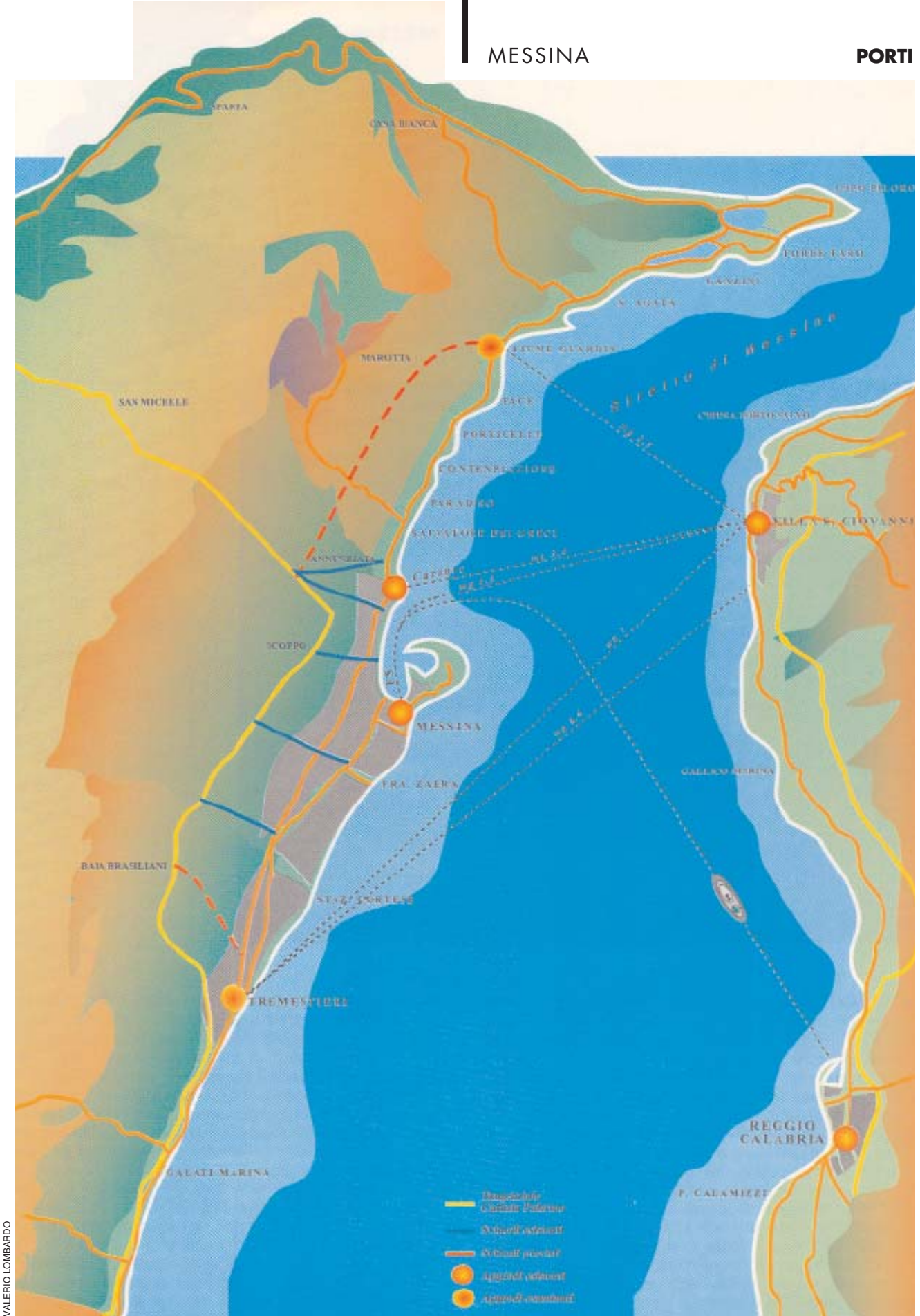
anni Sessanta, con punte di 470 mila carri del 1969 contro le circa 93 mila carrozze dello stesso anno, a cui è seguita una netta inversione di tendenza, vuoi per il mancato adeguamento della strada ferrata lungo la dorsale tirrenica del Mezzogiorno d'Italia, sia soprattutto dell'isola, che ha favorito il trasporto su gomma, che ha potuto contare sui vettori delle società private, molto sensibili a queste esigenze.

Oggi il rapporto carri-carrozze in transito è del 68,80 per cento a favore dei carri, contro l'80 per cento circa del 1970. Viceversa il trasporto di materiale gommato ha subito un vertiginoso aumento: dai circa 20 mila mezzi nel 1950/51 ai 2 milioni del 1980, fino ai 3,5 milioni del 1990, di cui 900 mila camion.

Oggi le FS mantengono il 21,26 per cento del trasporto gommato commerciale e sono fermi al 18,59 per cento delle autovetture, nonostante una capacità carico almeno di 10 volte maggiore, sulle sole supernavi, della media giornaliera del trasporto. Il rapporto gommato-ferrovia sul trasporto merci si è così modificato, dal 94,09 per cento carri contro il 5,1 di camion del 1950, si è passati al rapporto 26,40 per cento contro il 73,60 del 1980, e ai 21,32 contro il 78,6 del 1990. I viaggiatori in transito sono passati da 3.768.000 dell'esercizio FS 1950/51, ai 13 milioni dell'80, ai 14,5 milioni circa attuali. Così ripartiti: 8,5 milioni alle FS 5,7 milioni ai privati e 300 mila alla società Snav.

Circa l'impatto che il materiale gommato in transito ha sulla circolazione stradale cittadina, si è calcolato che nel 1990 si è avuto il transito di un automezzo ogni nove secondi e che giungerà nel Duemila a un automezzo ogni 6,2 secondi. Cifre estremamente inquietanti se raffrontate all'attuale circolazione urbana. Per quanto concerne la sicurezza della vita umana in mare si ha serio motivo di considerare che le 71 mila doppie traversate, previste sulla direttrice Messina-Avamporto-Villa S. Giovanni, porteranno a certissime situazioni di pericolo, atteso lo stretto corridoio nautico lungo il quale si svolgono le traversate e il ridottissimo specchio d'acqua ove le navi dovrebbero effettuare le manovre di entrata e di uscita dal porto di Villa San Giovanni.

L'accordo di Programma per il riassetto degli approdi sullo Stretto, definito dalla legge 160/88*, non risolve il problema del traffico in attraversamento nella città di Messina, mentre è sbilanciato a favore delle società private di autotraghettamento nella città di Villa S. Giovanni. A Messina infatti è previsto, come prima ipotesi "transitoria", uno svincolo al torrente Giostra che dovrebbe convogliare, al centro della città, tutto il

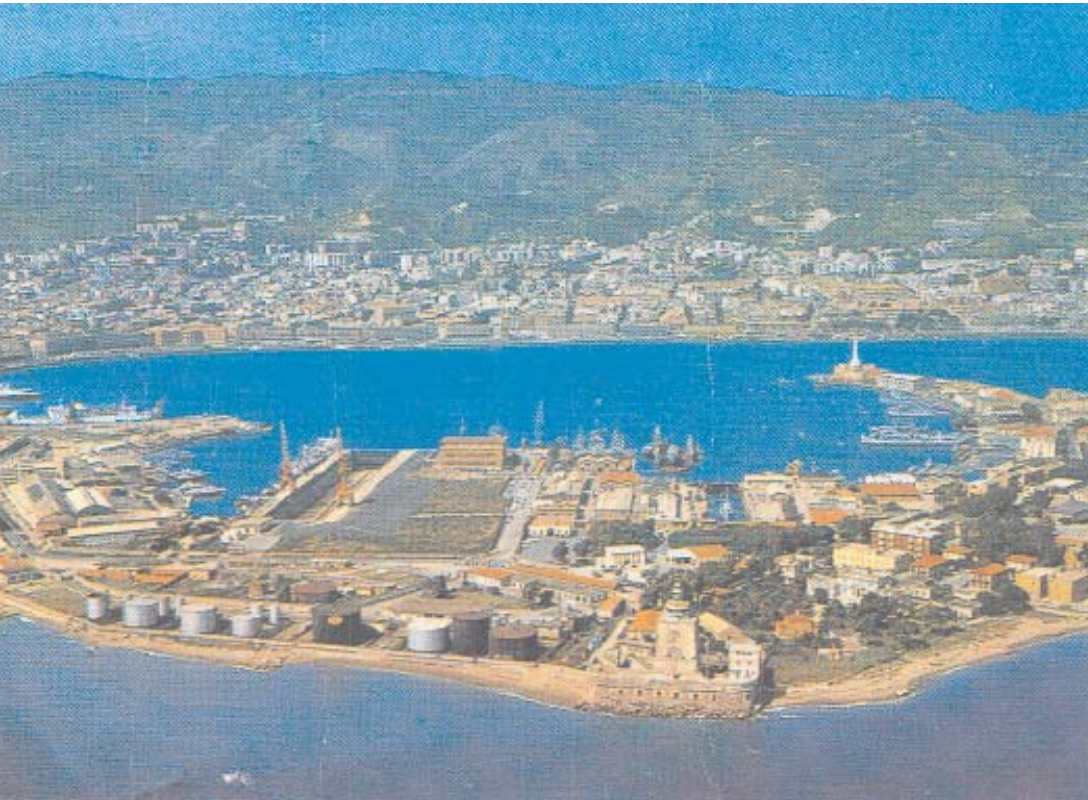


VALERIO LOMBARDO

▲ Pianta dello Stretto di Messina con indicate le linee di navigazione dei traghetti pubblici e privati, la situazione della rete

stradale sulla sponda siciliana e le proposte per un possibile approdo alla foce del torrente Giostra e i relativi collegamenti, che

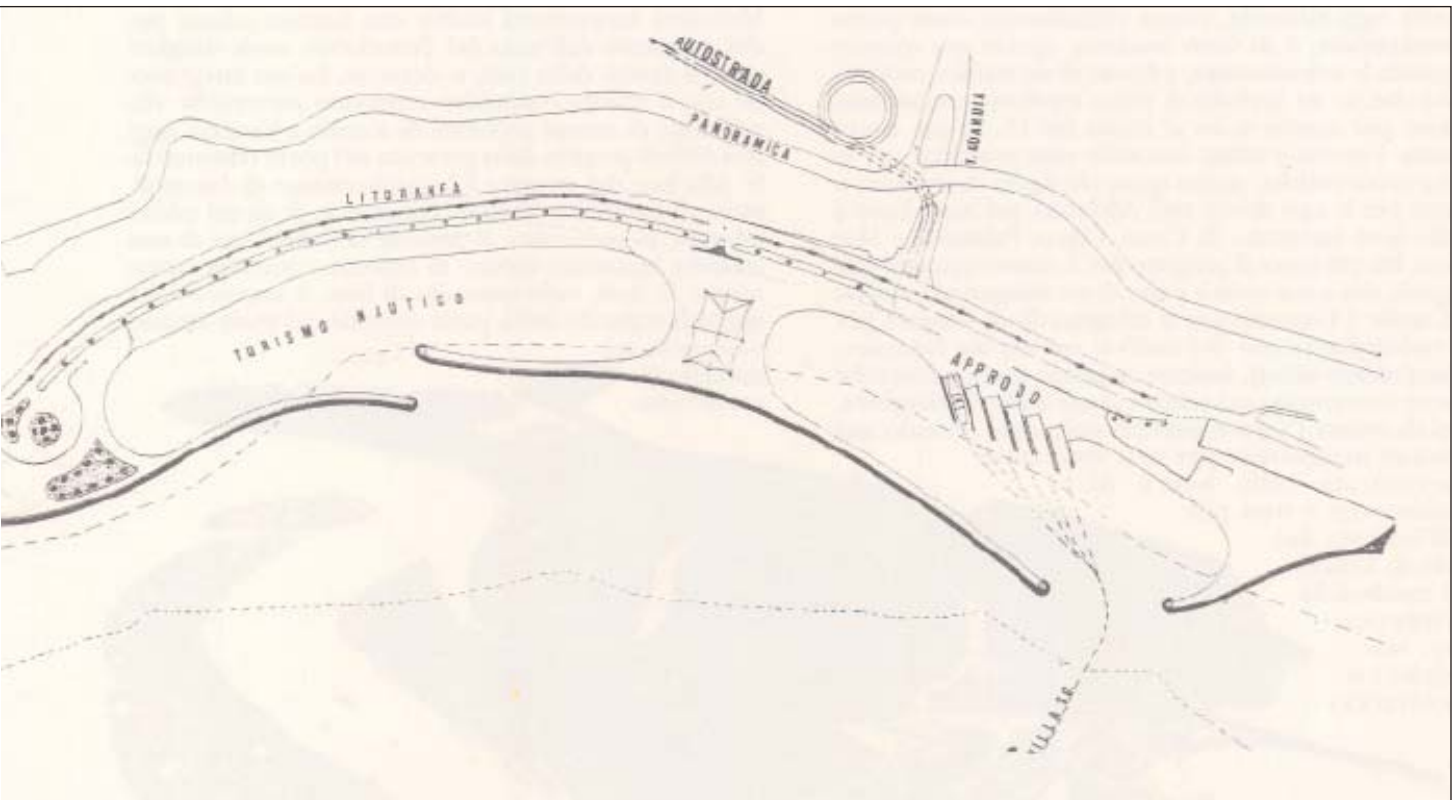
evidenziano come questo tratto sia il più breve e permetta di evitare l'attraversamento della città di Messina.



traffico del gommato agli approdi dei privati, ove dovrebbero, in teoria, fare scalo anche le bidirezionali delle FS. A Villa S. Giovanni, nonostante l'accesso agli approdi delle FS non impegni le vie cittadine, è previsto un tunnel che svincoli l'intero traffico di gommato da e verso l'autostrada del Sole (A1) e lo porti direttamente al porto, agli approdi delle società private. L'approdo "zero" FS dovrebbe interrarsi per allargare la banchina portuale e permettere la costruzione di un ulteriore approdo all'ingresso del porto, ove dovrebbe concentrarsi il traffico di tutte le bidirezionali. Per il terminale di Messina è previsto un miliardo per la effettuazione di studi di fattibilità di un approdo a sud della zona Falcata, così come sulla costa calabro per un approdo congruente a questo ultimo. Esistono però alcuni dubbi sulla realizzabilità dell'opera, che possono ricondursi a problemi di carattere economico e nautico, considerato l'elevato costo della

infrastruttura, di quella congruente sulla costa calabro, dell'allungamento dei tempi di traghettamento e dell'intero ricambio della flotta delle bidirezionali delle società private e, infine, per l'insicurezza della navigazione durante il periodo di intenso scirocco e la presenza di notevole risacca agli approdi. Ciò nonostante l'accordo di programma, visto in un'ottica più ampia, può avere posto le basi per una effettiva soluzione del problema dell'attraversamento del gommato in transito nella città di Messina. Infatti, considerato che la seconda fase dell'accordo prevede - tra l'altro contemplata dalla legge 191 del 15/3/1951 di istituzione del "punto franco", a tutt'oggi disattesa - la costruzione di una litoranea che colleghi la zona Falcata a tutti gli svincoli autostradali, dal centro di Messina verso sud, il problema dell'attraversamento del gommato leggero (2,6 milioni di auto in transito annualmente) potrebbe essere totalmente risolto con-

▲ **Veduta dell'area portuale di Messina.**



vogliando al terminale FS - previ accordi tra i due vettori contemplati dall'accordo di programma - l'intero traffico di autovetture sulle capienti supernavi, oggi utilizzate per tale trasporto appena al 10 per cento. Ma la terza fase dello stesso accordo prevede il collegamento dell'asse autostradale Messina-Palermo-svincolo torrente Giostra-Annunziata al torrente Guardia, in zona non ancora interessata da insediamenti urbanistici, con ampi spazi lungo il torrente utilizzabili per lo stazionamento e la creazione di un'area di servizi, a monte della litoranea. E alla foce del Guardia potrebbe prevedersi la costruzione di un approdo specializzato per il gommatto pesante in attraversamento. Il porto si troverebbe in buona posizione dal punto di vista nautico, atteso che le navi, nei periodi di scirocco, puntano su Guardia con mare al giardinetto. Senza contare il minor percorso nautico rispetto anche all'attuale Rada S. Francesco-Villa S. Giovanni.

▲ **Planimetria del progetto di massima, elaborato da Salvatore Lanzafame del Comune di Messina, per la sistemazione del tratto di**

Sarebbe solamente necessaria una struttura che protegga il sito dai marosi da sud-est e un sistema architettonico, a livello di bagnasciuga, che armonizzi gli elementi paesaggistici alle necessità infrastrutturali del terminale. A Villa S. Giovanni esso è congruente con l'attuale approdo delle FS e dei privati, senza contare che lo spostamento a nord del terminale per mezzi pesanti a Messina divaricherebbe le rotte dei traghetti creando due distinti flussi di traffico, con notevolissimi benefici per la sicurezza della vita umana in mare. Aspettando il Ponte.

Giacomo Iapichino

* Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 gennaio 1990 (G.U. n.64 del 17 marzo 1990) che approva l'accordo di programma fra il Governo, le Ferrovie dello Stato e i Sindaci di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, stanziando un finanziamento di 250 miliardi per la realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie di collegamento per la razionalizzazione del traghettamento sullo Stretto di Messina e l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e servizi, oltre che tecnologie di controllo e guida del traffico marittimo.

costa fra Pace e Fiumara Guardia, che prevede un porto turistico e gli approdi per il traghettamento dei mezzi

su gomma. In alto, schema della rampa elicoidale che dal piazzale d'imbarco dovrebbe portare i mezzi al livello della litoranea.