

# Sulle rotte del Mediterraneo Infrastrutture e vie di comunicazione nel Mare Nostrum dall'antichità ad oggi

CORRADO SAVASTA\*

## ANTICHITÀ

Erodoto<sup>1</sup> narra che il primo esploratore del Mediterraneo fu il capitano e mercante Coleo di Samo, il quale, salpato con la sua nave dal Mar Egeo, sospinto dai venti raggiunse e superò lo Stretto di Gibilterra, approdando a Cadice, dove colmò la nave d'oro e preziosi, facendo rotta, di ritorno, verso l'Egitto.

È questa una delle più antiche testimonianze che ci presentano il Mediterraneo come grande via di commercio.

Le principali rotte nautiche verso il Mediterraneo percorse nell'antichità, istituite, allora come oggi, in funzione dell'esigenza di integrare gli itinerari stradali con quelli marittimi, erano tre:

- India – Mesopotamia – Tiro e Sidone;
- India nordoccidentale – parte interna del Golfo Persico - porti mediterranei;
- India Occidentale – Golfo Persico – coste arabe meridionali – Mar Rosso – Nilo – Alessandria.

\* Dottore Magistrale in Scienze Internazionali; Dirigente Autorità Portuale di Messina, già Professore a contratto in Diritto Amministrativo ed in Istituzioni di Diritto Pubblico nell'Università di Messina.

<sup>1</sup> *Le Storie*, L,IV,152.

Era quest'ultima la rotta interamente navigabile, la più seguita in età imperiale.

Naturalmente nei mesi estivi erano preferite le rotte dirette d'alto mare, in quelli invernali il cabotaggio; tra i luoghi che ben presto ebbero modo di guadagnarsi una fama sinistra di pericolosità, lo Stretto di Messina.

Susan Sontag descrive il Mediterraneo come “insieme camitico, semitico, ariano, pagano, ebraico, cristiano, musulmano, insieme africano asiatico ed europeo, un continente senza rapporto con le nostre comuni misure di spazio e di durata, insieme romano e cartaginese alessandrino ed ebraico, ellenico e catalano; ambito di contrasti per eccellenza, patria feconda di miti e miraggi”.

È un mare interno che, prima di essere teatro di scontro titanico tra civiltà, è descritto dai Greci come grande via di comunicazione culturale; Fernand Braudel<sup>2</sup> lo definisce “grandioso, gigantesco continente unitario euro-afro-asiatico, un pianeta di per se stesso dove tutto ha circolato precocemente”.

Le scoperte geo-etnografiche finanziate dai grandi sovrani di Egitto e di Persia, piuttosto che tessere il disegno di singole occupazioni territoriali, erano intese a costituire una grande e complessa rete di relazioni.

Ma fu poi Roma a dare massimo impulso alla navigazione inframediterranea, fornendo per la prima volta autorevoli risposte politiche e militari alle esigenze che tutt'oggi caratterizzano i traffici navali in quest'area del pianeta: all'insegna del principio “navigare necesse est”, i Romani imposero il concetto di sicurezza marittima, sgominando i pirati che rendevano in precedenza le rotte insicure e pericolose, e quello di liberalizzazione dei traffici commerciali, della pesca e della nautica da diporto, trasformando un mare ampio e bellicoso in un tranquillo lago interno brulicante di vita. Pompeo uccise 10.000 pirati e fu soprannominato dai Romani “pacificatore del mare”. Sembra incredibile che 2000 anni dopo, nonostante tecnologie belliche da fantascienza, le attuali superpotenze non riescano a fare altrettanto nel Golfo Persico.

Tra le rotte nautiche più percorse in età imperiale romana, la Roma-Alessandria, lungo la quale le navi annonarie trasportavano cereali di ogni tipo.

Con il vento a favore, era possibile andare da Pozzuoli ad Alessandria in 9 giorni, dalla Sicilia ad Alessandria in 6, da Gades ad Ostia in 7.

La via del vino, intensamente battuta durante gli ultimi due secoli della res publica romana, trasportava attraverso il Tirreno la produzione vinicola italiana dalla Campania, Lazio e Toscana verso la Gallia, che ne costituiva il naturale mercato di sbocco. Il Tirreno veniva attraversato all'altezza dell'arcipelago toscano, rasentando la Corsica orientale.

---

<sup>2</sup> *Il Mediterraneo*, Bompiani, Milano, 2007.

Dalla Grecia verso Roma si dispiegava, invece, la rotta del marmo.

La rotta tirrenica, compresa tra Messina e Marsiglia, ricorda l'attuale rotta crocieristica del Mediterraneo occidentale; mentre l'itinerario Marsiglia-Gibilterra era la c.d. rotta iberica; la rotta ispanica collegava l'Iberia orientale con Ostia.

I Romani dotarono il Mediterraneo di infrastrutture portuali e di un leggendario sistema di fari; quello di Alessandria, per la costruzione del quale venne eretta una torre alta 120 metri sull'isola di Pharos all'imboccatura del porto, emetteva una luce accresciuta ad intermittenza da enormi specchi concavi in metallo inventati da Archimede, ed era visibile a 50 km; identica funzione ebbe il colosso di Rodi; non meno famoso il grande faro del porto di Roma, eretto dall'Imperatore Claudio. Tali opere marittime sono a buon diritto annoverate tra le grandi meraviglie dell'antichità.

#### DAL MEDIOEVO ALL'ETÀ MODERNA

I maggiori porti italiani restano per secoli separati dai loro retroterra. Nel XIII Secolo i genovesi, che la letteratura geografica rinascimentale vuole sospinti al commercio marittimo da una terra aspra ed avara di frutti, istituiscono per primi la via marittima del commercio dell'allume mediorientale verso le Fiandre.

Scrivono Ugo Tucci nel primo volume dei documenti della Storia d'Italia Einaudi<sup>3</sup> che, mentre le Alpi hanno la funzione di dividere la penisola italiana dall'Europa centrosettentrionale, i mari che la bagnano rivestono storicamente una funzione di collegamento con altri Paesi; infatti, la cartografia nautica medioevale colloca la penisola al centro di un mondo mediterraneo assolutamente privo di frontiere.

Ne consegue una forte valenza della dimensione marittima nella demarcazione dello spazio, a scapito di quella terrestre: l'Italia adriatica e quella tirrenica intrattengono tra loro ben minori rapporti di quelli rispettivamente intrattenuti con la Dalmazia o la Catalogna.

La cartografia nautica medioevale, infatti, al di là delle nozioni che ci fornisce sulle rotte mediterranee dell'epoca, ci interessa da vicino perché fornisce una significativa ed in qualche modo attualissima interpretazione sostanziale della concezione dell'Italia fisica, non pervenuta sino a noi in quanto censurata e ribaltata dal Rinascimento in poi, ma che oggi può in certo senso tornare alla ribalta come chiave di lettura di un'immutata, ancorché obliterata, identità geografica.

Sino alla carta Gastaldi del 1561, i mari che circondano l'Italia presentano un orientamento diverso da quello che conosciamo oggi, poiché l'Adriatico viene collocato a Nord ed il Tirreno a Sud: ne consegue una pro-

---

<sup>3</sup> *Credenze geografiche e cartografia*, pagg. 49 e ss.

iezione della penisola da ovest ad est, approssimativamente in direzione ed in coincidenza dei paralleli, anziché da nord-ovest a sud-est come siano oggi abituati ad immaginarla.

Benvenuto da Imola così individua, conformemente alla suddetta cartografia prerinascimentale, i confini nazionali: a meridione il Tirreno, a settentrione l'Adriatico, ad oriente il faro di Messina, ad occidente le Alpi.

Altra rotta importante del Medioevo fu quella delle crociate, dal Nordovest verso la Terrasanta; anche lungo questa rotta lo Stretto di Messina ebbe un ruolo fondamentale, come attestato dall'edificazione dell'Ospedale dei Cavalieri Templari in Messina, oggi Chiesa sconsecrata di S. Maria Alemanna, tra i più antichi esempi di gotico siciliano.

Come scrive John Day nello stesso volume della Einaudi<sup>4</sup>, nel Cinque, Sei e Settecento, la fortuna dei porti franchi di Livorno, Ancona, Nizza e Trieste dipese – come capirono gli stessi che li promossero – non solo dalle franchigie doganali, ma anche dalla forza di attrazione da essi esercitata verso capitali e mercanti, di cui Genova e Venezia disponevano in larga misura.

Così, l'istituzione del porto franco era sempre accompagnata, quando non preceduta, da un invito rivolto ai mercanti di tutte le nazioni a stabilirvisi.

Già nel 1548 Cosimo I concesse a Livorno asilo agli ebrei ed ai marrani, sfuggiti all'Inquisizione portoghese; mentre Papa Paolo III incoraggiò ebrei, marrani, greci, turchi e armeni a stabilirsi ad Ancona all'epoca del primo porto franco.

Le famose costituzioni livornesi del 1593, indirizzate a levantini e pontentini di tutti i Paesi, garantivano libertà economica e religiosa a tutti, ed in particolare agli ebrei, cui furono promesse facilitazioni per ottenere crediti mercantili da un fondo appositamente istituito ed amministrato dai Massari della Sinagoga.

Carlo Emanuele I fu nel 1613 non meno generoso con i cittadini di Nizza, e segnatamente con gli ebrei.

Non solo dunque le basse tariffe daziarie, ma proprio la combinazione tra un'accorta politica doganale e privilegi capaci di garantire libertà religiosa a tutti gli stranieri dotati di capitale e talento determinarono il successo dei porti franchi, con la conseguenza di dirottare il traffico dagli itinerari tradizionali.

L'età moderna assiste ad un netto predominio di Genova nel Mediterraneo: nel '300 e nel '400, i prodotti naturali mediterranei più largamente commercializzati, come i vini campani e di Creta, l'allume turco, l'olio d'oliva spagnolo, napoletano e pugliese, il grano siciliano e pugliese, la lana castigliana e berbera erano "teleguidati" dai capitali genovesi, ve-

---

<sup>4</sup> *Strade e vie di comunicazione*, pagg. 89 e ss.

neziani e fiorentini, dando luogo ad itinerari complessi, spesso indiretti, che privilegiavano l'allocazione dei capitali rispetto a quella delle merci.

Fino al principio dell'800, il commercio del grano siciliano, finanziato in gran parte dai capitali genovesi, diede luogo ad un traffico navale tripartito di merci, crediti e denaro, con Genova al centro.

Ecco come il meccanismo viene descritto in una relazione della Camera di Commercio di Genova del 1811: "La causa che assicurava (ai Genovesi) la preferenza veniva dal fatto che la Spagna non aveva per pagare le sue sussistenze, e che di alcune derrate dell'America il siciliano non nessun bisogno pressante, o non era abbastanza ricco in denaro per accettare a baratto queste derrate che avrebbe dovuto (poi) realizzare. I Genovesi pagavano in contante le derrate del siciliano, facevano l'anticipo, portavano i commestibili in Spagna, prendevano come pagamento gli zuccheri, gli indaci, i cuoi, e qualche volta rivendevano al siciliano stesso".

Il Porto di Messina, per quanto concerne l'età contemporanea, deve il proprio sviluppo all'istituzione del porto franco nel XIX Secolo; come ricorda il Prof. Rosario Battaglia nell'introduzione al volume storico "Il Porto di Messina", curato dal Franz Riccobono per l'Autorità Portuale di Messina<sup>5</sup>, nel 1850 il porto di Messina si collocava al nono posto nel Mediterraneo dopo Costantinopoli, Marsiglia, Trieste, Livorno, Genova, Isole Jonie, Gibilterra, Barcelona, ed era addirittura seguito da Alessandria, Malta, Smirne e tutti gli altri.

Al terremoto del 1908 seguì una lentissima fase di recupero, a tutt'oggi non ancora terminata.

## SUEZ

Altra rotta fondamentale, che proietta il Mediterraneo ben al di là dei propri confini geografici, rendendolo percorso sostitutivo di rotte oceaniche, è il canale di Suez, che lo collega al Mar Rosso consentendo la navigazione dall'Europa all'Asia senza la necessità di circumnavigare l'Africa atlantica lungo la rotta di Capo della Buona Speranza.

Avviate la costruzione verso il 600 a.C. dal Faraone Nekao, il canale fu terminato dal re Dario I e poi restaurato da Tolomeo II nel 250 a.C., per divenire definitivamente inutilizzabile dall'età di Plinio il Vecchio sino al 1869, quando il nuovo canale fu realizzato da Negrelli e Desseps.

Dopo le note vicende belliche del '900, il canale è oggi percorso da decine di migliaia di navi all'anno, che sono complessivamente responsabili del 8% del trasporto merci mondiale.

---

<sup>5</sup> Messina, 2006.

Ma qual è il panorama attuale dei traffici marittimi mediterranei?

Secondo Federmare, l'imminente, previsto avvio della ripresa economica globale dovrebbe pervenire alla movimentazione di 690 milioni di teus (ogni teu corrisponde ad 1 container da 20 piedi) a livello planetario entro il 2015, con grandi ricadute positive per il Mediterraneo.

In questo contesto, l'Italia può giocare un ruolo primario, a condizione che proseguano gli investimenti nelle infrastrutture portuali e nelle reti, suscettibili di determinarne la competitività.

Ne emerge come il Mediterraneo possa costituire una reale via di fuga dalla crisi globale: il ritorno di interesse verso il Mediterraneo, dopo decenni di marginalità rispetto alle aree asiatiche affacciate sul Pacifico, oggetto di una recente, forte crescita economica, è dovuto anche ad un'inversione di tendenza nelle politiche energetiche, che orienta gli operatori verso fonti primarie alternative al petrolio.

Come afferma Domenico Corso<sup>6</sup>, il Mediterraneo è uno spazio liquido in cui navigano ogni anno 5000 navi: un terzo del commercio mondiale transita tra Suez e Gibilterra, ma l'Italia stenta ad intercettarlo, a causa delle sue carenze infrastrutturali portuali e terrestri.

Sin dal 1990, la Commissione Europea ha varato dei corridoi paneuropei multimodali di trasporto, con la finalità di estendere verso i Paesi centrorientali d'Europa le reti di trasporto di interesse comunitario.

Tra questi, il corridoio VIII è l'asse Mar Adriatico-Mar Nero che, nel suo tracciato principale, si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas-Varna, con l'interconnessione marittima verso i porti italiani di Bari e Brindisi (Corridoio Adriatico).

Il Corridoio VIII è quindi un asse strategico tra il Mar Adriatico ed il Mar Nero, che collega le regioni meridionali adriatico-joniche italiane con le suddette località dell'Europa orientale.

Sotto il profilo infrastrutturale, è costituito da un sistema di trasporto multimodale che comprende, lungo la direttrice Est-Ovest, porti, aeroporti, interporti, strade, ferrovie per un'estensione di 1270 Km su ferrato e 960 su strada.

Sono previste bretelle di collegamento con Grecia, Albania e Bulgaria, ed un'intersezione vicino Sofia con il Corridoio paneuropeo IV, il cui terminale è Istanbul.

Il Corridoio VIII presenta la valenza strategica di collegare, come asse di trasporto, i porti dell'Adriatico italiano meridionale - e, con essi, il Mezzogiorno d'Italia - con i Paesi dell'area balcanica del patto di stabilità, favorendo l'integrazione economica di tali aree.

---

<sup>6</sup> *Il Mare Mediterraneo e la Città Metropolitana*, Fondazione Editrice Sperimentale Reggina, 2010.

Il Corridoio VIII riveste anche in prospettiva particolare interesse per il Mediterraneo, poiché potrà collegarsi al futuro Corridoio Jonico, in atto oggetto di apposito studio di fattibilità, finalizzato a mettere in rete anche la Grecia ed altri Paesi del bacino del Mediterraneo.

Il Segretariato del Corridoio VIII ha sede presso la Fiera del Levante in Bari.

Questa breve analisi evidenzia come si cerchi oggi di ripristinare, con itinerari integrati terrestri e marittimi in parte coincidenti ed in parte diversi, le rotte intermodali postrinascimentali, sulla base di quadri geopolitici ed economici modificati dalla storia.

Un recente studio dell'Università di Palermo, ispirato ad una visione policentrica del Mediterraneo, propone l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest in grado di funzionare come redistributore di flussi, un attivatore di nuove reti ed un potenziatore di sistemi locali, che contribuisca ad una più generale ricentralizzazione del Mediterraneo, che vediamo negli ultimi anni proiettato al recupero del suo antico ruolo in esito alla crisi planetaria globale.

Tel studio analizza positivamente l'impatto di tale iniziativa a favore dei sistemi territoriali siciliano e calabrese, in connessione con il già esaminato Corridoio VIII.

La Conferenza di Trieste, tenutasi il 4 febbraio 2010 su iniziativa del Ministero degli Affari Esteri, si è determinata in direzione del rilancio dei traffici mediterranei attraverso il potenziamento del Corridoio Adriatico-Baltico, opportunamente completato con adeguate infrastrutture portuali.

Nel numero 1 della rivista di economia diritto ambiente e trasporti "AP Argomenti", periodico scientifico dell'Autorità portuale di Messina, fondato e diretto dal Presidente Prof. Dario Lo Bosco, il coordinatore scientifico Prof. Rainer Masera, ex Ministro del Bilancio e delle Politiche comunitarie, sottolinea il ruolo delle reti di trasporto intermodale trans europee, TEN, cui ha dato impulso il trattato di Maastricht nell'ambito delle politiche comunitarie strutturali di integrazione. Tre fra i 30 progetti prioritari riguardano l'Italia e sono rivolti a favorire il trasferimento di persone e beni lungo le direttrici europee nord-sud ed est-ovest; il progetto n. 1 concerne il collegamento combinato Berlino-Palermo, il n. 6 interconnette la Francia a Capodistria attraverso l'Italia, mentre il progetto n. 24, da Genova a Rotterdam, è giustamente definito il Corridoio dei due Mari, suscettibile di trasformare il porto mediterraneo e quello del Nord in due grandi hub di un canale terrestre cruciale per i collegamenti logistici tra Europa e resto del mondo.