

ALLEGATO "A"**REGIONE CAMPANIA****Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti,
Aeroporti e Demanio Marittimo****LINEE PROGRAMMATICHE per gli INVESTIMENTI
per le INFRASTRUTTURE di TRASPORTO e della MOBILITÀ'**

RELAZIONE GENERALE

Febbraio 2002

I RELATORI*Dr. Ing. Giorgio Beltrami**Dr. Ing. Domenico Mazzamurro**Geom. Mario Grimaldi***IL COORDINATORE
AREA GENERALE DI COORDINAMENTO
TRASPORTI E VIABILITÀ
AVV. RENATO CAPALBO****INDICE****Premessa****1 Il quadro territoriale**

1.1 L'assetto del territorio e la popolazione

1.2 Caratteristiche generali della mobilità

2 Le strategie generali di intervento**3 Le azioni e gli obiettivi settoriali**

3.1 Il settore ferroviario

3.1.1 Descrizione dello stato e criticità

3.1.2 Il contesto normativo

3.1.3 Gli obiettivi regionali e la coerenza con il PGT (Strumento Operativo per il Mezzogiorno)

3.1.4 Gli schemi e le logiche di intervento

3.2 Il settore stradale

3.2.1 Descrizione dello stato e criticità

3.2.2 Il contesto normativo

3.2.3 Gli obiettivi regionali e la coerenza con il PGT e la programmazione regionale (Strumento Operativo per il Mezzogiorno)

3.2.4 Gli schemi e le logiche di intervento

3.3 I porti

3.3.1 Descrizione dello stato e criticità

3.3.2 Gli obiettivi regionali e le logiche di intervento

3.4 Gli interporti

3.4.1 Descrizione dello stato e criticità

3.4.2 Gli obiettivi regionali e logiche di intervento

3.5 Sistema Aeroportuale Campano

3.5.1 Descrizione dello stato e criticità

3.5.2 Gli obiettivi regionali e logiche di intervento

4 Gli effetti attesi e le procedure**5 Gli interventi programmati e i fabbisogni finanziari****PREMESSA**

Fin dall'inizio è stata fatta una scelta di fondo: predisporre un documento che disegnasse il quadro delle esigenze di mobilità del territorio, le strategie generali dell'intervento, le azioni e gli obiettivi per ciascun settore. Ed è stato anche deciso di realizzare un documento

unico che riportasse il piano delle dotazioni infrastrutturali occorrenti per soddisfare in ciascun settore le esigenze di mobilità individuate.

Si è così costruita la rete ferroviaria metropolitana regionale integrata con la rete dell'A.V./A.C. e con la rete Rfi; si è costruita la maglia delle strade regionali nella quale sono stati attentamente considerati i corridoi adriatico e tirrenico, i collegamenti interregionali, le bretelle di collegamento autostradale, i completamenti e gli ammagliamenti delle reti provinciali ed interprovinciali; si è ragionato per tutti gli altri settori in termini di sistema: il sistema aeroportuale, il sistema portuale, il sistema interportuale.

Tale impostazione garantisce un quadro organico d'insieme che è la rappresentazione coerente del programma regionale per la mobilità e contiene tutti gli elementi di base del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, ed assicura così da un lato una efficiente ed efficace operatività interna e dall'altro una chiara visibilità esterna.

In questa logica tutte le infrastrutture previste hanno pari dignità, nel senso che concorrono tutte alla costruzione del sistema e nel medio-lungo termine devono essere tutte realizzate per conseguire la funzionalità del sistema progettato.

Le diverse fonti di finanziamento acquisibili all'interno e all'esterno della Regione, ai livelli comunitari e nazionali, concorreranno tutte in un'unica direzione a realizzare i progetti di sistema, con il beneficio che saranno impegnate in un quadro unitario d'intervento.

Per effetto di questa scelta un unico documento ha costituito la base di riferimento per gli interventi del POR 2000-2006 e dell'APQ per la mobilità dell'Intesa Istituzionale tra Governo e Regione Campania. E questa impostazione si è dimostrata vincente nel momento in cui si è presentata l'occasione di una nuova fonte di finanziamento con la "legge obiettivo" (legge n. 443 del 21 dicembre 2001), attraverso la quale si è proposto la realizzazione di quella parte di infrastrutture aventi valenza di "infrastrutture strategiche di interesse nazionale", inserite poi nel programma degli interventi approvati dal CIPE con delibera n. 121 del 21 dicembre 2001.

E proprio a seguito delle nuove disponibilità finanziarie introdotte dalla legge obiettivo sono stati rimodulati i programmi per gli interventi del POR 2000-2006 e dell'APQ, con una nuova metodologia di approccio finalizzata a risolvere l'annoso problema dei capitali immobilizzati, per cui vengono predisposti finanziamenti di programmi e non di opere.

1 IL QUADRO TERRITORIALE**1.1 L'assetto del territorio e la popolazione**

1.1.1

La Campania si estende su una superficie di 13.595 kmq in cui risiedono 5.797.401 abitanti, per una densità di popolazione pari a 426 abitanti /kmq più che doppia rispetto alla media nazionale.

1.1.2.

La distribuzione della popolazione risulta sbilanciata tra aree interne e fascia costiera. Infatti, come appare dalla tabella 1.1.2.1, nelle province di Caserta e di Napoli risiede ben il 68,5% della popolazione, pur occupando questa solamente il 28,1% della superficie regionale. All'opposto, la provincia di Salerno, con un'estensione territoriale pari al 36% della superficie regionale, raccoglie il 19% della popolazione.

PROVINCIA	SUPERFICIE	POPOLAZIONE	SUPERFICIE %	POPOLAZIONE %
Avellino	2.792	440.890	20,6%	7,7%
Benevento	2.071	294.083	15,1%	5,1%
Caserta	2.639	859.424	19,4%	14,6%
Napoli	1.171	3.110.970	8,7%	53,8%
Salerno	4.922	1.092.034	36,1%	18,8%
Campania	13.595	5.797.401	100,0%	100,0%

Tabella 1.1.2.1

Campania - Distribuzione percentuale della superficie e della popolazione
Fonte: Annuario Statistico della Regione Campania - Istat 1998/1999

In particolare, nella provincia di Napoli, si concentra oltre il 53% della popolazione con una densità di ben 2'656 abitanti/km², seguita dalle province di Caserta con 326 ab/km² e di Salerno con 222 ab/km².

Questa distribuzione sbilanciata, ha comportato, negli ultimi anni uno sviluppo insediativo densamente urbanizzato e diffuso, praticamente senza soluzione di continuità a ridosso della città di Napoli e lungo la costa; a Nord, fino ai limiti della provincia di Caserta e a Sud, verso Salerno, fino alla penisola Sorrentina attraversando la falda costiera del Vesuvio che costituisce una delle zone più densamente abitate del paese.

Le aree interne della regione, che per condizioni geografiche e geomorfologiche non hanno beneficiato delle condizioni di sviluppo dell'area costiera, sono caratterizzate da una densità di popolazione inferiore alla media nazionale.

La distribuzione della popolazione e delle attività economiche sul territorio regionale è riportata in tabella 1.1.2.2

PROVINCIA	POPOLAZIONE	ADDETTI	POPOLAZIONE %	ADDETTI %
Avellino	440.890	65.618	7,7	8,8
Benevento	294.083	35.046	5,1	4,7
Caserta	859.424	10.137	14,6	13,6
Napoli	3.110.970	437.414	53,8	58,7
Salerno	1.092.034	106.296	18,8	14,3
Campania	5.797.401	745.511	100,0%	100,0%

Tabella 1.1.2.2

Campania - Distribuzione della popolazione e delle attività economiche
Fonte: Annuario Statistico della Regione Campania - Istat 1998/1999

1.1.3.

La configurazione assunta dai processi insediativi è stata guidata, negli ultimi anni dallo sviluppo della motorizzazione individuale e del sistema stradale.

La ferrovia ed il trasporto pubblico hanno perso progressivamente peso come fattori di localizzazione e lo sviluppo del territorio ha assunto carattere diffuso, con fenomeni di crescita e di saldatura tra comuni concentrati soprattutto, come detto, nella fascia costiera e nell'area centrale napoletana.

I fenomeni di crescita più rilevanti hanno riguardato l'area metropolitana di Napoli a nord del capoluogo (+ 32% tra i due censimenti), l'area Salernitana tra Fisciano-Salerno e Battipaglia (+ 15%) l'area Domiziana, l'area centrale Casertana, il Nolano e la zona interna Vesuviana.

Negli ultimi anni sembra invece rallentarsi la crescita della zona Vesuviana costiera presumibilmente avendo essa raggiunto una sostanziale saturazione delle aree.

I processi di crescita nelle aree interne sono meno rilevanti e appaiono concentrati in poche realtà attorno ai capoluoghi.

1.1.4.

In termini economici, lo squilibrio riscontrabile nella distribuzione insediativa tende viceversa ad attenuarsi; la distribuzione del PIL pro capite tra le province campane appare sostanzialmente più equilibrata, in valori assoluti, con unica eccezione la provincia di Caserta (vedi tabella 1.1.4.1).

Province	PIL pro capite 97 (Lit)	Delta % 97/91
Napoli	20.998.000	27,5
Salerno	20.781.000	25,5
Avellino	20.027.000	15,2
Benevento	19.740.000	17,2
Caserta	17.096.000	16,3
ITALIA	31.591.000	31,8

Tabella 1.1.4.1 Distribuzione PIL tra province campane

Fonte: Unioncamere 99

In valori relativi, tuttavia, lo squilibrio tende a riproporsi anche in termini economici, nel senso che la dinamica di crescita del PIL provinciale negli ultimi anni risulta, tra gli anni 91 e 97, nettamente diversificata tra le province di Napoli e Salerno (25-27%) e le restanti province che hanno registrato crescita tra il 15 e il 17%

1.2 Le caratteristiche generali della mobilità

1.2.1.

L'evoluzione della mobilità è stata fortemente influenzata dalla evoluzione dei processi insediativi.

La crescita spazialmente squilibrata del territorio ha accentuato anche gli squilibri nella struttura della mobilità regionale.

La mobilità extraurbana, tra il 1981 e il 1991, è aumentata in modo più che proporzionale rispetto all'aumento della popolazione (rispettivamente +45% e +4,5%). Ma è aumentata notevolmente anche la mobilità extraprovinciale fenomeno particolarmente significativo per le province di Caserta, Avellino e Benevento.

Ed è aumentato il peso attrattore delle aree forti centrali, come è aumentata la lunghezza media degli spostamenti

All'interno del territorio regionale, il tasso di mobilità di tipo sistematico (motivi di lavoro o studio) extraurbana appare distribuita in modo relativamente omogeneo, con prevalenza delle province di Avellino e Caserta (circa 14 spostamenti extraurbani ogni 100 abitanti) rispetto alle altre (circa 12 su 100).

Molto più squilibrata è la situazione relativa alla mobilità extra-provinciale; le province di Avellino (4 spostamenti ogni 100 abitanti) e Caserta (4,8 su 100), appaiono maggiormente tributarie verso altre province di spostamenti per lavoro e studio, mentre Salerno e Benevento si attestano su valori tra il 2 e il 3% e Napoli sullo 0,9%. La provincia di Napoli presenta, dunque, la maggior capacità di mantenere il traffico generato all'interno del proprio territorio e di attrarne dall'esterno, mentre per tutte le altre province campane il saldo tra traffico extraurbano generato e traffico attratto è superiore ad 1 (vedi tabella 1.2.1).

Provincia	Mobilità extraurbana. Spost./100 ab.	Mobilità extraprov. Spost./100 ab.	Rapporto Gener./attratti
Avellino	14,3	3,9	1,21
Benevento	11,4	2,7	1,10
Caserta	14,8	4,8	1,25
Napoli	11,6	3,2	0,90
Salerno	12,6	0,9	1,05

Tabella 1.2.1.1 Mobilità in Campania – Principali indicatori

Fonte: Annuario Statistico della Regione Campania - Istat 1998/1999

Dagli elementi sopra considerati, risulta che la distribuzione della mobilità nella regione è sostanzialmente concentrata su pochi comuni attrattori di forti quantità di spostamenti extraurbani:

- 4 comuni attraggono più di 20.000 spostamenti giornalieri per motivi di studio e lavoro;
- 5 comuni attraggono tra 10.000 e 20.000 spostamenti al giorno;
- 12 comuni attraggono tra 5.000 e 10.000 spostamenti al giorno;
- 38 comuni attraggono tra 2.000 e 5.000 spostamenti al giorno;

1.2.2.

Dal punto di vista delle strutture della mobilità, si possono individuare quattro aree di polarizzazione che si sono andate evidenziando nel corso degli anni.

Napoli: la cui area di attrazione/scambio si estende fino a Caserta, al Nolano ed alla Valle di Lauro, e a Sud fino alla penisola sorrentina e al Nocerino-Sarnese.

Salerno: che presenta relazioni consistenti soprattutto con le aree di espansione a Nord-Est (Fisciano, Mercato S. Severino) e a Sud-Est

(Pontecagnano-Battipaglia), e più limitate con il Nocerino-Sarnese e l'area di Vietri.

Caserta: le cui relazioni in parte si intrecciano con quelle dell'area di Napoli (Aversano, area Nord) ed in parte minore riguardano l'alto Volturno e l'alto Casertano (Teano, etc.).

Avellino: che presenta relazioni molto forti con l'area contermini di Atripalda e Mercogliano.

1.2.3.

In termini di ripartizione degli spostamenti tra i modi di trasporto, nel decennio 81-91, si è riscontrato un sostanziale spostamento della ripartizione verso l'autovettura privata.

L'utilizzazione dell'autovettura per spostamenti sistematici (vedi tabella 1.2.3.1) è passata, infatti, dal 44,8% del 1981 al 59,4% del 1991, con un aumento di peso del 33% ed un aumento in valore assoluto del 93%.

Per contro la quota modale del trasporto pubblico è passata dal 55,2% del 1981, al 40,6% del 1991, con una corrispondente perdita di peso del 26% ed un aumento in valore assoluto del 7,3%.

All'interno del modo pubblico tuttavia la quota del modo ferroviario è passata dal 19% dell'81 al 16,9% del 91, con una perdita di peso dell'11% ma con un aumento in valore assoluto del 29,7%.

La perdita del modo pubblico ha quindi interessato il modo bus, che nel periodo 81-91, ha diminuito la propria quota dal 36 al 23% ma ha anche perso in valore assoluto il 4,5% del proprio traffico.

Modi di trasporto		1981	1991	Delta %	2000
Ferrovia	v.a.	91.600	118.800	29,7	
	%	19,0	16,9		
Bus e altri modi pubblici	v.a.	174.200	166.400	-4,5	
	%	36,1	23,6		
Auto e altri modi privati	v.a.	216.000	417.400	93,2	62
	%	44,8	59,4		
Tutti i modi	v.a.	481.800	702.600		
	%	100	100		
Modi pubblici	v.a.	265.800	285.300		
	%	100	100		38

Tabella 1.2.3.1 Andamento della mobilità in Campania: spostamenti sistematici – confronto 81-91-2000

In termini spaziali la struttura della ripartizione modale tra le diverse province è riportata in tabella 1.2.3.2. Si nota che, anche a livello delle singole province, risulta che il modo ferroviario ha sostanzialmente mantenuto le proprie quote con oscillazioni di uno/due punti percentuali. Fa eccezione la provincia di Avellino dove si è registrata una perdita di 2,7 punti percentuali su 7: quindi un - 40 % contro un - 11% della media regionale.

	NAPOLI		AVELLINO		BENEVENTO		CASERTA		SALERNO		TOT CAMPANIA		
	'81	'91	'81	'91	'81	'91	'81	'91	'81	'91	'81	'91	
Treno	25,3	22,7	7,0	4,3	11,7	9,2	17,2	17,3	10,2	9,0	19,1	16,9	-11%
Bus	33,5	20,4	44,4	32,6	37,0	25,7	31,0	18,3	44,6	32,4	36,1	23,7	-34%
Auto	32,7	48,3	42,6	59,0	45,1	61,2	40,1	56,6	38,8	53,5	36,6	52,3	+43%
Altri	8,5	8,6	6,0	4,1	6,2	3,9	10,7	7,8	6,4	5,1	8,2	7,1	-13%

Tabella 1.2.3.2 Andamento ripartizione modale in Campania: mobilità sistematica extraurbana

Nell'anno 2000, si stima che la percentuale di domanda per il trasporto pubblico si sia ulteriormente ridotta, sia pure con un trend meno negativo, assestandosi su valori del 37/38%, con una perdita, quindi, molto più contenuta rispetto al decennio precedente.

1.2.4.

La tendenza nello spostamento della ripartizione modale a favore del trasporto privato, è stata sicuramente rafforzata dalle dinamiche insediative degli ultimi anni, quasi sempre avulse da qualsiasi legame di compatibilità con il sistema dei trasporti, ed in particolare con quello ferroviario.

Appare evidente che, dato l'elevato valore del capitale fisso investito e programmato in infrastrutture, le politiche di insediamento non potranno più essere considerate una variabile indipendente ma occorrerà una verifica molto più stretta tra insediamenti e loro accessibilità al sistema dei trasporti.

2 LE STRATEGIE GENERALI DI INTERVENTO

2.1.

La strategia del trasporto della Regione Campania è stata rielaborata nel quadro delle nuove direttrici programmatiche e pianificatorie introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, che focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006.

Tali strumenti sono adottati quali documenti di inquadramento generale delle politiche di trasporto che si incentrano su ben definiti obiettivi di base: accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, riduzione degli impatti ambientali.

Tra l'altro, la programmazione e la pianificazione sulle scelte locali va predisposta in modo da garantire il massimo coordinamento con le scelte del Piano Generale dei Trasporti, assicurando quella coerenza di soluzioni che realizzi anche l'integrazione di scala tra la rete di trasporto regionale e le reti di trasporto nazionale. Del resto, la mobilità locale utilizza sia infrastrutture di interesse nazionale, per le quali le scelte rimangono naturalmente di competenza dello Stato, sia infrastrutture di interesse regionale per le quali le scelte sono state demandate alla Regione: l'indirizzo è di attuare una programmazione e pianificazione a scala regionale tale da non creare all'utenza cesure o strappi nella fruizione, senza soluzione di continuità dell'intera rete trasportistica e dei servizi alla stessa collegati.

All'interno di tale obiettivo di fondo, la Regione intende evidentemente calibrare le strategie per conseguire il migliore adattamento possibile sia alle proprie esigenze di mobilità che alle realtà economiche, demografiche, sociali, ambientali del proprio territorio.

La Regione Campania ha ritenuto di dover tenere conto nell'esercizio dei compiti di programmazione anche della programmazione degli Enti Locali al fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le diverse modalità in un'ottica di massima fruizione da parte delle realtà locali.

2.2.

Obiettivi da conseguire:

1. garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree al fine di conseguire obiettivi territoriali (decongestionare aree costiere, collegare aree interne) e produttivi;

2. assicurare elevata affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio quale quella vesuviana;

3. garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;

4. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed impatti sul territorio;

5. assicurare la sicurezza riducendo l'incidentalità

6. minimizzare il costo generalizzato della mobilità, e cioè il costo risultante dalla somma dei costi di produzione del trasporto privato e pubblico ed il valore di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, rischio incidenti, carenza comfort);

2.3.

Le strategie che la Regione Campania intende adottare sono:

a) sul versante istituzionale:

- la promozione del massimo livello di coordinamento tra le Amministrazioni, gli esercenti delle infrastrutture, gli erogatori dei servizi;
- la introduzione di moderne procedure di pianificazione da affidare ad uffici specifici attraverso la istituenda Agenzia della Mobilità Regionale con compiti di Pianificazione, osservatorio della Mobilità, controllo e monitoraggio degli interventi, controllo di gestione delle infrastrutture e dei servizi, sviluppo di collegamenti marittimi);
- la integrazione delle competenze dei servizi e delle tariffe al fine di un riequilibrio della ripartizione della domanda, sia passeggeri che merci, tra le diverse modalità ed in particolare TPL e modi non inquinanti;

b) sul versante infrastrutturale:

- la attuazione di un riequilibrio della ripartizione della domanda, sia passeggeri che merci, tra le diverse modalità;
- la accentuazione della integrazione tra le diverse componenti del sistema;
- la utilizzazione delle infrastrutture esistenti recuperandone ogni componente, anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate;
- la realizzazione e il mantenimento delle reti portanti regionali e del loro collegamento con la rete nazionale (componente locale-globale);
- la ubicazione strategica delle infrastrutture nodali (componente locale-locale).

2.4.

Complessivamente, l'impegno della Regione è nel promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per la incentivazione dello sviluppo economico. L'indirizzo della Regione è, quindi, l'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, finalizzate all'aumento della accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di infrastrutture a rete.

La Regione ritiene che vada fortemente appoggiata la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale. E tale integrazione costituirà senza dubbio uno degli elementi guida nella redazione del nuovo Piano Regionale di Trasporto.

2.5.

L'obiettivo di fondo rimane quello di incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con una accorta integrazione fra pianificazione regionale e pianificazione nazionale. In tale contesto vanno prioritariamente rafforzati i sistemi produttivi, le attività turistiche e i servizi in generale, per i quali il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto rappresenta presupposto essenziale per il pieno inserimento di tali sistemi locali nel mercato nazionale ed europeo.

Attualmente il sistema dei trasporti della Regione presenta numerose aree critiche, che costituiscono un motivo di rallentamento del suo processo di crescita e del suo inserimento nel contesto interregionale ed europeo.

2.6.

La mobilità interregionale, nazionale ed internazionale è del tutto inadeguata rispetto al ruolo potenziale della Regione: le linee ferroviarie che collegano la Campania con il Nord sono in gran parte sovraccariche (come ad esempio la Napoli-Roma via Formia); la direttrice autostradale parallela (la A2), nonostante il recente ampliamento, già presenta segni di saturazione, soprattutto per il traffico merci di amplissime dimensioni; verso il sud, la linea ferroviaria tirrenica è anch'essa prossima alla saturazione, mentre l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria (in particolare nel tratto iniziale tra Salerno e Battipaglia) è saturata per lar-

ga parte dell'anno conseguendo standard qualitativi insufficienti; i collegamenti trasversali verso l'Adriatico sono di fatto limitati alla sola Autostrada A16, che è anch'essa, soprattutto nel tratto Napoli-Avellino-Benevento, prossima alla saturazione; la linea ferroviaria Napoli-Caserta-Benevento-Foggia-Bari, che costituisce la trasversale di collegamento Tirreno-Adriatico, è assolutamente inadeguata per potenzialità e per tempi di viaggio; i collegamenti per via aerea gravitano tutti sull'Aeroporto di Capodichino; i collegamenti marittimi commerciali si avvalgono solo dei porti di Napoli e Salerno, oltre che in misura minima di Torre Annunziata, i quali sono caratterizzati da spazi limitati e da impianti obsoleti; le connessioni con le regioni confinanti sono asfittiche, con la presenza di una rete stradale modesta (Molise) o di una linea ferroviaria non elettrificata (Battipaglia-Potenza).

2.7.

Con riguardo alla mobilità infraregionale l'accessibilità dei centri della Campania è spesso così ridotta da impedire effettive possibilità di sviluppo economico e di integrazione sociale: la contrapposizione tra fascia costiera, più sviluppata, e aree interne depresse, continua a sussistere e, almeno in termini relativi, ad accentuarsi.

L'inadeguatezza della rete di centri merci comporta costi elevati, scarsa qualità dei servizi ed un utilizzo eccessivo dei mezzi su gomma. Inoltre è largamente sottoutilizzata la "via del mare" nei collegamenti tra i centri che si affacciano sul Tirreno, da Pozzuoli a Sapri e per la navigazione di diporto.

In generale il sistema dei trasporti della Regione è ancora fortemente sbilanciato sul trasporto su gomma, mentre risulta ancora carente il trasporto alternativo su ferro e via mare.

2.8.

La Regione Campania intende però innovare rispetto agli indirizzi del passato; vuole riordinare il Piano Regionale dei Trasporti su due direttrici di fondo che caratterizzano un modo nuovo di interpretare il processo di pianificazione, che sono così sintetizzabili:

1. costruire un PRT configurato come progetto di sistema, tale che partendo dai bisogni di mobilità, e dei passeggeri e delle merci, espressi dal territorio, definisca il piano dei servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio, e, quindi, individui le nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi;

2. impostare il PRT su un processo di pianificazione, ovvero su una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati) attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra una programmazione tipicamente settoriale, quale è quella trasportistica, e le politiche territoriali di sviluppo.

2.9.

Nel quadro di tali indirizzi di pianificazione, le strategie di intervento più specificatamente attinenti alla offerta di trasporto sono così esplicitate:

a) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale, per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili;

b) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;

c) realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali ed internazionali (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);

d) perseguire il riequilibrio modale sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria, sul versante del trasporto interurbano regio-

nale su ferro e su strada definendo gli itinerari e i nodi di interscambio, sul versante del trasporto marittimo con particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per dare impulso sia al trasporto di persone lungo le vie del mare, sia al cabotaggio;

e) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte strategie finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

2.10.

Elemento chiave di tale strategia è la integrazione fra dotazione infrastrutturale e sviluppo del territorio, in modo che le scelte di investimento nel comparto delle infrastrutture risultino coordinate con le azioni finalizzate allo sviluppo: le infrastrutture possono diventare uno strumento importante per riorganizzare sistemi urbani e conurbazioni metropolitane ed un percorso prioritario è senza dubbio la integrazione sinergica tra i diversi modi di trasporto e tra sistemi produttivi e logistica industriale.

2.11.

Nella indicazione delle strategie che, sul versante infrastrutturale, la Regione intende perseguire, compare in particolare "la utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente, anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate".

Invero, l'approccio fino ad oggi seguito di progettazione e realizzazione di interventi singoli non ha certamente prodotto una configurazione di sistema e, tanto meno, di sistema integrato multimediale. Anzi la condizione della rete trasportistica è oltremodo critica per tutti i modi di trasporto, da quello stradale a quello ferroviario, a quello marittimo; in tutti i settori si rileva lo stesso difetto di origine e cioè tratti di rete che realizzano collegamenti punto-punto, risolvono specifiche esigenze locali, non rappresentano archi funzionali di rete, né rappresentano componenti di sistema.

In forza di tale situazione si impone l'obbligo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentono la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previ completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio, possono essere ricondotte a sistema.

Una quota significativa di interventi rientra dunque in tale casistica: l'effetto, come si diceva, ha rilevanza dal punto di vista funzionale, in quanto mette a rete un gran numero di opere attualmente di scarsa efficienza per le motivazioni indicate, e ha rilevanza altresì dal punto di vista economico-finanziario, in quanto con interventi finanziari a volte anche di modesta entità si mettono a frutto opere anche di notevole valore economico oggi scarsamente efficaci perché non a rete. Nel contesto di tale logica quindi l'imperativo è di ragionare esclusivamente in termini di sistema e di attuare in sede di progettazione tutti gli accorgimenti tecnici che realizzino al meglio la integrazione tra i singoli sistemi.

Si sviluppa a questo punto l'analisi più nel dettaglio dei settori che si ritiene vadano interessati ad interventi nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro e dei POR.

3. LE AZIONI E GLI OBIETTIVI SETTORIALI

3.1 Il settore ferroviario

3.1.1 Descrizione dello stato e criticità

3.1.1.1.

Il sistema del trasporto su ferro in Campania è costituito dalla rete delle linee FS di livello nazionale e regionale e dalla rete delle ferrovie regionali, nonché dalle linee ferroviarie urbane.

3.1.1.2.

La rete FS, gestita da RFI, è composta dalle direttrici di premiale interesse nazionale quali la Roma-Napoli-Salerno-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria e la Napoli-Caserta-Benevento-Foggia-Bari (che è la linea trasversale più importante del Centro-Sud dell'Italia), nonché dalle direttrici interne quali la Caserta-Vairano-Cassino-Roma e la Caserta-Cancello-Nola-Salerno. Su tale trama di direttrici nazionali, si innestano le altre linee FS, tra cui la Benevento-Avellino-Salerno.

Alla rete FS si affianca la rete delle ferrovie regionali gestite da Sepsa, Alifana e Circumvesuviana.

La rete della Sepsa SpA, è costituita dalle linee:

- Cumana, in esercizio sul percorso Napoli Montesanto-Bagnoli-Pozzuoli-Torregaveta (raddoppio in corso), lunga 20 km ed alimentata a 3.000 V c.c.;

- Circumflegrea, in esercizio sul percorso Napoli (Montesanto)-Soccavo-Pianura-Quarto-Licola-Torregaveta (raddoppio in corso), lunga 27 km ed alimentata a 3.000 V c.c.

La rete della Circumvesuviana s.r.l. si sviluppa per circa 170 km; è a scartamento ridotto rispetto allo standard FS ed è alimentata con una tensione di 1.500 V c.c.; essa è costituita dalle seguenti linee:

- linea Napoli-Nola-Baiano;

- linea Napoli-Ottaviano-Poggioreale-Sarno;

- linea Napoli-Torre Annunziata-Sorrento;

- linea Torre Annunziata-Poggioreale;

- linea Pomigliano d'Arco-Alfa Sud (con prolungamento per Acerra in costruzione);

- linea S. Giorgio-Volla (in costruzione) con prolungamento (previsto) da Volla fino alla stazione Alta Velocità ad Afragola della linea A.V. Roma-Napoli.

La rete della Alifana s.r.l. è costituita dalle linee:

- Napoli-Giugliano-Aversa-S. Maria C.V., attualmente in costruzione con caratteristiche analoghe a quelle della metropolitana di Napoli con la quale si interconetterà nella stazione di Piscinola.

- Piedimonte Matese-S. Maria C.V., lungo 41 km e con alimentazione a 3.000 V c.c., dal quale è possibile il proseguimento per Napoli mediante la linea FS S. Maria C.V.-Caserta-Cancello-Napoli;

La ferrovia Benevento-Cancello, via valle Caudina, è costituita da una linea lunga 47 km ed alimentata a 3.000 V c.c., sulla quale al momento è in corso un insieme di interventi funzionali di ammodernamento e potenziamento e dalla quale è possibile proseguire sulla linea FS da Cancello a Napoli.

Al momento il servizio sulle reti di cui sopra è regolato con contratto di servizio tra la regione Campania e Trenitalia SpA per la rete gestita da RFI e tra regione Campania e Sepsa, Circumvesuviana e Alifana per quanto riguarda la rete regionale.

I principali dati descrittivi del sistema ferroviario regionale sono riportati, a seguire, nelle tabelle 3.1.1.2.1 e 3.1.1.2.2.

Rete	Doppio bin elettrificata	Semplice bin elettrificata	Semplice bin non elettrif.	Totale	%
FS-RFI	476,3	221,2	245,4	942,9	80,0
SEPSA	14,9	31,9		46,8	4,0
ALIFANA		47,8	41,2	89,0	7,5
CIRCUMVESUV	37,4	94,1		131,5	8,6
TOTALE	528,6	395,0	286,6	1.210,2	100,0%
%	43,6%	32,6%	23,8%	100,0%	

Tabella 3.1.1.2.1 Estensione delle rete per gestore e tipo di trazione (km)

Gestore	Treni km*10 ³	Posti km*10 ³	Pax km*10 ³
Trenitalia	11.651	4.924.831	1.312.959

Sepsa	1.537	792.025	189.560
Alifana	1.028	164.587	40.718
Circumvesuviana	3.796	1.404.590	418.340
TOTALE	18.015	7.286.035	1.961.580

Tabella 3.1.1.2.2 Offerta di servizi per gestore, anno 2000

Le linee dei trasporti su ferro nelle aree urbane sono costituite dalle seguenti infrastrutture:

a) linea 1 della Metropolitana di Napoli, in esercizio sulle tratte Piscinola-Piazza Vanvitelli e Piazza Vanvitelli – Museo (su quest'ultima con servizio provvisorio a navetta su unico binario) ed in costruzione per il completamento della tratta Vanvitelli – Dante e sulla successiva tratta Dante - Garibaldi;

b) linea ferroviaria FS Gianturco-Pozzuoli (passante urbano FS), linea 2 della rete metropolitana di Napoli;

c) linea 6 della metropolitana di Napoli (ex LTR), Mostra (Campi Flegrei) - Piazza Municipio, attualmente in corso di costruzione nella tratta funzionale Mostra – S. Pasquale;

d) impianti delle funicolari “Montesanto”, “Centrale”, “Chaia” e “Mergellina”, tutte nella rete dei trasporti su ferro della città di Napoli;

e) linea metropolitana di Salerno, costituita da un terzo binario specializzato, in affiancamento alla rete FS sulla tratta Salerno-Stadio Arechi (in costruzione),

f) tratti terminali delle linee regionali che svolgono anche funzioni urbane;

3.1.1.3.

Dal punto di vista del traffico, come accennato nel paragrafo 1.2, in Campania, negli ultimi 20 anni, la quota di spostamenti effettuati per motivi di lavoro e di studio soddisfatta con mezzi di trasporto pubblico, si è andata progressivamente riducendo, riproducendo peraltro una tendenza generalizzata nelle altre maggiori regioni sia italiane che europee.

La perdita ha interessato soprattutto il modo autobus, certamente penalizzato dalla promiscuità di circolazione con il mezzo privato e dagli elevati livelli di congestione da questo generati.

Il modo ferroviario ha invece sostanzialmente tenuto, con una perdita di pochi punti percentuali, cui, però, in valore assoluto, ha corrisposto un aumento di domanda servita del 30% circa. Nell'anno 2000, il settore ferroviario si conferma in crescita in termini di valore assoluto (+ 25% circa rispetto al 1991), anche se con un tasso relativamente meno elevato di quello del decennio precedente. E questo più per vincoli di capacità dell'infrastruttura e in parte del materiale rotabile, che per indisponibilità di scelta modale.

Questi dati di riferimento, sembrano indicare che negli ultimi anni si sta consolidando una tendenza intrinsecamente attrattiva del modo ferroviario, anche se questa tendenza potrebbe essere determinata più dal peggioramento delle condizioni di circolazione del mezzo privato (e quindi dai suoi costi generalizzati) che non dall'innalzamento qualitativo e quantitativo delle prestazioni del modo ferroviario.

In realtà, pur in una situazione di offerta di poco cresciuta in termini quantitativi, e genericamente cresciuta sul piano della qualità e della regolarità, il modo ferroviario ha sostanzialmente mantenuto la propria quota modale ed ha accresciuto il valore assoluto della domanda servita, in diversi casi, fino al limite di capacità disponibile (almeno nei periodi di punta).

3.1.1.4.

Date queste premesse, i termini del problema, per la programmazione regionale del settore ferroviario, sono sostanzialmente quelli di rendere rapidamente effettive le potenzialità competitive rispetto al modo stradale e di farne l'elemento strategico per il controllo della ripartizione modale.

Per questo occorre:

- rimuovere le distorsioni nei processi di realizzazione dei pro-

grammi di investimento in infrastrutture, che hanno privilegiato più il momento della appostazione di spesa che non il momento degli obiettivi di servizio e quindi dei risultati;

- correggere, attraverso una progettazione complessiva di sistema, le principali caratteristiche negative del modo ferroviario (indivisibilità tecniche).

Un particolare aspetto delle distorsioni verificatesi nei processi realizzativi è rappresentato dalle “discontinuità” prodotte nell'assetto funzionale delle opere che ne compromettono l'ottimale utilizzazione se non addirittura la stessa utilizzazione.

Tra le “discontinuità” più ricorrenti possono richiamarsi quelle dei “links” mancanti o sottodimensionati (es. opere iniziate da due estremità opposte cui manca il tratto centrale, etc). E' evidente che questo “obbliga” in qualche modo le scelte di intervento per ridurre gli effetti negativi di tali discontinuità e il grado di sottoutilizzazione del capitale investito

3.1.2 Il contesto normativo

3.1.2.1.

Prima della riforma del trasporto pubblico locale (D. L.vo 422) e della delega alle regioni della intera competenza nel settore ferroviario (gennaio 2001), l'attenzione della programmazione regionale è stata prevalentemente orientata alla “prenotazione” della spesa per infrastrutture più che alla messa a punto di un progetto d'uso delle medesime (per il quale peraltro le regioni non avevano responsabilità).

Il risultato oggettivo è stato una sostanziale “dispersione” della spesa su opere con effetti, al momento, molto deboli dal punto di vista della capacità e quindi in termini di aumento dell'offerta e delle sue prestazioni.

Ciò non è dipeso dal fatto che le opere siano state realizzate al di fuori di un disegno infrastrutturale programmato e condiviso. In realtà, le richieste di investimento in infrastrutture di trasporto ferroviario avanzate negli ultimi otto anni, sono tutte coerenti con gli strumenti di programmazione adottati quali il Piano Regionale dei Trasporti (L.R. n° 36/1993) e l'accordo quadro tra Ministero dei Trasporti, Regione, FS, e Tav per la realizzazione della linea AV Roma – Napoli (1996).

Quello che è mancato è stato un progetto unitario di sistema che rendesse coerente ai fabbisogni di servizio la sequenza realizzativa delle opere (la programmazione dei servizi era responsabilità delle singole imprese di trasporto o gestioni commissariali).

L'assenza o la debolezza di questo quadro di coerenze, ha comportato, come già osservato, significative “discontinuità”.

Discontinuità che in molti casi potranno costituire un vincolo allocativo per le risorse da destinare al settore.

3.1.2.2.

Obiettivo del quadro programmatico regionale è, perciò, quello di creare prioritariamente il quadro delle coerenze di sistema, necessario a dare ordine al processo realizzativo delle infrastrutture ferroviarie.

Come si è rilevato al punto precedente, infatti, le potenzialità del sistema ferroviario sono rilevanti, ma occorre considerare che:

- il sistema ferroviario è un sistema caratterizzato da forti indivisibilità tecniche che ne indeboliscono le potenzialità se esso non viene concepito come parte di una offerta di trasporto complessiva e integrata;

- il sistema ferroviario è discontinuo nello spazio; il suo rapporto con il territorio avviene per punti singolari (le stazioni) ed è quindi fortemente condizionato dalla distribuzione e dalla accessibilità di tali punti;

- il sistema ferroviario è discontinuo anche nel tempo, nel senso che i suoi servizi sono disponibili solo in determinati orari, diversamente dall'auto che è disponibile in modo continuo. La struttura e le caratteristiche degli orari dei servizi e la loro distribuzione nel tempo (frequenze) sono perciò fattori determinanti per creare una offerta at-

trattiva.

La coerenza del sistema è determinata solo se esiste una concezione unitaria di tutte le componenti del sistema.

3.1.,.,2.3.

In questi termini metodologici si esprime il Piano Generale dei Trasporti e, più specificamente lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno nel richiedere che i programmi infrastrutturali derivino da esplicite concezioni del sistema di offerta che devono soddisfare.

Obiettivo del PGT è lo sviluppo di una mobilità sostenibile che quindi riduca le esternalità negative prodotte dal modo con cui soddisfare la mobilità.

Le più rilevanti criticità al conseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale nell'attuale assetto della mobilità, sono individuate soprattutto nello sviluppo del modo di trasporto stradale nelle aree metropolitane e urbane.

Gli strumenti per il conseguimento di tali obiettivi sono indicati:

- nella incentivazione del trasporto pubblico e quindi nella implementazione prioritaria di tutte le azioni necessarie per orientare la scelta modale al modo di trasporto pubblico;
- nello sviluppo di un approccio "sistemico" alla organizzazione del trasporto, in cui ciascun modo di trasporto è inteso come segmento di una catena integrata di offerta, unitariamente concepita per soddisfare la domanda di spostamento della popolazione;
- nello sviluppo di tecnologie adeguate per realizzare l'integrazione logistica e meno aggressive nei confronti dell'ambiente.

A questi obiettivi e a questa logica di approccio devono essere ricondotti gli interventi infrastrutturali, per i quali il PGT individua gli interventi sul Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) che rappresenteranno la cornice di riferimento e il quadro delle coerenze per gli assetti infrastrutturali regionali.

3.1.3 Gli obiettivi regionali e la coerenza con il PGT e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno

3.1.3.1.

Partendo dalle considerazioni sviluppate nei precedenti paragrafi, gli orientamenti della programmazione regionale si sviluppano sui seguenti punti:

- coerenza e complementarità con gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
- fabbisogno di infrastrutture funzionale al concetto di offerta programmata e di recupero della centralità del sistema ferroviario rispetto al territorio;
- inserimento della quota modale del trasporto pubblico per un valore compreso tra 3 e 6 punti percentuali;
- definizione del concetto di offerta del servizio ferroviario regionale che risponda a criteri di unitarietà al suo interno, di integrazione con gli altri modi di trasporto e di accessibilità al territorio;

Per quanto riguarda il PGT, il programma nazionale degli interventi per il sistema ferroviario è costituito da:

- il completamento della linea AV/AC Napoli-Roma (con la stazione di Napoli-Afragola) e la sua sostanziale "despecializzazione" in coerenza con la risoluzione parlamentare del 28/7/1999;
- il completamento della nuova linea a monte del Vesuvio e il suo prolungamento fino a Battipaglia;
- il potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- il potenziamento delle trasversali Napoli-Puglia e Napoli-Basilicata ed in particolare il raddoppio della Napoli-Bari ;
- il potenziamento delle connessioni dei porti (Napoli e Salerno) con il sistema ferroviario;
- la riorganizzazione funzionale del nodo ferroviario di Napoli.

3.1.3.2.

Per la pianificazione regionale, il PGT ribadisce gli obiettivi generali più sopra richiamati verso il conseguimento di una mobilità sostenibile e quindi:

- la promozione del trasporto pubblico, ed in particolare di quello su ferro, quale componente "vitale" della strategia di riduzione degli effetti negativi sull'ambiente e di efficienza complessiva del sistema dei trasporti;
- la creazione di un sistema integrato che offra alla mobilità regionale più alternative di movimento;
- la implementazione – soprattutto nelle aree urbane – di meccanismi di controllo della domanda verso l'aumento delle infrastrutture e comunque verso l'aumento di utilizzazione di quelle di trasporto pubblico.

Rispetto alle strategie del PGT, gli elementi di congruenza con gli indirizzi di pianificazione regionale si possono riassumere come segue:

- il quadro degli interventi infrastrutturali individuato al precedente punto 3.2 è stato recepito attraverso l'accordo del 2/5/2001 tra Regione, Ministero dei Trasporti, FS SpA e Tav SpA, con il quale si sono consolidati i reciproci impegni e responsabilità operative sull'intero pacchetto degli interventi, nonché sugli interventi di scala regionale direttamente e funzionalmente connessi;
- in questi termini si può dire che il quadro delle coerenze tra pianificazione nazionale e pianificazione regionale a livello delle grandi strategie infrastrutturali è sostanzialmente operante e – come previsto nell'accordo – verrà congiuntamente monitorato al fine di evitare scollamenti nell'avanzamento delle opere;
- la misura dell'obiettivo di recupero al trasporto pubblico, e in particolare a quello ferroviario, della quota di ripartizione modale, dipende ovviamente dalle politiche complessive che si riusciranno a costruire con la collaborazione degli enti locali non solo nel settore dei trasporti, ma anche – auspicabilmente – nella organizzazione del territorio;

- un obiettivo di recupero di 3 punti percentuali nei prossimi 8-10 anni si può ritenere conseguibile con azioni sul solo sistema pubblico intervenendo:

- . sulla rispondenza dell'offerta ai fabbisogni e alle aspettative della domanda;
- . sul miglioramento della accessibilità;
- . sulla qualità del materiale rotabile;
- . sulla integrazione modale e sulla integrazione tariffaria.
- obiettivi superiori, fino al 6%, richiederanno presumibilmente azioni su altre variabili che influenzano la ripartizione modale, e cioè:
 - . politiche di dissuasione dell'uso del mezzo privato soprattutto nei grandi centri attrattori/generatori di traffico;
 - . politiche di regolazione del prezzo di utilizzazione dei grandi assi stradali;
 - . politiche di localizzazione degli insediamenti (in particolare quelli generatori di domanda) più attente alla presenza di un consistente capitale fisso investito rappresentato dal sistema ferroviario.

3.1.4 Gli schemi e le logiche di intervento-La metropolitana regionale

3.1.4.1.

Per quanto esposto finora, il concetto di offerta da conseguire, progressivamente nei prossimi 8-10 anni, è basato sulla trasformazione dell'insieme degli attuali modelli di offerta (uno per azienda) in un modello di servizi a struttura "metropolitana", caratterizzati cioè:

- da orari cadenzati;
- da un disegno dei servizi per linee;
- dall'appuntamento tra servizi di linee diverse e tra servizi ferroviari e servizi bus;

- da maggiori velocità commerciali eventualmente ricorrendo a strutture di servizi "alternati";
- da materiale rotabile rinnovato;
- da tariffazione integrata.

3.1.4.2.

La Campania, con una estesa complessiva di circa 1200 Km, è una delle regioni con la più ricca dotazione di linee ferroviarie; nonostante ciò molto ancora bisogna fare per realizzare un sistema di trasporto efficiente ed integrato: bassa velocità commerciale, scarsa qualità, insufficiente integrazione tra le reti, assenza di idonei nodi di interscambio ed un utilizzo non ottimale delle differenti modalità di trasporto, sono tra le principali criticità del sistema ferroviario.

L'approccio sino ad oggi seguito, di progettazione e di realizzazione di singoli interventi, non ha certamente favorito lo sviluppo e la formazione di una rete integrata. Va adottata una diversa metodologia: quella cioè della progettazione di sistema che, a partire dalle esigenze di mobilità, determini le caratteristiche da attribuire all'offerta di trasporto, ed in funzione di questa programmi gli interventi necessari a soddisfarla.

La realizzazione della metropolitana regionale è incentrata sulla individuazione, la definizione e la valutazione dei dispositivi tecnici, finanziari ed amministrativi occorrenti alla creazione del Sistema della Metropolitana Regionale, inteso come sistema integrato di trasporto passeggeri che privilegia il trasporto su ferro. In tale sistema tutti i rami delle estese ferroviarie della regione sono collegati, sia tra di loro sia con i percorsi delle autolinee, al fine di consentire l'attuazione di un servizio di trasporto pubblico funzionale ed economicamente valido, ad un elevato livello qualitativo, che soddisfi le esigenze di mobilità, con speciale riguardo alle aree più congestionate della Regione, ed al contempo riduca l'inquinamento ambientale, la congestione e l'incidentalità sulle strade.

La creazione di un efficiente sistema integrato di trasporto va a sua volta valutata indispensabile premessa alla costituzione ed al mantenimento di condizioni atte a favorire un crescente sviluppo socio-economico della intera regione.

L'obiettivo è di creare un sistema di trasporto efficiente, vale a dire un sistema che produce un servizio pubblico appetibile e contemporaneamente rispettoso dei vincoli economici, finanziari, tecnici ed ambientali: ciò si può conseguire solo agendo contemporaneamente su tutte le componenti rilevanti del sistema.

3.1.4.3.

L'approccio è quello della "progettazione di sistema", intesa come un processo logico nel cui sviluppo, partendo dalla individuazione dei bisogni di mobilità delle popolazioni, si definisce il piano dei servizi integrati di trasporto in grado di soddisfarli, sia in termini qualitativi che quantitativi, per arrivare infine alla individuazione del complesso di infrastrutture necessarie alla attuazione del piano.

Non più quindi un insieme predefinito di interventi infrastrutturali, includente sia la creazione di nuove infrastrutture sia il potenziamento di infrastrutture esistenti, e la susseguente determinazione delle caratteristiche dei servizi di trasporto prodotti e dei costi di investimento e gestione connessi. In sua vece, in linea di principio:

- la formulazione di una proposta di modello di esercizio della Metropolitana Regionale, che costituisca un'offerta di un servizio attrattivo, in quanto competitivo con il servizio offerto dal mezzo privato;
- la stima della domanda di trasporto per il nuovo esercizio ferroviario, effettuata a mezzo di modelli matematici di simulazione;
- la verifica delle infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione o programmate, e la individuazione degli interventi occorrenti a realizzare il modello di esercizio proposto;
- la stima dei costi di investimento, di esercizio e di manutenzione, per la costruzione del conto economico;

- la valutazione dei risultati dal punto di vista sociale, economico, tecnico e finanziario.

3.1.4.4.

Per valutare la fattibilità degli obiettivi di ripartizione modale assunti, è stato impostato un modello di sistema ferroviario metropolitano regionale attualmente in fase di verifica e di condivisione con gli enti locali.

Il modello è impostato secondo i criteri indicati e comporta un'offerta di 12.600 treni*km/g nella fascia di punta (31,6 milioni di treni Km/anno) con un aumento del 75% rispetto all'offerta attuale di treni regionali.

Le quantità trasportate sono stimate - sempre nel periodo di punta - tra i 2,2 e i 2,4 milioni di pax*km con un incremento di 110/125% rispetto agli attuali 1,05 milioni.

La produttività dell'offerta (numero medio di passeggeri per treno) aumenterebbe conseguentemente di un valore compreso tra il 20 il 29%.

Alla formazione del progetto di servizio metropolitano ferroviario concorre il ridisegno delle linee di bus, che, ove opportuno, assumono funzioni di apporto al sistema ferroviario. Il ridisegno dei servizi bus comporta una riduzione di percorrenze del 35%.

Funzioni di questo tipo, per non penalizzare il consumatore, richiedono la implementazione di un sistema tariffario integrato; sistema peraltro già attuato nella prima corona di comuni attorno a Napoli (Unico) e in corso di progressiva estensione.

3.1.4.5.

La integrazione dei servizi bus-treno comporta ovviamente la necessità di attrezzare i punti di attestamento dei servizi bus in modo da minimizzare i disagi della rottura di carico. Analogamente, la necessità di ridurre le discontinuità spaziali del sistema ferroviario richiedono l'infittimento dei punti di accesso al/dal territorio.

Il progetto prevede la realizzazione di circa 30 nuove stazioni per il servizio regionale.

Per la attrezzatura e la realizzazione di nuove stazioni e di punti di interscambio, le risorse disponibili sono state molto scarse e gli interventi realizzati o messi in moto pressoché nulli. La messa a disposizione di adeguate risorse per questo tipo di infrastrutture è invece da considerarsi strategica per conseguire gli obiettivi di ripartizione modale.

Il miglioramento dell'accessibilità al sistema è quindi determinato dall'infittimento dei punti di accesso; ma questo può comportare una riduzione della velocità commerciale.

A questo aspetto - ove risultasse effettivamente critico - si ovverà:

- attraverso l'inserimento nel passante ferroviario di Napoli (attualmente con sole funzioni metropolitane urbane) delle due linee FS più trafficate (la Salerno- Napoli e la Caserta-Napoli) in modo da eliminarne l'attestamento a Napoli Centrale e ridurre così i tempi di distribuzione in Napoli

- attraverso la programmazione di servizi "alternati" cioè con funzioni di raccolta in un bacino e prosecuzione "non stop" verso la destinazione prevalente.

Si stima che l'insieme delle azioni sopra configurate, consentirebbe di migliorare l'accessibilità al territorio del 36%; Più precisamente la quantità di popolazione servita da una stazione ferroviaria aumenterebbe del 36% rispetto alla popolazione servita attualmente.

Nei termini sopra descritti, la domanda (in numero di pax/periodo di punta) complessivamente soddisfatta dal trasporto pubblico aumenterebbe del 27% circa in valore assoluto, e la quota modale pubblica conseguirebbe un guadagno di 3 punti percentuali circa.

3.1.4.6.

I programmi di spesa necessari per conseguire gli obiettivi si

possono raggruppare nelle seguenti aree di intervento:

- Infrastrutture di linea ferroviarie e metropolitane;
- Infrastrutture di interscambio e nuove stazioni;
- Materiale rotabile.

La prima categoria di interventi comprende opere quali raddoppi di sede, attrezzature tecnologiche, nuove linee ferroviarie sia regionali che urbane, sistemi innovativi di trasporto, ecc.

In questa categoria si possono distinguere:

- opere già avviate sulla base dei precedenti programmi, il cui completamento o la cui realizzazione devono considerarsi non rinunciabili e quindi invariati nel quadro dei programmi regionali. Per tali opere sono già allocate risorse per circa **1.136 milioni di Euro (2.200 mld di lire)** su un costo complessivo stimato in **1.950 milioni di Euro (3.775 mld di lire)** a finire;

- opere che destinate a correggere le discontinuità rispetto ad interventi già realizzati o finanziati; si tratta ad es. di links mancanti o con caratteristiche inferiori a quelle del resto della linea, con conseguenti perdite di funzionalità o di capacità. Il costo di tali interventi è valutabile in **532 milioni di Euro (1.031 mld di lire)**;

- interventi di sviluppo del sistema sia a livello regionale che urbano, per un fabbisogno complessivo stimabile in **780 milioni di Euro (1.512 mld. di lire)** con collocazione temporale di più lungo periodo e quindi oltre il 2006.

La seconda categoria di opere, comprende la realizzazione di nuove stazioni e di attrezzature per l'integrazione modale.

Nessun finanziamento è attualmente allocato su tale categoria di interventi che, come già sottolineato, rappresenta l'elemento chiave per realizzare il concetto di "sistema" ferroviario metropolitano.

Per questo ambito di interventi si stima un fabbisogno di circa **110 milioni di Euro (212 mld di lire)**.

Per il materiale rotabile, infine, risulta un fabbisogno di circa **254 milioni di Euro (493 mld di lire)** di cui circa **156 (303)** già allocati sui fondi degli artt 8 e 12 della L.422 che riguardano le ex Gestioni commissariali e le ex ferrovie concesse. E', viceversa, da definire la modalità di sostituzione del materiale attualmente di Trenitalia, sul quale la Regione ha già avviato un programma di cofinanziamento che deve comunque essere integrato da altre risorse valutate in circa **129 milioni di Euro (250 mld di lire)**.

3.2 Il settore stradale

3.2.1. Descrizione dello stato e criticità

3.2.1.1. La rete

La rete stradale regionale è costituita da 498 km di autostrade, 1'259 km di strade statali, 1'551 km di strade ex -ANAS trasferite alla Regione, e 6'344 km di strade provinciali, per un totale di poco meno di 10'000 km di strade.

Nel complesso, la regione presenta una discreta infrastrutturazione stradale che risulta tuttavia carente sotto molteplici aspetti.

Il rapporto tra rete stradale e superficie è considerevolmente superiore alla media nazionale: 48.8 % in più per le autostrade, 26.9 % in più per le statali e del 35.3 % in più per le provinciali.

tipologie viarie	km/100 kmq (totale regionale)		
	Campania	Italia	ϕ %
autostrade	3,20	2,15	+ 48,8
statali	19,38	15,28	+26,9
provinciali	51,11	37,81	+ 35,3

Meno favorevole risulta tale rapporto rispetto alla popolazione, dove la dotazione della regione Campania risulta inferiore mediamente del 40% rispetto alla media nazionale.

Tipologie Viarie	km/100.000 abitanti (totale regionale)			km/100.000 abitanti (esclusi i capoluoghi regionali)		
	Campania	Italia	ϕ %	Campania	Italia	ϕ %
autostrade	7,50	11,41	- 34,2	9,16	16,42	- 44,2
statali	45,46	81,09	- 43,9	55,46	116,72	- 52,5
provinciali	119,86	200,65	- 40,3	146,24	288,79	- 49,4

In termini di traffico, il confronto tra i rilevamenti ufficiali dell'ANAS del 1985 e i recenti rilevamenti parziali effettuati in alcune limitate stazioni di censimento della rete ANAS evidenzia una tendenza all'aumento dei volumi di traffico, anche se i dati disponibili non sono sufficienti per fornire un esauriente quadro dei fenomeni di congestione sulla rete stradale campana.

Un'indicazione, seppur approssimata, dell'elevato carico di traffico presente sulla rete stradale campana è fornita dalla densità di rete in rapporto ai veicoli circolanti. Tale densità è significativamente superiore ai valori medi nazionali, sia riferendosi alle autovetture sia ai veicoli industriali. In particolare, è evidente l'elevato carico di traffico sulla viabilità statale e provinciale, per le quali il rapporto tra autovetture circolanti e km di rete è superiore rispettivamente del 64% e del 54% rispetto ai valori medi nazionali.

tipologie viarie	autovetture / km di rete			Veicoli industriali / km di rete		
	Campania	Italia	ϕ %	Campania	Italia	ϕ %
Autostrade	6.525	4.677	+39,5	659	442	+49,2
Statali	1.077	658	+63,7	85	62	+75,6
Provinciali	409	266	+53,6	35	25	+65,1

Per quanto riguarda le sezioni geometriche la situazione della Campania è sostanzialmente in linea, se non leggermente migliore di quella nazionale.

Il 42,7% delle strade statali hanno sezione superiore ai 9 m, contro il 40,6 della media nazionale; solo l'11,73% della rete ANAS ha una larghezza della piattaforma inferiore a 7 metri.

	sezione ad unica carreggiata			sezione a 2 carreggiate	
	B < 7 m	7 < b < 9 m	b > 9 m	b > 14 m	
Comp. Napoli	11,7 %	43,9 %	37,3 %	0,4 %	5,0%
Italia	13,5 %	45,9 %	32,6 %	2,9 %	5,1 %
variazione %	-13,3 %	-4,4 %	14,4 %	-86,2 %	-2,0 %

Per quanto riguarda lo stato delle pavimentazioni, i dati ANAS sono molto confortanti: solo 121 chilometri sono caratterizzati da un giudizio insufficiente, per oltre il 50% dello sviluppo della rete è dichiarato uno stato di manutenzione buono e per circa il 15% uno stato di manutenzione ottimo.

	Sviluppi chilometrici per stato delle pavimentazioni				
	ottimo	buono	discreto	sufficiente	insufficiente
Comp. Napoli	379	1.407	402	282	121
Sviluppo %	14,4%	53,4%	15,3%	10,7%	4,6%

Per quanto concerne infine la segnaletica e i dispositivi di ritenuta le caratteristiche non sono altrettanto soddisfacenti.

La segnaletica presenta caratteristiche qualitative piuttosto disomogenee e numerosi difetti, legati sia a carente stato di manutenzione che a non corretta realizzazione del piano di segnalamento. La segnaletica orizzontale è in alcuni casi degradata, creando problemi di percezione del tracciato sia di giorno che di notte. La delineazione del margine è spesso insufficiente, sono assenti i catarifrangenti sulle barriere di sicurezza o i paletti delineatori presentano insufficiente livello di retroriflettenza. La segnaletica verticale è talvolta degradata, non correttamente posizionata e in alcuni casi del tutto assente. I limiti di velocità sono in alcuni casi incoerenti con le caratteristiche del tracciato.

I margini esterni presentano spesso numerosi fattori di pericolo, come ostacoli non protetti. In genere, le barriere di sicurezza hanno capacità di contenimento inadeguata ai fattori di pericolo. Inoltre è da se-

gnalare la presenza di terminali delle barriere estremamente pericolosi e l'assenza di elementi di transizione tra barriere con differenti prestazioni, quali le barriere per bordo ponte e quelle per bordo laterale.

3.2.1.2 La sicurezza dell'esercizio viario

Nell'anno 1'999 in Campania sono avvenuti 7'229 incidenti stradali (il 3,3% del totale nazionale) che hanno causato 309 morti (il 4,7% del totale nazionale) e 12'048 feriti (il 3,8% del totale nazionale).

Riferendosi al quinquennio 1995-1999, gli indicatori d'incidentalità della Campania risultano sostanzialmente inferiori alla media nazionale. Il rapporto tra incidenti e popolazione è inferiore del 68,6% rispetto alla media nazionale, il rapporto tra morti e popolazione è inferiore del 58,3% e quello tra feriti e popolazione è inferiore del 63,9%.

A fronte di un danno sociale derivante dall'incidentalità stradale inferiore che in altre Regioni, si rileva tuttavia che in Campania l'indice di mortalità, ossia il rapporto tra il numero dei morti e quello degli incidenti, è superiore del 32,9% rispetto alla media nazionale. Un elevato valore del rapporto di mortalità è in genere indicativo della presenza di fattori di rischio rilevanti, la cui individuazione richiede comunque specifiche analisi di dettaglio.

Il trend dell'incidentalità è quasi analogo a quello nazionale, con un significativo aumento del numero degli incidenti e dei feriti e un leggero aumento del numero dei morti.

Analizzando l'incidentalità per categorie di strade, si rileva che, sulle strade provinciali nel quinquennio 1995-1999, il numero di incidenti, morti e feriti per chilometro di strada è stato inferiore alla media nazionale rispettivamente del 59,5%, del 53,5% e del 60,5%. Il valore del rapporto di mortalità è quasi analogo al valore medio nazionale.

Strade provinciali 1995-1999	Campania	Italia	± %
Incidenti/km	0,04	0,11	-59,5%
Feriti/km	0,08	0,17	-53,5%
Morti/km	0,004	0,01	-60,5%
Morti/Incidenti	7,99%	8,19%	-2,4%

Anche riferendosi alla rete ANAS (anni 1995-1999) si ottengono indici di incidentalità inferiori alle media nazionali: del 26,4% per gli incidenti su chilometro di strada, del 19,1% per i feriti e del 21,6% per i morti. Il rapporto di mortalità è lievemente superiore alla media nazionale: + 6,46%. È da rilevare che in Campania il rapporto di mortalità più elevato si registra sulla rete ANAS, mentre a livello nazionale si registra sulla rete provinciale.

Statali 1995-1999	Campania	Italia	± %
Incidenti/km	0,30	0,41	-26,4 %
Feriti/km	0,56	0,69	-19,1 %
Morti/km	0,03	0,03	- 21,6 %
Morti/Incidenti	8,51 %	7,99%	+ 6,46 %

Per quanto riguarda la rete autostradale, gli incidenti per chilometro sono superiori del 65% rispetto alla media nazionale, i feriti del 109% e i morti del 27%. Il rapporto di mortalità è invece inferiore del 23% rispetto alla media nazionale, probabilmente per effetto dei ricorrenti fenomeni di congestione che limitano le velocità di percorrenza sulla rete autostradale.

Autostrade 1995-1999	Campania	Italia	(quadr.)%
Incidenti/km	3,16	1,91	65,4%
Feriti/km	5,84	2,80	108,6%
Morti/km	0,14	0,11	27,4%
Morti/Incidenti	4,57%	5,94%	-23,0%

3.2.1.3 Le criticità

La rete stradale della Regione presenta diverse criticità che interessano sia la viabilità di livello nazionale sia quella d'interesse regio-

nale e provinciale.

E' certamente critico il livello di servizio che caratterizza la maggior parte delle strade statali ed ex statali che operano quasi tutte al livello di congestione.

Questa è tuttavia una criticità, che prima che con interventi puramente infrastrutturale, dovrà essere se non risolta, attenuata con azioni miranti ad ottenere una diversa ripartizione modale e quindi potenziando il sistema collettivo ed in particolare quello ferroviario.

Le criticità del sistema stradale devono perciò essere considerate secondo criteri diversi e riguardano:

- le "discontinuità" presenti nel sistema e rappresentate, come per il settore ferroviario, da itinerari incompleti o inadeguati al soddisfacimento della domanda di mobilità (links mancanti o sottodimensionati), o da elementi singolari caratterizzati da scarse condizioni di sicurezza;

- l'insufficiente supporto delle infrastrutture stradali alle attività economiche nelle aree industriali di nuova localizzazione e di collegamento ai nodi di scambio intermodale;

- la precarietà, in particolare nelle aree montuose di Avellino e Benevento, delle condizioni di transitabilità e sicurezza lungo arterie stradali caratterizzate da movimenti franosi e dissesti idrogeologici;

- l'assoluta inadeguatezza del sistema viario dell'area vesuviana ai fini della attuazione di un piano di esodo dalla cosiddetta zona rossa, che rappresenta la zona nelle immediate vicinanze del cratere e che andrebbe immediatamente evacuata in caso di allarme eruzione.

Tra le discontinuità del sistema stradale, sono da considerare particolarmente critiche:

- il link autostradale (o con caratteristiche tali) mancante tra Caserta e Benevento, che, diversamente da quanto avviene tra tutti gli altri capoluoghi provinciali, sono attualmente collegate dalla sola SS 7, soggetta a congestione.

- il nodo autostradale di Salerno (Salerno-Fratte), dove la coesistenza di mobilità d'attraversamento e mobilità interna, costituisce un altro punto di congestione

- il collegamento costiero dell'area domiziana; tale collegamento è solo in parte costituito da una strada a doppia carreggiata (tangenziale di Napoli e parte della SS 7quater) ma per la restante parte oltre Castelvoturno, è costituito da una strada a carreggiata unica, caratterizzata da frequenti fenomeni di congestione, specialmente nel periodo estivo, e da elevata incidentalità.

- l'itinerario costiero tra Salerno e Napoli, costituito dalla A3 che è parte del sistema nazionale autostradale da nord a sud, ed è uno dei più congestionati in assoluto. Oltre che dalle caratteristiche geometriche della sezione le criticità più rilevanti sono rappresentate dagli svincoli (spesso privi di corsie specializzate) e dalle connessioni con la viabilità ordinaria;

- il completamento della "circumvallazione" del Vesuvio e quindi del tronco della SS 268 tra Angri e l'innesto sulla A3 (lavori interrotti nel 1995);

- la disomogeneità delle caratteristiche geometriche della connessione tra la A3 (Contursi) e la A 16 (Grottaminarda). Tale connessione, nel tratto tra Contursi e Lioni, è costituita dalla SS 91 var, strada di recente costruzione con buone caratteristiche geometrico-funzionali, mentre nel tratto tra Lioni e Grottaminarda manca un itinerario con caratteristiche adeguate ad un traffico di lunga percorrenza;

- sempre nell'ambito della connessione tra gli itinerari autostradali, appare critico il problema della messa in sicurezza della SS 369 "Fortorina", al fine della realizzazione dell'itinerario interregionale Mirabella (A16) - Pietrelcina - San Marco dei Cavoti - Termoli (A14);

(1) La L. 59/1997 e s.m.i. reca delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle Regioni e agli Enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e la semplificazione amministrativa.

- l'area del Cilento, ove si manifesta l'esigenza di collegamento delle aree interne con la fascia costiera, soggetta a rilevanti fenomeni turistici.

Una ultima e particolare criticità del sistema stradale campano è costituita dalla necessità di completamento delle opere ancora in costruzione ex Programma CIPE Commissario Straordinario di Governo L. 219/81. Le principali problematiche riguardano il collegamento dell'area industriale di Marcianise (in provincia di Caserta) e il completamento dell'itinerario Napoli-Caserta lungo la SS 87, interrotto a causa della mancata realizzazione di un viadotto.

3.2.2 Il contesto normativo

3.2.2.1.

Le implicazioni del nuovo contesto normativo, che trasferisce alle regioni la competenza su una parte consistente delle strade statali, sono del tutto simili a quelle evidenziate per il settore ferroviario; e quindi con evidenza della necessità di una concezione unitaria del sistema viario coerente ed integrato con quello degli altri modi di trasporto

Il D.Lgs. n. 461 del 29.10.1999, che individua la rete d'interesse nazionale, trasferisce circa 1'550 km di strade statali alla regione.

Attualmente sono allo studio diverse ipotesi di gestione di questa rete. L'orientamento è di trasferire la rete ad una società con partenariato pubblico-privato cui partecipino la Regione stessa e le Province, con la possibile prospettiva della gestione dell'intera rete provinciale e regionale, di estensione complessiva superiore agli 8'000 km. In tal caso si realizzerebbe probabilmente una progressiva armonizzazione dello stato della rete e ci si orienterebbe sempre più verso una logica di pianificazione degli interventi sul territorio e di gestione e (eventualmente attraverso lo strumento dei pedaggi) di regolazione unitaria della rete.

3.2.2.2.

Il passaggio alle regioni delle competenze amministrative in materia di viabilità, è regolato dal D.Lgs. 112/98 che stabilisce le norme relative al "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/1997", nelle materie non disciplinate dal D.Lgs. 143/1997.

Per effetto di tale normativa, le Regioni avrebbero dovuto regolamentare, in conformità al proprio ordinamento, le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale, provvedendo, contestualmente, a conferire tutte le altre funzioni agli Enti locali, in conformità ai principi stabiliti dall'art. 4, comma 3, della stessa L. 59/1997⁽¹⁾ nonché a quanto previsto dall'art. 3 della L.142/1990.

La Regione Campania ed altre regioni non hanno provveduto a legiferare in materia, per cui il Consiglio dei Ministri si è sostituito ad esse emanando il D.Lgs. 96/1999, "Intervento sostitutivo del Governo per la ripartizione di funzioni amministrative tra regioni ed enti locali a norma dell'art. 4, comma 5, della L. 59/1997, e s.m.i.", che rende operativo il trasferimento delle competenze, del personale, dei beni e delle risorse dal 1.1.2000.

Con D.Lgs 461/1999 sono state individuate la rete autostradale e la rete stradale nazionale, e quindi sono state determinate le reti stradali da trasferire alle regioni.

Alla luce di questo decreto, la rete viaria regionale risulta costituita da 498 km di autostrade, 1'259 km di strade statali, 1'539 km di strade ex - ANAS e 6'344 km di strade provinciali, per un totale di poco meno di 10'000 km di strade.

3.2.3. Gli obiettivi regionali e la coerenza con il PGT

Le metodologie di valutazione e selezione dei progetti da finanziare si ispirano ai criteri stabiliti dagli strumenti di programmazione dei trasporti di seguito elencati:

• "Nuovo Piano generale dei trasporti - indirizzi e linee guida" (PGT):

- quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita, in un contesto di sviluppo sostenibile. Il PGT si propone di individuare un

numero limitato di interventi prioritari che contribuiscano alla realizzazione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), punto di riferimento delle iniziative locali.

• "Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno" (PSM):

- l'obiettivo del PSM è quello di ridurre il divario economico-sociale delle aree del Mezzogiorno in modo "sostenibile", ossia accrescendo la competitività di lungo periodo, creando condizioni di accesso pieno e libero al lavoro e tutelando e facendo leva sui valori ambientali e di pari opportunità. Tradotto in campo trasportistico ciò significa portare il Mezzogiorno nel contesto competitivo puntando sulle aree dove sono massime le opportunità di sviluppo delle risorse immobiliari. Ciò comporta, a livello di politiche nel settore dei trasporti:

- il rafforzamento dei collegamenti materiali ed immateriali di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali, per agevolare i flussi di merci, risorse finanziarie e capitale umano da e verso il Mezzogiorno;

- il miglioramento dell'intermodalità;

- l'innovazione dei metodi gestionali delle reti materiali ed immateriali. In particolare, la politica del PSM è volta a migliorare la fruizione delle infrastrutture, elevandone la qualità, l'efficienza e la sicurezza.

• "Quadro comunitario di sostegno 2000/2006" (QCS):

- Il QCS prevede che entro il 31/12/2000 lo Strumento Operativo per i trasporti per il Mezzogiorno identifichi le scelte strategiche di intervento affidate al Mezzogiorno a partire dal 2001.

- Nel paragrafo 3.7) relativo all'asse 6 (reti e nodi di servizio), disegna la strategia di asse attorno a sei obiettivi:

1. accessibilità;
2. riequilibrio modale;
3. intermodalità;
4. qualità ed efficienza;
5. mobilità;
6. riduzione degli impatti ambientali.

• "Strumento operativo per il Mezzogiorno":

- definisce ruoli, responsabilità e politiche di rispettiva competenza del PON Trasporti e del POR, al fine di garantire l'integrazione tra gli interventi ed il loro coordinamento.

- "Programma Operativo Nazionale" (PON). Sono di competenza del PON:

- gli interventi inseriti nella rete SNIT attuale e prospettica, quale si rileva dal PGT;

- ulteriori interventi su reti e nodi di rilevanza nazionale, se strumentali alla massima efficienza delle reti SNIT e se la loro realizzazione risulta, sotto il profilo amministrativo, di competenza delle amministrazioni centrali di riferimento del PON (Ministero dei Trasporti, Ministero dei LL.PP.).

- "Programma Operativo Regionale" (POR). Sono di competenza del POR:

- tutti gli altri interventi, siano essi di competenza degli Enti Locali, della Regione o delle Amministrazioni centrali. Per questi ultimi, qualora compresi nelle reti SNIT, non è esclusa la compartecipazione ai finanziamenti fra Regione ed Amministrazione centrale.

- "Complemento di Programmazione"- Misura 6.1 - Sistema regionale integrato dei trasporti:

- La misura si propone di sviluppare il sistema di trasporto regionale secondo la logica dell'integrazione fra reti locali e reti nazionali e fra diversi modi di trasporto, oltre che della riduzione dell'impatto ambientale. Il conseguimento di tali fini si realizza attraverso:

- 1) il completamento ed il potenziamento dei nodi intermodali;
- 2) il raccordo delle strutture modali ed intermodali con la rete

nazionale e regionale;

3) il collegamento dei sistemi urbani e dei distretti industriali con i centri di interscambio merci e passeggeri;

4) lo sviluppo dell'integrazione logistica tra porti, piattaforme logistiche, hinterland e distretti industriali;

5) l'integrazione delle comunicazioni fra autostrade, porti, ferrovie ed aeroporti;

6) il completamento del sistema della mobilità regionale su ferro intervenendo sulle criticità e realizzando il progetto della rete metropolitana regionale;

7) lo sviluppo del trasporto passeggeri via mare;

8) lo sviluppo del cabotaggio e del trasporto merci via ferrovia;

9) la partecipazione dei capitali favorendo in particolare la finanzia di progetto.

3.2.4. Gli schemi e le logiche di intervento

3.2.4.1.

Nell'esercizio delle funzioni stabilite dall'art. 38 del D.Lgs. 96/1999, la Regione ha avviato, con il Programma Preliminare della Viabilità, da un lato una programmazione coerente e complementare con gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, dall'altro una approfondita analisi della domanda, dello stato della rete e delle condizioni di sicurezza.

Per la messa a punto di una strategia infrastrutturale adeguata al perseguimento degli obiettivi stabiliti dai sovrarichiamati strumenti di programmazione si è tenuto conto dei tre livelli di intervento corrispondenti alla scala territoriale delle opere previste, distinguendo:

- le strategie finalizzate all'inserimento del territorio regionale nel contesto nazionale;
- le strategie finalizzate all'esaudimento della mobilità a scala regionale;
- le strategie finalizzate all'esaudimento della mobilità all'interno di ciascuna delle cinque maggiori aree urbanizzate della Regione.

Le strategie relative ad ognuno di questi tre livelli interessano tutte le modalità di trasporto e le infrastrutture intermodali, per cui, nell'adozione di un approccio "sistemico" alla riorganizzazione del trasporto, la programmazione regionale in campo stradale ha tenuto conto dell'esigenza del miglioramento dell'intermodalità, oltre a quella della integrazione e interconnessione fra le reti locali e le grandi direttrici di traffico nazionali.

L'analisi condotta in campo stradale è stata quindi rivolta:

- alla rete dello SNIT attuale, costituita dalle autostrade e dalle strade ancora di competenza dello Stato a seguito del D.Lgs. 112/1998, in relazione alla quale si è tenuto conto della pianificazione svolta dall'ANAS;
- alla rete di interesse regionale, costituita in parte dalle strade ex-ANAS, allo stato attuale ancora considerate nel Piano Triennale ANAS, in parte da viabilità provinciale, per la quale si è effettuata una ricognizione delle richieste di intervento avanzate da Enti Locali (Province, Comuni, Comunità Montane) e da altri Enti Territoriali quali Consorzi di Bonifica, Consorzi A.S.I., Enti Irrigazione, ecc.

L'attività di partenariato svolta con le Amministrazioni provinciali è stata incentrata nella individuazione prioritaria degli interventi di completamento di opere rimaste incompiute e, quindi, sottoutilizzate rispetto alla efficienza potenziale, ovvero limitate a servire singole località senza realizzare ammagliamenti significativi, nonché nell'individuazione delle criticità della rete dal punto di vista della sicurezza.

Allo scopo di razionalizzare il sistema viario sono state considerate in un unico disegno anche le esigenze legate ai comparti produttivo-insediativo e turistico-culturale, che hanno condotto all'individuazione sia delle opere che realizzano collegamenti con centri e/o insediamenti produttivi, con aree di grande interesse turistico e

con aree di sviluppo industriale, sia degli interventi che favoriscono il decongestionamento di aree urbane o suburbane, ovvero trasferiscono all'esterno di aree residenziali i traffici pesanti.

In particolare questi interventi hanno tenuto conto di quelli finanziati con l'Intesa Istituzionale di Programma della Regione Campania siglata il 16/2/2000, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro 4.2. "Infrastrutture di supporto alle attività economiche; potenziamento dei collegamenti con le aree industriali; recupero delle aree dismesse".

3.2.4.2.

Gli interventi considerati nell'APQ relativo all'Intesa Istituzionale di Programma da stipulare tra la Regione Campania e il Governo della Repubblica ammontano a 2569,313 mld di lire, pari a 1326,94 Meuro, articolati in due programmi:

1° Programma di interventi APQ: 383,913 (£ mld) = 198,27 (Meuro)

2° Programma di interventi APQ: 2185,4 (£ mld) = 1128,66 (Meuro)

I suddetti interventi si possono raggruppare nelle seguenti macro-categorie:

- interventi su infrastrutture stradali esistenti;
- realizzazione di nuove infrastrutture;
- interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione.

La prima categoria comprende il potenziamento e l'ammodernamento di viabilità esistente con interventi di tipo strutturale sul corpo stradale, con ampliamento della carreggiata, con correzione del tracciato, con adeguamento degli svincoli, ecc. Il costo complessivo di tali interventi è valutabile in 800 mld di lire (413,17 Meuro).

Nella seconda categoria, relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture (1520 mld di lire = 785,01 Meuro), si possono distinguere:

- il completamento di opere già avviate sulla base dei precedenti programmi, la cui realizzazione si inquadra quale "invariante" nella pianificazione regionale, e la realizzazione di infrastrutture funzionali al riammagliamento di tronchi realizzati al di fuori di un'ottica di rete per un fabbisogno complessivo stimabile in 760 mld di lire (392,51 Meuro);
- la realizzazione di infrastrutture funzionali allo sviluppo del sistema stradale regionale nell'ottica dell'integrazione e interconnessione con le grandi direttrici di traffico nazionale, per un fabbisogno complessivo stimabile in 760 mld di lire (392,51 Meuro).

La terza categoria comprende interventi di ripristino del corpo stradale e interventi di messa in sicurezza (adeguamento dei dispositivi di ritenuta, della segnaletica e delle pavimentazioni), per un fabbisogno complessivo stimabile in 250 mld di lire (129,11 Meuro).

3.3 I PORTI

3.3.1 Descrizione dello stato e criticità

Il sistema portuale della Regione Campania è costituito dal complesso di infrastrutture che svolgono funzione su scala nazionale, regionale e locale.

L'offerta regionale, suddivisa in 10 ambiti territoriali, può essere così sintetizzata:

1. Ambito Casertano: corrispondente al litorale domizio che si affaccia sul Golfo di Gaeta tra la foce del Garigliano e Marina di Licola esclusa. È caratterizzato dalla presenza dei fiumi Garigliano e Volturno con i relativi approdi. L'unico porto esistente è il porto turistico di S. Bartolomeo nella zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno.

2. Ambito Flegreo: comprende il versante costiero dei Campi Flegrei - da Licola a Pozzuoli - e le isole - Procida e Ischia - Sul versante costiero sono operativi il Porto di Pozzuoli, la Marina di Maglietta, e in misura limitata il Porto di Baia. Approdi sono presenti a Torregaveta, Monte di Procida (Acquamorta), Miseno e Bacoli (Marina Grande). Procida oltre il porto di Marina Grande, comprende il porticciolo della Chiaiolella e l'approdo della Corricella. Ischia ha complessivamente 4 porti: Ischia Porto, Casamicciola, Forio e S. Angelo più un pontile a

Lacco Ameno.

3. Ambito Napoletano: coincide con la fascia costiera del Comune di Napoli e comprende oltre il Porto di Napoli i porticcioli di Nisida, Manzi, Posillipo, Mergellina (Sannazzaro), S. Lucia, Molosiglio e Vigliena.

4. Ambito Vesuviano: si estende nella zona orientale di Napoli e comprende la fascia di territorio tra il mare e il Vesuvio da Portici a Castellammare di Stabia. Nell'area vesuviana sono presenti i porti di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

5. Ambito Sorrentino: include la fascia costiera della penisola sorrentina e l'isola di Capri. Sono compresi i porticcioli di Vico Equense, Marina di Equa, Marina di Meta (Alimuri), Marina di Cassano (Piano di Sorrento), Marina Piccola e Marina Grande a Sorrento, Marina di Puolo e Marina della Lobra a Massalubrense. Ad essi si aggiungono il porto di Marina Grande e l'approdo di Marina Piccola a Capri.

6. Ambito Amalfitano: coincide con il tratto di costa compreso tra Positano e Cetara. Il porto di maggiori dimensioni si trova ad Amalfi, mentre un porticciolo è presente sia a Maiori sia a Cetara.. Punti di ormeggio sono localizzati a Positano e Minori.

7. Ambito Salernitano: comprende i porti della città di Salerno e più precisamente il Porto di Salerno e Masuccio Salernitano.

8. Ambito della Piana del Sele: compreso tra Pontecagnano e Paestum. E' caratterizzato dalla presenza della foce del fiume Sele con il relativo approdo.

9. Ambito Cilentano: è costituito dalla penisola compresa fra i golfi di Salerno e di Policastro. I comuni che delimitano la sua costa sono a nord Agropoli e a sud Marina di Camerota. La costa cilentana risulta disseminata da porticcioli, quasi tutti di ridotta dimensione. Sono compresi il porto di Agropoli - quello di maggiori dimensioni - di S. Marco di Castellabate, Agnone S. Nicola, Acciaroli, Marina di Casalvelino, Marina di Pisciotta, Marina di Camerota e l'approdo di Palinuro.

10. Ambito del Golfo di Policastro: coincide con il tratto campano del golfo di Policastro e comprende il porto di Scario, la Marina di Policastro, il porticciolo di Sapri e i pontili dell'approdo S. Giorgio a Sapri.

I porti di Napoli e Salerno, entrambi sede di Autorità Portuali, sono le uniche infrastrutture del sistema portuale campano inserite dal Piano Generale Trasporti (PGT) nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), che comprende le infrastrutture di trasporto che costituiscono l'attuale struttura portante del sistema italiano di mobilità di persone e merci. Negli ultimi anni, tali porti stanno attraversando, sotto il profilo dei traffici, una fase di relativa espansione.

Il porto di Napoli è uno scalo polifunzionale che si estende su una superficie di 1.336.000 m², conta oltre 70 ormeggi per 11,5 km di banchina, con fondali che arrivano sino a 15 m di profondità.

Il Piano Operativo Triennale 1999-2001 (POT) e il Nuovo Piano Regolatore Portuale sono i documenti di programmazione che delineano, il primo, le linee di sviluppo del porto, il secondo, il nuovo assetto urbanistico e le scelte strategiche dello scalo. Entrambi i documenti confermano la polifunzionalità dello scalo nei settori del traffico passeggeri, della cantieristica e del traffico commerciale, indicando, inoltre, alla luce dei risultati raggiunti, nel settore del traffico container e nel settore del traffico crocieristico i punti di forza dell'economia portuale.

Lo scalo partenopeo ha movimentato, nel 2000, oltre 5 milioni di tonnellate di rinfuse solide e 3 milioni di tonnellate di merci in contenitori; il traffico passeggeri è stato di circa 8 milioni di unità.

L'andamento dei traffici commerciali dal 1994 al 2000 denota una crescita significativa dei flussi di merci unitizzate i cui traffici sono aumentati di circa 1.800.000 tonnellate (+107.9%).

Nel comparto del trasporto passeggeri, le statistiche relative agli stessi anni 1994/2000 mostrano dinamiche ancora più interessanti con incrementi diffusi in tutti i segmenti.

Significativi sono risultati gli incrementi dei flussi connessi al cabotaggio (+21.3%) e ai collegamenti con le località del Golfo (+55.6%).

Molto consistente, infine, è risultato l'aumento del traffico crocieristico che assegna al porto di Napoli la leadership nazionale fra i porti del Mediterraneo.

Per ciò che concerne, viceversa, la cantieristica, nel corso dell'ultimo ventennio il Porto di Napoli ha perso posizioni e quote in mercato nel campo delle riparazioni e delle costruzioni navali rispetto ad altre realtà più efficienti che operano nel Mediterraneo.

Il porto di Salerno, che svolge prevalentemente funzione di porto commerciale, ha una superficie complessiva di circa 1.700.000 mq. La superficie dei piazzali è di 429.500 m², così ripartita: 253.745 mq. destinati al deposito e alla movimentazione delle merci e la rimanente parte ad aree di servizio. Lo scalo conta 14 ormeggi. La lunghezza totale del fronte banchine è di circa 3500 m di cui 2109 m destinati all'attracco merci. I fondali in avamposto si aggirano sugli 11 m e i pescaggi consentiti alle navi variano dagli 8 ai 10 m a seconda delle banchine.

Lo scalo negli ultimi 15 anni ha raggiunto risultati di traffico commerciale (contenitori ed autoveicoli) particolarmente significativi, che lo pongono in ottima posizione rispetto a realtà di più antica e consolidata tradizione.

L'indice di utilizzazione annuale degli spazi disponibili per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci ha raggiunto nell'anno 2000 valori estremamente significativi (2.31 teus/m² per i contenitori, 5.16 auto/m² per gli autoveicoli e 14 t/m² per merci varie e alla rinfusa) che non trovano riscontro in alcuno scalo italiano e collocano il porto di Salerno su posizioni di sicura eccellenza in ambito europeo.

Oltre ai porti di Napoli e Salerno hanno vocazione ai traffici commerciali i porti di Pozzuoli, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata.

L'insieme dei porti di Napoli, Mergellina, Pozzuoli, Ischia Porto, Casamicciola, Forio, Capri, Procida e Sorrento è caratterizzata da un elevato movimento di passeggeri su scala regionale.

In particolare, il porto di Pozzuoli garantisce il collegamento con le isole di Procida e Ischia.

Il porto di Mergellina, attrezzato per il traffico veloce, consente il collegamento con le isole di Capri, Ischia (Porto, Casamicciola e Forio) e Procida, con Positano, nonché con le isole Pontine, Eolie, Ustica e Favignana.

Il porto di Napoli - Molo Beverello - garantisce il collegamento con Ischia (Porto e Forio), Procida, Capri ed il porto di Sorrento. Sono inoltre garantiti, nel porto di Napoli, dalla Stazione Marittima, i collegamenti con la Sicilia (isole Eolie, Palermo, Milazzo), con la Sardegna (Cagliari e Palau), con la Corsica (Porto Vecchio) e con la Tunisia (Tunisi).

Da Ischia Porto sono garantiti i collegamenti con Procida, Capri e Sorrento. Da Casamicciola quelli con Capri e Procida.

Da Capri è garantito il collegamento con Sorrento e il porto di Castellammare.

Da quest'anno, infine, su iniziativa della Regione, è operante il Metrò del Mare che collega Pozzuoli, Napoli Beverello, Portici, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia e Sorrento.

I restanti porti/approdi regionali hanno trovato nuova vita nella fortissima richiesta di spazi destinati alla nautica da diporto, che ha spinto molti Comuni a puntare sulla riconversione dei loro porticcioli in chiave turistica.

Il sistema portuale campano, sebbene sufficientemente articolato, presenta, tuttavia, numerose criticità.

Come evidenziato dai Piani Operativi Triennali (1999-2001) elaborati dalle Autorità Portuali di Napoli e Salerno, entrambi i porti, per poter dare spazio alle proprie potenzialità, debbono ovviare agli elementi di debolezza che ne hanno rallentato lo sviluppo.

Per il Porto di Napoli, questi sono rappresentati: per l'**attività commerciale**, dalla carenza di spazi e banchine idonee alle moderne tipologie di traffico e di una idonea viabilità di accesso stradale e ferroviaria; per il **settore passeggeri e cabotaggio**, dal ritardo nell'adeguamento delle strutture e delle aree portuali ad esso adibite; per l'**attività cantieristica**, dalla mancanza di banchine attrezzate e dalla obsolescenza delle infrastrutture.

Per il Porto di Salerno, i principali problemi che ostacolano le prospettive di crescita dello scalo possono essere così riassunti: scarsità delle aree a terra rispetto allo sviluppo dei fronti di accosto; scarsa profondità dei fondali; ritardi nella manutenzione delle strutture esistenti (muri di sponda, piazzali adibiti alla movimentazione ed allo stoccaggio delle merci); mancanza di un piano di razionalizzazione delle destinazioni d'uso; inadeguatezza della viabilità, della rete ferroviaria e dei varchi di accesso; inadeguatezza del raccordo ferroviario tra porto e linea ferroviaria esistente; mancanza di una stazione marittima e di un'ideale banchina per lo scalo delle navi da crociera; mancanza di una banchina e di attrezzature idonee alle attività dei cantieri.

Per i porti di Pozzuoli, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, che hanno vocazione ai traffici nel settore delle merci, oltre i necessari interventi di manutenzione delle infrastrutture portuali, va definito un ruolo preciso in merito a determinati settori merceologici e/o tecnologici, va favorita la estensione dell'offerta dei servizi portuali, evitando la commistione di funzioni/traffici diversi nell'ambito degli stessi bacini e va agevolato il grado di integrazione nel sistema e nel territorio.

Per ciò che concerne il trasporto passeggeri, le criticità delle caratteristiche dei terminali possono essere individuati nella mancanza di idonei servizi di accoglienza ed informazione. Inoltre i terminali sono per lo più localizzati all'interno di bacini destinati ad altre attività, con notevoli ripercussioni sulla velocità delle operazioni di imbarco e sbarco.

Infine, l'esame delle strutture, funzioni e servizi per la nautica da diporto evidenzia una generale disorganizzazione ed una forte frammentarietà dell'offerta.

L'utilizzo della capacità ricettiva non è sempre razionale, il livello dei servizi offerti risulta spesso insoddisfacente rispetto alle esigenze dell'utenza e si registra una certa precarietà nella composizione dell'offerta che si evince dalla compresenza di sovraffollamento e sottoutilizzo di strutture portuali ubicate anche a distanza brevissima. Sul piano dell'integrazione con il territorio si rileva che l'accesso da mare alle risorse turistiche presenti sul territorio è in molti casi assente e comunque non pianificato ed organizzato. Non sempre soddisfacente è il collegamento con la rete infrastrutturale sia viaria che ferroviaria.

3.1.2 Gli obiettivi regionali e le logiche di intervento

Obiettivo che la Regione Campania intende perseguire è l'adeguamento della portualità regionale ad un efficiente trasporto passeggeri via mare e ad un significativo rilancio del diportismo nautico.

Per ciò che concerne la mobilità marittima a scala regionale essa è basata su due tipologie di vettori: veicoli navali ad alta velocità (aliscafi, catamarani, monocale), adibiti esclusivamente al trasporto passeggeri e navi traghetto, genericamente adibite al trasporto misto di passeggeri e mezzi gommati.

L'analisi delle rotte coperte dai vari operatori indica che attualmente l'uso dei trasporti marittimi è limitato ad alcuni specifici comprensori e, all'interno di questi, il traffico avviene in un numero ridotto di approdi.

La zona domiziana e quella cilentana sono praticamente escluse dalle rotte marittime.

Per alleviare le pesanti condizioni del traffico terrestre, in termini di mobilità e di salvaguardia dell'ambiente, e per la promozione turistica e la valorizzazione dei beni culturali ed ambientali, la Regione intende favorire il potenziamento del settore dei servizi di trasporto marittimo (anche tra località non isolate).

Considerando che i problemi del traffico stradale regionale si acuiscono nella stagione estiva per la sovrapposizione del traffico pendolare locale e del traffico turistico, appare possibile la messa in esercizio

di collegamenti stagionali finalizzati al servizio di entrambi i flussi. Tali collegamenti potranno rispondere a due obiettivi diversi: la disincentivazione all'utilizzo di mezzi stradali individuali e la sostituzione di percorsi stradali con tratte marittime.

Per una buona riuscita della soluzione delle **vie del mare** è importante, tramite i porti e gli approdi, assicurare la intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto (prevedendo ad esempio gli interventi infrastrutturali atti a garantire il collegamento con le reti stradali e ferroviarie e realizzando parcheggi a lunga sosta) e servizi integrati con altri mezzi di trasporto (quali ad esempio le linee di autotrasporto passeggeri). Per ciò che concerne i terminali va garantito che questi siano provvisti di zone ombreggiate, di pannelli riportanti orari e ritardi, di servizi igienici, di carrelli per il trasporto bagagli, di servizi di catering e della presenza di tour-operators.

L'uso di imbarcazioni ad alta velocità, integrata a terminali passeggeri veloci, rappresenta in linea generale la soluzione più efficace in quanto concorrenziale con i tempi del trasporto terrestre.

Ovviamente, tale soluzione non risulta idonea su quelle tratte concepite come itinerari turistici che hanno l'obiettivo di offrire un servizio via mare ai flussi di visitatori dei siti archeologici o una mini-crociera lungo le coste.

I terminali principali della rete potrebbero essere localizzati nei porti di Napoli e Salerno provvisti di strutture idonee a tali tipi di traffico:

- La città di Napoli è interessata, infatti, da rilevanti flussi di traffico turistico ed è nello stesso tempo il centro costiero di principale gravitazione di una mobilità da lavoro e da studio che giornalmente si muove dai territori provinciali per recarsi nel capoluogo regionale per l'espletamento delle proprie attività. Dal terminale di Napoli potrebbe essere possibile servire mediante collegamenti veloci, direttamente o mediante terminali secondari, l'ambito casertano, l'ambito flegreo (Pozzuoli), l'ambito vesuviano (Portici Granatello, Torre del Greco, Torre Annunziata) e l'ambito sorrentino (Sorrento-Marina Piccola).

- Il terminale di Salerno può funzionare da collegamento veloce con l'ambito amalfitano (Positano, Amalfi), l'ambito cilentano (Agropoli, Acciaroli, Marina di Camerota, Palinuro) e l'ambito del golfo di Policastro (Sapri).

Può inoltre risultare conveniente la realizzazione di una regolare linea di collegamento con piccoli traghetti veloci tra le città di Napoli o di Salerno e le zone del Cilento e del Golfo di Policastro.

Tale programma di adeguamento/potenziamento della portualità regionale potrebbe essere l'occasione per il rilancio turistico dell'ambito casertano, attualmente al di fuori di qualsiasi rotta marina.

La localizzazione di terminali marittimi nei pressi di aree a rischio sismico, bradisismico e vulcanico può garantire una via di fuga alternativa o aggiuntiva rispetto alle consuete reti di trasporto.

Attenzione va prestata anche alle esigenze della portualità turistica, sia perché la navigazione da diporto, seppure riservata ad un particolare tipo di utenza, è comunque una attività di trasporto, sia perché anche essa, richiedendo l'uso di impianti portuali o di spazi dedicati all'interno dei bacini portuali, e di idonei collegamenti con le reti stradali e ferroviarie, di fatto interferisce con le scelte effettuate nello specifico settore trasporti.

Obiettivo della Regione è la messa in rete e la riqualificazione di un numero cospicuo di porti turistici, attribuendo a ciascuno di essi una specifica connotazione funzionale, al fine di riorganizzare l'offerta portuale in termini di efficienza e di sicurezza e confortevolezza per la navigazione da diporto e di promuovere lo sviluppo delle attività economiche e culturali collegate al turismo.

Lo sviluppo delle **vie del mare** e il rilancio della **attività da diporto** possono costituire l'occasione per la riconversione/riqualificazione e il rilancio di porti commerciali i cui traffici risultano essere poco significativi.

È necessario però che la politica di riqualificazione/riconversione degli impianti portuali non risulti sconnessa da una più generale riqualificazione insediativa e valorizzazione ambientale del territorio

in cui la infrastruttura è inserita. È questo il caso dei porti di Torre Annunziata e Castellammare di Stabia le cui attività potrebbero avere dei benefici da una riconversione anche in senso turistico degli impianti e dal coinvolgimento nelle rotte della navigazione del golfo.

Tale sinergia di sistema può anche consentire il rilancio del settore della cantieristica navale che ha negli impianti di costruzione di Castellammare di Stabia, nel comparto delle riparazioni del porto di Napoli e nel settore delle costruzioni navali medio-piccole di Torre del Greco, i propri punti di forza.

3.4 Gli interporti

3.4.1 Descrizione dello stato e criticità

Nel corso degli anni, la tecnologia dei trasporti è andata adeguandosi alle nuove esigenze. L'intermodalità e cioè il ricorso a mezzi di trasporto diversi, economicamente adatti alle diverse tratte del percorso complessivo si è diffusa nell'intento di realizzare un maggior uso del trasporto ferroviario a scapito del trasporto stradale ed ottenere così vantaggi anche in termini di sicurezza, di consumi energetici, di rispetto ambientale oltre che di qualità del trasporto. In questo scenario, sono centrali i nodi infrastrutturali e cioè gli interporti, gli autoporti, le piattaforme logistiche, tutti impianti deputati a rendere economico e veloce il trasbordo di cose da un mezzo all'altro, il consolidamento ed il deconsolidamento delle grandi unità di carico, la razionalizzazione delle fasi di raccolta e di distribuzione delle merci. Gli interporti, in particolare, sono la forma più complessa di queste nuove infrastrutture: in essi convergono, su modi di trasporto diversi, le grandi unità di carico (containers, casse mobili, semirimorchi), per essere svuotate o riempite e quindi trasferite da una modalità di trasporto all'altra. All'interno dei loro confini trovano convenienza a localizzarsi gli spedizionieri ed i trasportatori chiamati a svolgere, accanto alle tradizionali, attività nuove ma trovano anche convenienza a localizzarsi operatori di nuovo profilo che, oltre a curare per conto di aziende di produzione e commercializzazione le attività di trasporto in senso stretto, curano anche tutto una serie di attività industriali con basso valore aggiunto. Accanto a questo insieme già variegato di funzioni, si localizza negli interporti una miriade di altre funzioni di assistenza ai veicoli ed alle persone. Gli interporti si trasformano così, da impianti merci, in una sorta di cittadelle delle merci, fonte di lavoro per migliaia di persone.

In Campania, da circa un decennio operatori locali si sono già impegnati nella realizzazione del primo polo interportuale del Mezzogiorno iniziando la costruzione di un impianto unitario articolato in due poli: il primo in territorio del comune di Nola, il secondo, a circa sette km di distanza, sui suoli dei comuni di Marcianise e di Maddaloni. Il primo è già operativo ed è in corso di completamento; il secondo, adiacente alla stazione di smistamento FS di Maddaloni e quindi già dotato dei collegamenti ferroviari essenziali, vede realizzato un primo edificio mentre sono in corso i lavori per altri capannoni e per i collegamenti stradali e ferroviari. Tutto ciò però non basta perché ancora molto deve essere fatto perché la rivoluzione della logistica investa anche la Campania.

L'impianto di Nola occupa una superficie di 200 ha con edifici per 700.000 mq coperti. E' articolato in cinque lotti:

1. area doganale, con uffici per la Guardia di finanza, gli spedizionieri, il controllo sanitario, il controllo fitopatologico, con magazzini per la diretta e temporanea custodia, piazzali di sosta e servizi vari;
2. terminal intermodale: dotato di una stazione inserita nella rete FS, di un fascio di binari privati per la presa e consegna e di sei binari adiacenti ad un piazzale di sette ettari per la movimentazione delle grandi unità di carico;
3. magazzini merci varie e polo del freddo: dotato di magazzini attrezzati per il deposito di merci di varia natura a temperatura e condizioni ambientali variabili;
4. silos cereali: terminal per la movimentazione e lo stoccaggio di 30.000 tonnellate di granaglie;
5. area autoportuale: occupa 400.000 mq con superfici coperte per 120.000 mq destinate alla movimentazione, consolidamento e deconsolidamento dei carichi ed allo stoccaggio dei merci.

L'impianto di Marcianise è articolato in cinque poli: logistico, industriale, merci specialistiche, commerciale e direzionale. E' stato progettato in esecutivo un primo stralcio per un importo di 898 miliardi comprendente gran parte del polo intermodale, dell'area commerciale e della viabilità interna. Gli espropri sono stati definiti e concordati per 110 ettari.

L'amministrazione regionale si sta impegnando per cogliere a pieno le opportunità della congiuntura favorevole per definire e realizzare un sistema regionale di centri merci che faccia perno sui due poli di Nola e Marcianise e che sia dotato di una molteplicità di altri impianti con funzioni in parte autonome (a servizio delle principali relazioni commerciali tra le aree di insediamento e le regioni del nord Italia e dell'Europa) e in parte sussidiarie di Nola-Marcianise. Oltre a sostenere ed a promuovere il coordinamento delle due iniziative in essere, sta elaborando un documento programmatico specifico per le merci nell'ambito del Piano regionale dei trasporti e sta affiancando un'iniziativa partita in provincia di Salerno per la realizzazione di un ulteriore centro merci. Dopo qualche difficoltà in fase di avvio che sembra ormai superata con la scelta di Battipaglia come area di insediamento, sta per sorgere un impianto destinato alle attività della provincia di Salerno e collegato con gli aeroporti di Capodichino e Pontecagnano e con i porti di Napoli e Salerno. Sarà un centro prevalentemente destinato all'integrazione di vettori stradali, dotato di strutture di deposito di breve e lunga durata, refrigerati e condizionati e raccordati con la rete nazionale ferroviaria.

3.4.3 Gli obiettivi regionali e le logiche di intervento

La regione Campania è origine di spostamenti per trasporto merci per un ammontare di 46,797 milioni di t (3,8% del totale) ed è destinazione per 51,802 milioni di t (4,21% del totale). Nel complesso, la Campania è interessata dagli spostamenti di 98,599 milioni di t di merci in partenza o in arrivo: di queste, 30,260 milioni di t hanno origine e destinazione interne alla regione per cui il traffico da e per il resto del mondo è pari a 38,079 milioni di t.

Del totale nazionale delle merci su strada, il 14,33% (27,439 miliardi di txkm) avviene in regime di conto proprio e l'85,67% (164,043 miliardi di txkm) in conto terzi. In termini di tonnellate, il 31,26% (384 milioni di t) è in conto proprio ed il 68,74% (846 milioni di t) in conto terzi. Le distanze medie percorse sono di 71,3 km per il conto proprio e di 194 km per il conto terzi. In Campania, con riferimento al traffico in partenza, è in conto proprio il 12,49% in termini di txkm ed il 34,91% in termini di t; è, viceversa, in conto terzi l'87,51% delle txkm ed il 65,09% delle t.

Dai dati di suddivisione della domanda nazionale ed internazionale per classe chilometrica di percorrenza e per titolo di trasporto, si deduce che il trasporto nazionale fino a 50 km rappresenta il 41,22% del totale in termini di t ed il 7,04% in termini di txkm, mentre solo il 5% delle t ed il 27,3% delle txkm avviene su distanze superiori ai 500 km. Se ci si riferisce al solo conto proprio, si rileva che il 62,63% delle t ed il 19,98% delle txkm sono trasportate entro i 50 km, mentre lo 0,82% delle t ed il 10,21 txkm oltre i 500 km. Simmetricamente, per il conto terzi si ha che entro i 50 km le merci trasportate sono il 31,15% in termini di t ed il 4,55% in termini di txkm; tali percentuali per distanze superiori ai 500 km diventano rispettivamente: il 6,96% ed il 30,54%.

Per la domanda internazionale, la quasi totalità degli spostamenti ha una distanza superiore ai 500 km (il 90% delle txkm ed il 69% delle t) mentre solo l'1,35% delle txkm e l'11,47% delle t ha distanza inferiore ai 200 km.

Il trasporto su ferrovia (FS) nel 1998 è stato stimato dal Ministero dei trasporti e della navigazione in 24,704 miliardi di txkm ed in 84,051 milioni di t (distanza media di trasporto pari a 294 km); il trasporto con container ha interessato il 16,16% delle t ed il 13,69% delle txkm; il trasporto combinato strada-rottaia il 24,10% delle t ed il 23,48% delle txkm; il trasporto con carri di altro tipo ha interessato il 59,74% delle t ed il 62,83% delle txkm. Il 40,46% delle tonnellate è interno al territorio nazionale ed il 59,54% è internazionale di transito. In termini di txkm, il 48,22% è nazionale ed il 51,78% è internazionale.

Rispetto al 1990, a fronte di un incremento della mobilità merci nazionale del 22%, il trasporto su ferrovia è cresciuto – sia pure con un andamento non regolare – del 29%, con incrementi maggiori del traffico interno (+ 52%) rispetto a quello internazionale (+ 16%).

La distribuzione nello spazio dei luoghi di origine e destinazione, aggregati per macro-aree, e in particolare la distribuzione del totale delle tonnellate indica quali sono le principali caratteristiche della mobilità delle merci e le conseguenti strategie da adottare in Campania e che possono essere riassunte nei seguenti punti:

- a riprova dell'arretratezza economica della Campania, il traffico generato ed attratto, pur considerevole in valore assoluto, è in percentuale del traffico nazionale meno della metà di quanto ci si potrebbe attendere, se ci si riferisse al peso demografico della regione;

- la scelta del modo di trasporto è fortemente squilibrata a favore della strada, con un'incidenza non trascurabile delle vie marittime e con valori molto bassi per le ferrovie: obiettivo primario della politica regionale deve essere il trasferimento dalla strada verso il mare ed il ferro e, quindi, il potenziamento ed il miglioramento delle relative infrastrutture;

- il trasporto sulle lunghe distanze incide con percentuali molto modeste mentre, all'opposto, è maggioritario il trasporto sulle brevi distanze (infraregionali): per ottenere spostamenti di flussi significativi dalla strada verso la ferrovie occorre rispondere alle esigenze delle medie distanze il che significa, in termini di tecnologie del trasporto, promuovere l'intermodalità in tutte le sue versioni, dalla tradizionale strada-ferro alla strada-strada ed alla terra-mare;

- all'interno del trasporto ferroviario, l'incidenza del trasporto intermodale e combinato non è ancora soddisfacente: per renderlo più attraente occorre migliorare impianti, attrezzature ed organizzazione del trasporto ferroviario.

Le criticità attuali del trasporto merci sono destinate ad aggravarsi in assenza di interventi dal momento che la mobilità è destinata a crescere in misura consistente. La globalizzazione dei fenomeni economici ha, infatti, tra le sue conseguenze, un incremento della domanda a livello internazionale e nazionale. La suddivisione dei processi industriali a scala mondiale comporta, per ogni filiera produttiva, la necessità del trasporto, anche internazionale, di semilavorati e la ricomposizione progressiva del prodotto finale nello stabilimento di assemblaggio con sensibile incremento di mobilità merci. La moderna organizzazione della produzione punta alla minimizzazione delle scorte (il "just in time") il che richiede, non solo flussi pressoché continui di merci in partite di consistenza inferiore all'attuale, ma soprattutto una qualità del trasporto – in termini di puntualità innanzitutto – nettamente superiore alla tradizionale. Le industrie sono sempre più propense ad esternalizzare i servizi connessi con l'approvvigionamento dei materiali e, insieme ad essi, anche lavorazioni di basso valore aggiunto. Sul fronte della commercializzazione dei prodotti finali, si va diffondendo l'e-commerce caratterizzato anch'esso da una spinta parcellizzazione delle spedizioni e da una esigenza di precisione e puntualità nelle consegne. Questi ed altri fenomeni hanno già avuto conseguenze tali da far nascere una nuova attività ed una nuova figura professionale: la "logistica" ed il "logistico", che richiedono, a loro volta, nuove e diverse infrastrutture per rispondere alla nuova domanda. In ogni caso c'è da attendersi per gli anni futuri un incremento dei traffici e quindi, come si è detto, in assenza di interventi, un aggravarsi delle attuali diseconomie.

L'Italia e la Campania sono investiti in pieno dalle conseguenze di questi fenomeni. Il livello di maturità dell'apparato industriale nazionale e gli elevati costi del lavoro tendono a renderle aree di insediamento dei soli impianti finali dei processi produttivi, con intensi scambi di merci con l'estero e in particolare con i paesi dell'est europeo, del medio e dell'estremo oriente e con i paesi del Mediterraneo. La riapertura dei mercati dell'area del Pacifico ha rilanciato le rotte che transitano per il canale di Suez ed ha restituito centralità a tutti i principali porti italiani ed agli impianti merci terrestri collegati con la via marittima: ne sono direttamente investiti i porti campani dove i traffici si sono dovunque incrementati, ma ne è prova inconfutabile il successo per certi versi sorprendenti di Gioia Tauro.

E' pertanto indispensabile portare avanti un programma organico ed equilibrato di interventi e, per quanto qui interessa, di interventi sulle infrastrutture.

Alla luce di quanto detto finora, la Regione Campania ritiene che, in attesa che sia definito il piano di riassetto del settore delle merci cui è stato peraltro già messo mano, sia opportuno anticipare alcuni interventi che possono essere considerati invariati rispetto alle scelte che verranno fatte e che riguardano la viabilità di accesso agli impianti in corso di costruzione o previsti per l'immediato futuro e cioè ai tre centri di Nola, Marcanise/Maddaloni e Battipaglia.

Per Nola si ritiene di dover finanziare il potenziamento delle connessioni dell'interporto con la rete stradale regionale e nazionale che vi dà accesso. Attualmente le strutture in esercizio si avvalgono, essenzialmente, della viabilità preesistente predisposta dal Consorzio per le Aree di sviluppo industriale di Napoli a servizio del nucleo di Nola-Marigliano al cui interno è localizzato ed è in attività da oltre un decennio un grande centro di commercio all'ingrosso (il CIS) che attrae un traffico da tutto il Mezzogiorno già oggi ingente e destinato ulteriormente a crescere. Nei giorni di punta si dirigono verso il CIS un gran numero di veicoli che utilizzano tutti lo svincolo che collega l'insediamento con l'Asse di supporto della aree ASI, asse che corre tra lo svincolo di Nola posta all'intersezione tre le autostrade A30 Caserta-Salerno ed A16 Napoli-Bari e la costa domiziana all'altezza di Villa Literno. Il sommarsi dei traffici del CIS e dell'interporto saturerà nel giro di qualche anno lo svincolo in questione ed è pertanto indispensabile, in vista anche del completamento delle attrezzature a servizio dell'interporto, prevederne il potenziamento.

In base ad un progetto esecutivo predisposto dalla Società Interporto Campano, è stato definito un intervento il cui costo è valutato in lire 30-40 miliardi.

Per Marcanise/Maddaloni si ritiene necessario adeguare la viabilità di accesso al terminal intermodale in corso di realizzazione ed ai capannoni in parte in esercizio ed in parte in corso di costruzione.

Allo stato esiste un progetto di massima delle opere.

Per l'impianto di Battipaglia non si dispone ancora di progetti definitivi ma è evidente la necessità di realizzare nuove vie di accesso che lo colleghino con la vicina autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Lo svincolo attualmente utilizzabile è quello di Battipaglia che, per essere via obbligata per l'accesso alla fascia costiera di Paestum ed al Cilento, è già oggi prossimo alla saturazione nei mesi estivi e nei fine settimana di tutto l'anno. Occorre prevedere un nuovo svincolo con una viabilità di circonvallazione del centro abitato.

3.5 Sistema Aeroportuale Campano

3.5.1 Descrizione dello stato e criticità

Gli aeroporti italiani sono (al 31.12.1995, fonte "Conto nazionale dei trasporti" 1996) in numero di 101, distribuiti sull'intero territorio nazionale tra 18 regioni (ne sono privi la Basilicata e il Molise) con una media di 5,6 aeroporti per regione.

Di questi, gli aeroporti detti "regionali" e cioè che hanno avuto un traffico commerciale medio nel triennio 93/95 superiore ai 1000 passeggeri, sono solo 44. La loro distribuzione nello spazio non è uniforme: le regioni con il maggiore numero sono la Sicilia (5 aeroporti), il Veneto, l'Emilia Romagna, la Toscana e la Puglia (tutti con 4 aeroporti), il Piemonte, la Lombardia, il Lazio, la Calabria e la Sardegna (3 aeroporti).

In Campania, gli aeroporti sono 4 (Napoli-Capodichino, Capua, Salerno-Pontecagnano, Grazzanise): di essi, solo Napoli-Capodichino è aperto al traffico commerciale. Essa, cioè, è agli ultimi posti tra le regioni italiane e ciò nonostante la rilevanza della popolazione residente e delle attività economiche che, in un contesto certamente arretrato, sono comunque sempre di notevole rilievo.

Per confrontare, infatti, le dotazioni di aeroporti delle diverse regioni cercando di tener conto della domanda reale e potenziale di trasporto aereo, si può far ricorso ai seguenti indici:

- n° aeroporti/ popolazione (in decine di milioni);
- n° aeroporti/ PIL (in milioni di miliardi);
- km di pista/ (popolazione in decine di milioni);
- km di pista/ (PIL in milioni di miliardi).

Dal confronto di tali indici, se si escludono le quattro regioni del tutto prive di aeroporti "regionali" (Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Molise e Basilicata), la Campania risulta essere all'ultimo posto.

E' quindi evidente come, anche nel campo delle infrastrutture aeree, il gap della Campania rispetto alle regioni economicamente più sviluppate è eclatante: non è pensabile l'ammodernamento dell'apparato produttivo regionale e la promozione sociale della popolazione senza preliminarmente assicurare per i prossimi decenni i collegamenti con il resto di Italia e con il mondo intero mediante il vettore che è attualmente l'unico a poterli garantire ad accettabili livelli di qualità.

I quattro aeroporti attivi nella regione, sono tutti iscritti nel "Demanio pubblico dello Stato - ramo Difesa aeronautica".

- Napoli Capodichino: è aperto al traffico civile di linea e non. Occupa 243 ha. Ha lo status di aeroporto militare aperto al traffico aereo civile autorizzato. È dotato di una pista di volo lunga 2.650 m e larga 45 m con via di rullaggio di 23 m e 7 bretelle di raccordo. Le aree di parcheggio degli aeromobili hanno un'estensione di 101.000 m². Sono presenti tutte le infrastrutture e gli impianti per un aeroporto di rilievo nazionale. È gestito dalla GESAC Spa.

- Pontecagnano (Salerno): è aperto al traffico civile non di linea. È dotato di una pista di volo lunga 1.450 m per una larghezza di 45 m. Sono in corso di costruzione un'aerostazione e la torre di controllo. È gestito dall'Aeroporto di Pontecagnano Spa.

- Grazzanise (Caserta). Occupa 202 ha. Ha lo status di aeroporto militare. È dotato di una pista di volo lunga 2.990 m e larga 30 m con via di rullaggio larga 12 m e ampi piazzali per parcheggio velivoli (40.000 m²).

- Capua (Caserta). Occupa 120 ha. Ha lo status di aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato. È in consegna all'Esercito Italiano. È dotato di una pista erbosa lunga 1.100 m e larga 60 m con una via di rullaggio e piazzali per 3.000 m² pavimentati in calcestruzzo.

Dei quattro aeroporti, dunque, solo quello di Capodichino ha un traffico civile, di linea e non (charter e taxi). Nel 2000 ha raggiunto 4.136.508 passeggeri e 4.904 tonnellate di merci (comprensive della posta) ponendosi, nella graduatoria di tutti gli aeroporti italiani:

- al quarto posto per entità del traffico passeggeri (dopo Fiumicino, Malpensa e Linate);
- all'undicesimo posto per traffico merci.

In termini di passeggeri per abitanti/100, nel 2000 la Campania ha raggiunto un indice di 71,6, ottava tra le regioni italiane. Se si escludono Lazio e Lombardia (che hanno un traffico internazionale e intercontinentale di tipo hub e quindi non comparabile con quello campano) e la Sicilia e la Sardegna (con un traffico più elevato della media per la loro insularità), il dato campano è inferiore al Veneto (148,7), all'Emilia Romagna (97,9), alla Toscana (78,3) mentre è praticamente coincidente con quello del Piemonte e della Calabria (66,0) e della Liguria (65,4).

In termini di passeggeri per PIL (in miliardi), nel 2000 la Campania ha raggiunto un indice di 46,6, settima tra le regioni italiane. Il dato campano è inferiore al Veneto (54,4) ed alla Calabria (47,6) mentre è superiore all'Emilia Romagna (33,1), alla Toscana (31,3), alla Puglia (28,4), al Piemonte (24,5) ed alla Liguria (23,8).

La Campania, cioè, pur essendo tra le meno dotate di infrastrutture aeroportuali, confermando la considerazione prima fatta a proposito della dotazione per unità potenziale generatrice di traffico, è tra le regioni che già oggi generano il maggior volume di domanda, sia in valore assoluto, che rapportato alle sue dimensioni socioeconomiche.

Questa valutazione è resa ancor più significativa analizzando il trend della domanda: il traffico passeggeri e merci sta infatti crescendo

a ritmi sostenuti da molti anni e tutto lascia prevedere che continui ad esserlo ancora in futuro. Esso è mediamente raddoppiato in Italia negli ultimi 13 anni, è in crescita in quasi tutte le regioni e lo è in particolare, con gradienti notevoli, proprio in Campania.

Posto uguale a 100 il traffico del 1985, al 2000:

- in Italia i passeggeri/anno sono diventati 197
- in Campania (Capodichino) i passeggeri/anno sono diventati 291
- nel Lazio (Fiumicino, Ciampino e Roma Urbe) i pax/anno sono diventati 195
- in Lombardia (Linate, Malpensa e Orio al Serio) i pax/anno sono diventati 342.

In particolare, tra il 1994 e il 2000, si è registrata un'impennata del numero di passeggeri/anno, con un incremento medio annuo:

- del 5,7% in Italia;
- del 15% in Lombardia;
- del 14% in Emilia Romagna;
- dell'11% in Campania;
- del 4% nel Lazio.

Non si è perciò, in Campania, in presenza di una fase congiunturale positiva ma di un fenomeno che è strutturalmente in espansione e che perciò richiede adeguati interventi.

3.2.3 Gli obiettivi regionali e le logiche di intervento

La Regione Campania ritiene che occorra realizzare sul territorio di propria competenza un sistema di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche, impianti e, quindi, funzioni svolte, sia in grado non solo di soddisfare la domanda prevista come evoluzione della dinamica in atto, ma anche la domanda che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

Per realizzare questa nuova offerta sono già in corso iniziative di programmazione e lavori consistenti.

La Regione ha già fatto redigere uno studio di prefattibilità per l'aeroporto di Grazzanise ed è in avanzata fase di elaborazione il procedimento per l'affidamento di un programma attuativo di un "sistema" di aeroporti in grado di rispondere alle esigenze prima evidenziate.

La società di gestione dell'aeroporto di Capodichino sta realizzando l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, la costruzione di un'aerostazione merci e l'ampliamento dei piazzali per la sosta degli aeromobili. Molte altre opere sono inserite nel Master Plan elaborato dalla GESAC, società di gestione dell'impianto. Da parte loro, le amministrazioni regionale e comunale hanno deciso la costruzione di un ramo della metropolitana urbana, che, collegando Capodichino con il Centro Direzionale e Piazza Garibaldi, avrà una stazione nei pressi dell'aerostazione esistente e consentirà, così, il rapido accesso al terminal per tutti i residenti dell'area metropolitana.

La società di gestione dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano sta realizzando la riqualificazione e ripavimentazione, nonché l'allungamento della pista a 1.450 m e la costruzione di un'aerostazione passeggeri con parcheggi e viabilità, mentre ha in programma la costruzione della torre di controllo e di hangar per gli aeromobili.

La Regione Campania ritiene, per le considerazioni finora esposte, che nel settore aeroportuale alcuni interventi vadano considerati come invarianti rispetto anche alle elaborazioni programmatiche in atto. Essi sono:

per l'aeroporto di Napoli-Capodichino: la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali che colleghino il nodo autostradale di Capodichino con l'impianto esistente. Il progetto è disponibile in esecutivo.

per l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano la realizzazione di collegamenti stradali e ferroviari tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante. Si ritiene in particolare che vadano progettati e realizzati

un collegamento stradale con la vicina autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria ed un collegamento ferroviario con la linea di metropolitana suburbana in corso di costruzione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

I fabbisogni finanziari per la realizzazione di queste opere è stimato in circa 310 milioni di euro (600 miliardi di Lire).

4. GLI EFFETTI ATTESI E LE PROCEDURE

Come si è detto, la Regione ha costruito un Programma per la mobilità coerente, caratterizzato dalla compiutezza ed integrazione delle reti, secondo il principio della intermodalità dei singoli sistemi, per cui il piano degli interventi si caratterizza per la essenzialità del singolo intervento nel senso che nessun intervento è fine a sé stesso ma è congruente al programma generale.

Dal momento che:

a) il programma è complessivo e prevede interventi tutti coerenti alla realizzazione del singolo sistema, e quindi tutti essenziali (non compare alcun intervento isolato, fine a se stesso, in quanto tutti rientrano in una logica di sistema);

b) tale caratteristica rende il programma estremamente flessibile nel senso che la sua attuazione può evolversi per fasi tra loro non vincolate;

risulta meno rilevante, in linea generale, ai fini della attuazione del programma realizzare un intervento prima che un altro, per cui il criterio per la selezione degli interventi è legato fondamentalmente al grado di realizzabilità dell'opera e quindi al livello della progettazione conseguito, allo stato delle approvazioni, allo stadio di cantierabilità dell'opera.

Il meccanismo di allocazione delle risorse sarà indirizzato prioritariamente verso la disponibilità di progetti pronti ed in condizioni di essere immediatamente realizzabili, nella convinzione che non è assolutamente opportuno allocare risorse su progetti il cui iter di approvazione non sia perfezionato e sottoscritto da tutti i soggetti interessati.

In ultima analisi le priorità di allocazione saranno determinate dalla cantierabilità dei progetti e, a parità di condizioni, dalla valutazione dei benefici.

Tale meccanismo garantisce l'efficacia della spesa e riduce al minimo il rischio di immobilizzo di capitali e, conseguentemente, anche i danni prodotti dai ritardi sia dei benefici diretti (miglioramento della mobilità) sia dei benefici indiretti (sviluppo del territorio e della economia).

Siffatto criterio consente di avviare un nuovo modello di programmazione dei finanziamenti, incentrato su un obiettivo ben definito che non è quello di finanziare opere, ma di finanziare programmi e di eseguire opere, utilizzando per intero e nei tempi assegnati i finanziamenti disponibili.

Per concretizzare tale obiettivo si intende definire:

a) un "1° Programma di finanziamento di interventi infrastrutturali per la mobilità", che ricomprende quegli interventi individuati dalla Regione e dagli Enti locali proponenti come prioritari in relazione ai loro effetti sulla sicurezza, sull'impatto ambientale, sugli accessi alle aree produttive o ai nodi di trasporto primari -aeroporti, porti, interporti-, sulla integrazione e/o completamento di reti, e che siano ad uno stadio avanzato di progettazione o di cantierabilità;

b) un "2° Programma di finanziamento degli interventi infrastrutturali per la mobilità", che rispetto al 1° programma ha solo un diverso livello di priorità degli interventi e/o uno stadio ancora iniziale della progettazione e degli atti di approvazione e autorizzazione.

Con periodicità semestrale i due Programmi saranno verificati e revisionati in relazione allo stato di avanzamento reale degli atti richiesti per la realizzazione delle opere.

Attraverso tale procedura il finanziamento dell'opera si concretizza nel momento in cui possono avviarsi le procedure di gara,

ovvero, nel caso di esistenza di un Concessionario, questi sia nelle condizioni di avviare il cantiere.

Attuando tale procedura si garantisce che non restino congelate disponibilità finanziarie e si assicura un flusso continuo di risorse finanziarie che alimenta le opere che hanno il requisito della attuabilità.

Nella fase di revisione dei Programmi di finanziamento verranno introdotti indici di premialità per i soggetti che avranno dimostrato maggiore capacità di realizzazione delle opere.

5. IL QUADRO DEGLI INTERVENTI E I FABBISOGNI FINANZIARI

La promulgazione della legge n.443, nota come "legge obiettivo" e l'approvazione il 21 dicembre 2001 da parte del CIPE della delibera n.121, avente ad oggetto il programma delle "infrastrutture pubbliche e private degli insediamenti produttivi", per quanto riguarda la Regione Campania confermano i contenuti dell'Intesa Istituzionale Quadro sottoscritta presso la Presidenza del Consiglio il 18 dicembre 2001 e, con essi, gli interventi e le risorse finanziarie nella stessa Intesa individuati.

Gli "interventi strategici" riportati nell'allegato 2 alla predetta delibera CIPE per la Regione Campania, tra l'altro, in particolare riguardano:

1. Il Sistema di Metropolitana Regionale con adeguamenti ed interconnessioni con le reti esistenti per un costo complessivo di Euro 3.885.820, già finanziato ed ulteriormente integrato da intervento regionale per Euro 1.729.610 e con un fabbisogno residuo di Euro 2.156.210 cui si farà fronte con i fondi della legge obiettivo.

2. I corridoi autostradali e stradali, per i quali è previsto:

- l'adeguamento della tratta campana della A3, compresi i tratti Napoli-Salerno e raccordo Salerno-Avellino;

- il collegamento autostradale Caserta-Benevento, con variante di Caserta e bretelle diverse di collegamento con la A1 (Caianello-innesto SS 372 Telesina) e con la A16 (Piano d'Ardine-innesto raccordo SA-AV);

- il completamento del corridoio tirrenico con la realizzazione della bretella di collegamento tra la A1 (Capua) e la SS Domiziana e adeguamento della stessa Domiziana (tratta Garigliano-Castel Volturno);

- l'asse di viabilità di collegamento tra la A3 (Contursi), la A16 (Grottaminarda) e la A14 (Termoli).

per un importo complessivo di 2.709,43 MlnEuro.

3. Gli hub aeroportuali e portuali, per i quali è previsto:

- l'adeguamento ed il potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nei porti di Napoli e Salerno;

- il completamento delle infrastrutture proprie e di accesso al sistema aeroportuale campano (Capodichino, Grazzanise, Pontecagnano) e relative specializzazioni funzionali.

4. Gli hub interportuali, che prevedono:

- il potenziamento dello svincolo di collegamento con l'interporto di Nola;

- il potenziamento dei collegamenti ed in particolare il collegamento con la A3 e con la rete ferroviaria dell'interporto di Battipaglia;

- l'adeguamento degli accessi intermodali all'interporto di Marcanise ed al connesso centro di smistamento ferroviario di Maddaloni.

Nella considerazione che la Regione Campania ha costruito un Documento di Programmazione unitario per lo sviluppo di un sistema integrato della mobilità regionale, definendo per ciascuna modalità il piano delle infrastrutture strategiche, in coerenza con i principi di addizionalità, richiamati peraltro nella stessa citata delibera CIPE del 21 dicembre 2001, per la realizzazione delle singole infrastrutture saranno organicamente utilizzate le diverse fonti di finanziamento comunitarie, nazionali e regionali.

L'apporto delle risorse finanziarie attraverso la "legge obiettivo"

modifica sostanzialmente il quadro finanziario predisposto per la realizzazione delle singole infrastrutture, che fino ad oggi utilizzava esclusivamente le disponibilità del POR 2000-2006 e dell'APQ per la mobilità della Intesa Istituzionale Governo-Regione Campania.

In particolare il Sistema della Metropolitana Regionale, che fra le infrastrutture per la mobilità rappresenta l'opera senza dubbio più significativa e più ponderosa con una previsione di costo di 3.885.822 Euro (7.524 miliardi di lire), ha ottenuto il pieno riconoscimento nell'ambito degli interventi strategici della legge obiettivo, con l'impegno al finanziamento dell'intero fabbisogno residuo di 2.169.119 Euro (4.200 miliardi di lire).

Ciò determina la necessità di definire un nuovo Quadro degli investimenti per l'utilizzo delle risorse disponibili nel POR 2000-2006 e nell'APQ per la mobilità. Si ritiene possa adottarsi il criterio che di seguito si rappresenta.

Le risorse indicate nel Piano finanziario della Misura 6.1 del POR "Sistema regionale integrato dei trasporti" assommano a 635.088.000 Euro (circa 1.230 miliardi di lire), dei quali circa 154.937.000 Euro (300 miliardi di lire) rappresentano gli interventi del biennio 2000-2001, cosiddetti "invarianti". Ne segue che per il periodo 2002-2006 le risorse disponibili assommano a 480.305.000 Euro (circa 930 miliardi di lire) oltre ai 154.937.000 Euro rivenienti dagli interventi "sponda" del biennio 2000-2001, per complessivi 635.242.000 Euro.

Siffatte risorse, i 480.305.000 Euro, potrebbero essere così assegnate:

> 15,24 Mln. Euro al Progetto integrato dei Porti turistici cui si devono aggiungere ulteriori 78 Mln. di Euro derivanti dalla misura 4.6 e da partecipazione al P.I;

> 36,15 Mln Euro (circa 70 miliardi di lire) al Progetto integrato del Sistema interportuale campano cui si aggiungono 15,49 Mln di euro derivanti dalla Misura 4.1;

> 41,4 Mln Euro (80 miliardi di lire) al Progetto integrato del Sistema aeroportuale campano;

> 436,4 Mln Euro (845 miliardi di lire) al cofinanziamento regionale del Sistema di Metropolitana Regionale;

> per 95,3 Mln Euro (circa 185 miliardi di lire) alle diverse esigenze che si genereranno nella fase di attuazione dei Programmi.

Le risorse finanziarie disponibili per l'APQ per la mobilità assommano a 335.697.000 Euro (650 miliardi di lire), che possono essere assegnate integralmente agli interventi per la viabilità regionale con il criterio che segue:

> 198,27 Mln Euro (384 miliardi di lire) per le opere che ciascuna Amministrazione provinciale ha individuato ed indicato prioritarie, inserite nel 1° Programma di finanziamento;

> 1.124,33 Mln Euro (2.177 miliardi di lire) per le ulteriori opere che compongono il 2° Programma di finanziamento da attivare in relazione ai tempi di completamento delle procedure necessarie per la loro realizzazione (studi di fattibilità, progetti, conferenze di servizi, etc.)

Complessivamente il quadro finanziario del programma, risulta dal seguente prospetto:

QUADRO FINANZIARIO

1. SISTEMA METROPOLITANO REGIONALE

	Lire /MLD	Euro/Mln
Costo complessivo	7.524	3.885,82
Risorse Finanziarie:		
• ex Leggi di settore già disponibili	2.504	1.293,21
• ex Legge Obiettivo	4.175	2.156,21
• ex POR 2000/2006 Misura 6.1	845	436,40

2. SISTEMA VIABILITA' REGIONALE E NAZIONALE

	Lire /MLD	Euro/Mln
--	-----------	----------

Costo complessivo	7.811	4.034,04
Risorse Finanziarie:		
• ex Legge Obiettivo	5.246	2.709,33
• ex APQ Intesa Istituzionale		
• ex 1° Programma Interventi	396	204,52
• ex 2° Programma Interventi	2.169	1.120,19

3. SISTEMA PORTUALITA' REGIONALE

	Lire /MLD	Euro/Mln
Costo complessivo	668	345,00
Risorse Finanziarie:		
• ex Legge Obiettivo	390	201,42
• ex Autorità Portuale di Napoli	14	7,23
• ex Autorità Portuale di Salerno	14	7,23
• ex POR 2000-2006 Misura 6.1	70	36,16
• ex POR 2000-2006 Misura 6.1	29	14,98
partecipazione PI valore 93,240 MLE		
• ex POR 2000-2006 Misura 4.6	151	77,98
partecipazione PI portualità turistica		

4. SISTEMA AEROPORTUALE REGIONALE

	Lire /MLD	Euro/Mln
Costo complessivo	600	309,87
Risorse Finanziarie:		
• ex Legge Obiettivo	520	268,55
• ex POR 2000-2006 Misura 6.1	80	41,32

5. SISTEMA INTERPORTUALE CAMPANO

	Lire /MLD	Euro/Mln
Costo complessivo	696	359,45
• ex Legge Obiettivo	538	277,85
• ex POR CAMPANIA Misura 6.1	70	36,15
Misura 4.1	30	15,50
• ex Società di Gestione	58	29,95