



REGIONE CAMPANIA

**Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti, Aeroporti e Demanio
Marittimo**

ALLEGATO “D”

**Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della
Campania e per il Sistema della Logistica e dell’Intermodalità**

I RELATORI

Dr. Ing. Renato Mennitti

Geom. Mario Grimaldi

Dr.ssa Brunella Rallo

Febbraio 2002

**VISTO: IL COORDINATORE
AREA GENERALE DI COORDINAMENTO**



Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell'Intermodalità

Nei settori delle infrastrutture portuali, aeroportuali e della logistica e movimentazione delle merci la Regione Campania intende intervenire con una programmazione integrata finalizzata a garantire lo sviluppo e la competitività nazionale e internazionale delle attività economiche sia industriali che di servizi - ponendo particolare attenzione all'economia turistica.

A tal fine, la strategia perseguita si concretizza: a) nella realizzazione di una rete infrastrutturale plurimodale di sistemi integrati, tecnologicamente avanzata, per la mobilità dei passeggeri e delle merci, focalizzando sulle relazioni tra il nord e il sud d'Italia e tra il Mediterraneo centrale e l'Europa; b) nell'offerta di servizi di collegamento affidabili e veloci su tutti i modi di trasporto - sia per i passeggeri che per le merci - alla scala locale, nazionale ed internazionale.

L'attuale dotazione infrastrutturale della Campania in ambito ferroviario e stradale, unitamente agli interventi programmati sia sulle infrastrutture relative che sui servizi di trasporto, rappresenta la premessa per individuare e programmare un primo insieme di interventi di completamento, integrazione e funzionalizzazione in ciascuno dei tre settori (porti, aeroporti e interporti) e per procedere, successivamente, alla costruzione dello scenario di sistema per lo sviluppo intermodale integrato in funzione dei risultati finali degli studi attualmente in fase di completamento.

Il sistema campano dei "grandi nodi" è servito da un buon livello di accessibilità puntuale, laddove è necessario intervenire in maniera più articolata sulla rete di relazioni tra i diversi nodi al fine di garantire, attraverso una maggiore efficienza del trasporto, lo sviluppo e la competitività delle attività economiche insediate proprio nei grandi nodi.

Attualmente, le **relazioni tra i nodi portuali e gli aeroporti** interessano prevalentemente il traffico passeggeri di tipo turistico mentre è trascurabile la domanda di interscambio merci essendo molto diverse le caratteristiche delle prestazioni del settore marittimo e del settore aereo. Tali relazioni vedono un immediato interscambio tra l'aeroporto di *Napoli-*

Capodichino ed i porti dislocati lungo la fascia costiera del comune di Napoli, attraverso il trasporto pubblico locale, con bus turistici e con taxi. Anche i collegamenti con i porti del casertano, dell'area flegrea e di quella vesuviana, così come la relazione con il porto di Salerno, possono avvenire su strada con percorrenze che non superano l'ora di viaggio. Più difficili sono i collegamenti con la penisola sorrentina e con la costiera amalfitana a causa della congestione delle due statali 145 e, soprattutto, 163. Non convenienti i collegamenti su strada con i porti a sud di Salerno in particolare con la costa cilentana. Da Capodichino è agevole raggiungere la stazione di Napoli Centrale e, in prospettiva, lo sarà ancora di più con la realizzazione della linea 1 della metropolitana urbana per la quale è prevista una stazione in corrispondenza dell'aeroporto: attraverso l'interscambio con la stazione di Napoli Centrale sarà possibile poi raggiungere, sempre su ferro, molti dei porti campani della provincia di Salerno.

Gli aeroporti di *Pontecagnano*, *Grazzanise* e *Capua* non sono attualmente aperti al traffico civile di linea. *Pontecagnano* è in esercizio con una pista di m.1400 ma potrà costituire, in prospettiva, un terminal di interesse per i porti della costiera amalfitana, del Salernitano e del Cilento. Al crescere delle distanze da coprire, aumenta, però, la competitività di Capodichino e, in futuro, di *Grazzanise*, che potranno offrire, a fronte di tempi di accesso maggiori, frequenze di voli e numerosità di relazioni nettamente maggiori.

Grazzanise è attualmente aeroporto militare ma ne è prevista la trasformazione in un moderno, grande aeroporto civile, direttamente collegato alla rete autostradale e ferroviaria regionale. Se ne avvantaggeranno innanzitutto i porti del casertano e dell'area flegrea, molto vicini, ma anche i porti lungo i golfi di Napoli e di Salerno, tutti raggiungibili su autostrada ed alcuni su ferrovia in tempi compresi tra una e due ore.

Capua, infine, è un aeroporto gestito da un aeroclub locale, interessante, in futuro, per utenti di aviazione generale diretti nei porti più vicini, e cioè, di nuovo quelli della costa casertana e della zona flegrea e per insediamenti industriali del comparto aerospaziale.

Per quanto concerne lo stato attuale delle **relazioni tra i nodi portuali e gli interporti**, l'impianto di *Nola* ha uno svincolo diretto sul sistema autostradale regionale ed è quindi collegato in modo ottimale con la rete stradale regionale e nazionale. Ha, inoltre, al proprio interno, una stazione FS, al termine di una linea che si distacca, con un bivio, dalla linea FS Cancellone – Salerno: è, quindi, anche in termini ferroviari, collegato in modo ottimale alla rete nazionale ed internazionale. Ne consegue che è molto ben collegato con i porti nazionali

campani anche se con linee la cui potenzialità è condizionata da alcuni “colli a bottiglia” (inversioni di marcia a Cancellò e attraversamento a raso in via G. Ferraris a Napoli)

Di una collocazione altrettanto favorevole gode l’interporto di *Marcianise*, a circa 7 km da Nola. Esso sarà collegato con due svincoli all’A1 tra Caserta e Napoli ed all’A30 tra Caserta e Salerno mentre, sorgendo a ridosso della stazione smistamento di Marcianise, avrà un raccordo diretto con la rete ferroviaria nazionale.

In virtù di questi collegamenti, è possibile trasferire merci su strada e su ferro tra gli interporti di Nola e di Marcianise, da un lato, ed il porto di Napoli, dall’altro, distanti circa 20-25 km, collegando così il “modo mare” con il “modo strada” ed il “modo ferrovia”.

Gli interporti di Nola e Marcianise sono destinati a divenire un grande snodo della intermodalità a servizio della Campania e di parte delle altre regioni meridionali (la Puglia del nord, la Basilicata e gran parte della Calabria), unico interlocutore degli analoghi impianti del Nord Italia e dell’Europa.

La loro integrazione con il sistema portuale interessa solo i porti con traffico merci internazionale e cioè con il traffico che, utilizzando la via marittima, ha all’origine e/o alla destinazione una località non regionale: per questi flussi, infatti, l’impianto interportuale può svolgere una funzione economica redditizia come centro di raccolta e smistamento di grandi unità di carico e, in particolare, di containers.

Questo sistema di accesso terrestre ai nodi e di relazioni tra le attuali infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali costituisce lo scenario “minimo” a partire dal quale la Regione Campania ha avviato gli studi preparatori di settore che concorreranno a realizzare il Piano Regionale dei Trasporti, nonché la programmazione di primi interventi per pervenire, entro il 2002, alla programmazione puntuale degli interventi ed ai piani attuativi.

In particolare,

1. per quanto concerne il **settore portuale**:

- a) è in fase di redazione il documento di indirizzi per il *Sistema della portualità di interesse regionale*; tale documento rappresenta la base ricognitiva per la redazione del Piano Regionale della Portualità che costituirà parte integrante del Piano Regionale dei Trasporti.
- b) sono state istituite le commissioni per la *catalogazione dei porti di rilievo regionale e interregionale compresi quelli di esclusiva natura turistica e da diporto* e per la predisposizione di un *regolamento per l’uso delle aree e delle opere portuali* ai sensi della Legge 16.03.2001 n. 88;
- c) è in fase di completamento il documento di indirizzi “Linee guida per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica e dell’intermodalità costiera”;
- d) è stato istituito il Tavolo di Concertazione Istituzionale per la realizzazione del Progetto Integrato di iniziativa e regia regionale “Portualità Turistica”.

2. Per quanto concerne il **settore aeroportuale** è stato affidato – attraverso bando di gara internazionale – lo studio di fattibilità per il riassetto del *Sistema Aeroportuale Campano*;
3. Per quanto concerne il **settore degli interporti e della logistica** sono stati avviati gli studi propedeutici al relativo Piano di Settore.

LINEE GUIDA PER LE PIANIFICAZIONI DI SETTORE E PER LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

IL SISTEMA DELLA PORTUALITA' REGIONALE

Nel settore della portualità, la Regione Campania ha individuato l'esigenza di promuovere un sistema integrato di porti e approdi sia per quanto concerne le funzioni commerciali dei due porti principali di Napoli e Salerno, sia per quanto riguarda le funzioni di sviluppo turistico e promozione dei servizi di trasporto pubblico via mare dei porti regionali.

A tale scopo la Regione Campania, da un lato, ha individuato gli interventi più significativi per l'adeguamento e lo sviluppo infrastrutturale del sistema commerciale principale, dall'altro ha individuato la necessità di dare avvio alla redazione di documenti di programmazione e progettazione integrata per quanto attiene le funzioni turistiche e del trasporto collettivo.

A) Per quanto concerne gli interventi attualmente programmati sul **settore portuale di interesse nazionale e internazionale**, essi si riferiscono all'infrastrutturazione dei porti di Napoli e Salerno; in particolare, per il Porto di Napoli sono previsti investimenti per un totale di €78.260.000 rappresentati da:

- costruzione di un fascio di binari per la formazione di convogli nella fascia doganale della Darsena di Levante da collegare al fascio esistente dei binari Ferport e quindi alla rete RFI attraverso il raccordo Napoli-Traccia;
- realizzazione viabilità per la separazione dei flussi di traffico e la regolarizzazione della mobilità all'interno dell'area portuale;
- collegamento della Darsena di Levante alla rete autostradale con soluzione che escluda il traffico pesante in uscita e in ingresso dal traffico urbano.

Per il porto di Salerno sono previsti investimenti per un totale di €122.000.000 rappresentati da:

- costruzione della stazione marittima e della annessa banchina per lo scalo crocieristico;
- realizzazione di un retroporto nell'area di Cernicchiara;
- opere per allargamento Molo 3 Gennaio;
- realizzazione viabilità interna per regolarizzazione flussi di traffico in area portuale;
- costruzione svincolo su A3 per realizzazione vie accesso da e per area portuale;
- realizzazione collegamento ferroviario tra area portuale e stazione ferroviaria di Salerno.

B) Per quanto riguarda il *Sistema della Portualità di interesse regionale*, gli studi preliminari avviati per il documento di programmazione sul, si sviluppano in funzione dei seguenti obiettivi:

- offrire convenienza localizzativa - in senso lato - ai settori produttivi legati alla portualità, migliorando le condizioni strutturali che influiscono sulla loro competitività;
- indurre un'occupazione qualificata attraverso la formazione professionale e la creazione di posti di lavoro nei segmenti di punta dell'economia portuale e del suo indotto;
- contribuire alla tutela e alla riqualificazione della fascia costiera attraverso metodologie progettuali, criteri normativi, aspetti procedurali tesi a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale degli interventi;
- recuperare e riqualificare aree ed infrastrutture portuali dismesse o in via di dismissione;
- creare un'alternativa modale valida ed efficiente per gli spostamenti che si sviluppano lungo la fascia costiera;
- generare lo sviluppo di un turismo durevole attraverso il rilancio della nautica da diporto.

Le componenti considerate nell'analisi del sistema integrato della portualità sono:

- il trasporto merci, per il quale è fondamentale l'integrazione con le reti infrastrutturali e logistiche terrestri;
- il trasporto passeggeri, sia sulle medio-lunghe distanze (cabotaggio nazionale ed internazionale) che sulle brevi distanze (ambito regionale);
- il settore crocieristico;
- il settore della pesca;
- la nautica da diporto;
- le attività cantieristiche di costruzioni e riparazioni navali.

L'obiettivo è, dunque, la realizzazione di un sistema della portualità che:

1. in relazione ai porti commerciali di rilevanza nazionale favorisca l'integrazione del segmento marittimo con le altre modalità di trasporto, quindi con le principali reti e nodi di collegamento a scala sovra-regionale;
2. in relazione ai porti di rilevanza regionale e/o locale consenta di passare dalla casualità, e spesso irrazionalità che attualmente contraddistingue l'insieme degli scali esistenti, la loro allocazione lungo la costa, i livelli di specializzazione o anche sovrapposizione di funzioni, ad una configurazione/architettura infrastrutturale tra i porti e ad un coordinamento delle attività gestionali all'interno dei porti cosicché lo sviluppo individuale del singolo scalo venga pianificato in maniera coordinata per assolvere ad un ruolo che gli è assegnato all'interno del sistema generale; altrettanto vale per le singole realtà affinché siano integrate tra loro nel senso di prevedere un "meccanismo" di gestione e controllo che, pur lasciando i singoli operatori liberi di adeguarsi alle specifiche necessità locali, assicuri comunque il funzionamento nell'ottica della contribuzione al sistema.

Si propone un sistema articolato in 10 ambiti territoriali autosufficienti, in termini di servizi offerti per soddisfare le esigenze dei diversi segmenti della domanda, omogenei, sotto il profilo dell'identità territoriale sebbene differenziati per presenza qualitativa e quantitativa di strutture portuali, equiaccessibili, ovvero costituiti da porti vicini collegati reciprocamente via terra e raggiungibili dal loro retroterra con costi "generalizzati" comparabili. Inoltre, la

definizione degli ambiti è coerente con le indicazioni programmatiche fornite dalle rispettive Province e con i documenti di programmazione territoriale e, ove possibile, di pianificazione del settore: **ambito Casertano**, **ambito Flegreo**, **ambito Napoletano** (di competenza dell’Autorità Portuale di Napoli), **ambito Vesuviano**, **ambito Sorrentino**, **ambito Amalfitano**, **ambito Salernitano** (di competenza dell’Autorità Portuale di Salerno), **ambito della Piana del Sele**, **ambito Cilentano**, **ambito del Golfo di Policastro**.

C) Le *Linee guida per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica e dell’intermodalità costiera* costituiscono il documento di programmazione per il segmento “turistico”. In tale documento, vengono riproposti gli ambiti territoriali locali che concorrono a realizzare il sistema integrato della portualità regionale, e si prefigura:

- l’organizzazione dei sistemi di accessibilità ai nodi portuali e dei sistemi di intermodalità costiera diretti ad integrare le condizioni di vita, di lavoro e di mobilità - di cittadini e di visitatori - con il sistema della portualità;
- la definizione di un modello gestionale di coordinamento, supervisione e gestione automatizzata dei porti e approdi;
- gli indirizzi di progettazione e di fattibilità tecnico-economica degli interventi su porti esistenti e su nuovi porti al fine di garantire un alto livello di qualità nella progettazione e nella realizzazione degli interventi;
- i criteri di individuazione delle azioni essenziali affinché sia possibile recuperare l’efficienza di base del settore, garantire la sicurezza delle strutture (in mare e a terra), garantire comfort all’utente.

In particolare, nel settore della **portualità turistica** il concetto di “sistema”, nell’organizzazione spaziale e funzionale delle strutture, indica che l’insieme dei diversi impianti portuali si connota per differenziazioni nelle caratteristiche e nelle funzioni e per complementarità nelle prestazioni, di modo che l’utente possa trovare risposta alle molteplici esigenze, da quelle strettamente legate alla sicurezza ed alla piacevolezza della navigazione, alla disponibilità di servizi a terra ed all’integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante, specialmente per quanto attiene la fruibilità dell’offerta turistico – culturale e l’offerta di sistemi di trasporto e servizi per la mobilità.

D) Il **Progetto Integrato Portualità Turistica** è uno tra gli strumenti attraverso cui intervenire sul settore; è un progetto integrato di iniziativa regionale che coinvolge la misura 4.6b (Miglioramento e potenziamento del sistema della portualità turistica sulla quale sono stati resi disponibili 150 miliardi di lire) e la misura 6.1 (Sistema regionale integrato dei

trasporti su cui sono disponibili 30 miliardi di lire). Il Progetto Integrato vede i porti e gli approdi turistici come “scambiatori” per l’interazione tra i due versanti sia attraverso un diffuso sistema delle “vie del mare”, sia attraverso la loro riqualificazione anche in termini di attrattori per il tempo libero delle popolazioni residenti.

In questa ottica, le sinergie previste tra gli interventi a carico della misura 6.1 sulle infrastrutture per le vie del mare e gli interventi a carico della misura 4.6b si realizzano alla luce della organizzazione sistemica che vede i porti turistici come luoghi di scambio mare-mare, mare-terra, terra-mare per il turismo costiero (non solo di tipo “balneare”), per il tempo libero delle popolazioni residenti, per la mobilità turistica e non.

Il sistema integrato della portualità turistica interessa tutta la costa regionale dalla foce del Garigliano al porto di Sapri, in continuità con il sistema laziale (a nord) e con i porti lucani (Maratea) e calabresi (a sud).

La costruzione del sistema turistico si sviluppa secondo tre dimensioni:

- una dimensione puntuale, dove i singoli porti e approdi esistenti vengono valorizzati attraverso la definizione di funzioni coerenti con le vocazioni proprie dei siti e attraverso la determinazione della relativa capacità di offerta in termini di strutture (posti barca e aree dedicate) e servizi;
- una dimensione lineare - orizzontale, dove ogni porto (esistente e di nuova realizzazione) gioca il proprio ruolo integrandosi con gli altri porti dell’ambito, contribuendo alla definizione di un’identità complessiva del sub sistema (in termini vocazionali/funzionali) ed alla sua autosostenibilità (almeno per quanto riguarda i requisiti minimi di funzionalità di area) nell’intero sistema regionale;
- una dimensione lineare - trasversale, dove per i porti e gli approdi turistici (esistenti e di nuova realizzazione) viene esaltato il ruolo di intersezione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione verso il territorio regionale interno.

Le azioni di riqualificazione e potenziamento di strutture esistenti, così come la scelta localizzativa di nuove strutture portuali turistiche, dovranno - per ogni ambito - rispondere ai seguenti “principi” necessari per la “messa a sistema”:

- assicurare la complementarità tra le funzioni e la relativa offerta di servizi;
- adeguare la rete dei porti in termini di ottimizzazione delle distanze, sia massime che minime, tra i diversi scali relativamente alle funzioni svolte;
- prevedere un adeguamento dell’offerta di posti barca alla domanda esistente e potenziale, con specifico riferimento alle diverse tipologie di utenza (stanziale, stagionale, di transito) ed entro i vincoli posti dalla capacità di carico della fascia costiera;
- definire strategie di potenziamento dell’offerta che facciano ricorso a interventi “non invasivi” quali: revisioni dei piani di ormeggio all’interno dei bacini portuali, recupero di impianti esistenti ma sottutilizzati per problemi di natura tecnica (fondali e protezioni) o amministrativa (sequestri, mancati collaudi, ecc.), realizzazione di impianti stagionali con strutture galleggianti mobili, realizzazione di impianti “a secco” che utilizzano particolari tecnologie di varo / alaggio; la realizzazione di nuovi impianti fissi sarà sottoposta ad accurate e dettagliate analisi di fattibilità e valutazioni di impatto ambientale.

Nell'ambito del sistema dei servizi di trasporto collettivo a livello regionale e locale, **il sistema integrato dei collegamenti marittimi** non si esaurisce tra i porti del golfo di Napoli e le isole di Capri, Ischia e Procida ma coinvolge anche altri porti e approdi della fascia costiera ed è finalizzato da un lato ad offrire un'alternativa modale con relativo effetto di decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie costiere, dall'altro a favorire l'interazione turistica tra diversi luoghi della regione.

Le prestazioni del sistema della portualità turistica regionale si riferiscono, al servizio stagionale del metrò del mare attraverso l'offerta di:

- banchine dedicate all'attracco dei vettori;
- aree attrezzate e servizi per l'accoglienza a terra ed il transito dei passeggeri;
- tariffe integrate per l'intermodalità costiera;
- tariffe integrate per l'accesso via mare alla fruizione degli attrattori culturali.

Il sistema regionale dei collegamenti marittimi si sviluppa secondo i seguenti obiettivi:

- migliorare l'affidabilità e la qualità dei collegamenti con le isole assicurando la continuità territoriale e lo sviluppo economico insulare senza intaccare la qualità ambientale;
- sviluppare l'integrazione vettoriale e tariffaria tra rete di trasporto marittimo e rete di trasporto terrestre;
- realizzare l'accessibilità via mare ai siti (e tra i siti) archeologici delle aree flegree, vesuviana e del Cilento;
- realizzare servizi stagionali di collegamento con località turistiche meno sviluppate e con accessibilità stradale critica;
- realizzare nuovi collegamenti su distanze medio-brevi anche per traffico pendolare.

Le strategie di integrazione dei collegamenti marittimi nel sistema regionale dei trasporti sono articolate attraverso tre tipologie di intervento:

- interventi strutturali, che prevedono la trasformazione degli impianti portuali in stazioni di interscambio dotate di adeguate attrezzature per l'intermodalità; individuazione e localizzazione dei terminali per l'alta velocità
- interventi organizzativi, che prevedono un'organizzazione coordinata dei diversi segmenti di trasporto terrestre e marittimo al fine di consentire regolare afflusso e deflusso nei porti
- interventi tariffari che prevedono l'emissione e l'utilizzo di un unico titolo di viaggio (biglietto integrato terra-mare).

Sono previste tre principali direttrici di sviluppo:

- collegamenti con le isole con unità veloci e navi (essenzialmente per trasporto veicoli e merci);

- realizzazione di più linee di metropolitana del mare nel tratto costiero tra Sorrento, il litorale flegreo e domizio, le città di Napoli e Salerno;
- collegamenti prevalentemente estivi con località turistiche della costiera amalfitana e del Cilento.

I collegamenti con le isole con unità veloci e navi (essenzialmente per trasporto veicoli e merci) dovranno garantire un'offerta più rispondente alle esigenze dei pendolari, la continuità territoriale e lo sviluppo turistico.

La realizzazione di più linee di metropolitana del mare persegue i seguenti obiettivi:

- offrire servizi alternativi al trasporto privato via terra attraverso il collegamento stagionale (in orari determinati) lungo la costa regionale;
- offrire servizi di collegamento via mare a particolari siti costieri in occasione di eventi di rilevanza culturale e/o turistica;
- offrire servizi di collegamento con i siti archeologici delle aree vesuviana e flegrea;
- offrire servizi di collegamento tra il litorale domizio, attualmente privo di approdi idonei, ed il litorale flegreo, le città di Napoli e Salerno.

Per quanto concerne gli interventi attualmente programmati, essi riguardano da un lato gli interventi per l'adeguamento e il potenziamento della rete portuale per "vie del mare" per un totale di € 51.500.000, mentre per quanto riguarda lo sviluppo portualità turistica, gli interventi saranno deliberati e finanziati all'interno del Progetto Integrato del valore di € 93.240.000, sostenuto per €78.000.000 dalla Misura 4.6 e per €15.240.000 dalla Misura 6.1.

All'interno del futuro quadro programmatico, la logica del progetto di sistema è quella di ricondurre ad un insieme unitario e funzionale l'offerta attuale di nodi e servizi portuali sia attraverso interventi infrastrutturali che attraverso un piano di servizi.

Secondo questa logica, l'insieme degli interventi nel settore portuale potrà essere ripartito in due categorie:

a) interventi infrastrutturali la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione; questi interventi sono definiti **"invarianti"** in quanto fanno parte di qualunque scenario futuro si voglia costruire.

Appartengono a questo insieme:

- gli interventi in corso di realizzazione;
- gli interventi progettati e finanziati ma non ancora iniziati;
- gli interventi in corso di progettazione e/o in attesa di finanziamento che risultano già inseriti nel Programma Operativo Triennale e/o nel Piano Regolatore Portuale delle Autorità Portuali di Napoli e Salerno;
- le opere necessarie per il completamento degli interventi già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati;

- le opere necessarie per gli adeguamenti funzionali e la messa in sicurezza dei porti e degli approdi inseriti nel programma dei collegamenti marittimi 2001-2002¹;
- gli interventi volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione intermodale alla rete portuale.

A tali invarianti infrastrutturali si affiancano le invarianti **amministrativo-legali** per la messa in conformità di quelle strutture esistenti ma prive di collaudo tecnico o di autorizzazioni.

b) gli interventi infrastrutturali destinati all'ulteriore sviluppo del sistema portuale regionale e al soddisfacimento degli obiettivi espressi dal territorio e per i quali, tuttavia, o non sono disponibili i progetti (e/o non sono note le idee-progetto), o sono disponibili progetti tecnicamente incompleti e insoddisfacenti, o sono disponibili progetti per i quali è necessario un ulteriore approfondimento allo scopo di verificarne l'effettiva "contribuzione" allo sviluppo del sistema integrato della portualità regionale; questi interventi, definiti "**opzioni**", fanno parte dello scenario di sviluppo e comprendono:

- gli interventi necessari a garantire l'autosostenibilità di ciascun ambito costiero;
- gli interventi necessari a potenziare l'offerta di collegamenti marittimi;
- gli interventi di sviluppo locale per la nautica da diporto ed il turismo costiero.

Sia le "invarianti" che le "opzioni" devono:

A) rispondere ad una verifica di coerenza di obiettivi generali quali:

- rispetto degli standard di sicurezza dei servizi erogabili;
- minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico acustico e dell'inquinamento delle acque.

B) essere coerenti con le indicazioni programmatiche elaborate nelle Linee Guida, quindi dimostrare la contribuzione dell'idea e della soluzione progettuale-gestionale alla realizzazione del sistema integrato della portualità;

C) disporre di progetti redatti secondo quanto indicato dalle Linee Guida in merito a:

¹ Per queste invarianti si individuano le seguenti tipologie di opere:

rifiorimento delle scogliere: interventi relativi ad una messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e/o sottoflutto, danneggiati dal tempo e/o a seguito di mareggiate e quindi di lavori prevalentemente di manutenzione ordinaria;

escavi: interventi di approfondimento dei fondali degli specchi d'acqua atti a consentire una corretta navigazione all'interno del porto;

consolidamento, ampliamento e/o completamento banchine: a questa categoria appartengono quei lavori di messa in sicurezza delle strutture interessate da fenomeni di dissesti statici e di sgrossatura e/o di ampliamento delle strutture esistenti per aumentare la capacità ricettiva nell'ambito dello stesso specchio acqueo;

impianti e i servizi a terra: interventi che necessitano di progetti per dotare tutte le strutture di idonea impiantistica elettrica e antincendio, ai sensi della normativa vigente.

strutture per l'approdo dei vettori: rappresentano quegli interventi inerenti la realizzazione di distanziatori e pennelli per consentire l'attracco.

- indicazioni procedurali e tecnico-prestazionali per la definizione delle proposte di intervento;
- criteri di conformità per le proposte progettuali relativamente agli standard dei servizi, ai requisiti tecnico-progettuali degli interventi ed ai requisiti del progetto preliminare e di quello definitivo.

IL SISTEMA AEROPORTUALE DELLA CAMPANIA

La Campania, pur essendo tra le regioni meno dotate di infrastrutture aeroportuali, è tra quelle che già oggi generano il maggior volume di domanda, sia in valore assoluto che rapportato alle sue dimensioni socioeconomiche. Inoltre, il recente sviluppo del traffico aereo in Campania non rappresenta solo un fenomeno congiunturale favorevole bensì è indicativo di una espansione strutturale del settore e, pertanto, richiede adeguati interventi.

E' a partire da queste considerazioni che la Regione Campania ha individuato la necessità di realizzare, sul territorio di propria competenza un sistema di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche, impianti e funzioni, 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.

A tale scopo la Regione Campania, da un lato, ha individuato gli interventi più significativi per l'adeguamento e lo sviluppo infrastrutturale del sistema, dall'altro ha individuato la necessità di disporre di uno studio di fattibilità sul sistema. Tale studio, affidato attraverso un bando di gara internazionale, è nella sua fase iniziale di ricognizione dello stato attuale della domanda e dell'offerta nazionale e regionale.

Lo stato del sistema nazionale e regionale

Dei circa 100 aeroporti attivi in Italia, poco più di 40 sono aperti al traffico commerciale con un numero di passeggeri/anno superiore alle 1000 unità. Di questi, in Campania è presente il solo aeroporto di Napoli Capodichino. Nelle altre regioni ne sono invece presenti spesso più di uno: 5 in Sicilia, 4 in Emilia Romagna, Toscana e Puglia, 3 in Lombardia, Veneto, Lazio, Calabria e Sardegna.

Se si rapportano questi valori a grandezze rappresentative della domanda potenziale di trasporto aereo (ad esempio: il numero di residenti, il PIL ed i consumi familiari), gli indici che ne derivano pongono la Campania all'ultimo posto tra le regioni italiane (escluse le regioni prive del tutto di aeroporti: Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Molise e Basilicata). Di contro, la domanda attuale in termini di numero di passeggeri in partenza all'anno vede la Campania nel 2000, con 4.136.000 passeggeri, al terzo posto in Italia, solo dopo il Lazio e la Lombardia, peraltro sedi di aeroporti *hub* di scala internazionale e intercontinentale e quindi interessate da un traffico di transito, proveniente dalle altre regioni e destinato all'estero.

Se, inoltre, si rapporta l'utenza a parametri rappresentativi della capacità generativa di traffico (es. residenti e prodotto interno lordo), la Campania è caratterizzata da indici di valore comparabile con quelli di altre regioni dove, però, sono presenti più aeroporti: è il caso dell'Emilia Romagna, Toscana, Piemonte, Calabria, Liguria.

Situazione del tutto diversa si ha nel settore merci. Il traffico della Campania è nettamente più basso di tutte le altre regioni comparabili per importanza. Ciò è però chiaramente dovuto non all'assenza di scambi di beni quanto alla carenza di adeguate attrezzature per questo tipo di attività, oggi di modestissima capacità e già sature.

Da queste poche considerazioni si manifesta con ogni evidenza il sottodimensionamento degli impianti a terra per il trasporto aereo in Campania.

La situazione è destinata ad aggravarsi in futuro perché la domanda sta crescendo con gradienti costanti ed elevati: tra il 1994 ed il 2000 l'incremento medio annuo in Campania è stato, infatti, dell'11% a fronte di una media nazionale del 5,7%.

Gli impianti aeroportuali esistenti in Campania

Si è detto che la Campania è dotata di un solo aeroporto commerciale: Capodichino. Sono però presenti altri tre aeroporti: Pontecagnano, Grazzanise e Capua. Il solo aeroporto di Capodichino, localizzato nel Comune di Napoli, è aperto al traffico civile di linea; Grazzanise è riservato all'Aeronautica militare, mentre Pontecagnano e Capua sono destinati al traffico civile non di linea.

Le loro caratteristiche essenziali sono qui di seguito riportate.

Napoli Capodichino

Occupava 234 ettari interni al comune di Napoli. Sorge a 5,5 km dal centro di Napoli, in corrispondenza di un nodo autostradale di valenza nazionale, regionale e locale. Ha lo status di aeroporto militare aperto al traffico aereo civile autorizzato con la qualifica di "Aeroporto comunitario di carattere internazionale e di aviazione generale". E' gestito dalla GESAC SpA. Vi hanno sede un Comando di Aeroporto militare, alti comandi della U.S.Navy, la Direzione della Circostrizione aeronautica dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV), l'ATI per la manutenzione di aeromobili, vari enti ed industrie civili titolari di "concessioni in uso temporaneo".

È dotato di una pista di volo in conglomerato bituminoso lunga 2.650 m e larga 45 m con via di rullaggio di 23 m e 7 bretelle di raccordo. Una seconda via di rullaggio è dedicata alle esigenze militari. Le aree di parcheggio degli aeromobili hanno un'estensione di 100.000 m². Sono presenti tutte le infrastrutture e gli impianti per un aeroporto di rilievo nazionale:

aerostazione con banchi check-in, sale di imbarco, impianti per il ritiro dei bagagli, dogana, uffici della società di gestione e delle compagnie aeree, servizi commerciali e di catering, parcheggi auto coperti e scoperti; torre di controllo, stazione antincendio, hangar, deposito carburanti, capannone merci.

L'aeroporto ha avuto un rapido sviluppo negli ultimi anni, sulla base di un primo Masterplan realizzato dalla GESAC in collaborazione con la BAA(British Airport Authority) nel 1995 e di un successivo aggiornamento del 1999: sono state apportate notevoli migliorie alle infrastrutture ed all'organizzazione dei servizi con il risultato che già nell'anno 2000 sono state ampiamente superate le previsioni di traffico passeggeri previste dal Masterplan (4,1 milioni di passeggeri contro i 3,4 previsti).

Pontecagnano Salerno

Sorge sul territorio dei comuni di Pontecagnano e di Montecorvino Rovella. Dista 12 km da Salerno e 70 km da Napoli. Ha lo status di aeroporto civile statale.

È aperto al traffico civile non di linea ed è gestito dall'Aeroporto di Pontecagnano Spa.

È dotato di una pista che, al termine dei lavori in corso, raggiungerà i 1.450 m per una larghezza di 45 m. Ha una pavimentazione flessibile in conglomerato bituminoso. Sono in corso di costruzione un'aerostazione e la torre di controllo.

Grazzanise (Caserta)

Occupava 202 ha, per la maggior parte del comune di Grazzanise e, per il resto, del comune di Cancellò Arnone. Sorge a 4 km dal centro di Grazzanise, a 5 km da Cancellò Arnone e da Villa Literno, a 23 km da Caserta ed a 30 km da Napoli. Ha lo status di aeroporto militare ed è sede di Comando di aeroporto operativo dell'Aeronautica 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).

E' stato individuato come sede di un possibile nuovo aeroporto della Campania. In tal senso si sono già espressi il Consiglio regionale (delibera 3/1 del 91/98) e la Giunta regionale (delibera 4809 del 22/7/98) ed è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Ministero della Difesa, Ministero dei Trasporti, Regione Campania, Provincia di Caserta e Comune di Grazzanise (protocollo del 31/3/99 approvato dalla Giunta regionale con delibera 4152 del 9/7/99) per la sua apertura al traffico civile.

Capua (Caserta)

Occupava 120 ha, tutti del comune di Capua. E' ubicato a circa 44 km da Napoli ed a 15 km da Caserta. Ha lo status di aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato. È sede del Polo addestrativo volontari dell'esercito e dell'aeroclub "Terra di Lavoro". È in consegna

all'Esercito Italiano, tranne una parte dell'area della pista (13 ha) rimasta all'Aeronautica Italiana.

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.

Per quanto concerne gli interventi attualmente programmati sul settore aeroportuale, essi focalizzano sull'adeguamento e sullo sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale campano impegnando €310.000.000:

- collegamento dell'aeroporto di Capodichino al raccordo autostradale per Napoli-Bari;
- costruzione di terminal attrezzato per l'interscambio aereo-bus da destinare ai flussi turistici e di terminal attrezzato per interscambio aereo-strada;
- ampliamento dell'aerostazione nel sito aeroportuale di Capodichino;
- infrastrutturazione del sito aeroportuale di Grazzanise;
- infrastrutturazione degli accessi da e per l'aeroporto di Grazzanise;
- infrastrutturazione del sito aeroportuale di Salerno-Pontecagnano;
- infrastrutturazione degli accessi ferroviari e stradali da e per l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

La scelta degli interventi futuri scaturirà dai risultati dello *Studio di fattibilità* in corso di esecuzione all'interno del quale, verrà valutata anche la possibilità di stabilire nuove sinergie di sistema attraverso la promozione di aviovie leggere e aviosuperfici, in modo particolare, nelle aree interne della regione. Tale studio, concepito come strumento di valutazione per indirizzare gli interventi ai fini di uno sviluppo ottimale del sistema aeroportuale campano, dovrà fornire una valutazione delle previsioni di traffico aereo merci e viaggiatori, prospettare strategie di sviluppo, definire localizzazione, funzioni e dimensionamento degli impianti e delle vie d'accesso necessari per garantire il pieno ed efficiente inserimento della Campania nella rete delle comunicazioni aeree nazionali e internazionali. Dovrà inoltre valutare le sinergie che si potranno attivare con il settore dell'industria aerospaziale presente in Campania (in particolare con l'Alenia ed il Centro Internazionale di Ricerche Aerospaziali) e le ricadute in termini di localizzazione di nuove attività produttive (innanzitutto manutenzione di aeromobili) che il nuovo assetto potrà generare.

La proposta dovrà essere suffragata da valutazioni sulla convenienza sociale dell'investimento richiesto e sulla sua compatibilità ambientale.

Lo studio dovrà infine contenere la proposta del piano di investimenti nel medio-lungo termine per realizzare l'assetto delineato ed articolato per fasi funzionali con una o più ipotesi di piano finanziario contenenti l'indicazione di possibili alternative di finanziamento e di gestione che vedano eventualmente coinvolto il capitale privato.

La realizzazione dello *Studio* sarà articolata in tre fasi operative:

- analisi della situazione attuale dell'assetto del trasporto aereo interessato al sistema aeroportuale della Campania;
- costruzione di scenari futuri per il sistema aeroportuale della Campania caratterizzati dalla presenza del nuovo aeroporto di Grazzanise;
- analisi e valutazione degli scenari e proposta di progetto di sistema;

e conterrà:

1. *analisi geomorfologica e territoriale della Campania* e dell'area di Grazzanise in particolare; individuazione delle aree suscettibili di essere sede di nuovi aeroporti; per tali aree, analisi dei condizionamenti per eventuali nuovi impianti derivanti da fattori fisici ed ambientali quali l'orografia, la geologia e l'idrogeologia del suolo, la presenza di vincoli paesistici, di aree archeologiche ecc.;
2. *analisi dell'assetto socioeconomico* della Campania con specifica attenzione ai fattori che incidono sulla domanda di mobilità via aerea;
3. *analisi delle attuali infrastrutture aeroportuali e delle loro capacità potenziali a breve/lungo termine*: analisi delle singole componenti di ciascun aeroporto, finalizzata alla valutazione della potenzialità dell'impianto e della possibilità di incrementi nel medio-lungo periodo;
4. *rilevazione dell'offerta di infrastrutture* di trasporto su gomma e su ferro nelle aree sedi di aeroporti esistenti o suscettibili di essere sedi di aeroporti futuri; messa a punto di modelli matematici di simulazione della domanda e dell'offerta per la valutazione delle prestazioni attuali e future del sistema (capacità, costi e tempi d'uso, livelli di servizio) e, quindi, per la delimitazione dei bacini di utenza degli aeroporti esistenti e futuri;
5. *analisi dell'organizzazione attuale* della gestione degli aeroporti esistenti;
6. *analisi della domanda di mobilità* attuale di passeggeri e di merci da e per gli aeroporti esistenti della Campania e da e per gli aeroporti che servono oggi flussi destinati in Campania: entità dell'utenza per luogo di origine e luogo di destinazione, per tipo di servizio e di vettore, per modalità adoperata per raggiungere l'aeroporto; stima della dinamica nel tempo, dei costi sopportati e di quelli percepiti; il tutto ad un livello di dettaglio tale da poter implementare successivamente tecniche quantitative per la previsione della domanda futura del sistema.

Sarà costruito uno dello scenario di non intervento e diversi scenari di intervento contenenti un aeroporto a Grazzanise. Come anno-obiettivo saranno scelti almeno due traguardi, l'uno di medio termine (10-15 anni) l'altro di lungo termine (20-30 anni).

I contenuti saranno:

- 1) costruzione dello *scenario di non intervento* inteso come assetto che si instaurerebbe a livello nazionale e internazionale se non si intervenisse con nuove infrastrutture aeroportuali o con potenziamento di quelle esistenti, al di là di quanto già programmato, approvato e finanziato o contenuto nei piani di sviluppo degli aeroporti campani già presentati ai sensi della legge 351 di gestione totale all'ENAC.
 - a) descrizione dello *scenario socioeconomico e territoriale futuro* dell'area di *Studio*: assetto dell'ambiente esterno al sistema "trasporto aereo" e, in particolare, stima dei valori che assumeranno in futuro i principali parametri socioeconomici e territoriali che condizionano la domanda di mobilità o che possono essere di interesse in sede di valutazione delle alternative di assetto del sistema aeroportuale campano;
 - b) descrizione dello *scenario istituzionale futuro*: modifiche, in corso o comunque deliberate, nell'assetto istituzionale nazionale ed europeo che possono incidere sulla domanda e sull'offerta futura e sui costi di produzione e d'uso del sistema dei trasporti aerei;
 - c) descrizione dello *scenario industriale futuro*: evoluzioni della tecnologia del trasporto aereo che possono incidere sulle scelte relative agli impianti aeroportuali; sinergie che possono verificarsi tra sviluppo del sistema aeroportuale, da un lato, industria aeronautica (di costruzione e manutenzione di aeromobili) ed industrie aerospaziali della Campania, dall'altro;
 - d) previsioni contenute negli strumenti di pianificazione delle *infrastrutture terrestri di accesso* alle aree suscettibili di essere, in futuro, sedi di nuovi aeroporti;
 - e) *stima della futura domanda di trasporto aereo*: stima dei parametri caratteristici del futuro prevedibile interscambio passeggeri e merci tra la Campania ed il resto del mondo;
 - f) simulazione dello *scenario di non intervento*: individuazione dei tempi di saturazione della capacità potenziale del sistema aeroportuale della Campania;
 - g) definizione degli *obiettivi specifici e dei vincoli*: specificazione, d'intesa con l'*Amministrazione* ed alla luce delle condizioni di funzionamento del sistema nel caso di non intervento, degli obiettivi da raggiungere e dei vincoli da rispettare;

h) definizione delle *strategie di intervento*: definizione, d'intesa con l'Amministrazione e nelle loro grandi linee, delle azioni da intraprendere per raggiungere gli obiettivi fissati nel rispetto dei vincoli riconosciuti.

2) Costruzione degli *scenari di intervento* intesi come alternative di assetto del sistema aeroportuale:

a) definizione di *più ipotesi di assetto del sistema di trasporto aereo* della Campania, tutte in grado di costituire una plausibile risposta alla domanda di mobilità futura; il grado di definizione delle ipotesi di intervento, costituite dagli aeroporti esistenti e da uno o più nuovi aeroporti oltre che dalle funzioni in essi allocate, deve essere tale da assicurarne la realizzabilità sotto il profilo tecnico e da consentire di valutarne costi, prestazioni ed effetti ambientali con la precisione richiesta dalle valutazioni che si faranno nel seguito;

b) stima dei *costi*: ogni alternativa di intervento deve essere corredata di un'analisi parametrica dei costi di costruzione e di gestione distinti per soggetto che sarà chiamato a sostenere la spesa (utenti, produttori di servizi, resto della collettività) e per entità di incidenza di partite di «trasferimento», con un'articolazione e dettaglio funzionali alle esigenze delle valutazioni economiche e finanziarie di cui si dirà nel seguito

c) stima delle *risorse*: inventario delle fonti di finanziamento, pubbliche e private, disponibili o delle quali si può prevedere la disponibilità ai fini della realizzazione dell'opera.

Saranno valutate diverse alternative di assetto del sistema aeroportuale sotto il profilo funzionale, economico, finanziario, ambientale, curando gli effetti sull'occupazione e la sicurezza del trasporto aereo.

I contenuti saranno:

1. *simulazione delle alternative di intervento*: studio dell'equilibrio tra domanda ed offerta per ognuna delle alternative di intervento e calcolo delle grandezze necessarie per effettuare le valutazioni che seguono;

2. *verifica ATC delle procedure di decollo/atterraggio*;

3. *valutazione amministrativa*: verifica del grado di compatibilità degli interventi con le previsioni di riassetto territoriale e con i vincoli amministrativi in essere;

4. *valutazione funzionale*: calcolo della prevedibile utenza per ciascun impianto aeroportuale (con le relative infrastrutture di accesso) inserito nelle diverse alternative (modificandone le caratteristiche nel caso in cui il livello di servizio non risultasse congruente con gli obiettivi fissati);

5. *valutazione economica*: confronto tra i costi che la collettività deve sopportare per la

realizzazione dell'alternativa ed i benefici che ne deriveranno, considerando le sole partite ragionevolmente monetizzabili e che non rientrano tra le altre valutazioni che qui si chiede esplicitamente di effettuare.

6. stima degli *effetti sull'occupazione*: valutazione delle ricadute positive in termini di localizzazione di nuove attività produttive conseguenti alla migliore accessibilità via aerea della regione Campania e delle ricadute in termini di riduzione della disoccupazione nel corso dei lavori di costruzione degli impianti ed in fase di esercizio del sistema;

7. stima degli *effetti sulla sicurezza*: per ogni alternativa di intervento, stima della probabilità di incidenti e del valore economico del danno prodotto;

8. *valutazione ambientale*: per ogni alternativa di intervento, valutazione documentata del grado di compatibilità degli interventi con l'ambiente naturale e costruito interessato dalle opere con particolare attenzione all'inquinamento da rumore;

9. *verifica finanziaria*: redazione di un piano finanziario per ognuna delle alternative considerate con la valutazione della quota dell'investimento interessante per il capitale privato;

10. *confronto tra le alternative*: tutte le valutazioni (amministrativa, funzionale, economica, ambientale e finanziaria) e le stime degli effetti (sull'occupazione e sulla sicurezza) confluiranno in un unico momento di confronto tra le alternative di intervento che consentirà di pervenire, utilizzando tecniche di analisi *multicriteria*, ad una classificazione delle alternative ipotizzate in relazione alla loro rispondenza al sistema di obiettivi e vincoli concordato con il decisore pubblico.

IL SISTEMA DELLA LOGISTICA E DELL'INTERMODALITA' REGIONALE

Diversi sono i fenomeni economici, politici, tecnologici che influenzano gli scenari evolutivi internazionali del trasporto delle merci, prefigurando:

- una riduzione della movimentazione delle materie prime a favore dei semilavorati, che sono prodotti direttamente nei paesi detentori delle materie prime;
- la frammentazione dei flussi fisici;
- una diffusione dei punti di consumo e produzione dei beni in aree mondiali aggregate e diversificate;
- la mondializzazione e l'accelerazione dell'interscambio commerciale;
- la progressiva liberalizzazione dei servizi e delle infrastrutture;
- la qualificazione della domanda di mobilità (*door-to-door, just in time,...*);
- la razionalizzazione e la terziarizzazione della logistica distributiva;
- l'insorgere di ostacoli e costi prodotti dalla politica di difesa dell'ambiente
- alla scala europea, l'internazionalizzazione dei mercati dei paesi membri e la semplificazione dei traffici all'interno dell'Unione.

L'insieme di questi fenomeni comporta l'esigenza di modalità di trasporto dinamiche e flessibili, che si possono riscontrare solo in alcune modalità tradizionali, e in particolare, nel trasporto su strada. Tuttavia, tali modalità il più delle volte comportano costi diretti ed indiretti (esternalità) elevatissimi e continuamente crescenti. Il trasporto delle merci sta diventando così un'attività complessa, che richiede uno specifico *know-how* al punto che, da un lato, le aziende sono indotte a cederne la gestione a terzi (fenomeno della terziarizzazione o dell'*outsourcing*) concentrandosi sul proprio *core-business* mentre, dall'altro lato, la pubblica amministrazione si sta impegnando a sostenere l'introduzione nel settore del trasporto di innovazioni di prodotto e di processo in grado di ridurre i costi.

Proprio da questo impegno a soddisfare le richieste di un mercato sempre più esigente, si è sviluppata una nuova concezione della logistica intesa non tanto come forma moderna del trasporto delle merci, ma come una nuova attività economica consistente:

- nella contestuale produzione di servizi tradizionalmente compresi nell'attività di trasformazione di beni (attività industriale) e nella produzione di servizi di trasporto;
- nell'uso di tecnologie innovative sia per il trasporto in sé (intermodalità) che per la sua organizzazione (ad esempio, telematica per il controllo e la gestione delle spedizioni e dei mezzi).

E' a partire da queste considerazioni che la Regione Campania ha individuato la presenza sul proprio territorio di diversi fattori favorevoli per lo sviluppo della logistica, quali:

- la collocazione geografica nel contesto italiano ed internazionale;
- l'offerta infrastrutturale e l'esperienza imprenditoriale;
- la disponibilità di suoli già destinati o destinabili a piattaforme logistiche;

- la presenza di sedi universitarie con consolidata tradizione nei settori dei trasporti, dell'informatica e delle telecomunicazioni.

A tali precondizioni favorevoli, tuttavia, corrisponde un quadro della situazione del trasporto delle merci che testimonia il livello di arretratezza economica della regione, dove:

- 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.

In Campania da circa un decennio la Regione e gli 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, su 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 intende 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: la scelta di Battipaglia come area di insediamento di 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.

La Regione Campania si è posta l'obiettivo di rendere la regione sede del terminale nel Mediterraneo del sistema logistico europeo attraverso la definizione di strategie che puntano alla riorganizzazione istituzionale, normativa ed infrastrutturale del settore del trasporto tradizionale e del settore della logistica.

A tal fine, la Regione da un lato, ha individuato gli interventi più significativi per l'adeguamento e lo sviluppo infrastrutturale del sistema, dall'altro ha individuato la necessità di disporre di un piano di settore che preveda – oltre gli interporti – un insieme di infrastrutture minori per la logistica (del tipo piattaforme logistiche).

Gli interventi attualmente programmati mirano a potenziare il sistema interportuale campano e interessano i due siti interportuali esistenti di Nola e Marcianise/Maddaloni ed il costruendo sito di Battipaglia. Essi assommano a €360.000.000 e riguardano opere per:

- adeguamento e potenziamento dello svincolo di collegamento con l'Asse di scorrimento a servizio delle aree ASI dell'interporto di Nola;
- completamento e potenziamento della SS 7 bis var per un tratto di Km. 5 fino al nodo di Acerra - Pomigliano d'Arco per gli accessi all'area interportuale di Nola;
- completamento e potenziamento delle reti ferroviarie e stradali di accesso all'interporto di Nola dalle aree regionali confinanti;
- costruzione dell'Asse di collegamento del terminal intermodale di Marcianise con il sistema viario principale;
- realizzazione del sistema complanare alla costruendo autostrada Caserta – Benevento a servizio dell'interporto di Marcianise e dell'area industriale adiacente;
- costruzione nell'area interportuale di Marcianise di basi attrezzate a supporto delle attività logistiche del Centro di Smistamento FS in località Maddaloni;
- sviluppo e realizzazione di infrastrutture a sostegno delle attività logistiche del sito di Battipaglia;
- realizzazione delle infrastrutturazioni di base per gli accessi all'interporto di Battipaglia, con riguardo soprattutto al collegamento con la A3 Salerno – Reggio Calabria ed al collegamento alla rete ferroviaria.

Infine, è in fase di avvio il Progetto Integrato di iniziativa regionale sugli interporti cui concorrono la Misura 4.1 e la Misura 6.1.