



# La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania

## The Sea Resource in the Mobility of Goods and People in the Campania Region

**Giuseppe Mazzeo**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
ISSM, CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [gimazzeo@unina.it](mailto:gimazzeo@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

### Il processo di pianificazione del sistema portuale

Il sistema costiero campano si sviluppa per 512 chilometri e rappresenta il 6,7% dell'intero perimetro costiero italiano (7.687 chilometri). La sua conformazione è molto varia: a lunghi tratti bassi e pianeggianti seguono tratti molto più articolati, in cui il sistema dei rilievi appenninici arriva direttamente a contatto con il mare. La stessa struttura dei centri urbani costieri risente di tale conformazione, avendo utilizzato in maniera intelligente le migliori localizzazioni per il proprio insediamento. Tale struttura, di formazione secolare e quindi fortemente consolidata, ha avuto nel sistema dei porti un costante fattore di sviluppo e di evoluzione socio-economica, pur in presenza di cambiamenti nel sistema delle funzioni portuali e nell'importanza relativa tra di essi.

Nel sistema portuale campano è possibile individuare una stretta relazione tra morfologia della linea di costa e infrastrutture portuali; ne discende la presenza di installazioni portuali di rilevanti dimensioni laddove le coste hanno reso possibile la realizzazione di infrastrutture in approdi naturali riparati che poi si sono sviluppati ed ampliati, così come l'assenza di approdi lungo la costa nord (tra Formia e Pozzuoli per la costa pianeggiante) e lungo quella sud: tra Salerno e Agropoli lungo la pianura del Sele, oltre Agropoli a causa dello scarso peso demografico dell'area e delle difficoltà di accesso al mare.

Il sistema dei porti, quindi, si sviluppa quasi interamente nella parte centrale della fascia costiera campana e si incentra su quelli di Napoli e Salerno (traffico merci e passeggeri), sul porto di Torre Annunziata (traffico merci), sul porto di Castellammare di Stabia (cantieristica), sul porto di Pozzuoli (merci e passeggeri) e sul sistema di porti, a traffico prevalentemente passeggeri, di Ischia, Casamicciola, Capri, Procida e Sorrento.

Questo complesso sistema portuale presenta molti punti di forza e altrettanti di debolezza e, in una prospettiva di svi-

The 512 kilometers of Campanian coastline represent a share of 6.7% in the whole Italian coastline (7,687 Km). The urban coastal system is a consolidated system; in it the structure of great and little cities and the harbour infrastructures are historically present: it is arguable that in course of time the system of port functions and the relative importance between them has changed, but it isn't changed the number and the location.

The Campanian coastal morphology has made possible the presence of port facilities of significant size, especially where the coast made it possible to create infrastructures in sheltered natural harbors. The harbour system is almost entirely developed in the central stretch of the coastal belt and is based on the ports of Naples and Salerno (freight and passengers), Torre Annunziata (freight), Castellammare di Stabia (shipbuilding), Pozzuoli (freight and passengers), and the system of ports, mainly with passenger traffic, of Ischia, Casamicciola, Capri, Procida, and Sorrento.

This complex port system has many strengths and many weaknesses, but it can give significant results to the asphyxial regional economy, in a perspective of territorial development; in fact some of the planning processes affecting the Region are focusing on possible actions to restore strength to the secular relationship between land and sea, accounted as one of the strong point of relevance in the Campania.

The processes of territorial evolution, although more difficult in this Region than in other areas of Italy, can rely on specific characteristics of great importance, such as the presence of a complex infrastructural system, a remarkable number of ports and related facilities, extensive ground infrastructures.

The importance of a productive use of the maritime resources derives from two considerations: the first is the geographic position of Italy (and inside, Campania) in the Mediterranean and along the routes between Europe and Asia; the second is the impact of the transport of goods and passengers on the territorial and economic Campanian system. Analysis and findings change for the freight or passenger traffic; in the first case become significant the infrastructural capacities, the local production system, and their connections with other production systems outside the Region. In the second case is relevant the enhancement of cultural and environmental system areas and the quality of the tourist and travellers reception.

The paper analyzes the state of the regional port system with the aim of defining an overall picture of the situation and the development processes. In particular it analyzes the role of the regional ports in the local, national and international freight and with a particular attention to the role of local production systems and logistic systems. Another element analyzed is the role of ports in the passenger traffic (local and cruise ship) and the evolutionary hypotheses in the planning process.

luppo territoriale, può incidere in maniera rilevante sull'asfittica economia regionale.

Alcuni dei processi di pianificazione che interessano la Regione sono incentrati sulle possibili azioni necessarie a ridare forza al secolare rapporto tra mare e terra, da ritenere un punto di forza della realtà campana; tali processi, benché in Campania molto più difficoltosi che in altre aree del territorio nazionale, possono contare su rilevanti fattori territoriali e funzionali, quali un sistema di porti e di infrastrutture portuali non secondo ad altri territori ed un sistema infrastrutturale di rilievo nell'entroterra.

L'importanza dell'utilizzazione efficiente della risorsa mare deriva da due considerazioni: la prima è la posizione che l'Italia (e al suo interno, la Campania) occupa all'interno del Mediterraneo e lungo le rotte tra Europa ed Asia; la seconda è l'impatto che lo sviluppo dei sistemi di trasporto merci e passeggeri potrebbe avere sul sistema territoriale regionale e sui processi di diversificazione economica. All'interno della più complessiva analisi dei sistemi portuali è necessario distinguere gli aspetti connessi al traffico merci da quelli connessi al traffico passeggeri.

Nel primo caso assumono rilevanza le dotazioni infrastrutturali, la capacità del sistema produttivo locale, le connessioni tra "sistema Campania" e altri sistemi produttivi esterni alla Regione. Nel secondo caso assume rilevanza l'efficienza del servizio prestato, l'attrattività del territorio e la qualità dell'accoglienza. Sulla base di queste premesse il paper analizza lo stato e le traiettorie evolutive del sistema territoriale campano in relazione all'evoluzione del sistema portuale. In particolare saranno approfonditi aspetti quali:

- il ruolo dei porti campani nel traffico merci nazionale ed internazionale;
- il ruolo dei sistemi produttivi locali, degli interporti e della logistica merci;
- il ruolo dei porti campani nel traffico passeggeri locale e di quello croceristico;
- i caratteri evolutivi previsti dalla pianificazione territoriale in relazione ai processi di espansione del traffico merci e di quello passeggeri.

### Il contesto e le performance del sistema portuale campano

L'analisi delle condizioni attuali del sistema portuale campano, all'interno del più complessivo sistema nazionale, dà luogo a considerazioni diverse in rela-

Porti	2004	2005	2006	Δ% 04-06
Rotterdam	8.281,0	9.300,0	9690,1	+17
Amburgo	7.003,5	8.100,0	8.861,8	+27
Anversa	6.063,7	6.482,0	7.013,0	+16
Brema	3.469,1	3.735,6	4.449,6	+28
Algeciras	2.937,4	3.179,6	3.244,6	+10
Gioia Tauro	3.261,0	3.161,0	2.938,2	-10
Valencia	2.145,2	2.409,8	2.612,1	+22
Barcellona	1.916,5	2.070,7	2.318,2	+21
Le Havre	2.131,8	2.100,0	2.113,0	-1
Genova	1.628,6	1.625,0	1.657,1	+2
La Spezia	1.040,4	1.024,5	1.133,7	+9
Costanza	386,3	768,1	1.037,1	+168
Marsiglia	916,3	908,0	941,4	+3
Napoli	347,5	373,6	445,0	+28
Salerno	411,6	418,2	359,7	-13

Fonte: Svimez 2007 in Regione Campania, ACAM, 2008.

Andamento del traffico container nei più importanti porti europei (in migliaia di TEUs).

Ripartizione modale dei traffici terrestri di container in alcuni porti italiani ed europei al 2006.

Porti	Trasporto su gomma	Trasporto ferroviario	Trasporto fluviale
Rotterdam	51%	13%	36%
Amburgo	70%	29%	1%
Anversa	59%	8%	33%
Brema	15%	70%	15%
Felixstowe	79%	21%	=
Le Havre	86%	8%	6%
Zeebrugge	62%	36%	2%
Thamesport	83%	17%	=
Dunkirk	33%	55%	12%
Amsterdam	44%	12%	44%
Genova	73%	27%	=
La Spezia	67%	33%	=
Livorno	77%	23%	=
Napoli	93%	7%	=
Salerno	100%	=	=
Gioia Tauro	43%	57%	=
Taranto	85%	15%	=
Ancona/Falconara	68%	32%	=
Ravenna	79%	21%	=
Venezia	98%	2%	=
Trieste	70%	30%	=
(Italia)	76%	24%	=

Fonte: Logica 2008 in Regione Campania, ACAM, 2008, p. 133

zione al tipo di traffico. Se si parte dal traffico merci e, nello specifico, da quello più dinamico, ossia il traffico container, è possibile verificare come il sistema portuale italiano sia in una posizione decisamente poco brillante. Molti porti europei, infatti, sembrano attrarre più efficacemente il traffico container e lo stesso porto di Gioia Tauro, dopo un avvio promettente, è in sofferenza per la forte concorrenza dei porti spagnoli.

La dimensione del traffico container è funzione di due fattori principali: la capacità di movimentazione delle banchine (a sua volta condizionata dalla superficie delle stesse) e l'uso di efficienti procedure di gestione nella movimentazione dei contenitori. Ne deriva che, a parità di efficacia gestionale, i porti sono condizionati nel loro sviluppo dal livello infrastrutturale che li caratterizza, in particolare dalla dimensione dei piazzali, per cui non è possibile andare oltre una certa dimensione di traffico in assenza di nuovi spazi.

In termini di dotazioni vi sono forti differenze tra i porti italiani, quelli del Nord Europa e alcuni porti del Mediterraneo. Ciò rappresenta un grande fattore penalizzante non solo per i flussi a livello intercontinentale, che presentano un traffico sempre più intenso e navi di sempre maggiori

dimensioni, ma anche per quelli mediterranei, che dovrebbero vedere l'Italia in posizione di assoluta centralità geografica ed economica.

Il problema delle dotazioni interessa in particolare le infrastrutture portuali delle regioni meridionali, nelle quali la debolezza del sistema dei trasporti ha un effetto penalizzante sul trasporto merci, soprattutto in relazione alla distanza che esiste tra di esse e l'Europa continentale (vedi nota 4) e alle difficoltà di attraversamento longitudinale della penisola. Da ciò deriva la necessità di accelerare lo sviluppo del trasporto marittimo nel Mezzogiorno, sia differenziando il tipo di traffico (linee di cabotaggio diffuse in tutte le regioni, grandi porti di *transshipment* lungo le direttrici di traffico trasversali), che puntando sull'effetto di traino dello sviluppo logistico di nodi e di assi, effetto che si può tradurre in attrazione di ulteriori investimenti.

Come già accennato, il sistema dei porti campani si incentra principalmente sui due porti di Napoli e Salerno. Altri porti di minore importanza sono presenti lungo la costa, concentrati principalmente lungo la striscia di costa che va da Pozzuoli a Salerno, mentre nella restante parte della fascia costiera sono presenti solo approdi di piccole dimensioni.

L'area orientale del Porto di Napoli è interessata da estesi progetti di trasformazione relativi da un lato all'incremento delle aree di stoccaggio dei container (Terminal di Levante), dall'altra alla creazione del nuovo porto turistico di Vigliena, al quale è demandato anche l'avvio del processo di riqualificazione dell'area alle spalle della linea di costa.



	Napoli	Salerno	Campania	Mezzogiorno
Rilevazione 2007	169,94	58,82	77,85	105,68
Rilevazione 2001	132,56	61,13	64,85	107,73

Fonte: Istituto Tagliacarne, www.tagliacarne.it (settembre 2008)

Indice di dotazione dei porti delle province campane e dei relativi bacini d'utenza (base Italia: 100).

Ne discende che l'indice di dotazione delle attrezzature portuali, come definito dall'Istituto Tagliacarne, si riferisce alle sole province di Napoli e Salerno. Nel periodo 2001-2007 tale indice è cresciuto da 132,56 a 169,94 per Napoli, mentre è diminuito da 61,13 a 58,82 per Salerno, con un valore complessivo per la Regione che è passato da 64,85 a 77,85. Nel confronto con il resto nel Mezzogiorno si rileva una deficit infrastrutturale significativo: il Sud, secondo l'indice Tagliacarne, aveva una dotazione pari a 107,73 nel 2001, sceso a 105,68 nel 2007; si rileva, quindi, che mentre l'indice meridionale perdeva 2 punti nel periodo considerato, quello campano aumentava di ben 13 unità, merito soprattutto dell'indice relativo alla provincia di Napoli.

Passando dagli indici aggregati del Tagliacarne ai dati dimensionali effettivi si rileva, secondo i dati pubblicati da Regione Campania e ACAM (2008), che la dimensione delle infrastrutture portuali campane, espressa in lunghezza complessiva degli accosti e in superficie dei piazzali per le merci, risulta, nei porti di Napoli e Salerno, più bassa rispetto ad altre infrastrutture portuali italiane. Il porto di Napoli ha una lunghezza di accosti pari a circa 12,5 km contro i 25 km di Livorno, i 23 di Genova, i 20 di Ravenna o i 16,7 di Trieste. Allo stesso modo la superficie dei piazzali assomma a 450.000 mq, a fronte dei 3.100.000 di Taranto, dei 2.100.000 di Trieste e di Ravenna o dei 1.400.000 di Genova.

Il superamento del deficit infrastrutturale discende sia da un ampliamento delle aree portuali che da una più spinta integrazione intermodale; ma anche in questo settore la situazione di partenza non è positiva: i porti di Napoli e Salerno hanno a disposizione 1 binario ferroviario, mentre il porto di Trieste ne ha 39, Genova 23, Livorno 12, Taranto 8. La situazione si modifica notevolmente quando si passa dal traffico merci a quello passeggeri. Come già detto, in questo campo il sistema portuale campano è caratterizzato, oltre che dai porti di Napoli, Salerno e Pozzuoli, anche da altre infrastrutture portuali localizzate in centri turistici posti sulle isole del Golfo di Napoli o sulla costiera amalfitano-sorrentina. Nel 2006 l'insieme del sistema portuale campano ha imbarcato e sbarcato 21.800.000 passeggeri,

con un aumento del 17% rispetto al 2005, valori che posizionano questo sistema ai vertici del traffico passeggeri mondiale e al primo posto di quello nazionale. Tale andamento è dovuto sia al traffico passeggeri di breve raggio che al traffico per altri porti nazionale che, infine, per l'incremento del traffico crocieristico. Per quest'ultima tipologia,

imbarchi e sbarchi nel 2007 hanno raggiunto a Napoli gli 1,15 milioni di movimenti, con una crescita del 184% rispetto al 2000.

### Evoluzione dell'infrastruttura portuale e rapporto con la città e il territorio

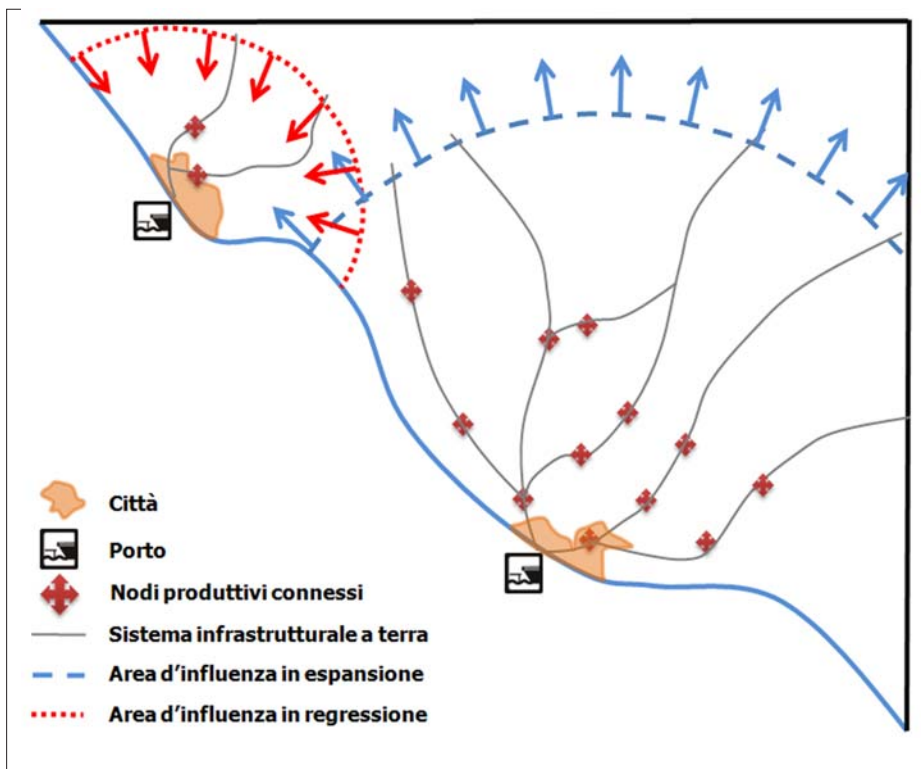
Negli ultimi anni si è assistito ad un processo espansivo nella dimensione e nell'importanza del traffico marittimo, dovuto sia alle innovazioni introdotte nei sistemi di produzione, che ai processi di liberalizzazione del commercio mondiale, che al mutamento degli scenari economici internazionali con la conseguente dislocazione dei centri di produzione e il peso sempre maggiore delle economie dei paesi emergenti.

Tale evoluzione ha condotto ad un ampliamento del numero e della complessità dei fattori coinvolti nel processo di produzione del servizio portuale, al punto da trasformarne il ruolo storico e da imporne altri del tutto nuovi. In letteratura scientifica ciò ha portato ad un approfondimento sulla evoluzione dell'infrastruttura porto e ad una periodizzazione in fasi temporali di questa evoluzione. Secondo questa periodizzazione oggi saremmo ai porti di "terza generazio-

Il traffico passeggeri complessivo (arrivi e partenze) nei principali sistemi portuali internazionali (2006).

Sistemi portuali	Anno	Passeggeri
Dover (GB)- Calais (F)	2007	26.546.000
Hong Kong - Macao	2007	26.073.000
Helsinborg (S) – Helsingor (DK)	2004	23.419.000
Paloukia Salaminas – Perama (GR)	2004	23.136.000
Golfi di Napoli e Salerno	2007	21.733.000
Stretto di Messina	2006	21.503.000
Rio – Antirio (GR)	2004	18.210.000
Rodby (DK) – Puttgarden (D)	=	13.488.000
Pireo (GR)	2004	10.584.000
Helsinki (FIN)	2004	8.747.000
Stoccolma (S)	2004	7.823.000
Algeciras (ES)	2004	4.605.000

Fonte: Regione Campania, ACAM, 2008 su elaborazioni CESIT



Il processo di evoluzione delle infrastrutture portuali è connotato da una sempre maggiore connessione con una serie di infrastrutture nodali e lineari poste a terra, a formare un sistema complesso di cui è parte rilevante anche la qualità del territorio.

ne" (Siviero 2002), sulla base di una evoluzione temporale e funzionale che si riporta di seguito e che suddivide tale evoluzione in tre periodi:

- la prima generazione è rappresentata dai porti intesi come semplice infrastruttura per la movimentazione, in entrata e in uscita, delle persone e delle merci necessarie all'economia della città e dell'hinterland;
- la seconda aggiunge alle attività di carico e scarico ulteriori attività di tipo industriale e commerciale che utilizzano la prossimità localizzativa per incrementare il proprio bacino di mercato;
- la terza generazione trasforma il porto in una vera e propria piattaforma logistica che viene incontro ai processi di produzione su larga scala, offrendo servizi che si sviluppano anche oltre i suoi confini fisici ed in stretta connessione con la rete di elaborazione e trasmissione di informazioni su scala mondiale.

A partire dalla affermazione del terzo modello i porti diventano nodi di un rete e a questa visione di rete si appoggia anche l'azione della Comunità Europea.

Il Parlamento e il Consiglio dell'UE hanno approvato il 29 aprile 2004 una proposta di direttiva della Commissione (Decisione 884/2004/CE)<sup>1</sup> che prevede l'inserimento dei porti nelle reti di trasporto trans-europeo (*Trans-European Networks -TENs*), al fine di collegarli con le principali strade, ferrovie e vie d'acqua (Bröcker *et alia* 2003).

I porti vengono così a beneficiare dei finanziamenti previsti per i TENs.

In base al testo approvato possono essere inclusi nelle reti di trasporto transeuropeo: i porti marittimi internazionali che hanno un traffico annuo di almeno 1,5 milioni di tonnellate di merci o 200.000 passeggeri e con collegamenti terrestri con le TENs; i porti di navigazione interna con un traffico annuo di almeno 0,5 milioni di tonnellate di merci o un traffico passeggeri compreso tra 100.000 e 199.999 unità, dotati di collegamenti terrestri con le TENs e di infrastrutture intermodali e dedicate al cabotaggio; i porti regionali, cioè quelli delle isole o che sono situati in regioni remote e offrono collegamenti con queste aree o con le regioni centrali dell'Europa.

L'evoluzione funzionale della struttura portuale, così come definita in precedenza, rap-

presenta un fattore rilevante anche per l'intorno portuale, inteso sia come città in cui è posizionato un porto che come territorio circostante (Musso *et al.* 2000).

Questa influenza può essere percepita (ed eventualmente, misurata) in relazione all'evoluzione dei flussi di traffico da e per una struttura portuale e in relazione all'impatto sul sistema economico territoriale. Una struttura portuale ben organizzata rappresenta un attrattore terminale di flussi di merci e persone che si spostano da altri terminali ritenuti non più efficienti in termini di costi, di produttività o di localizzazione; essa rappresenta anche il polo in cui si formano flussi in precedenza non esistenti o che si riteneva non potessero interessare quello spazio territoriale; essa rappresenta, infine, un rilevante fattore di evoluzione dei processi di sviluppo, capace di alterare il peso dei diversi settori economici, incrementando quelli a diretto contatto con il terziario, il commercio e la movimentazione.

Lo stesso territorio può essere interessato in modo più o meno diversificato: alcuni porti restano cattedrali nel deserto, pur movimentando impressionanti quantità di merci, altri sono invece in continua simbiosi con il territorio intorno ad essi.

A questo proposito un fattore per individuare il livello di predisposizione ad uno sviluppo integrato è dato dalla presenza di una robusta rete di infrastrutture terrestri: collegamenti stradali, collegamenti ferroviari, interporti,

strutture produttive di rilievo rappresentano elementi strategici per l'estensione dell'influenza delle infrastrutture portuali e per la creazione di sistemi reticolari di terza generazione.

La stessa efficienza ed immagine della città rappresenta un fattore importante in una fase in cui tra città e infrastruttura portuale si vengono a ricreare connessioni forti.

L'attrattività e la qualità urbana non possono che essere fattori positivi del processo di evoluzione e di rafforzamento del porto e della sua economia, anche in relazione alla complessificazione delle funzioni che si svolgono in essi, alla loro connessione e alla valutazione di qualità da parte degli utenti. Tale complessificazione, però, rischia di scontrarsi con un altro elemento, ossia con la tendenza alla costruzione di grandi piattaforme specializzate, spesso distanti dai centri portuali tradizionali, che tendono ad assorbire grandi flussi di traffico e a deviarli dai porti storici.

Ne deriva la necessità di integrare sempre di più porto, città e territorio, sia sviluppando i sistemi di comunicazione intermodali, che le strutture di movimentazione specializzate, che le infrastrutture in qualche modo connesse con il movimento delle merci, quali interporti, sistemi produttivi, aree aeroportuali, centri di telecomunicazione e così via, senza dimenticare il valore aggiunto dato dal sistema delle professionalità presenti nelle strutture portuali urbane.

### **La programmazione territoriale nell'intesa istituzionale per la Regione Campania**

L'Intesa Istituzionale Quadro firmata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 18 dicembre 2001 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania definisce prioritari i sistemi portuali di Napoli e Salerno e gli interventi finalizzati alla realizzazione e all'adeguamento della rete dei collegamenti sia stradali che ferroviari essenziali alla piena funzionalità dei due porti. L'intesa individua, inoltre, una serie di progetti strategici da realizzare nelle due infrastrutture.

Per il porto di Napoli si definiscono prioritari gli interventi di riqualificazione urbana nelle aree di connessione tra il porto e la città (waterfront ed aree retrostanti), le azioni di adeguamento e potenziamento degli accessi stradali e ferroviari alle darsene commerciali e il potenziamento delle infrastrutture necessarie a sviluppare le "vie del mare". Per il porto di Salerno gli interventi prioritari riguardano la realizzazione della stazione marittima, la costruzione del collegamento ferroviario in galleria con la stazione ferroviaria di Salerno, l'adeguamento ed il potenziamento della viabilità e dei varchi di accesso.

Per quanto concerne gli altri porti campani non ricadenti nelle circoscrizioni delle Autorità Portuali di Napoli e Salerno, l'intesa ipotizza che il trasferimento al demanio regionale

possa semplificare gli interventi finalizzati al loro sviluppo. Per le azioni inserite nell'intesa si ipotizza un costo complessivo pari a 490 miliardi di lire (250.000.000 di euro).

### **Il Piano Territoriale Regionale e i porti campani**

Le reti di interconnessione e la pianificazione regionale dei trasporti<sup>2</sup> rappresentano un fattore importante nella struttura del Piano Territoriale Regionale approvato con L.R. 13 del 13 ottobre 2008.

Due sono le direttrici di fondo previste per il settore portuale:

- attuazione del processo di pianificazione continua dei sistemi di trasporto regionale, attraverso azioni che superino la separazione della componente trasportistica da quella relativa alle politiche di sviluppo territoriale e tendano alla loro integrazione;
- costruzione di un progetto che porti alla creazione di un sistema integrato di servizi di trasporto e che sia idoneo a soddisfare la domanda con adeguati livelli prestazionali, anche attraverso l'individuazione di nuove infrastrutture ritenute necessarie.

Per quanto concerne le infrastrutture puntuali per la mobilità (tra le quali rientrano quelle portuali) il PTR classifica cinque classi di impianti in relazione alla loro specifica valenza territoriale ed operativa. Le classi sono:

1. impianti di scala intercontinentale: operano a scala nazionale, europea ed intercontinentale e comprendono i porti e gli aeroporti;
2. impianti di scala europea: operano a scala sovregionale nazionale ed europea e coincidono con gli interporti;
3. impianti di scala nazionale: operanti a scala regionale, sovregionale e nazionale; sono costituiti dagli autoporti, dalle stazioni di posta o relais e dalle aree a servizio dell'autotrasporto;
4. impianti di scala regionale: comprendono le piattaforme logistiche per la distribuzione regionale e provinciale;
5. impianti urbani: sono le piattaforme logistiche per la distribuzione urbana.

All'interno degli impianti a scala intercontinentale i porti hanno un ruolo importante sia per il riequilibrio della distribuzione modale del trasporto merci, sia nel processo di sviluppo della catena logistica (Forte 2005).

Per essi si prevede il completamento degli interventi di grande infrastrutturazione, tra cui quelli di collegamento con la rete stradale e ferroviaria primaria e secondaria, il riassetto gestionale del sistema di manovra ferroviaria nei porti, la delimitazione dei recinti doganali e la realizzazione delle aree di stoccaggio e movimentazione, con particolare attenzione alle questioni connesse alla sicurezza. In questo modo sarà possibile destinare i porti ad una serie di funzioni innovative, quali: a) integrare gli interporti nella loro funzione di nodi intermodali a scala nazionale; b) supportare le autostrade

del mare; c) supportare il traffico container e feeder; d) rappresentare nodi di scambio mare/terra.

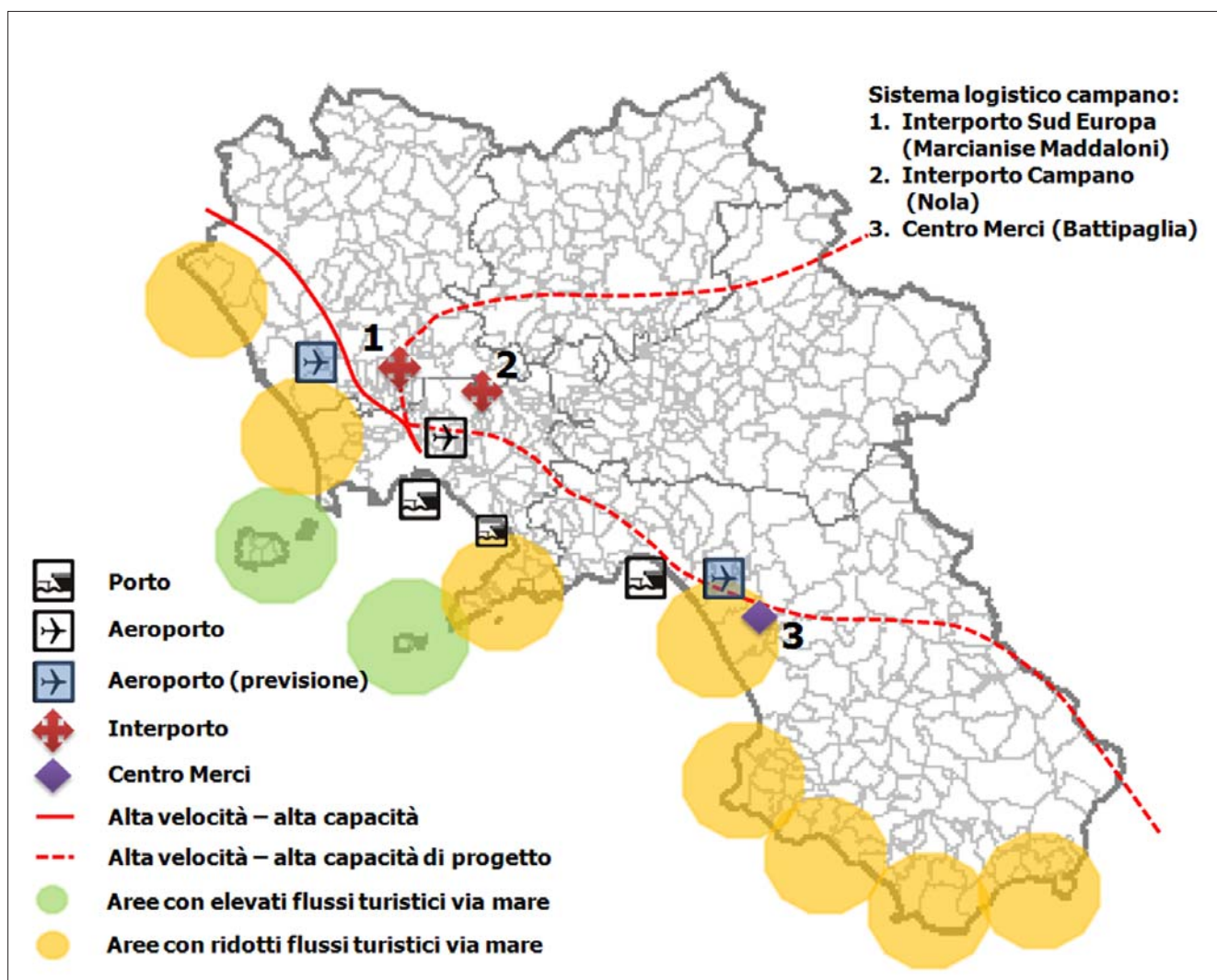
Principali interventi sulle infrastrutture portuali sono la realizzazione di darsene RO-RO (specializzate per il supporto delle rotte utilizzate dalle autostrade del mare) e la realizzazione di banchine LO-LO (*lift on-lift off*); la costruzione di darsene per traghetti misti e l'adeguamento dei fasci dei binari di pertinenza. Il sistema viene messo in relazione con il riassetto complessivo del settore merci che prevede un sistema regionale di centri merci che fa perno su tre porti commerciali, due di livello superiore (Napoli e Salerno) ed uno di livello inferiore (Torre Annunziata), e su due interporti di Nola<sup>3</sup> e Marcianise-Maddaloni<sup>4</sup>; a tale sistema faranno capo altri impianti, sussidiari rispetto a Nola e Marcianise, ma dotati di funzioni parzialmente autonome per quanto concerne le relazioni commerciali tra le aree di insediamento di queste strutture, il Nord Italia e l'Europa. Si fa riferimento, in particolare, al centro merci di Battipaglia, impianto a servizio

delle attività produttive del territorio provinciale circostante, collegato con gli aeroporti di Capodichino e Pontecagnano e con i porti di Napoli e Salerno.

Per quanto riguarda gli interventi specifici sui due sistemi portuali principali (Napoli e Salerno), il Piano Territoriale Regionale ritiene prioritari quelli contenuti nell'Intesa Istituzionale Quadro, che si è analizzata in precedenza, sottolineando con forza la necessità del collegamento e dell'integrazione dei due porti con le altre reti di trasporto. Oltre a questi il PTR sottolinea la necessità di altri importanti interventi.

Per quanto concerne le infrastrutture interne del porto di Napoli si dovrà intervenire su una serie di moli (Bausan, Flavio Gioia, San Vincenzo e Angioino), sul consolidamento di Immacolatella Vecchia, sull'ammodernamento del Bacino 3 ed sul tombamento e l'assestamento della Darsena di Levante<sup>5</sup>. Quest'ultima opera porterà alla costituzione di un terminal contenitori di circa 250.000 mq con un fronte

La struttura del territorio campano e la distribuzione delle principali infrastrutture portuali in relazione ad alcuni dei nodi e delle reti per il trasporto e la movimentazione di beni e persone.



banchina adeguato per l'attracco di due navi porta-container da 315 metri ciascuna e da 6.000 TEU e più di capacità. In relazione allo sviluppo delle rotte connesse alle "autostrade del mare" si prevedono lavori di sistemazione alla calata Piliero, con un incremento degli ormeggi. Altri interventi previsti riguardano il potenziamento dell'ormeggio della stazione marittima, il consolidamento della banchina Pisacane e Calata Villa del Popolo, i lavori di demolizione del pennello di Levante e del Molo Vittorio Emanuele.

Oltre ai citati interventi infrastrutturali, altri piani di sviluppo e di investimento sono previsti da diversi soggetti, pubblici e

privati, che operano nel porto di Napoli. Co.Na.Te.Co, ad esempio, il maggiore terminal container del porto prevede la completa informatizzazione del servizio di controllo e monitoraggio del traffico e delle giacenze contenitori, la completa recinzione del terminal, la realizzazione di *gate* abilitati al controllo integrale dei transiti e, infine, opere di dragaggio dei fondali prospicienti gli accosti del Molo Bausan. Questa ultima operazione consentirà, in particolare, l'attracco delle navi transoceaniche di stazza maggiore e, quindi, l'utilizzazione dello scalo anche come porto hub.

In una prospettiva di sviluppo dell'intermodalità ferro-mare, il PTR ritiene inoltre necessario aumentare gli spazi portuali dedicati alle operazioni ferroviarie ed alla sosta dei carri, allo scopo di razionalizzare il servizio e rendere più agevoli e veloci il carico e lo scarico dei vagoni.

Per quanto riguarda il porto di Salerno, il Piano Territoriale Regionale prevede progetti di sviluppo che interessano sia il traffico passeggeri che quello commerciale. Per il traffico passeggeri il Piano Regolatore Portuale prevede un ampliamento del Molo 3 Gennaio, del Molo Manfredi (con realizzazione di una nuova stazione marittima e del terminal traghetti) e del Molo di Ponente, con il contemporaneo dragaggio dei fondali.

Per quanto concerne il traffico commerciale si prevede un processo di riorganizzazione della viabilità all'interno delle aree portuali e l'installazione di un pontone lungo il lato di levante del Molo 3 Gennaio in modo da creare un nuovo punto di ormeggio per le navi RO-RO.

Il complesso delle azioni per il porto di Salerno hanno come obiettivi: il potenziamento delle banchine per navi RO-RO; l'ampliamento delle aree di sosta temporanea per tutti i tipi di veicoli; la creazione di percorsi in sicurezza per l'accesso



La nuova stazione marittima del Porto di Salerno. Progetto dell'architetto Zaha Hadid. Rendering.

alle banchine d'imbarco e sbarco, in modo da aumentare l'incolumità dei viaggiatori e del personale di terra e di mare; la creazione di percorsi separati per gli utenti di linee in ambito comunitario e quelli non comunitari, questi ultimi assoggettati ai controlli doganali; l'adozione di misure adeguate per garantire il rispetto dei protocolli internazionali in materia di sicurezza.

#### **L'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci**

Le indicazioni contenute nel Piano Territoriale Regionale mettono in evidenza la necessità di pervenire ad una sempre maggiore ottimizzazione della rete di trasporto e distribuzione delle merci in ambito regionale. L'evidenza data a questo argomento ne fanno uno dei principali obiettivi dell'azione della Regione Campania, anche in relazione al contributo che questo processo può dare allo sviluppo economico regionale. Il raggiungimento di questi risultati necessita di un'azione continua e coordinata che si incentri in particolare:

- sulla valorizzazione e sulla riqualificazione delle reti e delle infrastrutture esistenti;
- sulla realizzazione di infrastrutture complementari;
- sullo sviluppo di servizi innovativi;
- sull'incentivazione dell'imprenditoria che porti a nuova occupazione in ambito locale;
- sulla promozione di investimenti in ambito regionale.

Il punto di partenza da cui iniziare questo percorso non viene ritenuto negativo in quanto la Regione presenta una rilevante dotazione infrastrutturale, soprattutto lungo la costa, anche se essa, nel suo complesso, necessita di



interventi di potenziamento e di razionalizzazione. Ad essa si accompagna l'organizzazione e la gestione dei servizi, il cui adeguamento di per sé rappresenterebbe un rilevante passo in avanti nella costruzione del sistema e nella sua ottimizzazione.

A tal fine la Regione Campania si è dotata di un nuovo strumento, ossia di un'agenzia per la promozione della logistica e del trasporto merci. Logica è una società a partecipazione pubblico-privata, costituita nel dicembre 2003 su iniziativa della Regione Campania; ad essa aderiscono le Autorità Portuali di Napoli e di Salerno, gli interporti di Nola, di Marcianise e di Salerno/Battipaglia, l'aeroporto di Capodichino, la Federazione Regionale degli industriali della Campania, la ConfAPI Campania e l'Unione Regionale delle C.C.I.A.A. della Campania. A tali soggetti potranno in seguito aggiungersene altri, quali i gestori degli impianti in via di realizzazione (Aeroporto di Pontecagnano, Aeroporto di Grazzanise, ecc).

Logica è uno strumento operativo che dovrà essere utilizzato nelle fasi di identificazione delle criticità di sistema, nella concertazione delle scelte e delle strategie di sviluppo, nel monitoraggio degli interventi e nella promozione del sistema logistico regionale. La filosofia di intervento discende dall'impostazione della Legge Regionale di "Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania" (L.R. n. 3 del 28/03/2002).

Le funzioni primarie assegnate a Logica sono tre: di "facilitatore" delle scelte di piano e della loro condivisione; di "osservatorio" sull'attuazione degli interventi del piano; di "agente di sviluppo" del territorio regionale quale area di attrazione di investimenti.

Nello svolgimento di tali funzioni, Logica si configura come strumento di raccordo tra i soggetti pubblici, il cui scopo è la programmazione di settore e la pianificazione territoriale, e gli operatori privati che devono operare concretamente sul territorio.

### Lo sviluppo del traffico passeggeri

Un capitolo di grande interesse degli strumenti di programmazione regionale è quello relativo al sistema dei servizi di trasporto collettivo a livello regionale e locale; tale sistema, che utilizza due diverse tipologie di vettori (unità veloci per il trasporto passeggeri e navi traghetto per trasporto misto viaggiatori e merci), è incentrato soprattutto sui collegamenti marittimi tra i porti del golfo di Napoli e quelli delle isole di Capri, Ischia e Procida, pur potendosi sviluppare ulteriormente investendo in modo sempre più incisivo la costiera amalfitano-sorrentina, quella cilentana e quella flegrea-domizia fino a Formia, anche ipotizzando per esso un ruolo importante nel decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie della fascia costiera regionale.

Obiettivi del sistema regionale dei collegamenti marittimi, secondo gli strumenti di programmazione della Regione, sono:

- migliorare l'affidabilità e la qualità dei collegamenti con le isole, interessato da flussi pendolari e turistici;
- sviluppare l'integrazione tra vettori e tariffe della rete di trasporto marittimo e di quella terrestre;
- creare nuova accessibilità via mare ai siti archeologici posti nelle aree vesuviana e flegrea;
- realizzare servizi stagionali di collegamento con località turistiche ad accessibilità stradale critica;
- realizzare nuovi collegamenti anche pendolari su distanze medie e brevi.

Tra gli strumenti da sviluppare per ampliare l'offerta è da citare quello del servizio stagionale del metrò del mare, al quale attualmente sembra essere affidato il compito di testare parte della fattibilità del progetto.

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

- interventi strutturali, ossia la trasformazione degli impianti portuali in stazioni di interscambio con adeguate attrezzature per l'intermodalità. A questo scopo è necessario incrementare la velocità e la fluidità delle operazioni di attracco, di carico e di scarico, anche con una più spinta compartimentazione tra le diverse tipologie di vettore e di traffico, oltre che la veloce connessione con la rete di trasporto regionale a terra;
- interventi organizzativi, ossia una gestione coordinata dei diversi vettori di trasporto terrestre e marittimo al fine di consentire un regolare afflusso e deflusso nei porti da parte dell'utenza;
- interventi tariffari, ossia l'emissione e l'utilizzo di un unico biglietto integrato terra-mare.

### Considerazioni conclusive

Il sistema portuale campano può avere un ruolo traino nella ripresa economica regionale. Esistono però una serie di vincoli che devono essere superati e la cui risoluzione può accelerare i processi di evoluzione territoriale.

Da un lato i porti campani soffrono di deficit di spazi da dedicare alle diverse componenti di traffico: i porti più importanti, infatti, sono circondati da sistemi urbani compatti, inseriti in ambiti territoriali congestionati difficilmente scardinabili. D'altra parte essi sono poco accoglienti per il traffico passeggeri, mancando spesso dei più elementari servizi. La sfida è quella di crescere nel traffico merci individuando le migliori modalità per continuare lo sviluppo senza peggiorare la qualità dell'intorno e di crescere nel traffico passeggeri trasformando gli scali in luoghi di benvenuto e in vetrina delle potenzialità del territorio campano.

## Note

- <sup>1</sup> La Decisione aggiorna la precedente n. 1692/96 sulle linee guida comunitarie per lo sviluppo delle TENs.
- <sup>2</sup> Scrive Fubini (2003, 107). "Territorial planning is one of the most contradictory events of planning history: in fact, on one hand, the long standing planning tradition focuses on the procedures, practice, and notions leading to the plan as a framework that gives territorial transformation projects consistency and rationality. Such procedures are outdated and refer to an authoritative approach to local administration: practices are often useless and rhetorical. On the other hand, investments on territorial projects appear to be mixed bag without one rational framework to inform them". Le considerazioni di Fubini meritano ulteriori approfondimenti.
- <sup>3</sup> L'Interporto Sud Europa nasce a seguito dell'emanazione della legge 245 del 1984 che individua i siti di importanza nazionale nel settore logistico. Uno di essi è quello posto a cavallo tra i comuni di Maddaloni e di Marcanise, all'incrocio tra due autostrade (A1 e A30). A servizio dell'interporto è stato realizzato il più grande terminal intermodale ferroviario del Sud. Le merci hanno origine/destinazione nel porto di Napoli, nell'aeroporto di Capodichino e in altri siti di rilevanza logistica (porti di Gioia Tauro, di Bari, di Salerno, di Civitavecchia). Si estende su 4.000.000 di mq ed è dotato di magazzini (per 180.000 mq), terminal intermodale (500.000 mq, 7 binari di presa e consegna), centro commerciale e centro direzionale. Il polo logistico è in via realizzazione o di progettazione. L'interporto ha attirato numerosi carrier internazionali. Nell'area è stato realizzato il centro commerciale "Campania", esteso su 1.000.000 di mq, che utilizza l'interporto come base logistica. In esso,

inoltre, è presente una seziona doganale. Nel 2005 sono state movimentate 2.000.000 tonnellate di merce (Ricciardi 2008).

- <sup>4</sup> L'Interporto Campano nasce nel 1987 su iniziativa del Gruppo CIS, che ha partecipazioni nella GESAC (Aeroporto di Capodichino), nella Terminal Napoli (crociere) e nella società Vulcano Buono. Il CIS è il più grande centro meridionale "business to business". Esteso su 3.000.000 di mq è dotato di circa 400.000 mq di magazzini, di 225.000 mq di terminal intermodale, di 200.000 mq di magazzini frigoriferi. L'interporto è dotato di dogana e di collegamento ferroviario merci con Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Salerno. Via Milano le merci raggiungono Monaco in 3 giorni, Amburgo in 4 giorni, Oslo in 5 giorni. Il polo del freddo è leader nel Mezzogiorno per i prodotti freschi, in particolare ortofruttili. Nel 2005 sono state movimentate 4.400.000 tonnellate di merce (Ricciardi 2008).
- <sup>5</sup> Il progetto del nuovo Terminal di Levante è tra i maggiori interventi previsti nel Porto di Napoli. L'obiettivo è realizzare circa 260.000 mq di nuovi piazzali per la movimentazione dei container, raddoppiando l'attuale offerta di 300.000 mq. La realizzazione dell'intervento completa la destinazione della zona orientale del Porto a tale funzione: la movimentazione container, infatti, si svolge attualmente dal pontile Flavio Gioia a Calata Pollena saturando tutti gli spazi a disposizione (Ricciardi, 2009). Il nuovo terminal avrà una banchina lunga 672 metri, con fondale di 14 metri incrementabile a 17. Potranno attraccare 2 navi da 6.000 TEU (le più grandi operativa oggi a Napoli) o 1 da 11.000 TEU (le più grandi oggi in attività). Il terminala sarà diviso in 4 distinte aree funzionali: l'area di banchina per il carico e lo scarico, l'area di stoccaggio dei container, l'area uffici, accessi e parcheggi e lo scalo ferroviario. La realizzazione del nuovo terminal necessita del riempimento di un'area attualmente occupata dal mare con il trasferimento di parte della colmata di Bagnoli, di cui si prevede lo smantellamento.

## Riferimenti bibliografici

- Bröcker J., Capello R., Lundquist L., et al. (2003) *Territorial Impact of EU Transport and TEN Policies*, Second Interim Report of Action 2.1.1 of the European Spatial Planning Observation Network ESPON 2006, [http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/243/239/file\\_377/2.ir\\_2.1.1.pdf](http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/243/239/file_377/2.ir_2.1.1.pdf), 22/09/2009.
- Eurostat (2007) *Panorama of Transport*, Luxembourg.
- Forte E. (2005) *Logistica Economica e Distretti Produttivi della Regione Campania*, progetto di ricerca finanziato ai sensi della L.R. n. 5 del 28/03/2002, draft.
- Fubini A. (2003) "Territorial Planning by infrastructural projects", *Scienze Regionali*, 3, 107-116.
- Istituto G. Tagliacarne (2008) *Atlante della Competitività delle Province e delle Regioni*, [www.tagliacarne.it](http://www.tagliacarne.it).
- Musso E., Benacchio M., Ferrari C. (2000) "The Economic Impact of Ports on Local Economics", *Atti del convegno Seaports in the Context of Globalization and Privatization*, Bremen Universitat, Institut Arbeit und Wirtschaft, <http://www.maritim.uni-bremen.de/ports/>, 18/09/2009.
- Regione Campania (2008) *Piano Territoriale Regionale*, Legge Regionale 13 del 13/10/2008, BURC n. 45 del 10/11/2008.
- Regione Campania, ACAM (2008), *Infrastrutture industria e servizi di trasporto e logistica in Campania. 2007. Secondo rapporto annuale*, Grafica Elettronica, Napoli.
- Ricciardi L. (2008) "Due punti di eccellenza nel territorio", *Porto di Napoli*, V-1, gennaio-febbraio, 2.
- Ricciardi L. (2009) "Al via la realizzazione del nuovo Terminal di Levante", *Porto di Napoli*, VI-1, febbraio-marzo, 3.
- Siviero L. (2002) "Unitizzazione dei traffici marittimi ed innovazione nelle funzioni portuali del Mezzogiorno", *Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali*, Università di Napoli Federico II, 16, maggio.

## Referenze immagini

La fotografia a pag. 19 è dell'autore, quella a pag. 24 è tratta dal sito web <http://www.portodisalerno.it>. Gli schemi grafici delle pagg. 21 e 23 sono dell'autore.