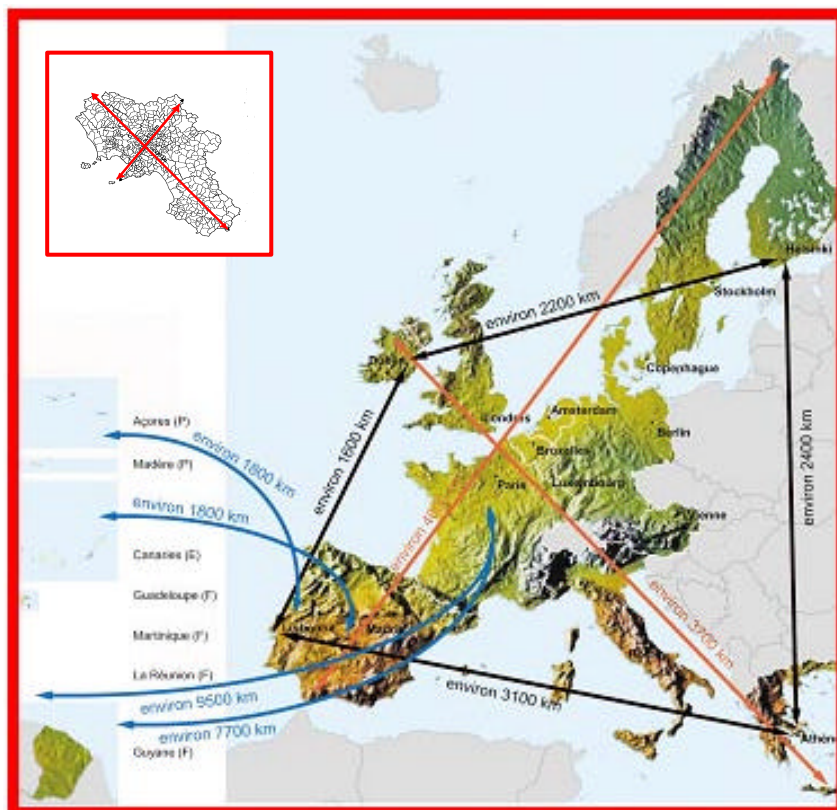


**ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GESTIONE DEL  
TERRITORIO, TUTELA BENI PAESISTICI  
AMBIENTALI E CULTURALI**

BOZZA DEL DOCUMENTO DELLE "LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE  
TERRITORIALE REGIONALE" (GENNAIO 2002)

**CONTRIBUTO A CURA  
DELL'ASSESSORATO AI TRASPORTI:  
"LO SCENARIO DELLA MOBILITÀ"**



**IL PIANO TERRITORIALE COME PATTO TRA REGIONE E SISTEMI LOCALI  
PER ACCORCIARE LE DISTANZE TRA CAMPANIA ED EUROPA**



**CONTIBUTO ALLE "LINEE GUIDA PER LA  
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE"  
A CURA DELL'ASSESSORATO AI TRASPORTI**

#### **4.4 Lo scenario della mobilità**

**(I contenuti di questo paragrafo sono tratti dalla Delibera della  
Giunta Regionale n.1282 del 5 aprile 2002)**

## **INDICE**

### **4.4.1 Introduzione**

### **4.4.2 La politica europea e nazionale nel settore dei trasporti e della mobilità**

### **4.4.3 Obiettivi e strategie generali della pianificazione dei trasporti della Regione Campania**

### **4.4.4 Obiettivi, strategie ed azioni di settore**

**La rete ferroviaria**

**La rete stradale**

**Il sistema portuale**

**Il settore dei porti commerciali, degli interporti e dei centri merci**

**Il sistema aeroportuale**

### **4.4.5 Quadro di sintesi degli invarianti e delle opzioni e loro integrazione con le strategie territoriali**

#### 4.4.1 Introduzione

L'esposizione dello scenario della mobilità prende le mosse dal richiamo e dalla descrizione dei punti salienti della politica dei trasporti europea e nazionale oltre che di quella regionale; vengono poi esposti i principali obiettivi di settore e le relative strategie di sviluppo. Nel citare i principali interventi infrastrutturali sulla rete regionale che rispondono ai criteri delle strategie individuate, vengono indicati gli impatti territoriali rilevanti degli stessi.

#### 4.4.2 La politica europea e nazionale nel settore dei trasporti e della mobilità

Il dibattito sulle prospettive di sviluppo della Campania, ed in particolare delle sue aree interne, ha avuto una sensibile ripresa, anche per il rafforzarsi della necessità di accrescere la competitività della regione nel contesto globale, europeo e nazionale. Di qui l'attenzione si è concentrata non soltanto sul miglioramento di fattori interni alle imprese, ma anche su quelli di contesto (come, ad esempio, i sistemi di trasporto), i quali costituiscono un fondamentale elemento decisionale ai fini della localizzazione dei flussi di investimento e, quindi, un indispensabile strumento per innescare un processo di riassetto territoriale. Se da una parte si ritiene che la realizzazione di una infrastruttura non rappresenta un motore sufficiente di sviluppo di un'area, dall'altra, si può sostenere che, di certo, l'assenza di un moderno sistema di trasporto non genera crescita socioeconomica (Svimez, 2001, p. 859), in quanto quest'ultima è strettamente legata alla possibilità di disporre di strutture e servizi di mobilità e scambio che permettano di supplire alle carenze strutturali di un'area e di incrementare ed esportare le risorse.

Tale tesi era già stata sostenuta dal Piano Delors (Commissione delle Comunità Europee, 1993), nel quale si ribadiva il ruolo fondamentale dei grandi progetti di infrastrutture di trasporto per lo sviluppo del mercato interno e per il sostegno dell'occupazione, nonché nel Trattato di Maastricht (1992), in cui si precisava che l'integrazione economica e sociale del continente europeo può essere raggiunta soltanto attraverso una soddisfacente qualità delle infrastrutture. La mobilità diviene sempre più un diritto e l'efficienza dei servizi e delle infrastrutture viene considerata un requisito essenziale per gli utenti.

In seguito, nel Programma d'azione 1995-2000 per lo sviluppo comune dei trasporti - COM (95) 302 Def. del 12.7.1995 - sono state previste azioni volte a: realizzare sistemi integrati di trasporto con obiettivi di carattere ambientale, sociale, energetico e di salvaguardia della sicurezza; assicurare e potenziare l'offerta di servizi di trasporto; migliorare la qualità dei collegamenti per garantire alle imprese comunitarie l'accesso al mercato mondiale. In questa prospettiva, lo sviluppo di un'unica rete transeuropea per i differenti modi costituisce uno degli elementi sostanziali della politica comunitaria, in quanto diviene obiettivo ineludibile per l'intensificazione delle relazioni economiche e commerciali, per il raggiungimento della coesione territoriale e per la promozione della mobilità sostenibile (Fubini, 1997, p. 121). Il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea, infatti, con la Decisione n. 1692 del 1996 hanno stabilito il quadro generale di riferimento per gli Stati membri i quali, entro il 2010, devono predisporre progetti di interesse comune cosicché la rete transeuropea:

- garantisca, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci;
- offra agli utenti infrastrutture di qualità elevata, a condizioni economiche accettabili;
- includa tutti i modi di trasporto, tenendo conto dei loro vantaggi comparativi;

- permetta un uso ottimale delle capacità esistenti;
- sia, per quanto possibile, interoperabile all'interno dei modi di trasporto;
- favorisca l'intermodalità;
- sia economicamente sostenibile;
- copra tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l'accesso, da congiungere le regioni insulari o periferiche con le regioni centrali e da collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità;
- sia connessa con le reti dei Paesi dell'Est e del Bacino del Mediterraneo.

La crescita e il consolidamento del disegno europeo ha comportato per l'Italia l'avvio di grandi progetti, come i corridoi multimodali (ad esempio, l'asse Mar Adriatico-Mar Nero), ma più in generale l'assunzione dell'impegno di percorrere la direttrice di sviluppo meridionale, in modo da restituire al Mezzogiorno una posizione di grande rilevanza geopolitica, in quanto fulcro di un sistema economico di scala interregionale. A tal fine, la politica nazionale si è impegnata a sviluppare, in una logica sistemica, le infrastrutture e le tecnologie necessarie a realizzare una mobilità sostenibile ed una migliore integrazione con l'Europa, pur salvaguardando le specificità territoriali. Infatti, le strategie e gli interventi principali del Piano Generale dei Trasporti (PGT), sono stati individuati per "disegnare le linee portanti di un progetto di sistema che, nell'ottimizzare l'utilizzo dei diversi modi di trasporto, sia anche capace di perseguire il riequilibrio territoriale allo scopo di sfruttare la risorsa offerta dal Mezzogiorno e di cogliere la grande opportunità presentata dal Mediterraneo". Questo approccio richiede, però, il superamento di alcune situazioni problematiche:

- la prevalenza del trasporto su strada sia per i passeggeri sia per le merci;
- i bassi livelli di accessibilità che contribuiscono ad impedire il decollo del Sud;
- la crescita del traffico che, su scala globale, concorre a causare i cambiamenti climatici o l'inquinamento atmosferico di lunga durata e, a livello locale, l'incremento del rumore e i danni alla stabilità del suolo, all'equilibrio idrogeologico, al paesaggio, alla biodiversità;
- la congestione delle aree urbane e metropolitane;
- i limiti organizzativo-gestionali dei servizi portuali ed aeroportuali che ostacolano lo sviluppo dei traffici;
- la vulnerabilità del sistema per l'assenza di percorsi alternativi su alcuni itinerari chiave.

Tra i principali elementi di criticità merita un'attenzione particolare il problema dei differenziali di sviluppo fra gli ambiti territoriali: gli stessi documenti dell'Unione Europea ribadiscono la consapevolezza che, accanto alle opportunità garantite dalle grandi reti come fattori di sviluppo delle regioni periferiche, esiste il rischio di accentuazione dei divari esistenti, a meno di non procedere contemporaneamente ad un miglioramento delle condizioni di accessibilità locale alle reti secondarie (Commissione delle Comunità Europee, 1995). Ad esempio, il sistema urbano meridionale richiede sistemi di trasporto ad alta integrazione locale: i percorsi prevalenti sono di lunghezza media e breve, mentre soltanto una bassa percentuale interessa lunghe percorrenze. L'assenza di interconnessione, i fenomeni di discontinuità modale, la scarsa accessibilità a vettori-terminali-aree urbane nelle grandi agglomerazioni metropolitane sono tutti elementi che rischiano di diventare fattori di freno alla mobilità e allo sviluppo economico.

Nel Mezzogiorno, l'aumento della domanda di mobilità ha contribuito ad evidenziare come l'assetto infrastrutturale presenti ancora vistosi elementi di discontinuità e criticità, dovuti non solo alle diverse condizioni ambientali (vincoli geografici, strutture amministrative, caratteri sociali ecc.), ma anche ai divari nella dotazione infrastrutturale e nel campo dell'organizzazione

funzionale dei servizi, nonché alla separatezza fra le politiche di settore e quelle territoriali-urbane. A questo proposito si ritiene utile ricordare che "la domanda di trasporto, soprattutto nelle zone potenzialmente orientate alla valorizzazione delle proprie risorse e allo sviluppo del mercato cresce in misura più che proporzionale rispetto al prodotto interno lordo: proprio per questo risulta inopportuno attuare politiche di contenimento della domanda di trasporto, mentre occorre ottimizzare le relazioni economiche attraverso una distribuzione fra più modalità complementari. Del resto solo se si delinea una politica dei trasporti che rispetti e valorizzi le risorse economiche e ambientali di queste regioni e quindi così integrata con le politiche economiche, si può ottenere un risultato positivo e stabile in termini di crescita dei livelli occupazionali, che altrimenti potrebbero subire una flessione non appena esaurita la fase di realizzazione degli interventi" (*Rapporto interinale*. Tavolo sulle reti di trasporto del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero dei Trasporti).

In questi ultimi anni, l'azione infrastrutturale finalizzata allo sviluppo territoriale del Mezzogiorno è stata rilevante, ma i risultati complessivi non appaiono del tutto soddisfacenti, pur con alcuni evidenti segnali di miglioramento. Il percorso seguito dagli orientamenti governativi è nato sicuramente dall'esigenza di superamento dello squilibrio infrastrutturale esistente, il quale incide non solo sui livelli di vivibilità e di operatività economica di quest'area, ma anche sulle sue possibilità di integrarsi realmente con il resto del Paese e dell'Unione Europea in termini di accessibilità ai principali mercati di scambio; le soluzioni adottate non sono state, però, pienamente efficaci, perché non sono state inserite in una politica globale che assicuri il coordinamento fra obiettivi a breve, a medio e lungo termine.

La programmazione deve costituire il risultato di una sintesi tra il disegno europeo-nazionale e gli interessi locali che riflettono la vocazione e le potenzialità del territorio. Proporre questo approccio significa abbandonare il concetto di settorialità dei trasporti, in favore di una loro contribuzione:

- a) ad una **maggiore diffusione dello sviluppo**, perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di strutture territoriali interdipendenti, rafforzate nelle relazioni reciproche, piuttosto che in quelle centripete orientate sulle città maggiori;
- b) ad una **maggiore competitività del sistema regionale**, perché alcune delle principali strozzature che penalizzano la funzionalità e l'efficienza delle relazioni di scambio nazionali, oltre che internazionali, hanno determinato lo sviluppo ineguale (Giordano, 2001, p. 18).

L'unitarietà fisica e funzionale del sistema nazionale dei trasporti impone il massimo della coerenza tra gli obiettivi del PGT e quelli della pianificazione alla scala regionale e locale. Pertanto, i progetti devono essere inseriti in piani di trasporto complessivi (regionali, metropolitani, comunali) all'intero dei quali ne sia valutata la domanda in uso, la convenienza economica e gli impatti sull'ambiente e sulla sicurezza.

Una delle principali condizioni affinché il ruolo strategico delle reti infrastrutturali nel Mezzogiorno sia davvero significativo è che lo sviluppo sia quanto più possibile integrato. Ciò è perseguibile non tanto con l'incremento delle numero delle connessioni tra i nodi, quanto mediante l'aumento della connettività, da realizzare con la creazione ad esempio di nodi intermedi di interconnessione fra reti di diverso tipo e di diverso livello (Fubini, 1997, pp. 126-127). Per garantire la massima efficienza e la migliore organizzazione dei nodi è necessario valutare l'esistenza di "colli di bottiglia" ed assi mancanti lungo la rete, nonché evitare dannosi fenomeni di congestione principalmente in prossimità delle città, dei punti di scambio, delle aree industriali e delle zone a potenziale sviluppo turistico. In questa direzione il progetto di rete, nel quale confluiscono più modalità di trasporto, deve tendere alle seguenti finalità:

- il riequilibrio modale, con priorità per il trasporto sull'acqua, poi quello su ferro e, infine, su gomma;
- il riequilibrio territoriale, allo scopo di ridurre la marginalizzazione delle aree interne;
- lo sviluppo della logistica dei trasporti, in modo da consentire una evoluzione dei processi produttivi e distributivi, rafforzando la complessiva ottica di rete intesa sia in termini fisici che di comunicazione;
- il rispetto degli equilibri naturalistici e ambientali.

In altri termini "attraverso un corretto sviluppo di congruenti ed integrati servizi logistici si potrà pervenire all'ottimizzazione dell'utilizzazione di tutte le infrastrutture esistenti, individuando quelle strettamente necessarie per porre rimedio a deficit di capacità e realizzare l'auspicato riequilibrio e l'integrazione modale" (*Rapporto interinale*. Tavolo sulle reti di trasporto del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero dei Trasporti).

Per realizzare un sistema di trasporti coerente anche con i principi dello sviluppo sostenibile, ribaditi nella Conferenza di Kyoto, è opportuno porre in essere strategie che riguardano principalmente:

- il contenimento dei danni provocati dal trasporto stradale e dalle modalità d'uso dei veicoli stradali;
- l'innovazione tecnologica;
- l'incentivazione del trasporto collettivo;
- la razionalizzazione delle catene logistiche e dei processi distributivi delle merci;
- la creazione delle condizioni infrastrutturali, normative e finanziarie per promuovere lo sviluppo del trasporto delle merci sulle lunghe distanze attraverso modalità diverse da quella stradale.

Conseguentemente, le azioni saranno rivolte:

- all'aumento dell'efficienza tecnico-economica e della capacità delle reti di trasporto pubblico, al fine di conferire al servizio di trasporto pubblico un grado elevato di qualità, flessibilità e rispondenza alle esigenze dell'utenza, e quindi di sostituire il traffico di autoveicoli privati;
- alla promozione di sistemi di mobilità alternativi più compatibili con l'ambiente e con prestazioni intermedie tra il trasporto pubblico e l'auto privata in termini di flessibilità e costi;
- alla razionalizzazione della rete di trasporto attraverso un migliore utilizzo di tutte le risorse disponibili, per rendere più efficiente il funzionamento dell'intero sistema;
- allo sviluppo del trasporto intermodale dei passeggeri ed in particolare al potenziamento dei collegamenti infrastrutturali ai bordi delle città tra reti urbane ed extraurbane, nonché al miglioramento delle connessioni tra linee di trasporto pubblico;
- alla razionalizzazione della distribuzione delle merci, mediante la realizzazione di piattaforme logistiche e l'introduzione di adeguati modelli gestionali ed organizzativi;
- alla riallocazione delle funzioni urbane con interventi volti a favorire modelli insediativi compatti anziché dispersi e contemporaneamente la configurazione polifunzionale degli insediamenti.

#### 4.4.3 Obiettivi e strategie generali della pianificazione regionale dei trasporti

Gli obiettivi e le strategie nel settore dei trasporti, riportati nelle sezioni che seguono, sono stati elaborati nel quadro delle nuove direttrici programmatiche e pianificatorie europee, oltre che di quelle introdotte dal decreto legislativo n.422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il quale focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i



criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006. In particolare, si è operato in maniera innovativa rispetto agli indirizzi del passato con due direttrici di fondo che caratterizzano un modo nuovo di interpretare il processo di pianificazione e che sono così sintetizzabili:

1. attuare un processo di pianificazione, ovvero una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo;
2. costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

Complessivamente, l'impegno è nel promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per la incentivazione dello sviluppo economico. L'indirizzo è, quindi, l'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, finalizzate all'aumento della accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato. Viene fortemente appoggiata la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

Gli **obiettivi** che sono stati individuati possono riassumersi nei seguenti punti:

1. garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi urbanistici, territoriali e produttivi; in particolare, le finalità riguardano:
  - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
  - la riqualificazione della fascia costiera;
  - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali ed internazionali;
  - l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
  - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché a quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
  - l'accessibilità dei servizi a scala e regionale;
2. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sul ambientali;
3. assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio, quale quella vesuviana;
4. ridurre i costi di produzione del trasporto privato e pubblico;
5. ridurre l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort);
6. garantire qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria e tariffaria, informazione all'utenza, comfort, ecc.);
7. assicurare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare della rete stradale;

8. garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;
9. garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali.

Le **strategie di intervento** più specificamente attinenti all'**offerta infrastrutturale** di trasporto sono state così esplicitate:

- a) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale, per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);
- b) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- c) perseguire il riequilibrio modale: sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria; sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada: definendo gli itinerari e i nodi di interscambio; sul versante del trasporto marittimo: avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per dare impulso sia al trasporto di persone lungo le vie del mare, sia al cabotaggio;
- d) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

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

Una ulteriore strategia che si persegue sul versante infrastrutturale, è l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente anche quelle allo stato obsolete o sottoutilizzate. Infatti, si impone l'obbligo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentono la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previa completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio, possono essere ricondotte a sistema.

Le **strategie gestionali** per migliorare la qualità del trasporto collettivo, per contenere il costo generalizzato di spostamento e rendere quest'ultimo maggiormente competitivo con il trasporto individuale, riguardano innanzitutto un'integrazione spinta dei servizi offerti dai vari modi di trasporto e delle tariffe praticate. La prima azione porta alla minimizzazione della perdita di tempo connessa con il trasbordo da un modo di trasporto al successivo (dovuta soprattutto all'attesa del nuovo mezzo nel nodo d'interscambio); la seconda azione minimizza l'esborso monetario, accrescendo l'accessibilità del sistema rispetto alla capacità di spesa delle fasce di popolazione meno abbienti ed accresce l'accessibilità del sistema di trasporto collettivo rispetto al territorio.

Viene inoltre attribuito un valore strategico anche all'uso di tecnologie innovative, quali:

- diffusione di sistemi di ausilio all'esercizio;
- informazione all'utenza;

- sistemi di bigliettazione elettronica.

#### 4.4.4 Obiettivi, strategie ed interventi infrastrutturali di settore

Gli obiettivi e le strategie generali descritti nei punti precedenti trovano una più puntuale definizione nei singoli settori del sistema complessivo: ferroviario, stradale, portuale, dei terminali merci ed aeroportuali. Le strategie di settore si traducono poi in una serie di interventi già decisi (invarianti) o in corso di approfondimento (opzioni), come descritto nel seguito.

##### **a) La rete ferroviaria**

Gli obiettivi relativi al sistema dei collegamenti ferroviari nazionali ed internazionali sono costituiti:

- dal potenziamento del corridoio tirrenico tramite:
  - il completamento della linea AV/AC Napoli-Roma (con la stazione di Napoli-Afragola) e la sostanziale "despecializzazione" in coerenza con la risoluzione parlamentare del 28/07/1999;
  - il completamento della nuova linea a monte del Vesuvio ed il suo prolungamento fino a Battipaglia;
  - il potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- dal potenziamento delle trasversali Napoli-Puglia e Napoli-Basilicata ed in particolare il raddoppio della Napoli-Bari;
- dal potenziamento delle connessioni dei porti principali (Napoli e Salerno), degli interporti e dei centri merci con il sistema ferroviario;
- dalla riorganizzazione funzionale del nodo ferroviario di Napoli;
- dalla specializzazione della linea Cassino-Cancello per il traffico delle merci.

Gli obiettivi principali, per la programmazione regionale dei collegamenti intraregionali e locali, sono sostanzialmente quelli di rendere rapidamente effettive le potenzialità del trasporto su ferro e, nel contempo, di avviare la programmazione di ulteriori spese per lo sviluppo del sistema ferroviario e farne l'elemento strategico per il controllo della ripartizione modale. Per questo occorre:

- rimuovere le distorsioni nei processi di realizzazione dei programmi di investimento in infrastrutture, che hanno privilegiato più il momento della impostazione di spesa che non il momento di verifica degli obiettivi di servizio e quindi dei risultati;
- correggere, attraverso una progettazione complessiva di sistema, le principali caratteristiche negative del modo ferroviario.

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

Tra le "discontinuità" più ricorrenti possono ricondursi quelle dei collegamenti mancanti o sottodimensionati (es.: opere iniziate da due estremi opposti cui manca il tratto centrale e simili). È evidente che questo stato di cose vincola, in qualche modo, le scelte di intervento per ridurre gli effetti negativi di tali discontinuità ed il grado di sottoutilizzazione del capitale investito.

Partendo dalle considerazioni espresse, gli orientamenti della programmazione regionale si sviluppano sui seguenti punti:

- 1) esprimere il fabbisogno di infrastrutture in modo funzionale al concetto di offerta programmata e di recupero della centralità del sistema ferroviario rispetto al territorio;
- 2) incrementare la quota modale del trasporto pubblico di un valore compreso fra 3 e 6 punti percentuali;

3) definire un concetto di offerta del servizio ferroviario regionale che risponda a criteri di unitarietà al suo interno, di integrazione con gli altri modi di trasporto e di accessibilità al territorio.

In particolare, per quanto riguarda il secondo punto:

- l'obiettivo minimo di recupero di almeno 3 punti percentuali nei prossimi 8-10 anni si può ritenere conseguibile con azioni sul solo sistema di trasporto pubblico intervenendo:
  - sulla rispondenza dell'offerta ai fabbisogni e alle aspettative della domanda;
  - sul miglioramento della accessibilità;
  - sulla qualità del materiale rotabile;
  - sulla integrazione modale e sulla integrazione tariffaria.
- l'obiettivo superiore, di recuperare fino a 6 punti percentuali di quota modale dal trasporto individuale a quello collettivo, richiederà, presumibilmente, azioni su altre variabili che influenzano la ripartizione modale, e cioè:
  - politiche di dissuasione dell'uso del mezzo privato, soprattutto nei grandi centri attrattori/generatori di traffico;
  - politiche di regolazione del prezzo di utilizzazione dei grandi assi stradali;
  - politiche di localizzazione degli insediamenti (in particolare quelli generatori di domanda) più attente alla presenza di un consistente capitale fisso investito rappresentato dal sistema ferroviario.

Lo strumento per raggiungere gli obiettivi sopra esposti è lo studio per il sistema della **Metropolitana Regionale**; l'approccio seguito per la sua definizione è quello della "progettazione di sistema", intesa come un processo logico nel quale, a partire dall'individuazione dei bisogni di mobilità delle popolazioni e dalla definizione degli obiettivi da conseguire, si definisce il piano dei servizi integrati di trasporto in grado di soddisfarli, sia in termini qualitativi che quantitativi, arrivando, infine, all'individuazione del complesso di infrastrutture necessarie alla attuazione del piano.

Il progetto di sistema della Metropolitana Regionale è prima di tutto un progetto di servizi, dunque, da cui discendono i fabbisogni di adeguamento delle infrastrutture. L'insieme dei servizi che lo costituiscono è definito da un insieme di caratteristiche generali uniformi ed è suddiviso secondo differenti tipologie in ragione delle funzioni svolte.

I servizi previsti sono caratterizzati da:

- orari cadenzati tendenzialmente a frequenza mnemonica;
- disegno dei servizi per linee e relazioni fisse;
- "appuntamenti" tra i servizi delle diverse linee;
- interscambi agevoli tra linee e mezzi diversi;
- materiale rotabile confortevole e omogeneo in relazione alle funzioni di ciascuna tipologia di servizio;
- accessibilità elevata sia dal punto di vista fisico (numero di fermate, parcheggi di corrispondenza etc) sia dal punto di vista dell'informazione;
- tariffazione integrata.

Le tipologie di servizio che costituiscono il sistema, sono le seguenti:

- servizi regionali: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni interprovinciali e possono essere diversificati, in relazione alla loro combinazione con i servizi comprensoriali, in servizi base e servizi non stop
- servizi comprensoriali: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni intraprovinciali o di bacino e che possono integrare o alimentare i servizi regionali, o per aumentarne la frequenza nelle aree più densamente antropizzate o per apportare/distribuire il traffico rispetto ai servizi regionali non stop.

- servizi urbani e suburbani: sono servizi che soddisfano prevalentemente relazioni urbane/suburbane

Alla formazione del progetto di servizio metropolitano ferroviario concorre il ridisegno delle linee di bus, che, ove opportuno, assumeranno funzioni di apporto al sistema ferroviario. Funzioni di questo tipo, per non penalizzare il consumatore, richiedono la implementazione di un sistema tariffario integrato, sistema peraltro già attuato in Campania per gli spostamenti che avvengono tra Napoli ed altri 162 comuni raggruppati in cinque fasce (biglietti ed abbonamenti UNICO Campania). A partire dal Settembre 2000, e con successive estensioni del numero di comuni compresi nell'area di tariffazione integrata, le Aziende di trasporto A.N.M., Circumvesuviana, C.T.P. di Napoli, Trenitalia S.p.A. e S.E.P.S.A. S.p.A., riunite nel consorzio Napolipass, offrono ai viaggiatori una gamma di biglietti ed abbonamenti integrati che consentono l'uso di più vettori con un unico titolo di viaggio. L'integrazione tariffaria è stata accolta molto favorevolmente dagli utenti, come dimostra il numero costantemente crescente di titoli di viaggio venduti a partire dall'istituzione della stessa.

La struttura dell'offerta pubblica considerata nel progetto di Metropolitana Regionale è perciò complessiva, e riguarda sia i trasporti ferroviari che quelli su bus; al potenziamento dei servizi ferroviari, infatti, si associa la ridefinizione di quelli automobilistici, con la trasformazione di parte di essi in linee di alimentazione dei servizi ferroviari.

L'integrazione dei servizi bus-treno comporta ovviamente la necessità di attrezzare opportunamente i punti di interconnessione dei servizi stessi in modo da minimizzare i disagi connessi con il trasbordo. Analogamente, il miglioramento dell'accessibilità al sistema è connesso all'infittimento dei punti di accesso, ossia delle stazioni ferroviarie; per evitare che all'aumento delle stazioni si associ una riduzione della velocità commerciale dei servizi, è prevista, per alcuni di essi, un'articolazione di tipo "alternato", con funzioni di raccolta in una parte del territorio servito e prosecuzione "non stop" verso la destinazione prevalente.

La logica degli interventi infrastrutturali relativi al progetto di Metropolitana Regionale è quella di portare "a sistema" l'insieme degli interventi stessi secondo gli obiettivi di servizio delineati precedentemente.

Prioritariamente, è stata ricondotta ad una logica di sistema unitario e funzionale la rete attuale, eliminando le discontinuità presenti sulle tratte in esercizio e sulle opere in corso di realizzazione; sulla base di un sistema così consolidato, si è poi proceduto ad individuare le opzioni di sviluppo, finalizzate agli obiettivi territoriali, oltre che trasportistici.

Secondo questa logica, l'insieme degli interventi infrastrutturali nel settore ferroviario può essere ripartito in due categorie:

- l'insieme gli interventi **invarianti**, costituito:
  - a) da tutti gli interventi necessari per il completamento delle opere già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati;
  - b) dagli interventi necessari a correggere le discontinuità esistenti e dare quindi unità funzionale al sistema ferroviario;
  - c) dagli interventi -scarsamente considerati in passato- volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione modale alla rete ferroviaria (stazioni e nodi di interscambio) indispensabili nella logica del sistema progettato;
- l'insieme delle **opzioni**, costituito:

dagli interventi destinati all'ulteriore sviluppo del sistema ferroviario regionale e al soddisfacimento degli obiettivi espressi dal territorio, per i quali tuttavia al momento non sono disponibili i progetti o non ne sono verificate le fattibilità e per i quali si deve quindi avviare preliminarmente la fase di progettazione.

Nel loro insieme, si tratta di interventi che dal punto di vista territoriale contribuiscono:

- all'interconnessione tra i Sistemi Territoriali Locali e quelli nazionali ed internazionali;
- al miglioramento dell'accessibilità ai servizi di livello regionale;
- all'aumento di accessibilità alle aree regionali marginali ed ai sistemi territoriali locali subprovinciali;
- all'aumento dell'accessibilità delle aree di pregio culturale e paesaggistico;
- alla riqualificazione della fascia costiera;
- alla riduzione della congestione stradale nelle aree urbane e metropolitane ed alla riqualificazione ambientale di aree dismesse;
- al sostegno ad uno sviluppo di tipo più equilibrato del territorio, favorendo il decentramento di funzioni dalle aree centrali a quelle periferiche e lo sviluppo di un assetto territoriale policentrico.

#### **b) La rete stradale**

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

L'analisi condotta in campo stradale è stata rivolta sia alla rete dello SNIT attuale, (costituita dalle autostrade e dalle strade ancora di competenza dello Stato in seguito al D. Lgs. 112/1998) in relazione alla quale si è tenuto conto della pianificazione svolta dall'ANAS, sia alla rete di interesse regionale (costituita in parte dalle strade ex-ANAS, allo stato attuale ancora considerate nel Piano Triennale ANAS, ed in parte da viabilità provinciale, per la quale si è effettuata una ricognizione delle richieste di intervento avanzate da Enti Locali (Province, Comuni, Comunità Montane) e da altri Enti Territoriali quali Consorzi di Bonifica, Consorzi A.S.I., Enti Irrigazione, ecc.). L'attività di partenariato svolta con le Amministrazioni provinciali è stata incentrata nella individuazione prioritaria degli interventi di completamento di opere rimaste incompiute e, quindi, sottoutilizzate rispetto alla efficienza potenziale, ovvero limitate a servire singole località senza realizzare ammagliamenti significativi, e nell'individuazione delle criticità della rete dal punto di vista della sicurezza.

Le strategie settoriali di fondo individuate per l'azione dell'Amministrazione Regionale possono essere così riassunte:

- 1) potenziamento degli assi della rete stradale di interesse nazionale;
- 2) interventi di collegamento della rete regionale alla rete nazionale per l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali ai sistemi nazionali ed internazionali;
- 3) adeguamento degli assi per i collegamenti interregionali e interprovinciali;
- 4) ammagliamento delle opere sottoutilizzate;
- 5) decongestionamento della circolazione nelle aree metropolitane, urbane e sub-urbane;
- 6) riqualificazione della costa;
- 7) collegamento dei centri di interesse culturale, industriale e turistico;
- 8) miglioramento della accessibilità delle Comunità Montane e dei Sistemi Economici Locali subprovinciali;
- 9) collegamento dei nodi intermodali e dei centri merci;
- 10) miglioramento della sicurezza stradale;
- 11) adeguamento della rete stradale alle esigenze di protezione civile connesse con il rischio vulcanico.

Gli **interventi previsti sulla rete stradale** sono stati raggruppati in due sottoinsiemi in modo analogo a quanto fatto nel caso del settore ferroviario.

Un primo insieme è costituito dagli interventi la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione; dato che questi interventi fanno parte di qualunque scenario futuro si vada a costruire, li si è definiti **"invarianti"**. Appartengono a questo insieme:

- le opere in corso di realizzazione
- le opere progettate e finanziate ma non ancora iniziate
- le opere in corso di progettazione e/o in attesa di finanziamento che risultano necessarie per il completamento della rete infrastrutturale principale, di livello nazionale, interregionale o regionale, e per consentire ad altri interventi di esplicare appieno le proprie potenzialità.

In particolare, appartengono all'insieme degli invarianti le opere comprese nell'Intesa Istituzionale Quadro, le opere dell'Accordo di Programma Quadro e le opere contenute nel POR.

Il secondo insieme di interventi, definiti **"opzioni"**, è costituito dalle opere per le quali è necessario un ulteriore approfondimento di analisi, allo scopo di verificarne l'effettiva utilità nel contesto complessivo della rete infrastrutturale, tenuto conto delle reali esigenze di accessibilità del territorio.

#### Interventi stradali invarianti

Le opere riconducibili, come prima ipotesi, alla strategia di potenziamento della rete di interesse interregionale e nazionale sono, in particolare, le seguenti :

- potenziamento ed adeguamento dell'autostrada A3 Napoli-Pompeii-Salerno-Reggio Calabria;
- adeguamento della SS 7 Quater (Domitiana) tra Castel Volturno ed il Garigliano;
- collegamento dell'autostrada A1 Roma-Napoli in corrispondenza dello svincolo di Capua con l'Asse di Supporto a Villa Literno;
- conferimento di caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino ed al suo innesto sulla A16 Napoli-Bari;
- realizzazione del collegamento autostradale Caserta-Benevento e delle relative bretelle di collegamento con i rami di grande viabilità dei due capoluoghi;
- realizzazione di un collegamento interregionale tra la Campania ed il Molise passante per i comuni di Contursi, Lioni e Grottaminarda verso Termoli;
- realizzazione dell'itinerario alternativo alla A1 Caianello-Telesse-S. Agata dei Goti-Cervinara-Avellino.

La tavola allegata riporta le principali direttrici della rete regionale sulle quali sono previsti interventi di potenziamento e riqualificazione

Altri interventi importanti previsti sulla rete regionale sono costituiti da opere finalizzate principalmente alla interconnessione tra i Sistemi Territoriali Locali e quelli nazionali ed internazionali, nonché alla migliore accessibilità delle aree interne e dei sistemi economici locali ed al rafforzamento dello sviluppo policentrico del territorio

In particolare si evidenzia il potenziamento di direttrici quali: le trasversali Caserta-Benevento, Caianello-Benevento, Vallo di Diano-costa Cilentana; i collegamenti interregionali con il basso Lazio (prolungamento SS 7 Quater), il Molise (SS 87 e 212) e la Puglia (itinerario Contursi-Grottaminarda-Faeto).

La prima ipotesi di opere da considerare invarianti sulla rete stradale comprende anche alcuni interventi a scala provinciale; si tratta di interventi finalizzati principalmente a migliorare l'accessibilità delle Comunità Montane e dei Sistemi Economici Locali (aree industriali, insediamenti produttivi, centri di interesse turistico, etc.), nonché di interventi finalizzati al completamento ed ammagliamento della rete stradale.

### c) Il sistema portuale

L'Assessorato ai trasporti della Regione Campania sta curando la redazione delle **Linee guida per lo sviluppo del sistema della portualità regionale**, con l'obiettivo di realizzare un sistema integrato della portualità e della intermodalità costiera in grado di orientare il futuro della regione verso un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente, efficiente per l'economia ed equo per le popolazioni ed i territori coinvolti.

In particolare, il sistema è organizzato per:

- 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.

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

- il trasporto merci, per il quale è fondamentale anche 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;
- il diporto nautico;
- le attività cantieristiche di costruzioni e riparazioni navali.

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

- 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;
- in relazione ai porti di rilevanza regionale e/o locale consenta di passare dalla casualità, e spesso irrazionalità che attualmente contraddistinguono 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.

Le linee guida propongono

- gli ambiti territoriali locali che concorrono a realizzare il sistema integrato della portualità regionale. Tali ambiti sono costruiti in base a



profili di omogeneità dei caratteri ambientali, economici, socio-culturali e di condivisione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;

- 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.

Nel settore della **portualità turistica** la Regione Campania intende orientare tutti i suoi interventi verso la realizzazione di un sistema della portualità: il concetto di "sistema" nell'organizzazione spaziale e funzionale 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.

Il **Progetto Integrato Portualità Turistica** è lo strumento attraverso cui intervenire sul settore; è tra i progetti 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 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). 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:** corrisponde al litorale domizio che si affaccia sul Golfo di Gaeta tra la foce del Garigliano e Marina di Licola esclusa. È caratterizzato dalla presenza dei fiumi Garigliano e Volturno con i relativi approdi. L'unico porto esistente è il porto turistico di S. Bartolomeo nella zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno.

**Ambito Flegreo:** comprende il versante costiero occidentale della provincia di Napoli compreso tra Licola e Pozzuoli, e le isole di Procida e Ischia. Sul versante costiero sono operativi il Porto di Pozzuoli, la Marina di Maglietta, e in misura limitata il Porto di Baia. Approdi sono presenti a Torregaveta, Monte di Procida (Acquamorta), Miseno e Bacoli (Marina Grande). Procida oltre il porto di Marina Grande, comprende il porticciolo della Chiaiolella e l'approdo della Corricella. Ad Ischia vi sono complessivamente 4 porti: Ischia Porto, Casamicciola, Forio e S. Angelo e l'approdo di Lacco Ameno.

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

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

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

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

**Ambito Salernitano** (di competenza dell'Autorità Portuale di Salerno): comprende i porti della città di Salerno e più precisamente il Porto di Salerno e Masuccio Salernitano.

**Ambito della Piana del Sele:** corrisponde al litorale della provincia di Salerno compreso tra Pontecagnano e Paestum. È caratterizzato dalla presenza della foce del fiume Sele con il relativo approdo;

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

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

Sebbene gli ambiti di sistema siano identificati a partire dalla linea di costa, la loro "estensione" coinvolge l'intero territorio retrostante in quanto gli effetti degli interventi che si andranno a realizzare si rifletteranno su un territorio più ampio che va oltre quello dei soli comuni costieri. L'ampiezza di questo territorio "di interazione" può essere stimata in termini di accessibilità, individuando diversi gradi di "intensità di legame" tra le aree coinvolte. Questa interazione evidenzia come le ricadute economiche e sociali degli interventi localizzati sulla costa

interessano, in misura variabile, tutte le amministrazioni locali della Regione.

La costruzione del sistema 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:

- 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 sottoutilizzati 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** tra i porti del golfo di Napoli e dai collegamenti con le isole di Capri, Ischia e Procida riveste un ruolo di sicuro interesse per il decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie della fascia costiera vesuviana. Le potenzialità delle cosiddette "vie del mare" sono emerse pienamente con la sperimentazione del servizio estivo "Metrò del mare", realizzato tra i porti di Pozzuoli e Sorrento con una serie di fermate intermedie.

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 intaccarne 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 vesuviana e flegrea;
- 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).

Le modalità di funzionamento del sistema di collegamento marittimo si basano sull'utilizzo di due diverse tipologie di vettori: unità veloci per il trasporto passeggeri e navi traghetto per trasporto misto viaggiatori e merci. L'efficacia del servizio del primo tipo e la possibilità di considerarlo come una modalità di trasporto alternativa a quello su strada dipende in misura considerevole dalla fluidità delle operazioni di attracco che devono risultare adeguatamente veloci in rapporto ai tempi di navigazione. A tal fine si rende necessaria la destinazione di specifiche aree terminalistiche opportunamente attrezzate per ciascuna tipologia di vettore e di traffico, assicurando l'efficienza dei relativi collegamenti alla rete di trasporto regionale.

La dotazione di attrezzature di ciascun terminal prevede strutture di attracco adeguate alla tipologia di vettore utilizzata, strutture di accoglienza per i passeggeri e biglietterie con caratteristiche tali da garantire la rapidità delle operazioni di imbarco/sbarco in particolare per l'utenza dei mezzi veloci.

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 e il litorale domizio;
- 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 nel tratto costiero tra Sorrento e il litorale domizio persegue i seguenti obiettivi :

- offrire servizi alternativi al trasporto privato via terra attraverso il collegamento stagionale (in orari determinati ) lungo il tratto di costa compreso tra Sorrento e il litorale domizio;
- offrire servizi di collegamento via mare a particolari siti costieri in occasione di eventi di rilevanza culturale e/o turistica (Città della Scienza);

- 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 e la città di Napoli

#### **Gli interventi "invarianti"**

Nell'ambito dell'attività programmatica della Regione e in attuazione del POR Campania 2000-2006 (misura 6.1) sono previsti interventi inderogabili tesi alla messa in sicurezza delle strutture portuali e all'adeguamento della portualità regionale in funzione del servizio di trasporto passeggeri via mare.

In quest'ottica sono state individuate le componenti "invarianti", intese come iniziative che comunque intraprese in quanto finalizzate al recupero di efficienza di base nel sistema trasportistico regionale.

Le "invarianti" devono rispondere ad una verifica di coerenza di obiettivi fondamentali quali:

- rispetto degli standard di sicurezza dei servizi erogabili;
- minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico acustico;
- adeguamento e infrastrutturazione delle aree portuali per l'assistenza a terra dei passeggeri attraverso idonei servizi di accoglienza e di informazione e potenziamento dei servizi di collegamento di dette aree portuali con quelle interne e si applicano ai porti regionali inseriti nel circuito dei collegamenti marittimi compreso il Metrò del Mare.

Gli interventi riguardano 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.

#### **d) Il sistema dei porti commerciali, degli interporti e dei centri merci**

L'Assessorato trasporti ha in corso di redazione un **Piano di riassetto del settore delle merci** per definire e realizzare un sistema regionale di centri merci che faccia perno sui due porti commerciali di Napoli e Salerno (e con a livello inferiore Torre Annunziata) e di due interporti 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 e Marcianise. Si individua in particolare un'iniziativa di un ulteriore centro merci a Battipaglia; 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. Il centro sarà 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.

In attesa che sia completato il Piano di riassetto del settore delle merci, sono stati individuati alcuni interventi che possono essere considerati invarianti

rispetto alle scelte che verranno fatte e che riguardano la viabilità di accesso agli impianti.

Per i due sistemi portuali principali di Napoli e Salerno, gli interventi ritenuti prioritari sono quelli previsti nell'Intesa Istituzionale Quadro e riguardano il collegamento e l'integrazione dei terminali portuali con le reti di trasporto terrestri, ferroviaria e stradale. Nel caso di Napoli, si intende potenziare le infrastrutture per le "vie del mare" e potenziare gli accessi ferroviari e stradali alle darsene commerciali.

Nel caso di Salerno, vanno potenziati i varchi stradali di accesso e la viabilità di collegamento e realizzato un collegamento ferroviario con il nodo di Salerno.

Per Nola gli interventi riguardano il potenziamento delle connessioni dell'interporto con la rete stradale regionale e nazionale. Per Marcianise/Maddaloni si ritiene necessario adeguare la viabilità di accesso ai terminali intermodale in corso di realizzazione ed ai capannoni in parte in esercizio ed in parte in corso di costruzione.

Per l'impianto di Battipaglia gli interventi consistono in nuove vie di accesso con la autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e nel raccordo ferroviario con il nodo di Battipaglia.

#### e) Il sistema aeroportuale

La Regione ha in corso un **Progetto di sviluppo del sistema aeroportuale**, che contempla espressamente l'ipotesi di realizzazione di un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'aeroporto di Grazzanise, per il quale ha già fatto redigere uno studio di prefattibilità. Il sistema si articolerà su un insieme di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche, impianti e, quindi, funzioni svolte, sia in grado non solo di soddisfare la domanda prevista come evoluzione della dinamica in atto, ma anche la domanda che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo. Inoltre vanno messe in atto tutte le possibili sinergie con le attività industriali e produttive connesse con il settore dell'aviazione, quali la manutenzione degli aeromobili, la produzione di componenti per aeromobili, la ricerca di base e la ricerca applicata.

In attesa del completamento del Progetto di sviluppo, alcuni interventi sono considerati come invarianti rispetto alle elaborazioni programmatiche in atto. Essi sono:

- per l'aeroporto di Napoli-Capodichino: la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali, che colleghino il nodo autostradale di Capodichino con l'impianto esistente;
- per il futuro aeroporto di Grazzanise, la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento alle reti stradale e ferroviaria per garantire un'adeguata accessibilità allo scalo rispetto al territorio da esso servito.
- per l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano la realizzazione di collegamenti stradali e ferroviari tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante e particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria ed un collegamento ferroviario con la linea di metropolitana suburbana in corso di costruzione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

#### 4.4.5 Quadro di sintesi degli invarianti e delle opzioni e loro integrazione con le strategie territoriali

Dall'analisi degli interventi infrastrutturali riportati nei paragrafi precedenti, è possibile individuare le categorie di impatto territoriale più rilevanti che esse hanno.

Dal punto di vista dell'**interconnessione** tra i Sistemi Territoriali Locali ed i sistemi nazionali ed internazionali, vanno segnalati come interventi oramai certi:

- la prosecuzione della linea ferroviaria ad Alta Capacità da Salerno a Battipaglia;
- la realizzazione di un'ulteriore stazione di porta sulla linea a Monte del Vesuvio;
- il collegamento autostradale Caserta-Benevento;
- il collegamento tra la A1 (svincolo di Capua) e l'asse di supporto (Villa Literno) passante per l'area di Grazzanise;
- il prolungamento della SS 7 Quater "Domitiana" da Castelvolturno al Garigliano;
- il potenziamento della A3;
- il potenziamento dell'asse interno alternativo alla A1 Caianello-Sant'Agata dei Goti-Avellino-Salerno;
- la realizzazione del centro merci di Battipaglia;
- il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari dei porti di Napoli, Salerno e degli interporti e centri merci di Nola, Marigliano e Battipaglia.

Sempre dal punto di vista delle interconnessioni, costituiscono opzioni in fase di approfondimento:

- la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia, anche tramite la realizzazione di una nuova linea via Valle Caudina
- il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Grazzanise con la rete RFI;
- l'adeguamento della SS 85 da Caianello fino al confine compartimentale;
- il completamento della SS 87 di nuova costruzione tra Napoli e Caserta.

Finalizzati prevalentemente al miglioramento della **accessibilità alle aree marginali** sono gli interventi di seguito riportati:

a) certezze:

- l'ammodernamento della linea ferroviaria Salerno-Avellino;
- il collegamento del Vallo di Lauro all'autostrada A30;
- il potenziamento della rete stradale di collegamento tra il golfo di Policastro e la A3;
- l'ammodernamento delle strade statali e provinciali che collegano i capoluoghi Avellino e Benevento con i territori delle rispettive province;

b) opzioni:

- l'ammodernamento per la rimessa in esercizio della linea Sicignano-Lagonegro;
- il potenziamento della linea Avellino-Rocchetta S. Antonio;
- adeguamento della rete stradale nell'area dell'aeroporto di Grazzanise;
- adeguamento e messa in sicurezza della SS 163 (costiera amalfitana);
- adeguamento della viabilità di collegamento tra i monti Picentini e l'università di Fisciano.

Per il **decongestionamento** delle aree urbane e metropolitane, i principali interventi invarianti sono costituiti da:

- realizzazione delle nuove stazioni per il Servizio della Metropolitana Regionale;
- realizzazione di nodi d'interscambio tra linee diverse per consentire il trasbordo dei passeggeri;
- ricostruzione della linea ferroviaria Alifana;

- potenziamenti della rete Circumvesuviana;
- completamento della rete di linee metropolitane della città di Napoli;
- realizzazione del terzo binario tra Salerno e Battipaglia per l'effettuazione dei servizi di metropolitana interurbana;
- realizzazione del nuovo sistema di trasporto innovativo su ferro nella città di Avellino;
- potenziamenti della rete Circumvesuviana sulle linee Napoli-Barra-Torre A.-Sorrento, Torre A.-Poggiomarino e Napoli-Barra-Ottaviano-Sarno;
- potenziamenti delle linee ferroviarie in concessione alla SEPSA;
- completamento della viabilità di scorrimento tangenziale di Caserta e Benevento e l'adeguamento degli svincoli autostradali di Salerno ed Avellino.

Tra gli interventi opzionali si segnalano:

- la realizzazione della linea metropolitana Napoli-Casoria-Afragola;
- la riqualificazione, il potenziamento e l'estensione verso Casoria della rete tranviaria di Napoli;
- la realizzazione della linea tranviaria Villaricca-Marano-Mugnano-Napoli.

Per la **riqualificazione** delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse si segnala:

- la realizzazione di nuove stazioni per il servizio di Metropolitana Regionale;
- la realizzazione della nuova linea metropolitana nell'area dell'ex Italsider di Bagnoli (variante della linea Cumana da Bagnoli a Fuorigrotta).

Per garantire un'adeguata accessibilità alle aree sedi di **attività produttive**, si segnalano tra gli interventi invariati i potenziamenti dei collegamenti delle aree industriali interne delle province di Benevento ed Avellino alla rete stradale regionale

Per la **riqualificazione della costa** e la mitigazione della vulnerabilità al **rischio vulcanico**, le principali opere sono:

- gli interventi previsti da piano per la portualità integrata (invariante);
- il rilancio del trasporto passeggeri via mare (invariante);
- il completamento dei raddoppi sulla SS 268 var (invariante);
- la riqualificazione della linea ferroviaria Napoli-Torre Annunziata (opzione).

Per il **potenziamento** complessivo di direttrici regionali interne, si segnalano i già citati interventi:

- sulle direttrici Caianello-Benevento e Contursi-Lioni-Grottaminarda-Ariano Irpino, che costituiscono la direttrice longitudinale interna Caianello-Benevento-Contursi;
- sulla direttrice Telese-S. Agata dei Goti-Valle Caudina-Benevento;
- sulla direttrice Policastro-Buonabitacolo;
- sulla direttrice tra il Vallo di Diano e la costa Cilentana.