

Il sistema infrastrutturale in Campania

Il sistema infrastrutturale esistente in Campania non presenta una connotazione equilibrata: nè per quanto concerne la sua estensione a rete o di dislocazioni puntuali sul territorio in rapporto alle esigenze di accessibilità, nè per quanto riguarda la possibilità di utilizzazione delle diverse modalità di trasporto in rapporto alle loro caratteristiche.

Tuttavia la Campania - con l'Emilia Romagna, il Nord-Ovest d'Italia e la Lombardia - risulta tra le regioni meglio dotate in riferimento alla superficie, anche se "penalizzata" dalla alta densità di popolazione. Il resto del Mezzogiorno dispone invece di una rete stradale piuttosto "debole". Sia le infrastrutture a rete, che quelle puntuali si presentano con una maggiore concentrazione nella parte centro-settentrionale e costiera della Campania, dove sono i capoluoghi di provincia, in particolare nella zona costiera.

L'uso intermodale dei trasporti ai vari livelli di fruizione risulta difficoltoso, anche se sarà favorito da alcuni interventi in corso di attuazione. Va notato inoltre che se si considerano solo le autostrade, la posizione relativa delle regioni meridionali rispetto a quelle europee migliora notevolmente. Da queste indicazioni si può dunque affermare che nel Mezzogiorno sono state favorite soprattutto le infrastrutture di collegamento di lunga o media-lunga distanza, ovvero quelle infrastrutture che hanno notevoli riflessi sulla dimensione delle aree di mercato, piuttosto che infrastrutture di collegamento interno più capillari (che agiscono soprattutto sull'efficienza interna del sistema produttivo regionale).

Il sistema stradale.

Il sistema stradale attuale della Regione Campania non presenta una gerarchia chiara dei tracciati, in parte perché è in continua evoluzione in parte per la mancanza di collegamenti adeguati a livello interregionali e regionali, che determinano un sovraccarico in strade di interesse diverso. Manca il reticolo delle strade di collegamento tra la viabilità primaria nazionale e autostradale con quella regionale e interprovinciale. La rete nazionale riesce ad assolvere il suo compito di collegamento, mediante una direttrice nord- sud, costituita dall'A2, dall'A30, il raccordo autostradale fra Mercato S. Severino e Salerno e l'A3 fino a Reggio, e due direttrici trasversali, costituite dall'A16 e dalla Basentana.

La maggiore offerta infrastrutturale ricade nell'area "pentagonale" dei cinque capoluoghi provinciali, poli gravitazionali per le attività produttive ed insediative, mentre i collegamenti fra di essi risultano poco agevoli. Altri due percorsi diagonali consentono di collegare in modo incrociato i capoluoghi cioè la Napoli-Nola-Avellino e la Caserta-Nola-Mercato S. Severino-Benevento continua ad essere un nodo stradale importante con il raccordo autostradale dell'A16 Napoli-Bari, la strada a scorrimento veloce Caianello-Telese-Benevento-Avellino-Lioni-Contursi, la fondovalle Tammaro in direzione Campobasso e l'anello di circumvallazione dell'abitato, senza presentare i problemi di congestione degli altri due importanti nodi stradali di Napoli e Salerno.

L'area napoletana è il luogo dove si concentra la massima offerta di infrastrutture di trasporto della regione, ma anche dove maggiormente si verificano fenomeni di congestione, soprattutto man mano che ci si avvicina al centro di Napoli, su cui confluiscono autostrade, strade statali, strade provinciali. Altre strade, di realizzazione più recente o in corso di completamento, con andamento est-ovest costituiscono un sistema di anelli di scorrimento trasversale rispetto alle suddette direttrici di penetrazione,

formando con il precedente sistema una griglia a maglie quasi rettangolari che copre soprattutto il territorio settentrionale ed occidentale della conurbazione, consentendo al traffico di transito di non attraversare il capoluogo, mentre restano congestionate i collegamenti nella zona costiera ed orientale, dove sono carenti le strade secondarie ed il traffico è intenso. Una scarsa accessibilità presenta la parte meridionale della regione, in particolare la zona del Cilento.

I processi in atto, che consistono principalmente, ma non solo, nell'intervento ai sensi della L.219/81 hanno realizzato una griglia di collegamento rapido tra i territori a nord di Napoli, il porto, gli svincoli autostradali ed il centro direzionale, mediante tre assi in direzione est-ovest:

1 - l'asse di supporto alle Aree ASI, quasi al confine con la provincia di Caserta, che collega la variante alla Domitiana all'altezza di Villa Literno con Nola, dove si innesta l'autostrada A30; il prolungamento di tale asse veloce potrebbe costituire il collegamento primario tra Caserta e Benevento e potrebbe servire anche l'interporto di Marcianise-Maddaloni;

2 - la circumvallazione esterna Lago Patria-Cercola che, nata come strada a scorrimento veloce per il collegamento del litorale domitio e la rete autostradale con i comuni di Qualiano, Villaricca, Mugnano, Melito, Arzano, Casavatore e Casoria, poi prolungata fino a Cercola, è ormai inglobata nel tessuto edificato con fenomeni di commistione di traffici di diverso livello e problemi di forte congestione e degrado, che hanno resa necessaria una sua ristrutturazione;

3 - l'asse mediano, in posizione intermedia fra le due strade descritte precedentemente, che ha origine ad Acerra e attraversa i comuni di Afragola, Frattamaggiore, Grumo Nevano, Casandrino e Giugliano. Il tracciato che attraversa una delle zone più urbanizzate dell'area napoletana, dovrebbe costituire un'alternativa alla congestionata Circumvallazione esterna.

Tali strade sono poi collegate da alcuni raccordi trasversali. Altri interventi riguardano l'area orientale con il citato prolungamento della Circumvallazione esterna fino a Cercola, il collegamento fra Centro Direzionale ed autostrada Napoli-Bari ed il completamento della variante alla SS 268 da San Giuseppe Vesuviano a Pompei.

Le strade a scorrimento veloce che collegano fra loro gli agglomerati ASI, i centri abitati con più alta densità demografica e le autostrade, tentano di modificare lo schema radiocentrico con un sistema rettangolare favorendo i collegamenti est-ovest esterni al capoluogo. A ciò bisogna aggiungere che, rispetto alle aree fortemente urbanizzate che attraversano, sono infrastrutture difficilmente integrabili nel contesto in cui sono inserite e spesso con gravi problemi di impatto ambientale. Infatti si è avuto un processo di inserimento della nuova viabilità, in nuove aree urbanizzate, con risultati pessimi sia per quanto riguarda la qualità urbana delle nuove zone edificate, sia per ciò che concerne la stessa efficienza delle strade, dove si crea una commistione di traffici urbani ed extraurbani.

Fra i più recenti interventi stradali, ve ne sono alcuni che hanno interessato le aree interne con lo scopo di migliorarne l'accessibilità: fra queste vi è il grande asse di scorrimento Caianello-Benevento-Avellino-

Lioni-Contursi, che si congiunge alla fondovalle Ofanto per arrivare in Puglia, la strada a scorrimento veloce Benevento-Campobasso, la Basentana e la fondovalle Agri verso la Basilicata ed i collegamenti fra Battipaglia-Agropoli-Buonabitacolo-Policastro che collegano più agevolmente il Cilento con la A3. Manca un reticolo di strade provinciali cui dovrà essere affidato il compito di drenaggio del traffico proveniente dalle grandi arterie a scorrimento veloce e autostradale in via di completamento come la Fondovalle del Trignano, quella di Contursi, l'Ofantina e la Caianello-Telese.

Il Trasporto su gomma.

Nelle ferrovie si individua la centralità del trasporto pubblico regionale mentre alle autolinee spetta il compito di adduzione alla rete ferroviaria. Poiché la Campania ha già una estesa rete su ferro costituita dalle linee delle Ferrovie dello Stato S.p.A., delle Ferrovie in Concessione ed in Gestione Governativa delle linee metropolitane e dell'insieme degli impianti a fune, nei programmi di sviluppo per favorire la mobilità all'interno del territorio regionale, la Regione Campania ha sottoscritto un accordo con il Ministero dei Trasporti le FS e la TAV al fine di potenziare, ammodernare e velocizzare l'attuale rete anche alla luce della costruzione della linea ferroviaria ad Alta Velocità Roma-Napoli. In tal modo sono state poste le basi alla realizzazione di una adeguata rete ferroviaria locale per cui il programma di sviluppo che le autolinee dovranno sostenere sarà orientato alla razionalizzazione dei collegamenti con i nodi di interscambio ferro-gomma ed alla definizione di collegamenti interurbani a carattere locale o interprovinciali ove non esista la possibilità di fruire di linea ferroviaria. Nei programmi regionali assume notevole valenza la definizione dei Bacini di Traffico provinciali che individuano le aree di competenza per le diverse linee automobilistiche, in conformità alle indicazioni del P.R.T., e forniranno un utile strumento per la razionalizzazione del trasporto in funzione della effettiva domanda di mobilità.

Il Sistema Ferroviario.

Della rete ferroviaria emerge soprattutto la buona dotazione delle regioni settentrionali, mentre quelle meridionali si evidenziano per la loro consistente carenza. Circa il 60% della rete è localizzato nel Centro-nord e il rimanente 40% nel Sud. Nel Centro-nord, le linee FS a doppio binario raggiungono il 45% circa del totale, mentre nel Mezzogiorno sono soltanto il 19%.

Alla leggera riduzione dell'estensione complessiva della rete ha poi corrisposto, nel corso degli anni '80, una estensione, per quanto non particolarmente rilevante, dell'elettrificazione.

Tuttavia, anche in questo caso il Mezzogiorno risulta piuttosto svantaggiato, con una quota di linee elettrificate sul totale che si ferma al 35%, circa la metà di quella del Centro-nord (69% circa). L'immagine che traspare è dunque l'immagine di un sistema ferroviario che è la sommatoria di tratte (più o meno lunghe), ma che sono ben lontane dal configurarsi come un reticolo interconnesso, sia internamente (cioè tra linee ferroviarie) che con gli altri modi di trasporto.

Una situazione analoga a quella stradale si verifica con le infrastrutture ferroviarie che sono costituite da due direttrici nazionali nord-sud, quella costiera Roma-Napoli-Salerno-Reggio Calabria e quella interna Roma-Cassino-Caserta-Cancello-Nocera collegata alla prima, e due trasversali, la Napoli-Caserta-Benevento-Foggia e la Battipaglia-Potenza-Taranto. L'offerta al trasporto è concentrata sulla

linea Roma-Napoli-Salerno-Reggio Calabria sulla quale si sovrappongono servizi locali, regionali ed a lungo percorso. Tale condizione causa notevoli ripercussioni negative alla regolarità e alla velocità dei servizi a lungo raggio.

Le concentrazioni delle destinazioni su Napoli centrale non consente una specializzazione dei servizi per cui si verifica che i treni nell'avvicinarsi al capoluogo sono soggetti al pesante condizionamento dell'accesso alla stazione terminale. La sovrapposizione di intensi servizi locali tra Napoli e Caserta rende problematico la marcia dei treni che sono costretti a percorrere una infrastruttura "a collo di bottiglia". Difficili risultano i collegamenti interregionali, soprattutto con il Molise e quelli regionali dei capoluoghi fra loro, come quello fra Avellino e Salerno, servito da treni scarsi e lenti e quello fra Avellino e Benevento per il quale esiste un solo treno diretto al giorno, ed quello fra Napoli ed Avellino o, ancora, fra Napoli e Benevento.

La maggior parte della rete ferroviaria si concentra nell'area metropolitana di Napoli, mentre la parte meridionale ed orientale della regione è quasi sprovvista di tali infrastrutture. Nell'area napoletana si concentra una parte consistente delle infrastrutture su ferro, soprattutto nella parte orientale, ma spesso da ammodernare ed interconnettere: ci sono tre sottoinsiemi di interesse metropolitano, ad occidente la Cumana e la Circumflegrea, a settentrione la Alifana e a oriente la Circumvesuviana; a livello urbano è in via di completamento la Metropolitana collinare ed è prevista lungo l'arco costiero la Linea Tranviaria Rapida (rivista e corretta rispetto al progetto originario). L'insieme delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa della Campania ha uno sviluppo lineare di soli 282 Km pari all'8% dell'intero sistema nazionale il cui sviluppo è di Km 3527.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, gli interventi in corso di realizzazione, se si esclude l'Alta Velocità, di interesse nazionale, riguardano prevalentemente la provincia di Napoli, con rafforzamento dello schema radiale, con direttrici che partono dal capoluogo. In effetti per le ferrovie, anche se si può parlare di una estensione delle reti, l'addensarsi del traffico su pochi corridoi e gli elevati rapporti costi/ricavi di una infrastruttura insufficientemente utilizzata, provocano una riduzione, non una estensione dell'attuale rete ed un potenziamento delle direttrici fondamentali.

Nell'ambito del sistema ferroviario ad Alta Velocità è previsto l'itinerario Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli con un probabile prolungamento a Battipaglia e Reggio Calabria.

Le FS hanno mutato orientamento in ordine al completamento del raddoppio della linea Caserta-Foggia recependo le indicazioni regionali per l'individuazione di un corridoio plurimodale Tirreno-Adriatico in cui sarà possibile affiancare alle infrastrutture esistenti (autostrada Na-Ba e linee FS Ca-Fg) anche i servizi ad Alta Velocità che potranno istradarsi dalla linea Roma-Napoli mediante l'interconnessione AV linea Caserta-Cassino a Pastorano.

Recentemente un accordo di programma tra il Ministro dei trasporti i Presidenti delle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna e le F.S. S.p.A. nel settore ferroviario ha individuato i seguenti obiettivi relativi ad un programma da realizzarsi nei prossimi anni:

- realizzare collegamenti veloci e frequenti con le altre principali città d'Italia, mediante il potenziamento delle direttrici fondamentali esistenti;

- potenziare e riorganizzare funzionalmente ed economicamente l'offerta dei servizi sui percorsi regionali e metropolitani, sia nelle aree metropolitane che in quelle interne, con l'integrazione vettoriale e tariffaria;
- potenziare il servizio merci al fine di dare impulso all'intermodalità anche a supporto dei traffici marittimi.

Per quanto riguarda la regione Campania è stato previsto l'intervento sulla direttrice Caserta-Foggia che riguarda il raddoppio di una fase funzionale e la progettazione di massima per il completo raddoppio della linea.

Con lo scopo di diminuire l'impatto sul territorio si è scelto di avvicinare quanto più possibile la linea Alta Velocità alle infrastrutture già esistenti e nel tratto Roma-Napoli ci si è avvicinati al tragitto interno pedemontano dell'attuale linea per Cassino e dell'autostrada, per le più consone caratteristiche orografiche, il minor impatto ambientale ed una migliore integrazione nella rete ferroviaria esistente. Ma nonostante tutto, i problemi ambientali non sono stati del tutto risolti e sono ancora aperti con il comune di Caivano che si è opposto alla realizzazione in quanto la linea dividerebbe in due parti il territorio comunale, frammentando l'area industriale e quella agricola. Altra questione da risolvere è la stazione di porta dell'AV in quanto la sua collocazione - da confermare - nel Comune di Afragola sul territorio innescherà uno sviluppo urbanistico notevole per la sua specializzazione di nodo ferroviario importante, oltre che per i collegamenti a lungo raggio, costituirà anche un interscambio fra l'area occidentale ed orientale di Napoli. Gli interventi di maggiore spessore realizzati dalle FS per la rete ferroviaria in Campania nei venti anni trascorsi sono costituiti:

- a) realizzazione (non ancora ultimata) dello scalo di smistamento merci di Marcianise-Maddaloni e della linea di shuntaggio Canello-Marcianise-S.Maria Capua Vetere-Capua e raccordi connessi;
- b) elettrificazione della linea Caserta-Cassino-Roma;
- c) parziale costruzione della linea a Monte del Vesuvio e raddoppio della Canello-Sarno;
- d) elettrificazione della Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto.

Purtroppo anche la completa realizzazione dei predetti interventi non consegnerà adeguati risultati nel miglioramento della mobilità sia a livello di direttrici nazionali, che a livello di quelle regionali. Il sistema della rete delle FS presenta in Campania notevoli problematiche in termini di accessibilità ai grandi poli attrattori del traffico ferroviario, manca di una razionale armatura di servizi ed infrastrutture in modo da far liberare la conurbazione napoletana ed assicurare un probabile decentramento di funzioni superiori.

La realizzazione dell'Alta Velocità non deve corrispondere alla esigenza di assicurare e creare un sistema di trasporto rapido limitato alla sola origine e destinazione (Roma-Napoli), ma deve contestualmente avviare a soluzione i gravi problemi della restante rete FS a livello regionale che va adeguatamente velocizzata, potenziata ed ammodernata in modo che lo stesso servizio offerto dalla

linea ad Alta Velocità si interconnetta ad un sistema locale più efficiente e meglio rispondente alla mobilità sull'intero territorio regionale. Va poi verificata la volontà di estensione della linea ad AV fino a Battipaglia, mediante il prolungamento della linea a Monte del Vesuvio da Nocera a Battipaglia e nel contempo va realizzato il completamento del raddoppio della linea Caserta-Foggia che rappresenta attualmente l'unica linea trasversale verso la Puglia che potrà indirizzare l'AV verso Bari sfruttando il raccordo a Pastorano (CE) della linea veloce.

La linea ad AV Roma-Napoli avrà, sul territorio campano, una stazione regionale denominata Stazione di Porta a servizio dell'intera regione affinché l'utenza possa usufruire del servizio AV senza essere penalizzata dal dover arrivare alla stazione di testa di Napoli centrale. La localizzazione di detta stazione deve rappresentare una posizione baricentrica non solo rispetto alla direttrice Napoli-Caserta, ma anche rispetto agli altri capoluoghi di provincia che dovranno comunque essere collegati sia su ferro che su gomma alla stazione. Il Piano Regionale di Trasporti ha indicato la localizzazione della stazione in territorio di Afragola (NA) tale scelta individua un nuovo ed importante nodo della rete non finalizzata soltanto al puro aspetto trasportistico per una più efficiente mobilità sul territorio, ma ad una nuova espressione di sviluppo in senso lato di funzioni superiori che, decentrate dalle aree altamente urbanizzate, possano ricreare condizioni di nuova e più efficiente programmazione regionale ridistribuendo sul territorio le vocazioni più idonee. Lo sviluppo della rete regionale dei trasporti parte proprio dal nodo di Afragola e su tale ipotesi vanno individuate le priorità degli interventi e la razionale equità, a livello di mobilità, dei cinque capoluoghi di provincia, anzi sarà più semplice lo studio di fattibilità dei vari sistemi di trasporto (linee interregionali, linee locali di tipo metropolitano e linee destinate al trasporto delle merci) per corrispondere alla sempre variabile domanda di mobilità.

La programmazione razionale del trasporto è condizione di sviluppo economico sul territorio e con la realizzazione dell'AV se ne coglie l'occasione. Con la realizzazione dell'AV si arriverà da Napoli a Roma in circa un'ora e si modificherà il ruolo delle due linee esistenti, destinando la linea Roma-Cassino-Cancello-Nocera, in connessione con lo scalo smistamento di Marcianise, al traffico merci e la linea Roma-Formia-Aversa-Napoli al traffico passeggeri, mentre la linea Villa Literno-Pozzuoli-Napoli-Nocera svolgerà una funzione di collegamento comprensoriale. Per quanto riguarda l'area metropolitana di Napoli sono previsti vari interventi sia nella parte occidentale che orientale e in ultima la parte settentrionale.

Nella zona occidentale è previsto l'ammodernamento e il raddoppio della linea ferroviaria SEPSA, integrata dalla previsione di una bretella di collegamento fra la stazione della Circumflegrea a Soccavo e della Cumana nella Mostra d'Oltremare, a servizio della nuova Università di Monte S. Angelo, dal progetto di una nuova ferrovia, da Licola a Mondragone, connessa alla Circumflegrea, e dal prolungamento della Cumana fino a Monte di Procida-Miseno-Bacoli.

Le linee ferroviarie della città di Napoli si individuano su due tratte fondamentali quella della metropolitana della FS Gianturco-Campi Flegrei-Pozzuoli-Villa Literno e dalla Linea 1 Metropolitana ed infine dalla residua rete tranviaria costituita dalla dorsale Piazza Vittoria-Via Colombo-Via Marina-Ponticelli con la deviazione con Piazza Garibaldi. Della linea 1 della Metropolitana, di cui sono state

già aperte all'esercizio le tratte da Piazza Vanvitelli ai Colli Aminei e da Colli Aminei a Piscinola, è tuttora in costruzione la tratta da Piazza Vanvitelli a Piazza Dante e la riprogettazione della tratta Piazza Dante-Piazza Garibaldi.

Il nuovo progetto redatto dall'ufficio progettazione del settore trasporti del Comune di Napoli per la LTR prevede un percorso di sei chilometri che vanno da Campi Flegrei a piazza Municipio con sette stazioni intermedie distanziate di 600 metri. A differenza del primo progetto di LTR, affidato dall'ex Atan all'Ansaldo e per la cui realizzazione sono stati già spesi 400 miliardi, il piano attuale non prevede il passaggio del treno in corrispondenza del teatro S. Carlo. Il progetto approvato dal consiglio comunale prevede anche il recupero di tutte le opere già realizzate con il vecchio piano. In definitiva l'obiettivo primario della LTR è quello di velocizzare il collegamento tra la zona orientale e la zona occidentale della città come previsto dal PRT regionale.

Nella zona orientale sono in corso alcuni lavori di ammodernamento e di ampliamento della Circumvesuviana: raddoppio Pomigliano-S. Vitaliano e costruzione nuova linea S. Giorgio-Volla; raddoppio Torre Annunziata-Moreggine; raddoppio Napoli-Poggioreale, raddoppio Ponticelli-Cercola, raddoppio Torre Annunziata-Scafati fino a Pompei, costruzione nuova linea Alfasud-Acerra, raddoppio Scisciano-Nola fino a Saviano; triplicamento Napoli-Barra, costruzione nuova stazione terminale a Napoli e realizzazione della bretella di collegamento tra la linea S. Giorgio-Volla e la linea Napoli-Pomigliano d'Arco. C'è, inoltre, tutta una serie di interventi per i quali è stato redatto anche il progetto esecutivo e si è in cerca di finanziamento (raddoppio Scafati-Sarno, raddoppio sub-tratta Pompei-Scafati, seconda canna della galleria tra le stazioni di Boscotrecase e Boscoreale, raddoppio sub-tratta Saviano-Nola; raddoppio sub-tratta Moreggine-Pioppaino e Pioppaino-Castellammare).

La zona settentrionale è invece servita dalla ferrovia Alifana della quale è in avanzata fase la ristrutturazione del tratto esistente fra S. Maria Capua Vetere e Piedimonte, mentre per il tratto da S. Maria a Napoli, disattivato dal 1976, è in corso la completa ricostruzione con tracciato modificato a doppio binario a servizio dei centri di Teverola, Aversa, Giugliano, Mugnano, Melito, Piscinola, Miano, dell'aeroporto di Capodichino e del Centro di Napoli (Piazza Carlo III). La linea dovrà diventare l'asse portante di un sistema di trasporto integrato a servizio dell'area nord di Napoli e pertanto sono previsti interscambi con la metropolitana esistente e le Fs, a Piscinola con la linea 1 della metropolitana collinare, in fase di completamento.

Il sistema aeroportuale.

La Campania dispone attualmente di due infrastrutture aeroportuali utilizzabili al traffico commerciale: Capodichino e Pontecagnano. Capodichino, impianto militare aperto al traffico civile, rappresenta tutt'ora per numero di passeggeri serviti il terzo polo nazionale. Le sue carenze strutturali non consentono un adeguamento conveniente alle esigenze del settore e possono essere così riassunte:

- la lunghezza della pista è insufficiente e non modificabile per la presenza di zone urbanizzate;
- ostacoli naturali ed artificiali che penalizzano le procedure di atterraggio e decollo;

- i piazzali hanno un'ampiezza modesta non solo per la sosta degli aerei ma anche per l'agibilità dei percorsi a terra dei veicoli ausiliari;
- i parcheggi, anche se ampliati di recente, sono di gran lunga insufficienti a soddisfare la domanda di sosta di breve e lunga durata per uno scalo di elevato livello.

La valutazione urbanistica della collocazione dello scalo di Capodichino evidenzia alcune peculiarità che lo rendono però gradito all'utenza:

- la modesta distanza dal centro urbano;
- la centralità rispetto alla rete stradale primaria regionale;
- il progettato collegamento ferroviario Piscinola-Napoli Centrale che conetterà l'aeroporto alle infrastrutture di trasporto di massa regionali.

Di contro la stessa centralità dello scalo presenta l'inconveniente, non secondario, di un impatto sia acustico che di sicurezza dell'esercizio nelle fasi di decollo e atterraggio oltre la soglia di compatibilità ambientale.

Considerato tutto quanto esposto, si può concludere che Capodichino è uno scalo ottimale per servizio di linee di carattere nazionale e internazionale con un carico complessivo di traffico limitato.

Il recente PRG presentato ha, inoltre, sollevato la questione aeroporto prevedendone la delocalizzazione. A nostro parere questa decisione non potrà essere attuata se non si decide prioritariamente quale dovrà essere il sistema aeroportuale meridionale.

L'aeroporto di Napoli è al terzo posto fra gli aeroscali nazionali, all'8° posto per il trasporto merci nonostante che questo sia notevolmente aumentato mentre è al 4° posto per il numero complessivo di aerei partiti e/o arrivati, per il suo complessivo inglobamento nel tessuto urbano è considerato poco sicuro e difficilmente ampliabile, anche per la particolare conformazione del suolo, la sua efficienza, fino a poco tempo fa limitata, è aumentata grazie all'arricchimento di servizi recentemente realizzati. In occasione del Giubileo 2000 sono previsti una serie di interventi per l'ulteriore arricchimento di servizi (parcheggi, aree commerciali, nuovo accesso) e di completamento di collegamenti con la rete di trasporti cittadini (metropolitana, alifana).

L'aeroporto di Salerno è sito nel Comune di Pontecagnano-Faiano ed è dotato di una pista di m 1200 x m 30, bretelle e raccordi di m. 15 di larghezza, aree di manovra, vie di rullaggio e parcheggio aeromobili di circa 5000 mq. La torre di controllo è fornita di tutti i più moderni servizi di radiocomunicazione. È fornito di stazione meteorologica e di anemometro di pista, inoltre sul sedime aeroportuale è presente un hangar di 225 mq di struttura metallica. A soli 12 km da Salerno, lo scalo è collegato alla città mediante un servizio di autobus e naturalmente di taxi. Su di esso si svolgono attività in ambito: Aviazione Generale di Turismo, Scuola di Volo, Lavoro Aereo, paracadutismo, Protezione Civile. Sullo scalo hanno anche sede un reparto di volo dei Carabinieri ed uno dei Vigili del Fuoco.

Il crescente traffico sull'aeroporto Napoli-Capodichino lascia sicuramente prevedere la possibilità per

quello di Salerno-Pontecagnano di diventare un suo alternato, inizialmente solo per una parte del traffico a causa delle caratteristiche della pista. La struttura potrà essere dotata di configurazione strumentale adatta allo scopo. A tal riguardo la società Aeroporto di Salerno S.p.A. ha già previsto un'azione promozionale presso le compagnie aeree che operano sullo scalo di Napoli affinché l'Aeroporto di Salerno sia inserito quale "alternato" in caso di chiusura per cause meteo o diverse, naturalmente solo per le tipologie di aeromobili che possono usufruire delle dimensioni della pista. Gli intendimenti societari sono quelli di far diventare l'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano parte integrante di un sistema comprendente le diverse modalità di trasporto (aereo, terrestre su rotaie e gomma, marittimo). Ciò consentirà un miglioramento concreto per il bacino di utenza costituito dalle industrie della zona, ma anche di quelle lucane, pugliesi e calabresi nei collegamenti nazionali, ma anche internazionali, con notevoli risvolti economici ed occupazionali spostando il baricentro del sistema aeroportuale nel cuore del Mezzogiorno.

Fra le strutture previste vi è il nuovo aeroporto di Grazzanise reso "necessario dallo sviluppo del traffico aereo e dalla situazione dell'aeroporto di Capodichino". Il nuovo aeroporto dovrebbe assumere un ruolo internazionale ma la sua funzione va considerata in rapporto allo sviluppo urbanistico, industriale, turistico ed agricolo delle aree di gravitazione; nello stesso tempo va considerata l'accessibilità all'area ove sarà situata l'infrastruttura.

In provincia di Caserta, infatti, in prossimità della fascia costiera tirrenica è collocato un impianto aeronautico militare dotato di una pista di 3000 metri di lunghezza per 45 di larghezza e di tutti gli impianti logistici e di radioassistenza, anche sofisticati.

L'orientamento della pista è identico a quello di Capodichino. I terreni circostanti la base aeronautica sono assoggettati a servitù militare per circa 2.000 ha. e di conseguenza, essendo interdotta ogni nuova edificazione da oltre 40 anni, la presenza di manufatti edilizi è molto ridotta facilitando in questo modo le operazioni di atterraggio e decollo, superando sia il problema dell'impatto e della compatibilità ambientale, sia agevolando le eventuali pratiche espropriative dei suoli per l'ampliamento dell'impianto. Va considerato comunque che la localizzazione si inserisce in un ambito in costante crescita urbana; che la distanza relativamente prossima all'aeroporto di Roma è una oggettiva difficoltà per il riconoscimento della "classe A"; lo spostamento di movimentazione merci da Roma o da Napoli è pressoché impossibile; né Roma né Napoli sono aeroporti saturi.

Il sistema portuale.

Il sistema portuale della regione Campania presenta una distribuzione irregolare lungo la linea litoranea, in relazione alla presenza di ripari naturali ed aree urbanizzate. Mentre il tratto litoraneo della Provincia di Caserta risulta privo di approdi di rilievo, quello di Salerno presenta porti in corrispondenza del capoluogo, di Sapri e del golfo di Policastro, nel golfo di Napoli c'è una concentrazione di approdi che da Baia a Castellammare, si susseguono ad una media inferiore a 10 Km. Tra questi, di una certa importanza nell'area napoletana sono quelli di Pozzuoli e Torre Annunziata; in quest'ultimo è presente un silos e sono concentrati nelle immediate adiacenze vari impianti molitori e di pastificazione e gran parte del traffico riguarda i prodotti cerealicoli; a Baia la pozzolana proveniente dalle cave flegree

incide per circa il 90% di merci trasportate, qui sono presenti inoltre attività cantieristiche sia artigianali, che industriali. Anche questi porti minori del sistema napoletano presentano gravi problemi di collegamento con la rete viaria e ferroviaria, soffocati come sono da una conurbazione densamente edificata, mentre per il porto di Torre Annunziata è previsto un raccordo con l'autostrada A30 a Sarno, l'A3 a Pagani e la grande viabilità nella zona vesuviana.

Oggi la congestione verificatasi lungo la costa ha finito con il creare non pochi problemi per il trasporto marittimo, rendendo difficili i collegamenti fra le zone portuali e le parti più interne della regione; infatti il sistema portuale napoletano risente molto sia di questa difficoltà di collegamento con l'entroterra, che di una flessione del traffico commerciale e industriale.

Il Consorzio Autonomo del porto di Napoli ha competenza consortile lungo la fascia di mare che va da Miseno a Castellammare di Stabia. Il Piano regolatore tuttora vigente e vincolante, fu redatto nel 1958, tale piano conserva efficacia fino al suo aggiornamento (in corso) secondo le disposizioni della nuova legge sul riordino dei porti L.84/94; per gli altri scali dell'ambito consortile esistono progetti, studi e proposte, nonché un piano regolatore vigente per Torre Annunziata del 1965 ed un piano approvato nel 1962 per Castellammare.

Per il porto di Napoli si è tentato da un lato di ampliare le strutture portuali e dall'altro di migliorare il grado di efficienza, cercando di sopperire al limitato numero di ormeggi disponibili con l'utilizzo di più capaci attrezzature di sollevamento e modificando gli usi di alcuni moli o sistemando le aree interne al porto (vi è il progetto di un porto ausiliario nella zona di San Giovanni nell'area fra il torrente Pollena, le ferrovie dello Stato e la centrale Enel di Vigliena).

Insieme a Napoli, Salerno è oggi lo scalo marittimo campano che riesce ad avere un traffico di genere vario, infatti il suo sviluppo, nonostante anche qui ci siano problemi di collegamento con l'entroterra, è stato consistente negli ultimi anni, anche se in crescita oscillante per i passeggeri e più consistente per le merci (movimentazione containers), poichè l'area servita è quella limitata della provincia, per cui risente molto dell'andamento della produzione dei vari comparti. Il porto di Salerno si propone quale principale polo sbarco/imbarco per i traffici di Campania, Basilicata e Puglia, rappresentando, per questo ruolo privilegiato, il terzo scalo marittimo commerciale dell'Italia Meridionale in ordine d'importanza dopo Gioia Tauro e Napoli.

Per il porto di Salerno si è realizzato un consistente prolungamento del vecchio porto con la realizzazione di tre nuove darsene ed un nuovo molo. Ci sono inoltre dei progetti per la costruzione di banchine in alcuni approdi per imbarcazioni da diporto, come Agropoli, Camerota e Castellabate, che potranno migliorare l'accessibilità ai fini turistici del litoraneo cilentano.

Il sistema portuale in Campania è caratterizzato dalla prevalenza di porti che nel tempo hanno visto drammaticamente affievolire la loro attività commerciale e peschereccia. Fra i motivi vi sono sicuramente l'inadeguatezza di queste infrastrutture al nuovo tipo di traffico commerciale, che ha bisogno di grandi spazi a terra per lo stoccaggio delle merci e dei containers, e la carenza di una rete di collegamenti a terra adeguata. Emblematici gli esempi di Torre del Greco e Baia che hanno azzerato, nel primo caso, e dimezzato, nel secondo, il traffico commerciale in soli tre anni.

Ma questo fattore lungi dal determinare una crisi irrimediabile del sistema, ha messo in evidenza potenzialità e vocazioni prima soffocate. Si è assistito ad una spontanea riconversione di gran parte dei

porti che se fosse riorganizzata e razionalizzata, potrebbe essere sicuramente volano di sviluppo e riqualificazione per l'intera fascia costiera. Sinteticamente, la funzione di porto commerciale, in effetti può attribuirsi solo ai porti di Pozzuoli, Torre Annunziata (collegabile direttamente con lo SSM) e Castellammare mentre la pesca continua ad avere un ruolo preminente per i porti di Pozzuoli, Torre del Greco, S.Maria di Castellabate, Acciaroli, Marina di Camerota e Sapri.

I restanti porti del sistema hanno trovato nuova vita nella fortissima richiesta di spazi destinati alla nautica di diporto che ha determinato in breve tempo la saturazione delle poche strutture disponibili. Ciò ha spinto molti comuni campani a puntare sulla riconversione dei loro porticcioli in chiave turistica, considerandoli non solo elemento indispensabile per un rinnovato input turistico ma anche una occasione non trascurabile di incrementare i livelli occupazionali.

Attualmente tutto è affidato ad iniziative spontanee e mal organizzate; gli spazi d'ormeggio sono in gran parte attrezzati fruibili solo nei tre mesi estivi e nella maggioranza dei casi la loro gestione è affidata a personale non qualificato ed abusivo, e spesso tali strutture riescono a soddisfare solo la richiesta di un tipo di turismo stanziale.

Se si esamina la condizione dei porti in Campania si nota come i posti barca (sempre disponibili solo nei mesi estivi) siano circa 8.000 di cui la maggior parte offerti da Salerno in su; in tutto il Cilento la disponibilità si riduce a circa 2.700 posti. Sulla Costa Azzurra, in Francia, lungo solo 30 km di costa, sei porti consentono complessivamente un'offerta di 5.432 posti, pari a un valore medio di 180 posti per km. È evidente la necessità di una ristrutturazione pianificata del sistema. Bisognerà provvedere alla individuazione dei porti turistici e degli approdi esistenti da ristrutturare e da costruire ex-novo, indicandone capacità, servizi e via di accesso distinguendo tra «approdi» (infrastrutture marittime e terrestri idonee alla ricettività dei natanti) e «porti» (infrastrutture marittime e terrestri in grado di soddisfare tutte le esigenze degli utenti delle imbarcazioni da diporto, dal rimessaggio alla manutenzione, dall'alaggio alla sosta durante l'intero anno, dai servizi di ristorazione a quelli commerciali e di accoglienza necessari per una confortevole permanenza).

Esiste, comunque, la necessità di tener presente, nella realizzazione o nella ristrutturazione dei porti turistici, la salvaguardia dell'ambiente naturale e paesaggistico che rappresenta una delle maggiori motivazioni che spingono al diporto nautico. La creazione ex-novo di un nuovo porto ha infatti un enorme impatto ambientale ed ecologico non sempre sostenibile per cui sarebbe preferibile la ristrutturazione di strutture esistenti potenzialmente idonee.

In generale nella costruzione ex-novo di simili infrastrutture, non è facile intervenire su un ambiente naturale senza creare degli squilibri profondi; bisogna dunque valutare se l'opera sia capace di innescare uno "sviluppo sostenibile" che è tale quando la qualità dell'ambiente è salvaguardata o addirittura migliorata e quando i cambiamenti economici, urbanistici e sociali comportino vantaggi per la maggioranza della popolazione. Basti pensare, ad esempio, al porto di Baia dove il pescaggio delle grandi navi commerciali ha arrecato notevoli danni ai resti archeologici presenti a pochi metri di profondità. La sua riconversione in porto turistico consentirebbe la salvaguardia e la valorizzazione dell'area archeologica sommersa, di grande richiamo turistico. Infine, se questi interventi non sono accompagnati da un parallelo miglioramento del territorio circostante e dal coordinamento degli interventi nei siti al contorno, essi non comportano alcun progresso e dunque nessuno sviluppo. La costru-

zione o ristrutturazione di un porto turistico deve essere una proposta da inquadrare nel contesto pianificatorio regionale.

Gli interporti.

La legge n. 240/90 ha previsto ed individuato gli interporti di I livello destinati alle provvidenze economiche ed ha stabilito criteri e modalità per la realizzazione degli stessi già individuati dal Piano Generale dei Trasporti nell'ambito del quale era stato previsto in Campania l'Interporto di Nola-Marcianise.

Il Piano Regionale dei Trasporti ritiene in via primaria e conveniente lo sviluppo del trasporto merci per via ferroviaria sulle lunghe distanze, ipotizzando la realizzazione di un sistema di centri merci che abbiano spiccate caratteristiche di intermodalità, per cui è previsto il Polo interportuale di Nola in affiancamento al complesso commerciale esistente (CIS). Detto polo viene unito allo scalo di smistamento merci di Maddaloni-Marcianise della FS in via di completamento e, cosa da non trascurare, si trova tra l'altro nelle vicinanze dell'aeroporto di Grazzanise. Il sistema previsto dal PRT si completa con i centri merci da localizzare a servizio delle realtà provinciali.

Il Polo di Nola è situato all'interno dell'agglomerato ASI dov'è dislocato un impianto per la vendita all'ingrosso (CIS), a ridosso dei mercati di consumo e produzione di Caserta, Napoli e Nola. Esso è situato lungo la linea ferroviaria che si prevede a prevalente traffico merci Roma-Cassino-Cancello-Salerno e tramite il casello autostradale di Nola è collegato con l'autostrada A16 a Bari e l'A30 a Salerno ed indirettamente con l'A2 al nord d'Italia attraverso l'A16 o la provinciale Lago Patria. Dalla viabilità principale si arriva all'interporto attraverso l'Asse di Supporto Industriale, da cui si distacca l'asse attrezzato dell'ASI sul quale a sua volta s'innesta l'asse di Penetrazione che è la strada principale dell'impianto. Il centro merci delle FS è invece situato nel comune di Marcianise e sarà utilizzato per la scomposizione-ricomposizione dei convogli merci.

Il Complesso infrastrutturale di Nola progettato per consentire la piena integrazione dell'intero sistema trasportistico, costituisce l'unico interporto di rilevanza nazionale ubicato nel Centro-Sud e destinato a servire una vasta area del territorio nazionale, incentivando l'interconnessione con gli altri centri logistici italiani ed internazionali. Con una superficie complessiva di oltre due milioni di metri quadri di cui circa 700.000 coperti, l'impianto nolano costituisce un polo articolato di aree concepite per soddisfare l'intera gamma di utenza gravitante sulla vasta zona di influenza del complesso interportuale.

L'Interporto ha accesso diretto alla A2 Napoli-Roma, alla A16 Napoli-Bari, alla A3 Salerno-Reggio Calabria ed alla A30 Caserta-Salerno, risultando così baricentrico rispetto all'intera rete viaria regionale e nazionale. Il collegamento alla rete ferroviaria è garantito dalla stazione FS situata all'interno dell'impianto interportuale, assicurando l'attivazione di treni bloccati mediante un'agevole e rapida confluenza con il cuore del trasporto merci ferroviario. Il complesso infrastrutturale dell'area interportuale consente all'impianto di Nola di proporsi risolutivamente alle esigenze logistico-distributive dei vari operatori, costituendo punto di smistamento strategico per i flussi merci Nord-Sud e rappresentando una risposta adeguata alle attività retroportuali del golfo di Napoli e Salerno.

È di due anni fa l'approvazione, da parte dell'Autorità regionale, della fase operativa del programma dei lavori previsti per la realizzazione dell'Interporto Marcianise-Maddaloni. Il Consorzio SAPROSER, che ha in affidamento i lavori, ha comunicato che sono già cominciate le operazioni relative agli espropri e si stanno svolgendo gli incontri con i rappresentanti della Società Autostrade per gli svincoli relativi all'Interporto sulla A30 e sulla A1. In relazione agli espropri è stata già ottenuta l'autorizzazione dal Comune di Maddaloni per l'occupazione di urgenza delle aree destinate a terminale intermodale e ai capannoni.

Le altre infrastrutture.

La stretta interconnessione fra lo sviluppo del sistema insediativo e l'infrastrutturazione del territorio si può facilmente cogliere ripercorrendo le varie fasi del processo di urbanizzazione in Campania.

La interdipendenza fra lo sviluppo della rete infrastrutturale ed il sistema insediativo è particolarmente evidente lungo alcuni itinerari che costituiscono dei veri e propri assi di sviluppo residenziale ed industriali, con consistenti fenomeni di congestione e degrado - si pensi alla SS 7 bis (in particolare ai tratti fra Capua e Secondigliano, e tra Casalnuovo e Napoli), alla SS 87 (fra Caivano, Casoria e Secondigliano), alla Tirrena inferiore lungo la costa vesuviana, alla Domitiana fra Pozzuoli e Bagnoli, o ancora alla autostrada A3 fra Pompei e Salerno.

Ci sono assi di collegamento intercomunale, come quello fra S.Maria Capua Vetere e Caserta o la Cicumvallazione esterna fra Giugliano e Mugnano, lungo i quali si sta avendo un significativo sviluppo del commercio all'ingrosso e del terziario. Nell'area napoletana la interdipendenza fra lo sviluppo della rete infrastrutturale ed il sistema insediativo è particolarmente evidente nella zona orientale, in cui le diverse infrastrutture realizzate nel tempo hanno più o meno seguito le stesse direttrici, quella costiera e quella alle pendici del Vesuvio, dove si trovano gli insediamenti esistenti e, parallelamente ed a breve distanza, strade statali, autostrade e/o ferrovie.

Meno evidente è questa interdipendenza nella zona nord-occidentale, dove agli antichi tracciati (S.Maria a Cubito, la consolare Campana, l'Appia, la Domitiana), intorno ai quali si sono sviluppati gli insediamenti, si sono sovrapposte, con funzione di viabilità veloce, strade di collegamento trasversale, con andamento est-ovest, in rapporto alla dislocazione sul territorio degli agglomerati ASI. La logica che ha prevalso nelle scelte di localizzazione delle infrastrutture ha proposto generalmente uno schema radiocentrico che ha favorito la polarizzazione sui capoluoghi ed il collegamento di questi con i centri minori.

L'intervento infrastrutturale non è stato comunque integrato da una modificazione dei ruoli e da una riqualificazione degli insediamenti esistenti, per cui la sola infrastrutturazione non è riuscita a trasformare il sistema insediativo gerarchico esistente in uno a rete - anzi, talvolta, il tipo di infrastruttura costruite, a scorrimento veloce e con scarsi rapporti con il contesto, non ha fatto altro che provocare fenomeni di degrado del territorio (incentivazione della edificazione abusiva, depauperamento delle risorse ambientali, consumo di suolo, ecc.) che hanno accentuato la mancanza di qualità urbana ed ambientale e quindi lo squilibrio fra tali aree ed il capoluogo.

Non diversamente è accaduto o sta accadendo in altre parti, anche interne alla regione, come ad esempio nel territorio beneventano, dove per migliorare le connessioni dei centri minori con Benevento e

costruire delle alternative alle vecchie e trafficate strade statali o provinciali, sono state previste strade a scorrimento veloce che, prive di rapporto con gli insediamenti esistenti, attraversano aree di notevole interesse paesaggistico o addirittura archeologiche e rischiano di costituire l'occasione per le future non controllate espansioni edilizie.