



Campania: territorio e città di fronte alla sfida della logistica

Campania: Territory and City
in Front of the Challenge of the Logistics

Giuseppe Mazzeo

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

La necessità di un approfondimento

All'interno del sistema territoriale meridionale la Regione Campania si presenta come un polo importante nel settore del trasporto e dello smistamento delle merci. Questo ruolo si è venuto rinforzando in seguito alla realizzazione di infrastrutture dedicate alla logistica, connesse ad infrastrutture di supporto.

Il sistema campano presenta punte di eccellenza di livello nazionale che possono incentivare il ruolo della Regione in questo settore, ma presenta anche fattori negativi che possono rallentare il decollo del settore. Si fa riferimento alle strozzature infrastrutturali e gestionali che ne inceppano l'efficienza, ma anche alla debolezza del sistema produttivo regionale che non garantisce una massa critica locale alla logistica campana. Un terzo aspetto è la mancanza di un chiaro disegno di programmazione degli investimenti e una maggiore chiarezza dei ruoli da assegnare alle diverse iniziative, nate soprattutto sulla base di spinte localistiche non coordinate.

Il paper analizza la situazione della logistica territoriale in Campania e delle sue interrelazioni territoriali individuando punti di forza e di debolezza e potenziali fattori evolutivi. Gli aspetti della logistica che vengono affrontati sono di tipo territoriale e si differenziano da quelli della logistica urbana per la quantità di merci movimentate e per la concentrazione in pochi poli strategici, in quanto queste piattaforme logistiche richiedono attrezzature specializzate e ampi spazi per la movimentazione e il deposito.

L'analisi del rapporto tra territorio e logistica individua quelli che sono i principali elementi di interconnessione e, spesso, di crisi, nell'uso dello spazio fisico, in ragione degli obiettivi a volte divergenti tra il governo del territorio ed i soggetti economici.

Si passa successivamente ad analizzare lo stato del movimento merci in relazione alla portualità mediterranea e lo

Logistics can be defined as the process of planning, organization and control of all the activities of transport and storage of goods and informations; it interests all the productive phases, from the acquisition of raw materials, to the production process in the factories, up to the delivery of the finished products to the final customers. The specific trend of the production's process due to the logistics involves the flows and the storage of goods, from raw materials to semi-finished goods to finished products, so they are available to consumers. In this way the logistics intersects the territory at different stages of its activity: when the raw materials are brought to the factory, when the factory sends to other factories semi-production units, where products are stored in equipped areas, and when the final goods are brought to terminal sales.

Within the Southern territorial system the Campania is an important hub in the transport and sorting of goods. This role has made stronger after the carrying out of new infrastructures dedicated to the logistics, related to other support infrastructures, as railways and motorways.

The regional system presents nationwide excellence's peaks that could encourage its role in this sector, but there are also negative factors that may to slow the take-off of the sector. The reference is to the infrastructures and operating bottlenecks interfering the efficiency, but also to the weakness of the regional production's system that doesn't ensures a local critical mass to the logistics of the region.

A third aspect is the lack of a clear structure of programming investment and greater clarity of roles assigned to various initiatives, arising mainly on local, uncoordinated pushes.

The paper analyzes the situation of territorial logistics and of its spatial interrelationship in Campania, identifying strengths, weaknesses, and potential evolutionary factors. The discussion faces up aspects of territorial logistics; they differ from the urban logistics for the amount of handled commodities and for the concentration in a few strategic poles, because these logistics platforms require specialized equipments and wide spaces for movement and deposit.

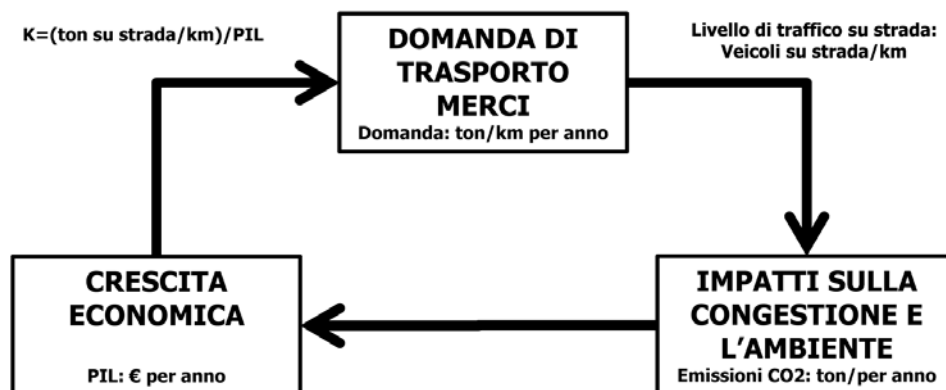
The first part of the paper analyses the relationships between territory and logistics and identifies either the main elements of interconnection or, often, of crisis in the use of physical space, for reasons of the diverging objectives between the territorial government and the economic actors.

The second part considers the condition of good's movement in relation to the Mediterranean port facilities, to the state of the logistics system of Campania, and to the economic and territorial situation of the region.

To this purpose, the paper also explores the evolution of territorial planning in Campania, highlighting how a series of choices, including those related to the location of logistics facilities, have been made outside of existing planning tools.

stato del sistema logistico campano (non ancora definito in tutte le sue parti) in relazione anche alla situazione economica e territoriale regionale.

A questo scopo il paper approfondisce anche l'evoluzione della pianificazione territoriale in Campania, mettendo in evidenza come molte scelte, tra cui quelle connesse alla localizzazione degli impianti della logistica, siano avvenute al di fuori di strumenti di piano vigenti.



Il trasporto merci è un elemento fondamentale di un sistema economico efficiente; il suo apporto alla crescita della ricchezza è riconosciuto, così come i suoi impatti negativi in termini di congestione ed inquinamento.

Economia e territorio

Nella costruzione di un progetto di sistema territoriale la necessità di una completa definizione degli elementi e delle interrelazioni tra i fattori concorrenti ha portato ad individuare nell'analisi di sistema una delle migliori metodologie per determinare e misurare cause ed effetti delle azioni antropiche sul territorio.

Questa premessa assume un particolare valore quando si ragiona dell'uso del territorio in una prospettiva a carattere economico.

Il trasporto merci è evidentemente una componente fondamentale di un sistema economico e la sua robustezza (in termini di contributo alla formazione di ricchezza) discende da tre fattori, ossia la crescita economica, la domanda di trasporto e l'impatto sulla congestione e sull'ambiente (Taniguchi *et al.* 2000). In questa ottica l'analisi degli impatti reali e potenziali del movimento delle merci sul territorio non può che rientrare di diritto nella determinazione delle connessioni sistemiche insite nel rapporto territorio-economia. Questo per tre ordini di motivi:

- le peculiarità del fattore economia nella trasformazione territoriale, essendo la circolazione monetaria la principale molla che provoca adattamento ed adeguamento degli spazi;
- l'incidenza del movimento delle merci sul territorio, in relazione all'occupazione di suolo per la costruzione delle infrastrutture di deposito e di movimentazione (porti, stazioni ferroviarie, interporti, aeroporti) e in relazione alla occupazione di spezzoni estesi di rete cinematica per consentirne la movimentazione;
- l'incidenza del movimento delle merci sul fattore inquinamento (suolo, aria, acqua, rumore) e, di conseguenza, sulla qualità della vita dell'uomo e degli ecosistemi naturali.

Secondo Perroux (1950), lo spazio economico è definito dalle relazioni tra diversi fattori economici. Ne deriva che la localizzazione spaziale di ciascun elemento economico, in relazione agli altri, assume un valore specifico che non avrebbe se fosse posizionato in altro luogo e fosse connesso con altre relazioni.

In uno spazio territoriale nel quale sono presenti sistemi infrastrutturali diversi (terrestri, marittimi, aerei) le relazioni economiche tra soggetti economici generano uno spazio reticolare che nasce e si sviluppa localmente e può divenire più esteso solo successivamente e solo se sussistono determinate condizioni al contorno. Questa trasformazione verso dimensioni più ampie e verso posizioni gerarchiche predominanti diviene possibile solo se il territorio si dota di determinate infrastrutture, se si riducono i costi di trasporto, grazie anche all'applicazione dei principi della logistica, e se i vincoli territoriali diventano più deboli riducendo l'effetto di attrito dovuto alla fisicità dello spazio e alla scarsa fluidità dei gruppi socio-economici locali.

Logistica e territorio

La logistica può essere definita come il «processo di pianificazione, organizzazione e controllo di tutte le attività di movimentazione e stoccaggio dei beni e delle informazioni dai punti di acquisizione delle materie prime, attraverso il processo produttivo dell'azienda, sino al cliente finale sotto forma di prodotti finiti» (Luceri s.d.).

Lo specifico filone del processo produttivo riconducibile alla logistica si occupa di flussi e di stoccaggio dei beni, dalle materie prime ai beni semilavorati ai prodotti finiti, in modo che essi siano disponibili ai consumatori finali. In questo modo la logistica interseca il territorio in diverse fasi della sua attività: quando le materie prime sono portate in fabbrica, quando la fabbrica manda i semilavorati ad altre unità

produttive, quando i prodotti devono essere stoccati in spazi attrezzati per essere spediti in luoghi diversi da quelli di produzione e quando i beni finali sono portati ai terminali di vendita.

L'intersezione tra logistica e territorio avviene, quindi, in diversi momenti del processo produttivo ed ha a che fare sia con impatti di tipo fisico (spazio per lo stoccaggio, reti per il movimento), che con impatti socio-economici (posti di lavoro, qualità dell'ambiente, ...).

Ne deriva che in molti momenti la logistica interseca le altre funzioni urbane presenti sul territorio e ne influenza qualità e rilievo.

Lasciando da parte la logistica quale strumento per rendere efficiente la produzione e la distribuzione, anche se tale accezione è quella primaria, interessa in questo lavoro considerare i momenti nei quali il soggetto economico entra in conflitto con il territorio, ossia quando si ha a che fare con il trasporto delle materie prime al luogo di produzione e con la distribuzione fisica del prodotto alla clientela.

A questo proposito è chiaro che da una parte si trova l'azienda, dall'altra i soggetti (diversi) che gestiscono il territorio (mediante strumenti anch'essi diversi). Queste due parti hanno obiettivi dissimili che spesso possono confliggere. Infatti obiettivo di base di una qualunque azienda è contribuire alla creazione di profitto portando il bene al cliente al prezzo totale più basso e nella realizzazione di questo obiettivo entrano di diritto anche le modalità di immagazzinamento (a monte e a valle della produzione) e di trasporto dei beni; obiettivo del governo del territorio, invece, è rendere possibile tale operazione al minor costo sociale possibile, realizzando un efficace controllo e prefigurando un uso razionale dello spazio.

La logistica è un processo di tipo prettamente economico e il suo recente sviluppo deriva dai profondi cambiamenti intervenuti nelle modalità di svolgimento dei processi produttivi, i quali hanno visto lo sviluppo sempre più marcato di fenomeni di polverizzazione della distribuzione e, quindi, un ruolo crescente delle fasi di trasporto e movimentazione. Un secondo fattore da tenere in conto è che il sistema produttivo ha complessivamente allungato la filiera dei passaggi che portano il prodotto al consumatore finale: attività quali lo stoccaggio, la movimentazione, la manipolazione, il confezionamento, la distribuzione erano, un tempo, appannaggio dell'impresa produttrice mentre oggi tendono ad essere "esternalizzate", se non più strategiche e funzionali allo specifico *core business* aziendale (Borghesi, Buffa, Canteri 1997).

Componenti fondamentali di un sistema logistico sono:

- numero, dimensione e distribuzione geografica degli impianti;
- costo del servizio, anche in relazione al livello qualitativo della rete di trasporto, in termini di velocità ed affidabilità.

Tali componenti sono interrelate tra di loro e la loro ottimizzazione può essere ottenuta attraverso un approccio

di tipo sistemico e può portare a diverse configurazioni operative. In relazione alla gamma dei servizi offerti e al numero di operatori specializzati nel settore, i distretti logistici possono assumere diverse tipologie; si individuano, in particolare, distretti focalizzati, distretti multi specializzati, piattaforme logistiche e distretti generalisti (Vona 2001). Altra connessione con il territorio si ritrova nella considerazione che la logistica è un fenomeno distrettuale (Becattini 1999). Un distretto produttivo che si forma in un determinato territorio, per via dei processi di esternalizzazione di specifiche fasi del processo (*outsourcing*), crea nello stesso territorio un sistema di imprese che offrono servizi derivati, tra cui primeggiano quelli logistici; in questo processo assumono una forte rilevanza le economie che si creano grazie alla contiguità territoriale, elemento che incide sia sul controllo reciproco tra le imprese che sulla creazione di attività di servizio a carattere spesso "condominiale".

La creazione di distretti produttivi si fa forte anche della dimensione delle imprese insediate, per cui la presenza di un sistema economico debole riduce la possibilità di insediamento di sistemi logistici; ne deriva che i distretti produttivi sono localizzati preferibilmente in aree economiche sviluppate e auto-consistenti.

Un distretto logistico rappresenta generalmente un valore aggiunto in un territorio, in quanto crea una serie di ricadute positive di ordine economico e infrastrutturale, tra le quali è possibile ricordare:

- crescita e innovazione del sistema con effetti positivi sul reddito e sull'occupazione;
- vantaggi localizzativi del territorio rispetto ad altri;
- specializzazione ed emulazione competitiva tra le imprese presenti nell'area;
- realizzazione di nuove infrastrutture a vantaggio anche del territorio;
- sviluppo quantitativo e qualitativo dei servizi.

Vi sono poi i costi esterni connessi alla mobilità (Boscacci 2004), ossia:

- i costi ambientali sopportati da coloro che abitano e vivono in contatto con le diverse attività connesse al trasporto;
- i costi ambientali da compromissione delle risorse naturali intaccate;
- i costi da congestione connessi ai tempi di percorrenza e alla sicurezza.

Un sistema logistico gestisce il trasporto e la distribuzione di due categorie di beni: alla prima appartengono i beni prodotti nel territorio e distribuiti sia nello stesso territorio che al di fuori di esso; alla seconda appartengono i beni prodotti al di fuori del territorio e distribuiti in esso o in transito attraverso di esso. La rilevanza del sistema produttivo locale incide sulla dimensione della prima quota, mentre la seconda diviene preponderante quando il territorio è solo luogo di consumo o di transito verso altre destinazioni.

I processi di costruzione di agglomerazioni logistiche non possono innescarsi senza la presenza di idonee dotazioni infrastrutturali, quali collegamenti stradali e ferroviari e impianti per la logistica e l'intermodalità (piazzi attrezzati, fasci di binari, linee ferroviarie elettrificate, sistemi informativi e di telecomunicazioni, impianti per attività ad elevato valore aggiunto, quali la movimentazione in ambiente refrigerato e ad atmosfera controllata).

La realizzazione di tali infrastrutture è, in massima parte, competenza della mano pubblica in quanto, per la dimensione e per il loro carattere sociale, nessun privato avrebbe la capacità di effettuare investimenti infrastrutturali di questo tipo. «Per questa ragione, dunque, ed in considerazione del fatto che l'attività di trasporto merci può essere, a giusta ragione, per certi versi assimilabile ad un servizio di pubblica utilità, i governi nazionali, locali e la stessa Unione Europea, tramite il finanziamento di specifici programmi di investimento, hanno accresciuto i fondi destinati al potenziamento delle reti infrastrutturali per l'interscambio dei prodotti agricoli e industriali» (Vona 2001, 213).

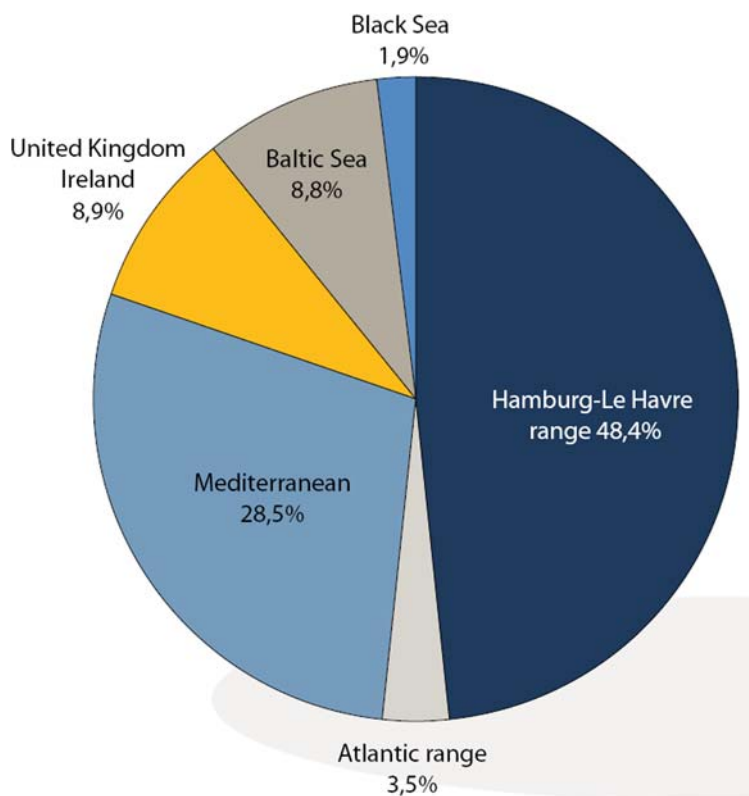
I porti campani nel panorama dei traffici mediterranei

Parlare di logistica e trasporto merci vuol dire prestare una particolare attenzione al mezzo che più di altri viene utilizzato per il trasporto merci, cioè quello marittimo. Nel 2008 il sistema portuale italiano ha movimentato 343.996.013 tonnellate di merci; il maggiore, Genova, ha movimentato 55.666.701 tonnellate. I tre principali porti europei (Rotterdam, Anversa e Amburgo) hanno movimentato, rispettivamente, 406.032.000, 181.500.000 e 140.381.000 tonnellate.

La crisi economica e finanziaria che è iniziata nel 2008 ha avuto rilevanti effetti sul traffico merci internazionale. A questi effetti le strutture che si occupano di movimentazione e trasporto merci, in primis i terminali portuali, stanno rispondendo in maniera diversificata con l'obiettivo di raggiungere un miglior posizionamento internazionale nel momento in cui la ripresa economica farà sentire i suoi effetti anche sul traffico merci.

Nel Mediterraneo la rotta principale seguita dal traffico merci è quella che va da Suez a Gibilterra. Lungo questa rotta sono posizionate una serie di infrastrutture portuali che riescono ad assorbire una quota del tonnellaggio totale, mentre il restante flusso merci è di attraversamento.

I porti mediterranei presentano caratteristiche diverse tra di loro. Alcuni consentono la movimentazione di merci secondo modalità Ro-Ro, altri sono specializzati nell'attracco



Il movimento container nei porti europei è stimato al 2008 pari a 90.700.000 TEU¹. Di questi il 28,5% (circa 25.850.000 TEU) transita nel Mediterraneo nel quale la rotta principale è quella est-ovest.

delle grandi navi porta-container e nel successivo reimbarco delle merci su porta-container più piccole (*transshipment*), altri, infine, consentono il carico-scarico di merce sfusa. Spesso nella stessa struttura portuale sono presenti, in ambiti diversi, specializzazioni diverse.

Un prodotto contenuto in un container che deve raggiungere l'Europa del Nord quando entra nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez può scegliere diversi percorsi alternativi. I principali sono:

1. attraversare il Mediterraneo da est ad ovest, passare Gibilterra e risalire l'Atlantico;
2. scaricare il container in un porto di *transshipment*, caricarlo su una nave più piccola e proseguire via mare fino a destinazione;
3. scaricare il container in un porto di *transshipment*, caricarlo su una nave fino ad un porto nel Mediterraneo settentrionale, caricarlo su treno merci e portarlo a destinazione;
4. scaricare il container in un porto di *transshipment*, caricarlo su treno merci e portarlo a destinazione.

La scelta della migliore alternativa di viaggio deriva da fattori diversi che sono riconducibili, sostanzialmente, all'efficienza del servizio in termini di costo di movimentazione e di tempo necessario al raggiungimento della meta finale. Si consideri, ad esempio, che se un container venisse scaricato in

	Teu 2008	Δ% 2005-2008
Porti europei	90.700.000	23,0
Porti mediterranei	25.850.000	=
Gioia Tauro	3.467.772	9,7
Genova	1.766.605	8,7
La Spezia	1.246.000	21,6
Taranto	786.655	9,7
Livorno	780.000	18,4
Napoli	481.521	21,9
Venezia	379.072	29,4
Trieste	335.943	66,9
Cagliari	256.564	-60,6
Savona	252.837	15,1
Ravenna	203.702	20,8
Porti italiani	9.956.671	=

Il movimento container nei principali porti italiani al 2008. Si può constatare che essi movimentano circa il 30% dei container movimentati dai porti mediterranei. Tale percentuale ha ampi margini di miglioramento.

un porto del Mediterraneo settentrionale e proseguisse senza intoppi verso Rotterdam, potrebbe arrivare con 8 giorni di anticipo rispetto allo stesso container che proseguisse via mare, con una notevole riduzione dei tempi di percorrenza e, contemporaneamente, riducendo di 45 kg l'emissione di CO₂ per ogni container trasportato (Minella 2010).

Rispetto a queste considerazioni generali quali sono le mosse che i porti del Mediterraneo stanno portando avanti? Nel Mediterraneo sono presenti porti storici di rilievo continentale (Genova, Marsiglia, Venezia, Barcellona) e porti di più recente sviluppo (Valencia, Gioia Tauro, Cagliari, Taranto, ...). Esistono anche nuove realtà che si stanno attrezzando e che potranno giocare un ruolo importante nella redistribuzione dei flussi di movimentazione merci; il riferimento è, in particolare, ai porti dell'Africa mediterranea: Tangeri in Marocco, Port Said e Nuova Damietta in Egitto, Endifha in Tunisia, Orano in Algeria. Secondo alcune stime nel 2015 la capacità di movimentazione di questi porti africani potrebbe raggiungere i 5 milioni di container (Napoli 2008: 481.000 circa) inserendo nuovi *competitors* nella sfida alla capacità di attrazione dei flussi di merce.

Per quanto concerne la portualità italiana si assiste ad un generale riposizionamento che delinea nuovi sistemi di alleanze. Gioia Tauro, Cagliari e Taranto, che insieme movimentano circa 4,5 milioni di Teu, hanno deciso di creare una associazione, denominata Imeta, con l'obiettivo di porre in atto azioni concordate per l'attrazione di flussi container; una delle prime azioni è stata la cancellazione della tassa di ancoraggio portuale.

Una seconda alleanza in atto è quella tra i porti dell'Adriatico settentrionale: Trieste, Venezia, Ravenna e Capodistria hanno deciso azioni comuni per presentare questo sistema portuale come porta principale al mercato dell'Europa Centrale (Trupac, Kolenc 2002).

L'associazione si chiama NEPA (*North Adriatic Port Association*) e prevede nei prossimi anni investimenti per 3,4 miliardi di euro di cui 2,2 provenienti da privati. Gli investimenti nei singoli porti sono destinati a migliorare l'offerta infrastrutturale, prevedendo la realizzazione della piattaforma logistica e la ristrutturazione dei moli a Trieste (642 milioni di euro), la realizzazione del terminal delle autostrade del mare e dei container a Venezia (850 milioni), un nuovo molo e un terminal container a Capodistria (500 milioni), lo scavo dei canali e un nuovo terminal ferroviario a Ravenna (470 milioni).

Da considerare l'apporto di una grande banca come Unicredit che ha previsto investimenti per 1 miliardo di euro, suddivisi tra Trieste e Genova.

Una situazione più fluida e non definita è quella dei porti dell'alto Tirreno (Genova, Savona, La Spezia e Livorno). In questo caso sono i singoli porti a lavorare per il rafforzamento della propria posizione, come è il caso di Genova che ha stretto un'alleanza con il porto di Tangeri.

In questo quadro le strutture portuali campane (Mazzeo 2009) si caratterizzano per un grande radicamento storico ed economico nel territorio regionale, ma anche per le problematiche di cui soffrono e che sono connesse con le loro caratteristiche intrinseche. In particolare:

1. i principali porti campani (Napoli e Salerno) sono strutture portuali di tipo universale, quindi movimentano merci con tecnologie diverse e, spesso, non specializzate;
2. i due porti principali sono di livello nazionale per quanto concerne la scala competitiva e la dimensione del traffico merci;
3. i porti sono la principale porta di imbarco e sbarco delle merci nel territorio regionale ma non sembrano avere un grande ruolo al di fuori della regione;
4. i porti campani hanno una superficie limitata in quanto sono stretti lungo la linea di costa da una urbanizzazione molto densa che ne limita le potenzialità di crescita;
5. tra le principali problematiche connesse al rapporto tra strutture portuali ed hinterland è da citare la mancanza di strutture a terra che fungano da centri di distribuzione esterni ai porti. Queste strutture possono giocare un ruolo importante quando si presentano ben definite nella loro missione funzionale e ben strutturate nella conformazione fisica, in particolare nell'accesso all'intermodalità e nella capacità di movimentazione delle merci. Per ovviare parzialmente a questa mancanza si è recentemente inaugurato uno shuttle di collegamento diretto tra porto di Napoli ed Interporto Campano di Nola.

Il ruolo nascosto della pianificazione territoriale in Campania

La localizzazione di infrastrutture strategiche come quelle legate alla logistica si configura come un tipico esempio di previsione di livello territoriale, in connessione con analoghe previsioni contenute nella programmazione economica dello sviluppo.

Tale interrelazione è quella che dà sostanza ad un processo ordinato di trasformazione territoriale e che era alla base delle ipotesi di programmazione economica messe in campo negli anni Sessanta.

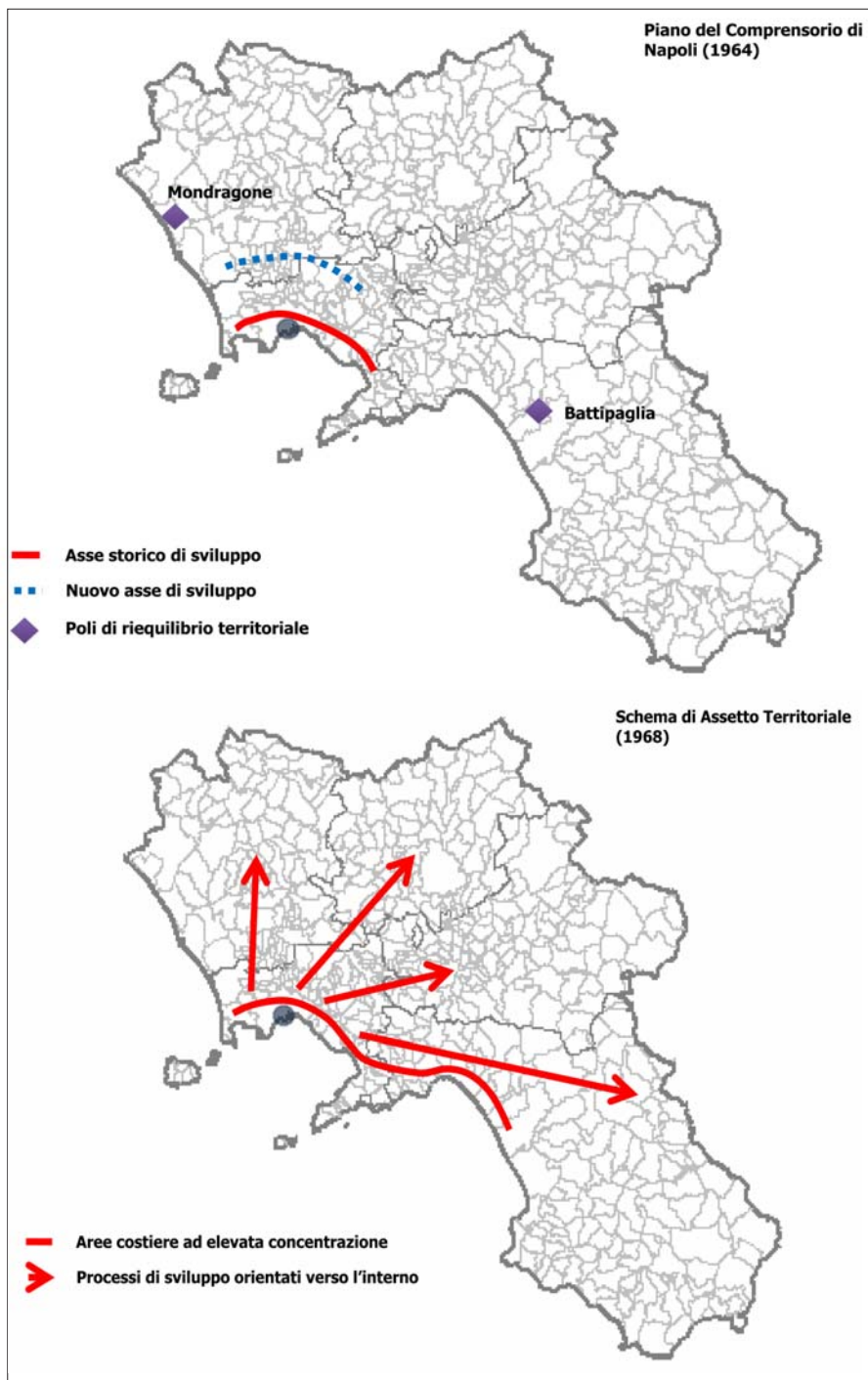
In Campania, come in altre regioni, tale convergenza non si è attuata soprattutto perché le diverse ipotesi di pianificazione territoriale non sono quasi mai divenute effettivo strumento di guida delle trasformazioni realizzate, benché le ipotesi organizzative del territorio e le linee di tendenza previste abbiano inciso in profondità nelle politiche operative messe in atto nel territorio regionale.

La localizzazione delle aree di sviluppo industriale definite nella prima fase dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno, iniziato nel 1951 e durato fino al 1992 (Cafiero 2000), la realizzazione degli assi autostradali Nord-Sud ed Est-Ovest, la scelta delle polarità di sviluppo territoriale, sono alcune tra le azioni di programmazione che hanno inciso sulla forma del territorio al di fuori di linee pianificatorie proprie.

Nel Piano Territoriale Regionale (Regione Campania 2008) si legge che «ripercorrendo le vicende relative all'assetto del territorio e allo sviluppo della Regione Campania, attraverso i principali documenti e piani prodotti dalla fine degli anni '50 ad oggi, si evidenzia quanto la pianificazione ter-

ritoriale sia stata poco operativa e spesso solo enunciativa di proposte generali o di indirizzo per strumenti da redigersi in tempi successivi, benché spesso basata su studi di notevole ampiezza e su una vasta mole di dati statistici.

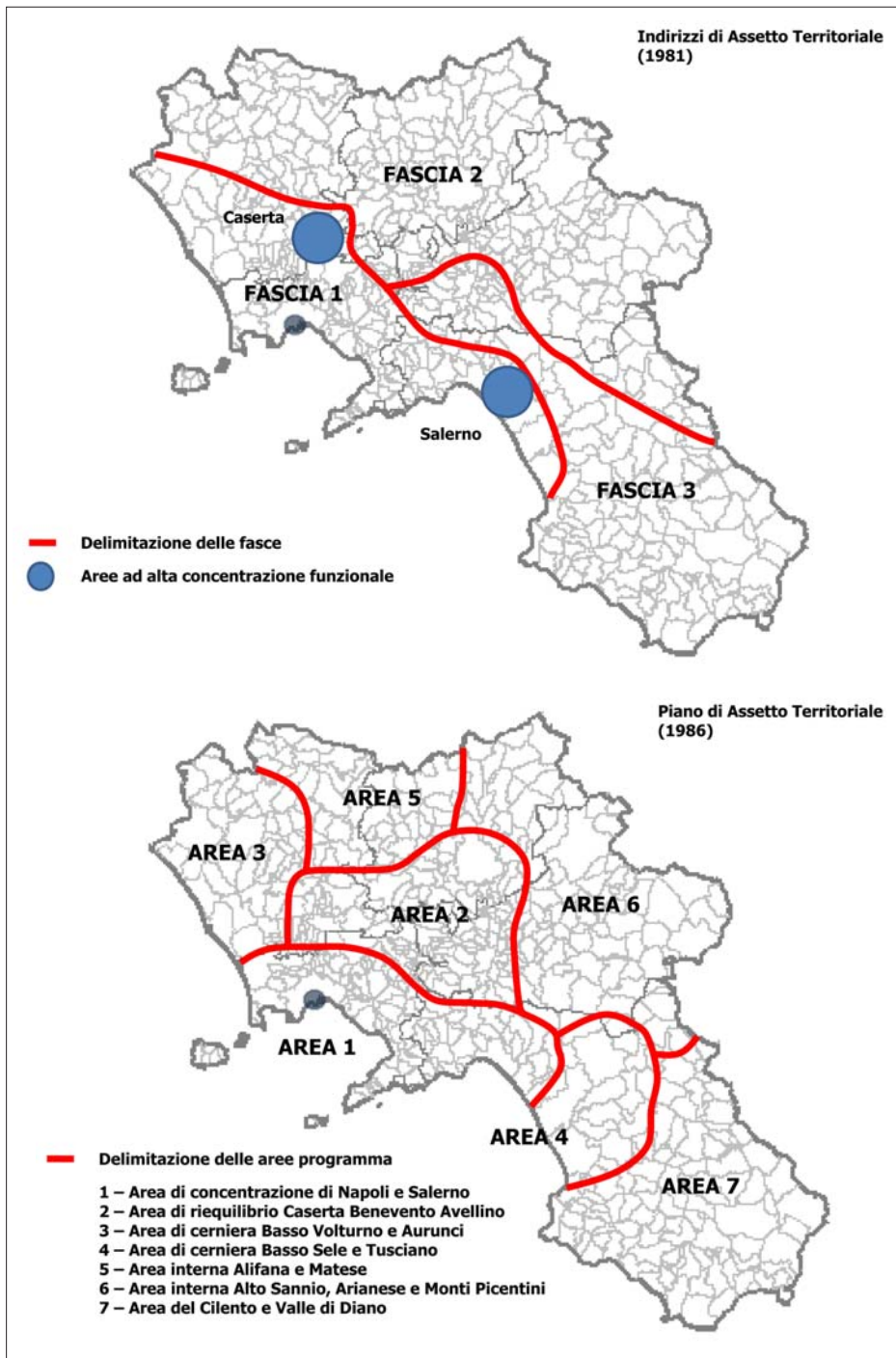
Non a caso tali documenti di programmazione sono definiti spesso come 'studi', 'indirizzi', 'schemi' e non 'piani'. Se si esaminano le diverse proposte, si osserva come tutte



La pianificazione territoriale in Campania ha visto il succedersi di una serie di piani che, solo recentemente, si sono trasformati in strumenti vigenti. Nonostante ciò molte previsioni in essi contenute si sono realizzate.

presentino come denominatore comune la necessità di un riequilibrio territoriale.

Tale obiettivo ricorrente è stato affrontato in modi diversi nel corso degli ultimi sessanta anni facendo riferimento a schemi territoriali che sono di volta in volta strutturati per fasce (che, a partire dalla costa, delineano spazi diversi a diversa dotazione di risorse e di servizi) o per direttrici di



La pianificazione territoriale in Campania ha adottato, nel tempo, due modelli di pianificazione del territorio; alcuni piani hanno ragionato per direttrici di sviluppo, altri per aree o fasce di sviluppo.

sviluppo (che vogliono diffondere lo sviluppo verso l'interno decongestionando la costa).

Uno dei primi piani di livello territoriale, il Piano del Comprensorio di Napoli (Comune di Napoli 1964), esteso a 96 Comuni delle province di Napoli, Caserta e Salerno, prevedeva la decompressione e la riqualificazione funzionale della fascia di costa, la formazione di un sistema industriale al di

fuori di Napoli e lo sviluppo di un reale sistema metropolitano. Il piano prevedeva l'alleggerimento dell'asse storico di sviluppo, quello costiero che da Pozzuoli arriva a Castellammare di Stabia, prefigurando un secondo asse di sviluppo produttivo posto tra Villa Literno e Nola e lo sviluppo di due poli di riequilibrio a Mondragone (Caserta) e a Battipaglia (Salerno). Lo Schema di Assetto Territoriale (CRPEC 1968), adottato dalla Giunta Regionale nel 1971, poneva l'obiettivo di orientare i processi di sviluppo verso l'interno, invertendo, in questo modo, gli effetti di concentrazione presenti lungo la costa.

Gli Indirizzi di Assetto Territoriale (Regione Campania 1981), messi a punto dopo il terremoto del 1980, propongono l'immagine della Campania formata da fasce, ipotesi che era stata teorizzata per la prima volta alla fine degli anni Cinquanta negli studi di Nino Novacco e Manlio Rossi Doria (Sbriziolo De Felice 1972); negli Indirizzi ciascuna fascia presentava differenti dotazioni in termini di risorse e per ciascuna fascia erano proposte operazioni di ricucitura del sistema urbanistico, di quello economico e di quello della mobilità.

All'interno del Piano si prevedeva una suddivisione del territorio regionale in tre fasce: la prima comprendeva l'area metropolitana di Napoli ed era estesa fra il Volturno e il Sele, con le aree ad alta concentrazione del casertano e salernitano; la seconda comprendeva il sistema interno che va dall'Alto Calore alla Valle dell'Ofanto e dalla Valle del Tammaro all'alta

Valle del Sele ed era incentrata sui centri di Benevento, Ariano Irpino e Lioni; la terza l'area intermedia comprendente Avellino e la sua area di influenza, il Vallo di Diano e il Cilento.

La questione del riequilibrio economico e territoriale è riproposta nel Piano di Assetto Territoriale (Regione Campania 1986). Il PAT propone il rafforzamento dell'area intermedia

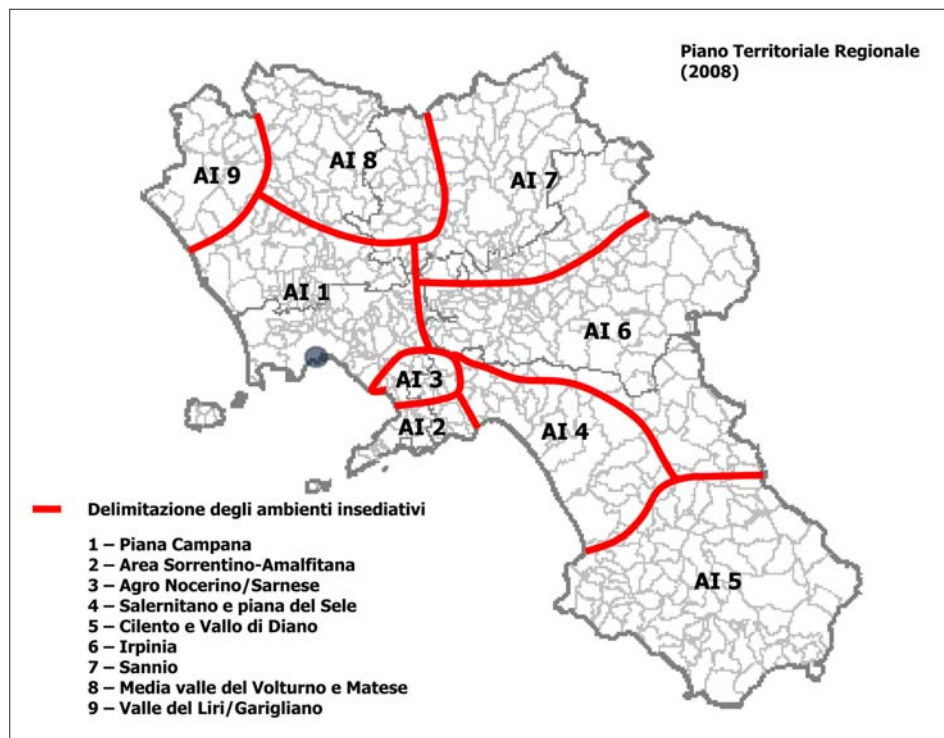
della Regione, costruito lungo l'asse che unisce Caserta, Benevento, Avellino e Salerno, allo scopo di ridurre la pressione su Napoli consentendo la costruzione di una reale area metropolitana.

Il PAT individuava un sistema di "aree programma", ossia l'area di concentrazione di Napoli e Salerno; l'area di riequilibrio programmato comprendente i centri urbani di Caserta, Benevento e Avellino; le due aree cerniera del Basso Volturno e Aurunci e del Basso Sele e Tusciano; l'area interna Alifana e Matese; l'area interna Alto Sannio, Arianese e Monti Picentini; l'area costiera e interna del Cilento e Vallo di Diano. In ciascuna di esse venivano individuati processi di sviluppo in relazione alle due tipologie di squilibri presenti: quello tra costa e interno e quello connesso alla organizzazione esistente nelle singole aree programma.

Il Piano Regionale di Sviluppo (Regione Campania 1990) continua a ragionare in termini di dualismo tra una metropoli regionale costiera e unità territoriali, per lo più interne, costituite da aree urbane, da direttrici e da unità ambientali di raccordo.

Si arriva, infine, al Piano Territoriale Regionale attualmente in vigore (Regione Campania 2008), che disegna un sistema di territori definendo, alle diverse scale, tipologie di azioni strategiche senza scendere in dettagli attuativi specifici. Il PTR, approvato con la L.R. 13 del 13 ottobre 2008, rappresenta un tipico strumento di pianificazione senza piano (Mazzeo 2006), al quale viene assegnato un carattere fortemente processuale e strategico (Belli 2003) che trasforma il piano in uno strumento di «generazione di immagini di cambiamento».

Il PTR si fonda su tre "immagini strategiche" da cui derivano sette aree tematiche e sedici indirizzi strategici. Lo sforzo di territorializzare il piano risiede nella costruzione di quattro "quadri territoriali di riferimento", uno a carattere reticolare e tre areali (ambienti insediati, quadri territoriali di riferimento e campi territoriali complessi). Tra questi i più importanti sono i "sistemi territoriali di sviluppo", unità territoriali intermedie (micro-regioni) per le quali sono rintracciabili traiettorie di sviluppo condivise, e i "campi territoriali complessi", aree nelle quali sono prevedibili i processi trasformativi più dinamici all'interno del territorio regionale.



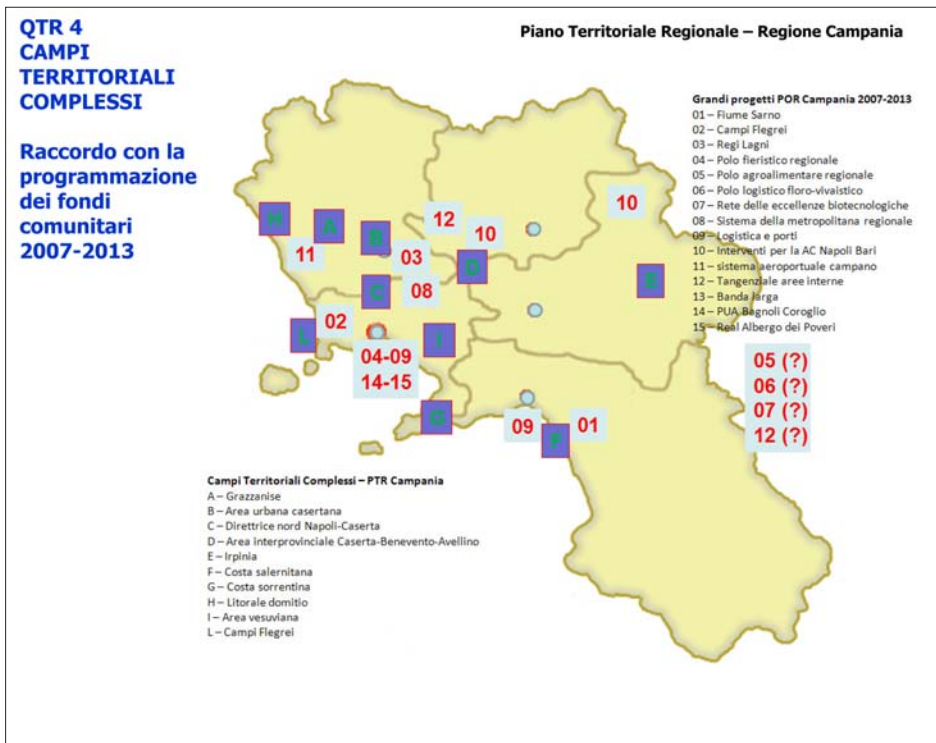
Il PTR del 2008 è lo strumento di pianificazione territoriale attualmente vigente. Ha un carattere esplicitamente strategico e adotta un modello di pianificazione per aree omogenee di pianificazione, tra cui spiccano gli come gli ambienti insediati.

Il valore assunto da queste suddivisioni territoriali è in realtà scarso: il PTR, infatti, agisce come luogo di composizione e sintesi dell'azione strategica condotta dal sistema degli attori territoriali presenti nella Regione e non come reale definizione di azioni ed interventi localizzati.

Questa indeterminazione è presente anche nei più recenti strumenti di programmazione dello sviluppo regionale. Le considerazioni su questo punto derivano dall'incrocio tra le indicazioni territorializzate del PTR e i principali progetti strategici contenuti nel Piano Operativo Regionale 2007-2013. L'incrocio tra le due serie di previsioni dovrebbe essere coerente per la dichiarata stretta interrelazione tra di essi e dovrebbe creare una griglia di interventi che, se realizzati, possono creare nuovi poli di sviluppo su cui impennare l'evoluzione del sistema territoriale campano.

In realtà è possibile verificare che solo alcuni degli interventi sono previsti contemporaneamente dai due strumenti citati; la maggior parte sono citati in uno solo degli strumenti, mentre alcuni di essi non sono neanche chiaramente localizzati.

Ciò è evidente, in particolare, mettendo in relazione i campi territoriali complessi del PTR con i grandi progetti contenuti nel POR Campania. I "grandi progetti", contenuti nel POR Campania FESR 2007-2013 e definiti dall'articolo 39 del Regolamento del Consiglio Europeo n. 1083/2006, sono sistemi di azioni comprendenti una serie di progetti, attività o servizi finalizzati ad un investimento superiore ai 25 milioni



Il Piano Territoriale Regionale è stato pensato come strumento strettamente connesso alla programmazione dello sviluppo. Nella realtà le indicazioni del PTR e quelle del POR Campania 2007-2013 non si presentano completamente coerenti.

di euro nel caso dell'ambiente e ai 50 milioni di euro negli altri settori. La Regione Campania ha individuato 16 grandi progetti sulla base delle priorità strategiche indicate nel Documento Strategico Regionale.

Almeno 5 dei grandi progetti (polo agroalimentare regionale, polo logistico floro-vivaistico; logistica e porti; interventi per l'alta capacità Napoli-Bari; sistema aeroportuale campano) sono direttamente o indirettamente connessi al settore logistico.

La logistica in Campania

Il sistema regionale per la logistica merci fa perno su tre porti commerciali, due di livello nazionale (Napoli e Salerno, di cui si è parlato in precedenza) ed uno di livello regionale (Torre Annunziata), su due interporti (Nola e Marigliano-Maddaloni) e su un impianto sussidiario in fase di realizzazione, dotato di funzioni parzialmente autonome, rappresentato dal centro merci di Battipaglia. All'interno di questo sistema è possibile far rientrare anche l'aeroporto di Capodichino.

I due principali interporti² campani si configurano come poli ad alta potenzialità di sviluppo per la loro localizzazione e per la loro conformazione. Realizzati in due dei principali ambiti di decongestione della costa (Marigliano e Nola) sono interconnessi alla rete ferroviaria e fungono da nodo del

movimento merci Nord-Sud ed Est-Ovest. La loro localizzazione (insieme a quella di Battipaglia) è un altro esempio di intervento pubblico in assenza di pianificazione territoriale.

L'Interporto Sud Europa di Marigliano-Maddaloni è posizionato in prossimità della omonima stazione ferroviaria di smistamento ed è dotato di 1 fascio di presa e consegna (ciascuno di 3 binari), di un terminal intermodale con 2 binari di 640 metri capace di gestire traffici nazionali ed esteri sia a carro che combinati, di un fascio arrivi formato da 20 binari e di un fascio partenze formato da 32 binari.

Nell'interporto sono presenti diverse tipologie di operatori (logistici, spedizionieri, corrieri, gestori), oltre ad attività connesse alla movimentazione merci destinata alla grande distribuzione. Sono assicurati servizi ammi-

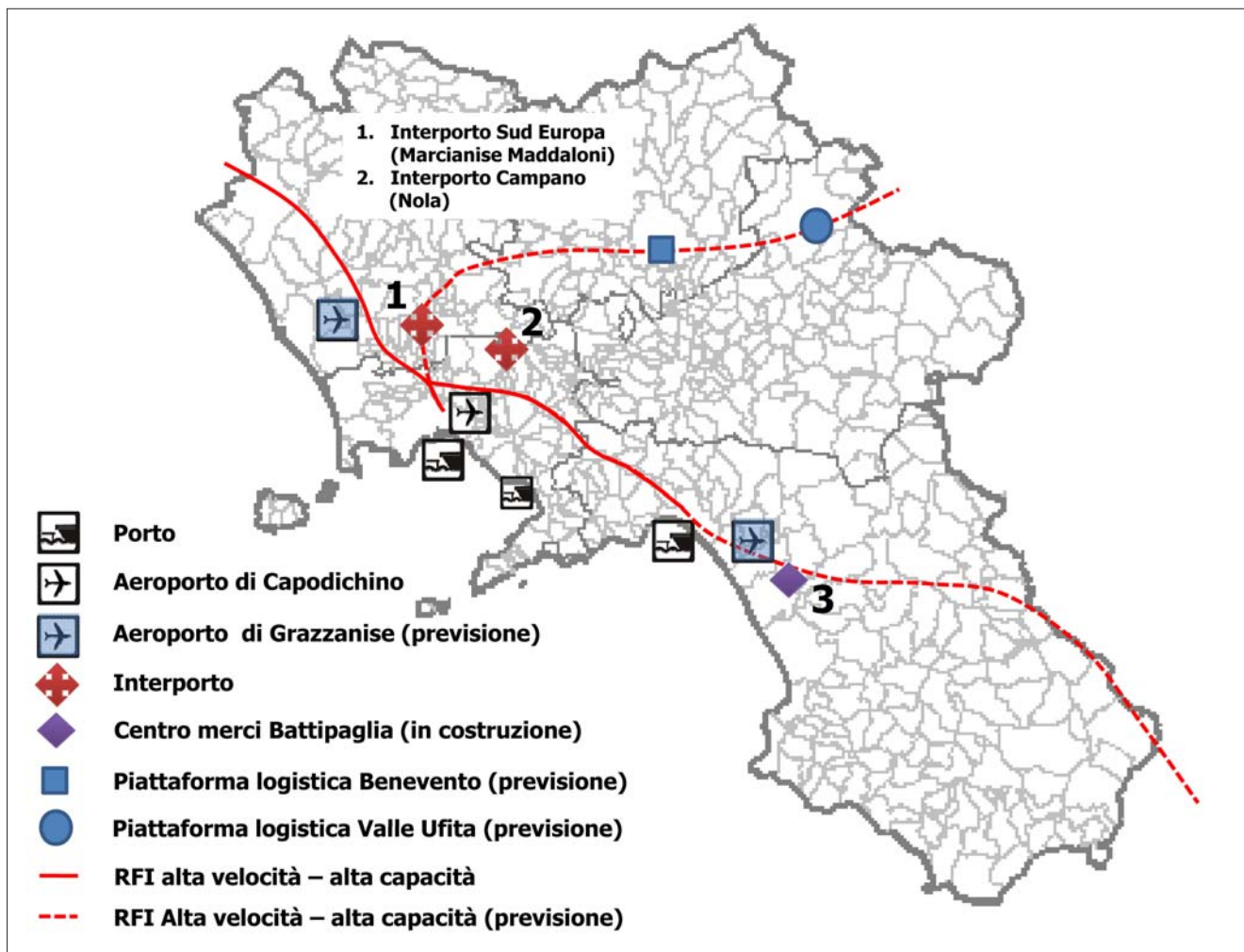
nistrativi e servizi collaterali come uffici doganali, servizi informatici e telematici di rete, servizi condominiali, sportelli bancari e assicurativi, servizio di vigilanza, servizi alle persone, punti di ristoro, servizi ai veicoli, aree di manovre e di accosto sia al terminal che ai capannoni, strutture adibite alla manutenzione e riparazione del materiale gommato e ferrato.

Lo scalo ferroviario Maddaloni-Marigliano movimentava circa 150 treni/giorno, scomposti e riordinati in automatico. È nodo di transito per i traffici ferroviari Nord-Sud ed Est-Ovest e permette di operare economicamente con treni dedicati e con vagoni singoli.

I capannoni dell'interporto coprono un'area totale di 180 mila mq e sono disponibili in varie dimensioni; essi, inoltre, possono essere organizzati in base alle necessità degli operatori (*tailor-made*). Ogni capannone, autonomo nell'area interportuale, ha a propria disposizione ampi piazzali la cui dimensione è pari a quella dell'area coperta.

Nell'area est dell'interporto è posizionato il centro direzionale della Dogana di Caserta. L'edificio ospita sia gli uffici direzionali della nuova dogana casertana che i locali del Comando della Guardia di Finanza, con competenza sul servizio doganale e sugli uffici di spedizione.

L'Interporto Campano di Nola è una struttura che si estende su una superficie di 3 milioni di mq, di cui circa 500.000 coperti, ed è dotata di uffici doganali di prima categoria, di 180.000 mc di magazzini frigoriferi, con celle polivalenti da



Il sistema logistico campano si struttura sui porti di Napoli e Salerno, sull'aeroporto di Capodichino e sugli interporti di Marcianise e di Nola. In fase di realizzazione il centro merci di Battipaglia. Le previsioni di sviluppo del settore fanno capo a due nuovi aeroporti (Grazzanise e Battipaglia) e ad una piattaforma logistica lungo la linea AC Napoli-Bari.

0° a -30°, di una stazione ferroviaria interna (Nola Interporto) con 13 coppie di binari elettrificati e 1 terminal intermodale con 6 binari da 750 metri.

È collegata, tramite rete RFI-Trenitalia, con i porti di Napoli, Taranto, Bari e Gioia Tauro ed è dotata di un terminal intermodale di circa 225.000 mq. Nella struttura sono presenti 175 aziende con circa 2.500 addetti, 236.000 mq di piazzali che permettono la sosta contemporanea di circa 3.000 Tir e 24 km di strade e viadotti a servizio della struttura.

L'interporto è stato progettato per movimentare a regime oltre 30 milioni di tonnellate di merci all'anno.

I progetti di sviluppo dell'interporto prevedono il completamento interno all'attuale perimetro, con ulteriori 50.000 mq coperti riservati alla realizzazione di volumi direzionali e di servizio, e il suo ampliamento su un'area di 1.200.000 di metri quadri, nella quale saranno realizzati 400.000 mq di capannoni di ultimissima generazione, forniti di tecnologie avanzate e destinati a specialisti nazionali ed internazionali

della logistica. È previsto anche il prolungamento dei binari e il raddoppio dell'area del terminal intermodale.

Una parte dell'ampliamento sarà destinata alle officine della NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), la nuova società ferroviaria che nel 2011 inizierà la sua attività di trasporto passeggeri ad alta velocità.

L'Interporto Campano ha di recente stretto un accordo con l'Interporto di Bologna con lo scopo di offrire servizi di logistica intermodale tra le due strutture, connesse da un asse che fa parte del Corridoio 1 delle TEN-T (Berlino-Palermo).

L'interporto di Salerno sarà realizzato a Battipaglia, area industriale e commerciale fra le più attive in Campania, posta nella parte nord della Piana del Sele; l'area è, inoltre, prossima al porto di Salerno, all'Autostrada A3 (Salerno-Reggio Calabria) e alla rete ferroviaria RFI.

Il polo logistico si estenderà per 167.444 mq, con una superficie coperta di 92.644 mq, e saranno presenti strutture dedicate allo smistamento e alla manipolazione dei

carichi a lungo e a corto raggio. Nei due grandi magazzini di stoccaggio potranno insediarsi grandi operatori logistici in grado di eseguire, per conto delle imprese, operazioni di stoccaggio e trattamento della merce a valle del processo produttivo.

Il terminal ferroviario-intermodale di Battipaglia coprirà un'area di 35.244 mq, con 3 binari di interscambio modale, piazzali per la manovra dei mezzi e per lo stoccaggio temporaneo delle unità di carico, connessione diretta allo scalo ferroviario di Battipaglia e 1 binario di raccordo a magazzino. La localizzazione del terminal sembra essere molto favorevole per lo sviluppo del trasporto combinato, in quanto prossimo a due linee ferroviarie nazionali, la Napoli-Reggio Calabria (interessata anche dalla realizzazione dell'alta capacità) e la Battipaglia-Potenza-Taranto.

L'interporto disporrà di un'area di 127.117 mq, di cui 14.259 mq coperti, destinata ai servizi d'area, con uffici per la gestione dell'intero impianto, officine, distributori di carburante, stalli per la sosta temporanea e permanente dei mezzi e delle unità di carico, parcheggi e viabilità di raccordo con le arterie stradali esterne.

Oltre queste strutture logistiche, esistenti o in fase di realizzazione, altri poli sono in fase di programmazione o di ideazione. Questi poli (in particolare la piattaforma logistica di Benevento e quella della Valle Ufita nell'arianese) si attestano entrambi, e a breve distanza l'una dall'altra, lungo quella che dovrà essere la nuova linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari. Diverso è (per ora) il destino dei due progetti; mentre per Benevento nel marzo 2010 la Giunta regionale ha dato il via libera allo studio di fattibilità, in quanto coerente con la programmazione regionale in materia di sviluppo della logistica e dell'intermodalità, per l'Irpinia ha contemporaneamente escluso la finanziabilità del programma, nell'ambito degli accordi di reciprocità.

È evidente come la nuova linea ad alta capacità, insieme all'autostrada Napoli-Bari e al progetto di costruzione dell'asse nord-sud tra Grottaminarda e Contursi, rappresentino dei potenziali volani di sviluppo delle aree interne dell'Irpinia e del Sannio e come le ipotesi di infrastrutturazione ad essa conseguente (quindi la piattaforma logistica) siano da accogliere positivamente.

Meno evidente è come due diverse piattaforme logistiche possano convivere a pochi chilometri l'uno dall'altro e come la loro realizzazione possa procedere a fronte di nuove reti (alta capacità Napoli-Bari e collegamento appenninico Nord-Sud) delle quali al momento non esiste neanche una progettazione di massima.

È anche da considerare che una piattaforma logistica di questo tipo, per le dimensioni dell'economia locale (intesa come sommatoria di quella irpina e di quella sannita) non può che essere prevalentemente di transito, il che rende la struttura fortemente legata a fattori economici extra-territoriali.

Conclusioni

Lo sviluppo dei sistemi infrastrutturali connessi alla logistica ha una forte caratterizzazione pubblica. Le imprese private che agiscono nel settore utilizzano infrastrutture che la mano pubblica (utilizzando fondi regionali, nazionali e comunitari) deve porre a disposizione delle imprese del settore. Ciò vale in particolare per la Campania; inoltre, proprio perché è sostanzialmente pubblico, il sistema campano è basato su un sistema di poli logistici non ancora definito nel suo quadro complessivo né nella sua configurazione finale.

Dimensionalmente il sistema economico campano è debole rispetto a quello dell'Italia Centrale e Settentrionale. I flussi di merci che vengono movimentati sono flussi per la maggior parte di transito e hanno scarse ricadute socio-economiche sul territorio.

Ben più rilevanti sembrano essere, invece, le ricadute territoriali negative dovute ai crescenti volumi di traffico pesante, alla scarsa capacità della rete ferroviaria di movimentare rilevanti volumi di merci, alla occupazione di suolo agricolo di elevata qualità e alla diffusione di inquinanti. Spazialmente il sistema campano è composto da un territorio in cui sono presenti due grandi ambiti estremamente differenziati, il primo (in prossimità della costa) è caratterizzato da una estrema concentrazione di infrastrutture antropiche, mentre il secondo (le aree interne) sono caratterizzate da bassa concentrazione antropica ed infrastrutturale.

Nel primo ambito è attualmente localizzata la totalità delle infrastrutture per la logistica in Campania, a causa della presenza dei nodi principali di movimentazione (i porti di Napoli e Salerno) e della componente più estesa del sistema della mobilità su ferro e su strada, anche se questo sistema potrebbe essere più efficiente se la forza economica del territorio circostante fosse maggiore e se vi fosse più qualità nel sistema infrastrutturale.

Discorso a parte va fatto per le aree interne della Regione. Queste ultime, infatti, presentano aspetti di forte debolezza in termini di abitanti, di infrastrutture (soprattutto ferroviarie) e di rilevanza del sistema produttivo, per cui la realizzazione di infrastrutture logistiche in queste aree si presenta sostanzialmente come una scommessa con forti percentuali di rischio.

Tale rischio verrebbe a ridursi se si verificassero due condizioni, ossia il rafforzamento delle economie delle aree interne e la realizzazione di moderne infrastrutture di trasporto, in modo da creare quella massa critica locale tale da rendere sostenibile una infrastruttura logistica dedicata. Resta forte, però, il dubbio sulla sostenibilità di due poli infrastrutturali a breve distanza su un territorio a bassa concentrazione di attività, a causa delle evidenti duplicazioni nei costi di investimento (che si possono tranquillamente definire uno spreco) e della incertezza su un ritorno sostenibile degli investimenti.

Note

¹ Il TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) è la misura standard nel trasporto dei container. Un container lungo 20 piedi (1 piede è pari a 0,296 metri, quindi 20 piedi è pari a 5,92 metri) corrisponde ad 1 TEU. Altra misura standard è quella dei container da 40 piedi (2 TEU).

² La legge 240/90 definisce l'interporto come "un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi ed in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione".

Riferimenti bibliografici

- Becattini G. (1999) "La fioritura della piccola impresa e il ritorno dei distretti industriali", in *Economia e Politica Industriale*, 103.
- Boscacci F. (2004) "Perché occuparsi di logistica urbana", in F. Boscacci, E. Maggi (eds.), *La logistica urbana. Gli elementi conoscitivi per una governance del processo*, Polipress, Milano.
- Belli A. (2003) "Verso il piano territoriale", *areaVasta*, 6-7, 140-145.
- Borghesi A., Buffa A., Canteri R. (1997) *Manuale di logistica. I trasporti*, Cedam, Padova.
- Cafiero S. (2000) *Storia dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950-1993)*, Lacaia, Bari.
- Comune di Napoli (1964) *Piano del Comune e del Comprensorio di Napoli, Relazione generale della Commissione per il Piano regolatore di Napoli e relazione sul piano zonale per l'applicazione della legge 18-4-1962 n. 167*.
- CRPEC, Comitato Regionale per la Programmazione Economica della Campania (1968) *Schema di sviluppo economico della Campania (1966-1970)*, Napoli, 15 febbraio 1968.
- European Sea Port Organization (2009) *ESPO Annual Report 2008-2009*.
- Luceri B. (s.d.) *La logistica integrate*, Slide, Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Parma.
- Mazzeo G. (2006) *L.R. 16/2004. La nuova legge urbanistica regionale della Campania*, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Elio De Rosa Editore, Napoli.
- Mazzeo G. (2009) "La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania", *TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente*, 2:3, 17-26.
- Perroux F. (1950) "Economic Space: Theory and Application", *Quarterly Journal of Economics*, 89-104.
- Regione Campania (1981) *Approvazione degli "Indirizzi di assetto territoriale" Proposta di Consiglio*, 24 agosto 1981.
- Regione Campania (1986) *Disegno di legge. Oggetto: Normativa di attuazione del Piano di Assetto Territoriale*.
- Regione Campania (1990) *Proposta per il Piano Regionale di Sviluppo*, 1 marzo 1990.
- Regione Campania (2008) *Legge regionale n. 13 del 13/10/2008, Piano Territoriale Regionale*.
- Sbriziolo De Felice E. (1972) *La pianificazione territoriale in Campania dal 1952 al 1972*, L'Arte Tipografica, Napoli.
- Taniguchi E., van der Heijden R. (2000) "An Evaluation Methodology for City Logistics", *Transport Reviews*, 20:1, 65-90.
- Trupak I., Kolench J. (2002) "The Northern Adriatic ports – joint approach to the European transport market", *International Association of Maritime Economists, Panama 2002 Conference*.
- Vona R. (2001) "Riflessioni sul concetto di distretto logistico", *Sinergie*, 56, 205-226.

Siti Internet

- www.interportosudeuropa.it
- www.logicacampania.it
- www.interportocampano.it
- www.salernointerporto.it/

Riferimenti immagini

La foto a pag. 17 è tratta dal sito web <http://www.hyderconsulting.com>; lo schema di pag. 18 è una elaborazione da Taniguchi, van der Heijden (2000); l'immagine di pag. 20 è tratta da European Sea Port Organization (2009). La tabella di pag. 21 è una elaborazione dell'autore su dati European Sea Port Organization (2009). Le immagini delle pagine successive sono elaborazioni dell'autore.