

UNA NUOVA VISIONE DELLA MOBILITA' E DELLA LOGISTICA PER LA REGIONE CAMPANIA

-Analisi e considerazioni-

A. PREMESSA

Questa nota preliminare di analisi vuole richiamare l'attenzione di Esperti, Politici, Istituzioni, Imprenditori ed Opinione Pubblica, attraverso l'esposizione della situazione della mobilità ad oggi e di soluzioni, a volta già in passato prospettate, sulla:

- Necessità di riprogettare, per non dire reinventare, finalmente, una più efficiente ed efficace Mobilità per la regione Campania per la città di Napoli;
- Importante occasione storica, da non perdere assolutamente, di destinare ed utilizzare fondi europei nuovi da affiancare a quelli già previsti per rilanciare la regione Campania e la città di Napoli al centro di uno sviluppo, che interessa non solo tutto il mezzogiorno e l'integrazione con il resto del territorio nazionale ma il suo collegamento con l'Europa ed il Mediterraneo, attraverso la Mobilità e la Logistica senza le quali nessuno sviluppo sarà mai possibile.

B. PRESUPPOSTI

- La nuova programmazione dei Fondi Europei a valle della pandemia nonché l'utilizzo efficiente ed efficace delle risorse già individuate ed indirizzate, rappresentano un'occasione unica per costruire il nuovo Mezzogiorno integrandolo ed equiparandolo al resto dell'Italia;
- La strategica posizione logistica della Campania rappresenta elemento fondamentale non solo per reinventare il suo rapporto con il Mezzogiorno e con l'intero territorio nazionale ma per rilanciarla anche a livello internazionale con particolare riferimento al Mediterraneo.

C. OBIETTIVI

- Essere presenti come Regione Campania negli Organismi e sui Tavoli Nazionali ed internazionali nei quali si programma Mobilità e Logistica in cui può essere coinvolta la Campania;
- Reinserire la Regione Campania nel Masterplan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Europa;
- Definire finalmente una Politica Regionale dei Trasporti e della Logistica, quindi una politica della Intermodalità (anche attraverso una nuova legge sul trasporto pubblico locale).

D. AZIONI

- Programmare e progettare l'interconnessione tra Sistemi Infrastrutturali a supporto della modalità (Ferrovie, Strade, Porti, Aeroporti) per la mobilità delle persone e delle merci e le piattaforme logistiche, elementi nevralgici per l'intero Mezzogiorno;
- Coniugare l'intervento delle Istituzioni necessario per garantire ed ottimizzare l'accesso alle aree di produzione, di consumo e di movimentazione (e smistamento) delle merci con la capacità imprenditoriale del Privato di sviluppare realmente il PIL;

- Definire e realizzare i principali e necessari progetti costruendo una rete che ottimizzi Sistemi e Strutture già esistenti, integrandoli con nuove soluzioni facilmente praticabili, senza incorrere nell'errore di inventare opere faraoniche e cattedrali nel deserto.

E. CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO

Il Territorio Regionale è caratterizzato da:

- Una molteplicità di Aree Produttive, primarie ed industriali, ed una ricchezza di Beni Ambientali e Beni Storico-culturali associata ad una discreta, seppure non sufficiente, dotazione infrastrutturale con particolare riferimento ad assi stradali e ferroviari (nazionali e locali);
- Un grande e complesso Sistema Urbano, caratterizzato da una elevata densità di popolazione residente e da importanti flussi turistici nazionali ed internazionali, che caratterizza la Campania come " Regione a dominanza metropolitana" ;
- Un'assenza, viceversa, di integrazione funzionale tra reti di trasporto, nodi logistici e centri urbani.

F. INQUADRAMENTO (CLASSIFICAZIONE) DELLE AREE

Una suddivisione del territorio regionale in aree che presentano già una loro connotazione e vocazione può essere la seguente:

- Area Flegrea - Domitia /Casertana
- Area interna Benevento / Avellino
- Area Salernitana/ Cilentana
- Area Metropolitana di Napoli
- Città di Napoli.

F1. Ad ovest e nord- ovest l' Area Flegrea – Domitia che comprende la piana del Volturno e si estende fino a Caserta, con evidente vocazione, oltre che agricola, turistica;

F2. A nord e nord- est l'Area interna di Benevento ed Avellino con particolare vocazione agricola;

F3. A sud l' Area Salernitana/ Cilentana costituita dalla piana del fiume Sele che si estende fino alle coste del Cilento con vocazione agricola e turistica;

F4. L'Area Metropolitana, che con la sua forte conurbazione e densità di popolazione (circa 3.100.00 abitanti) senza soluzioni di continuità con il Centro Urbano di Napoli, che si estende da nord ovest a sud est (cintura semicircolare) così costituita:

- A nord la conurbazione Aversana (Aversa, Villa Literno ecc.) ed Atellana (Frattamaggiore, Caivano ecc.) con quella di Arzano, Afragola, Casoria;
- Ad est la piana di Acerra fino a Pomigliano d'Arco e Nola e la zona vesuviana interna (Cercola, S. Anastasia, Somma Vesuviana ecc.);
- A sud con l' area vesuviana litorale (da S. Giorgio a Cremano fino a Castellammare).

Tale cintura semicircolare) rappresenta una delle aree di maggiore importanza e criticità per tutta la Mobilità regionale ed interregionale.

F5. La città di Napoli, con la sua forte vocazione turistica per la ricchezza di Beni Ambientali e Storico-culturali è caratterizzata da :

- Un Centro Antico, in particolare costituito dalla città greca, con forte densità abitativa;
- Un più esteso Centro Storico, comprendente i quartieri Chiaia, Posillipo, Vomero con un waterfront di notevole bellezza;
- Un'area occidentale, costituita dai quartieri Fuorigrotta e Bagnoli;

- Un'area settentrionale con le colline dei quartieri Colli Aminei e Camaldoli;
- Un'area orientale, anch'essa di forte densità abitativa come il Centro Antico, intervallata da qualche residuo insediamento industriale e qualche residuo fondo agricolo, ed, oggi, con la presenza del nuovo Polo della Ricerca, che potrà dare una nuova caratterizzazione ed un nuovo impulso a tutta la zona.

G. LA MOBILITA' (ad oggi)

La Mobilità, che dovrà essere sempre più ecosostenibile, la classifichiamo secondo la modalità di trasporto.

G1. Trasporto su Gomma

La rete stradale, con particolare riferimento alla Città Metropolitana (cintura semicircolare intorno alla città di Napoli), sopra descritta, che rappresenta non solo un'area di partenza ed arrivo alla città di Napoli, ma anche un'area di passaggio e collegamento con le altre destinazioni regionali, ed di per sé già in grado di sostenere la mobilità delle merci, da e per le piattaforme logistiche, e di sostenere, anche se con un po' di congestione, il trasporto individuale di persone; rimane sofferente quello collettivo che necessita di intermodalità con il trasporto ferroviario e della Metropolitana.

L'infrastruttura costituita dalla Rete Autostradale A2, A3 con il raccordo Caserta- Nola- Salerno garantisce il passaggio nord- sud; su di essa si innestano i raccordi est- ovest con l'Asse di Supporto Villa Literno – Nola, l'Asse Mediano Lago Patria – Pomigliano, la ex Circumvallazione Esterna (per Casoria, Arzano, Afragola) e più a nord l'Asse di scorrimento veloce Caianello- Benevento, la S.S. 7 quater per il collegamento della Domitiana alla tangenziale; ad est, oltre all'autostrada A17 per Avellino, la strada di scorrimento veloce Cercola- San Giuseppe Vesuviano, per collegare l'area vesuviana interna; infine a sud est l'autostrada A3 per collegare l'area vesuviana litorale, e la penisola sorrentina; infine a sud il tratto di autostrada Salerno – Battipaglia e la strada a scorrimento veloce per Vallo della Lucania e Sapri.

Una siffatta rete garantisce non solo i collegamenti all'interno della regione con i capoluoghi di provincia ma anche i collegamenti con le principali piattaforme logistiche di Marcianise, Nola, Salerno, Battipaglia.

Tale rete, con l'accesso in città da nord, est e sud, garantisce il collegamento all'aeroporto di Capodichino; rimane ancora sofferente il Porto di Napoli.

G2. Trasporto su ferro

La rete ferroviaria risulta oggi ancora carente perché realmente soddisfa in maniera efficace solo le città di Napoli e la città di Salerno collegate al corridoio internazionale Nord-Sud attraverso la TAV (Milano-Roma-Napoli-Salerno); è pertanto necessario ed urgente ai fini di un adeguato sviluppo della regione Campania, nella direzione Nord-Sud il completamento dell'asse Salerno- Reggio Calabria della TAV e sul corridoio Ovest-Est Tirreno-Adriatico risulta altresì necessario la realizzazione dell'asse Napoli-Bari della TAV.

Sofferente o meglio dire realmente inesistente risulta inoltre il collegamento della stazione TAV di Afragola con i comuni della cosiddetta "Cintura semicircolare di Napoli" (Giugliano, Melito, S. Antimo, Mugnano, Aversa, Frattamaggiore, Casoria, Afragola), su cui incide, come già detto, una popolazione di oltre 1.000.000 di abitanti, con le piattaforme logistiche di Marcianise e Nola, con gli insediamenti industriali (ASI) di Arzano, Caivano, Marcianise e Pomigliano, per cui tale stazione non rappresenta un vero nodo ferroviario e tanto meno un nodo intermodale.

Tutto ciò blocca o comunque limita uno sviluppo di relazioni che la Regione Campania ed in particolare Napoli potrebbe avere verso i mercati dell' Europa dell'Est, che già interloquiscono con la città di Bari.

L' attuale rete della cosiddetta "Metropolitana Regionale", che non è totalmente integrata con le Ferrovie Nazionali RFI, non consente di raggiungere il litorale Domitio-Flegreo con i suoi 70 km di spiaggia.

Tale rete è costituita dalla Cumana-Circumfregrea che serve la zona occidentale, la Metrocampania Nord-ovest e Nord-est, la Cancellone-Benevento che servono la zona Nord, la Circumvesuviana che serve la zona orientale ed il litorale vesuviano-sorrentino.

Infine la rete che si può definire "Metropolitana cittadina e collinare" costituita dalla Metropolitana (linea 1, Linea 2, Linea 6) e le Funicolari (Centrale, Montesanto, Chiaia, Mergellina) che sostanzialmente, a meno della zona Posillipo alta, collegano tutti i quartieri cittadini.

G3. Trasporto aereo

Più semplice e chiara è ovviamente la situazione aeroportuale; l'aeroporto di Capodichino soddisfa sicuramente una serie di collegamenti nazionali ed internazionale che, con i suoi ormai oltre 8 milioni di passeggeri (Covid permettendo) è vicino alla sua saturazione funzionale, per cui risulta ormai necessario l' affiancamento di una stazione aeroportuale, come quella di Pontecagnano.

Una gestione centralizzata dei 2 aeroporti consentirà un'adeguata distribuzione dei passeggeri sul territorio regionale e su quello immediatamente limitrofo (Basilicata e Calabria).

G4. Trasporto su " Acqua"

IL trasporto " su acqua" nella Regione Campania attualmente in essere sia per le persone che per le merci e' solo il Trasporto Marittimo, concentrato prevalentemente sui porti di Napoli e di Salerno, ai quali sarebbe necessario integrare maggiormente i porti di Pozzuoli, Torre Annunziata e Castellammare per costituire, attraverso la gestione dell'Autorità Portuale del Medio-Tirreno, una rete di accesso e di transito non solo per la Regione Campania ma di collegamento per tutto il territorio nazionale.

Ricordiamo che, a completamento della Linea 1 Metropolitana, che consentirà il collegamento tra l'aeroporto di Capodichino ed il Porto di Napoli, quest'ultimo, sotto l'aspetto del trasporto collettivo, diventerà realmente un nodo intermodale.

Sarà possibile far acquisire al porto di Napoli una posizione determinante negli scambi di tutto il Mediterraneo se si riesce a far riconoscere ad esso una funzione di HUB ed il collegamento ufficiale e definitivo nei corridoi marittimi internazionali previsti dall' Europa.

Tutto ciò potrà essere possibile non solo attraverso soluzioni politiche ma anche coinvolgendo gli operatori internazionali, in particolare MSC, GRIMALDI, COSCO ecc. alcuni già presenti su Napoli.

A tal proposito, come riportato ultimamente dalla Stampa, è da sottolineare l' importanza del progetto cinese "La nuova via della seta" che sembra stia prendendo in considerazione altri porti italiani, oltre a quello di Trieste, come ad es. quello di Taranto e quello di Savona, lasciando fuori il

porto di Napoli che per la sua posizione logistica può rivendicare la funzione di polo intermodale per il territorio nazionale e per le rotte verso il Mediterraneo occidentale (Spagna e Nord Africa).

L'altra forma di Trasporto "su acqua" potrà essere rappresentato dal Trasporto Fluviale, con particolare riferimento al fiume Volturno per il collegamento del litorale Domitio-Flegreo (Castelvolturno) con l'area interna di Capua ed al fiume Garigliano per il collegamento del litorale (Baia Domizia) con l'area interna fino alle terme di Suio.

G4.1 Navigazione di Diporto

Grande attenzione merita infine la navigazione da diporto con i suoi porti turistici, che ad oggi nella regione Campania risultano insufficienti per quantità e qualità di servizi.

Una discreta presenza di Approdi Turistici è rilevabile sul litorale salernitano-cilentano con i porticcioli di Salerno (Arechi), Agropoli, Acciaroli, Palinuri, Marina di Camerota, Scario, Sapri che costituiscono anche scalo verso la Calabria e le isole Eolie.

Anche la costiera Sorrentina-Amalfitana presenta una discreta portualità turistica, anche se non sufficiente con i porticcioli di Seiano-Vico Equense, Piano di Sorrento, Sorrento, Amalfi e Vietri.

Infine la rete di approdi presente nelle isole di Capri, Procida ed Ischia (Porto d'Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio) consente non solo una tranquilla navigazione di diporto locale ma anche , per i natanti più grandi, punti di partenza ed arrivo per le rotte verso la Sardegna, isole Eolie ed i sole Pontine.

Carente rimane il litorale domitio- flegreo che, a meno dei porticcioli di Pozzuoli e Baia- Bacoli, da ampliare e riorganizzare (come indicato nel masterplan "Litorale Domitio- Flegreo"), risulta abbastanza sguarnito di approdi da diporto uno dei quali potrebbe essere realizzato al Villaggio Coppola, a servizio in particolare della zona casertana che potrebbe fungere da scalo per le isole di Ischia e le isole pontine. Discorso a parte merita il diportismo nella città di Napoli che presenta ancora una struttura insufficiente costituita sostanzialmente dal porticciolo di Mergellina e l'approdo di Nisida, che quindi dovrà essere necessariamente integrata con altri porticcioli, come ad esempio quello di Vigliena (ampliato e ristrutturato), il previsto porto di Bagnoli – Nisida (previsto nel PRARU); inoltre la ristrutturazione del Molo S. Vincenzo in un nuovo porto turistico per imbarcazione da diporto di maggiori dimensioni che costituirebbe un approdo di livello più elevato e rappresenterebbe uno scalo per rotte verso tutto il mediterraneo , nonché un'ulteriore porta di ingresso per la città di Napoli.

G5. Trasporto con Impianti a fune

Per completezza ricordiamo anche la presenza di alcuni impianti a fune all'interno del centro urbano quali le Funicolari cittadine (Centrale, Montesanto, Chiaia e Mergellina) gli ascensori della Sanità , di Via Chiaia e di via Acton; in ambito regionale esistono altri impianti a fune utilizzati in particolare per raggiungere attrattori turistici quali la Funicolare di Montevergine e la Funivia di Monte Faito.

H. INTERVENTI IPOTIZZABILI

Come già riportato all'inizio, gli interventi devono essere mirati a realizzare una rete di mobilità secondo i principi della intermodalità, per rendere il territorio infrastrutturato e pronto per un nuovo e reale sviluppo regione Campania ponendola, come merita per la sua posizione logistica e per la sua storia, al centro degli scambi tra Nord e Sud dell'Italia ed al centro degli scambi dell'aerea

mediterranea. Tale infrastruttura potrà essere realizzata attraverso l'integrazione dell'esistente, riqualificato e riammodernato, con opere infrastrutturali nuove di facile realizzazione e bassi costi evitando di progettare grandi opere per poi mai realizzarle o realizzarle in tempi lunghi tanto da renderle da subito obsolete.

In considerazione di una già discreta dotazione infrastrutturale del territorio, tale linea strategica è perseguibile con tempi e costi ragionevoli indirizzando verso di esse non solo eventuali nuove risorse europee ma già quelle ad oggi presenti e mai o poco utilizzate; riportiamo in maniera sintetica i principali interventi realizzabili suddividendoli per tipologia di Infrastrutture a Supporto.

H1. Strade

- Ampliamento e riqualificazione dell'autostrada A3 tratto Salerno- Reggio Calabria per consolidare il corridoio internazionale nord- sud;
- Ristrutturazione di alcuni tratti dell'autostrada A16 Napoli – Bari per consolidare il corridoio Basso Tirreno- Adriatico;
- Ampliamento della SS Telesina e SS 268;
- Ampliamento raccordo Salerno – Avellino;
- Apertura dello svincolo tangenziale per il Porto di Pozzuoli;
- Collegamento tangenziale con Bagnoli (Porta del Parco) già previsto nel PRARU (Programma di Risanamento Ambientale per la Rigenerazione Urbana).

H2. Ferrovie

- Completamento asse ferroviario della TAV Napoli- Reggio Calabria;
- Realizzazione asse ferroviario della TAV Napoli- Bari;
- Elettificazione ferrovie RFI tratta Salerno/Avellino/ Benevento;
- Adeguamento ferrovie storiche Avellino – Rocchetta e Benevento- Pietralcina;
- *Realizzazione collegamento stazione TAV di Afragola con metro Campania nord-ovest (Comuni di Giugliano , Aversa, Melito, S. Antimo, Frattamaggiore, Casoria) e ASI di Arzano, Caivano , Marcianise ;
- *Collegamenti per integrazione est- ovest tra le stazioni ferroviarie RFI della linea Napoli- Roma e litorale Domitio- Flegreo, come segnalato nel masterplan “ Litorale Domitio- Flegreo”; tali tratte potrebbero essere:
 - a) Giugliano- Lago Patria- Lidi di Varcaturò, Licola;
 - b) Villa Literno- Villaggio Coppola;
 - c) Sessa Aurunca – Baia Domitia.
- Ristrutturazione, raddoppio (con eventuale riqualificazione stazioni) di alcune tratte della Circumvesuviana;
- Collegamenti ferrovie RFI con interporti e Porto di Napoli;
- Prolungamento Metropolitana di Salerno (Arechi) con Aeroporto di Pontecagnano.
N.B. Gli interventi indicati con () possono essere realizzati con Tram- Bus e/o veicoli su gomma di nuova tecnologia a guida vincolata su sede viaria, di basso costo di realizzazione e manutenzione (come previsto nel documento **RIS3 di strategia tecnologica per la regione campania**).

H3. Aeroporti

- Ampliamento e completamento Aeroporto di Pontecagnano

H4. Porti

H4.1 Approdi Marini

- Riqualificazione funzionale del Porto di Napoli con interventi di dragaggio e bonifica dei fondali, elettrificazione delle banchine per ridurre l'inquinamento da navi, soprattutto da crociera;
- Ristrutturazione e riqualificazione del molo S. Vincenzo con approdo turistico per imbarcazioni da diporto di grande dimensione;
- Realizzazione porto turistico di Bagnoli- Nisida (come previsto da PRARU);
- Ampliamento e riqualificazione porticciolo turistico di Vigliena;
- Realizzazione porto turistico Villaggio Coppola;
- Realizzazione porto turistico di Bacoli (come segnalato nel masterplan " Litorale Domitio-Flegreo").

H4.2 Approdi Fluviali

- Realizzazione di approdi turistici sui fiumi Volturno e Garigliano.

H5. Impianti a Fune

- Nella Città di Napoli (come riportato al punto (*) del par. successivo)
- Nel Litorale Domitio-Flegreo
Una Cabinovia Pozzuoli-Bacoli, che colleghi la stazione metropolitana di Pozzuoli, Baia (Cumana e Parco archeologico), Monte di Procida, Bacoli (Lidi di Miliscola).

I. NOTA su CENTRO URBANO DI NAPOLI

Una nota a parte va riservata al Centro Urbano di Napoli per la congestione del traffico ed il conseguente inquinamento atmosferico.

Tale problema non potrà risolversi realmente in maniera efficace e definitiva se non attraverso una grande opera infrastrutturale insieme ad una serie di interventi strutturali specifici.

La grande opera è rappresentata dal "Passante Sotterraneo EST-OVEST": ad oggi infatti c'è un carico di traffico di superficie che congestiona il Centro Urbano in quasi tutte le ore della giornata (solo sulla Riviera di Chiaia circolano circa 65.000 auto al giorno); c'è pertanto la necessità di risolvere l'attraversamento della città in questa direzione, liberando l'asse che va dai tunnel di Fuorigrotta (Laziale e Quattro giornate), via Caracciolo-viale Elena-Riviera di Chiaia, tunnel della Vittoria, via Acton, via Marina restituendo al litorale l'assetto e la funzione di passeggiata lungo-mare.

La soluzione non può che essere che questa grande opera con percorso ad alta profondità o comunque profondità da definire in funzione del tracciato ipotizzato con l'utilizzazione polifunzionale di cavità sotterranee già esistenti e di altre da realizzare come aree di parcheggio e punti di accesso pedonale ai quartieri cittadini nevralgici.

La ormai vecchia teoria risalente agli anni 30 congiunta alle nuove tecniche di costruzione deve puntare all'utilizzazione del sottosuolo delle grandi città quale soluzione ai grandi problemi della vivibilità urbana, traffico, inquinamento atmosferico ed acustico, attrezzature ed infrastrutture.

Altra opera necessaria ma meno impegnativa, diremo di media portata, è il collegamento della Tangenziale al quartiere Posillipo, che potrebbe essere costituito dal prolungamento dell'asse di collegamento al Parco di Bagnoli (Porta del Parco) che, in direzione Sud attraverso percorso sotterraneo sotto la collina di Posillipo-Villanova, arrivi fino a Mergellina-via Posillipo.

Altra soluzione interessante di raccordo tra quartieri adiacenti in linea d'aria ma posti a quote diverse è l'utilizzo di impianti a fune costituiti da Funivie ed Ascensori; infatti di grande efficacia sarebbero le realizzazioni di:

- (*) una Funivia Capo-Posillipo/Coroglio (via Cattolica) che collegherebbe il quartiere di Posillipo con il Parco di Bagnoli (accesso lato ex-Acciaieria) come previsto nel PUA del Comune di Napoli;

- una Funivia che colleghi il Centro Antico (MAN-p.zza Cavour) con la collina di Capodimonte (Reggia) che costituirebbe anche un collegamento tra attrattori turistici;
- un Ascensore che colleghi via Manzoni-Fuorigrotta (tunnel Quattro giornate) già in passato proposto.

Ricordiamo che soluzioni di tal genere sono state già realizzate in passato, in particolare con gli ascensori della Sanità e di via Chiaia.

Inoltre, sempre al fine di collegare e/o attraversare quartieri con alta densità abitativa e/o con scarsa e difficile viabilità, è da prendere in considerazione la realizzazione di percorsi pedonali meccanizzati (tappeti e scale mobili) ; una rete di tali impianti, posti in sequenza tra di loro, anche per distanze più grandi, può rappresentare la soluzione per collegare quartieri a diversa quota ed apparentemente distanti tra loro in linea d'aria come ad es. il Vomero (zona Aniello Falcone) con il Centro (corso V.E., via Crispi) ed il lungomare (Riviera di Chiaia) attraverso il tracciato costituito dalle rampe S.Francesco-arco Mirelli.

L. CONCLUSIONI

La Mobilità , la Logistica e la Intermodalità rappresentano componenti primarie per un reale Sviluppo del Territorio perché devono garantire l'accesso e l'attrattività di esso, dando competitività al tessuto industriale (anche in relazione ad un definitivo avviamento delle ZES) ed a quello turistico.

Gli interventi devono essere mirati a tale strategia integrando le infrastrutture già esistenti (riammodernate e riqualificate laddove necessario) con nuove opere, facilmente realizzabili in termini di costo e tempi di realizzazione, utilizzando anche e soprattutto nuove ma praticabili soluzioni tecnologiche di Mobilità Superficiale, evitando per l'appunto opere di grande costo e lungo periodo di realizzazione che non apporterebbero nell'immediato o comunque nel breve periodo reali vantaggi per la regione Campania, fatta eccezione ovviamente per TAV, Autostrade ed eventuale "Passante Sotterraneo", collegamento Porto di Napoli- piattaforme Logistiche.