

129. Interporti e autoporti

GIUSEPPE CAMPIONE

Università degli Studi di Messina

Lo sviluppo degli interporti (*inland terminal*) o degli autoporti e del trasporto intermodale offrono opportunità per promuovere la sostituibilità dei modi di trasporto. Gli interporti, punti nodali di una rete di trasporto, per il trasferimento dei carichi da un vettore ad un altro con servizi di scomposizione, smistamento e ricomposizione dei carichi, possono avere come priorità l'interscambio gomma-ferro delle merci oppure gomma-mare o ancora gomma-ferro-mare, all'interno di opzioni logistiche. È evidente che queste finalità possono essere perseguite attraverso un insieme di riconversioni che riguarderanno: a) l'attrezzamento di spazi congrui per gamme di svariati servizi funzionali (dai piazzali ai parcheggi, ai binari, alle aree di servizio e alle officine, ai magazzini, ai centri direzionali, ai servizi di ristoro, agli sportelli bancari, agli uffici doganali e della sicurezza, ecc.); b) l'immaginarsi articolato e pluridirezionale della piattaforma nel territorio, che garantisca l'accessibilità e i collegamenti con le reti di trasporto principale; c) l'utilizzo di sistemi informatici e di telecomunicazione avanzati per la gestione delle merci per le connessioni con altri *gateway*. In genere l'interporto, in quanto struttura di servizio che non ha solo valenza locale, ma di area vasta e regionale, quando non maggiore, produce valore aggiunto territoriale di significato notevole, perché: a) arricchisce le dotazioni infrastrutturali del territorio, b) contribuisce alla crescita di un sistema infrastrutturale più complessivo, c) razionalizza l'organizzazione delle attività economiche, d) favorisce processi di riallocazione. Avranno questi, a loro volta, effetti di moltiplicatore che si riverserà su comparti produttivi e riqualificherà i centri urbani, sdoganati così da insediamenti e lavorazioni improprie. È all'interno di questa tendenza che si prospetta anche un'evoluzione dei modelli gestionali delle imprese, che favoriranno logistiche di gruppo e integrazioni di filiera, con rilevanti economie di scala.

Ma soprattutto è da rilevare che il nodo autoportuale, nella multidimensionalità dei rapporti con un contesto complesso, a partire dagli «spazi di tramite» e dai corridoi associati alla mobilità, è un'occasione per identificare rapporti diversi nel *marketing* territoriale e nel *land-use*.

L'illustrazione dei prossimi scenari perciò configurerà nel carattere fisico funzionale della relazione autoporto-contesto una forma di nuovo più aggressivo protagonismo. Lo sguardo alle morfologie degli spazi della connessione potrà leggere le interazioni tra corridoi infrastrutturali e contesti attraversati, proprio perché sarà l'organizzazione portuale che avrà impatti diretti sulla performance del porto. I porti dovranno perciò anticipare l'evoluzione dei mercati in modo attivo. Il *port-marketing* è infatti una regolare attività di *management* ed esplicita la capacità di adeguarsi ai trend di crescita dei mercati e «l'arte di vendere» una buona posizione territoriale, con congrue connessioni con l'entroterra, coinvolgendo tutte le attività e tutti gli attori della complessità portuale e territoriale.

Di una qualche difficoltà appare però specificare cartograficamente le localizzazioni autoportuali perché assieme a loro insistono nel territorio in connessione con centri logistici anche semplici *terminal operator* portuali, magazzini generali, ecc.

È possibile comunque evidenziare una forte diffusione di centri intermodali tanto nel nord-ovest quanto nell'alto Adriatico (**quadro 1**, Gorizia).

Gli autoporti collegati direttamente a impianti portuali sono, risalendo il Tirreno: Salerno, Napoli, Genova, Cagliari; sull'Adriatico: Venezia, Trieste.

Di grande rilievo sono anche strutture autoportuali, non direttamente ancorate ai porti, nel Lazio, in Abruzzo, in Toscana, in Emilia, in Liguria, in Piemonte, in Lombardia, in Friuli e nel Veneto. Per la Sicilia, dal recente piano delle infrastrutture autoportuali (2003), sembrerebbero discendere alcune opzioni che riguarderanno innanzi tutto Palermo-Termini Imerese e Catania Bicocca (**quadro 2**), poi Milazzo e Gela, infine Licata, Mazara del Vallo e Pozzallo.

