



Napoli 2011

La Logistica a Napoli e in Campania

The Logistic in Naples and Campania Region

a cura di Daniela Cerrone

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

In questo numero di TeMA l'Osservatorio Napoli 2011 propone, in estrema sintesi, il risultato di un'indagine condotta su alcuni documenti di pianificazione alla scala urbana e regionale con l'obiettivo di analizzare il ruolo che al settore della Logistica viene riconosciuto in Campania e a Napoli.

Dopo una diffusa analisi di piani alla scala regionale, provinciale e urbana, l'analisi si è focalizzata in particolare, sui documenti di piano (uno riferito alla scala regionale, l'altro alla scala urbana) che in modo più organico hanno individuato il settore della logistica tra quelli da cui può dipendere lo sviluppo territoriale:

- il Documento Strategico Regionale della Campania;
- i documenti relativi al processo di pianificazione strategica avviato nel 2005 dalla città di Napoli.

Preme sottolineare da subito come i diversi documenti analizzati e non solo i due approfonditi in questa sede, conferiscano una forte valenza al settore logistico per lo sviluppo economico e territoriale senza però scegliere o almeno dichiarare esplicitamente il concetto di logistica cui fanno riferimento.

La definizione di logistica non è infatti univoca. Più che di logistica bisognerebbe parlare di logistiche in ragione della tipologia dei flussi (materiali, immateriali), della scala di riferimento (urbana, territoriale, nazionale/internazionale), dell'oggetto di tali flussi (veicoli, merci, persone).

Altro dato emergente dall'analisi condotta è lo scollamento tra strategie individuate e azioni implementate.

In sintesi si evidenzia che, se pur sembra evidente l'esigenza di investire nel settore della logistica alle varie scale, non sembra essersi avviato, almeno a livello di pianificazione e soprattutto alla scala urbana, un vero processo di sviluppo del settore. Molteplici invece sono i progetti e le iniziative in corso che potremmo definire "spontanee" e che negli strumenti di pianificazione e programmazione esistenti trovano solo un quadro di riferimento.

Il Documento Strategico Regionale della Campania

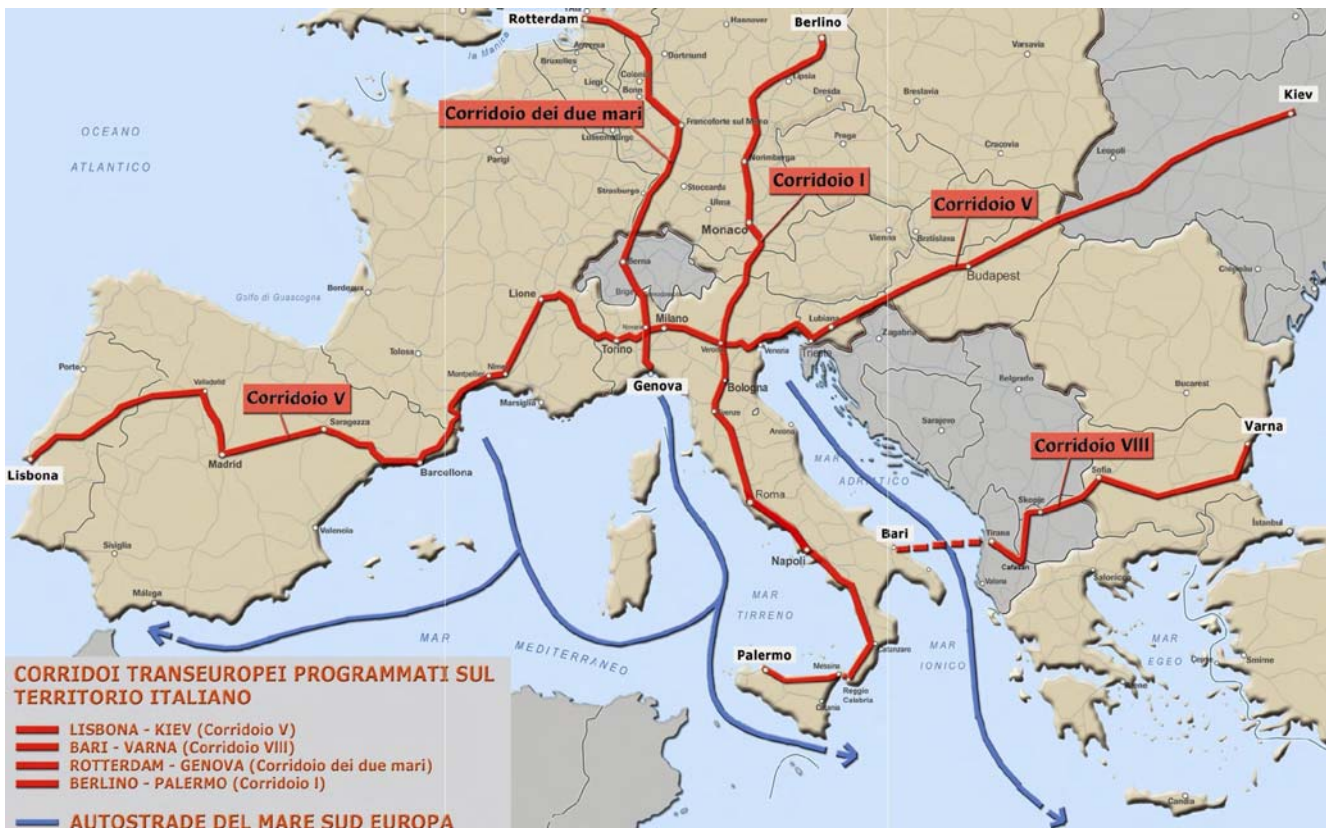
Il Documento Strategico Regionale è uno dei prodotti del processo di unificazione, avviato con l'Intesa sancita nel 2005 con la Conferenza Stato - Regioni - Autonomie Locali, tra programmazione della politica comunitaria e politiche nazionali.

Obiettivo del processo di unificazione è la progressiva costruzione di un impianto di documenti di programmazione articolati nel Quadro Strategico Nazionale (QSN, introdotto dalla riforma dei Fondi Strutturali della Politica di Coesione dell'UE per il settennio 2007-13) e in documenti di programmazione unitaria della Politica di Coesione (comunitaria e nazionale) delle Regioni e delle Amministrazioni Centrali tra i quali il Documento Strategico Mezzogiorno (DSM) e il Documento Strategico Regionale.

Il Documento Strategico Regionale della Campania contiene gli indirizzi strategici per la definizione delle politiche di coesione 2007/2013 adottati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1809/05.

Dopo aver presentato (capitolo 1) il quadro della situazione regionale in termini SWOT individuando i punti di forza e di debolezza, i vincoli e le opportunità relativi a diversi settori, nel capitolo 2 del Documento vengono presentate le Scelte Strategiche Regionali.

Le strategie definite nel documento partono da una visione della Campania come Regione "aperta" che sappia connettersi "sia ai programmi delle reti europee (corridoio I e corridoio VIII), contribuendo con le risorse a sua disposizione a realizzarle, sia lavorando con le altre Regioni meridionali e con il Governo nazionale a delineare un comune programma strategico "Sud, grande piattaforma logistica integrata nel mediterraneo" per essere in grado nei prossimi decenni di intercettare i traffici che dalla Cina, dall'India e dall'estremo oriente tornano a solcare il Mediterraneo" (Regione Campania 2005).



Le strategie di connessione territoriale elaborate a livello europeo, così come a livello nazionale e regionale definiscono un contesto particolarmente favorevole che vede la città di Napoli intercettare due Corridoi Europei (il corridoio I e, considerando la Linea ad Alta Capacità Napoli-Bari, il corridoio VIII) e interessata da strategie orientate alla costruzione di piattaforme logistiche che indicano la città di Napoli, con i suoi asset territoriali, una potenziale sede su cui orientare gli investimenti.

Il rilancio dello sviluppo regionale, e dell'Italia meridionale attraverso azioni di coordinamento delle Regioni del Mezzogiorno, viene ricercato attraverso:

- la costituzione della piattaforma logistica unitaria ed integrata del Mediterraneo;
- la costituzione della rete dei sistemi produttivi integrati ad alta tecnologia e ad alto valore aggiunto allo scopo di proporre il Mezzogiorno d'Italia come area di riferimento nel settore della ricerca, dell'innovazione e della società dell'informazione e della conoscenza;
- la sperimentazione di Accordi di Programma Quadro interregionali per la risoluzione di problematiche comuni.

Obiettivo prioritario della strategia "Campania, piattaforma logistica integrata sul Mediterraneo" è il miglioramento della competitività territoriale attraverso il completamento del sistema primario e secondario delle reti viarie, ferroviarie, portuali, interportuali, aeree, informatiche ed energetiche lungo l'asse longitudinale Nord-Sud e lungo l'asse orizzontale Est-Ovest, e loro interconnessioni.

Il raggiungimento di tale obiettivo viene ritenuto una condizione necessaria per sviluppare aree localizzative di eccellenza, integrate nel sistema logistico regionale e sovra regionale, specializzate nei settori produttivi ad alta

specializzazione e con forte vocazione alla proiezione esterna di mercato.

L'obiettivo fonda le basi sul sistema logistico campano già caratterizzato dalla presenza di tre interporti (L'interporto Sud-Europa a Marcianise, l'Interporto di Nola, l'Interporto di Salerno-Battipaglia); due porti di livello internazionale (Napoli e Salerno) e punta allo sviluppo del sistema logistico campano attraverso la realizzazione degli aeroporti di Grazzanise e di Pontecagnano che si aggiungerebbero all'esistente aeroporto di Capodichino.

Nel Documento si prevede inoltre, assieme al previsto sviluppo dei due porti principali della Campania (Napoli e Salerno) l'individuazione di alcuni porti intermedi finalizzati ad ottimizzare i flussi di merci su tutto il territorio regionale. Si prevede inoltre l'individuazione di aree per la localizzazione produttiva di eccellenza nelle quali incentivare l'insediamento integrato di centri di servizi logistici capaci di aiutare gli investimenti di imprese locali nazionali ed internazionali di trasporto, assemblaggio e seconda lavorazione di merci e prodotti; puntando, in sintesi, ad una vera e propria "industrializzazione" del settore della logistica in una logica di filiera con le altre attività produttive strategiche per lo sviluppo economico regionale.

Il Piano Strategico di Napoli

A Napoli il processo di pianificazione strategica ha avuto avvio nel marzo 2005 con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa Interistituzionale tra Regione Campania, Provincia di Napoli e Comune di Napoli. Già nel primo documento ufficiale presentato, il *Documento di base per la Discussione* (Comune di Napoli 2006a), come *Vision* cui indirizzare gli interventi e le azioni del piano viene indicata una *Napoli Competente, Connessa e Creativa*. Nello stesso documento, per la costruzione di una Napoli ben Connessa si propone la candidatura della città a Piattaforma Logistica vale a dire, "centro di flussi materiali e virtuali, intermodalità, specializzazione settoriale del traffico, gestione del raccordo con l'entroterra (campano, italiano, europeo)". Vengono in particolare indicati come obiettivi da raggiungere:

- il miglioramento a carattere infrastrutturale dell'efficienza interna della "piattaforma logistica metropolitana" e la sua integrazione verso l'esterno;
- un forte impulso alle autostrade del mare e alle infrastrutture ferroviarie al fine di decongestionare in modo selettivo la dorsale terrestre tirrenica su gomma.

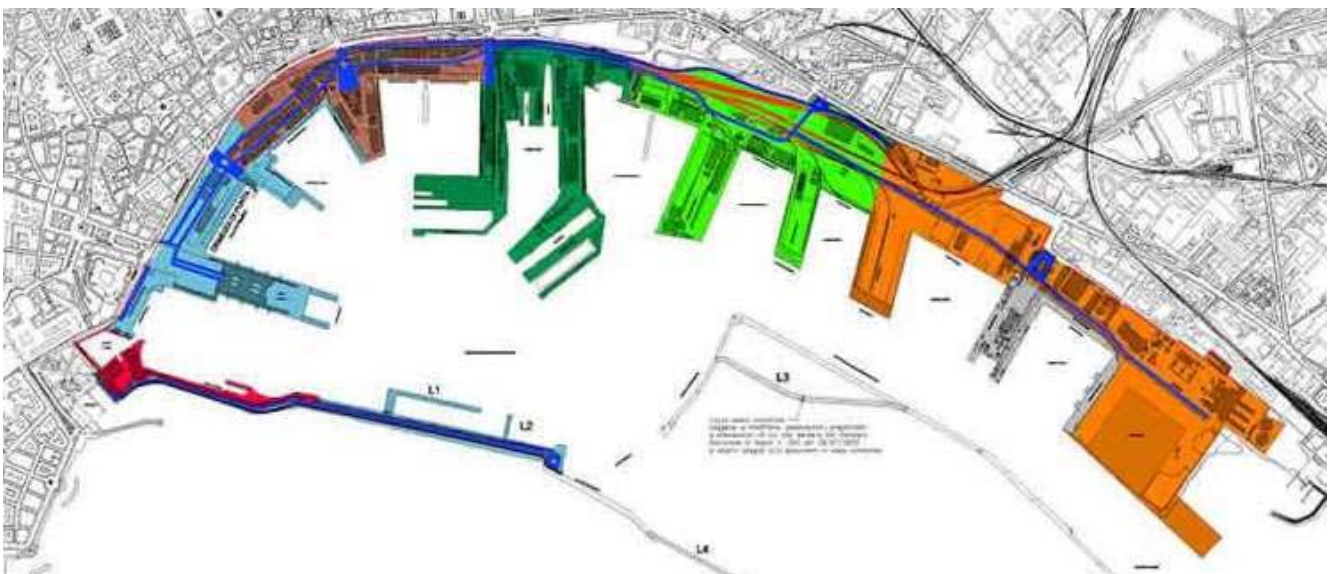
In particolare, vengono definite occasioni importanti le Linee guida del Ministero dell'Interno (in quegli anni in corso di definizione) volte a creare, da un lato, delle piattaforme territoriali strategiche strettamente connesse ai grandi Corridoi della Rete Trans-Europea, dall'altro, una forte integrazione est-ovest all'interno del Mediterraneo (Corridoio

Meridiano). Nelle strategie di sviluppo a livello nazionale vengono individuate delle importanti occasioni di riposizionamento per la città di Napoli e la sua area metropolitana sia livello nazionale sia europeo. Nel *Documento di base* viene ribadita con forza la necessità di mettere a sistema gli *asset* già esistenti e di definire nuove azioni di intervento per sviluppare il capitale territoriale dell'area metropolitana. Al fine di definire una efficace strategia di intervento nel documento si propone la redazione di un rapporto tematico specificatamente rivolto alla logistica. Lo sviluppo della logistica metropolitana di connessione tra i corridoi I e VIII è un tema ripreso anche in sede di redazione del documento *Piano Strategico di Napoli Vision, assi, azioni, progetti e strumenti* (Comune di Napoli 2006b) nel quale lo sviluppo della logistica diventa una delle azioni prioritarie per la costruzione di una Napoli ben connessa.

I materiali predisposti per il Piano Strategico di Napoli fanno esplicito riferimento al *Documento Strategico Regionale della Campania* riproponendone i contenuti. Nei documenti si auspica che il processo di pianificazione strategica sia anche rivolto alla definizione di strategie di intervento nel settore della logistica metropolitana (azione 2.2) nel contesto più ampio delle strategie di sviluppo regionale che prevedono "la messa in rete delle infrastrutture, sia quelle esistenti che in via di realizzazione, all'interno del sistema intermodale regionale fornendo una adeguata connettività tra i porti di maggiori dimensioni (Napoli e Salerno), il sistema dei porti

Il Porto di Napoli rappresenta da sempre un importante snodo logistico. Il traffico crocieristico nell'ultimo anno ha superato il milione di passeggeri. Molti altri sono i passeggeri e i turisti che ogni anno transitano per lo scalo partenopeo diretti verso le isole e le località del Golfo di Napoli, di Salerno e le isole pontine.

Anche il traffico commerciale ha raggiunto cifre considerevoli: il movimento commerciale totale nel 2008 è stato di 20.063.625 tonnellate. 7 sono i depositi costieri per prodotti liquidi alla rinfusa tra cui olii minerali, prodotti chimici e vegetali; 2 i terminal per legnami e cellulosa per una superficie complessiva di circa 35.000 mq; 2 i terminal per prodotti ceramici; 3 i terminal contenitori, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq. Complessivamente l'area commerciale dispone di 30 banchine e calate con una lunghezza che va dai 110 ai 390 m.



minori in via di riqualificazione, i nodi Interportuali (Nola, Marcanise, Battipaglia), gli scali ferroviari, gli aeroporti di Grazianise, Pontecagnano e Capodichino, le principali aree di insediamento produttivo esistenti e le aree localizzative di eccellenza che verranno realizzate in attuazione della presente strategia. A ciò si aggiunge la creazione di centri di servizi logistici in grado di favorire investimenti di imprese specializzate nel trasporto e nella seconda lavorazione delle merci" (Comune di Napoli 2006b).

Il processo di Pianificazione Strategica a Napoli ha riscontrato notevoli difficoltà ad affermarsi tanto che quasi dall'inizio, dopo le prime occasioni di coinvolgimento e partecipazione che si è tentato di sviluppare attraverso l'organizzazione di Forum di discussione sulle strategie e le azioni proposte nei documenti ufficiali, si è praticamente arrestato. Proprio durante uno di questi momenti di partecipazione è stata presentata una proposta finalizzata alla realizzazione di un Distripark.

In particolare, la proposta prevedeva la creazione, nell'area orientale della città di Napoli, nella fascia retroportuale, caratterizzata dalla presenza di ampie aree industriali dismesse, di un Distripark che, da un lato, avrebbe potuto costituire un forte attrattore di investimenti produttivi soprattutto se indirizzati nei settori hi-tech (già presente su quel territorio con realtà di livello internazionale), dall'altro, avrebbe costituito l'interfaccia tra il porto, gli interporti esistenti e di progetto, l'aeroporto svolgendo un ruolo di razionalizzazione dei flussi e, dall'altro, di gestione degli stock di container attualmente distribuiti sul territorio (Forte, Siviero 2005). La proposta si agganciava inoltre alla possibile realizzazione, nella stessa zona orientale della città, di una Zona Franca Urbana (free trade zone) dove incentivare produzioni ad alto valore aggiunto nei settori dell'high tech (Comune di Napoli 2006c).

Conclusioni

Le vicissitudini cui è stato oggetto il processo di Pianificazione strategica ha, di fatto, arrestato il discorso ad ampio spettro sulle possibilità di sviluppo della città e della sua area metropolitana tipico dei processi di pianificazione partecipata che in genere, in modo più o meno efficace, riescono a coinvolgere anche il settore privato, il mondo industriale, imprenditoriale e finanziario.

Conseguentemente, anche il discorso avviato sul settore logistico e sulle sue opportunità di sviluppo nell'area urbana ha subito una battuta di arresto. A prescindere dalle considerazioni in merito alla opportunità di realizzare un Distripark e/o una zona franca urbana per lo sviluppo urbano e territoriale in genere, ciò che va segnalato è l'interruzione di un ragionamento multisetoriale che poteva essere sviluppato in un contesto particolarmente favorevole che

vede la città di Napoli intercettare due Corridoi Europei (I e VIII) e interessata da strategie di livello comunitario, nazionale e regionale orientate alla costruzione di piattaforme logistiche che indicano la città di Napoli, con i suoi asset territoriali, una potenziale sede su cui orientare gli investimenti. La visione di *Napoli fuoco del mediterraneo*, individuata durante il processo di pianificazione strategica, partiva da ovvie considerazioni legate alla posizione geografica della città nel Mediterraneo, alle sue dotazioni infrastrutturali tra le quali il porto, l'aeroporto, la presenza nella regione di diversi interporti. Dotazioni già esistenti su cui si sarebbe potuto investire viste le potenzialità esistenti. Il processo non è riuscito ad evidenziare però i limiti che impediscono a tali asset di svilupparsi e ancor meno si sono individuate le azioni finalizzate a mitigare i molteplici punti di debolezza del sistema. Alla debolezza riscontrata nel sostenere un ragionamento finalizzato a formalizzare le strategie definite alla scala regionale ed urbana in interventi ed azioni compiute, fa da contrappunto una notevole vivacità di iniziative private che se messe a sistema potrebbero incrementare gli effetti di sviluppo del settore logistico.

Tra queste iniziative vanno ad esempio sottolineate quelle avviate dall'interporto di Nola. Prima fra tutte, la sottoscrizione dell'accordo *Naples* (Naples port logistics extended) tra la Regione Campania, l'Autorità portuale di Napoli e l'interporto campano che prevede l'attivazione di un nuovo sistema logistico portuale Napoli-Nola con la messa in esercizio di un servizio di shuttle ferroviario che prevede 3 viaggi giornalieri tra il porto e l'interporto campano.

Sempre su iniziativa dell'interporto di Nola sono state inoltre attivate altre tre tratte nazionali che collegano Nola a Bologna, Verona e Milano. Si tratta delle prime tratte gestite da ISC-Interporto Servizi Cargo (società nata nel febbraio del 2009 con 100% capitale Interporto) per garantire una rete che nei prossimi tre anni si prevede di portare a 17 tratte nazionali per la movimentazione di circa 7.700 treni l'anno e 200.000 unità di carico trasportate.

Riferimenti bibliografici

Comune di Napoli (2006a) *Piano Strategico di Napoli Documento di base per la discussione*.

Comune di Napoli (2006b) *Piano Strategico di Napoli. Le zone franche urbane: uno strumento per la rigenerazione dell'area metropolitana*.

Comune di Napoli (2006c) *Piano Strategico di Napoli Vision, Assi, Azioni, Progetti e Strumenti. Proposte per un percorso collaborativo*.

Forte, Siviero L. (2005) *Napoli e il Mediterraneo – La città dei flussi. Competizione regionale ed apertura dei mercati mondiali*.

Regione Campania (2005) *Documento Strategico regionale per la politica di Coesione 2007/2013*.