



La logistica nei processi di trasformazione dell'area orientale di Napoli¹

The City Logistics within the Transformation Process of East Naples

Adriana Galderisi* e Andrea Ceudech**

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

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

Distribuzione delle merci e qualità urbana: le ragioni della City Logistics

Il campo di riflessione che va sotto il nome di city logistics costituisce solo un segmento di un più ampio campo di studi e riflessioni che riguarda l'intera catena di distribuzione e stoccaggio delle merci. Tale segmento focalizza l'attenzione sul cosiddetto "ultimo miglio", ovvero sull'ultimo tratto della complessa catena che conduce le merci dai luoghi di produzione fino alla loro meta finale: la rete di vendita al dettaglio. È abbastanza chiaro che è proprio l'ultimo miglio della catena quello che maggiormente interessa le aree urbane: in queste ultime si concentra infatti la domanda di beni di consumo e, conseguentemente, l'offerta commerciale al dettaglio. Basti pensare che in Europa più del 60% della popolazione vive in aree urbane e che in Italia oltre la metà della popolazione è concentrata nelle principali città metropolitane. Le attività commerciali si configurano, inoltre, come uno dei principali elementi di vitalità all'interno dei centri urbani, oltreché come elemento essenziale per la vita dei cittadini. È inoltre da sottolineare che mentre numerose sono le innovazioni che negli ultimi decenni hanno interessato il più ampio settore della logistica, e più specificamente gli aspetti connessi alle lunghe percorrenze e alle grandi strutture di stoccaggio e distribuzione – accrescendo le scelte modali per il trasporto merci, anche se quella su gomma è a tutt'oggi prioritaria, e promuovendo la creazione di grandi piattaforme logistiche – ancora pochi sono gli approfondimenti e soprattutto le sperimentazioni di successo che riguardano l'innovazione nelle modalità di distribuzione finale delle merci. Come largamente evidenziato da alcuni progetti europei dedicati a tali problematiche (Start, CityFreight, Beststufs), il trasporto merci in ambito urbano rappresenta ad oggi un significativo fattore di degrado per molteplici ragioni:

- ad eccezione di alcune esperienze pilota esso continua ad essere prevalentemente affidato al traffico veicolare

The investigation field spreadly defined as "city logistics" is only a segment of a wider field of investigation concerning the whole chain of goods distribution and storage. That segment points out the so-called "last mile", namely the last section of the complex chain related to the carrying of goods from production places up to their final destination: the retail network. Indeed, it is just the last mile of the chain the one that mostly affects the urban areas: in these last ones the demand for goods mostly converges and, consequently, the supply of retail goods. Moreover, while there are several innovations that have affected the wider field of logistics in the last decades, on the contrary there are few successful investigations and experimentations concerning the innovation in the modalities of final distribution of goods.

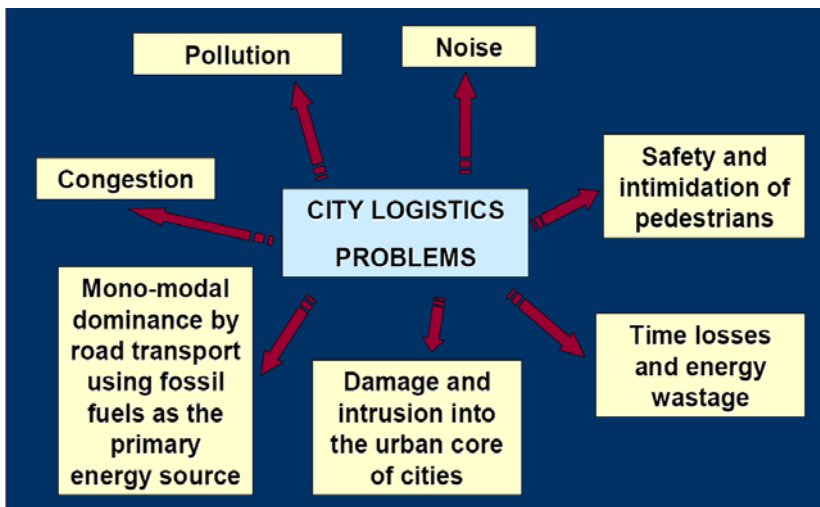
As widely stressed by some European projects, goods transportation in urban areas represents an important factor of decay for several reasons:

- except for few pilot experiences, it is still mainly carried out by road transport which represents one of the main causes of congestion and air and acoustic pollution in urban areas;
- the access of heavy transport means in the core of urban areas strongly clashes with the current goal of most European cities that is to reduce car traffic in central areas;
- the scarce availability of open spaces in the historical cities makes difficult to find out adequate areas for loading and unloading operations;
- the use of heavy means of transport for goods distribution produces economic disadvantages for the haulers too.

Facing up to the importance of the problem, several and heterogeneous initiatives have been undertaken in many European cities to control and reduce goods traffic in urban areas: from the ones targeted to reduce the access and the transit of goods transport or the loading and unloading operations, to the more complex ones aimed at creating areas for goods distribution inside or near the urban areas, using eco-compatible vehicles for the distribution of goods inside urban areas, especially in the historical centers.

It seems currently shared the idea that the problem of goods transport in urban areas has to be faced taking into account both the organization of urban activities and the mobility. This fact implies that, in defining the strategies for rationalizing/reducing goods transport, the characteristics of the urban context, the organization of the retail network, the more general choices regarding urban mobility, the environmental policies should be considered.

Starting from those assumptions, this paper points out the solutions up to now suggested for the reorganization of goods distribution in the Neapolitan urban context, focusing in detail on the role that the eastern area of Naples could play in order to re-organize the distribution of goods in the historical city.



I principali problemi connessi alla distribuzione delle merci nelle aree urbane.

su gomma che rappresenta una delle principali cause di congestione e inquinamento atmosferico nelle aree urbane (Galderisi 2007); come evidenziato dall'Annuario dei dati ambientali (Ispra 2009) il trasporto stradale nelle grandi città contribuisce per oltre il 70% alle emissioni complessive di PM_{10} , di $PM_{2,5}$, e di Ossidi di Azoto (NO_x) e il trasporto merci costituisce circa il 20% del totale del traffico veicolare sulle strade urbane (Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture 2006);

- il trasporto merci, spesso affidato a mezzi pesanti, costituisce anche una rilevante causa di inquinamento acustico nelle aree urbane;
- l'accesso di mezzi pesanti nel cuore delle aree urbane contrasta spiccatamente con la tendenza che si registra oggi nella maggior parte delle città europee di limitare il traffico veicolare nelle aree centrali;
- la ridotta disponibilità di spazi liberi che contraddistingue le città storiche rende difficile la realizzazione di aree dedicate per il carico e scarico delle merci, creando conflittualità rilevanti nell'uso delle sedi stradali;
- l'utilizzo di mezzi pesanti per la distribuzione capillare delle merci genera significative diseconomie per gli stessi trasportatori.

Va inoltre considerato che i veicoli per il trasporto merci che quotidianamente percorrono le città sono molteplici e presentano finalità differenti: da quelli per il rifornimento della rete commerciale, a quelli per le attività produttive e artigianali; da quelli connessi all'attività edilizia a quelli connessi al trasporto dei rifiuti, solo per citare alcune delle categorie. A fronte della rilevanza del problema, numerose ed eterogenee sono state le iniziative intraprese in molte città europee ed italiane per la regolamentazione e la riduzione del traffico merci nelle aree urbane, anche se non tutte hanno prodotto esiti soddisfacenti: da quelle a carattere più spiccatamente gestionale volte a regolamentare, in senso restrittivo, l'accesso e il transito dei veicoli per il trasporto

merci o le operazioni di carico e scarico, a quelle più complesse, volte alla realizzazione di aree di smistamento delle merci all'interno o nelle immediate prossimità delle aree urbane, da cui si dipartono mezzi eco-compatibili per la distribuzione capillare delle merci nelle aree urbane, specie nelle aree di pregio quali i centri storici.

Ovviamente anche nell'ambito di queste due macrocategorie, il problema è stato affrontato con modalità differenti, spesso combinate. In molti casi, ad esempio, alle limitazioni temporali per la consegna delle merci sono state affiancate politiche di tariffazione della sosta dei veicoli per il carico/scarico delle merci o, anche, politiche mirate alla realizzazione di spazi dedicati alla sosta dei veicoli

per le merci durante le operazioni di carico/scarico nelle ore di maggior traffico. Gli interventi di maggiore rilevanza hanno invece riguardato la realizzazione di spazi per la riorganizzazione delle merci e per la loro distribuzione finale: centri urbani di consolidamento, spazi logistici di prossimità, *transit points*, *city logistic centers*, etc. sono solo alcune delle numerose espressioni utilizzate per individuare quegli spazi dedicati, da realizzarsi in prossimità o all'interno delle aree urbane, a servizio di intere aree urbane o di singoli quartieri (Bestufs 2007).

L'idea di base che accomuna tali tipologie di spazi è quella di ricevere merci da soggetti eterogenei (corrieri, spedizionieri, aziende che distribuiscono in conto proprio, ecc.) e garantirne una razionale distribuzione all'interno della città, riducendo i costi di congestione ed inquinamento ma anche alcune diseconomie proprie della distribuzione finale.

"Il tema del trasporto e della distribuzione delle merci in città assume quindi rilevanza crescente specie in funzione della pianificazione urbanistica integrata" (Forte e Siviero 2008): il problema del trasporto merci, infatti, non solo presenta significative ricadute sulla qualità dei contesti urbani ma non può che essere affrontato sulla base di un approccio integrato all'organizzazione delle attività e alla mobilità in ambito urbano. In altre parole, sembra ormai opinione condivisa che, se da un lato, le strategie per la razionalizzazione/riduzione del trasporto merci non possono prescindere dalle caratteristiche del contesto urbano e dell'organizzazione della rete commerciale, dalle più generali scelte relative alla mobilità e dalle politiche volte al contenimento dei fenomeni di inquinamento acustico e atmosferico nelle aree centrali; d'altro canto, "intervenire nella razionalizzazione dei servizi logistici in ambito urbano potrebbe portare un notevole contributo alla riduzione dell'inquinamento e della congestione del traffico, ma anche ricreare condizioni di vantaggio localizzativo nei centri storici per la rete del dettaglio commerciale, oggi sottoposta ad una crescente pressione



Tra le iniziative intraprese in numerose città europee per la regolamentazione e la riduzione del traffico merci, le più diffuse sono quelle volte a regolamentare l'accesso e il transito dei veicoli per il trasporto merci o le operazioni di carico e scarico.

concorrenziale dalla grande distribuzione organizzata" (Forte e Siviero 2008).

Queste brevi note introduttive costituiscono il punto di partenza della riflessione sviluppata in questo articolo, che si incentra essenzialmente sulle soluzioni fin qui avanzate per la riorganizzazione del trasporto e della distribuzione merci nel contesto urbano di Napoli e, più specificamente, sul ruolo che l'area orientale, già oggi significativamente interessata da attività di stoccaggio e trasporto merci, potrebbe svolgere ai fini di una ri-organizzazione delle modalità di distribuzione capillare delle merci nella città storica.

Il problema del trasporto merci a Napoli: studi e proposte

Il problema dei flussi merci nel contesto napoletano è stato oggetto di un approfondito studio promosso nel 2008 dalla

Camera di Commercio e redatto da un gruppo di lavoro costituito da UnionTrasporti e dall'Università di Napoli Federico II. Sulla base di rilevazioni dirette, tale studio fornisce alcuni dati significativi per quanto riguarda il trasporto merci nell'area metropolitana di Napoli. Si evidenziano, in particolare, alcune dimensioni chiave del problema: circa 15.000 unità locali localizzate nel territorio comunale, la gran parte di esse con una ridotta superficie di vendita, con spazi di deposito limitati o addirittura assenti e, in molti casi, senza alcuna disponibilità di aree per il carico e scarico merci nelle vicinanze; la concentrazione di una considerevole parte delle consegne nelle ore del mattino (39% prima delle 9 e 37% tra le 9 e le 12), con un evidente conflitto con altre attività urbane (tra cui le scuole); la presenza di alcune aree ad elevata concentrazione commerciale (l'area centrale che si struttura intorno a diversi assi commerciali prioritari: da via Toledo-via Chiaia a via Duomo), l'area del Vomero e, infine, l'area di Fuorigrotta-Soccavo. Lo studio sottolinea, inoltre, che la gran parte delle merci dirette verso il territorio comunale, proviene dalla stessa provincia di Napoli.

Lo studio in questione propone una duplice organizzazione per i flussi merci in transito verso Napoli, distinguendo tra quei flussi che, giungendo da fuori regione, possono trovare una ri-organizzazione nelle grandi attrezzature logistiche già presenti nella regione Campania (Interporti di Nola e Marcianise; Distretto Bizarro), e quelli che, provenendo invece da altre aree della Campania o, come nella maggior parte dei casi, dalla stessa provincia di Napoli, dovrebbero trovare dei punti di riorganizzazione e smistamento all'interno dell'area urbana.

La Campania presenta attualmente una rilevante dotazione di infrastrutture per la logistica: l'interporto di Nola, l'interporto Sud Europa di Marcianise e la struttura privata di proprietà dell'impresa Bizarro nell'area di Caserta-Marcianise: realtà rilevanti anche in ambito nazionale sia in termini di superfici coperte, sia in termini di intermodalità. "L'interporto di Nola, con la collaborazione di RFI e di Logica, l'Agenzia per la promozione della logistica in Campania, sta studiando gli interventi necessari a potenziare i già esistenti servizi di navettamento ferroviario di container che consentono al porto di Napoli, in perenne carenza di aree, di utilizzare l'infrastruttura pubblica come retroporto. L'interporto di Marcianise può sfruttare appieno le risorse offerte dal grande scalo di movimentazione carri di Trenitalia e dal terminal intermodale, dal quale vengono rilanciati i treni di trasporto combinato per la Sicilia" (Ministero delle Infrastrutture 2006, pag. 51).

L'area in cui è localizzato il Distretto Bizarro non dispone invece di raccordi ferroviari o terminal intermodali, pur essendo localizzata a poca distanza dallo scalo di Marcianise. Poco o nulla è stato invece fatto in ambito regionale per risolvere il complesso problema della city logistics, se si esclude il ricorso a soluzioni regolamentativo-gestionali, nella



Molte iniziative sono finalizzate alla realizzazione di aree di smistamento delle merci all'interno o nelle immediate prossimità delle aree urbane da cui si dipartono mezzi eco-compatibili per la distribuzione capillare delle merci all'interno delle aree urbane, specie nei centri storici.

maggior parte dei casi scarsamente efficaci, specie in assenza di adeguati controlli.

Lo studio promosso dalla UnionTrasporti propone, a tal fine, l'introduzione di alcuni *transit points*, localizzati all'interno dell'area urbana e con un raggio di influenza limitato ad un quartiere urbano, da cui le merci in arrivo possano essere riorganizzate e distribuite attraverso l'utilizzo di mezzi eco-compatibili.

Tuttavia, le aree individuate in prima battuta dallo studio, specie per l'area centrale, sono localizzate all'interno del tessuto storico e non eliminerebbero l'accesso di veicoli pesanti nell'area di maggior pregio della città storica.

Si tratta, dunque di una soluzione del tutto condivisibile per i quartieri della fascia periferica, in particolare per l'area di Soccavo, ma che potrebbe risultare solo parzialmente risolutiva per l'area della città storica centrale.

Tenendo conto delle peculiari caratteristiche del centro storico di Napoli infatti – caratterizzato da un tessuto fortemente compatto, da ridotte dimensioni della sede stradale,

da un'elevata concentrazione di attività commerciali e artigianali, da condizioni di elevata congestione e di alti livelli di inquinamento acustico e atmosferico dovuti prioritariamente al traffico veicolare, che presenta flussi elevati nonostante l'introduzione di una vasta ZTL – si ritiene auspicabile la localizzazione di una struttura di supporto allo stoccaggio e alla distribuzione delle merci dirette verso la città storica in un'area esterna a quest'ultima e, più specificamente, in un'area di corona, di immediata accessibilità, ben connessa con la città storica e che abbia una chiara vocazione ad ospitare una siffatta tipologia di struttura. Come affermato da Siviero e Forte (2008), infatti, "è fondamentale definire prioritariamente i contenuti delle strategie di azione per la riqualificazione e valorizzazione delle aree urbane di corona, spesso corrispondenti alle periferie urbane, sulla base dei punti di forza per lo sviluppo delle aree stesse, cogliendo le opportunità di crescita in ragione del "servizio" che possono svolgere nel più generale assetto infrastrutturale, funzionale e territoriale delle conurbazioni complesse a livello di aree vaste". Sono queste le considerazioni che hanno spinto ad una più attenta considerazione del ruolo che, a tal fine, potrebbe rivestire l'area orientale di Napoli che, per vocazioni proprie del sito, sembra costituire un'area strategica per la realizzazione di una piattaforma di supporto a servizio della logistica urbana, in stretta connessione con il più ampio sistema logistico della Campania.

L'area orientale di Napoli: la logistica e le prospettive di evoluzione/trasformazione

L'area orientale di Napoli, che separa la città storica dall'area vesuviana interna e da quella costiera, presenta oggi caratteri fortemente eterogenei: insediamenti residenziali, si alternano ad aree produttive, ad insediamenti industriali dismessi, a capannoni, serre e aree libere. Il tessuto urbanistico appare frammentato, "tagliato" dalle numerose infrastrutture viarie e ferroviarie che costituiscono spesso insormontabili barriere tra le diverse aree.

Fino alla prima metà dell'Ottocento l'area orientale di Napoli era caratterizzata, come documentato dalle cartografie storiche, dalla diffusa presenza di attività agricole, dal reticolo idrico e da acquitrini, ad eccezione dell'edificio dei Granili e di alcuni manufatti localizzati lungo la costa e lungo la ferrovia. Nella seconda metà dell'Ottocento la città comincia ad estendersi verso l'area orientale, in prevalenza lungo le direttrici infrastrutturali, anche grazie allo sviluppo delle reti viarie e ferroviarie promosso in quegli anni, e lungo la costa stessa. Gli insediamenti che si stabiliscono in questo periodo nell'area orientale sono prevalentemente di tipo produttivo, connessi al settore ferroviario e manifatturiero (opifici, fonderie, ecc.). Le trasformazioni di fine Ottocento e dei primi del Novecento sono comunque da mettere in con-

nessione con lo sviluppo delle linee su ferro e della stazione, nonché con lo sviluppo delle infrastrutture portuali. Anche i piani industriali non realizzati, che prevedevano una distribuzione spaziale delle attività produttive su una maglia ad isolati – ovvero con un tessuto definito da una rete stradale ortogonale prevalentemente a scacchiera che determina lotti rettangolari destinati ad accogliere le attività produttive, e legate alla contemporanea bonifica delle paludi preesistenti – segnano un'occasione mancata di sviluppo ordinato dell'area.

La Legge speciale per Napoli, del 1904 prevedeva due grandi aree industriali, una ad occidente, nell'area di Bagnoli, e l'altra ad oriente, tra la ferrovia e il Corso Orientale. In quest'ultima, una maglia ad isolati avrebbe dovuto guidare la localizzazione delle attività produttive. Negli anni Venti tale area venne ulteriormente ampliata fino al porto.

Mentre negli anni tra le due guerre si assiste ad un potenziamento equilibrato delle infrastrutture stradali e ferroviarie, subito dopo la seconda guerra mondiale si sviluppano con estrema rapidità gli assi di scorrimento stradale e vengono realizzati i primi interventi di edilizia economica e popolare a San Giovanni e a Barra. Tali interventi sottolineano "il tentativo della cultura urbanistica, rimasto sulla carta, di rilanciare un concetto di industria che, lungi dal configurarsi come entità separata dalla città, costituisse al contrario il principio trainante di un nuovo sistema di centri di natura territoriale, la ragione primaria della nascita dei nuovi quartieri residenziali satelliti" (Comune di Napoli 2003, pag. 373). Alla metà degli anni Cinquanta del Novecento l'area è già in parte occupata dagli impianti petroliferi, in contrasto con l'organizzazione spaziale precedentemente prevista di cui restavano però alcune tracce. Nel Prg del 1972 l'area orientale risulta sinteticamente articolata in tre macro-aree. La

L'area orientale di Napoli nella *Mapa del Duca di Noja*, 1775.



L'area orientale di Napoli presenta caratteri eterogenei, con residenze alternate ad aree produttive, insediamenti industriali dismessi, capannoni, serre e aree libere. Il tessuto urbanistico appare "tagliato" dalle numerose infrastrutture viarie e ferroviarie che costituiscono insormontabili barriere tra le diverse aree.

prima, tra il fascio dei binari e gli assi delle infrastrutture viarie che tagliano l'area in direzione nord-sud, a destinazione industriale; la seconda, posta al margine orientale e delimitata dalle infrastrutture viarie, caratterizzata dalla presenza di aree agricole, attrezzature ed aree di espansione residenziale localizzate intorno allo storico nucleo di Ponticelli; la terza, a sud delle grandi infrastrutture viarie, prospiciente la costa e l'area portuale, con un maggiore livello di eterogeneità funzionale rispetto alle altre due, caratterizzata da aree a destinazione industriale, aree di risanamento urbanistico e spazi da destinare ad attrezzature nei pressi dei nuclei edificati di Barra e San Giovanni.

Mentre la prima area resta sostanzialmente estranea agli interventi degli anni Ottanta, le altre due aree sono state oggetto di rilevanti interventi a seguito del Piano delle Periferie approvato dopo il terremoto del 1980. L'assetto dell'area orientale viene radicalmente ripensato negli anni Novanta, con la Variante Generale al

Prg di Napoli, approvata nel 2004. Il nuovo Piano Regolatore di Napoli, partendo dall'assunto della delocalizzazione degli impianti petroliferi e dalla semplificazione dell'intricato reticolo infrastrutturale stratificatosi nel corso del tempo, prevede nella prima macro-area – quella propriamente industriale localizzata tra il fascio dei binari e gli assi delle infrastrutture viarie che tagliano l'area in direzione nord-sud – la realizzazione di un grande parco di circa 170 ettari, con un lungo viale che collega piazza Garibaldi a Ponticelli, di insediamenti urbani integrati (insediamenti caratterizzati dalla coesistenza tra residenze e attività per la produzione di beni e servizi compatibili con la residenza). L'idea alla base di tali insediamenti è quella di dotare la città di un apparato produttivo più moderno e leggero rispetto a quello esistente e possibilmente compatibili con una nuova qualità urbana: "un tessuto integrato di industrie leggere e artigianato, terziario produttivo, residenze e servizi" (Comune di Napoli 2004). Gran parte di tale area ricade nell'ambito 13 del Prg, sottoposto ad attuazione indiretta mediante la redazione di un piano attuativo per il quale si prevede complessivamente la realizzazione di



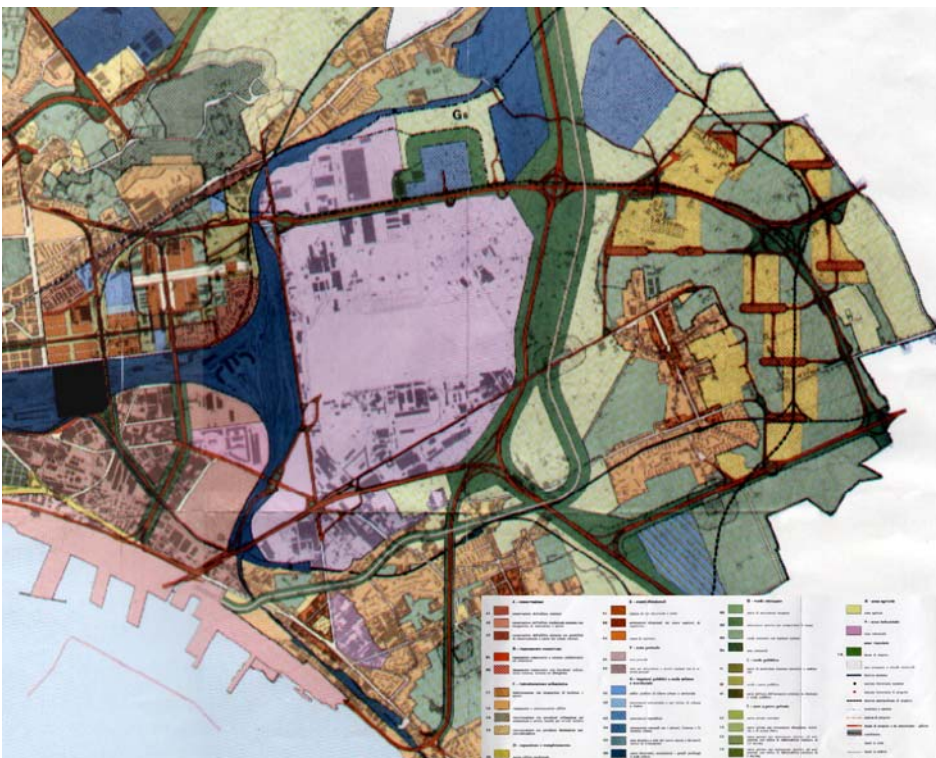
L'area orientale nella *Pianta della Città di Napoli*, 1879.

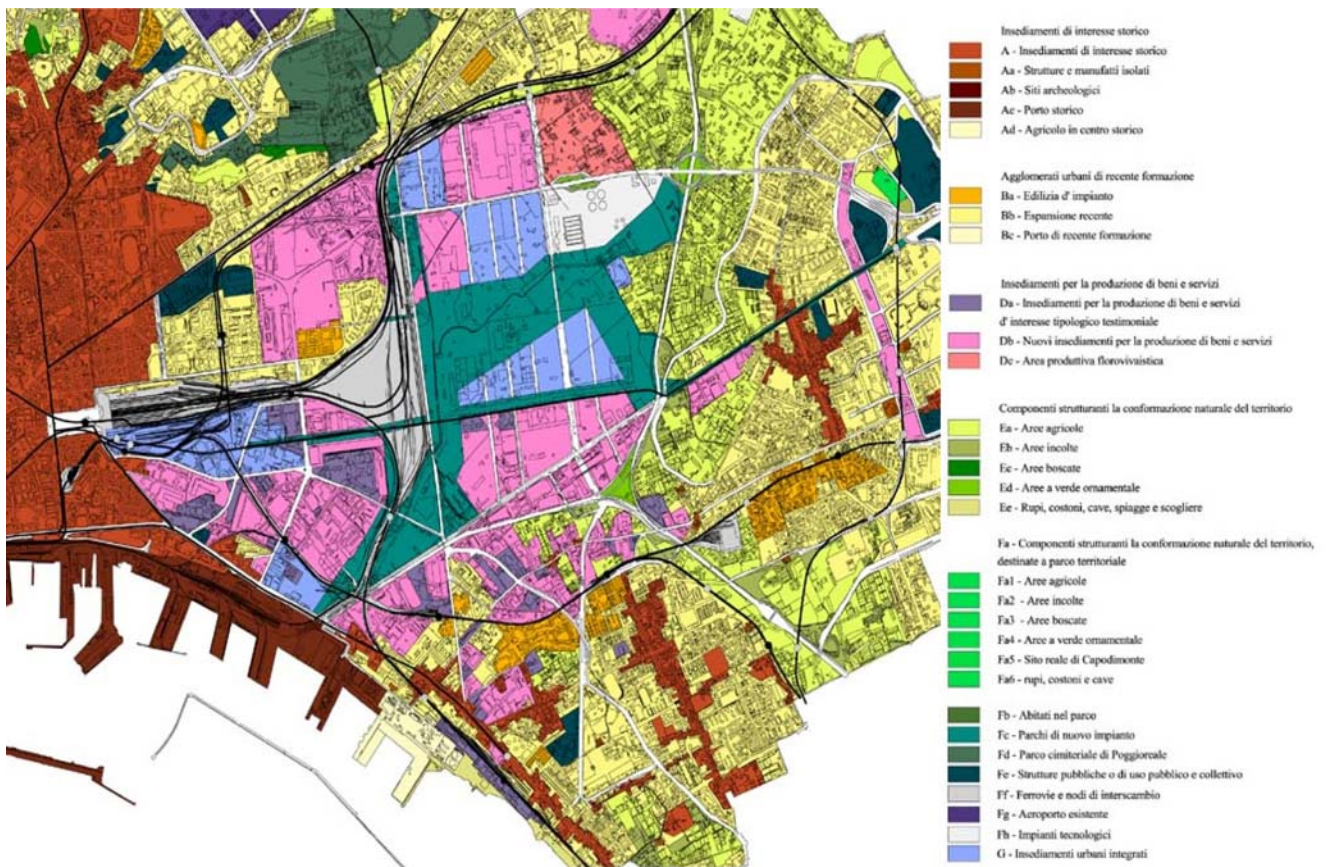
circa 1.240 milioni di metri quadri di superficie con un basso indice di edificabilità. Nel marzo del 2009 è stato approvato il preli-minare del PUA per l'ambito 13 della Società Napoli

Nelle previsioni del Prg del 1972 per l'area orientale si possono distinguere tre macroaree: quella centrale a destinazione industriale, quella a oriente, caratterizzata in prevalenza da residenze e verde, quella prospiciente la costa con caratteristiche miste.

Orientale: esso delinea gli indirizzi per la successiva formazione dei piani attuativi di iniziativa privata, il primo dei quali, a cura del gruppo Q8 e per un'area di 90 ha, è attualmente in corso di redazione. Il preliminare approvato costituisce, dunque, un quadro di riferimento di cui i singoli Pua all'interno dell'ambito 13 dovranno tenere conto.

Per quanto riguarda invece le altre due macro-aree, quella localizzata al margine orientale verso Ponticelli e quella prospiciente il porto, si sottolinea che la prima si caratterizza come insediamento prevalentemente residenziale, ad eccezione di una "striscia" di zone per la produzione di beni e servizi poste perpendicolarmente al tratto terminale di via Argine e un'area posta lungo via Argine, in prossimità del nucleo storico di Ponticelli. L'altra area mantiene la sua eterogeneità, presentando





L'area orientale nella zonizzazione della Variante Generale al Prg di Napoli approvata nel 2004.

aree prevalentemente residenziali nella parte orientale ed aree prevalentemente produttive ad occidente, frammiste ad aree agricole residuali e residenze.

Va sottolineato che proprio nell'area orientale, il nuovo Prg fa ampio ricorso all'attuazione indiretta mediante la redazio-

L'area ex industriale della Mecfond destinata ad accogliere produzione di beni e servizi, parcheggi e residenze.

ne di piani esecutivi, proprio in ragione della necessità di ridefinizione morfologica e funzionale di tale area. Oltre all'ambito 13, infatti, sono assoggettate a Piani Attuativi l'area della Cirio-Corradini (ambito n. 14), i magazzini di approvvigionamento (ambito n. 43), l'area di Gianturco (ambito n.12, suddiviso nei sub ambiti a) Gianturco Fs, b) Gasometro, c) ponte della Maddalena, d) Mecfond, e) Feltrinelli) l'area delle serre Pazzigno (ambito 15).

Alcuni di questi piani risultano già redatti e attuati, altri sono in corso di attuazione. Sembra utile sottolineare che dagli interventi volti ad attuare le previsioni del nuovo Prg o dei Pua già approvati, emerge una chiara tendenza all'incremento delle attività terziarie. Tale tendenza è infatti chiaramente testimoniata dagli interventi del Pua dell'area ex Breglia (commercio e residenze), dell'area ex-Feltrinelli (centro commerciale polifunzionale per la grande distribuzione, albergo e attrezzature), dalla realizzazione del centro commerciale Auchan. Inoltre, è in corso di realizzazione il progetto Aedifica, struttura polifunzionale che ospita attività produttive, commerciali, alloggi, uffici, parcheggi, localizzato nell'area della ex-Mecfond.





Il Mercatone ed il Centro Ingrosso Cinese sono due grandi strutture per il commercio all'ingrosso già operative nell'area orientale.

Ancora, la riconversione della ex-Ergom, con la delocalizzazione delle attività produttive, e la realizzazione di un centro commerciale per la grande distribuzione, un centro per la produzione di beni e servizi, attività terziarie e direzionali, ricettive e verde at-trezzato. Tali interventi si aggiungono alle grandi strutture per il commercio all'ingrosso esistenti, rappresentate dal Centro Mercato 2 e dal centro per il commercio cinese e potenziano, di fatto, la tendenza già rilevante alla terziarizzazione e al recupero a fini commerciali e residenziali delle aree che, a partire dagli anni Ottanta, sono state interessate da processi di dismissione.

Un quadro piuttosto recente dell'evoluzione funzionale è stato tracciato dal Comune di Napoli che, in sede di redazione della Variante Generale al Prg di Napoli, tra il 1996 ed il 1997, ha effettuato una rilevazione analitica delle attività nell'area orien-

tale di Napoli, poi aggiornata nel 2005. Anche l'Unione Industriale ha promosso rilevazioni nell'area finalizzate a delineare il quadro delle attività presenti e le loro dinamiche. Tra il 1999 ed il 2002² i dati sulle attività insediate delineano il profilo di un'area in trasformazione, in cui gli operatori privati si muovono spontaneamente, anticipando in molti casi le scelte di pianificazione, talvolta in contrasto con esse e in assenza di un disegno unitario. I dati hanno evidenziato la dismissione progressiva di attività manifatturiere con la progressiva terziarizzazione di strutture produttive dismesse e di rilevanti parti urbane (via Brin, via Carlo di Tocco, via Brece, S. Erasmo) e lo sviluppo di attività per la logistica. Inoltre, si assiste ad una vitalità rilevante in tale aree evidenziata dai dati rilevati (incremento del 60% delle presenze e +26,7% al netto delle cessate o trasferite).

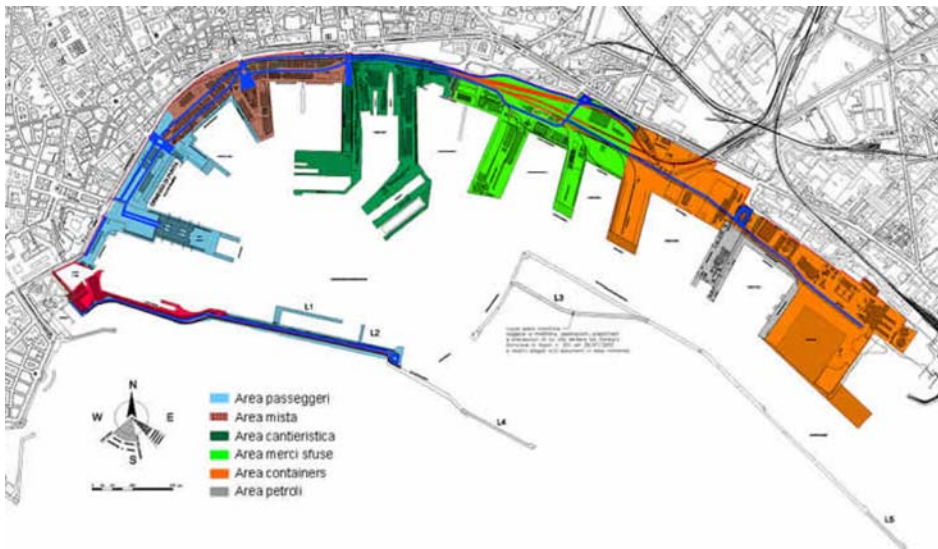
In questo quadro, si assiste alla concentrazione di attività commerciali in prossimità della zona portuale, con presenza di depositi e di depositi *containers*, che spesso occupano la parte interna degli isolati, mentre le attività commerciali tendono a localizzarsi verso l'esterno. All'interno, se si esclude l'area a nord di via Argine occupata dagli impianti petroliferi, persiste la caratteristica produttiva, con presenza di residenza e commercio.

Al 2005 l'aggiornamento dei dati operato dal Comune di Napoli conferma la visione dell'area come caratterizzata da mutamenti rilevanti di destinazioni d'uso. Le attività manifatturiere complessivamente perdono terreno in favore di residenze e servizi. Gli impianti petroliferi ex ICMI e la ex Manifattura tabacchi, appaiono dismessi, mentre si evidenzia che molte attività che risultavano dismesse, appaiono nuovamente attive con cambiamento della destinazione d'uso (Comune di Napoli 2005).

In questo quadro di riferimento, tra i fattori che negli ultimi anni stanno guidando la trasformazione funzionale dell'area orientale vi è certamente il porto, con il significativo incremento dei traffici merci dovuto alle sinergie che scaturiscono dall'integrazione in corso tra diverse modalità di trasporto e al previsto potenziamento dell'infrastruttura portuale, uno dei principali scali mediterranei³ che negli anni ha conquistato una posizione competitiva a livello europeo per il traffico commerciale, passeggeri e per le attività di cantieristica.

Andamento del traffico container nel Porto di Napoli tra il 2003 ed il 2008.





Il Piano Regolatore del Porto di Napoli: divisione in aree funzionali (area passeggeri in azzurro, mista in rosso scuro, cantieristica in verde scuro, merci sfuse in verde chiaro, containers in arancio, petroli in grigio).

Tra il 2000 ed il 2006 il settore commerciale è cresciuto più del 47% e quello passeggeri quasi del 20%.

Il settore orientale del porto è dedicato al traffico containers, che tra il 2000 ed il 2006 è cresciuto più del 12%, rappresentando oggi uno dei punti di forza dell'economia portuale partenopea⁴.

Inoltre, sono presenti due terminal per legnami e cellulosa, per circa 35.000 mq, e due per i prodotti cerealicoli. Tale forte presenza caratterizza il quadrante orientale quale sede di attività di deposito e stoccaggio container che ad oggi sono svolte in modo "disordinato" con forti ripercussioni in termini di degrado delle aree destinate a questo tipo di attività.

Lo strumento con cui l'Autorità portuale ha inteso orientare lo sviluppo dell'infrastruttura è il Piano Regolatore del Porto, la cui implementazione prevede la definizione di un'attrezzatura multifunzionale in cui svolga un ruolo primario la darsena di levante – testimoniato anche dall'estensione geografica del porto verso oriente, fino alla darsena petroli – caratterizzata da una razionalizzazione delle attività nello spazio e dall'articolazione dell'area in zone caratterizzate da una prevalente destinazione funzionale. In particolare, per la darsena di levante è prevista la localizzazione delle attività connesse al traffico merci e la conseguente realizzazione di un terminal containers. Il piano appare dunque come uno strumento di ottimizzazione dell'area portuale attraverso interventi di razionalizzazione e ristrutturazione, al fine di rispondere allo sviluppo dei traffici. Tali scelte determinano però ricadute non soltanto sull'area immediatamente a ridosso dell'infrastruttura portuale, ma sull'intera area orientale: esse possono dunque condizionare lo sviluppo dell'intera area, pur non essendo state formulate ed esaminate nel quadro di uno sviluppo strategico complessivo del quadrante orientale di Napoli.

Il piano suddivide l'area portuale in tre aree funzionali: l'area passeggeri, localizzata ad occidente del porto e a diretto contatto con una parte della città (Piazza Municipio), in cui recenti scoperte archeologiche hanno portato alla luce resti dell'antico porto romano; l'area commerciale, localizzata nell'area più orientale, suddivisa in area merci e in area container; in quest'area saranno potenziati i collegamenti viari e ferroviari con gli interporti della regione; l'area cantieristica, concentrata nella parte centrale del porto, per servire sia l'area turistica che quella commerciale.

Connesso al Piano del Porto è il Piano Operativo Triennale 2008-

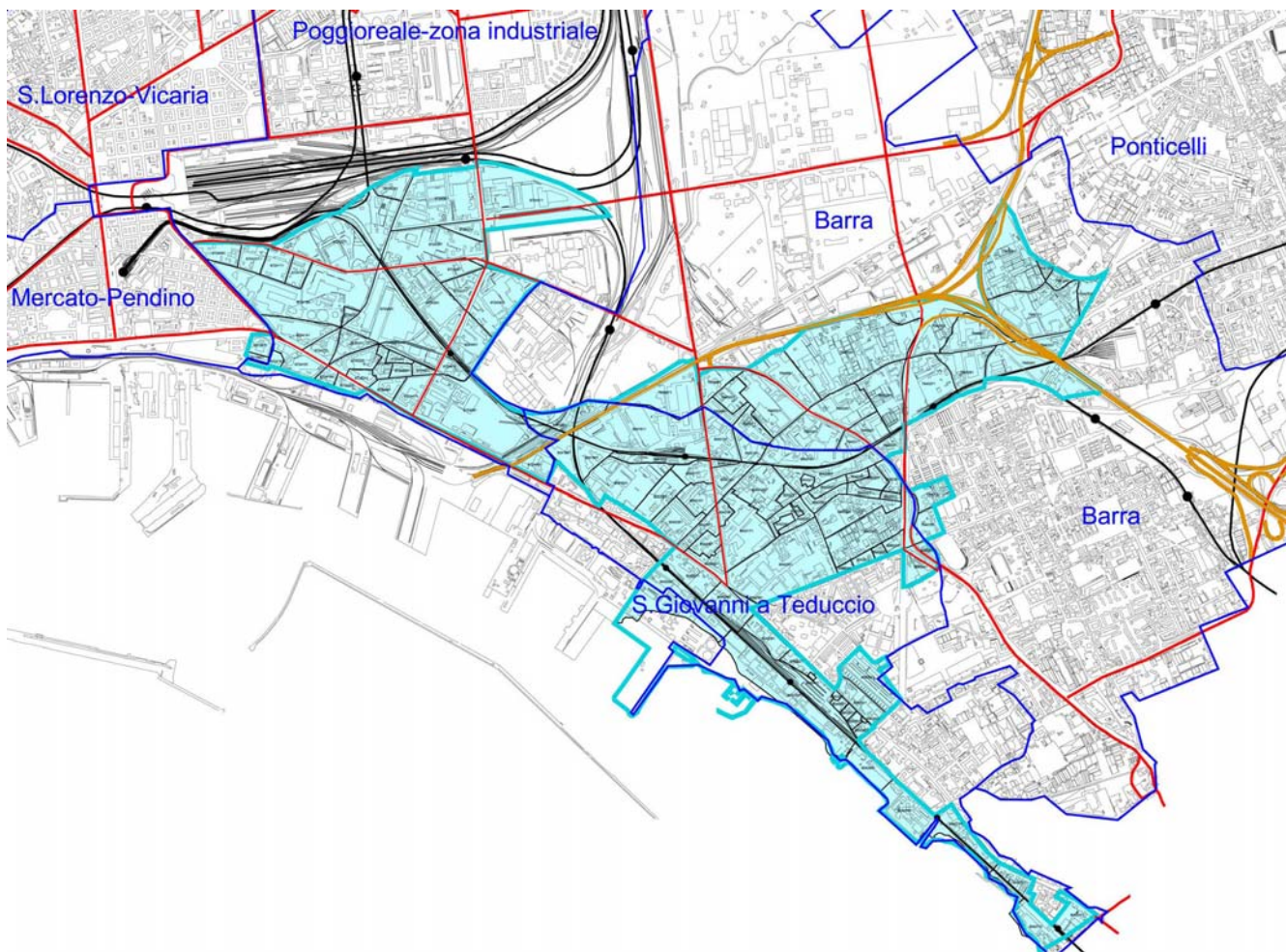
2010 che, riprendendo la linea tracciata da quello precedente, prevede il potenziamento del traffico commerciale dei container, seppure con limitazioni dovute alla congiuntura economica e agli elevati costi del petrolio. L'attenzione è incentrata sulla darsena di levante dove la realizzazione del terminal consentirà la movimentazione di oltre 1 milione di Teu l'anno che porteranno il traffico complessivo del porto da 461.000 Teu/anno a 1.500.000 Teu/anno. Il porto si caratterizzerà come terminal intermodale di traffici con provenienza o destinazione anche extra-regionali che vanno ad integrare il traffico generato dal tradizionale bacino di utenza.

Ipotesi e proposte per la realizzazione di una piattaforma logistica nell'area orientale di Napoli

Il sintetico quadro dell'evoluzione storica, delle previsioni per lo sviluppo del quadrante orientale di Napoli e delle iniziative in corso, evidenziano con chiarezza il significativo ruolo che quest'area già riveste quale punto nevralgico di accoglienza e distribuzione delle merci, non soltanto per la presenza e il previsto sviluppo del porto, ma anche per la tendenza alla terziarizzazione e alla localizzazione di grandi centri commerciali all'ingrosso e al dettaglio.

In tale contesto, numerose sono state fino ad oggi le proposte volte a promuovere la logistica nell'area orientale o che potrebbero avere potenziali ricadute su tale settore. Alcune di esse sono state raccolte e sistematizzate durante il processo di pianificazione strategica che, sviluppatosi a Napoli a partire dal 2006, non ha tuttavia prodotto ad oggi esiti significativi.

Tra le proposte avanzate, sembra qui utile ricordare, in particolare, quella relativa alla costituzione di un polo logistico



La Zona Franca Urbana (in azzurro) nell'area orientale di Napoli riguarda un'area di circa 3,9 Km² a ridosso dell'infrastruttura portuale in cui sono previsti sgravi fiscali per le piccole e micro imprese.

avanzato, attraverso la razionalizzazione e il potenziamento delle attività connesse al porto, da integrare con nuove attività di logistica sostenibile. Il nuovo polo aveva il compito di governare la mobilità su gomma delle merci, drenandone i flussi verso la città consolidata e riducendone sensibilmente gli impatti territoriali e ambientali. Tale polo avrebbe dovuto essere ovviamente connesso alla rete logistica regionale, in particolare con il polo di Marcianise.

Un'altra proposta contenuta nel Piano Strategico è quella relativa alla realizzazione di un Distripark nella fascia retroportuale orientale, il cui studio di fattibilità era annunciato per la fine del 2006. I Distripark, nati negli anni Ottanta in Olanda come aree portuali per lo stoccaggio merci, si caratterizzano come piattaforme logistiche avanzate, ovvero aree localizzate in prossimità di aree portuali, connesse ad un sistema di trasporto intermodale in cui, oltre ad essere stoccate e movimentate le merci, avvengono generalmente anche operazioni di confezionamento, assemblaggio, controllo, imballaggio, ecc., finalizzate alla spedizione delle merci presso gli utenti finali. Nei Distripark, spesso soggetti ad agevolazioni fiscali, sono localizzati, quindi, strutture

per la logistica e per i servizi, ma anche stabilimenti per trasformare semilavorati e per svolgere operazioni sulle merci in arrivo da mercati internazionali. La proposta avanzata per Napoli prevedeva la costituzione di un'area per la logistica dei traffici commerciali dell'Area Med, flussi delle merci scambiate tra l'Europa, i paesi del Nord Africa e l'Estremo Oriente, in previsione dell'area di libero scambio del 2010. Il Distripark era localizzato su una superficie di circa 30 ettari nell'area deposito di idrocarburi Q8 e avrebbe dovuto essere realizzato mediante project financing con il coinvolgimento di diversi soggetti come Finmeccanica, Eni, Enel e Napoletanagas. Secondo i promotori del progetto tale ipotesi era da considerarsi compatibile con le previsioni della Variante Generale anche se, non essendo prevista dalla Variante stessa, tale intervento avrebbe richiesto una ulteriore Variante al Piano. Il Distripark avrebbe potuto costituire uno strumento per la razionalizzazione dei flussi merci nell'area e per la riorganizzazione delle aree attualmente impiegate per la logistica dei container.

Un altro progetto legato alla logistica è stato presentato nel 2005 dalla Whirlpool. Il Progetto Genesis è un'iniziativa

finalizzata a promuovere sviluppo e competitività nell'area dello stabilimento in collaborazione con la Genesis s.c.a.r.l. e il finanziamento della Regione Campania e dal Cipe. Il progetto prevede la riqualificazione dell'area industriale in cui attività produttive e per la logistica impiegheranno circa 1000 addetti. Sono inoltre previsti due laboratori di ricerca applicata, da realizzarsi in collaborazione con le università napoletane. Le idee di fondo sono, da un lato, quella di creare sinergie attraverso l'integrazione tra attività produttive; dall'altro, quella di trasformare il sistema della logistica che, mediante la sua ottimizzazione, permetterà di velocizzare i processi produttivi e di abbattere i costi di produzione. Infine, ad ulteriore testimonianza della vitalità imprenditoriale nell'area orientale, sembra opportuno menzionare l'iniziativa NapIEST⁵, un



L'area orientale della Darsena di Levante, inserita tra i progetti di NapIEST.

progetto presentato nel giugno 2010 di un gruppo di imprenditori finalizzato al rilancio e alla valorizzazione dell'area orientale mediante interventi che si inquadrano all'interno della cornice normativa fornita dal Prg. Il progetto mira dunque a creare sinergie tra gli operatori privati e, soprattutto, tra questi ultimi e le istituzioni, supportando il processo di trasformazione dell'area orientale. Si prevedono interventi per la residenza, i servizi, le attività commerciali e terziarie, la riqualificazione del waterfront, le attrezzature per il diportismo, le strutture per il tempo libero e per il turismo, la grande distribuzione. I progetti messi a sistema all'interno dell'iniziativa non riguardano soltanto interventi privati, ma anche alcuni progetti promossi da Enti Locali. Tra questi vi è l'intervento promosso dall'Autorità Portuale che, nell'ambito delle attività di razionalizzazione e potenziamento dell'infrastruttura portuale, riguarda la realizzazione del Terminal di Levante. Tale intervento avrà un forte impatto sulle attività della logistica, è destinato a potenziare il traffico dei container e la sua realizzazione, prevista per il 2013, doterà il porto di un piazzale per containers di circa 265.000 mq e attrezzature in grado di consentire l'ormeggio contemporaneo di due navi portacontainers. Sono inoltre previsti collegamenti stradali, autostradali e ferroviari espressamente dedicati. Nel quadro delle proposte e delle iniziative per l'area orientale, sembra infine opportuno segnalare che nel luglio del 2009 è pubblicata la delibera CIPE n. 14 relativa alla "Selezione e perimetrazione delle zone franche urbane e ripartizione delle risorse (art. 1, legge n. 296/2006 e art. 2, legge 244/2007)", che segna l'avvio operativo del progetto di Zona Franca Urbana (ZFU). La ZFU prevede agevolazioni fiscali e contributive alle piccole e micro aziende che inizino una nuova attività economica nel periodo compreso tra il 2008 e il 2012 e che si localizzino in un'area di 3,9 Km² posta subito al di sotto della stazione di piazza Garibaldi e nell'area di San Giovanni

e Barra, proprio al di sopra dello sviluppo lineare del porto. La finalità è quella di rivitalizzare il tessuto produttivo dell'area nei settori culturale, diportistico, della ricerca e dell'alta formazione, dell'aeronautica, dell'ICT, delle tecnologie ambientali, della ricettività turistica, delle strutture per la socialità e il tempo libero. Va tuttavia sottolineato che l'iter di costituzione della ZFU è tuttora in corso.

Conclusioni

Il quadro che emerge da questa sintetica analisi delle caratteristiche e delle potenzialità dell'area orientale è alquanto contraddittorio. Se da un lato, infatti, la Variante Generale al Prg promuove un processo di riqualificazione dell'area in cui, pur nel permanere del carattere produttivo storicamente consolidatosi in quest'area, si privilegino attività a basso impatto ambientale e ad elevata compatibilità con la residenza; dall'altro, le iniziative in atto indicano una diffusa terziarizzazione, con la riconversione in chiave terziaria e commerciale delle aree dismesse. Attività commerciali e terziarie che tendono a localizzarsi sul margine più esterno degli isolati preesistenti e caratteristici dell'area orientale, senza riuscire a divenire né elementi di ridefinizione morfologica né generatori di una nuova qualità urbana per l'area costituendo, di contro, attrattori di utenti e merci che aggravano i livelli di congestione dell'area stessa. Inoltre, lo sviluppo del porto, le numerose proposte per la realizzazione di un polo logistico e lo spontaneo proliferare di spazi per la logistica la cui realizzazione appare dettata da esigenze contingenti dei singoli operatori, avulse da un quadro strategico di riferimento, contrastano evidentemente con il percorso di recente sospeso in Consiglio Comunale sul Piano Casa che indica invece la chiara volontà di concentrare anche

nell'area orientale un cospicuo ammontare di volumetrie residenziali, lasciando intravedere poco spazio per la costituzione di un polo logistico operante in continuità con il porto e integrato nella rete logistica regionale che operi un drenaggio efficace delle merci verso la città consolidata, riducendo gli impatti negativi della logistica in aree urbane.

Infine, la proposta della ZFU rende molto appetibile l'area per la localizzazione di attività produttive e incrementa il valore dei suoli, a svantaggio delle attività per la logistica che necessitano di aree mediamente più grandi di quelle necessarie per la produzione di beni e servizi.

Tuttavia, pur nell'ambito di un quadro così frammentario e contraddittorio, sembra innegabile che l'area orientale di Napoli presenta una chiara potenzialità per l'organizzazione di una piattaforma logistica che consenta di stoccare e trasferire, su mezzi leggeri ed ecocompatibili, le merci in entrata dirette verso la città storica centrale. Per la realizzazione di una siffatta struttura non è richiesta d'altra parte né una elevata superficie disponibile, né imponenti flotte di automezzi ecologici.

Basti pensare che il Cityporto di Padova, finalizzato a razionalizzazione della distribuzione delle merci per contribuire alla decongestione del traffico all'interno dei centri storici, è dotato di 7 furgoni a metano con 8 addetti e 500 mq di magazzino per circa 5000 consegna mensili. A tale modello, adattato alla specificità del centro storico di Napoli, potrebbero essere comunque integrate attività proprie di

un Distripark, la cui realizzazione potrebbe essere favorita dalla vicinanza con la parte portuale dedicata al traffico commerciale dei container.

La realizzazione di un'area per la logistica urbana avrebbe inoltre significative ricadute sulla qualità della città storica e, nel contempo, consentirebbe di utilizzare al meglio la ricca dotazione infrastrutturale di cui l'area orientale dispone.

Note

- 1 Pur nell'ambito di una riflessione congiunta, la stesura del primo, secondo e ultimo paragrafo è stata curata da Adriana Galderisi, quella del terzo e quarto paragrafo da Andrea Ceudech.
- 2 La rilevazione è stata attuata nel 1999 nell'ambito del progetto FABBRICA del Cesvitec, l'Area Economia del territorio dell'Unione Industriali di Napoli ha verificato nel gennaio 2002 i cambiamenti dei siti industriali nelle principali vie dell'ex Zona Industriale.
- 3 Complessivamente l'area portuale si estende su una superficie di 1.336.000 mq, conta oltre 70 ormeggi per 11,5 km di banchina, ha fondali che arrivano sino a 15 metri di profondità.
- 4 I dati e le informazioni sul Porto di Napoli sono state tratte dai documenti statistici e divulgativi disponibili sul sito web dell'Autorità Portuale di Napoli <http://www.porto.napoli.it>.
- 5 Approfondimenti e ulteriori informazioni sull'iniziativa possono essere tratte dal sito web <http://www.naplest.it>.

Riferimenti bibliografici

- Bestufs (2007) *Buone pratiche di trasporto merci in ambito urbano*. Available at: http://www.bestufs.net/gp_guide.html.
- Comune di Napoli (2003) *Variante generale al Prg, Relazione*.
- Comune di Napoli (2004) "Il nuovo piano regolatore generale di Napoli", Catalogo della V Rassegna Urbanistica Nazionale, Inu Edizioni, Roma.
- Comune di Napoli (2005) *Rilevazione analitica al 1997 delle attività nell'area orientale di Napoli con aggiornamento al 2005*.
- Cugini A. (2003) "L'evoluzione della presenza imprenditoriale nell'area orientale di Napoli nel triennio 1999-2002", *Novus Campus*, 1.03.
- Forte E., Siviero L. (2008) "Logistica creativa e processi di reverse nella corona logistica urbana", paper presentato al Convegno internazionale "Sustainable city and creativity. Promoting creative urban initiatives", Università degli Studi di Napoli "Federico II", Polo delle Scienze e delle Tecnologie, Napoli, 24/26 settembre.
- Galderisi A. (2007) Città, mobilità e ambiente nelle strategie e nei progetti di ricerca dell'Unione Europea, TeMa Trimestrale del Laboratorio Territorio, Mobilità e Ambiente dell'Università Federico II di Napoli, vol. 0, n. 0, dicembre.
- Ispra (2009), *Annuario dei dati ambientali*, http://annuario.apat.it/capitoli/Ver_7/tem/03%20Aria.pdf
- Ministero delle Infrastrutture (2006) *Quaderni del PON Trasporti*, Monografie del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000 – 2006, n. 3. Available at: <http://www.infrastrutturetrasporti.it/pontrasporti>.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 73 è tratta da <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:KCFreightHouse.jpg>. Lo schema a pag. 74, le immagini a pagg. 75 (in basso) e 76 sono tratte da Bestufs (2007). L'immagine a pag. 74 (in alto) è tratta da <http://www.flickr.com/photos/fireball728/221115513>. Le foto a pagg. 77, 79 e 80 sono di A. Galderisi. Le tavole del Prg del 1972 a pag. 78, della Variante Generale al Prg di Napoli a pag. 79 e della ZFU a pag. 82 sono tratte dal sito <http://www.comune.napoli.it>. Le immagini a pag. 81 sono tratte dal sito <http://www.porto.napoli.it>. L'immagine a pag. 83 è tratta dal sito web <http://www.naplest.it>.