

**LA TRASFORMAZIONE
LOGISTICA
DEL TERRITORIO
URBANIZZATO**

**a cura di
Ennio Forte**

FrancoAngeli

ECONOMIA - *Ricerche*

**LA TRASFORMAZIONE
LOGISTICA
DEL TERRITORIO
URBANIZZATO**

**a cura di
Ennio Forte**

FrancoAngeli

Titolo originale della ricerca: *Gli interventi nell'economia urbana per la funzionalità logistica delle aree metropolitane italiane.*

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

| | | |
|---|------|----|
| Introduzione – Arch. Gaetano Fontana | pag. | 9 |
| Prefazione – Dott. Luciano Novella | » | 11 |
| Presentazione – Prof. Adriano Giannola | » | 13 |
| 1. Logistica e sviluppo urbano | » | 15 |
| 1.1. Inquadramento della ricerca, di <i>Ennio Forte</i> | » | 15 |
| 1.1.1. I temi trattati | » | 15 |
| 1.1.2. Le leve dello sviluppo logistico-territoriale | » | 17 |
| 1.1.3. Schema concettuale di indagine | » | 21 |
| 1.2. Le criticità urbane per lo sviluppo logistico, di <i>Lucio Siviero</i> | » | 22 |
| 1.2.1. La dimensione urbana: identificazione di un ambiente dalle forti criticità | » | 22 |
| 1.2.2. Azioni di sistema per sviluppare strategie logistiche urbane | » | 25 |
| 1.2.3. Considerazioni sul modello spaziale policentrico di piattaforme urbane | » | 29 |
| 1.2.4. Integrazione logistico-territoriale e riduzione del costo totale logistico | » | 33 |
| 1.3. Strumenti ed indirizzi di <i>governance</i> , di <i>Gese Milone</i> | » | 37 |
| 1.3.1. Il governo territoriale dei flussi | » | 37 |
| 1.3.2. Gli obiettivi delle politiche di mobilità | » | 39 |
| 1.3.3. Il <i>Mobility Manager</i> | » | 44 |
| 1.4. Applicazioni del <i>GIS</i> alla logistica per la individuazione delle aree sistema, di <i>Luca Maisto</i> | » | 47 |
| 1.4.1. Principali applicazioni del <i>GIS</i> al settore dei trasporti e della logistica | » | 47 |
| 1.4.2. Modelli di rete e possibili applicazioni dei <i>GIS</i> | » | 50 |

| | | |
|---|------|-----|
| 1.4.3. Implementazione di un sistema <i>GIS</i> nell'approccio di Logistica economica | pag. | 51 |
| 1.4.4. Un'analisi di Logistica economica mediante <i>GIS</i> | » | 52 |
| 2. Le leve dello sviluppo logistico-territoriale | » | 57 |
| 2.1. Aree Vaste e <i>distripark</i> , di <i>Ennio Forte</i> | » | 57 |
| 2.1.1. Concetto di <i>distripark</i> /retporto logistico | » | 57 |
| 2.1.2. Evoluzione dei <i>distripark</i> nell'Economia retroportuale | » | 63 |
| 2.1.3. Esperienze di <i>distripark</i> | » | 64 |
| 2.1.4. Aree dismesse e attività Logistiche | » | 69 |
| 2.1.4.1. Introduzione: la città, la metropoli e l'area vasta | » | 69 |
| 2.1.4.2. Scenari di riqualificazione | » | 70 |
| 2.1.5. Armatura portuale ed Economia retroportuale nelle aree vaste | » | 72 |
| 2.2. Relazione tra aree dismesse e corona logistica, di <i>Gese Milone</i> | » | 77 |
| 2.2.1. Aree dismesse e trasformazione logistica urbana | » | 77 |
| 2.2.2. Corona logistica | » | 78 |
| 2.2.3. Alcuni esempi: piattaforma farmaceutica e macchine medicali, <i>Gese Milone</i> | » | 80 |
| 2.2.4. Cittadella postale e Piattaforma reverse, di <i>Daniela Paonessa</i> | » | 81 |
| 2.3. La Corona Logistica come leva di sviluppo, di <i>Gese Milone</i> | » | 86 |
| 2.3.1. Attributi della Corona Logistica | » | 98 |
| 2.3.2. Le esperienze di città logistica nel mondo, di <i>Daniela Paonessa</i> | » | 91 |
| 2.4. Asse Logistico e Grande distribuzione organizzata, di <i>Lucio Siviero</i> | » | 101 |
| 2.4.1. I mutati assetti urbani ed il ruolo dell'area vasta | » | 101 |
| 2.4.2. Accessibilità urbana ed integrazione delle reti | » | 104 |
| 2.4.3. Agglomerazione e prossimità territoriale | » | 109 |
| 2.4.3.1. Esternalità di rete logistica | » | 112 |
| 2.4.4. Reti e sviluppo urbano | » | 115 |
| 2.4.5. Il modello di mobilità dei flussi nella Grande distribuzione: gli assi logistici | » | 120 |
| 2.5. Le Economie Virtuali | » | 125 |
| 2.5.1. L'Economia della bellezza: prime evidenze per la rigenerazione urbana, di <i>Fabiana Forte</i> | » | 125 |
| 2.5.1.1. Economia della bellezza e Logistica Economica | » | 125 |

| | | |
|--|------|-----|
| 2.5.1.2. Una rassegna dei grandi attrattori architettonici legati al trasporto, alla logistica ed alla direzionalità | pag. | 132 |
| 2.5.1.3. Il mercato immobiliare logistico quale fattore strategico di sviluppo | » | 146 |
| 2.5.1.4. Il contesto nazionale | » | 149 |
| 2.5.2. Il marketing territoriale e le agenzie di promozione, di <i>Gese Milone</i> | » | 153 |
| 2.5.3. Impatti della infomobilità e della infologistica, di <i>Raffaele Caliendo</i> | » | 155 |
| 2.5.3.1. Infomobilità ed intermodalità | » | 156 |
| 2.5.3.2. Servizi di infomobilità | » | 158 |
| 3. Potenziali di sviluppo logistico del territorio | » | 160 |
| 3.1. Richiami concettuali, di <i>Ennio Forte</i> | » | 160 |
| 3.2. Aspetti economici di un progetto logistico di territorio, di <i>Lucio Siviero</i> | » | 162 |
| 3.2.1. L'intervento pubblico locale nella logistica | » | 168 |
| 3.3. Impatti macroeconomici degli investimenti logistici, di <i>Luigi Esposito</i> | » | 172 |
| 3.4. L'Economia portuale, retroportuale e le continuità funzionali, di <i>Ennio Forte</i> | » | 180 |
| 3.5. Economia retroportuale e <i>distripark</i> | » | 185 |
| 3.6. Le zone franche ed i <i>distripark</i> | » | 187 |
| 3.7. Aree dismesse e trasformazione in filiere territoriali logistiche | » | 188 |
| 3.7.1. <i>Distripark</i> , aree dismesse e zone franche | » | 195 |
| 3.8. Gli interporti inland ed i costi <i>last mile</i> (ultimo miglio) nelle attività di import-riexport | » | 200 |
| 3.8.1. Interporti italiani | » | 201 |
| 3.8.2. Le relazioni tra porti e interporti italiani | » | 203 |
| 3.9. Strategie infrastrutturali per l'integrazione e la funzionalità logistica delle aree metropolitane, di <i>Gese Milone</i> | » | 207 |
| 3.9.1. Accessibilità delle province italiane | » | 207 |
| 3.9.2. Dotazione infrastrutturale delle province italiane | » | 208 |
| 3.9.2.1. Indice di dotazione stradale | » | 210 |
| 3.9.2.2. Indice di dotazione ferroviaria | » | 211 |
| 3.9.2.3. Indice di dotazione aeroportuale | » | 212 |
| 3.9.2.4. Indice di dotazione portuale | » | 213 |
| 3.10. Logistica e trasporto per la competitività territoriale, di <i>Lucio Siviero</i> | » | 214 |

| | | |
|---|------|-----|
| 3.10.1. Integrazione territoriale delle piattaforme logistiche | pag. | 217 |
| 3.10.2. L'ambito metropolitano: le piattaforme logistiche di corona | » | 223 |
| 3.10.3. L'ambito metropolitano: gli Assi logistici | » | 229 |
| 3.11. Strumenti di finanziamento, di <i>Achille Battista</i> | » | 231 |
| 3.11.1. Capitale pubblico e privato per il finanziamento degli investimenti nel settore della logistica | » | 231 |
| 3.11.2. Il capitale privato | » | 233 |
| 3.11.3. Contratti di partenariato pubblico-privato | » | 235 |
| 4. Il modello ACIT: applicazioni e risultati | » | 236 |
| 4.1. Descrizione del modello e analisi dei dati, di <i>Lidia Carleo</i> | » | 236 |
| 4.2. Attributi territoriali e funzioni obiettivo della logistica economica, di <i>Lucio Siviero</i> | » | 239 |
| 4.3. Input dati per l'applicazione del modello, di <i>Lidia Carleo</i> | » | 254 |
| 4.3.1. Leva di sviluppo <i>distripark</i> | » | 254 |
| 4.3.2. Leva di sviluppo Corona logistica | » | 262 |
| 4.3.3. Leva di sviluppo Asse logistico | » | 266 |
| 4.4. Risultati del modello e selezione delle aree sensibili, di <i>Ennio Forte, Lucio Siviero, Lidia Carleo</i> | » | 271 |
| 4.4.1. Distripark | » | 271 |
| 4.4.2. Corona logistica | » | 275 |
| 4.4.3. Asse logistico | » | 276 |
| 4.4.4. Considerazioni sui risultati del modello ACIT | » | 278 |
| Conclusioni e prospettive di ricerca, di <i>Ennio Forte</i> | » | 280 |
| Appendice: SET DATI | » | 286 |
| Bibliografia | » | 301 |

INTRODUZIONE

Emerge sempre più nettamente una convergenza tematica e concettuale tra le materie dell'Economia Applicata (Economia Industriale, Regionale, dei Trasporti e della Logistica), così come configurate nell'attuale ordinamento universitario e le tematiche territoriali, che si compendiano nel termine, da intendersi ad ampio spettro, dell'Economia Urbana. Il legame tra le Economie applicate e le Economie del territorio risulta estremamente utile agli approcci di programmazione e pianificazione di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, delle suddette tematiche di economia del territorio chi scrive si è fatto promotore di alcune iniziative di studio e ricerca, che hanno coinvolto la Dicoter e strutture di ricerca, incluse alcune Università. Fu quindi con interesse che la Dicoter accolse la proposta di ricerca del Dipartimento di Economia dell'Università di Napoli "Federico II" sulla funzionalità logistica della aree urbane e metropolitane.

I risultati della ricerca confermano l'opportunità di tale scelta e consentono di fornire un supporto alle decisioni di investimento e di intervento che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a compiere anche in relazione all'attuazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Gli strumenti operativi a supporto delle decisioni in materia di strutture ed infrastrutture di trasporti e logistica, fanno assurgere a obiettivi strategici gli interventi programmati.

La ricerca individua quattro leve di sviluppo logistico-territoriale volte alla trasformazione delle cosiddette "Aree Vaste" in "Filiera Territoriale Logistica", cioè una configurazione del territorio in cui la logistica assume il ruolo di elemento ordinatore degli stessi fattori della trasformazione, già in parte avviata spontaneamente "dal basso" anche con il concorso di Enti Locali che hanno affiancato e facilitato gli investimenti privati nel settore. Esempi di eccellenza provengono dal Basso Lazio ed altre aree che la ricerca individua come "aree-sistema", dove è possibile avviare un consolidamento ed avanzamento della presenza logistica, sia come modello culturale di sviluppo, sia come razionalizzazione dei flussi, in un ricercato diverso equilibrio tendente ad armonizzare dinamicamente le molteplici e nuove esigenze territoriali. Le leve riguardano, in par-

ticolare, i sistemi che dovranno avere un “sbocco a mare” in ambito retroportuale, che la ricerca definisce *distripark* o polo logistico retroportuale, da localizzarsi preferibilmente in zona franca e possibilmente avvalersi, per i porti di antico impianto, di aree industriali retroportuali dismesse e spesso generatrici di disconomie e degrado sociale e urbanistico. Pertanto, la filiera territoriale logistica (FTL), quale sistema di area vasta, presenterà conurbazioni caratterizzate da ampia presenza di mercati di servizi di logistica e trasporti, integrati con le strutture retroportuali soprattutto per potenziare le esportazioni a valore aggiunto.

Altre importanti leve di sviluppo volte alla trasformazione delle città metropolitane in “città logistiche”, sono le corone e gli assi (logistici) che conducono ad una maggiore vivibilità del contesto urbano nell’ambito del disegno complessivo basato su “piattaforme strategiche territoriali” e “territori-snodo”, strutturati per la cattura dei flussi materiali e immateriali e in grado di garantire un maggior equilibrio degli stessi flussi nelle corrispondenti reti.

La quarta leva di sviluppo logistico-territoriale presa in esame nella ricerca è riassunta nel termine delle Economie Virtuali, in particolare la cosiddetta “Economia della Bellezza” relativa ad un edificato architettonico di eccellenza e funzionale, indispensabile alla rigenerazione urbana, al riquilibrio qualitativo dei contesti, a generare convenienze economiche e sociali. Il volume raccoglie numerose testimonianze in tal senso che includono edifici e strutture proprie dell’immobiliare logistico come settore strategico per lo sviluppo del territorio.

La ricerca, in definitiva, conferma la scelta opportuna della Dicoter di approcciare le problematiche di intervento in un’ottica di economia del territorio sulla base dei flussi e dell’analisi del loro equilibrio. Si tende al superamento di ottiche pressoché esclusive di pianificazione urbanistica, attraverso una sorta di ribaltamento concettuale che vede i flussi e la mobilità come variabili determinanti dello sviluppo della città tra innovazione e trasformazione, in uno scenario economico che necessita sempre più di rapporti sinergici tra soggetti pubblici e soggetti privati.

Arch. Gaetano Fontana
Direttore ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

PREFAZIONE

La Direzione (Dicoter del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), è impegnata in attività di studio e monitoraggio degli investimenti in strutture ed infrastrutture della Logistica in relazione ai fondi strutturali PON 2007-2013 Reti e Mobilità che prevedono per il segmento della Logistica, risorse intorno ai 7 mld di euro.

Al fine di implementare le conoscenze teoriche ed operative, nella scorsa stagione sono state messe a punto più linee di ricerca che hanno accompagnato sul campo la trasformazione fisica del territorio nazionale.

Quella che si presenta privilegia un approccio strategico in grado di mettere a sistema infrastrutture, logistica e città al fine di ottimizzare le performance del Sistema Paese.

In estrema sintesi, questi gli orientamenti che dalla ricerca discendono e che potranno contribuire ad orientare più efficacemente il nuovo periodo di programmazione:

- sostegno alle attività di integrazione di sistema sia con interventi volti all'eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali, sia attraverso l'utilizzo di strutture avanzate hardware-software per l'ottimizzazione della interoperabilità dei servizi (con particolare riferimento ai porti e agli interporti);
- sviluppo di servizi avanzati da parte di imprese di trasporto e logistica che operano nell'ambito dei corridoi trans-europei;
- sostegno agli interventi di standardizzazione logistica delle imprese manifatturiere;
- completamento della rete intermodale a Sud, con particolare riferimento agli interporti;
- promozione di progetti di ricerca e sviluppo per la messa a punto di tecnologie atte a garantire la governance del Sistema Logistico Nazionale e i suoi sottosistemi (macroregioni omogenee)
- sostegno al trasporto intermodale con azioni simili a quelle di altri Paesi europei;

- privilegiare lo sviluppo di sistemi integrati per la efficiente concentrazione dei flussi di traffico.

Dott. Luciano Novella
Direttore Dicoter - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PRESENTAZIONE

In Italia, come è noto, le attività di ricerca svolte dai Dipartimenti facenti capo alle discipline socio-economiche, e soprattutto quelle di consulenza, vedono quale interlocutore privilegiato il Ministero della Istruzione e della Università (PRIN e simili a livello UE), laddove viceversa, molte attività di ricerca sono svolte in conto terzi dai dipartimenti delle Facoltà di Ingegneria anche e soprattutto per le imprese private. È quindi con vivo piacere che questo Dipartimento pubblica una ricerca svolta in co-finanziamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questa attività di ricerca è auspicabile che venga ampliata ed approfondita, soprattutto nella fase di valutazione economica degli investimenti, per dare anche al Dipartimento di Economia della “Federico II” un ruolo oserei dire professionale, oltre che di ricerca alle proprie attività. Un auspicio particolarmente sentito in questa delicata fase della vita sociale ed economica meridionale che vede proprio in un approccio dinamico ed efficace alla logistica una opportunità di rilancio dell’economia del Sud con importanti effetti per il Sistema Italia nel suo complesso. Il Prof. Ennio Forte ed il gruppo di lavoro da lui coordinato hanno prodotto una ricerca sulla funzionalità logistica dei territori sia urbanizzati che di aree vaste da rendere nel tempo e con gli strumenti della pianificazione, aree attrezzate per la funzionalità logistica e città logistiche. Come è noto in Italia non esiste un ordine professionale degli economisti, in tal modo lasciando ampio spazio a studi di ingegneria, ma anche a più o meno “autorevoli tuttologi” che troppo spesso si improvvisano economisti del territorio ed analisti economici di progetto. L’esperienza della Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Dipartimento di Economia tenta, anche se in minima parte, di ribaltare quella tendenza e dare agli economisti il giusto spazio nelle attività di ricerca e consulenza. È auspicabile che i risultati raggiunti possano dare un contributo ai processi di scelta di intervento pubblico-privato nel settore della logistica e dei trasporti.

*Prof. Adriano Giannola
Direttore del Dipartimento di Economia
dell’Università degli Studi di Napoli “Federico II”*

1. LOGISTICA E SVILUPPO URBANO

1.1. Inquadramento della ricerca, di *Ennio Forte*

1.1.1. I temi trattati

La cattedra di Economia dei Trasporti e della Logistica del Dipartimento di Economia della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" è da tempo impegnata in studi e ricerche sulle tematiche della logistica economica territoriale, urbana in particolare, che ha quale obiettivo strategico nel suo campo di indagine la vivibilità del contesto socio-economico urbano. Sono infatti evidenti i danni derivanti dalla congestione del traffico, che si traduce nella catena delle diseconomie esterne che vanno dall'inquinamento acustico ed atmosferico, ai perditempo, all'usura dei mezzi e delle infrastrutture, agli impatti più generali sulla salute.

Nelle principali città italiane non è ancora affermata una cultura di logistica urbana, cioè un governo dei flussi di persone e merci volto al loro equilibrio rispetto alle fondamentali funzioni di trasporto dei pendolari, delle forniture essenziali cicliche dei settori agroalimentare, farmaceutico ecc. Un nuovo approccio di tipo "logistico" dovrebbe invece far dipendere dai flussi della città le nuove emergenze urbane (attrattori, parchi scientifici e tecnologici, piattaforme logistiche, centri merci, *transit point*, impianti terminali di trasporto ecc.). Da qui la nascita di un nuovo filone di ricerca che ha ad oggetto la "città logistica" in un tutt'uno con l'esigenza della fruizione delle nuove emergenze architettoniche ed infrastrutturali che, come dimostrano numerosi esempi di città estere, divengono importanti attrattori turistici e concorrono ad elevare la qualità della vita delle città.

A seguito dell'accordo sottoscritto in data 20 dicembre 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio – e il Dipartimento di Economia della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", la ricerca ha in-

dagato su scala nazionale alcune città con periferie caratterizzate da presenza di aree industriali dismesse, contesti fisici ed ambientali degradati, basso livello di accessibilità ed emarginazione socio-culturale. In questo contesto si propone lo studio di modelli insediativi logistici quali la “corona logistica”, che potrà interessare le periferie nelle cinture urbane dove realizzare le strutture della logistica urbana, con il doppio obiettivo di riqualificarne i contesti, producendo occupazione, recuperando valore e consentendo ai residenti di interagire con le valenze complessive dell’area, normalizzandone l’*habitat*.

Le attività logistiche da insediare sono diverse e vanno dalla cittadella ecologica per il trattamento della filiera dei rifiuti solidi urbani (RSU), alla cittadella postale per il consolidamento dei flussi di collettame minuto, ad una rete di *terminal bus* integrata con parcheggi, *shopping center*, alberghi, cinema ecc., alle piattaforme farmaceutiche ed ospedaliere per le forniture e l’assistenza, alle piattaforme agroalimentari, florovivaistiche, alle piattaforme per la *reverse logistics* ecc. A ciò vanno aggiunte apposite “piattaforme culturali” che vanno dalla città della musica a quella del cinema, a quelle espositive volte alla “conoscenza” ed alla fruizione delle bellezze architettoniche.

Un secondo modello infrastrutturale di tipo logistico riguarda la realizzazione di appositi assi logistici, cioè infrastrutture stradali a scorrimento veloce a supporto delle attività della Grande distribuzione organizzata (GDO) i cui impatti ricadono sui flussi urbani, con evidenti diseconomie sia per i consumatori che per i fornitori. La realizzazione di tali infrastrutture potrebbe prevedere il ricorso al *project financing*, cioè un concorso nell’investimento infrastrutturale da parte degli attori della GDO. Il settore pubblico potrebbe poi anche prevedere il ricorso a meccanismi del tipo “Versament Transport”, tassa di scopo comunale istituita in Francia dal 1992 e basata sull’introito proveniente da una percentuale dei salari che pagano le aziende con oltre nove dipendenti localizzate in comuni con più di 20.000 abitanti (l’aliquota varia dal 5,5 al 17,5 x 1.000). Tale è un criterio di misura a carico delle imprese beneficiarie della strutture e/o dei servizi di trasporto. La “Versament Transport” rappresenta quindi una forma di partecipazione delle imprese ai costi per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto volte a generare valore.

Secondo le rilevazioni condotte in Francia, la misura non incide sul costo del lavoro né sulla decisione di avviare iniziative produttive in una determinata città. Il suo impatto fiscale è limitato, pari a meno dell’1% del carico fiscale generale. Ad oggi il gettito derivante da questa tassa, applicata dall’85% dei comuni con oltre 20.000 abitanti, copre circa il 40% del costo del trasporto pubblico in Francia. Inoltre, sicuramente innovativa è la facoltà rimessa alle aziende di trasporto di decidere se destinare i fondi a sostegno dei costi di esercizio o a nuovi investimenti. In definitiva, obiettivo prioritario della “Versa-

ment Transport” è di dare alle autorità locali la base finanziaria per migliorare la rete di trasporto locale senza dover ricorrere a sovvenzioni e renderle capaci di ridurre i deficit di esercizio.

Un terzo filone di ricerca riguarda l’insediamento di *distripark*, preferibilmente in zone franche retroportuali. Si tratta cioè di verificare le condizioni di attrattività di iniziative immobiliari-logistiche per lo svolgimento di attività a valore aggiunto da svolgere in prossimità di alcuni principali porti commerciali italiani, secondo il modello caratterizzante numerose esperienze rilevate in porti del Mediterraneo, del Nord Europa e in Asia. La ricerca si propone di valutare i suddetti modelli anche in relazione ad alcune esaltanti esperienze di interporti e poli logistici con riferimento all’Italia e all’Unione Europea.

I risultati della ricerca potranno auspicabilmente costituire un riferimento metodologico per le scelte di logistica urbana e territoriale che i decisori locali e nazionali potranno prendere anche in relazione ai grandi flussi merceologici che si dispiegano sistematicamente sulla rete stradale e ferroviaria nazionale, in provenienza e destinazione, attraverso porti ed aeroporti, dai diversi continenti; cioè i flussi terrestri organizzati nelle reti in funzione delle navigazioni marittime ed aeree. La sensibilità del sistema economico italiano a dipendere dall’autotrasporto merci su strada può rilevarsi dal peso che questo riveste quanto a dimensione del trasportato che ammonta a circa l’80% dei flussi. Allo stesso tempo tale impatto corrisponde ad una scarsa cultura logistica pubblica ed imprenditoriale privata che necessariamente deve comprendere la logistica economica nelle componenti trasporti, terziarizzazione, territorio, transazioni e tempi.

1.1.2. Le leve dello sviluppo logistico-territoriale

L’articolazione della ricerca è volta alla promozione dello sviluppo logistico delle aree vaste da trasformare in “filieri territoriali” cioè ambiti territoriali e conurbazioni che presentano un’elevata dotazione di infrastrutture ed attività logistiche. Valga per tutte l’esempio del Basso Lazio che potrà vedere nel porto di Civitavecchia, con adiacente interporto in fase di completamento, un efficiente sbocco. La promozione e lo sviluppo logistico viene intesa come cattura e/o generazione di valore e quindi attrazione e promozione di investimenti privati ed interventi infrastrutturali in ambiti attrezzati a supporto dei flussi, anche promossi da azioni ed attività di marketing territoriale (agenzie, sportelli, iniziative), anche e soprattutto nelle loro interconnessioni con i flussi logistici di media e lunga percorrenza.

Le leve fondamentali su cui può poggiare lo sviluppo logistico sono quattro ovvero:

- 1) *distripark* e poli logistici quali sbocchi a mare di aree vaste retroportuali e/o aeroportuali;
- 2) corone logistiche a servizio di aree vaste;
- 3) assi logistici a servizio di aree vaste e della GDO (Grande distribuzione organizzata) nelle grandi aree urbanizzate;
- 4) nuove emergenze architettoniche per la rigenerazione urbana (Economia della bellezza) accanto alle leve virtuali quali il marketing territoriale e l'infomobilità che nella presente ricerca non prevedono investimenti diretti nell'applicazione modellistica.

La prima leva di sviluppo è il *distripark*, struttura logistica a valore per eccellenza, di cui esistono rilevanti esperienze a livello internazionale. Poi vi sono gli *inland terminal* quali interporti, autoporti, centri merci, piattaforme logistiche di vario tipo che caratterizzano le aree vaste da trasformare in FTL, cioè filiere territoriali logistiche.

A tal proposito occorre soprattutto distinguere tra funzioni logistiche convenzionali, che riguardano la movimentazione, il deposito ed eventualmente l'intermodalità a supporto della produzione e distribuzione commerciale e funzioni logistiche moderne di incremento del valore tramite operazioni di *quasi-manufacturing* che appunto si realizzano nei *distripark*.

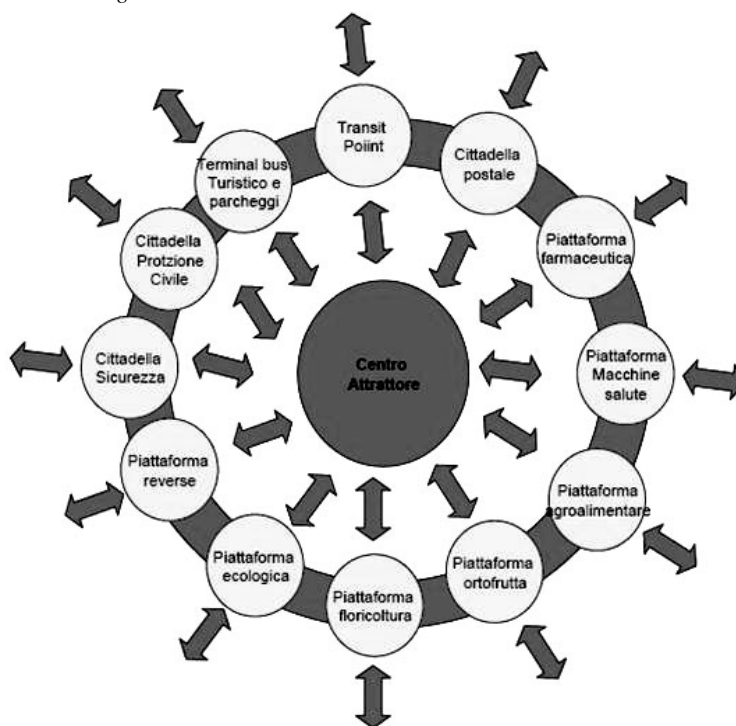
La seconda leva di promozione dello sviluppo logistico urbano è la "corona" o "cintura" logistica, cioè quella parte di territorio, in genere corrispondente alle periferie delle città, nella quale si possono localizzare piattaforme logistiche specializzate che hanno una doppia funzione, ovvero una funzione pubblica nel senso di produrre servizi rivolti alla collettività e una funzione di rigenerazione di tali aree dove si riscontra degrado socio-economico. Si potrà far ricorso all'utilizzo di strutture industriali dismesse da recuperare in spazi con funzioni di logistica territoriale.

Ad esempio, a servizio della città di Napoli si potrebbe prevedere la localizzazione di piattaforme logistiche di interscambio, sia per passeggeri (ad es. *terminal bus*) sia per le merci, in quartieri periferici che verrebbero in tal modo riqualificati da un punto di vista funzionale e di qualità della vita (Fig. 1.1). Attualmente a Napoli il trasporto passeggeri di linea su gomma per tratte extraurbane ha come nodo capolinea di riferimento piazza Garibaldi, vero e proprio fulcro del traffico e della viabilità cittadina. Tale scelta è stata motivata principalmente dalla necessità di sfruttare la prossimità con la stazione ferroviaria, per agevolare l'interscambio modale. Nonostante però tale scelta mostri una logica di fondo apparentemente condivisibile, nel corso del tempo si è potuto osservare quanto questa situazione penalizzi il traffico urbano. Un'alternativa interessante da valutare potrebbe quindi essere quella di localizzare un nuovo *terminal bus*, in particolare per le linee extraurbane e gli autoservizi turistici,

con il concorso degli operatori privati, in una area della periferia della città, sfruttando la presenza di linee su ferro – metropolitane, tramvie e ferrovie in concessione – a servizio di un’area vasta. Per quanto riguarda il trasporto merci, ad esempio, si può valutare la realizzazione di una o più strutture logistiche innovative del tipo:

- piattaforme dedicate alle forniture cicliche in ambito urbano (*city logistics*): ad esempio, a servizio della filiera delle forniture farmaceutiche, sanitarie ed ospedaliere, delle attività dei corrieri espressi e postali (cittadella postale), della distribuzione e delle forniture di quartiere prevedendo la realizzazione di *transit-point* di quartiere e l’eventuale utilizzazione delle rete ferroviaria metropolitana nelle ore notturne;
- piattaforma ecologica per la *reverse logistics* e piattaforma per il consolidamento dei prodotti della raccolta differenziata dei rifiuti.

Fig 1.1 - La corona logistica



La terza leva dello sviluppo è l’"asse logistico", inteso quale micro corridoio urbano plurimodale, rispetto alle esperienze mondiali, dove interagiscono più infrastrutture di trasporto localizzate in funzione dei vari attrattori.