



ASSI PIANO STRATEGICO Strumenti di attuazione

scheda descrittiva :
Piattaforma Logistica, commerciale del Sannio.



Città
di Benevento



Titolo Programma o Progetto

Piattaforma logistica, commerciale del Sannio

Asse del Piano Strategico

Competitività e valorizzazione – obiettivo: Rafforzamento e sviluppo del ruolo di cerniera tra corridoi europei e aree interne

Descrizione

Il Programma di governo 2006-2011 costruito col contributo delle forze sociali, civili e religiose, rappresenta una bussola di navigazione, di orientamento e di guida per l'amministrazione cittadina, fondata su un sistema di valori e di suggestioni da tradurre in azioni concrete: il valore delle Istituzioni - una città equa - una nuova qualità ambientale - un nuovo approccio per l'economia ed un patto per l'occupazione - un'idea globale di Città - le risorse strategiche.

Sulla base dei seguenti principi

- *territorializzazione delle opportunità offerte dalla presenza di grandi infrastrutture;*
- *coinvolgimento di ingenti capitali privati finalizzati allo sviluppo del territorio;*
- *sinergia tra vari livelli istituzionali e in particolar modo tra Regione e città di Benevento;*

la città di Benevento ha avviato il percorso per dimostrare:

- *di essere in grado di assumere il ruolo di guida che gli compete per l'area vasta di riferimento;*
- *di poter creare un clima coeso, ma allo stesso tempo competitivo;*
- *di essere capace di far emergere le energie migliori del territorio;*
- *assumere responsabilita' piena di programmazione e gestione dei fondi per lo sviluppo.*

La pianificazione strategica, che viene posta al centro del processo di programmazione dei fondi strutturali per il periodo 2007-2013, costituisce lo step, ove all'approccio integrato si aggiunge la necessità di definire una visione condivisa di sviluppo, da parte dell'intera comunità.

L'intervento sulla città dovrà soddisfare, quindi, i requisiti di:

- integrazione, tra gli interventi e territoriale;
- realizzazione di una visione strategica ampia (sia dal punto di vista temporale, sia spaziale);
- sostenibilità territoriale globale, in cui le componenti economiche, ambientali e socio-culturali trovano piena integrazione.

Inoltre è necessario, al fine di perseguire l'efficacia e l'efficienza delle azioni intraprese, garantire la maggiore "concentrazione" possibile degli interventi.

In tal senso la **Piattaforma Logistica** per dimensioni fisiche, risorse economiche coinvolte e potenzialità in termini economici ed occupazionali, rappresenta il principale intervento cardine della Città.

La costruzione di un centro logistico opera l'attivazione di un "portale fisico" di accesso e distribuzione delle merci da e per i Paesi del bacino mediterraneo: una piattaforma logistica multimodale intesa come complesso organico di strutture e servizi integrati, finalizzati allo stoccaggio e allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comprendente un terminal ferroviario idoneo a formare e ricevere treni completi collegato con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione al servizio della città, della provincia e della regione, integrato nel sistema nazionale per il trasporto delle merci.

La strategia si sostanzia nell'aggregazione di soggetti imprenditoriali, di operatori del settore e degli enti pubblici, su un progetto flessibile e articolato per la realizzazione di un centro logistico avanzato regionale capace di collocarsi, in modo competitivo, nel settore del trasporto delle merci nel rispetto del principio europeo di mobilità sostenibile.

Possibile è l'accrescimento, anche nell'ottica dell'intermodalità, delle potenzialità offerte alle imprese locali tramite il loro inserimento all'interno dei sistemi e delle reti di trasporto regionale, nazionale, europeo. Un piano di sviluppo della logistica rientra nel campo della politica industriale oltre che in quello della politica dei trasporti e delle infrastrutture. Il problema diventa, innanzitutto, come favorire lo sviluppo di un mercato dei servizi logistici che aiuti il sistema produttivo locale ad accrescere la propria competitività internazionale e, allo stesso tempo, possa contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto che interessano il territorio.

La Piattaforma dunque, individua un settore economico innovativo e in grado di generare autonomamente valore aggiunto; assume un rilievo esemplare nella prospettiva della qualificazione delle connessioni proattive in un'ottica che soddisfi simultaneamente un obiettivo di efficienza di sistema, un obiettivo di sostenibilità e un obiettivo di economicità.

La Piattaforma Logistica, pertanto, consisterà in un'infrastruttura attrezzata ed organizzata diretta a:

- *accogliere attività logistiche, produttive e commerciali già operative sul territorio;*
- *attrarre nuove iniziative imprenditoriali;*
- *offrire servizi qualificati, utili ad interfacciare le attività produttive con i principali corridoi internazionali di circolazione dei prodotti;*
- *supportare il sistema imprenditoriale, favorendone lo scambio di merci e di materie prime;*

- *sostenere adeguatamente la crescita delle imprese locali, mediante l'attivazione di servizi innovativi.*

In sostanza, la realizzazione della Piattaforma Logistica mira al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. *attivare investimenti da parte di imprese esterne alla Campania, al fine di favorire un consistente impatto occupazionale, nonché lo sviluppo di nuove imprese locali in grado di fornire servizi di supporto;*
2. *consentire, fungendo da elemento di espansione, nonché di raccordo e di aggregazione delle piccole e medie imprese beneventane con le altre realtà produttive, l'efficace valorizzazione del territorio locale e delle sue peculiarità, con conseguenti importanti benefici per tutta l'economia regionale.*

L'individuazione dell'area di contrada Olivola/Roseto, per la localizzazione della Piattaforma Logistica, è frutto di una attenta analisi del territorio comunale e in particolar modo delle principali reti di trasporto presenti ed in programmazione. L'obiettivo è quello di realizzare un polo cerniera per la movimentazione delle merci tra i corridoi europei e le aree interne capace di intercettare e trattare i flussi sia a livello macroregionale (Mediterraneo e penisola balcanica) che a livello interregionale (Campania, Puglia, Molise, Basilicata, Calabria), con l'auspicio di far diventare la Piattaforma Logistica del Sannio un punto di riferimento per l'offerta commerciale moderna del sud d'Italia.

Le ipotesi tecniche poste alla base della definizione del progetto sono state individuate a seguito di analisi fatte su strutture analoghe già realizzate in Italia e all'estero. Il processo progettuale è stato sviluppato per fasi successive individuando i requisiti e gli obiettivi che dovevano essere garantiti e soddisfatti per realizzare un sistema complesso, in rapida e continua trasformazione e dotato allo stesso tempo di flessibilità ai fini della gestione e della realizzazione delle previsioni iniziali.

| Requisiti | Obiettivi |
|---|--|
| Polo logistico integrato con le infrastrutture esistenti e in programmazione. | <ul style="list-style-type: none"> - Creazione di un nuovo agglomerato urbano che fosse il normale ampliamento sia dell'area industriale esistente in contrada Olivola, che delle aree a destinazione industriale previste dal PRG nella zona Sud (San Vitale/Roseto) - Utilizzo di tutte le infrastrutture già presenti e in parte mai entrate in esercizio ; - Facilità di adattare le infrastrutture esistenti, quali i principali assi viari, alle future esigenze dell'area. |
| Area d'intervento organizzata in macrolotti in funzione della destinazione d'uso. | <ul style="list-style-type: none"> - Progettare una zonizzazione dell'area in modo da separare in modo netto le zone a destinazione diversa, riducendo il conflitto tra i flussi di traffico (merci/civili) - Creare una connessione diretta per le attività di logistica con l'area PIP esistente; - Rafforzare la vocazione commerciale dell'area adiacente la SS.88 (raccordo a quattro corsie, due per senso di marcia, tra la SS.372 Telesina e la A16 Napoli-Bari). - Lottizzare in macrolotti capaci di accogliere sia operatori monomarca che più operatori di piccole e medie dimensioni. |
| Sistema di accessi separato per il trasporto merci e quello civile | <ul style="list-style-type: none"> - Organizzare accessi separati per il flusso merci da quello civile/commerciale; - Progettare nuovi svincoli che garantiscano l'accesso alla Piattaforma direttamente dalla SS.372 (Telesina) e dalla SS.88; - Completare ed adeguare la strada di supporto all'area industriale (denominata "Fondovalle Vitulanese"); - Adeguare le complanari alla SS.88 al nuovo flusso di traffico. |
| Bretella ferroviaria collegata alla rete nazionale | <ul style="list-style-type: none"> - Creazione di un collegamento diretto tra la Piattaforma Logistica e la stazione ferroviaria di Benevento. - Creazione di un nodo di scambio intermedio con la possibilità di un collegamento diretto sulla Fondovalle Vitulanese. |

L'intero progetto è impostato sulla concezione della Logistica come un processo sistemico, non finalizzato a garantire solo i servizi primari quali il trasporto e lo stoccaggio, ma un insieme integrato di funzioni attraverso le quali è possibile gestire l'intera filiera e conseguentemente rispondere alla domanda sia delle piccole che delle medie e grandi imprese. Prevedere l'aggregazione di funzioni logistiche comporta un vantaggio competitivo sia per gli operatori (che opererebbero in un contesto di "mercato di settore", con conseguente maggiore possibilità di scambio dei traffici e ottimizzazione dei mezzi) sia per il territorio, in un'ottica di marketing territoriale.

La superficie territoriale della Piattaforma integrata è scaturita dalla definizione delle aree a destinazione diversa:

1. logistica: per il dimensionamento ci si è riferiti alla domanda potenziale di trasporto merci terziarizzabile, stimata in 11 milioni di tonnellate annue. Sulla base di studi simili, di dati statistici,

della capacità di movimentazione delle merci, dei tempi di permanenza di questi ultimi all'interno del centro logistico e dell'utilizzazione superficiale, sono state individuate le aree di magazzino dedicate allo stoccaggio, alla movimentazione interna ed ai relativi uffici/servizi, pari a circa 780.000 mq coperti. Successivamente sono stati definiti gli spazi destinati alle manovre esterne, ai piazzali, ai parcheggi interni ed alle aree a verde da cui risulta, riferendosi sempre a casi analoghi e a dati statistici, necessaria una superficie pari al 150% di quella coperta già definita. Dalla somma dei due valori scaturisce una superficie fondiaria "totale" per la logistica, pari a circa 2.000.000 mq.

2. Area nodo intermodale interno: circa 93.000mq; all'interno della perimetrazione logistica è stata individuata un'area, baricentrica all'intervento, da destinare a nodo intermodale sulla quale effettuare lo scambio di modo gomma-ferro.
3. Area servizi commerciali e terziari: è stata definita una superficie fondiaria a destinazione commerciale, di circa 135.000 mq, in cui poter insediare attività strettamente legate alla logistica, ed una superficie fondiaria, di circa 220.000 mq, da destinare a servizi terziari (alberghi, parco dell'auto, polo del gusto,...);
4. Area verde: dall'esigenza di mitigare l'impatto della Piattaforma Logistica sul territorio limitrofo e sull'area urbana è stata definita l'area, interessata dal torrente Fasanella, quale zona di filtro per la realizzazione di un Parco Urbano Didattico; circa 522.000 mq.
5. Area residenze: nella definizione del master plan si è dovuto tener conto delle forti esigenze manifestate da chi oggi vive in quelle aree ed alle quali vuole continuare ad essere legato. In particolare, è stata individuata un'area da destinare alle residenze, localizzata in zona limitrofa alla Piattaforma, adiacente al Parco urbano e in zona non affossata, dove poter realizzare sia residenze compensative sia nuove abitazioni funzionali al nuovo nucleo urbano per un totale di circa 95.000 mq.
6. Area urbanizzazioni interne: circa 248.000 mq.

Per un totale di circa 331 Ha.

Dal dimensionamento dell'intero Polo Logistico è evidente la necessità di temporizzare l'intervento sia nei confronti della durata generale degli investimenti che rispetto le fasi di attuazione.

La tempistica realizzativa (costruzione e sviluppo) del Polo è stata stimata in 10 anni (in coerenza con le previsioni di raddoppio della SS.372 per il tratto Benevento- Caianello). Riferendosi a questo intervallo temporale è stato previsto uno sviluppo modulare della Piattaforma progettando ambiti e sub-ambiti funzionali per ciascuna fase.

| Area di sviluppo | Breve termine | medio termine | lungo termine | Totale | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------|-------------|--|
| | (1-2 anni) (% Fondaria mq) | (3-5 anni) (% Fondaria mq) | (6-10anni) (% Fondaria mq) | (% Fondaria mq) | % | |
| Logistica | 1.106.602 | 519.869 | 375.338 | 2.001.809 | 60,9% | |
| Servizi commerciali | 19.366 | 115.377 | - | 134.743 | 4,1% | |
| Terziario | - | 220.167 | - | 220.167 | 6,7% | |
| Parco Urbano Didattico | - | 292.488 | 230.044 | 522.532 | 15,9% | |
| Nodo intermodale interno | - | 93.307 | - | 93.307 | 2,8% | |
| Residenze | - | 95.682 | - | 95.682 | 2,9% | |
| Urbanizzazioni | 133.267 | 72.996 | 41.479 | 247.742 | 6,7% | |
| Totale | | | | 3.315.982 | 100% | |
| Sistema esterno | Sistema intermodale esterno | 112.811 | 88.057 | - | 200.868 | |
| Totale Piattaforma Logistica | | | | 3.516.850 | | |

I soggetti coinvolti sono Regione Campania e Comune di Benevento; le fonti di finanziamento sono rappresentate sia da investimenti privati sia da Fondi Pubblici, in particolare POR FESR 2007 – 2013 – Fondi F.A.S.