

*LA PIATTAFORMA LOGISTICA
DI VALLE UFITA*

*Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale
della Provincia di Avellino*

L'Italia ha una posizione privilegiata nel bacino Mediterraneo .

Convergono verso di noi sia i traffici nord-sud delle merci (corridoio 1 e dei due mari) che attraversano il canale di Suez e sono diretti al nord Europa (Porto di Rotterdam), sia i traffici est ovest attraverso il corridoio V e VIII. (Fig. 1)

Ecco perché dobbiamo utilizzare questa centralità e nell'ambito del Piano Nazionale per la logistica candidare la nostra area come offerta principale del Mezzogiorno e nel Mezzogiorno.

Dobbiamo rappresentare la logistica dell'area dorsale appenninica con uno sguardo privilegiato al Mediterraneo . (Fig. 2)

Da una parte porti di Brindisi-Bari, dall'altra la portualità del Tirreno . (Fig. 3)

Il mercato cresce se c'è una qualificata domanda di servizi logistici e un'offerta in grado di stimolare una migliore organizzazione logistica delle imprese.

Bisogna, quindi - questa è la sfida - riqualificare sia la domanda che l'offerta.

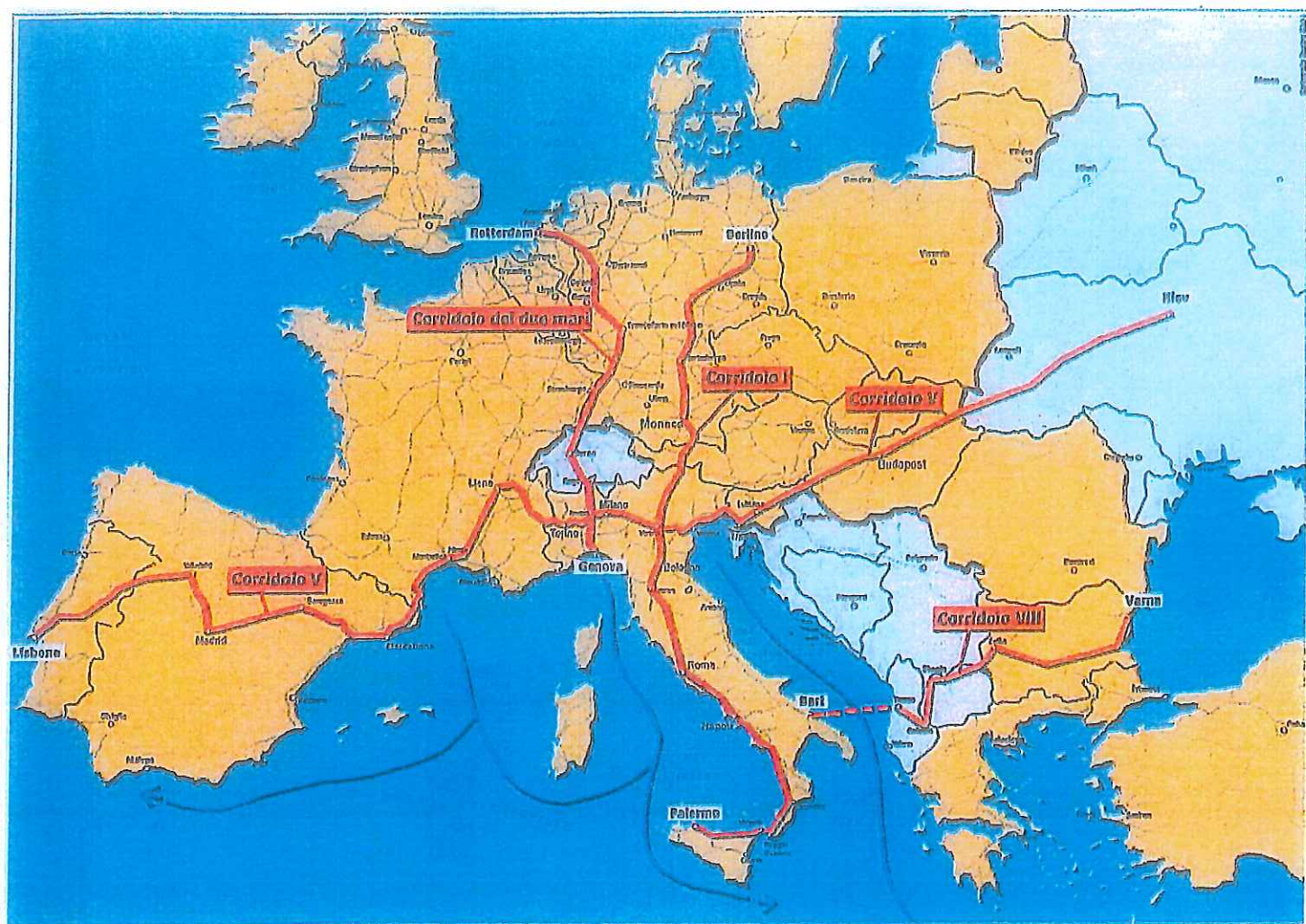
E' un lavoro da fare, una sfida da raccogliere.

Non ci sono studi di università, pur prestigiose, che possano oggi nel Mezzogiorno certificare l'equilibrio fra costi e benefici .

E' un terreno nel Mezzogiorno del tutto nuovo che impone uno sguardo di prospettive e che apre per tutti i soggetti in campo - imprese , istituzioni - una competizione inedita.

CORRIDOIO 1 BERLINO - PALERMO

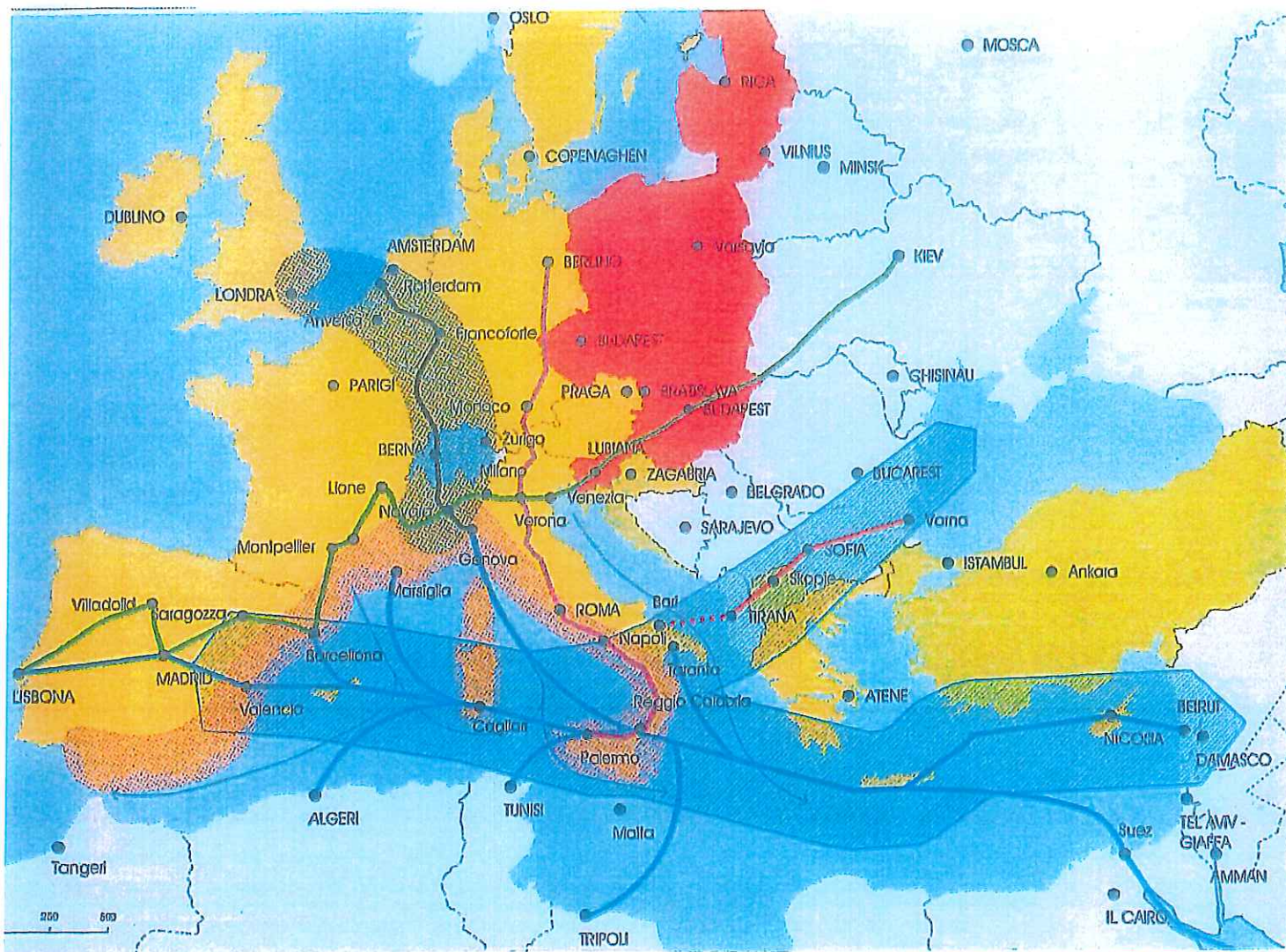
CORRIDOIO 8 VARNA (MAR NERO) - BARI



MOVIMENTO DELLE MERCI ATTORNO AL CORRIDOIO 8



QUADRO PIU' GENERALE DELLE MERCI



Una piattaforma quella dell'Ufita che deve perseguire due obiettivi distinti ma interrelati:

- 1. Un servizio a tutte le imprese produttive della Campania;*
- 2. La creazione nella piana dell'Ufita di una nuova industria relazionata alle merci in transito.*

Ciò richiede nuovi sforzi territoriali. Di qui il riutilizzo dei terreni ex Iveco ed Edison (circa 350.000 metri quadri) che l'Asi mette a disposizione di nuovi investimenti e l'estensione di Zona Economica Speciale (ZES) a tutta l'area della logistica. Ma ciò non basta.

La competitività delle nostre aree cerniera dovrà avvenire anche attraverso un know-how logistico che guardi certamente alle esigenze degli operatori economici locali (De Matteis – Zuegg - Ferrero – IIA eccetera), ma anche alle aspettative di una clientela nazionale ed internazionale .

Ciò propone anche il tema della costruzione di una “governance” del progetto ambizioso perché capace di intercettare flussi e opportunità da collocare nelle nostre aree e dare così una prima risposta allo spopolamento e alla desertificazione dei nostri territori.

Fig. 4 – Fig. 5

CENTRALITA' DELLA VALLE UFITA





Perché la logistica in Valle Ufita

Il settore dei trasporti riveste una funzione decisiva per collegare le diverse parti di una Campania plurale per avvicinare le persone, le imprese, ridurre il traffico e decongestionare le città e le aree metropolitane, dare una maggiore accessibilità alle aree interne. costruire una occasione di riqualificazione urbanistica e, più in generale, di sviluppo economico.

In effetti analisi e studi di settore supportano la scelta di una logistica moderna efficace; è tra le politiche pubbliche più efficaci per attivare crescita della produzione, occupazione stabile nel tempo e quindi, in definitiva, ridurre lo storico gap economico e civile della Campania in rapporto al centro Nord, e dentro la Campania fra aree interne e aree costiere.

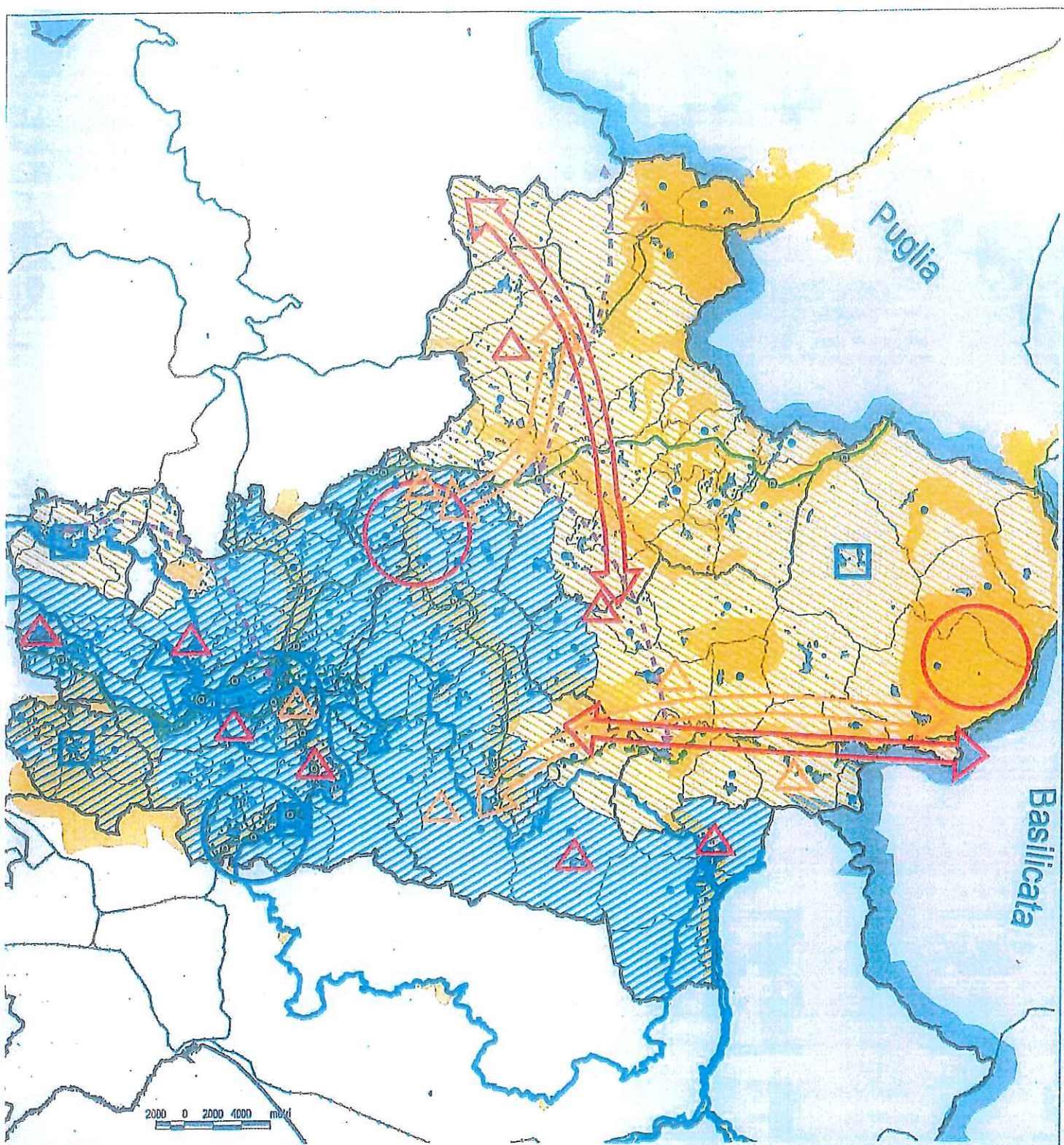
Per questo pensiamo ad una piattaforma logistica unitaria ed integrata a servizio del Mezzogiorno, quale nodo fondamentale della più complessiva rete infrastrutturale dell'Italia e del Mediterraneo centrale.

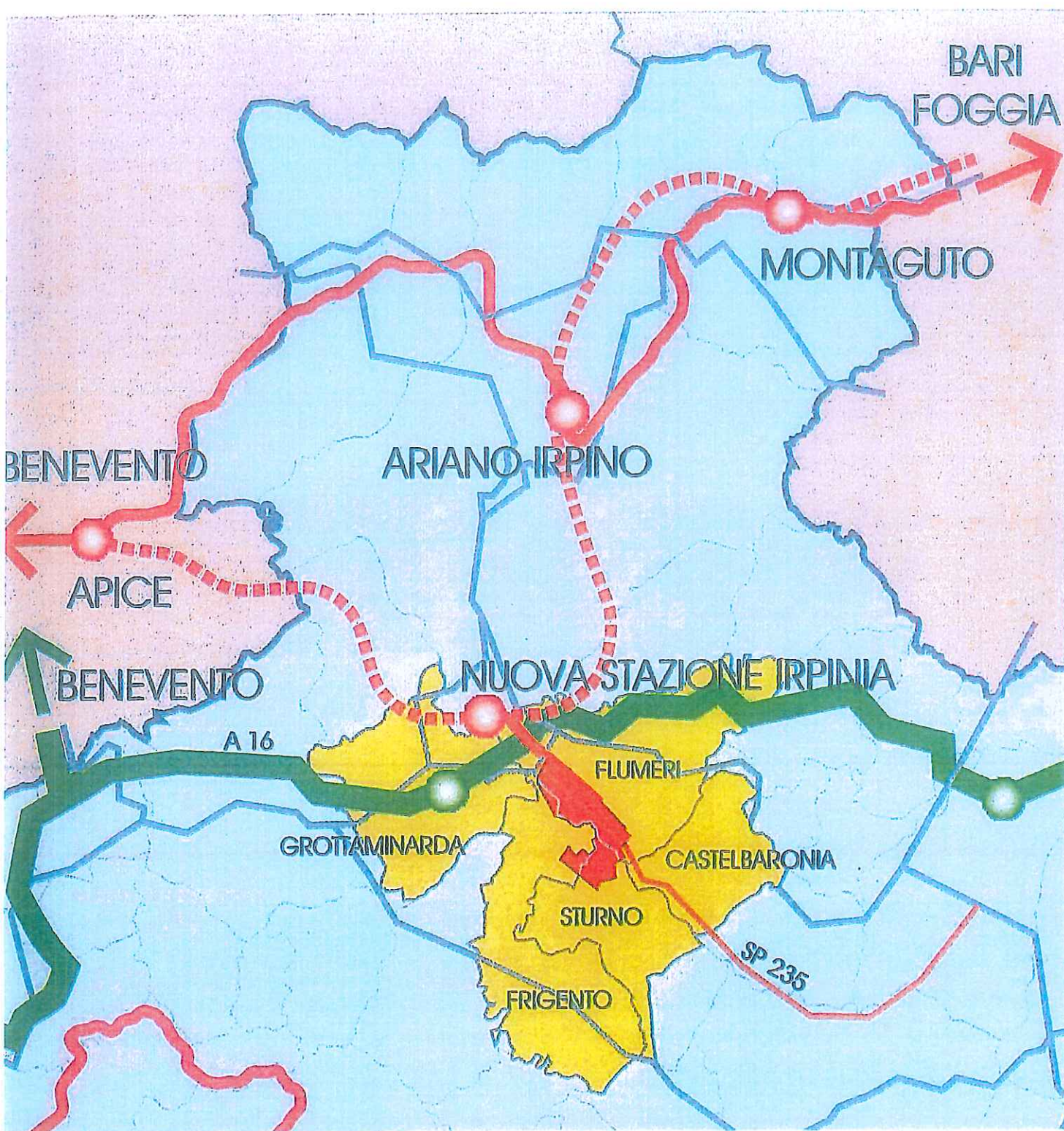
Ci unisce nell'idea progetto questa ambizione.

Questa piattaforma è lo snodo fra due mari e proietta l'intera provincia di Avellino come territorio di cerniera fra est ed ovest dell'Italia meridionale ed elemento propulsore dello sviluppo delle realtà deboli della Campania.

Fig. 6 – Fig. 7 – Fig. 8

MOVIMENTO DELLE MERCI VERSO LA LOGISTICA E DALLA LOGISTICA





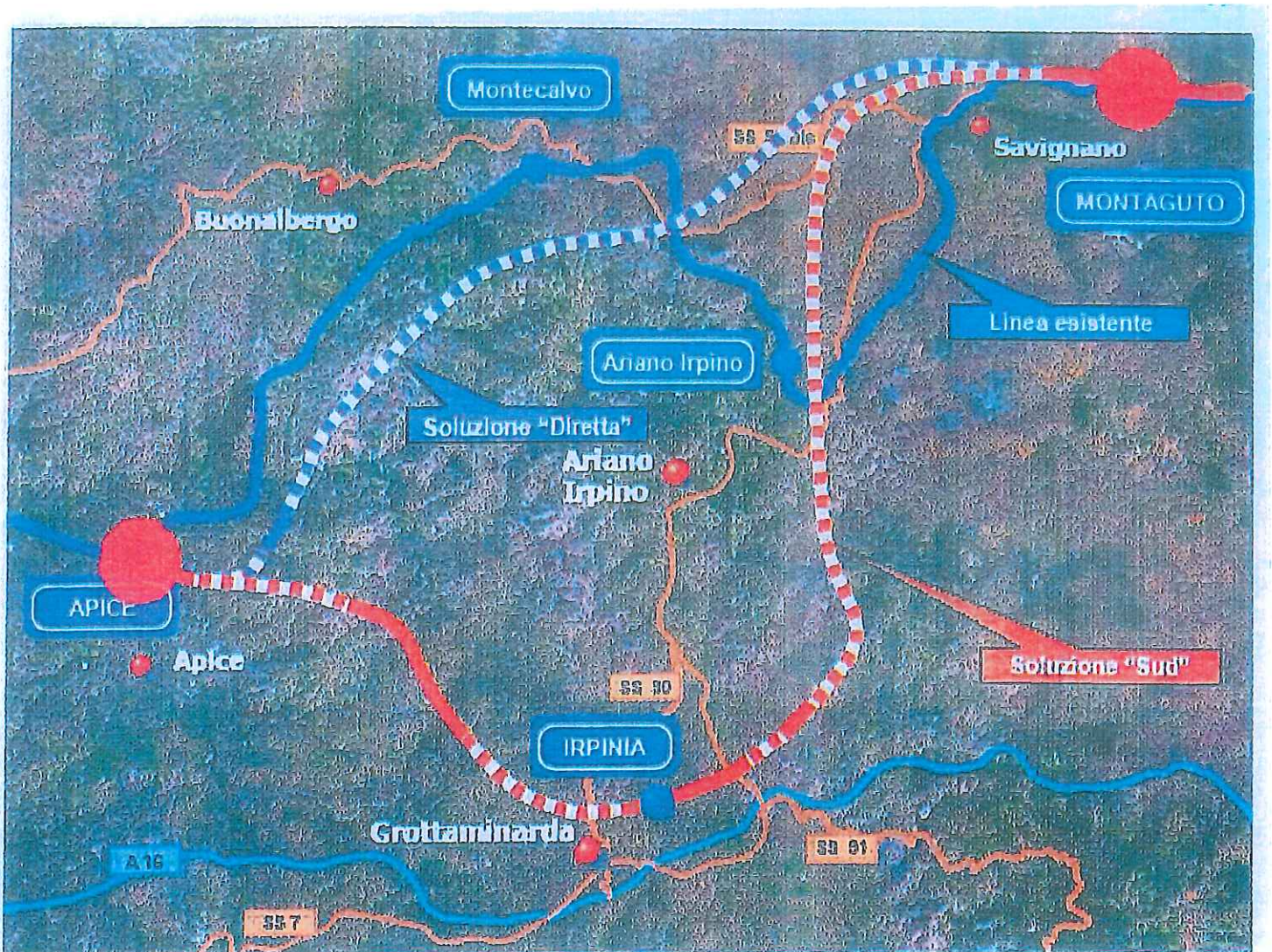
L'alta capacità/velocità Napoli-Bari e l'individuazione della Stazione Hirpinia pongono l'aria di Valle Ufita al centro di un sistema di collegamenti viari e ferroviari per il trasporto di merci e persone da e per il Mezzogiorno, da e per le portualità dell'Adriatico e del Tirreno.

Per questo una Piattaforma Logistica di livello interregionale e nazionale rappresenta senza alcun dubbio il necessario completamento di una rete che fa dell'equilibrio fra zone costiere aree interne il primo obiettivo e che proietta le aree interne (tutte le aree interne) in una dimensione economica inedita e di grande interesse.

La proposta che l'Asi presenta intende far dialogare in un solo sistema multimediale integrato due progetti apparentemente separati: la piattaforma logistica e lo scalo merci della Stazione Hirpinia .

Realizzare un nodo multimodale aumenta l'appetibilità dell'area in termini di localizzazione industriale e permette, inoltre, di ridurre le distanze dai grandi mercati europei e internazionali .

STAZIONE IIRPINIA



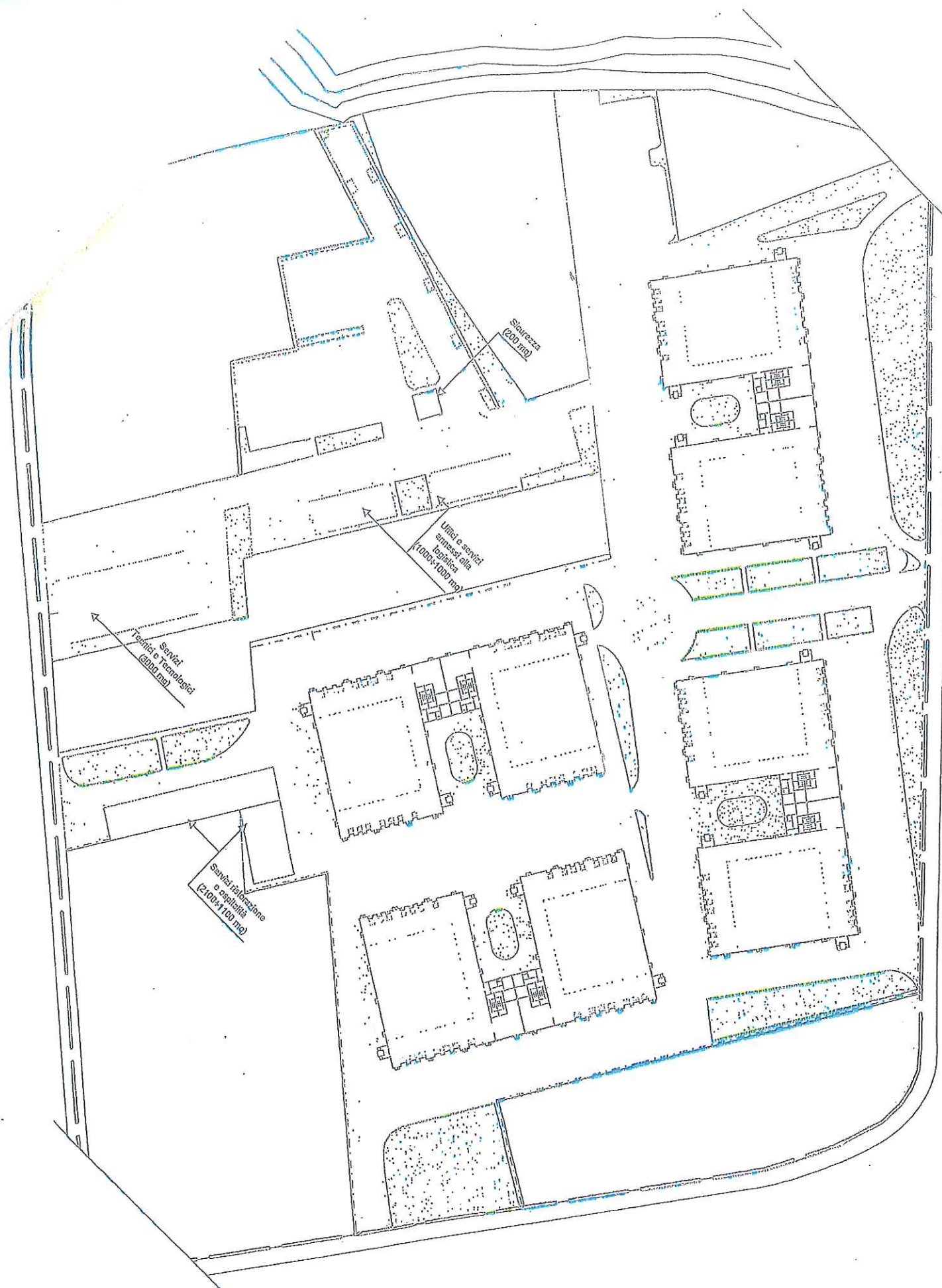
Caratteristiche della Piattaforma Logistica

- *Polo del freddo: nel quale prevedere celle con diverse atmosfere e temperature controllate. Le celle frigo devono supportare l'intero ciclo della catena del freddo per la conservazione dei prodotti e devono essere dotati di specifico binario ferroviario rendendo così possibile l'intermodalità ferro-gomma.*
- *Zona riservata operatori del trasporto e della distribuzione .*
- *Stazione interna all'interporto, elettrificata, collegata direttamente con la rete RFI, dotata di 7 binari elettrificati per arrivi / partenze delle merci, di 6-7 binari di circa 750/ 1000 mt.*

Queste sono prime accortezze da prevedere se guardiamo al rapporto Stazione Hirpinia - Piattaforma con lo stesso metro utilizzato per il più grande nodo ferroviario- logistico del centro Europa.

Si tratta di Monaco di Baviera dove la stazione funziona per il 70/ 72% in rapporto alla movimentazione delle merci ed il rimanente per il movimento delle persone.

Fig. 9 – Fig.10 – Fig. 11

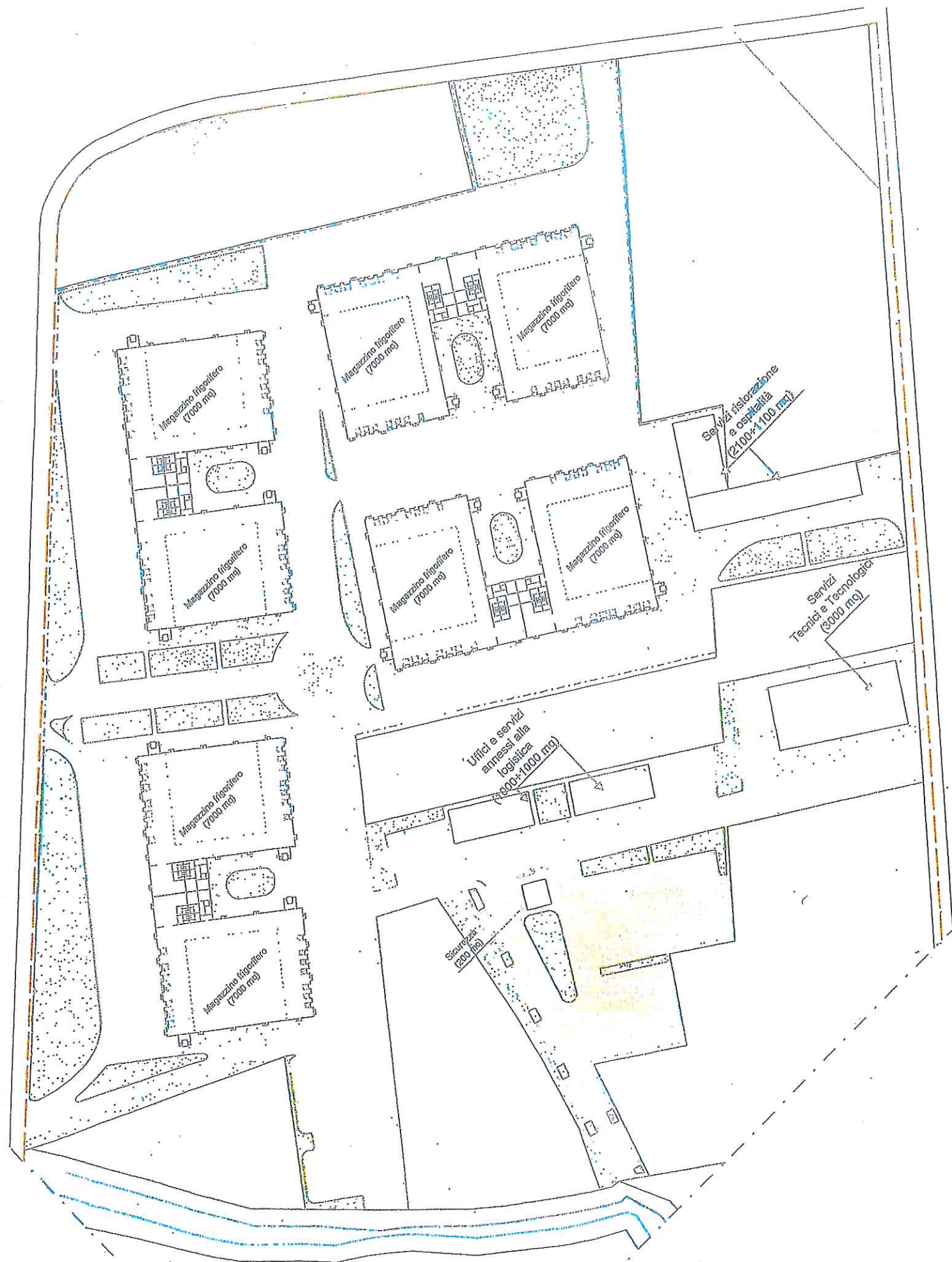


POSSIBILE PLANIMETRIA COMPLESSIVA DA DESTINARE ALLA LOGISTICA

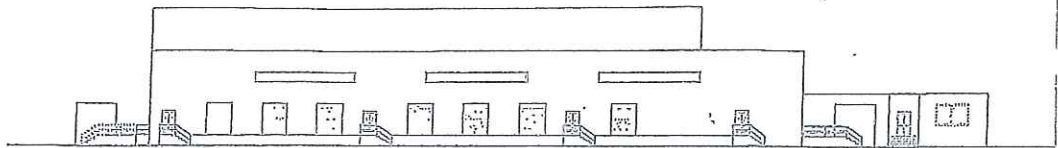
Complessità della funzione logistica

La logistica, ormai, come ci insegnano le esperienze del nord Europa non riguarda più soltanto le funzioni primarie di magazzinaggio e di preparazione degli ordini, ma funzioni di più elevato valore aggiunto (aumento dell'occupazione e della popolazione), quali per esempio l'imballaggio delle merci il pre-post manufacturing, il co-packing, le etichettature, le operazioni di assemblaggio, la gestione delle rese..eccetera.

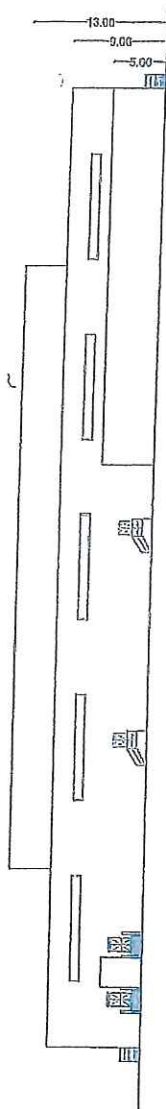
STRALCIO IPOTETICO DELL'AREA DA DESTINARE ALLA LOGISTICA



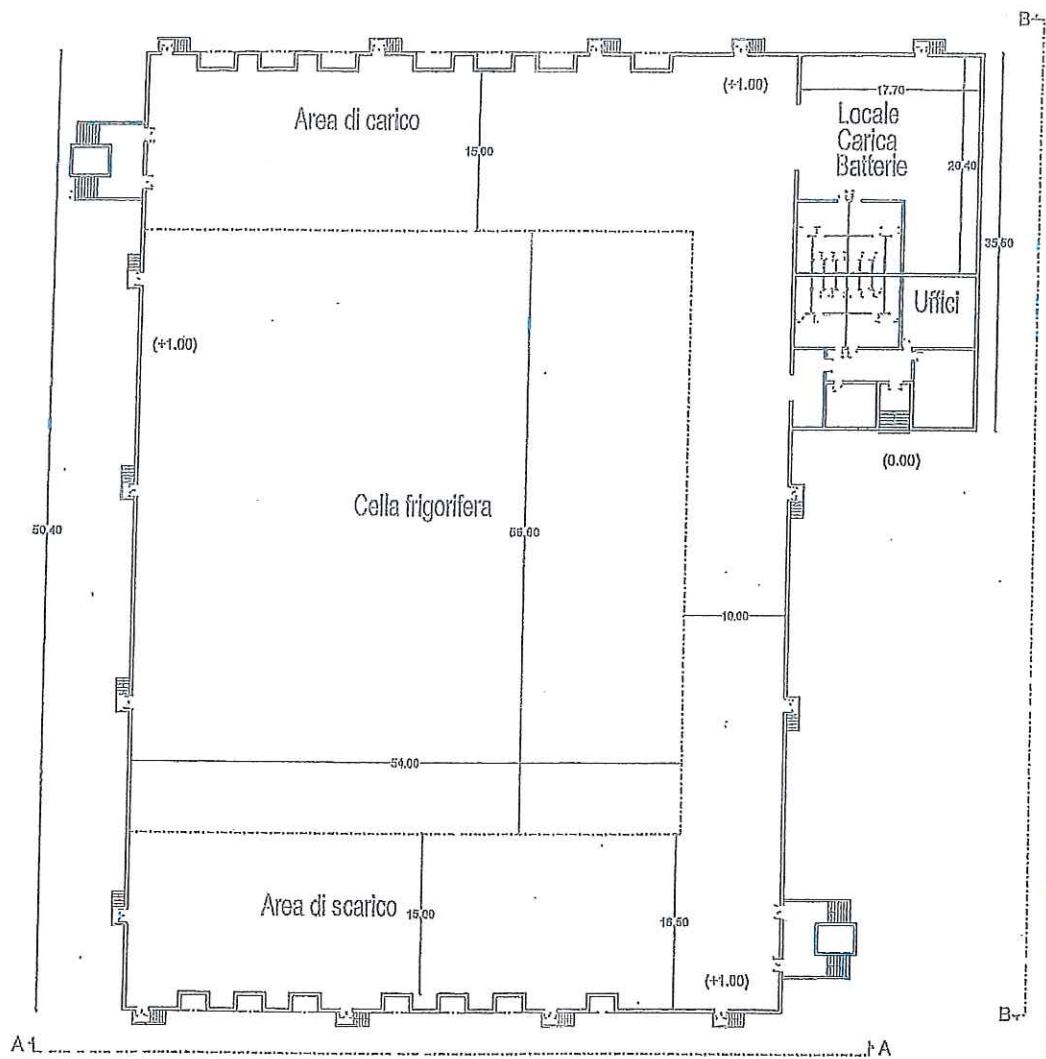
IPOTESI MAGAZZINO FRIGORIFERO



PROSPETTO A



PROSPETTO B



PIANTA TIPO