

*Land Values and Investments Choices
in the Metropolitan City of Naples:
Logistic as a Strategic Asset for the Retro-Port Areas*

VALORI DEI SUOLI E SCELTE DI INVESTIMENTO NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI: LA LOGISTICA COME ASSET STRATEGICO PER LE AREE RETRO-PORTUALI

Fabiana Forte

Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli

Dipartimento ADI

Aversa (CE), Italia

fabiana.forte@unina2.it

Abstract

One of the most challenging projects that the new Metropolitan city of Naples is going to face, concerns the regeneration of the ex-industrial areas located in the eastern zone of the city, characterized by the presence of the port. Among the several reasons of the slowness in which the current program of urban regeneration proceed (NapEst) is the generic identification of the demand for new functions in an area which plays a strategic role in the metropolitan context. The article, starting from an analysis of the land values in the space of the metropolitan city, wants to highlight their evolution. With specific reference to the peripheral areas, it is possible to catch new values, more significant with regard to the past, further confirmed by some investment choices aligned with the territorial dynamics. In this new and discontinued framework of land values, the logistic function for the regeneration of the retro-port areas seems a more realistic proposal, in accordance with the "State Plan of a first Intervention for the South industrial ports".

KEY WORDS: *Metropolitan City, Land Values, Investment Choices.*

1. Introduzione

La Città Metropolitana di Napoli, istituita il primo gennaio 2015 con la legge n. 56/2014 in sostituzione della omologa Provincia, comprende 92 comuni, con oltre 3 milioni di abitanti su di un'area totale di 1.771 kmq.

La sua area geografica ed amministrativa è la terza in Italia per numero di abitanti e la prima per densità di popolazione. Come riporta l'art. 1 dello Statuto - approvato nel maggio 2015 - la Città Metropolitana di Napoli si propone di «risanare l'ambiente, rigenerare e riordinare il tessuto urbano, salvaguardare i beni comuni garantendone l'accesso, riorganizzare il policentrismo territoriale per il superamento della dicotomia centro-periferia, promuovere lo sviluppo civile, sociale, culturale ed economico valorizzando le diversità e le eccellenze territoriali». In tale prospettiva, una delle sfide più impegnative è rap-

presentata, già da tempo, dalla riqualificazione delle due principali ex-aree industriali della città: l'area Bagnoli-Coroglio e Napoli Est, situate rispettivamente nella parte Ovest ed Est della città, entrambe caratterizzate dalla presenza del porto. Se la triste vicenda di "BagnoliFutura" ha portato nel 2015 (con lo "Sblocca Italia") alla nomina di un commissario straordinario, per «la bonifica ambientale e la rigenerazione urbana dell'area di rilevante interesse nazionale Bagnoli-Coroglio», occorre rilevare che anche il programma di rigenerazione NapoliEst procede a rilento. Tale programma, disciplinato dal PRG (2004) e dal Piano Attuativo, prevede interventi d'iniziativa pubblica e privata al fine di realizzare insediamenti urbani integrati, costituiti da strutture per la produzione di beni e servizi, edifici residenziali e spazi pubblici attrezzati. Tra le diverse e complesse ragioni (non solo congiunturali) della lentezza con cui procede il programma, vi è la

generica identificazione della *domanda* da parte del settore privato, nell'assenza di una visione strategica di sviluppo a scala metropolitana.

In questa prospettiva, alcune brevi considerazioni circa le modalità con cui «gli operatori economici guardano al riuso come opportunità di valorizzazione e investimento» [1], si rendono necessarie. Dal punto di vista dell'Economia Urbana, è noto che le scelte degli operatori che trasformano la città sono determinate dal valore dei suoli e dal valore degli immobili.

Analizzando la distribuzione dei valori del segmento residenziale nella Città Metropolitana di Napoli (suddivisa dall'Agenzia del Territorio in otto macro aree) (vedi Fig.1), nonostante il divario tra le quotazioni di alcune specifiche aree, è confermato lo sviluppo urbano policentrico, così come in altre città metropolitane [2], con una gerarchia urbana divenuta più debole rispetto al passato.

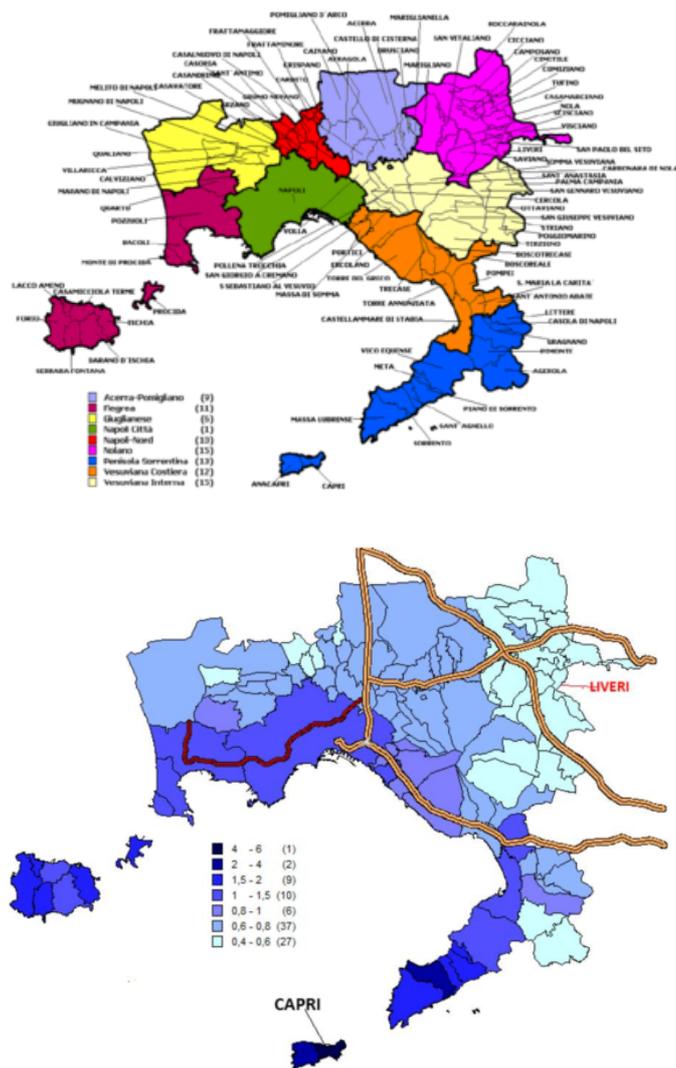


Fig. 1 - Città metropolitana di Napoli: macro-aree provinciali e mappa dei differenziali delle quotazioni medie comunali rispetto alla quotazione media provinciale (fonte: DMI, Il semestre 2015)

In tale contesto metropolitano, è possibile leggere nuovi *patterns* di centralità.

Ad esempio, considerando soltanto la distanza tra i prezzi residenziali del Comune di Napoli e quelli dei comuni esterni, è possibile riscontrare un "effetto città" distribuito su tutto il territorio metropolitano, con alcune specifiche differenze.

Facendo riferimento alle macro-aree esterne al perimetro della città di Napoli (andando al di là della macroarea Flegrea e quella della Penisola Sorrentina), specificamente quelle vicine alle due periferie costiere orientali e occidentali (come in Fig.1, l'area Giuglianesi in giallo e l'area Costiera Vesuviana in arancio), emerge come la differenza nei valori di mercato, comparati a quelli della città di Napoli, è più accentuata nell'area Giuglianesi che in quella Costiera Vesuviana.

Ciò conferma dei «vantaggi derivanti dall'accessibilità e dall'agglomerazione di numerose attività complementari» [3], essendo queste variabili particolarmente significative nell'apprezzamento del mercato immobiliare e nelle scelte di investimento.

2. Valori dei suoli e scelte di investimento: il mercato anticipa nuovi patterns territoriali

In riferimento specifico alla città di Napoli (vedi Fig.2), analizzando la distribuzione dei valori del segmento residenziale nelle dieci macro aree (vedi Tab. 1) (dati Agenzia del Territorio, Il semestre 2015), emerge che, nonostante la crisi continui a determinare un generale rallentamento nelle compravendite immobiliari congiuntamente ad un calo dei prezzi degli immobili, in quelle aree maggiormente caratterizzate da "rendita di posizione", i valori di mercato restano sostenuti (come nel quartiere Posillipo, tradizionalmente apprezzato per le sue caratteristiche paesaggistiche e storiche o nell'area collinare, ormai ben collegata grazie al nuovo sistema di trasporto metropolitano). Più vicini alle quotazioni medie della città sono i valori del centro storico e del semi-centro, così come quelli della periferia ovest della città (come a Bagnoli o Nisida), dove, la presenza del mare e dalle caratteristiche paesaggistico-ambientali spiegano il maggiore apprezzamento. Analizzando la distribuzione dei valori del segmento residenziale nell'area periferica orientale della città e dell'hinterland (come da articolazione amministrativa, la municipalità 4 e 6, con i quartieri di San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli), caratterizzati dalla diffusa presenza di ex aree industriali di proprietà privata e di molti edifici degradati, emerge una certa distanza tra il centro e l'hinterland. Il gradiente "centro - periferia" è confermato non solo in termini di valori di mercato, ma anche in termini di vivibilità e di qualità abitativa. Occorre altresì precisare che i valori di mercato nell'area orientale di Napoli, specialmente nei sobborghi e nelle

aree periferiche, nonostante il loro modesto apprezzamento, riguardano "l'ambiente costruito" che, come ben evidenziato da Adrien Allen [4], costituisce una dimensione essenziale nella prospettiva della sostenibilità urbana.

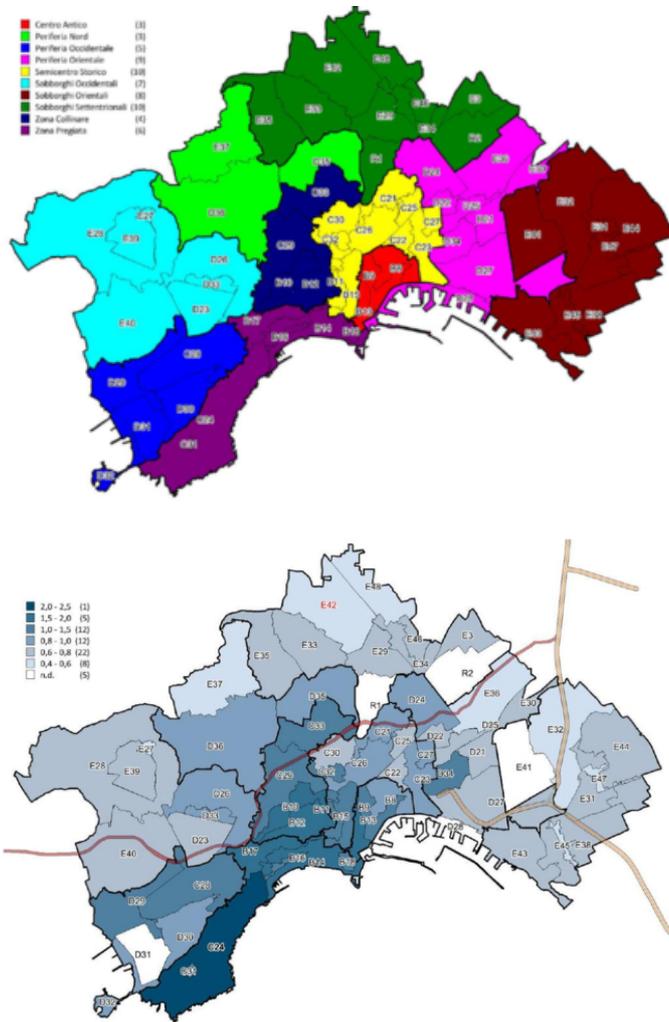


Fig. 2 - Città di Napoli: macro-aree e mappa dei differenziali delle quotazioni nelle zone OMI (fonte: OMI, II semestre 2015)

I valori di questi edifici e, specialmente, dei loro suoli, rappresentano un "valore residuale" che può assumere un ruolo strategico nei processi di rigenerazione orientati al riciclo/riuso della città esistente, piuttosto che alla demolizione ed alla ricostruzione [1].

Congiuntamente a ciò, quest'area è molto vicina al centro storico e funzionale della città; queste stesse caratteristiche, ad esempio, non sono presenti nell'area ad ovest (Bagnoli-Coroglio) e ciò rende l'area est particolarmente appetibile per le scelte di investimento.

Macroaree urbane	Quotazioni medie €/mq 2° semestre 2015
Centro Antico	2.430
Periferia Nord	1.934
Periferia Occidentale	2.377
Periferia Orientale	1.619
Semicentro storico	2.035
Sobborghi Occidentali	1.716
Sobborghi Orientali	1.396
Sobborghi Settecentrali	1.394
Zona Collinare	3.315
Zona Pregiata	4.227
Napoli	2.273

Tab. 1 - Quotazioni medie nelle macro-aree urbane, segmento residenziale (fonte: OMI, II semestre 2015)

Il "potenziale" dei valori dei suoli in quest'area è infatti confermato da alcune scelte di investimento, in linea con le nuove logiche territoriali. Ad esempio, su via Marina (la principale strada costiera nell'area orientale), di fronte al porto turistico, nel 2008 è stato inaugurato il primo hotel di lusso del centro storico della città: l'Hotel Romeo (5 stelle) disegnato dallo studio Kenzo Tange. Inoltre, su via Nuova Marina, è stato inaugurato nello stesso anno l'Hotel H2C (4 stelle), in un luogo fino ad allora inimmaginabile per la localizzazione di strutture ricettive (anche a causa delle condizioni di degrado della zona). Sempre proseguendo su via Marina, nel 2013 è stato inaugurato il megastore del cibo "Grangusto" e su via Brin, nel 2014, è stato inaugurato "Eccellenze Campane", il primo polo gastronomico italiano che, nei suoi 2000 mq, promuove e valorizza l'eccellenza del cibo campano. In questo nuovo scenario di scelte di investimento frammentate, si inserisce anche l'intervento di rigenerazione della grande ex area industriale di via Argine, il nuovo centro commerciale Auchan, nel quartiere Barra nella periferia est della città e in una posizione strategica, tra l'uscita dell'Autostrada del Sole e quella che conduce a Salerno; il complesso, inaugurato nel 2010, assume una certa rilevanza non solo dal punto di vista funzionale, ma anche in relazione alla morfologia ed al paesaggio urbano. L'analisi delle quotazioni medie dello specifico segmento produttivo nell'area orientale della città (dove, insieme alle ex aree industriali vi sono un numero di piccole imprese che rappresentano un considerevole potenziale, come in NapoliEst [5], consente di verificare prezzi che confermano l'attrattività dell'area per gli operatori (vedi Tab. 2).

Microzone - produttivo	Capannoni Industriali		Capannoni Tipici		Laboratori	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Periferica/Porto	500	1.000	52 0	1.050	-	-
Zona Industriale/Est	450	900	45 0	900	-	-
Zona industr.(Gianturco)	470	940	47 0	940	720	1450
Periferica/Poggioreale	-	-	47 0	940	800	1.600
Periferica/ex Macello	-	-	46 0	920	600	1.200
Suburbana/S.Giovanni	470	940	47 0	940	670	1.350

Tab. 2 - Quotazioni medie nell'area est di Napoli, segmento produttivo (fonte: OMI, I° semestre 2016)

Tali scelte di investimento ben dimostrano come alcuni operatori ormai interpretano la città in termini metropolitani [6] e non più in termini comunali; sostanzialmente, tali operatori riescono a vedere opportunità laddove altri vedono solo limiti. In questa prospettiva, considerando che: il porto di Napoli è uno dei più importanti in Italia (in termini di attività commerciali e di traffico crocieristico); nell'area retro-portuale vi sono numerose ex aree industriali ed edifici abbandonati; alcuni importanti centri produttivi si trovano nel contesto metropolitano (come HiTech; Aerospazio; Industria del Gusto); il fenomeno del reshoring [7], incoraggiato da politiche di incentivo per le imprese che rientrano in Italia, ha iniziato ad interessare anche il sud; la logistica rappresenta un segmento strategico del mercato immobiliare (tanto nel contesto Europeo, quanto in quello Italiano); le aree retro-portuali con funzione logistica potrebbero usufruire anche di vantaggi fiscali con l'istituzione delle ZES – Zone Economiche Speciali – o delle Zone Franche Urbane [8]. Considerando tutti questi fattori (congiuntamente ad altri), la proposta di rigenerazione delle aree del retro-porto di Napoli in termini logistici [9], appare un'alternativa più che realistica per lo sviluppo di questa zona della città in una prospettiva metropolitana.

3. La logistica come asset strategico per le aree retro-portuali

Se nei tempi più recenti il tema della *portualità* e della *logistica* ha assunto rilevanza nel dibattito politico ed economico, il tema della rigenerazione urbana è diventato altrettanto dominante nelle politiche di "governo del territorio". In uno scenario che volge sempre di più verso dinamiche competitive globali, sperimentare una nuova politica di sviluppo urbano, economico e sociale attraverso la rigenerazione delle aree retro-portuali del Mezzogiorno da trasformare in Filiere Territoriali Logistiche, sembra essere una sfida ineludibile per uscire dalla crisi [10]. Attualmente la logistica rappresenta un segmento strategico del mercato immobiliare, tanto nel contesto europeo quanto in quello italiano. Come evidenziato in molti studi e rapporti, sta infatti emergendo un forte interesse da parte degli operatori - anche stranieri - nei confronti di immobili con funzioni logistiche. Questo trend positivo ha generato un incremento della domanda (in particolare per magazzini moderni, rispondenti a standard internazionali); si tratta di un tipo di immobili che produce un profitto più alto rispetto a quelli commerciali. Inoltre, nella prospettiva della sostenibilità, un altro importante vantaggio relativo a questo segmento, è un rischio ambientale meno rilevante rispetto agli altri segmenti (abitazioni, etc.). Analizzando il *cap rate* del mercato immobiliare logistico nelle principali città italiane (vedi Tab. 3), emerge che sia nella periferia che nell'hin-

terland, la performance della città di Napoli è la migliore [11], confermando l'attrattività di tale segmento.

Città	periferia	hinterland
Milano	7,2 - 7,9	7,6 - 8,5
Roma	7,7 - 8,2	7,7 - 8,8
Bologna	7,6 - 8,4	7,8 - 8,9
Genova	7,8 - 8,2	7,8 - 8,9
Torino	7,9 - 8,3	8,1 - 9,2
Firenze	7,1 - 8,0	8,0 - 8,9
Napoli	8,0 - 8,6	8,1 - 9,2
Bari	7,9 - 8,3	8,0 - 9,1
Verona	7,1 - 7,4	7,5 - 8,5
Palermo	7,7 - 8,2	8,1 - 9,1

Tab. 3 - Cap rate (%) del mercato immobiliare della logistica nelle principali città italiane [fonte: Scenari Immobiliari, 2014]

La rigenerazione in chiave logistica delle aree retro-portuali nella zona orientale di Napoli può intervenire su almeno quattro aspetti/azioni principali, che occorre verificare in riferimento ai diversi fattori che entrano in gioco:

- bonifica e idoneizzazione* dei suoli interessati da dismissione (tali azioni comportano la stima del costo di produzione per la trasformazione dei suoli e/o degli edifici esistenti);
- recupero di forza lavoro*, come i tanti cassaintegrati del settore edilizio (poiché il processo di trasformazione comporta attività ad elevata intensità di lavoro, l'obiettivo di impiegare i cassaintegrati in deroga del settore edile diviene un fattore strategico per la sostenibilità economica e sociale dell'intervento);
- riconversione* del rapporto "porto-città-aree industriali", in "porto-città-retroporto logistico" [12]; la trasformazione delle aree retro-portuali in servizi di logistica a valore per la produzione di eccellenza nel contesto metropolitano - Aerospazio, HiTech, Industria del Gusto - potrebbe costituire una best practice, come dimostrano molte esperienze internazionali, tra cui il Parco Logistico di Barcellona [13];
- Partnership pubblico e privata*: le aree e gli immobili da rigenerare possono essere oggetto di negoziazione con gli operatori privati (anche stranieri); la loro immissione sul mercato potrebbe contribuire all'auto sostenibilità finanziaria dell'operazione complessiva. Come può essere realizzato tutto ciò? Tali azioni possono essere messe in pratica attraverso un Piano Strategico di indirizzo generale ed inserito flessibilmente, e con "open-mind" nelle dinamiche territoriali (sinergia e coordinamento tra Autorità Portuale e Città Metropolitana). L'attuazione del Piano Strategico per la rigenerazione delle aree retro-portuali opera attraverso un Piano Attuativo (PUA) che identifica l'organizzazione urbana ed infrastrutturale

dell'area (le regole). Una società pubblica responsabile della valorizzazione delle aree retro-portuali viene istituita *ad hoc* (ad esempio, secondo il modello Bilbao Ria 2000). La società viene avviata con un capitale iniziale stanziato dal Governo Centrale con apposito decreto, e si autofinanzia mediante un meccanismo di gestione finanziaria in cui tutti gli azionisti trasferiscono alla società i suoli di cui sono proprietari.

La società si occupa della idoneizzazione e della riurbanizzazione dei suoli stessi e li vende agli operatori privati. Se le aree sono di proprietà privata, è possibile procedere mediante esproprio (legge n.1950/1942) o mediante perequazione urbanistica [14, 15].

In alternativa, il proprietario può conferire l'area alla società in cambio di una partecipazione azionaria alla società stessa (con regole e norme *ad hoc* e non come nel caso di "BagnoliFutura").

4. Alcune conclusioni

Le precedenti analisi e considerazioni evidenziano che la lettura dei valori dei suoli da parte degli operatori avviene su scala metropolitana e non più su scala comunale. L'esplorazione della città metropolitana di Napoli ha consentito di verificare che il mercato identifica nuove centralità laddove gli operatori tradizionali vedono solo aree periferiche. Ciò significa che lo spazio metropolitano sta nel perimetro amministrativo, ma rivela se stesso soprattutto negli investimenti immobiliari.

La rigenerazione in chiave logistica delle aree retro-portuali della zona orientale di Napoli, non solo può rappresentare una concreta opportunità in termini di sviluppo e di scelte immobiliari, ma, rispetto ai progetti finora ipotizzati per quest'area, risulta anche maggiormente coerente con le nuove dinamiche territoriali.

Bibliografia

- [1] Micelli E., *L'eccezione e la regola. Le forme della riqualificazione della città esistente tra demolizione e ricostruzione e interventi di riuso*. In: Rivista SIEV - Valori e valutazioni. Teorie ed esperienze, n. 12, Dei, Roma, maggio, 2014
- [2] Molognoni E., Dondi dall'Orologio L., Nomisma (2011). *La geografia immobiliare e la geografia urbana: interrelazioni tra mercato e forma urbana*. In: AISRE, anno 2011 - 2012
- [3] Camagni R., *Urban development and control on urban land rents*. In: Annual Regional Science, Springer, 2016
- [4] Allen A., *Sustainable cities or sustainable urbanization*. In: UCL's journal of sustainable cities. Informazioni su: www.ucl.ac.uk/sustainable-cities, 2009
- [5] Celentano R., Guadagno L., Palescandolo M., Scognamiglio S., Sposito S. e Meldolesi L., *NapIEst, Piccole imprese e tessuto socioeconomico di Napoli Est*. (eds.), Napoli, 2010
- [6] Camagni R., *Le aree metropolitane italiane per lo sviluppo del paese: obiettivi e competenze nella nuova legge*. In: Le città metropolitane: una riforma per il rilancio del paese, Convegno organizzato dalla RETE delle Associazioni Industriali Metropolitane, Firenze, 2014
- [7] Forte E., Miotti D., *Politiche di offshoring e reshoring nelle strategie di sviluppo e crescita del Mezzogiorno*. In: AISRe XXXVI Conferenza scientifica annuale, settembre 2015
- [8] Belli A., Camagni R., Donolo C., Vitiello I., Comune di Napoli, Assessorato al Piano Strategico. Piano Strategico di Napoli. *Le zone franche urbane: uno strumento per la rigenerazione dell'area metropolitana. Prime valutazioni e dati*. Novembre, Napoli, 2006
- [9] Svimez, Piano di primo intervento per il Mezzogiorno, Roma, 18 dicembre 2014
- [10] Forte E., *La rivoluzione logistica*. In: Quaderni SVIMEZ, Roma, 2014
- [11] Scenari Immobiliari, *Il mercato immobiliare della logistica in Italia*, Rapporto Logistica, 2014
- [12] Delponte I., *Porto-città-retroporto logistico*. In: PORTUS i., 2007
- [13] Forte F., *L'economia della bellezza: prime evidenze empiriche per la rigenerazione urbana*. In: Forte E. (a cura di), *La trasformazione logistica del territorio urbanizzato*, FrancoAngeli, Milano, 2009
- [14] Camagni R., Micelli E., Moroni S., *Diritti edificatori e governo del territorio: verso una perequazione urbanistica estesa?*, Introduzione. In: Scienze regionali - Italian Journal of Regional Science, 2, pp. 5 - 8, 2014
- [15] Micelli E., *I diritti edificatori per il governo del territorio: strumento generalizzato o tecnica di nicchia?*. In: Scienze regionali - Italian Journal of Regional Science, 1, pp. 123 - 129, 2016

