

**Iniziativa:** Progetto di nuovo Terminal in Reggio Calabria per il traghettamento sullo Stretto.  
**Relazione:** Considerazioni sul PUMS della Città di Reggio Calabria  
**Data:** 14 giugno 2018

### Sintesi del PUMS relativa ai CDU

Di seguito è proposta una completa sintesi di quanto previsto dal PUMS di Reggio Calabria relativamente ai CDU (Centri di Distribuzione Urbana). La sintesi ripropone (spesso testualmente) parte dei contenuti del PUMS relativi ai CDU, evitando omissioni che potrebbero essere significative ai fini della comprensione di quanto disposto dal PUMS.

Il PUMS prevede la riorganizzazione del sistema distributivo della città di Reggio attraverso la realizzazione di CDU al fine di ridurre la congestione stradale e la sosta irregolare ed efficientare la distribuzione urbana delle merci.

Un CDU è una piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana. Nel CDU si smistano e si riaggregano tali merci al fine di ottimizzare i giri di consegna. Nel CDU le operazioni di consolidamento possono essere affiancate anche da quelle di stoccaggio e magazzinaggio e da altri servizi.

Il processo distributivo previsto dal PUMS è costituito, in prima fase, dalle seguenti attività:

1. la merce ordinata al fornitore è spedita verso una nuova piattaforma distributiva di riferimento per l'area metropolitana di Reggio Calabria;
2. arrivata nella piattaforma distributiva, la merce destinata a Reggio Calabria, è trasferita su veicoli di minori dimensioni rispetto agli autoarticolati utilizzati per le lunghe percorrenze, e trasportata nei CDU;
3. nei CDU la merce è smistata, consolidata e trasferita su veicoli elettrici per la distribuzione nel centro urbano.

In una seconda fase è previsto che i CDU siano serviti con la modalità ferroviaria: le merci verrebbero trasportate con treni shuttle dalle piattaforme ai CDU, dove verrebbero poi trasferite sui veicoli elettrici per essere consegnate ai destinatari.

Il PUMS propone che siano elaborati studi di fattibilità tecnica ed economica finalizzati a determinare numero, localizzazione e caratteristiche funzionali dei CDU, compreso il modello di gestione necessario a garantirne la sostenibilità economica, ambientale e sociale. Prevede che, in base ai risultati di tali studi, si potrà valutare l'opportunità di loro realizzazione.

In particolare, per l'individuazione delle aree da destinare a CDU propone una metodologia per gradi e iterazioni, che prevede di partire, in parallelo, con la mappatura delle aree di potenziale insediamento di CDU e dei generatori di domanda, per poi cercare di far corrispondere le esigenze dei generatori di domanda merci con le localizzazioni. Valuta che tale processo consentirebbe di individuare le aree di insediamento migliori rispetto ai generatori di domanda, le quali dovrebbero poi essere verificate rispetto all'accessibilità ed ai requisiti logistici.

A solo titolo di esempio sulla metodologia da porre in essere, il PUMS individua due ipotesi localizzative per i CDU, precisando che esse dovranno essere verificate per mezzo di specifiche valutazioni, seguendo la metodologia sopra proposta. Le caratteristiche che hanno portato all'individuazione delle due aree sono:

- vicinanza all'area distributiva;
- buona accessibilità alla rete stradale principale;
- possibilità di un loro recupero e/o riconversione;
- possibilità di trasportare in futuro le merci sul vettore ferroviario.

La prima ipotesi localizzativa è quella a ridosso dell'arrivo della rampa Porto perimetrata in rosso nella Figura 1.

La seconda ipotesi localizzativa è un'area su via Galvani di proprietà del gruppo FS, perimetrata in azzurro nella Figura 2. Quest'area, diversamente dall'altra, è servita da un binario che accede direttamente alla rete ferroviaria, senza dover compiere manovre di terminalizzazione.

Per nessuna di tali ipotetiche localizzazioni sono sviluppate specifiche analisi, che sono rinviate a successive valutazioni di fattibilità da realizzare a valle del PUMS.



Figura 1



Figura 2

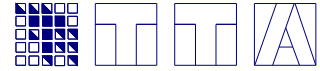
### **Considerazioni su quanto esposto nel PUMS**

Dalla lettura del PUMS non risulta che il sito in area portuale, indicato nella Figura 1, sia stato scelto come luogo fisico in cui insediare un CDU. E' stato, invece, individuato come sito di potenziale interesse "a solo titolo di esempio sulla metodologia da porre in essere" per l'individuazione e la valutazione dei CDU.

Si nota, a tale riguardo, una diversa stesura dei testi nel PUMS e nella Memoria predisposta dalla Città di Reggio Calabria e inviata al Ministero (in cui sono riportati estesi stralci del PUMS):

- Nel PUMS: "A nord, a ridosso dell'arrivo della rampa Porto al di fuori dei cancelli di ingresso del Porto, si localizza il primo dei due CDU ipotizzati".

Questa frase è preceduta dalla seguente: "A titolo di esempio sulla metodologia da porre in essere e come ipotesi necessarie per valutare i benefici ottenibili dagli interventi, in Figura 6.18 si riportano due ipotesi



---

localizzative per i CDU che andranno verificate per mezzo di specifiche valutazioni, seguendo la metodologia proposta.” (sono le due ipotesi localizzative sopra riportate nelle Figure 1 e 2).

- Nel testo della Memoria **nello stesso punto** si legge invece “A nord, a ridosso dell’arrivo della rampa Porto al di fuori dei cancelli di ingresso del Porto, si localizza il primo dei due CDU”. **Sono omessi, rispetto al testo del PUMS, sia l’aggettivo “ipotizzati” in coda alla frase citata sia l’intera frase di sua premessa.** A causa di tali omissioni risulta una lettura degli specifici contenuti del PUMS sostanzialmente diversa da quella reale.

A latere di questa considerazione si rileva, inoltre, che il sito in questione (quello di Figura 1) ha una superficie molto piccola (circa 2.500 mq) rispetto alla funzione di CDU e non è dotato di raccordo ferroviario, requisito selettivo esplicitamente individuato dal PUMS per la localizzazione dei CDU.

Il sito di Via Galvani (anche esso individuato a soli fini esemplificativi) è invece, dotato di raccordo ferroviario diretto e ha una superficie di circa 9.000 mq: presenta, perciò, requisiti sicuramente più idonei per l’insediamento di un CDU.