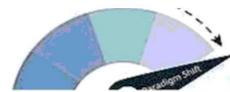


Il cambio di paradigma, gli scambi commerciali



Per le imprese una svolta Napoli più vicina all'Europa

►Ricci, ad del Cis: così il Mezzogiorno entra nel sistema dei grandi corridoi ferroviari in direzione Nord Tavassi, patron di Temi: passo cruciale, ora regolare e favorire anche l'utilizzo notturno dei futuri raccordi

COLLEGAMENTI

Nando Santonastaso

È come se tutte le tessere di un mosaico finora irrealizzabile stessero per andare al posto giusto. Il mosaico è quello del sistema intermodale del trasporto merci del Mezzogiorno diretto al Nord e in Europa e finora penalizzato da problemi di ogni genere, dalla scarsa efficienza dei porti ai limiti infrastrutturali condensabili, almeno in parte, nell'assenza pressoché totale dei collegamenti da ultimo miglio. Le tessere sono quelle che, grazie alle risorse del Pnrr e alle prospettive previste da sgravi e sburocraizzazione della Zes unica, rendono finalmente concreta la svolta, come nel caso del cantiere che collegherà senza più strozzature il porto di Napoli alla rete ferroviaria nazionale. «Disporre di un terminal che permetterà alle merci di partire direttamente dallo scalo marittimo è sicuramente un enorme vantaggio sia per la maggiore velocità dei trasporti sia perché inserirà a pieno titolo il Sud nei grandi corridoi ferroviari verso il Nord, e ovviamen-

te viceversa, ai quali sta lavorando alacremente Rfi», dice Claudio Ricci, amministratore delegato di Cis Interporto, il sistema di imprese private più diffuso e organizzato nel Mezzogiorno. E quando parla di «corridoi ferroviari» Ricci sa a cosa si riferisce: «Rfi ha progettato l'allargamento delle gallerie della dorsale tirrenica, come pure quelle della dorsale centrale, per consentire il transito di convogli più larghi degli attuali, sui quali cioè verranno

caricati gli automezzi che trasportano i container, non solo questi ultimi, la cui larghezza è ovviamente maggiore. È il sistema che già si utilizza ad esempio a Rotterdam e nei grandi porti del Nord Europa attraverso il quale si riducono i tempi di trasbordo dalle navi ai treni e si riducono di conseguenza anche i costi del trasporto stesso. Oltre tutto dal 2026 sarà possibile assemblare anche convogli di 750 metri di lunghezza, 200 in più degli attuali: insomma, l'opportunità per Napoli di essere perno di questo nuovo sistema appare oggettivamente significativa», dice ancora Ricci.

LA COMPETITIVITÀ

Il cantiere del Pnrr a Napoli, dunque, per rendere sempre più attrattivo il Mezzogiorno e il suo sistema portuale senza peraltro danneggiare i progetti di chi, come nel caso proprio dell'Interporto di Nola, si è attrezzato da tempo per l'uscita e l'arrivo delle merci via rete ferroviaria. «Il futuro terminal ferroviario del porto di Napoli sarà un'occasione per tutti, sbloccherà nodi strutturali a dir poco insostenibili e accrescerà il numero dei treni provenienti dal Sud, garantendo un taglio delle spese che oggi può essere solo auspicato», insiste Ricci.

Le imprese della logistica non chiedono di meglio. Dice Francesco Tavassi, patron del Gruppo Temi, napoletano e leader riconosciuto del settore: «I lavori che inizieranno al Porto, finanziati grazie al Pnrr, permetteranno gli indispensabili, nuovi collegamenti stradali e ferroviari dalla costruenda dorsale di Levante ai raccordi ferroviari e autostradali esistenti.

In questo senso, è giusto sottolineare l'importante lavoro svolto dall'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata e dal segretario generale Giuseppe Grimaldi. Va però sottolineato che per poter sfruttare al meglio questi investimenti infrastrutturali occorre regolare e favorire anche l'utilizzo notturno dei futuri raccordi. Sarà indispensabile in tal senso una forte sinergia tra l'Autorità portuale stessa, la Regione Campania e le Ferrovie dello Stato». Nessun dubbio invece sul fatto che con i nuovi investimenti del Pnrr i ricambi sul sistema delle imprese e della logistica saranno importanti: «Sarà necessario - conferma Tavassi - che siano sempre più utilizzati gli Interporti e i retroporti, sia per i traffici in export che in import. Così daremo a Napoli un contri-

buto importante per la decarbonizzazione, e quindi la sostenibilità ambientale. Come pure, ci sarà bisogno di accelerare i controlli doganali che oggi rallentano in modo non sempre comprensibile le attività. Al punto che alcuni operatori

Per le imprese una svolta
Napoli più vicina all'Europa



commerciali sono spinti a scegliere altri porti considerati più efficienti sotto questo aspetto».

NON SOLO NAPOLI

Il mosaico che si compone è in ogni caso un'ottima notizia per il sistema delle imprese, a partire da quelle campane: «Accolgo con entusiasmo la notizia della via ufficiale a settembre dei lavori al porto di Napoli per il suo collegamento alla rete ferroviaria - dice il presidente di Confindustria Campania e di Confindustria Avellino Emilio De Vizia -. Ogni infrastruttura utile in Campania, soprattutto se di questa portata, apporta benefici generali a tutto il territorio. Nel nostro tempo non bisogna più ragionare con orizzonti ristretti ma, al contrario, avere una visione di lungo respiro. L'arrivo dei binari al porto, funzionali ad un rapido e snello trasporto merci, apre mille op-

portunità per tutti. E, ancora una volta, pone l'Irpinia, già beneficiaria dell'ormai certa a farsi piattaforma logistica in Valle Ufita, in una posizione baricentrica di grande vantaggio». È un'altra tessera che finisce al posto giusto: «Da una parte - spiega De Vizia - il collegamento diretto su rotaia con il versante pugliese e l'apertura verso Bari e l'Adriatico, dall'altra la possibilità di avere una connessione anche dalla strada ferata che partirà dal porto di Napoli. Certo, mancherebbe ancora un tratto passante per Avellino e un pezzo della provincia, ma l'aggancio che pone sempre più le aziende dell'area industriale irpina all'interno del corridoio tra i due mari porta con sé tante occasioni di sviluppo interessanti. Confindustria Campania e Confindustria Avel-

lino saranno attente a creare le condizioni affinché i nostri imprenditori possano approfittare delle opportunità che si creeranno. Del resto, il futuro dei trasporti, specie commerciali, è sempre più su ferro. E lo sviluppo legato alla direttrice verso Bari, a pochi metri dalle aree industriali in ambito Zes, infrastrutturate e con ampie aree ancora disponibili le renderà ancora più appetibili. A tutto ciò si aggiunga che con la nomina di Giosy Romano a capo della Zes Unica del Mezzogiorno c'è una garanzia in più per tutti, e il gioco è fatto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DE VIZIA: BENEFICI PER TUTTI IN PARTICOLARE SI RAFFORZA LO SNODO IRPINO CON IL SITO DELLA VALLE UFITÀ

IL CAMBIO DI PASSO SI AGGIUNGERÀ AGLI INCENTIVI ZES E RENDERÀ PIÙ CONVENIENTE INVESTIRE AL SUD

