

Sud forte per i porti ma deve crescere nelle basi logistiche

Negli scali del Mezzogiorno passa il 52% del traffico Ro-Ro Solo 24 accosti connessi alle ferrovie contro i 206 del Nord

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Secondo un recente studio presentato a Bologna in occasione di Innovalab 20-24, il mercato della logistica italiana è destinato a superare i 140 miliardi di dollari nel 2030, con un tasso di crescita annuo dal 2024 del 3,71%. Un trend clamoroso ma quasi ininterrotto dal 2009, quando il fatturato delle aziende italiane del settore era di 71,2 miliardi di euro ma già nel 2023 aveva raggiunto i 112 miliardi, con una crescita del 57%. Di fronte a questi numeri l'impatto delle piattaforme logistiche nel Mezzogiorno appare potenzialmente enorme. È vero che, al momento, non ci sono dettagli specifici sul piano statistico per la macroarea ma, come osserva Alessandro Panaro, capo del servizio Maritime and Energy di SRM che presenta domani a Napoli l'annuale Rapporto sull'economia del mare, «vale davvero la pena enfatizzare il fatto che i porti del Mezzogiorno valgono, in termini di traffico merci, il 47% del totale nazionale. E che dunque queste piattaforme logistiche rappresentano uno strumento importante al servizio della movimentazione delle produzioni industriali dell'area ed anche dell'intero Paese». In effetti, il settore manifatturiero del Sud attraverso i porti sposta oltre il 60% dei propri prodotti (automotive, agroindustria, aerospazio, aeronautico, tessile) e li fa pervenire in ogni parte del mondo attraverso un altro tipo di piattaforma logistica stavolta semovente, la nave (nel solo settore Ro-Ro il Mezzogiorno rappresenta il 52% del traffico italiano).

Se invece si ragiona in termini di piattaforme logistiche cosiddette Inland (entroterra), ovvero gli interporti e l'intermodalità, la strada da percorrere al Sud è ancora in parte da costruire. In tutto il Mezzogiorno, secondo i dati di Srm, ci sono solo 24 accosti portuali connessi alla rete ferroviaria, mentre nel Nord Est 159 e nel Nord Ovest 47, uno sbilanciamento evidente. Questo, però, conferma che le potenzialità del Sud anche sotto questo versante sono notevoli considerato che Gioia Tauro non può essere visto solo come un porto di trasbordo e che gli scali di Napoli e Taranto vanno sempre più inquadrati in un'ottica strategica secondo Srm, il primo come grande proiezione atlantica del Paese, il secondo per rafforzare i rapporti con il Middle East.

I PLAYER

A conferma di tutto ciò ci sono investimenti già in atto da parte di player come Ferrovie dello Stato che rafforzano la strategia del Mezzogiorno come hub logistico dell'area euromediterranea. «Abbiamo destinato oltre 56 milioni al Sud per il potenziamento di terminal e impianti logistici», dice Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, incontrando gli stakeholder del Mezzogiorno per fare il punto sul piano del Polo Logistica per il rilancio dell'intermodalità e dello shift modale verso il trasporto ferroviario delle merci. E aggiunge: «Per diventare il player europeo della logistica abbiamo in atto un Piano Industriale che prevede l'investimento di tre miliardi in dieci anni per il rinnovo della flotta, il potenziamento dei terminal esistenti e la realizzazione di nuovi hub multimodali, il consolidamento dell'intermodalità con gomma e navi per generare valore per l'industria e per i territori, con una grande attenzione alle aree del Mezzogiorno».

È un tema che interessa da vicino il più grande Interporto meridionale, quello di Nola, che rappresenta anche grazie all'insediamento delle 300 aziende del Cis un sistema efficiente e innovativo per il territorio meridionale (e non solo). È, infatti, uno dei più attivi tra i 26 interporti presenti in Italia. È posizionato strategicamente lungo uno dei principali corridoi intermodali italiani (BerlinoPalermo) ed è pertanto il naturale riferimento dei grandi porti del Sud, per rilanciare le merci verso il Nord Italia ed il centro dell'Europa, grazie ad una efficiente attività intermodale, soprattutto ferro/gomma. "Cuore" dell'intermodalità è il terminal intermodale gestito da TIN - Terminal Intermodale Nola S.p.A. società interamente controllata da Interporto Campano.

Nel 2023 il numero dei treni intermodali, dopo una fase di stasi, ha ripreso a crescere (+7,4%) raggiungendo i 1500 treni/anno, grazie all'attivazione di nuovi servizi da parte di operatori intermodali che in precedenza non

si attestavano su Nola Interporto. Un trend che dovrebbe rafforzarsi nel 2024, fino a una previsione di +25% a fine anno.

Numeri che confortano l'ottimismo e che, in considerazione delle grandi attese legate alla Zes unica, al Piano Mattei e alla centralità del Mediterraneo nei rapporti tra Europa e Africa, sembrano incoraggiare previsioni di crescita della logistica anche al Sud. Non tutto, però, è rose e fiori: «In Campania stiamo purtroppo subendo delle ripercussioni notevoli della crisi mediorientale - dice Francesco Tavassi, tra i leader nazionali della logistica con la società Temi di stanza a Napoli -. Sia i tempi che i costi dei trasporti sono aumentati in modo vistoso. E ciò sta pregiudicando la possibilità di gestire gli arrivi delle materie prime nelle condizioni precedenti. Aumenta, poi, la richiesta di trasporto intermodale: anche a causa della crisi dovuta alla guerra intestina nella regione mediorientale, si cercano dei mezzi di trasporto che possono essere alternativi a quello marittimo». Ma la buona notizia per le piattaforme logistiche meridionali è che, come conferma lo stesso Tavassi, «la possibilità di imbarcare o sbarcare la propria materia prima in altri porti e di farla proseguire con i treni o con la gomma sta avendo un discreto successo. La Campania resta comunque dotata di infrastrutture molto competitive: due interporti, due porti e adesso due aeroporti, che permettono di gestire merci e passeggeri con servizio di primissimo livello. Il nostro comparto è in costante crescita, ed è determinante per lo sviluppo del territorio, perché permette ai nostri clienti di poter raggiungere i mercati di riferimento, italiani e stranieri, nel minor tempo possibile. In questo senso l'azienda che presiedo, Temi Spa, ha sviluppato servizi aggiuntivi di logistica integrata, sia a supporto delle esportazioni dei prodotti verso i mercati internazionali, che della possibilità di esternalizzare alcune funzioni aziendali. Il nostro bilancio 2023 si è chiuso con l'aumento di fatturato e margine lordo che ci aspettavamo, mentre continua la costruzione dell'immobile di circa 20.000 metri quadri all'interno dell'interporto di Nola, che prevede anche un raccordo ferroviario dedicato». È il cambio di paradigma di chi partendo dal Sud ha capito che la competitività Made in Mezzogiorno non era affatto un tabù. O, peggio, un'utopia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA