I sistemi logistici del Sud chiave di crescita del Paese

Ecco come un unico impianto organico multimodale con gli scali di Napoli e Gioia Tauro connessi con gli interporti di Nola e Marcianise è diventato il nuovo hub di sviluppo in Italia

L'ANALISI

Ercole Incalza

Questa volta non è l'interporto di Verona (il famoso quadrante Europa il più grande impianto intermodale della Unione Europea), non sono i porti di Genova, di Livorno e di Trieste, a testimoniare la crescita della nostra offerta e della nostra domanda di trasporto delle merci; cioè per la prima volta nella storia del sistema logistico del Paese è un sistema ubicato nel Mezzogiorno a diventare motore organico di un processo di crescita davvero inimmaginabile e che coinvolge direttamente ed indirettamente realtà portuali, realtà interportuali e reti ferroviarie. Mi riferisco al sistema caratterizzato da:

I porti di Gioia Tauro, Salerno e Napoli

Gli interporti di Nola, Marcianise e Battipaglia

I collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Marcianise (avviati i lavori)

L'asse ferroviario Gioia Tauro Salerno Napoli Roma Bologna

Questo che ripeto, come riconosciuto dallo stesso imprenditore Aponte, è senza dubbio un vero ed articolato sistema logistico in via di sistematica e continua crescita, diventa un riferimento per l'intero Paese in quanto non solo garantisce ormai da oltre un anno una crescita delle movimentazioni superiore al 10% ma supporta uno dei comparti produttivi chiave della nostra economia, cioè quello legato al comparto agro alimentare. Questo comparto, come riportato da una ricerca della Coldiretti, nel 2023 aveva subito un danno di 96 miliardi di euro proprio per l'assenza di una adeguata offerta infrastrutturale.

Ebbene, leggendo le iniziative in corso del gruppo MSC dell'imprenditore Aponte nel nodo di Gioia Tauro ed entrando nel merito della serie di interventi nel sistema portuale campano ci rendiamo conto che questa realtà diventa sempre più determinante nella risposta alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più esigente e sempre più legata a sistemi integrati di trasporto, cioè non solo reti stradali, non solo reti ferroviarie, non solo nodi portuali ed interportuali ma un "unico impianto organico multimodale".

GLI INVESTIMENTI

In questo articolato impianto multimodale il porto di Napoli riveste un ruolo chiave, infatti solo oggi stiamo scoprendo e capendo che: il porto di Napoli ha una superficie di circa 390mila metri quadrati, dispone di quattordici banchine per l'attracco delle navi e si estende per circa dodici chilometri dal centro storico della città fino alla periferia orientale di San Giovanni a Teduccio. Il PNRR ha stanziato circa 260 milioni per il potenziamento dello scalo napoletano: l'elettrificazione della banchina per le grandi navi da crociera a ovest, a est il prolungamento della diga foranea, la trasformazione della Darsena Levante a terminal container e il suo collegamento alla rete ferroviaria cargo già esistente. Il progetto di adeguamento della Darsena ha l'obiettivo di duplicare il volume di traffico merci fino a circa 1,4 mln di container l'anno. In realtà come più volte anticipato da questo giornale sta cambiando integralmente la narrazione su ciò che il Mezzogiorno e la sua offerta infrastrutturale rappresenta per la crescita e lo sviluppo del Paese e penso che questo ormai oggettivo convincimento rappresenti un punto di riferimento nella redigenda riforma della offerta portuale ed interportuale del Paese; ormai penso sia evidente quale sia diventato il ruolo di queste realtà del Sud, ormai è evidente che non ha più senso leggere distintamente le funzioni di porti ed interporti, non ha più senso non riconoscere la rilevanza economico finanziaria a questi nodi del Sud che da soli incidono, per oltre il 2%, nella formazione del Prodotto Interno Lordo del Paese.