Porti del Mezzogiorno «ampie potenzialità di ulteriore sviluppo»

La fondazione Most: Napoli, Salerno e Gioia Tauro fortemente competitivi +10% di traffico, ulteriori margini di incremento rafforzando le infrastrutture

IL FOCUS

Antonino Pane

Sono i porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro ad avere le maggiori possibilità di sviluppo in futuro con un ampio margine di potenzialità di crescita. Oggi i traffici aumentano a doppia cifra, ma quando saranno collegati alla rete ferroviaria nazionale e, quindi, agli interporti di Nola, Marcianise e Battipaglia, diventeranno un unico grande hub che ci invidierà tutto il mondo. Il focus sul Mezzogiorno del rapporto Freight Insights della fondazione Most, elaborato con Confcommercio e Confrtrasporto sulla portualità italiana, mette in evidenza propria queste specifiche che, una volta risolte faranno decollare definitivamente i porti del Sud.

I TERMINAL FERROVIARI

Innanzitutto l'intermodalità strada-ferro: mancanza di terminal ferroviari da Roma in giù e minore sviluppo del traffico ferroviario. Al Sud i tempi di percorrenza per raggiungere i terminal sono superiori al resto d'Italia (a parte le aree limitrofe ai grandi nodi intermodali) e superiori alle 2 ore rispetto ai tempi medi (al Centro Nord dove la maggior parte dei terminal ferroviari raggiungibili in meno di 45 minuti). La soluzione per questo gap è già risolta per Gioia Tauro, dove il terminalista Msc ha già attivato treni per gli interporti di Nola e Verona, e sta muovendo i primi passi nel porto di Napoli. Grazie al Pnrr, infatti, è stato finanziato con 20 milioni di euro il piano di collegamento ferroviario all'interno del porto tra la nuova darsena di levante e il varco Bausan. Il progetto ha avuto un avvio lento perché si tratta di attraversare più concessioni ma alla fine si è trovato un accordo per far partire i lavori. «Questo cantiere è fondamentale per il futuro del porto di Napoli - ha ribadito il commissario Andrea Annunziata - perché apre una importante porta sul futuro. I lavori, purtroppo, procedono lentamente anche perché ampie aree della nuova darsena di levante sono diventate cantiere per gli altri lavori alla diga foranea: il prolungamento e il rafforzamento. Comunque, l'opera è partita e dovrà essere completata».

L'ACCESSIBILITÀ

Il rapporto mette anche in evidenza che per l'accessibilità alle aree portuali i tempi sono troppo alti. Dalle aree centrali delle regioni del Sud i tempi di percorrenza per raggiungere gli scali portuali sono superiori a 2 ore. Questo è un altro dato su cui bisogna riflettere. Il porto di Napoli con il nuovo piano regolatore sposta i contenitori sulla nuova darsena di levante, così come tutto il traffico RoRo che quindi si avvicina alla rete autostradale. Un bel passo in avanti perché i tir con i contenitori non dovranno più attraversare via Marina perché potranno entrare direttamente nei terminali delle varie compagnie di Navigazione. Anche Salerno avrà enormi benefici dal nuovo collegamento in costruzione tra il porto e la rete autostradale. «Il rapporto - spiega Pasquale Russo, presidente di Confrtrasporto e vice presidente di Confcommercio - oltre a evidenziare i tempi di percorrenza, sottolinea che gli ottimi risultati dei porti Meridionali sono stati ottenuti nonostante il fatto si sconti una congestione stradale che allunga i tempi di oltre 35 minuti di percorrenza. Questo significa che sono necessari investimenti infrastrutturali per superare la congestione stradale, che in molte tratte evidenzia una saturazione della rete».

LA SATURAZIONE

Il rapporto mette anche in evidenza che nei porti del Sud le aree dedicate ai container sono in via di saturazione degli spazi. A Napoli e Salerno manca poco, Gioia Tauro, principale porto di Italia e del Mediterraneo, rischia a breve la saturazione aree, mentre Taranto è sostanzialmente inutilizzato. E, in questo ambito, bisogna anche ricordare che porti italiani, e in particolare quelli del Sud, aumentano nonostante la competizione con i porti del Nord Africa. «Il rapporto della Fondazione Most - sottolinea Russo - evidenzia

come i porti del Sud risultino strategici per il Paese, ma mancanza di una regia complessiva per coordinare interventi specifici, come i dragaggi, rischia di bloccare gli scali che lavorano e rischiano di non avviare processi di crescita che avrebbero ancora grandi potenzialità». Gli aumenti dei container nel porto di Napoli di quasi il 10% nel 2024; la fortissima crescita di Gioia Tauro, ben oltre il 10% nel 2024 e l'ottima performance di Salerno evidenziano che una volta colmato il gap dei collegamenti questi porti diventeranno un grande motore di crescita non solo per il Mezzogiorno ma per l'intero Paese. Infatti, il rapporto sottolinea che il porto di Napoli è ben connesso sia per movimento merci con autostrade del mare che per linee passeggeri, così come pure i terminal ferroviari campani con il territorio della regione. Ora si tratta, in definitiva, di collegare il resto del Sud anche in condizioni ottimali con i terminal ferroviari, per chiudere un anello di sviluppo fondamentale per il Paese. Per Napoli, ad esempio, si tratta di collegare il fascio dei binari del porto con la stazione di Napoli Traccia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA