

Pronto lo svincolo sull'A30 l'Interporto Sud Europa rilancia sulla logistica

A breve l'attivazione dell'uscita Maddaloni sulla Caserta-Salerno: benefici diretti su viabilità e efficienza dei trasporti. All'infrastruttura fanno capo 35 grandi operatori

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Ci sono infrastrutture della mobilità che cambiano la vita di un territorio, migliorando l'impatto degli investimenti delle imprese e rendendoli più convenienti, anche tutelando la qualità della vita di chi ne beneficia. È quanto accadrà, secondo tutte le valutazioni tecniche dedicate all'argomento, con il nuovo casello autostradale di "MaddaloniInterporto Sud Europa" sulla A30, sull'autostrada Caserta-Salerno, di imminente inaugurazione. Un intervento, atteso da anni, che sembra possibile paragonare al ricasco previsto dall'Alta velocità/capacità ferroviaria in corso di realizzazione tra Napoli e Bari. Lo spiegano in modo molto chiaro (e certificato dal sistema universitario campano) pochi ma eloquenti numeri. A regime, sull'Interporto Sud Europa, localizzato tra Marcianise e Maddaloni in provincia di Caserta, gravita un traffico annuo di circa 800mila veicoli, di cui quasi 300mila mezzi pesanti. Il nuovo casello e la riorganizzazione dei gate della struttura intermodale porteranno alla razionalizzazione strutturale dei flussi logistici, secondo queste previsioni su base annuale: circa 5,6 milioni di chilometri di percorrenze in meno, di cui 1,6 milioni riconducibili a mezzi pesanti; oltre 44.000 ore complessive risparmiate nel traffico ordinario dell'area di cui più di 20.000 relative al trasporto pesante; una riduzione stimata di circa 2.000 tonnellate di emissioni di CO₂. «Si può ben parlare di una svolta che rafforza in modo significativo il ruolo di Interporto Sud Europa come infrastruttura strategica al servizio della Regione Campania e del sistema logistico nazionale», spiega Giancarlo Cangiano responsabile delle Relazioni istituzionali e della Comunicazione della società proprietaria dell'area su cui sorge l'infrastruttura. In termini ancora più concreti, il nuovo casello consentirà insomma un collegamento diretto tra l'Interporto e la rete autostradale, migliorando l'accessibilità dell'area e riducendo l'impatto del traffico sulla viabilità ordinaria del territorio, con benefici concreti anche per il Comune di Maddaloni.

LE PROSPETTIVE

Per Interporto Sud Europa è probabilmente il segnale di un salto di qualità che i numeri, anche in questo caso, autorizzano già da tempo a ritenere inevitabile. Parliamo di una realtà che si sviluppa su una superficie complessiva di 4,2 milioni di metri

quadrati e dispone attualmente di circa 400mila metri quadrati di superfici coperte, di cui 100mila metri quadrati direttamente raccordati al piazzale intermodale, a riprova della originaria e mai dimenticata vocazione alla logistica integrata ferro-gomma. Premiato da una favorevole collocazione geografica (il porto di Napoli è a soli 40 km, quello di Salerno a 75 km, l'aeroporto di Capodichino è a 25 km, l'Interporto di Nola a 31 km), ha potenzialità di crescita ancora in gran parte inesprese. Ci sono ad esempio almeno altri 400mila mq di area da poter attrezzare per futuri insediamenti e di sicuro non sbaglia Cangiano quando osserva che «l'intervento infrastrutturale sulla A30 conferma Interporto Sud Europa come infrastruttura moderna, efficiente e sostenibile, capace di coniugare sviluppo economico, tutela ambientale e qualità della vita dei territori».

LA STRUTTURA

Le premesse sono incoraggianti. Attualmente l'Interporto ospita 35 grandi operatori della logistica, anche stranieri, ognuno dei quali di fatto è già un'eccellenza nel settore (da Decathlon a Sda, da Consorzio Powergroup a Susa, da Logista Italia a LogisticaUno) per circa 3mila tra addetti diretti e indiretti. I 12 binari di carico-scarico delle merci garantiscono collegamenti e servizi ferroviari da e per Catania, Milano Bicocca, Verona, Busto Arsizio (1.800 i treni annuali nelle due direzioni) con la possibilità di interagire con l'annesso scalo di smistamento ferroviario che le Fs hanno localizzato nell'area diversi anni fa e che di fatto ha aperto la strada all'insediamento dell'Interporto. Una storia che in passato non è stata sempre accompagnata da momenti felici ma che non ha mai visto l'infrastruttura casertana rinunciare al suo ruolo, favorito come detto dal possesso dell'area su cui si è sviluppata. Una peculiarità che in termini imprenditoriali ha un peso determinante e che ora che la nuova viabilità si è sbloccata può ancora determinare ulteriori margini di crescita in una regione che attraverso la logistica e l'export ha costruito una leadership importante nel Sud.

© RIPRODUZIONE RISERVATA