

Trasporti, la gomma batte ancora il ferro ma l'Interporto di Nola in controtendenza

LE INFRASTRUTTURE

Antonino Pane

L'Italia è quarta in Europa per trasporto merci su ferro, e quinti su gomma. Lo dice l'Istat, ma non è così dappertutto: l'Interporto di Nola, ad esempio, anche nel 2025 ha registrato un incremento del 50% (rispetto al 2024) del numero dei treni movimentati all'interno del terminal intermodale. Nola è riuscita a toccare la quota di 2mila treni all'anno. E di conseguenza è cresciuto notevolmente anche il numero delle Uti (unità di trasporto intermodale), che segnano nel 2025 uno straordinario +52%. È il massimo? Nola può migliorare ancora? Secondo i dati dei primi mesi del 2026, le previsioni, fanno ipotizzare una ulteriore crescita: quest'anno Nola, grazie anche al collegamento con il porto di Gioia Tauro, potrebbe arrivare a superare i 3.000 treni con circa 100mila Uti movimentate complessivamente nel terminal interportuale. Per quanto riguarda il traffico di merce su gomma, il dato si mantiene stabile anche nel 2025, attestandosi intorno ai 5 milioni e mezzo di tonnellate, per la precisione, 5.551.622,56. «Siamo molto fiduciosi riguardo alla crescita del traffico intermodale nei prossimi anni. Il completamento dei lavori di Rfi sulla rete nazionale - sottolinea Claudio Ricci, ad Interporto Campano - creerà le condizioni per un forte aumento del traffico. Inoltre, i piani di sviluppo del Nola Business Park, considerando anche il Cis, fanno leva sull'opportunità di uno strumento di promozione territoriale importante come la Zes unica meridionale. La strategia si basa sulla crescita delle attività light industrial, commerciali e produttive. C'è una grande richiesta di spazi immobiliari, collegata anche allo sviluppo dell'e-commerce». Per Lucio Punzo, amministratore delegato di Tin (Terminal Intermodale Nola) il successo è la crescita sono frutto della qualità dei servizi offerti: «La nostra forza è stata la qualità dei servizi e della location, oltre che la funzione retroportuale dell'interporto di Nola - ha sottolineato Punzo - Oltre ai collegamenti intermodali, via strada, con Napoli e Salerno, abbiamo sviluppato numerosi servizi intermodali nazionali grazie alla fiducia degli operatori, a partire da Gts, e dal suo ad Alessio Mucciaccia, che è stato il primo operatore a credere fortemente nelle potenzialità e nella qualità dei servizi che offriamo. E poi - continua Lucio Punzo - fondamentale è stato il ruolo dell'armatore Gianluigi Aponte nell'attivare treni Msc (recentemente il Gruppo ha acquistato altri due locomotiri) dal terminal di Gioia Tauro a Nola. A questi vanno aggiunti altri operatori, quali Cfi, Fhp group, Multilog e Stante, che opera con la Polonia».

LO SCENARIO

Ma vediamo anche i dati complessivi elaborati dall'Istat. Nel 2024, il trasporto ferroviario di merci effettuato sul territorio nazionale da operatori nazionali ed esteri ha

movimentato circa 94,6 milioni di tonnellate e realizzato 22,9 miliardi di tonnellate-chilometro. Il solo trasporto interno (tra località di origine e destinazione entrambe italiane) è quantificabile in 35,7 milioni di tonnellate e 12,3 miliardi di tonnellate-chilometro. Nello stesso anno, il trasporto di merci su strada effettuato in Italia e all'estero da vettori italiani con veicoli pesanti, ossia quelli con portata utile superiore a 35 quintali, è pari a 1.110,5 milioni di tonnellate e 152,7 miliardi di tonnellate-chilometro; il trasporto interno è quantificabile in 1.084,2 milioni di tonnellate e 136,1 miliardi di tonnellate-chilometro. Sempre secondo l'Istat nel 2024, il trasporto ferroviario di merci in Italia, misurato in tonnellate-chilometro, rappresenta il 6,1% del totale dei Paesi Ue, posizionando il nostro Paese al quarto posto nella graduatoria europea. Il trasporto merci su strada, effettuato da vettori italiani e quantificato secondo lo stesso criterio di misurazione, rappresenta l'8,2% del totale dei Paesi Ue, valore che colloca l'Italia al quinto posto nella graduatoria europea. A questo punto bisogna anche dire, però, che la maggior parte del trasporto su gomma avviene negli ultimi chilometri dalle destinazioni. Più consistente, e di molto, la quantità di merce trasportata dai treni sulle lunghe percorrenze. E qui si innesta la questione dei raccordi ferroviari. A Napoli, ad esempio, come ha confermato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, Eliseo Cuccaro, i raccordi ferroviari interni al porto si stanno realizzando con i fondi del Pnrr. «Sono una priorità assoluta - ha detto Cuccaro, intervenendo a un dibattito al Polo dello Shipping - perché è indispensabile collegare il porto ai due grandi interporti di Marcianise e Nola con la ferrovia. Le banchine devono fare le banchine ed essere utilizzate per le movimentazioni; i container devono essere trasferiti agli interporti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA