

Il Covid non frena la logistica Gli investimenti restano al palo

Infrastrutture. Programmi di ampliamento fermi per la mancanza di fondi e per i contenziosi. Ora si attendono l'operatività delle Zes e la nuova legge sugli interporti all'esame della Camera

Vera Viola

La pandemia non li ha fermati, anzi i traffici gestiti al loro interno sono leggermente cresciuti. Gli interporti e le piattaforme logistiche meridionali sono aree con grande potenzialità di sviluppo, e tali da favorire l'affermazione del Mezzogiorno d'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo. Hanno grandi progetti, che però sono rimasti troppo a lungo nei cassetti. Oggi si fa conto su due opportunità: l'avvio delle Zes, (che coincidono con interporti, porti e aeroporti e aree vicine) atteso da anni, e la nuova normativa, la legge "Rotelli", all'esame del Parlamento, che ne definisce i requisiti e prevede un nuovo regime fiscale.

Campania

A fronte di una sofferenza della componente industriale e commerciale del Business Park di Nola, la componente logistica, nel 2020 registra un leggero incremento dei flussi. La Interporto Servizi Cargo - controllata al 100% da Interporto Campano - ha realizzato nel 2019 un fatturato "core" in crescita, relativo alla vendita di servizi di trazione ferroviaria per 20 milioni e, insieme a ISC Intermodal (che commercializza gli spazi sui treni) ha approvato un Piano industriale quinquennale 2020/2024. L'Interporto di Nola è integralmente ricompreso nel perimetro della ZES Campania, Zona economica speciale. «Ora servirebbe tradurre in realtà queste opportunità», dicono dal Business Park. Da tempo è previsto un ampliamento dell'area di 1 milione di mq, ed è atteso

il collegamento con il porto di Napoli. «Oggi le parole d'ordine sono crescita e innovazione - dice Claudio Ricci, ad di Interporto Campano S.p.A. - Quindi, ampliamento dell'area interportuale e valorizzazione del sito esistente». Sempre in Campania, a pochi chilometri dal primo, c'è un secondo interporto (Maddaloni-Marcianise) che, passato per una grave crisi finanziaria e per uno scandalo che ne ha azzerato la governance, da sei mesi tenta il rilancio. «Parliamo di una realtà dalle grandi potenzialità - dice il vicepresidente Giancarlo Cangiano - con 100mila metri quadrati di capannoni con collegamento ferroviario, 340mila mq in affitto e 33 operatori logistici». L'Interporto Sud Europa si è dotato di un masterplan redatto con la Federico II, che confida sull'attuazione delle Zes. «Siamo la più grande Zes», dice Cangiano. Intanto, sono in corso investimenti per 12 milioni.

Calabria

Mentre il porto di Gioia Tauro vede il traffico container in netto aumento, il retroporto solo ora punta su logistica e intermodalità. Strategica la funzione della Zes, che ha ottenuto per prima la nomina del commissario, Rosanna Nisticò (si veda l'articolo in basso). Nell'area già da tempo si è insediato Callipo, con una parte della sua filiera produttiva. Anche la cantieristica assume un peso determinante, l'automotive con Grimaldi e la metalmeccanica leggera con De Masi.

Sicilia

Resta aperto nell'isola il nodo delle infrastrutture. E in particolare a Termi-

ni Imerese dove da anni si attende l'Interporto. Ha denunciato il vicepresidente di Sicindustria Alessandro Albanese: «È una storia all'incontrario. Ci sono i soldi, 80 milioni. Ci sono i pareri, positivi. C'è la Valutazione d'impatto ambientale. C'è tutto però i lavori non vengono appaltati».

Puglia

Aridosso e al servizio dell'agglomerato industriale di Bari Modugno, a 5 chilometri da porto e a 3 dall'aeroporto, l'interporto del capoluogo regionale è saturo. Ed il suo raddoppio, con investimenti che Davide Degennaro, direttore di Interporto spa, stima in 150 milioni, con fondi anche comunitari, è al palo da 6 anni: per i tanti operatori della logistica in lista di attesa bisognerà attendere il 2021, quando il contenzioso approderà in Cassazione. Operativo dal 2009, su di un'area di 470.000 mq, costo 112 milioni, nell'interporto sono attivi quasi 70 operatori e circa 3000 addetti diretti, con un movimento certificato annuo di quasi 60.000 Teu in container.

Sardegna

La logistica dovrebbe essere il punto forte degli investimenti nel porto di Cagliari. Superato da poco un antico contenzioso per vincoli paesaggistici tra Asdp e ministero dei Beni culturali, finalmente potrebbero partire gli investimenti previsti: 95 milioni dei 200 stanziati per il porto. Intanto, imprenditori italiani e stranieri, anche cinesi, sembrano interessati a investire.

—(Hanno collaborato Davide Madeddu, Donata Marrazzo, Vincenzo Rutigliano)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

