

## CAMBIO DI PARADIGMA

# INTERPORTI: IL SUD PIÙ VICINO AGLI HUB EUROPEI

Via libera alla riforma del settore logistico:  
più spazio ai privati e possibili zone franche

Nando Santonastaso a pag. 2

# Interporti, con la riforma Mezzogiorno competitivo «Più vicini agli hub europei»

► Il via libera definitivo della Camera riorganizza il settore: 27 siti in Italia, 5 al Sud  
La logistica vale il 9% del Pil nazionale, più spazio agli operatori privati e zone franche

**IL PROVVEDIMENTO  
OPERA UN RIASSETTO  
COMPLESSIVO  
DELLA LOGISTICA  
DOPO UN'ATTESA  
DI 35 ANNI**

**GIÀ OGGI CINQUE  
INTERPORTI ITALIANI  
NELLA TOP TEN  
DELL'UE: NUOVE CHANCE  
PER NOLA, BARI,  
CATANIA E PESCARA**

## LO SVILUPPO

**Nando Santonastaso**

Oltre 1.500.000 di metri quadrati coperti per la sola logistica; 65 milioni/anno di tonnellate di merce movimentata; 50mila treni cargo terminalizzati all'anno; e un accesso giornaliero di oltre 25mila mezzi di trasporto. Bastano forse queste cifre non solo per avere un'idea della consistenza della rete degli interporti italiani, 27 di cui 5 al Sud con eccellenze in Campania come il District Park di Nola e il Sud Europa di Marcianise-Maddaloni, ma anche per capire il senso della svolta appena determinata dal Legislatore con il via libera alla riforma del settore. Una svolta che potenzialmente apre prospettive a dir poco interessanti proprio nel

Mezzogiorno perché, per dirla in parole povere, mette probabilmente la parola fine alla proliferazione di piattaforme che non possono essere classificate alla voce Interporti ma che drenano comunque risorse pubbliche (spesso ingenti per le aree territoriali di riferimento), garantendo funzioni che solo in parte corrispondono alla tipologia prevista dalla legge per il comparto (discorso che, naturalmente, non coinvolge chi investe solo il capitale privato in questo genere di attività).

## LA RIFORMA

La riforma definisce infatti l'interporto come «infrastruttura strategica di interesse nazionale»; istituisce un Comitato nazionale per l'intermodalità; affida al ministero delle Infrastrutture

(Mit) la ricognizione degli interporti esistenti e l'approvazione di un piano generale per l'intermodalità. Ma soprattutto stabilisce che i gestori opereranno in regime privatistico, con la possibilità di acquisire la proprietà delle aree e che il numero massimo di interporti sarà 30, con priorità ai progetti più rilevanti. Vuol dire che le strutture operanti in Campania come a Pescara, Bari e Catania (e ovviamente nelle altre



aree del Paese) si vedono riconoscere il loro ruolo e le possibilità di utilizzare in modo più cospicuo la leva pubblica dei finanziamenti senza dover temere la dispersione di risorse verso strutture solo all'apparenza analoghe.

### GLI SPAZI

Ma c'è di più. La presenza degli sportelli doganali, che ha assicurato un importante salto di qualità in chiave internazionale, accresce la prospettiva degli Interporti e grazie alla riforma disegna una dimensione in cui ragionare di zone franche potrebbe essere più un'utopia. La riforma "libera" spazi e opportunità soprattutto in chiave euro-mediterranea e chi meglio degli Interporti meridionali, a partire da quello di Nola, le cui aziende insediate generano un fatturato annuo di circa 8 miliardi, può candidarsi a sfruttare il mutato assetto geopolitico e geoeconomico internazionale. Il futuro dell'Europa passa sempre di più per i Paesi che affacciano sul Mediterraneo e l'incremento dei trasporti marittimi

nell'intera area testimonia della ritrovata centralità del grande mare. Non è un caso che proprio al Sud il sistema della portualità stia registrando ormai da qualche anno un costante aumento nella movimentazione delle merci e che le risorse del Pnrr stiano contribuendo a far salire il livello di modernità e competitività degli scali.

Sono tutti segnali importanti per assicurare all'intermodalità Made in Sud una maggiore affidabilità, presupposto indispensabile per vincere la sfida della competitività. Già adesso l'Italia piazza cinque Interporti tra i primi dieci in Europa nella logistica, settore che complessivamente, Interporti compresi cioè, vale l'8-9% del Pil nazionale e coinvolge qualcosa come 80mila aziende (dati 2022). Il Sud può e deve aspirare a entrare nella top ten perché tutti gli indicatori ne fanno l'area geografica ideale per sostenere la crescita e lo sviluppo del Paese, come emerge dai dati anche più recenti su Pil, occupazione ed export.

### L'ASSET

Insomma, la riforma dà atto in maniera inequivocabile che l'intermodalità e il sistema degli interporti italiani rappresentano una parte non trascurabile dell'ossatura del nostro Paese, alla stregua di altre reti e infrastrutture strategiche. E traccia una direzione su cui la politica, anche locale, deve misurarsi. Dice il presidente della Uir, l'Unione degli Interporti riuniti, Matteo Gasparato: «Bisogna esprimere apprezzamento al legislatore per il lavoro svolto e al Governo per aver voluto fortemente riformare, dopo 35 anni, il settore. È il segno di una reale e rara considerazione e, quindi, del riconoscimento tangibile del valore di asset strategico per il Paese attribuito alla interportualità. Ora ci attende l'avvio di una fase attuativa che sappia tradurre efficacemente i principi della legge in misure concrete, capaci di sostenere lo sviluppo, la sostenibilità e l'equilibrio territoriale del sistema interportuale nazionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una veduta dell'interporto di Nola, hub logistico strategico per gli scambi commerciali della Campania NEAPHOTO