

## Decolla a Napoli il primo sistema logistico italiano

*Integrazione fra le banchine del porto e le aree dell'Interporto di Nola  
Non un progetto ma un'alleanza per risultati concreti.*

Quella di Napoli è tra le prime Autorità Portuali ad abbattere il muro fisico e psicologico, che tradizionalmente separa gli scali marittimi dal retroterra produttivo, economico e distributivo, al quale assicurano un regolare flusso di merci.

Per la prima volta in Italia, nasce un “sistema logistico integrato” fra una grande realtà portuale e una struttura interportuale. Accade in Campania, sulla base di un protocollo d'intesa sottoscritto fra la Regione, l'Autorità Portuale partenopea e l'Interporto di Nola. Caratteristica di questo accordo è quella di sfociare non in un progetto, ma in un'alleanza destinata a produrre, in tempi brevi, effetti economici e organizzativi, in campi strategici, sia per il porto (chiamato ad affrontare una ripresa di traffico e già oggi fra i pochi in Italia a vantare performances positive), sia per l'intero sistema logistico regionale e del Mezzogiorno.

Con l'alleanza fra Regione, Porto e Interporto si afferma per la prima volta, in fatti concreti, il concetto di “porto esteso” ; concetto sul quale hanno orientato le loro scelte strategiche tutti i grandi scali del nord Europa e che si fonda sulla necessità di concentrare l'utilizzo delle aree portuali a bordo banchina (aree ad altissimo valore aggiunto ma a sviluppo limitato) nelle funzioni specifiche di movimentazione delle merci e container, allargando l'area di “influenza” del porto, a quelle aree interportuali (nel caso quelle di Nola) che garantiscono spazi per stoccaggio e distribuzione e che contano su capacità di espansione pressoché illimitate. Elemento centrale della sintesi funzionale fra porto e interporto è lo shuttle ferroviario giornaliero capace di dirottare dalle strade ai binari, una quota consistente del traffico merci che oggi insiste sulla viabilità partenopea.

La realtà immediatamente operativa che scaturisce dal protocollo d'intesa è destinata a produrre effetti tangibili sulla gestione operativa del porto (accelerando le procedure di movimentazione delle merci e dei containers), sul processo di ottimizzazione infrastrutturale (provocando una valorizzazione degli assets e quindi anche degli investimenti pubblici sia in Porto sia nell'Interporto di Nola) sull'innesco di un processo virtuoso di crescita e mobilità sostenibile in una delle regioni a maggiore densità abitativa e con il tessuto sia economico-produttivo-distributivo, sia logistico, più complessi d'Italia.

Gli effetti di questa intesa saranno molteplici.

Il porto, che – come detto – è fra i pochi in Italia a chiudere il 2009 con un segno positivo nel settore critico dei container, disporrà di una capacità di movimentazione complessiva nettamente superiore a quella realizzabile anche con la costruzione (a tempi medi) di nuove infrastrutture lungo la costa.

Al tempo stesso il porto diventerà una vera e propria realtà logistica allargata, un sistema integrato che consentirà anche di valorizzare gli investimenti attuati sull'interporto di Nola. Con l'utilizzo del servizio ferroviario shuttle fra porto e interporto, la Regione Campania che lo finanzia, interviene direttamente sulla gestione del territorio, traguardando un abbattimento del traffico camionistico, una forte diminuzione nella presenza di automezzi pesanti in un traffico urbano già congestionato, e anche un innalzamento degli standard dei servizi di verifica doganale spostati nell'interporto, in una visione strategica davvero avanzata.

Il protocollo d'intesa prevede che Porto e Interporto diventino un Unico sistema logistico portuale, sistema concretamente sostenuto dalla Regione Campania che, finanzia con 1,8 milioni di euro la locazione delle aree che l'Autorità portuale di Napoli userà come vera e propria banchina portuale, all'interno dell'Interporto di Nola.