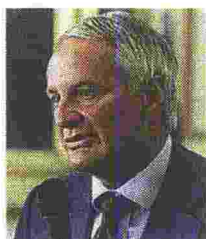


ENNIO CASCIETTA

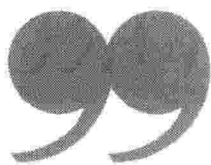


«Rilanciare la logistica Via maestra per lo sviluppo»

di Emanuele Imperiali

Oggi a Napoli al via gli Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno, promossi dalle Confetra Regionali di Campania, Puglia e Sicilia e dalle Territoriali di Napoli, Bari, Palermo e Cagliari. Ennio Cascetta non ha dubbi: «La logistica è un apripista per tutto, sia in Campania che in Italia; infatti, una logistica efficiente è necessaria per lo sviluppo economico, per l'import, l'export e il turismo, i motori dello sviluppo economico dell'Italia. L'abbiamo visto con la crisi del Covid, è la logistica che ci ha consentito di sopravvivere».

a pagina 7



Il gap
La Campania, rispetto ad altre regioni, da tale punto di vista ha un potenziale superiore ma largamente ancora inespresso

La direzione
Piuttosto che continuare a costruire terminal contenitori bisogna migliorare la capacità di smistare velocemente le merci nei container

La scheda

- Ennio Cascetta, ingegnere e professore universitario, già assessore regionale ai tempi della giunta Bassolino
- Ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli, è docente presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge Usa

- E' stato coordinatore scientifico per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e direttore del Secondo Progetto Finalizzato Trasporti del Cnr. È stato assessore regionale ai Trasporti nel 2010

Proposta
Il professore Ennio Cascetta esperto di logistica e trasporti



Cascetta: «Rilanciare la logistica è la via maestra per lo sviluppo»

Il prof, ex assessore regionale: «Migliorare i collegamenti tra lo scalo portuale e l'Interporto»

di **Emanuele Imperiali**

Oggi a Napoli gli Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno, promossi dalle Confetra Regionali di Campania, Puglia e Sicilia e dalle Territoriali di Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Professor Ennio Cascetta, la logistica è l'apripista della Zes in Campania, la cui operatività tarda, nonostante le risorse stanziare e le modifiche normative avviate?

«La logistica è un apripista per tutto, sia in Campania che in Italia; infatti, una logistica efficiente è necessaria per lo sviluppo economico, per l'import, l'export e il turismo, i motori dello sviluppo economico dell'Italia. L'abbiamo visto con la crisi del Covid, è la logistica che ci ha consentito di sopravvivere durante il lockdown, di muovere merci, cibo e medicine che ci hanno consentito di rimanere a casa. Il Mezzogiorno sconta grandi ritardi di accessibilità logistica rispetto al resto del Paese e quindi il gap da colmare è grande. Ma per ottenere una logistica efficiente non bisogna parlare solo d'infrastrutture, ormai le innovazioni tecnologiche, dalla digitalizzazione alla gestione delle risorse energetiche, sono determinanti per le prestazioni logistiche. Anche in questo caso, al Sud, corriamo il rischio di accumulare ritardi. Le Zes sono un ottimo esempio. Una buona idea, risorse stanziare da anni che non so-

no decollate da nessuna parte. Recentemente nel Pnrr sono stati destinati 630 milioni per renderne efficace l'attuazione, ma, senza una vision chiara dei ruoli che devono svolgere e una modifica al meccanismo amministrativo la spesa è a rischio».

La Campania è una naturale piattaforma logistica. In questa chiave come può sfruttare intelligentemente porti, interporti, Autostrade del Mare?

«Sì, la Campania ha rispetto alle altre regioni del Sud un potenziale di sistema logistico maggiore. Ma questo potenziale è largamente inesperto. I porti e interporti sono poco connessi e non sono sinergici. A differenza di quello che avviene a Trieste, a Napoli non c'è un servizio di navette ferroviarie che sposta i container dalle banchine e dai depositi (inguardabili) a Napoli est, agli interporti di Marcianise e Nola, che tra l'altro sono già ben attrezzati con raccordi autostradali e ferroviari. Fino a 10 anni fa c'era una agenzia dedicata alla integrazione e promozione del sistema logistico campano, Logica, che metteva insieme porti, interporti, produttori e consumatori di logistica sotto la regia della Regione che finanziò un servizio di "navetamento" ferroviario regolare fra porto ed interporto. Purtroppo l'Agenzia è stata smantellata nonostante fosse considerata un modello in tutta Italia. Intanto da anni si aspetta il progetto per il nuo-

vo collegamento ferroviario del porto con la stazione Traccia, non si sa nulla dell'eventuale estensione del terminal contenitori o della restituzione del lungomare per lo sviluppo di san Giovanni. Per il porto di Salerno da anni si aspetta il completamento del raccordo alla rete autostradale di "porta ovest". Insomma non basta dichiararsi "piattaforma logistica", per esserlo veramente serve una governance di sistema che superi quella dei singoli elementi».

Lo scalo partenopeo è la prima, vera grande industria di Napoli. Come affrontare i problemi di spazio e di degrado, senza risolvere i quali non potrà crescere di più e meglio?

«Serve una visione complessiva del sistema logistico. Il porto è una parte di questo sistema che non può pensare di risolvere al suo interno tutti i problemi. Comprendo gli interessi legittimi degli operatori, ma sono convinto che debba prevalere l'interesse generale. Faccio un esempio: i fast corridor sono sistemi informatici che consentono di spostare la merce prima di sdoganarla, controllando in tempo reale il percorso dalle banchine a centri interni per fare le operazioni di sdoganamento. Le dogane italiane sono un'eccellenza e questo progetto è stato sperimentato con successo a Livorno ed in altri porti. Perché continuare a costruire terminal contenitori per far aspettare le merci in porto piuttosto che smi-

starle subito a Marcianise o a Nola? Ovviamente ci sono funzioni che non possono che essere svolte dentro il porto, come imbarco e sbarco delle autostrade del mare, il cosiddetto traffico Ro-Ro, i traghetti e aliscafi per le isole, le crociere. Tutte funzioni che possono essere organizzate meglio recuperando spazio».

Il porto di Salerno è la base logistica del più grande armatore non solo italiano ma anche tra i primi al mondo, la Grimaldi. la provincia casertana è un fiorire di investimenti in logistica, con un'intrinseca forza attrattiva in questi veri e propri hub, dove si sono ubicate imprese straniere. Può la logistica diventare la nuova principale leva di sviluppo della Campania grazie alle risorse di Next Generation Eu?

«Non solo è possibile, è fortemente auspicabile, ma richiede che si riesca a sviluppare un progetto complessivo che valorizzi tutte le risorse in modo integrato. Oggi questo progetto non c'è, e i tanti investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza da soli non bastano, anzi si corre il rischio di non spenderli in tempo o di spenderli male. Al contrario di quanto sosteneva il grande Totò, per i sistemi di trasporto e di logistica, non è vero che è la somma che fa il totale. Anzi è vero il contrario: è il totale, la visione d'insieme, che fa la somma dei progetti e degli interventi da realizzare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA