

## Logistica e sviluppo

L'Interporto dei record  
traino decisivo per il Sud

► La piattaforma di Nola ai primi posti di tutte le classifiche europee per qualità ► Aziende di altissimo profilo qui trovano servizi efficienti, mobilità e innovazione

Carmen Fusco

Nella classifica europea c'era 140 interporti italiani che, sui 23 esistenti sul territorio nazionale, sono stati rinnovati tra i migliori del vecchio continente. Nell'elenco, stilato ogni 5 anni dalla DGG di Birema, in Germania, il Business park di Nola figura tra le prime 20 piattaforme logistiche meglio rispondenti ai 38 criteri di valutazione tra i quali il numero degli occupati, l'innovazione tecnologica, la superficie e l'ibridità. Questo a conferma del ruolo che l'Interporto Campano riveste nel variegato universo dello scambio merci non solo in Italia e in Europa ma nel mondo. Quattromila metri quadrati coperti sui circa 2 milioni di metri quadrati complessivi fanno della piattaforma un agglomerato di attività logistiche e produttive di altissimo profilo, in grado non solo di assicurare servizi efficienti ma anche di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo. Una sfida quest'ultima che è alla base delle strategie messe in campo per favorire una crescita costante della struttura e migliorare l'offerta alle aziende in fatto di produttività, rapidità, sicurezza ed innovazione.

Dice, infatti, Claudio Ricci, amministratore delegato di Interporto Campano S.p.A.: «La strategia riferita agli interporti, e in particolare nel Sud Italia, è tale in funzione della loro capacità di sostenere la competitività di quei territori che tradizionalmente scontano gap e ritardi economici. La presenza, quindi, di interporti che funzionano a fondamentale, ancor di più in questa parte del Paese. Come è altrettanto determinante che le strutture facciano "rete". Per l'Interporto Campano, la condizione di concessionaria della Regione

Campania per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Interporto di Nola è stata e resta un notevole valore aggiunto. La semplificazione burocratica garantita dalla concessione regionale ha consentito di realizzare un compound efficiente che riunisce centinaia di imprese, dotate il sito di qualificati servizi alle merci e alle persone, in primis la sicurezza, che sono la base di partenza per sviluppare i traffici». Ognuno basta, insomma, per guardare sempre avanti senza adattarsi sul traguardo di già raggiunti da quando



IL PRESIDENTE GAETANI: MAI FERMATI DAL COVID ABBIAMO ASSICURATO LA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI NEL PIENO RISPETTO DELLE NORME



## Dal primo ok in Regione al Business park tutte le tappe di una crescita inarrestabile

LA STORIA

Dalla prima approvazione del primo scambio di merci è trascorso un quarto di secolo ma la nascita dell'Interporto era nei programmi, e nelle carte, già più di 20 anni prima. Era il 27 febbraio del 1978 quando con decreto del presidente della Regione Campania venne approvata una variante al piano regolatore e territoriale dell'area di sviluppo industriale di Napoli per indicare l'area che avrebbe dovuto accogliere un interporto adattato all'agglomerato di Nola-Margliano. Da allora una ininterrotta sequenza di atti e di fatti ha raccontato la storia di una delle più importanti strutture logistiche d'Italia e d'Europa. Nel 1990 aprì il CIB, la cittadella del B2B più importante del Sud, un anno dopo, con un atto notarile venne

ARCESE: NOI QUI DAL 1988, SIAMO STATI I PRIMI CONVINTI DALLA POSIZIONE STRATEGICA E DAI VANTAGGI DELLA MULTIMODALITÀ

«L'Interporto è un partner che è cresciuto con noi supportando il nostro business» - dal Trentino a Nola, nel 1998 il primo a invitarci fu il gruppo Arcese, leader nel settore dell'auto trasporto e con un portfolio che annovera brand come Fiat e Bosch. «Abbiamo scelto di investire nella nostra filiale in Campania presso l'Interporto», spiega Matteo Arcese, Executive President - perché in posizione strategica rispetto ai nostri principali clienti oltre che per potenzialità di sviluppo del nostro business dal punto di vista della

multimodalità e quindi la possibilità di integrare i servizi di trasporto terrestri con quelli su ferrovia e short-sea in Europa e nel Mediterraneo. Ma anche gli aspetti legati alla sicurezza ci hanno spinti: la sicurezza delle merci è un fattore chiave per i nostri clienti». L'azienda di Arco dispone di 5000 mq coperti e di oltre il doppio per la movimentazione della merce.



costituita la società "Interporto Campano S.p.A." per lo studio, la programmazione, la realizzazione e la gestione dell'interporto-automato di Nola. A sei mesi di distanza, nel 1998, il terreno adiacente fu concesso al governo della Campania in concessione.

L'ENTUSIASMO

Burocrazia a parte da allora fu un crescendo di entusiasmi e di adesioni mentre sempre il Presidente della giunta regionale, con

LA VARIANTE AL PRG FU APPROVATA NEL 1978 NEL 1983 L'AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE DA ALLORA SI MOLTIPLICANO I PROGETTI DI SVILUPPO



L'UNICO HUB DOTATO DI UNA FERROVIA E UNA STAZIONE INTERNA

L'Interporto Campano si estende su due milioni di mq

## Bodyguard e tecnologia per garantire la sicurezza

Una control room inaccessibile e segreta è l'asse nella manica di una struttura che ha fatto della sicurezza una priorità, un obiettivo irrinunciabile. Che si tratti di utenti, operatori o anche di ospiti tutti devono sentirsi liberi di muoversi senza correre pericoli al caso. L'altra parte quando ogni settimana arrivano 50 mila merci e persone non solo l'incidente, ma anche la tentazione da parte di eventuali malfanzionati è sempre dietro l'angolo. I body guard, in divisa e armati, coordinati da una specifica direzione vigilano 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno. Personale specializzato e formato, ma anche supportato dal meglio della nuova tecnologia. Moderne e sofisticate apparecchiature elettroniche e un sistema di videosorveglianza all'avanguardia che restituisce le sequenze dei movimenti che sono alla base dell'analisi dei flussi e del monitoraggio dei dati rilevati dai lettori di targa installati in tutta l'area. L'obiettivo è scoraggiare reati e danni e favorire comportamenti responsabili. Per stare al passo con i tempi e per migliorare la performance anche in tema di security & safety è già in fase avanzata un nuovo progetto per rendere sempre più automatizzati tutti i processi che garantiscono l'analisi della movimentazione delle merci e passeggeri che quotidianamente transitano sugli oltre 40 chilometri di strade interne. Tutto questo in aggiunta ai presidi istituzionali che hanno sede nel distretto logistico commerciale come quello della Polizia di Stato, della Caserma Vigili del Fuoco di Nola e della Guardia di finanza, presso la Sezione Distrettuale della Dogana di Napoli.

nel 1998, diventò pienamente operativo. Stare al passo con i tempi è un imperativo per la governance della società, consapevole della funzione oggi attribuita agli interporti: un modello di Business park dove convivono logistica tradizionale, modelli di business ibridi, light industry e filiere industriali.

GLI INCENTIVI ZES

Ma vediamo, nella specifico, come funziona e quali strutture accoglie la "metropoli" del traffico merci che sorge a Nola, nel cuore della Campania: punto nevralgico è il terminal intermodale che occupa circa 200 mila metri quadrati ed è gestito dalla Tin (Terminal Intermodale Nola) che effettua, tra l'altro, servizi di stoccaggio e movimentazione container e cassemerci. Ricomprende nella Zes, Zona economica speciale, l'Interporto Campano è l'unica piattaforma in Italia ad avere al suo interno una stazione ferroviaria. Alto anche lo standard dei servizi alle aziende e ai lavoratori con un ventaglio di opportunità che oltre a veicolare ogni operazione commerciale rendono sana e confortevole la permanenza all'interno della piattaforma. Alfredo Gaetani, presidente della società Interporto Campano ne parla non a caso come uno dei principali hub strategici italiani che ha saputo trovare anche nel pieno dell'emergenza Covid una ragione per non investire la rotta della crescita e dello sviluppo. «Per tutto il 2020 siamo stati regolarmente operativi e, senza soluzione di continuità, abbiamo assicurato la movimentazione delle merci nel pieno rispetto delle normative di safety & security». «Nel corso degli anni - spiega poi Gaetani - Interporto Campano ha realizzato a Nola un ecosistema produttivo che riunisce centinaia di imprese e garantisce servizi efficienti alle merci e alle persone, in primis la sicurezza. Contiamo su 450.000 metri quadrati di magazzini occupati da circa 200 aziende, una stazione ferroviaria interna collegata con la rete RFI e un sistema di trasporto combinato ferro, gomma, aria e mare: un vero Business park in sintonia con il vicino CIB».

Furidiana n. 210 del 23 maggio 1989, dispose alla società Interporto Campano S.p.A. l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'Interporto di Nola che oggi gestisce aree dedicate alla logistica, alla distribuzione commerciale, all'industria e al retail. Una scommessa vinta, un sogno realizzato. Nel 2007 l'Inasgruppo di Vincenzo Biondi, un centro servizi e commercio al dettaglio di 450.000 metri quadrati disegnato da Renzo Piano. Altri due anni e nel 2009 viene costituito Interporto Servizi Car.go operante in intermodale e impiega l'attività privata, per la promozione, la commercializzazione e la gestione del trasporto combinato delle merci. Fine della storia? Non si direbbe. La missione del Gruppo è quella di contribuire allo sviluppo del Business Park attraverso nuovi progetti che ne favoriscano la crescita e l'internazionalizzazione, rafforzando anche il ruolo di Polo logistico-distributivo integrato più grande in Italia.

## Logistica e sviluppo

# L'Interporto dei record traino decisivo per il Sud

► La piattaforma di Nola ai primi posti di tutte le classifiche europee per qualità

► Aziende di altissimo profilo qui trovano servizi efficienti, mobilità e innovazione

**Carmen Fusco**

**N**ella classifica europea è tra i sei interporti italiani che, sui 23 esistenti sul territorio nazionale, sono stati annoverati tra i migliori del vecchio continente. Nell'elenco stilato ogni 5 anni dalla DGG di Brema, in Germania, il Business park di Nola figura tra le prime 20 piattaforme logistiche meglio rispondenti ai 38 criteri di valutazione tra i quali il numero degli occupati, l'innovazione tecnologica, la superficie e i binari. Questo a conferma del ruolo che l'Interporto Campano riveste nel variegato universo dello scambio merci non solo in Italia e in Europa ma nel mondo. Quattrocentocinquanta metri quadrati coperti sui circa 2 milioni di metri quadrati complessivi fanno della piattaforma un agglomerato di aziende logistiche e produttive di altissimo profilo, in grado non solo di assicurare servizi efficienti ma anche di attrarre investimenti e favorire sviluppo. Una sfida quest'ultima che è alla base delle strategie messe in campo per favorire una crescita costante della struttura e migliorare l'offerta alle aziende in fatto di mobilità, rapidità, sicurezza ed innovazione. Dice, infatti, Claudio Ricci, amministratore delegato di

Interporto Campano S.P.A.: «La strategicità riferita agli interporti, e in particolare nel Sud Italia è tale in funzione della loro capacità di sostenere la competitività di quei territori che tradizionalmente scontano gap e ritardi economici. La presenza, quindi di interporti che funzionino è fondamentale, ancor di più in questa parte del Paese. Come è altrettanto determinante che le strutture facciano "rete". Per Interporto Campano, la condizione di concessionaria della Regio-

ne Campania per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Interporto di Nola è stata e resta un notevole valore aggiunto. La semplificazione burocratica garantita dalla concessione regionale ha consentito di realizzare un compound efficiente che riunisce centinaia di imprese, dotare il sito di qualificati servizi alle merci e alle persone, in primis la sicurezza, che sono la base di partenza per sviluppare i traffici». Quanto basta, insomma, per guardare sempre avanti senza adagiarsi sui traguardi già raggiunti da quando, nel 1998, diventò pienamente operativo. Stare al passo con i tempi è un imperativo per la governance della società, consapevole della funzione oggi attribuita agli interporti: un modello di Business park dove convivono logistica tradizionale, modelli di business ibridi, light industrial e filiere industriali.

### GLI INCENTIVI ZES

Ma vediamo, nello specifico, come funziona e quali strutture accoglie la "metropoli" del traffico merci che sorge a Nola, nel cuore della Campania: punto nevralgico è il terminal intermodale che occupa circa 200mila metri



quadrati ed è gestito dalla Tin (Terminal intermodale Nola) che effettua, tra l'altro, servizi di stoccaggio e movimentazione container e casse mobili. Ricompreso nella Zes, Zona economica speciale, l'Interporto Campano è l'unica piattaforma in Italia ad avere al suo interno una stazione ferroviaria. Alto anche lo standard dei servizi alle aziende e ai lavoratori con un ventaglio di opportunità che oltre a velocizzare ogni operazione commerciale rendono sana e confortevole la permanenza all'interno della piattaforma. Alfredo Gaetani, presidente della società Interporto Campano ne parla non a caso come uno dei principali hub strategici italiani che ha saputo trovare anche nel pieno dell'emergenza Covid una ragione per non invertire la rotta della crescita e dello sviluppo: «Per tutto il 2020 siamo stati regolarmente operativi e, senza soluzione di continuità, abbiamo assicurato la movimentazione delle merci nel pieno rispetto delle normative di safety & security». «Nel corso degli anni - spiega poi Gaetani - Interporto Campano ha realizzato a Nola un ecosistema produttivo che riunisce centinaia di imprese e garantisce servizi efficienti alle merci e alle persone, in primis la sicurezza. Contiamo su 450.000 metri quadrati di magazzini occupati da circa 200 aziende, una stazione ferroviaria interna collegata con la rete RFI e un sistema di trasporto combinato ferro, gomma, aria e mare: un vero Business park in sinergia con il vicino CIS».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'UNICO HUB DOTATO  
DI UNA FERROVIA  
E UNA STAZIONE INTERNA

L'Interporto  
Campano si  
estende su due  
milioni di mq



**IL PRESIDENTE GAETANI:  
MAI FERMATI DAL COVID  
ABBIAMO ASSICURATO  
LA MOVIMENTAZIONE  
DELLE MERCI NEL PIENO  
RISPETTO DELLE NORME**



## Bodyguard e tecnologia per garantire la sicurezza

Una control room inaccessibile e segreta è l'asso nella manica di una struttura che ha fatto della sicurezza una priorità, un obiettivo irrinunciabile. Che si tratti di utenti, operatori o anche di ospiti tutti devono sentirsi liberi di muoversi senza correre pericolo alcuno. D'altra parte quando ogni settimana arrivano 50mila mezzi e persone non solo l'incidente, ma anche la tentazione da parte di eventuali malintenzionati è sempre dietro l'angolo. I body guard, in divisa e armati, coordinati da una specifica direzione vigilano 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno. Personale specializzato e formato, ma anche supportato dal meglio della nuova tecnologia. Moderne e sofisticate apparecchiature elettroniche e un sistema di videosorveglianza all'avanguardia che restituisce le sequenze dei movimenti che sono alla base dell'analisi dei flussi e del monitoraggio dei dati rilevati dai lettori di targa installati in tutta l'area. L'obiettivo è scoraggiare reati e danni e favorire comportamenti responsabili. Per stare al passo con i tempi e per migliorare la performance anche in tema di security e safety è già in fase avanzata un nuovo progetto per rendere sempre più automatizzati tutti i processi che garantiscono l'analisi della movimentazione degli oltre settemila veicoli merci e passeggeri che quotidianamente transitano sugli oltre 40 chilometri di strade interne. Tutto questo in aggiunta ai presidi istituzionali che hanno sede nel distretto logistico commerciale come quello della Polizia di Stato, della Caserma Vigili del Fuoco di Nola e della Guardia di finanza, presso la Sezione Distaccata della Dogana di Napoli.

c.f.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Dal primo ok in Regione al Business park tutte le tappe di una crescita inarrestabile

**LA VARIANTE AL PRG FU APPROVATA NEL 1978 NEL 1989 L'AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE DA ALLORA SI MOLTIPLICANO I PROGETTI DI SVILUPPO**

**LA STORIA**

Da quando è avvenuto il primo scambio di merci è trascorso un quarto di secolo ma la nascita dell'Interporto era nei programmi, e nelle carte, già più di 20 anni prima. Era il 27 febbraio del 1978 quando con decreto del presidente della Regione Campania venne approvata una variante al piano regolatore territoriale dell'area di sviluppo industriale di Napoli per indicare l'area che avrebbe dovuto accogliere un interporto-autoporto nell'agglomerato di Nola-Mariugliano. Da allora una inarrestabile sequenza di atti e di fatti ha raccontato la storia di una delle più importanti strutture logistiche d'Italia e d'Europa. Nel 1986 aprì il CIS, la cittadella del B2B più importante del Sud; un anno dopo, con un atto notarile venne costituita la società "Interporto Campano S.p.A." per lo studio, la programmazione, la realizzazione e la gestione dell'interporto-autoporto di Nola. A sei mesi di distanza, nel 1988, il neonato

sodalizio ne chiese al governatore della Campania la concessione.

**L'ENTUSIASMO**

Burocrazia a parte da allora fu un crescendo di entusiasmo e di adesioni mentre sempre il Presidente della giunta regionale, con l'ordinanza n. 230 del 23 maggio 1989, dispose alla società Interporto Campano S.p.A. l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'Interporto di Nola che oggi gestisce aree dedicate alla logistica, alla distribuzione commerciale, all'industria e al retail. Una scommessa vinta, un sogno realizzato. Nel 2007 l'inaugurazione di Vulcano Buono, un centro servizi e commercio al dettaglio di 450.000 metri quadrati disegnato da Renzo Piano. Altri due anni e nel 2009 viene costituito Interporto Servizi Cargo, operatore intermodale e impresa ferroviaria privata, per la promozione, la commercializzazione e la gestione del trasporto combinato delle merci. Fine della storia? Non si direbbe. La missione del Gruppo è quella di continuare a sviluppare il Business Park attraverso nuovi progetti che ne favoriscano la crescita e l'internazionalizzazione, rafforzandone il ruolo di Polo logistico-distributivo Integrato più grande in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ARCESE: NOI QUI DAL 1988, SIAMO STATI I PRIMI CONVINTI DALLA POSIZIONE STRATEGICA E DAI VANTAGGI DELLA MULTIMODALITÀ**

«L'Interporto è un partner che è cresciuto con noi supportando il nostro business»: dal Trentino a Nola, nel 1998 il primo a insediarsi fu il gruppo Arcese, leader nel settore dell'autotrasporto e con un portfolio che annovera brand come Fiat e Bosch. «Abbiamo scelto di insediare la nostra filiale in Campania presso l'Interporto - spiega Matteo Arcese, Executive President - perché in posizione strategica rispetto ai nostri principali clienti oltre che per potenzialità di sviluppo del nostro business dal punto di vista della

multimodalità e quindi la possibilità di integrare i servizi di trasporto terrestri con quelli su ferrovia e short-sea in Europa e nel Mediterraneo. Ma anche gli aspetti legati alla sicurezza ci hanno spinto: la sicurezza delle merci è un fattore chiave per noi e per i nostri clienti». L'azienda di Arco dispone di 5000 mq coperti e di oltre il doppio per la movimentazione della flotta.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

