

Carmen Fusco

L'Interporto Campano, come il Cts, ha segnato una netta discontinuità con il passato. Il deficit finanziario ha imposto, nel 2017, un Accordo di ristrutturazione avviato dal precedente amministratore delegato Sergio Iasi: un percorso che poi è proseguito con successo nell'ultimo triennio con Claudio Ricci, attuale A.D. di Interporti, consentendo al distretto nolano di risalire velocemente la china. Le difficoltà della società appartengono al passato. Il futuro di riscatto e di rilancio fa parte già di un presente fitto di strategie di sviluppo nazionali ed internazionali.

Quattro anni è un tempo breve, in cui alla crisi strutturale della società si è aggiunta la congiuntura negativa del Covid. Eppure procedete spediti, come i treni che arrivano nell'unico Interporto d'Italia dotato di stazione ferroviaria. Quali sono le certezze che ispirano investimenti e progetti di sviluppo?

«È stato proprio il Covid a confermare il ruolo strategico degli interporti, che si sono dimostrati essenziali per continuare a far muovere le merci. Per questo, oggi più che mai, le parole d'ordine sono innovazione e crescita sia in termini di business che di spazio».

Quanto inciderà la Zes, nella quale è compreso anche l'Interporto di Nola, nelle future politiche di sviluppo?

«La Zona economica speciale potrà essere una ulteriore, significativa opportunità di attrazione di investimenti sul territorio, anche da parte di multinazionali, con importanti ricadute in termini di sviluppo, innovazione e occupazione».

Ci saranno risvolti anche per il territorio?
«Gli Interporti, soprattutto al Sud, hanno la capacità di sostenere la competitività dei territori, che migliora notevolmente quando le realtà economiche, sociali e

Interporto Campano, il futuro

Intervista Claudio Ricci

«Innovazione e crescita la Zes occasione unica»

► L'amministratore delegato della Spa: ► «Ampliamento degli spazi, nuova sfida cosìosterremo lo sviluppo dell'area E il Pnrr spingerà la digitalizzazione»

L'IDENTIKIT



La società Interporto Campano S.p.A. è capitale interamente privato, è concessionaria della Regione Campania fino al 2030 per la progettazione, costruzione e gestione dell'interporto di Nola.



L'attuale superficie è occupata da 300.000 mq di magazzini condotti da circa 200 aziende tra operatori industriali, distributori, logistici, spedizionieri e corrieri di livello internazionale.



L'area è in un sito privilegiato con i più importanti nodi ferroviari, marittimi ed aeroportuali.



IL RAPPORTO DI CONCESSIONE CON LA REGIONE CAMPANIA UN VALORE AGGIUNTO DECISIVO FARE RETE PER LA COMPETITIVITÀ

istituzionali sono in grado di fare rete. La condizione, ad esempio, di concessionaria della Regione Campania per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Interporto di Nola è stata, ed è, un notevole valore aggiunto. La semplificazione burocratica ha consentito di realizzare un compound efficiente che riunisce centinaia di imprese, e di dotare il sito di qualificati servizi alle merci e alle persone, in primis la sicurezza». Su quali punti di forza siete adesso pronti a scommettere?

«L'imminente sfida è sull'ampliamento, destinato ad aziende industriali, light industrial, operatori logistici, corrieri e aziende di produzione: rientra nel quadro delle prospettive di valorizzazione dell'area Zes e può essere, in un contesto post pandemico, una occasione fondamentale di sviluppo».

Quali invece le occasioni da cogliere grazie al Pnrr?
«Qualità dei servizi, efficienza delle infrastrutture, strutture immobiliari al passo con i tempi. Anche la sostenibilità sta diventando un imperativo che spinge a individuare modalità di trasporto sempre meno inquinanti. Non è un caso che il Pnrr preveda interventi a supporto di ammodernamento e digitalizzazione del sistema della logistica. L'intermodalità rappresenta un fattore distintivo dell'interporto di Nola sul quale si intende continuare a puntare anche attraverso la crescita delle controllate (ISC e TIN) che operano nel trasporto merci».

È il risvolto della medaglia della pandemia?
«La pandemia ha avuto un impatto durissimo, ma ha anche accelerato un processo già in corso, quello della digitalizzazione, in cui si inseriscono diverse iniziative come la collaborazione con Alibaba.com e la creazione del Nola Business Park Innovation Hub, progetto promosso dal CTS-Interporto di Nola con il supporto dell'incubatore di imprese 012factory».

Confcommercio

Legora De Feo: «Serve un coordinamento guidato dalla Regione»

«A fine di rendere sempre più competitiva la Campania come piattaforma logistica, è necessario avviare una efficace politica di integrazione tra Porti e Interporti attraverso investimenti che ne consentano il collegamento ferroviario e costituire un coordinamento permanente guidato dalla Regione stessa con la partecipazione di tutti i principali attori». Lo dice Pasquale Legora De Feo, presidente regionale di Contrasporto-Confcommercio. «È innegabile - sottolinea Legora De Feo - come la volontà di cucire le distanze spesso si scontrano con problemi operativi concreti: un gap da superare nell'interesse di tutte le parti in causa. Nel caso della Campania, poi, «la sinergia tra porti e

interporti è essenziale, per la valorizzazione di un asset proprio della nostra regione». «Grazie a questo settore e agli sviluppi potenziali si potrebbero creare tantissimi posti di lavoro. L'importante, però, è che si cominci a parlare di sinergia e soprattutto a



creare tavoli di confronto con chi è esperto del problema, con chi conosce la materia, ossia con gli operatori portuali e interportuali», chiede l'esperto della Federazione della logistica e dei trasporti che aderisce a Confcommercio.

Per Legora De Feo «è necessario creare un tavolo con le istituzioni nazionali e locali, con l'Autorità di Sistema Portuale, il corpo delle Dogane e la Guardia di Finanza in primis, per attivare dei fast corridor doganali per ricondurre gli interporti con i porti di Napoli e Salerno, col vantaggio di aprire sportelli doganali presso gli interporti e consentire lo sdoganamento, in entrata ed in uscita, direttamente in essi. Il raccordo tra interporti e porti, allo stato necessariamente su gomma - conclude il presidente campano di Contrasporto - potrebbe sfruttare gli orari notturni per disimpegnare il traffico corrente e alleggerire notevolmente la pressione sui porti ma anche sulle città, con un notevole miglioramento sulla qualità dell'ambiente derivante dai mancati incollamenti ai varchi portuali».

Unione Industriali

Mirone: «Il Sud cresce attirando investimenti nel settore logistico»

«Il rilancio del Mezzogiorno costituisce un pilastro fondamentale per la crescita dell'intero Paese. Perché il Mezzogiorno diventi un motore produttivo dell'Italia occorre utilizzare in maniera efficace e mirata i fondi del Recovery Fund per ridurre i ritardi storici nelle strutture sociali come nei trasporti ferroviari, nella logistica, nei collegamenti tra porti e altri nodi di scambio, per favorire una decontribuzione decennale per chi opera nel Sud e per far decollare le Zone economiche speciali, un'azione determinante per assicurare a Napoli, alla Campania, al Mezzogiorno un ruolo centrale nello sviluppo delle relazioni produttive, commerciali e culturali con i Paesi delle

sponde Sud e Nord del Mediterraneo». Lo sottolinea Maurizio Mirone, presidente della sezione Logistica, intermodalità e trasporti dell'Unione industriali di Napoli. «Bisogna velocizzare i tempi di realizzazione delle opere per le quali ci sono



progetti e risorse. Bisogna poter attirare gli investimenti nel settore della logistica, affinché la gestione delle merci, in abbinamento anche ai nuovi canali distributivi dell'e-commerce, possa rappresentare un volano per l'economia della nostra area», aggiunge Mirone, secondo il quale «la crescita della logistica passa da un piano comune di sviluppo innanzitutto tra il Porto di Napoli e gli Interporti, come quello di Nola, con una relazione che sia sempre più stretta, ma anche dal coinvolgimento di tutti gli operatori presenti sul territorio, al fine di definire le reali esigenze e acquisire gli strumenti e le competenze per soddisfarle». Nel complesso, conclude l'esperto dell'Unione industriali, bisogna assicurare a Napoli, alla Campania, all'intero Mezzogiorno «un'adeguata capacità di gestione dei nuovi flussi di traffico provenienti dall'Est asiatico, solo temporaneamente frenati dal Covid. Porteremo avanti la proposta concretamente - assicura Mirone - con un confronto quotidiano con tutte le istituzioni territoriali».

Interporto Campano, il futuro

Intervista Claudio Ricci

«Innovazione e crescita la Zes occasione unica»

►L'amministratore delegato della Spa: ►«Ampliamento degli spazi, nuova sfida cosìosterremo lo sviluppo dell'area E il Pnrr spingerà la digitalizzazione»

IL RAPPORTO DI CONCESSIONE CON LA REGIONE CAMPANIA UN VALORE AGGIUNTO DECISIVO FARE RETE PER LA COMPETITIVITÀ
Carmen Fusco

L'Interporto Campano, come il Cis, ha segnato una netta discontinuità con il passato. Il deficit finanziario ha imposto, nel 2017, un Accordo di ristrutturazione avviato dal precedente amministratore delegato Sergio Iasi: un percorso che poi è proseguito con successo nell'ultimo triennio con Claudio Ricci, attuale A.D. di Interporto, consentendo al distretto nolano di risalire velocemente la china. Le difficoltà della società appartengono al passato. Il futuro di riscatto e di rilancio fa parte già di un presente fatto di strategie di sviluppo nazionali ed internazionali.

Quattro anni è un tempo breve, in cui alla crisi strutturale della società si è aggiunta la congiuntura negativa del Covid. Eppure procedete spediti, come i treni che arrivano nell'unico Interporto d'Italia dotato di stazione ferroviaria. Quali sono le certezze che ispirano investimenti e progetti di sviluppo?

«È stato proprio il Covid a confermare il ruolo strategico degli interporti, che si sono dimostrati essenziali per continuare a far muovere le merci. Per questo, oggi più che mai, le parole d'ordine sono

innovazione e crescita sia in termini di business che di spazio».

Quanto inciderà la Zes, nella quale è compreso anche l'Interporto di Nola, nelle future politiche di sviluppo?

«La Zona economica speciale potrà essere una ulteriore, significativa opportunità di attrazione di investimenti sul territorio, anche da parte di multinazionali, con importanti ricadute in termini di sviluppo, innovazione e occupazione».

Ci saranno risvolti anche per il territorio?

«Gli Interporti, soprattutto al Sud, hanno la capacità di sostenere la competitività dei territori, che migliora notevolmente quando le realtà economiche, sociali e istituzionali sono in grado di fare rete. La condizione, ad esempio, di concessionaria della Regione Campania per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Interporto di Nola è stata, ed è, un notevole valore aggiunto. La semplificazione burocratica ha consentito di realizzare un compound efficiente che riunisce centinaia di imprese, e di dotare il sito di qualificati servizi alle merci e alle persone, in primis la sicurezza».

Su quali punti di forza siete adesso pronti a scommettere?

«L'imminente sfida è sull'ampliamento, destinato ad aziende industriali, light industrial, operatori logistici, corrieri e aziende di produzione: rientra nel quadro delle prospettive di valorizzazione dell'area Zes e può essere, in un contesto post pandemico, una occasione fondamentale di

sviluppo».

Quali invece le occasioni da cogliere grazie al Pnrr?

«Qualità dei servizi, efficienza delle infrastrutture, strutture immobiliari al passo con i tempi. Anche la sostenibilità sta diventando un imperativo che spinge a individuare modalità di trasporto sempre meno inquinanti. Non è un caso che il Pnrr preveda interventi a supporto di ammodernamento e digitalizzazione del sistema della logistica. L'intermodalità rappresenta un fattore distintivo dell'interporto di Nola sul quale si intende continuare a puntare anche attraverso la crescita delle controllate (ISC e TIN) che operano nel trasporto merci».

È il risvolto della medaglia della pandemia?

«La pandemia ha avuto un impatto dolorosissimo, ma ha anche accelerato un processo già in corso, quello della digitalizzazione, in cui si inseriscono diverse iniziative come la collaborazione con Alibaba.com e la creazione del Nola Business Park Innovation Hub, progetto promosso dal CIS-Interporto di Nola con il supporto dell'incubatore di imprese 012factory».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IDENTIKIT



La società **Interporto Campano S.p.A.**, a capitale interamente privato, è concessionaria della Regione Campania **fino al 2080** per la progettazione, costruzione e gestione dell'interporto di Nola.



L'attuale superficie è occupata da **500.000 mq** di magazzini condotti da **circa 200 aziende** tra operatori industriali, distributori, logistici, spedizionieri e corrieri di livello internazionale



L'area in cui è situato presenta collegamenti ottimali con i più importanti **nodi ferroviari, marittimi ed aeroportuali**

Interporto Campano S.p.A.
detiene

INTERPORTO CAMPANO
CONNECT YOUR BUSINESS

100% della società
I.S.C. Intermodal S.r.l.,
operatore intermodale

100% della società I.S.C. S.p.A.,
Interporto Servizi Cargo,
impresa ferroviaria

100% della società T.I.N. S.p.A.
(Terminal Intermodale Nola)
che gestisce il terminal intermodale
all'interno di Interporto



L'EGO - HUB

Confcommercio

Legora De Feo: «Serve un coordinamento guidato dalla Regione»

«**A**l fine di rendere sempre più competitiva la Campania come piattaforma logistica, è necessario avviare una efficace politica di integrazione tra Porti e Interporti attraverso investimenti che ne consentano il collegamento ferroviario e costituire un coordinamento permanente guidato dalla Regione stessa con la partecipazione di tutti i principali attori». Lo dice **Pasquale Legora De Feo**, presidente regionale di Conftrasporto-Confcommercio. «È innegabile - sottolinea **Legora De Feo** - come la volontà di cucire le distanze spesso si scontri con problemi operativi concreti»: un gap da superare nell'interesse di tutte le parti in causa. Nel caso della Campania, poi, «la sinergia tra porti e interporti è essenziale, per la valorizzazione di un asset» proprio della nostra regione: «Grazie a questo settore e agli sviluppi potenziali si potrebbero creare tantissimi posti di lavoro. L'importante, però, è che si cominci a parlare di sinergia e soprattutto a

creare tavoli di confronto con chi è esperto del problema, con chi conosce la materia, ossia con gli operatori portuali e interportuali», chiede l'esponente della Federazione della logistica e dei trasporti che aderisce a Confcommercio.

Per **Legora De Feo** «è necessario creare un tavolo con le istituzioni nazionali e locali, con l'Autorità di Sistema Portuale, il corpo delle Dogane e la Guardia di Finanza in primis, per attivare dei fast corridori doganali per raccordare gli interporti con i porti di Napoli e Salerno, col vantaggio di aprire sportelli doganali presso gli interporti e consentire lo sdoganamento, in entrata ed in uscita, direttamente in essi. Il raccordo tra interporti e porti, allo stato necessariamente su gomma - conclude il presidente campano di Conftrasporto - potrebbe sfruttare gli orari notturni per disimpegnare il traffico corrente e alleggerire notevolmente la pressione sui porti ma anche sulle città, con un notevole miglioramento sulla qualità dell'ambiente derivante dai mancati incolonnamenti ai varchi portuali».



Unione Industriali

Mirone: «Il Sud cresce attirando investimenti nel settore logistico»

«Il rilancio del Mezzogiorno costituisce un pilastro fondamentale per la crescita dell'intero Paese. Perché il Mezzogiorno diventi un motore produttivo dell'Italia occorre utilizzare in maniera efficace e mirata i fondi del Recovery Fund per ridurre ritardi storici nelle strutture sociali come nei trasporti ferroviari, nella logistica, nei collegamenti tra porti e altri nodi di scambio, per favorire una decontribuzione decennale per chi opera nel Sud e per far decollare le Zone economiche speciali, un'azione determinante per assicurare a Napoli, alla Campania, al Mezzogiorno un ruolo centrale nello sviluppo delle relazioni produttive, commerciali e culturali con i Paesi delle sponde Sud e Nord del Mediterraneo». Lo sottolinea Maurizio Mirone, presidente della sezione Logistica, intermodalità e trasporti dell'Unione industriali di Napoli. «Bisogna velocizzare i tempi di realizzazione delle opere per le quali ci sono

progetti e risorse. Bisogna poter attirare gli investimenti nel settore della logistica, affinché la gestione delle merci, in abbinamento anche ai nuovi canali distributivi dell'e-commerce, possa rappresentare un volano per l'economia della nostra area», aggiunge Mirone, secondo il quale «la crescita della logistica passa da un piano comune di sviluppo innanzitutto tra il Porto di Napoli e gli Interporti, come quello di Nola, con una relazione che sia sempre più stretta, ma anche dal coinvolgimento di tutti gli operatori presenti sul territorio, al fine di definire le reali esigenze e acquisire gli strumenti e le competenze per soddisfarle». Nel complesso, conclude l'esponente dell'Unione industriali, bisogna assicurare a Napoli, alla Campania, all'intero Mezzogiorno «un'adeguata capacità di gestione dei nuovi flussi di traffico provenienti dall'Est asiatico, solo temporaneamente frenati dal Covid. Porteremo avanti la proposta concretamente - assicura Mirone - con un confronto quotidiano con tutte le istituzioni territoriali».

