

Eugenio Muzio

Combitec s.r.l.

Pur essendo l'interscambio italiano per circa il 70 % con i paesi europei e, quindi, difficilmente servibile con le linee marittime ma piuttosto con la vezione terrestre stradale e ferroviaria per l'attraversamento delle Alpi, il nostro paese deve avere la lungimiranza di considerare non solo i traffici marittimi al servizio della sua economia ma anche e piuttosto i potenziali crescenti di traffici con origine/destino il Centro Europa anche alla luce della crescente presenza nel mercato di paesi come la Slovacchia, la Repubblica Ceca, la Polonia, i paesi Balnici, ecc. La posizione di alcuni porti italiani (pochi) è particolarmente felice. Infatti se ben gestiti e funzionali possono offrire transit time e costi in concorrenza con i grandi porti del North Range. E' evidente che per puntare a quei mercati occorre una stretta simbiosi fra porti e ferrovia, cosa questa oggi quasi inesistente. Disegni strategici, se condivisi, non possono essere lasciati all' iniziativa anche se positiva di gruppi privati ma debbono essere una visione di stato alla quale è auspicabile che i privati siano chiamati a collaborare. In proposito l'Italia non ha molto tempo per decidere i suoi passi futuri. Richiamo l'attenzione sugli appuntamenti con la nuova infrastruttura svizzera (Gottardo 2016-Ceneri 2019-linea ferroviaria Basilea-Chiasso - con le caratteristiche sagoma P400, modulo 750m, traino 2000 ton - al 2020) e con la decisione degli svizzeri di finanziare a standard europeo la linea ferroviaria Luino - Gallarate - Novara e l'accordo raggiunto con il Governo italiano per avere analoghe caratteristiche sulla linea Chiasso - Milano. Se lo stato italiano non provvederà ad adeguare anche i collegamenti ferroviari da Genova a Novara e a Milano agli standard europei, il rischio sarà che i porti del North Range possano divenire ancora più aggressivi e concorrenziali per i porti italiani.

Quali sono i porti italiani che possono realmente aspirare ad un ruolo di captazione di traffici con origine/destino il Nord delle Alpi? A mio giudizio ben pochi. Infatti ritengo che in primis solo Genova, eventualmente con la recente interconnessione con Vado Ligure, La Spezia e Trieste abbiano le caratteristiche per offrire al mercato sia lato mare che lato terra (ferrovia) prestazioni e condizioni che potrebbero convincere l'armamento a modificare le attuali organizzazioni sempre che urgentemente,lo ripeto, sia avviato un programma di lavori per disporre di un'infrastruttura idonea.. Questo anche come possibile conseguenza dei recenti accordi P3 e G6 che prevedono di toccare solo pochi porti adeguatamente attrezzati.