

Il porto di Genova sfida il Nord Europa

Venerdì 16 Marzo 2018 05:30



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, sostiene che gli scali liguri – grazie ai nuovi valichi ferroviari - saranno più convenienti per servire Nord Italia, Svizzera e Germania.



Dopo il 2022 i porti liguri, e in particolare Genova, potranno ragionevolmente ambire a **servire un più ampio bacino di mercato** rappresentato dalla Svizzera (fino a Basilea) e dalla Germania (fino a Monaco). Lo dicono i dati presentati in occasione di un convegno tenutosi a Lugano da Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Tali dati mostrano che il capoluogo ligure sarà la via d'accesso economicamente più competitiva (rispetto ad esempio al porto nordeuropeo di Anversa) non solo per l'area milanese, ma anche per Basilea e per Monaco di Baviera.

Secondo tali rilevazioni (fonte Alg-Ibc) il **trasporto ferroviario fino a Milano costa da Genova** oggi circa 376 euro per container, ma questo prezzo scenderà fra quattro anni a 296 euro, mentre Anversa - nella migliore delle ipotesi - arriverà a una tariffa di 567 euro. "Per queste ragioni non temo che l'apertura del corridoio Reno-Alpi possa comportare un'invasione dai porti del nord verso il Nord Italia", ha spiegato Signorini.

Si apriranno invece opportunità interessanti per la **portualità ligure verso il Centro Europa**, perché con i nuovi valichi il costo di un convoglio merci da Genova a Basilea, che a quel punto avrà lunghezza 750 metri e capacità fino a duemila tonnellate, scenderà da 590 a 428 euro per container, mentre il prezzo di Anversa rimarrà sostanzialmente stabile (da 430 a 422 euro). Gli scali italiani saranno competitivi anche per servire la Baviera con i servizi ferroviari Genova-Monaco che scenderanno dagli attuali 611 a 440 euro per contenitore arrivando praticamente ai livelli dei porti del Nord Europa, che proporranno una tariffa da 431 euro. Più difficile, invece, la partita per servire città come Lione in Francia e Mannheim, dove rispettivamente Marsiglia e Amburgo rimarranno le vie d'accesso più economiche.

Il presidente dell'Autorità di Genova e Savona, sottolineando l'importanza del fatto che con i nuovi valichi il tracciato ferroviario che mette in relazione il Mar Tirreno con la Svizzera sarà pressoché pianeggiante (i picchi in altezza non supereranno i 500 metri), nella stessa occasione ha però evidenziato che "la sfida di Genova oggi si **gioca molto più sui binari interni al porto che non sul Terzo Valico**". Inoltre, ha precisato che la situazione dell'infrastrutturazione ferroviaria "va bene al porto di Voltri", dove avverrà il raddoppio dei binari d'accesso al terminal Vte, "va bene a Vado Ligure", dove sta sorgendo da zero un nuovo terminal container che sarà operato da APM Terminals e Cosco, mentre "non va ancora bene nel bacino portuale di Sampierdarena, dove abbiamo ancora da lavorare e stiamo cercando di chiudere una convenzione con Rfi".

Avendo **collegamenti ferroviari efficienti**, banchine in grado di ospitare le grandi navi portacontainer, digitalizzazione delle operazioni di sdoganamento delle merci e proficui rapporti con i grandi gruppi della logistica e delle ferrovie, i porti liguri potranno vincere la partita con i concorrenti del Nord Europa che si gioca in territorio svizzero.

Nicola Capuzzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio