PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Assologistica: OK alla piattaforma portuale europea con integrazioni motivate.

Assologistica conferma il proprio apprezzamento per le finalità di razionalizzazione, integrazione, salvaguardia ambientale a livello continentale europeo che la DG MOVE della Commissione Europea intende perseguire anche attraverso l'affidamento ad esperti internazionali dello studio "Ports and their connections within the TEN-T ", che da giugno a settembre scorsi era stato aperto a suggerimenti ed integrazioni degli interessati secondo quei canoni di trasparenza politica e di validazione tecnica che contraddistinguono i percorsi comunitari.

Assologistica lo ha immediatamente e pubblicamente considerato utile per l'Europa ed indispensabile per il nostro Paese, nel quale paradossalmente si sovrappongono scarse previsioni di investimenti infrastrutturali e progetti portuali sovradimensionati, o sovrapposti, sulle stesse aree di mercato.

Per questa ragione Assologistica ha condiviso un documento che scommette di più sull'integrazione in rete delle infrastrutture materiali ed immateriali esistenti a mare ed a terra, piuttosto che su massicci investimenti, auspicando coerenza da parte di tutti i principali Decisori.

Ferme restando queste positive valutazioni politiche generali, si prende atto che la stessa DG MOVE ha confermato il carattere ancora aperto del Documento, che per un verso non può essere considerato una bibbia, ma che per l'altro dovrà tenere di conto solo di rilievi tecnici coerenti con le sue finalità e di suggerimenti da parte degli Stati membri che fossero in ritardo, tra i quali fortunatamente non risulta vi sia il Nostro.

Il documento comunitario seleziona esplicitamente un insieme di porti che ottimizzino l'accessibilità alle principali direttrici di traffico per le regioni a più alta generazione/attrazione di traffico (centroidi). In questo senso i porti sono in qualche modo equiparati a centri di distribuzione piuttosto che a nodi di passaggio dalla modalità terrestre a quella marittima.

Gli studi ed i contributi tecnici utilizzati per la loro definizione appaiono di grande ampiezza dal momento che abbracciano non solo tutti i modi di trasporto ma anche le relazioni con gli aspetti energetici, ambientali, economici, sociali ed il potenziale legato ai paesi non EU di diretto interesse.

La decisione finale sulla pianificazione delle TEN-T, per quanto noto, avverrà secondo

un modello che rappresenta la sintesi delle diverse posizioni espresse da ben sei gruppi di esperti, stakeholders e governi nazionali.

Ovviamente tutto è perfettibile. Nel caso specifico non si può non notare la necessità di un aggiornamento di alcuni dati fermi al 2007, di una più completa rilevazione degli effetti delle dinamiche relative all'impatto della crisi ed alle le misure di austerità che da un punto di vista statistico sarebbero da considerare un evento anomalo, di una attività di modelling che potrebbe aver sottovalutato sia le conclusioni del TEN-Connect, che apparentavano gruppi di porti, che quelle di ETIS+ 2007/2013.

In questo contesto potrebbero avere maggiore successo e maggior sostegno pertinenti valutazioni scientifiche che allarghino il numero di porti nazionali da inserire nel core network, piuttosto che liturgiche e generiche proteste politico-parlamentari.