

Trasporto su ferro: Ambrogio, servono infrastrutture moderne ed efficienti, altrimenti il Gottardo favorirà i porti del Northern Range

Author : aar

Date : 9 novembre 2016



**5 GIORNI AL FORUMPIETRARSA
LE INTERVISTE DI FERPRESS**

(FERPRESS) – Roma, 9 NOV - Ambrogio Trasporti, un po' la storia dell'intermodalità e delle casse mobili in Italia ed un punto di osservazione (il Piemonte) particolarmente interessante per la continua evoluzione della struttura industriale e quindi della domanda di trasporto. Ed ora arriva il nuovo Gottardo.

In preparazione del Forum Pietrarsa, che si apre lunedì nella storica sede del Museo Ferroviario Nazionale, abbiamo chiesto a Livio Ambrogio come vede l'evolversi del settore nei prossimi 2/3 anni.

Guardando al lungo periodo (1970-2035) continua, pur in questi anni di crisi caratterizzata da eccesso di capacità di trasporto rispetto alla domanda, l'evoluzione del mercato verso un maggiore utilizzo della modalità ferroviaria e delle vie d'acqua.

Sono cresciuti in tutta Europa gli investimenti in infrastrutture innovative quali le gallerie di base, mentre diminuiscono in proporzione quelli per nuove autostrade, specie attraverso le Alpi. Il Gottardo è un'ulteriore importante opera che accresce la competitività dei corridoi svizzeri, mettendo al tempo stesso a nudo le carenze e i ritardi dell'Italia.

Il mercato chiede più ferrovia, l'attuale governo ha finalmente, per la prima volta, delineato una chiara strategia a favore del ferro, ma nel nostro paese imperversa lo scarso interesse, se non aperta ostilità (anche di forze politiche nazionali), verso la logistica e verso le infrastrutture che sono essenziali per la sua efficienza.

Torino, già da anni divenuta, quanto a collegamenti con l'Europa, una "periferia", viene con l'apertura del Gottardo ulteriormente declassata rispetto all'area subalpina che va da Novara a Brescia. Il Brennero e il Fréjus sono infrastrutture datate, le nuove opere sono in forte ritardo rispetto a quanto compiuto dagli elvetici. Specie il Fréjus, se non verrà sostenuto da misure-ponte da parte di Francia e Italia, rischia l'estinzione del traffico ferroviario prima di avere completato la galleria di base, consegnando così alla strada la totalità del traffico, nel silenzio incomprensibile di ambientalisti e difensori delle Alpi.

Riassumendo: senza infrastrutture moderne, l'Italia non può illudersi che il Gottardo e il Loetschberg avvicininino le nostre industrie e i nostri porti all'Europa. In realtà oggi sono i confini europei che si sono spostati a Sud nella pianura padana, favorendo ancor più i porti del Northern Range. Infatti Rotterdam si è già tempestivamente mossa in questa direzione... E la persistente "cultura del No e dell'Inutilità" non porta a nulla di buono.

Tutte le altre interviste



[Trasporto su ferro: De Girolamo \(Lotras\), contesto favorevole. La collettività richiede vantaggi ambientali](#)



[Trasporto su ferro: Paruzzi \(Solvay\), rilanciare Hardware e Software ferroviari per riprendere a crescere](#)



[Trasporto su ferro: Sciarrone, con la rete AV/AC porteremo dall'anno prossimo i megatrailer nel Sud Italia](#)



[Trasporto su ferro: Malvestio \(FLC\), il treno potrà avere un forte ruolo anche nell'epoca dell'eCommerce](#)



[Trasporto su ferro: Spirito, i nuovi mercati lo sposteranno verso l'intermodalità marittima e la lunghissima percorrenza](#)