

La (pacifica) guerra dell'hinterland logistico

Cresce l'offerta di aree retroportuali nel nord-ovest al servizio degli scali del Tirreno

Una certa ripresa dei traffici nei porti italiani – in parte effettiva, in parte auspicata – sta risvegliando l'attenzione di molti gestori di terminali merci della pianura Padana ed anche di amministratori e politici.

In particolare per quel che riguarda il

approfittare di questa circostanza, si stanno proponendo per accogliere le attività di retroporto, soprattutto con l'obiettivo di attirare anche le redditizie attività logistiche di complemento, ad alto valore aggiunto, con le importanti ricadute economiche ed occupazionali per

liguri (Spezia-Genova-Savona) con la Germania utilizzando l'interporto di Mortara come gateway. Progetto che sembra operativamente piuttosto avanzato, visto che ci sono già state visite dei tedeschi ai porti in novembre, dei lombardi a Stoccarda in marzo, un primo collegamento ferroviario da Savona già pronto a partire da collegare a quello esistente di Shuttlewise verso Rotterdam, e la preparazione di un protocollo di intesa per integrare in questo programma anche il porto di La Spezia.

Ma altri stanno già lavorando, come il Terminal di Rivalta Scrivia, che sta concludendo il raddoppio dello scalo intermodale e degli spazi coperti, e che già funziona come banchina arretrata per il VTE di Genova-Voltri anche con accordi per l'effettuazione sul sito delle pratiche doganali; e ancora Melzo, che con i treni di Contship su Genova e La Spezia e quelli di ERS Railways verso il Nord Europa si propone per svolgere un ruolo analogo nel rilancio verso nord.

E non finisce qui. Le Province di Piacenza e di Cremona si sono accordate per favorire lo sviluppo di relazioni con il porto di Genova e persino a Vercelli c'è chi pensa ad offrire spazi di alleggerimento ai porti. In questo fervore di iniziative, sembra che solo le strutture che sono già operativamente consolidate come Rivalta o Melzo potranno giocare un ruolo di reale partnership con i porti, non solo per il fatto di "esserci già", ma soprattutto per i rapporti gestionali ed economici già costituiti con le Autorità Portuali e per la presenza sul territorio ormai acquisita rispetto al tessuto sociale, aspetto questo che spesso oggi è di ostacolo all'avvio di

segue a pag.21



sistema portuale ligure (Genova, La Spezia e Savona), ovvero l'estremità sud del Corridoio intermodale TEN 24 detto "dei due mari", l'ostacolo geografico della ristrettezza delle aree di banchina, non risolvibile neppure con la costruzione delle nuove piattaforme sottratte al mare, obbliga a far fronte ai nuovi e maggiori volumi di traffico predisponendo collegamenti a navetta con aree di retroporto situate in pianura per il continuo e veloce sgombero delle aree portuali.

Sono molti i soggetti che ormai, per

le Province e Regioni che le ospiteranno. Vediamo qualche esempio.

Poche settimane fa in un convegno dell'Unione Industriali ad Alba, il Sottosegretario Giachino ha detto quanto sia importante per il Piemonte e la Provincia di Cuneo strutturarsi come retroporto del porto di Savona, con un grande centro logistico in grado di ricevere la merce dal porto, lavorarla e distribuirla. Il 1° aprile al meeting di Mortara (S2S n. 14/2011), cui è intervenuto lo stesso Giachino, si è parlato del progetto pilota transnazionale di connessione dei porti

QUALITA' - INNOVAZIONE - FLESSIBILITA'

Siamo partner dei più importanti Terminal Container nella fornitura di mezzi di sollevamento portuale e di servizio di assistenza tecnica.



the full handling system company

Manuport s.r.l. - Via di Francia, 33/6 - 16149 Genova (GE), Italy
Tel. +39 010 8696496 - Fax +39 010 8696497
info@manuport.it - www.manuport.it



segue da pag.20

nuove strutture logistiche. Anche Mortara, se pur in fase di sviluppo, può contare sugli stessi vantaggi che possono dare concretezza ai suoi programmi, anche se probabilmente si tratterà di traffici più specializzati.

La situazione, almeno in una fase iniziale, potrebbe articolarsi con Rivalta Scrivia come vero retroporto di Genova, banchina a tutti gli effetti per il traffico oceanico diretto in Italia, Melzo e Mortara come impianti gateway fra i porti del nord Tirreno e la fascia a nord delle Alpi, mentre gli altri impianti potranno forse ricoprire ruoli marginali, o specializzati su determinate merci (come Mondovì nel Cuneese per il traffico su Savona legato all'industria del vetro).

In ogni caso si deve tenere conto del fatto che saranno i Porti più di ogni altro determinanti nella scelta delle strutture cui appoggiare il loro sviluppo, soprattutto perché la copertura dei costi di navettamento dovrà essere considerata una sorta di costo-sostitutivo rispetto all'impossibile costruzione di nuove aree all'interno dei porti.

Ma lo stesso Piano Nazionale della Logistica riconosce il Nord-Ovest come una unica piattaforma logistica, e quindi lo sviluppo delle infrastrutture per accogliere con efficienza i nuovi possibili flussi di merce dovrà nascere da una programmazione interregionale coordinata che tenga conto delle diverse realtà sparse sul territorio, delle loro caratteristiche specifiche e dei rispettivi bacini di utenza.

Il fallimento dei progetti di mega-interporti centralizzati come Lacchiarella presso Milano, e la sorte simile che potrà toccare al progetto su Alessandria - buono sulla carta, anche per la vocazione storica del luogo a tale ruolo, ma arrivato troppo tardi - indicano che la strada da seguire è questa.

Fulvio Quattrocchio

Un'Authority dei trasporti sull'asse Genova-Torino?

Sullo sfondo degli orientamenti maturati a livello istituzionale in riferimento al delicato tema del trasporto ferroviario si è vivacizzata l'iniziativa di Confindustria Liguria e Piemonte. Nella sede torinese dell'associazione confederale, un importante vertice ha visto protagonisti rilevanti Autorità politiche, chiamate da tempo a pronunciarsi sulla questione della



Bartolomeo Giachino e Mario Lovelli

creazione di un'Authority dei trasporti, per la cui sede sarebbero candidate le città di Torino e Genova. "Ricordiamo che la Commissione europea aveva aperto una procedura di infrazione (2008/2097) con riferimento alla disciplina del settore ferroviario, in particolare al tema dell'indipendenza del soggetto regolatore da ogni impresa ferroviaria" sottolinea l'Avv. Greta Demartini (Studio Conte & Giacomini di Genova). Alla proposta del Presidente dell'Authority garante della concorrenza e del mercato, Antonio Catricalà, di istituire in una

di queste sedi una sezione distaccata dell'Authority romana, competente in via transitoria a definire la disciplina dei servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto, ha fatto seguito un ampio dibattito tra gli esponenti delle diverse forze politiche, volto a delineare una soluzione legislativa e concreta al tema. Protagonisti dell'incontro, diretto dalla Presidente di Confindustria Piemonte Mariella Enoc, sono stati - oltre a Catricalà - l'On. Lovelli, promotore del Ddl n. 1057 sull' "Istituzione dell'Authority per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto" presentato alla Camera dei deputati il 15 maggio 2008 (XV legislatura) e della recente proposta di legge su temi analoghi del 9 marzo 2011, seguito dal Sen. Lusi anch'egli fautore dell'istituzione di un'Authority (Ddl n. 1472 presentato il 20.03.2009). Per Genova hanno partecipato il Sindaco Marta Vincenzi, il Sen. Enrico Musso accompagnato dai legali Avv. Giuseppe Giacomini e Greta Demartini (Studio Conte & Giacomini), la Sen. Roberta Pinotti, il Presidente dell'Authority portuale Luigi Merlo nonché il presidente provinciale degli industriali Giovanni Calvini e quello regionale Sandro Cepollina. Sul fronte torinese erano presenti i due candidati sindaco Piero Fassino (Pd) e Michele Coppola (Pdl), il senatore Valter Zanetta e l'assessore ai Trasporti regionale Barbara Bonino. L'incontro si è chiuso con l'annuncio del Sen. Lusi sulla proposta di un emendamento al decreto omnibus per rilanciare, attraverso il recupero di un vecchio disegno di legge, l'Authority dei Trasporti.

AUGUSTA DUE S.R.L.

MEDNAV GROUP Augusta Due
is a company specialised
in the transportation of energy
and oil products

Company mission is
connecting different
parts of the world by transporting
INDISPENSABLE PRODUCTS

OUR GOALS:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT

AUGUSTA DUE S.R.L.

Augusta Due S.r.l.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)

Phone: +39 06 8537821 E-Mail: Info@AugustaDue.it
Web Link: www.augustadue.it - www.mednavgroup.it

A Voghera conclave sul sistema ferroviario promosso da CFI-Multicon e Ansaldo Breda

Si è tenuto a Voghera (Pavia) il 'convegno nazionale sul sistema dei trasporti su rotaia' promosso da Ansaldo Breda (Finmeccanica), in collaborazione con Trenitalia (Ferrovie dello Stato) e CFI Consorzio Ferroviario Italiano (Multicon), con il patrocinio della Regione Lombardia, che ha visto - tra gli altri - la partecipazione di Giuseppe Biesuz (Ferrovie Nord Milano), Raffaele Cattaneo (Assessore Infrastrutture Mobilità Regione Lombardia), Ernesto Di Silverio (Geodis



Wilson), Ivan Drogo (CFI-Multicon), Sottosegretario Bartolomeo Giachino, Paolo Gianotti (Rail Tuv), Vincenzo Soprano (Trenitalia), Andrea Vivi (Tuv), Marco Zanichelli (Trenitalia).