

PIATTAFORME CONTAINER. Partiti i lavori per la realizzazione dopo l'ok dei Lavori pubblici

# Savona, 800mila Teu in più

Tanto vale il terminal Maersk di Vado – Canavese: il 40% del traffico via ferrovia

Nel 2015 operativi tutti i 700 metri di lunghezza. Il presidente: con Metrocargo, possiamo caricare dai 15 ai 20 treni al giorno

**M**eno di quattro anni alla via. Dopo l'ok dei Lavori pubblici la piattaforma multipurpose di Savona Vado, più nota come piattaforma Maersk, diventa realtà anche se l'iter è stato lungo e faticoso e ha messo a dura prova terminalista e Autorità portuale. Nel 2015 sarà operativo in tutta la sua lunghezza (700 metri, sei gru e pescaggi da 15 a 22 metri) più un molo in testata per merce varia, sempre con 22 metri di pescaggio. Il traffico a regime, dopo otto anni dal via, è previsto in oltre 800mila Teu, nel primo anno 450mila. Il terminal, pur denominato con il nome del primo carrier mondiale del settore container, è conto proprio/conto terzi.

«La struttura – spiega Cristoforo (Rino) Canavese, presidente dell'Autorità di Savona – è proiettata verso il futuro delle navi. Il mercato a breve vedrà unità da 14mila Teu e il terminal con i fondali, l'agibilità nautica, le strutture di terra e di banchi-

na, sarà pronto e darà risposta al traffico che verrà».

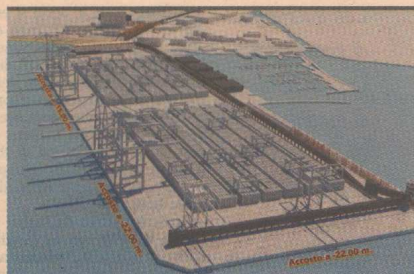
C'è una grossa novità, prevista nel piano industriale, che darà alla struttura un elemento di qualità competitiva: il terminalista intende movimentare il 40% del traffico via ferrovia. Qualcosa come 180mila Teu nel primo anno e oltre 320mila a regime. Cifre importanti per le quali è stato sperimentato per oltre un anno un nuovo sistema di movimentazione dei containers, chiamato Metrocargo, frutto di una ricerca tra Università di Genova, la stessa società Metrocargo e la Regione per la parte finanziaria.

«Metrocargo – dice Canavese – permette di prelevare le unità di carico dai trailer e caricarle sui carri ferroviari con modalità orizzontale in tempi molto ristretti. Circa 30 minuti per un treno da 46 containers e con un minore impatto ambientale».

L'impianto sarà in grado di caricare dai 15 ai 20 treni al giorno da 46 Teu. I treni andranno nelle aree retro-

portuali per poi essere inoltrati sui mercati del Nord-Ovest e Nord-Est. Tre le destinazioni da Vado Ligure: Mondovì (durata della tratta ferroviaria un'ora e 50 minuti); Rivalta Scrivia (2 ore e 15) e Mortara (3 ore e 35 minuti).

Chi sono i soggetti in campo? «Sono state create società ad hoc – spiega il presidente – anche per superare una serie di rigidità operative ed economiche, dovute alla complessa struttura di Trenitalia, che non consentono al trasporto ferroviario a corto raggio di essere competitivo con tempi e costi alla modalità stradale. È stata creata FerNet, da Autorità portuale e soggetti privati come Vio-Autofiori con i gruppi Orsero e Gavio e Terminal Europa. La società gestirà l'intero ciclo di navettamento porto-aree retroportuali. FerNet rappresenterà il punto di riferimento per gli utenti del porto. Serfer del gruppo Fs, invece, selezionata dall'Ap attraverso un bando europeo, gestirà il servizio delle manovre in porto,



Il progetto della piattaforma multipurpose a Vado Ligure

non in esclusiva ma in concorrenza sul mercato. Opererà la traslazione e la pesatura dei carri, la composizione dei convogli».

I chilometri di rotaia presenti negli impianti di Savona e Vado sono complessivamente 30. Savona è collegata alla linea costiera Genova-Ventimiglia e alle due linee di valico appenninico verso il Piemonte che convergono sulla stazione di San Giuseppe di Cairo su cui si possono inoltrare convogli fino a 450 metri di lunghezza con

un'ottima potenzialità di trasporto e tracce disponibili ad assorbire oltre 36 treni al giorno.

«Questo assetto – conclude Canavese – rende porto e interporto interconnessi con l'intero sistema logistico del Nord Italia, rappresentando un forte valore aggiunto in termini di opportunità di sviluppo di iniziative nuove nel campo della logistica e della distribuzione».

LUCIANO BOSSO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con il piano di sviluppo l'interporto guarda al centro del continente: entro l'anno tre coppie di convogli

## Mortara gateway dei porti liguri

L'interporto di Mortara, nell'ospitare il workshop nazionale del progetto europeo Transitecs, fa il punto dei primi risultati ottenuti e conferma le ambizioni del piano di sviluppo che ha preparato. Coerente il contesto istituzionale, ampiamente rappresentato nell'evento. Bartolomeo Gioachino, sottosegretario al ministero Infrastrutture e Trasporti, ha anticipato alcuni indirizzi normativi per favorire la collaborazione tra Regioni limitrofe per la valorizzazione degli interporti. Inoltre con la realizzazione a breve della bretella tra le autostrade Milano-Genova e Genova-Gravellona, l'accessibilità migliorerà, specie a servizio del bacino

locale. Ma Mortara si propone, con i porti liguri, anche come gateway verso il centro Europa.

L'interporto è operativo da fine 2009 e realizza oggi una coppia di treni al giorno in collegamento con Rotterdam. Entro fine anno si aggiungeranno due nuovi collegamenti, uno già definito con il porto di Savona-Vado, operativo già prima dell'estate, e un secondo in via di contrattualizzazione, dall'inizio dell'autunno. Le tre coppie di treni al giorno previste a fine anno rappresentano solo un terzo della capacità del terminal, una volta realizzate le gru a progetto di cui si approssima l'investimento.

Ma la risposta di interesse

del mercato è tale da alimentare ipotesi di ampliamento per altro già ben delineate. Davide Muzio, consigliere delegato di Timo, società che gestisce il terminale, le ha illustrate a margine della descrizione dell'impianto che ha già 4 binari elettrificati e 3 binari di handling da 700 metri e ne può aggiungere altri 5 già predisposti nel progetto tecnico iniziale.

Su questa strada è piena la sintonia con la proprietà dell'impianto, testimoniata da Andrea Astolfi, amministratore delegato del Polo Logistico Integrato di Mortara, che intende privilegiare la destinazione degli spazi per il traffico anziché per i magazzini. Questo è possibile grazie allo specifico assetto proprietario con la Fondazione Banca del Monte di Lombardia (99% azioni), che non persegue obiettivi di profitto.

Le aspettative di sviluppo però sono sostenute soprattutto dalla crescente attenzione della domanda. Shuttlewise, che opera il collegamento con Rotterdam, ha testimoniato con il suo rappresentante in Italia, Aldo Brevi, tempi di attraversamento del terminale di 4 volte inferiori ai benchmark e tempi totali Rotterdam-Mortara di 37 ore.

Il porto di Savona-Vado, forte dell'alleanza con Maersk, opererà il collegamento con propri locomotori e conta di

realizzare, con il contributo di Mortara, un collegamento competitivo verso il centro Europa. Il progetto di collegare le aree centrali del continente e i porti liguri non è certo nuovo, ma come lo ha presentato Rino Canavese, presidente dell'Autorità portuale di Savona sembra credibile anche in ragione dei nuovi obiettivi di eco-compatibilità che il trasporto deve porsi. Il vantaggio di risparmio di Co, diventerà anch'esso monetizzabile, ma comunque è già rilevante nelle strategie delle grandi aziende.

Anche Holger Bach, rappresentante della regione di Stoccarda, ha espresso interesse preannunciando richieste di approfondimento da parte di operatori della sua regione per due coppie di treni a settimana a partire dal 2012. Inoltre operatori come Serfer, Sbb Cargo Italia, Den Hartogh, Db Schenker Rail Italia, Fai e Hupac hanno partecipato ai lavori della giornata, sia pure nel contesto Transitecs, come ha spiegato il coordinatore Carlo Vaghi, di promozione dell'intermodalità e non necessariamente o non ancora di esplorazione di accordi di collaborazione industriale e certamente non di finanziamento allo shift modale. ■

SILVIO BECCIA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sui sistemi telematici doganali

## Venezia fa scuola a ufficiali siriani

Il sistema integrato di Port Community di Venezia fa scuola anche all'estero: nei giorni scorsi una delegazione di 20 ufficiali della Dogana siriana hanno visitato anche lo scalo veneto nell'ambito di un programma di studio dei sistemi info telematici di avanguardia, utili sia per la gestione delle operazioni portuali che per i controlli di sicurezza e doganali. L'incontro è stato promosso e finanziato dal Programma di sostegno al commercio della Commissione Europea. A Venezia la delegazione siriana ha studiato coi colleghi italiani i comuni problemi di sicurezza nell'operatività portuale con particolare riferimento al contrasto delle frodi e al risk management di frontiera. Ha poi assistito alla dimostrazione dell'operatività dello scanner mobile in dotazione alle forze di sicurezza operative nello scalo veneziano per il controllo dei camion in arrivo sui traghetti merci e passeggeri e dello scanner fisso installato a Porto Marghera.

La visita fa seguito all'accordo siglato tra i porti di Venezia e Tartous che prevede il potenziamento e la semplificazione delle politiche doganali per accelerare le operazioni portuali sia in Siria che in Italia. L'interscambio tra il porto di Venezia e la Siria nel 2010 è stato pari a 1500 trailer ed oltre 20 mila teu, numeri destinati ad aumentare grazie all'andamento positivo delle linee dirette operate da Visemar Line e Sermar Line. ■

F. Tan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Timo, che gestisce il terminale di Mortara, ha progetti ambiziosi