

Canavese diventa capostazione a tempo pieno

Fine d'anno all'insegna della rotaia per il porto di Savona Vado, che vara la prima linea ferroviaria regolare per Mortara gestita dalla joint-venture FerNet (con FS, Orsero e Gavio)

La visione dell'integrazione del Porto di Savona-Vado con le aree logistiche della pianura attraverso la ferrovia, che da dieci anni Rino Canavese, Presidente dell'Autorità Portuale, persegue con un tenace e paziente lavoro di preparazione ed organizzazione, sta entrando in questi ultimi mesi del 2011 in una fase di prima operatività con la maturazione, finalmente, di diversi progetti.

Dopo l'effettuazione di un primo treno di prova dieci giorni prima, da lunedì 14 partirà il servizio regolare con 5 corse a settimana fra Vado e l'interporto di Mortara per il tra SWsporto di containers. All'inizio il carico sarà costituito da tankcontainers per il trasporto di materiale chimico - gestito da Den Hartogh - come additivi per oli minerali, che da Vado vengono inoltrati via Mortara sia alle aziende lombarde sia ai mercati nel Nord Europa, con rilancio sul treno già attivo per l'Olanda (Venlo e Rotterdam).

In senso inverso, il Gruppo Grendi farà convergere su Mortara un traffico di containers speciali per il trasporto di sottoprodotti dell'industria siderurgica che devono raggiungere la Sardegna, assicurando fin dall'inizio un primo bilanciamento dei flussi. Si tratta in entrambi i casi di traffico già in buona parte esistente su gomma, quindi oltre

un centinaio di autocarri alla settimana dovrebbero essere tolti dalle strade dell'Appennino Ligure.

Il servizio sarà commercializzato da FerNet (una joint venture di servizi ferroviari fra i Gruppi Orsero e Gavio, nella quale detengono quote anche la stessa



Le E483 dell'Autorità Portuale di Savona

Autorità Portuale ed il Gruppo FS) come un servizio 'open access', a disposizione di trasportatori e spedizionieri interessati alla tratta.

La tipologia dei carri utilizzati, portacontainers specializzati a piano di carico ribassato noleggiati dalla francese Touax, permette il trasporto in regime normale anche di containers High Cube e di 45 piedi e volendo anche di casse mobili da 13,60 metri.

A partire da questa settimana inizierà anche un servizio di trasporto ferroviario di carbone da Savona agli impianti di San Giuseppe di Cairo, con navettamento continuo impostato per ora su 2 round-trips al giorno (a regime dovrebbero diventare 3) per compensare il limite di capacità di trasferimento della vecchia teleferica, della quale è in corso il ripristino funzionale con operatività migliorata, ma che non è comunque in grado di smaltire gli elevati volumi di merce lavorati dall'impianto di scaricamento nel porto. Verranno utilizzati speciali containers per merce alla rinfusa carichi su carri pianali, che permettono una gestione del carico/scarico più semplice rispetto alle tradizionali tramogge. Anche in questo caso l'organizzazione è affidata a FerNet, ed è stato possibile bilanciare i flussi nelle due direzioni, portando da San Giuseppe a Savona la quota del coke prodotto che deve essere spedita via mare. Infine Canavese ha annunciato l'intenzione di mettere in linea, entro fine 2011, 3 coppie di treni a settimana fra Vado e Rivalta Scrivia: in questo modo le linee principali del suo progetto di integrazione modale saranno rese operative e potrebbe essere avviata la verifica delle risposte del mercato. D'altra parte il 'fattore Maersk', innescato dalla scelta di questa grande compagnia di insediare un hub primario a Vado con la costruzione della nuova piattaforma dedicata e la previsione di dover movimentare un numero di container molto alto, non può che favorire il superamento di ogni residua resistenza al trasferimento del traffico sul ferro.

"Le infrastrutture stradali in Liguria sono quelle che sono e non si può pensare di modificare radicalmente la situazione entro i prossimi 10-15 anni - spiega Canavese - perciò per rispondere al prevedibile



Il treno di prova Mortara-Vado

aumento dei traffici, che crisi o no ci sarà comunque, non possiamo che spostare la merce sulla rotaia, che oggi è fortemente sottoutilizzata e dispone di ampi margini per accogliere nuovo traffico, soprattutto con le caratteristiche che richiede il trasporto merci."

La questione della sostenibilità economica di questi navettamenti su distanze tutto sommato brevi rispetto a quanto normalmente riconosciuto per il trasporto ferroviario trova una risposta in due argomenti che attengono alla specificità della situazione.

Da una parte il fatto che si tratta di

spostare in modo regolare e continuo elevati volumi di merce fra il porto e le "banchine arretrate" dei retroporti: due luoghi di assoluta concentrazione, dai quali il frazionamento verso le destinazioni differenziate avviene successivamente.

Dall'altra parte il Presidente Canavese, sottolineando come questi progetti siano stati sviluppati in sinergia con Trenitalia e Gruppo FS, spiega che "si tratta di servizi impostati non tanto per fare business con il trasporto sul treno, ma per agevolare le attività portuali e retroportuali che sono il vero centro di interesse degli azionisti di FerNet" e che proprio per questo possono trovare più facilmente il loro equilibrio economico anche con costi concorrenziali rispetto alla gomma.

Il navettamento breve permette anche di utilizzare al meglio i convogli, che possono essere fatti girare più volte al giorno e ancor più lo stesso materiale di trazione: insieme al bilanciamento dei flussi sono condizioni che possono effettivamente portare a un costo di produzione molto contenuto.

Fulvio Quattrocchio

E Mortara aggiunge la Ruhr

Shuttlewise, l'operatore intermodale olandese legato al terminal di Mortara fin dall'apertura nel Dicembre 2009 con il servizio per Venlo-Rotterdam, ha annunciato ufficialmente l'avvio dal 9 febbraio 2012 di un nuovo treno shuttle Mortara-Krefeld. Anche questo treno sarà un 'open access' con diversi tipi di contratto offerti ai clienti in funzione della regolarità e volume di traffico, una formula ben collaudata nei due anni di operatività del treno per Rotterdam. Krefeld, nell'area renana della Ruhr a nord di Colonia, si discosta un po' dal

programma di sviluppo di cui si era parlato nel Convegno Transitects proprio a Mortara (S2S 14/2011), quando si era delineato un rapporto piuttosto con il Sud-Ovest della Germania come sbocco per i porti dell'Alto Tirreno. La scelta di Krefeld probabilmente dimostra che i flussi di traffico fra il Nord Italia ed il bacino della Ruhr sono sempre molto elevati, mentre il progetto gateway per il Baden-Württemberg è legato al consolidamento dell'esperienza con gli shuttle verso i porti, appena iniziata.

F.Q.