

trasporto merci su rotaia: il nord-ovest è pronto

INTERPORTO Alessandria è in vantaggio

di MASSIMILIANO BORGIA

SI PUÒ fare decollare finalmente il trasporto merci su rotaia nel nord-ovest e competere i porti liguri ai sistemi industriali del nord Italia e del centro Europa senza le linee ad alta capacità, ad iniziare dalla Torino-Lione e dal corridoio della transpadana. Il rilancio del trasporto merci su ferro può iniziare subito, senza alibi.

Uno degli esempi è il progetto per il retroporto di Alessandria che potrebbe essere una realtà fra poco più di tre anni. Sarà la grande area logistica ferroviaria che dovrà instradare i convogli pieni di container scaricati nel porto di Genova e sarà realizzata semplicemente dove da decenni c'è lo scalo ferroviario di Alessandria, a cui potrebbe aggiungersi un'area logistica per un totale di oltre un milione di metri quadrati con 30 binari di distribuzione per oltre 100 km di lunghezza complessiva.

Per ora siamo al progetto preliminare, ma entro un anno sarà pronto il progetto definitivo e nel 2014 potrebbe entrare in funzione. Costo: appena 40 milioni, 20 mesi dalla Regione Piemonte e altrettanti dall'autorità portuale di Genova. Più altri 40 milioni di arredo tecnologico che potrebbero essere forniti dal gestore. A questi vanno aggiunti i circa 9 milioni necessari per una nuova tangenziale di Alessandria che renda lo scalo accessibile dalla viabilità autostradale.

Il retroporto di Alessandria sarà una vera e propria appendice dell'area doganale del porto genovese. Da qui arriveranno i treni navetta che porteranno i contenitori dai moli genovesi fino allo scalo ferroviario dove saranno stoccati e caricati sui convogli diretti in tutta Europa, sfruttando l'incrocio alessandrino di ben sette linee ferroviarie.

A realizzarlo è la Retroporto di Alessandria Spa, società nata l'anno scorso e partecipata da Finpiemonte partecipazioni. Le autorità portuali di Genova e Savona, Fslogistica, Slala. Lo stimolo è arrivato fin dal 2003 dalla fondazione Slala (Sistema logistico arco ligure-alessandrino), voluta da Fabrizio Palenzona (oggi vicepresidente di Unicredit group e presidente dell'Aiscat, l'associazione di categoria delle società autostradali) che ai tempi presiedeva la giunta di centrosinistra della Provincia di Alessandria.

Nella realizzazione del "master plan" del progetto del retroporto di Alessandria e negli studi accessori si è scoperto che in attesa dell'incrocio dei tre corridoi europei ferroviari ad alta capacità nella Pianura Padana (tempo previsto: 30 anni e costi altissimi) agendo solo

C'è il progetto preliminare: in tre anni si può realizzare anche senza linee Tav. Orbassano sarà superato?


Reportage

Sopra: lo scalo ferroviario di Alessandria. **Accanto:** Giancarlo Gabetto, direttore di Slala, e Maria Augusta Mazarroli, urbanista che ha curato il master plan. **Sotto:** i container sulla banchina del porto di Genova



sulle inefficienze della gestione delle linee ferroviarie, dei sistemi di carico e di spostamento tra nave e treno si può sfruttare una potenzialità enorme inutilizzata: almeno un milione e 200mila contenitori (Teu) da 10 tonnellate ciascuno, cioè i tre quarti della capacità attuale del porto di Genova, che potrebbe andare su ferro.

«Nel nord-ovest c'è già tutto quello che serve per sviluppare una seria logistica collegata al trasporto su ferro - commenta Maria Augusta Mazarroli, l'urbanista che ha curato il master plan - E' una delle aree più innervate d'Europa dal punto di vista infrastrutturale e il punto nodale è Alessandria, dove convergono ferrovie storiche che dopo le ristrutturazioni degli anni scorsi e con nuovi interventi non molto costosi sono perfettamente in grado di movimentare buona

parte dei contenitori che oggi carichiamo sui tir da Genova. Se usassimo con maggiore efficienza le linee storiche che da Alessandria portano a Genova e Savona attraverso Acqui e Novi Ligure, potremmo evitare un traffico di tir che cresce sempre più, in particolare sulle autostrade per Genova e sulla Torino-Torino-Brescia. Già oggi, quando arrivano le navi e i container vengono messi sui tir i caselli autostradali genovesi vanno in tilt. E poi la previsione di crescita dei porti genovesi manderebbe al collasso il sistema autostradale ligure. Il treno a questo punto è una strada obbligata e non c'è bisogno di aspettare 20-30 anni per la realizzazione del terzo valico e del corridoio 5».

«In attesa del Terzo valico il nostro sistema ferroviario è già a posto così - aggiunge il direttore di Slala, Giancarlo Gabetto - Non sono necessari interventi particolari. Serve solo eliminare le inefficienze a partire dalla scandalosa conduzione delle tracce sulle nostre linee che di notte sono quasi deserte. E poi bisogna eliminare i "tempi morti" e i troppi cambi di mezzo. Dentro il porto di Genova, per esempio, stiamo già creando un sistema che permetterà di fare partire direttamente un treno di contenitori dalle banchine del porto, mentre oggi c'è un gestore che fa arrivare i treni fino alla cinta portuale e poi affida il convoglio a un altro gestore. Le navette ferroviarie partiranno piene da Genova e da Savona e percorreranno un anello ferroviario utilizzando le linee Genova-Novì, Voltri-Acqui, Savona-Cairo-Acqui, che le porterà fino al nuovo scalo di Alessandria. Da qui i contenitori

verranno scaricati e ammassati su un'area di 500mila metri quadrati per essere ricaricati sui convogli formati per le più diverse destinazioni europee. Le navette tornano indietro dalle linee ferroviarie in senso opposto, così si possono utilizzare molte più tracce».

Intorno al retroporto di Alessandria si dovrebbe sviluppare l'area di "impacchettamento" delle merci, con potenzialità per decine di imprese. Rispetto al Terzo valico, oltre al costo al confronto quasi irrisorio e alla quasi immediata disponibilità (ci sono solo da modificare i binari e cambiare il sistema di composizione dei treni), il progetto di sistema che mette insieme i porti liguri e il retroporto di Genova ha lo svantaggio di dover agire sulla quantità di treni perché le pendenze dell'Appennino non permettono di condurre i treni da 1600 tonnellate

che dovrebbero circolare sulle linee ad alta capacità: qui i treni possono portare al massimo 1000 tonnellate.

Questo progetto dimostra fin da oggi che si vuole trasferire il traffico merci dalla gomma al ferro (giustificazione principale a favore delle Torino-Lione). Ma è anche l'ennesima conferma che i porti liguri con la loro aspirazione ad intercettare sempre più quote di merci che ora dall'Oriente sbarcano in Europa a Rotterdam e Amburgo, non guardano allo sbocco a ovest. Il retroporto di Alessandria dimostra che la logistica che ha il suo perno sul porto di Genova (e su quello di Savona, e su quello di La Spezia) guarda all'asse nord-sud e non a quello est-ovest. E soprattutto conferma che questo sistema non sta facendo molto per avere relazioni con l'area produttiva torinese e con la Francia. Questo, mentre il Tav viene sempre giustificato come un prolungamento naturale del porto di Genova verso l'Europa nord-occidentale attraverso Torino e la valle di Susa.

«Gli studi presentano l'incrocio con il Corridoio 5 come una possibilità soprattutto per raggiungere l'Est europeo, più che la Francia. E con l'interporto di Orbassano non sono previste relazioni particolari. «Dipenderà dallo sviluppo dei mercati - osserva Gabetto - Per ora la sfida è creare un sistema logistico che faccia dell'area del sud Piemonte quello "spazio" vitale del porto di Genova che servirà a fare in modo che le grandi navi attraccino in Italia e lascino questi soldi in Olanda o Germania. E poi fare in modo che la deindustrializzazione del sud Piemonte sia rimpiazzata da settore logistico che sappia integrarsi con le altre grandi aree logistiche della Pianura padana, ad iniziare da Novara, per offrire nuovi servizi nel trasporto delle merci verso il nord Europa».

Quindi le merci delle navi genovesi che saliranno sui treni ad Alessandria non andranno verso la Francia e verso Torino? «Una linea ad alta capacità come la Torino-Lione è sempre un'opportunità in più, se verrà realizzata. Ma per ora non abbiamo studi sufficienti su quell'asse di transito».