

Fase sperimentale per l'innovativo sistema di carico e scarico dei treni - Acquistati altri locomotori

Metrocargo, collaudo entro luglio

SAVONA

Si concentra soprattutto sul trasporto ferroviario la strategia logistica del porto di Savona per il comparto container, un settore in crescita, visto che nel 2008 lo scalo punta ad arrivare a 300mila teu movimentati, contro i 241mila del 2007.

L'Autorità portuale, già dal 2004, ha ritenuto strategico organizzare con propri mezzi la movimentazione su ferro dalle banchine. Ha quindi acquisito, dalle Fs, quattro locomotori per manovre portuali e quattro locomotori da linea usati. L'esperimento è andato bene, visto che l'ente ha deciso di acquistare, questa volta di prima mano, due locotrattori (sempre per le manovre) capaci muoversi su ferro e su gomma, come camion, entrati in funzione alla fine del 2007, e ha ordinato due locomotori Bombardier per linea. L'investimento complessivo per le macchine nuove è di 8 milioni di euro.

Ma la vera novità, che dovrebbe partire sperimentalmente, in luglio, è Metrocargo, cioè un innovativo sistema di carico e scarico dei treni portacontainer, alla cui realizzazione ha contribuito anche l'università di Genova. «Siamo molto vicini - dice Rino Canavese, numero uno della Port Authority di Savona - alla realizzazione del primo tratto di Metrocargo. Penso che entro luglio il prototipo di Vado sarà in esercizio; lo sperimentiamo su sessanta metri per vedere se funziona o no».

Il sistema consente di trattare i contenitori alla stregua di pallet in magazzini automatizzati: i container vengono mossi su rulliere

e poi caricati direttamente sui treni (o dai treni sui camion) con un particolare macchinario. Ovviamente, aggiunge Canavese, «non si può partire arredando un intero terminal con un simile sistema non sapendo se funziona. Per questo abbiamo deciso di realizzare un prototipo sperimentale; se sarà soddisfacente, andremo avanti su tutta la banchina, altrimenti ci fermeremo».

L'idea delle locomotive di proprietà nasce, invece, da un'esigenza ben precisa del porto. Da Savona, dice Canavese, «ho due linee di valico che salgono a San Giuseppe di Cairo, con una pendenza del 25 per mille, e dalì vanno ad Alessandria e Torino. Per percorrerle con un treno completo, da 1.200 tonnellate, su quella pendenza, si deve raddoppiare la trazione e Fs non mi ha mai voluto fare quel servizio. Così è nata l'idea di fare da soli, gestendo le macchine autonomamente. Ha funzionato, tanto che prestiamo alcuni locomotori al porto di Genova».

R.d.F.

Seconda puntata di tre

Le prossime saranno pubblicate su «Il Sole 24 Ore Nord-Ovest» del 7 maggio e riguarderà La Spezia. La precedente, pubblicata il 23 aprile, era dedicata alla Port Authority di Genova.

