



Articolo del 23/11/06

Estratto da pag. 10

CORRIERE MERCANTILE**DOPO TRE ANNI DI STUDIO**

Metrocargo al debutto

Prime applicazioni nel retroporto di Abaco e nel terminal di Vado

Dopo tre anni di studio, il progetto "Metrocargo" è pronto per l'applicazione. La prima installazione è prevista nel Logistic Terminal Europa che Abaco intende costruire a Castellazzo Bormida e un'altra servirà il futuro terminal contenitori di Vado Ligure. Nel frattempo, la prossima estate, sarà pronto un prototipo del sistema, che sarà installato nel porto di Genova e in quello di Savona.

L'idea centrale è quella di utilizzare per i contenitori e le casse mobili lo stesso concetto utilizzato per i passeggeri. Significa creare sul territorio nazionale una serie di terminal "a traslazione orizzontale", automatizzati: in pratica il treno entra nel terminal, costruito parallelamente alla linea ferroviaria, si ferma e viene caricato e scaricato con un sistema automatizzato, senza la necessità di operazioni di scomposizione del treno, senza manovre ferroviarie. I contenitori e le casse vengono stoccate su un piano automatizzato a rulli, divise per destinazione, o ricaricate subito dopo su treni diversi. Il sistema, oltre che nei terminal interni, che però restano il cuore del progetto, potrà es-

Il sistema sarà alla base di una rete di terminal automatizzati che si propone di rendere più efficiente, più veloce e meno costoso il trasporto delle merci attraverso il treno

sere applicato anche ai terminal portuali, compresi quelli di transhipment e al trasporto in città.

«Oggi non c'è una rete che consenta di gestire con punti di ricambio il trasporto a destinazione di contenitori e casse mobili», spiega Guido Porta, che con Renzo Ferraris è uno dei soci principali di "i.log - iniziative logistiche srl", che porta avanti il progetto Metrocargo. «Noi proponiamo che il retroporto diventi un'asola: il treno entra, si ferma, ed esce. Un'asola elettrificata, per cui non c'è

più il problema di cambiare il locomotore come avviene adesso nei punti di interscambio. E neppure rotture di carico». Significa tempi più rapidi e costi inferiori. «Oggi ci vogliono circa 10-12 ore per fare l'operazione, con questo sistema basta mezz'ora», aggiunge Porta. Inoltre, utilizzando reti ferroviarie esistenti, c'è la possibilità di creare relazioni di scambio per cui la merce, come se fosse un passeggero, sale e scende dal treno e ne trova un altro per arrivare a destinazione».

Oggi sono servite solo le relazioni "forti" spiega ancora Porta, come i porti, i centri intermodali, le dorsali principali, il resto del trasporto nazionale va su camion, anche perché le piccole e medie imprese restano escluse non avendo grandi volumi di merci. "i.log" intende, con il sistema Metrocargo, costruire una rete disseminando il territorio di punti di interscambio, a partire dalla direttrice tirrenica. Alla fine, secondo le proiezioni, si arriverà a 50 mila treni in più sulla rete ferroviaria, con una riduzione del 5-8 per cento dei costi di trasporto. «Il prezzo sarà inferiore al trasporto via strada» aggiunge Porta.