

INFRASTRUTTURE E MERCI
RAPPORTO FREIGHT LEADERS CLUB**Raccordi, terminal, porti**
Trenta cantieri
contro il gap logistico

Sono una trentina i progetti infrastrutturali ferroviari prioritari da accelerare e portare al capolinea in tutta Italia per accorciare il gap logistico con l'Europa e favorire lo sviluppo del trasporto combinato ferro-gomma. Li raccoglie il Freight Leaders Club in un Quaderno che presenterà oggi a Roma.

Tra i progetti, che sono per la gran parte in corso, ci sono linee ferroviarie nuove, potenziamenti di impianti, raccordi a porti, terminal, interporti e stabilimenti industriali. Gran parte degli interventi devono essere completati entro l'arco temporale di un quinquennio, fino al 2023, in qualche caso si arriva al 2026.



Gli snodi.
Interventi puntuali sulla rete e i grandi assi Torino-Lione e Terzo valico

Si va da operare strategiche europee (la più strategica tra quelle indicate è il terzo valico dei Giovi ma a questa fascia appartengono anche la linea Torino-Lione, la Trieste-Divaca-Lubiana e gli interventi nel porto di Trieste con dieci binari aggiuntivi e il nuovo apparato tecnologico di controllo traffico) al potenziamento di infrastrutture di livello nazionale e continentale (Genova Campasso, Voltri, Milano Smistamento, Torino Orbassano, nuovo assetto di Brescia Scalo, Livorno Calambrone, scalo retroportuale di Taranto) al rafforzamento di scali locali posizionati però su assi strategici (dorsale destra Candiano-Ravenna, nodo di Novara, terminal merci Bari Lamasinata, nodo di Falconara, scalo merci Rivalta Scrivia), alla eliminazione di colli di bottiglia locali (nodo intermodale di Brindisi, porto di Vasto, bretella tra linee Collesalvetti-Vada e Firenze-Pisa, collegamento con l'interporto d'Abruzzo, nodo di Udine, scalo di Fossacesia).

Tutto il lavoro, però, non può prescindere da una «prospettiva europea» che si traduce nel raccordo con i traffici continentali, nella diffusione finalmente di standard comuni europei (attrezzaggio delle linee con Ertms, adeguamento al modulo di treni da 750 metri che consentono di ridurre il costo unitario, adeguamento delle sagome delle gallerie per garantire il transito di semirimorchi e autostrade viaggianti), nella declinazione con le opere italiane dei grandi corridoi multimodali europei.

L'attuale sistema europeo del trasporto combinato è infatti il risultato di un decennale processo di standardizzazione. I diversi elementi comprendono 350mila unità di carico codificate, 20 milioni di container in tutto il mondo, 60mila carri pianale e carri tasca, 700 terminal di trasbordo, duemila locomotori cargo. Il mercato ammonta a 192 milioni di tonnellate di merci trasportate in Europa, a un tasso di crescita medio del 7,7%. «Il trasporto combinato - afferma il Rapporto FLC - è concorrenziale rispetto a quello su strada sulle lunghe distanze a partire da 500 chilometri e nel transito alpino già da 300 chilometri».

-G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

