

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA
la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA
Anno XI - n. 3
Settembre 2018
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore
Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

Si parla ancora di grandi opere

Per le grandi opere non c'è bisogno di ABC, ma semplicemente seguire le regole che in anatomia si seguono per il corpo umano che definisce, naturalmente, una gerarchia di compiti e funzioni di alcuni organi. Alcuni dei quali anche se "asportati" non compromettono la esistenza dell'essere umano.

Il sistema arterioso e venoso, quello neurologico, ecc. non dovendoci addentrare nell'anatomia generale, vengono studiati per come sono composti, le loro funzioni, i loro ruoli, ecc.

Facciamo lo stesso per le infrastrutture che devono essere contestualizzate rispetto al ruolo che sono chiamate a svolgere nel tessuto connettivo del Paese nella sua posizione internazionale.

La Torino-Lione, che descrive in modo puntuale Bruno Dalla Chiara, nell'articolo che segue è prioritaria rispetto alla Napoli-Bari?

Il Terzo Valico, che ribadisce Fabio Capocaccia, è ancora da porre in discussione? (Sembra di no, almeno leggendo gli articoli di stampa).

Queste domande hanno bisogno di una sola risposta. Fare le opere che servono nel più breve tempo possibile, facendo un monitoraggio attento dei loro costi e del loro ruolo nel tempo.

TORINO-LIONE

Le ragioni di interesse territoriale – europeo, nazionale e certamente piemontese – per la **linea ferroviaria Torino-Lione**, sono abbastanza evidenti e suppongo che la storia delle reti di trasporto e della relativa industria aiuti a comprenderle. Solo politiche di piccolo cabotaggio, figlie di un modo di pensare rispettabilissimo ma forse più adatti alla microeconomia che a quella macro, si fermano di fronte ad ostacoli, apparentemente economici o tecnici.

È chiaro a chi segue la materia – e non solo – che non basta un'opera civile per generare il traffico di treni merci e passeggeri, occorrono le aree di generazione del medesimo, le motivazioni per gli spostamenti e senza dubbio *i treni adatti a percorrerla* così come la gestione del sistema per riversarvi la merce ed i passeggeri che la giustificano.

Ricordiamo facilmente che un'*offerta competitiva è in grado di attrarre la domanda*; pochi esempi: 240 treni/giorno oggi in media sulla linea Lione-Parigi, inaugurata nel 1982 con 7.2 milioni di viaggiatori/anno, nel 2017 divenuti 44.4 milioni; metropolitana automatica VAL di Torino: 7 milioni passeggeri/anno nel 2006, 41 milioni nel 2015; linea AV Torino-Milano con 7 coppie di treni feriali nel dicembre 2009, all'inaugurazione, a settembre 2018 con 28 coppie per Trenitalia e 21 per NTV.

Direi che vedo meglio un'Europa di metropoli competitive e di terminali,



connessi in rete, rispetto allo sviluppo di qualche megalopoli con contestuale indebolimento e graduale abbandono di storiche città, anche con territori ormai edificati che andrebbero forse persi: vogliamo che vincano poche megalopoli, forse anche difficili da vivere nella quotidianità, non solo per il traffico e l'aria inquinata, ma connesse con una rete di trasporto al passo con i tempi?

Questo territorio piemontese, così come quelli limitrofi, finora ha accettato le *sfide dei tempi*, sia come sviluppo di *mezzi di trasporto* sia con le *relative infrastrutture*, avendo cura di associarvi ricadute industriali e di servizi nel ciclo di vita dell'opera; penso che si possa continuare così, a prescindere dal piccolo cabotaggio microeconomico contingente.

Vediamo così anche che i paradigmi di chi sostiene lo «Stop all'uso di suolo» ben si coniugano con lo sviluppo di una rete di trasporti competitiva che valorizzi le città storiche e le metropoli, non asseconi quindi le megalopoli e punti alla conservazione del patrimonio storico pur adeguandolo alle esigenze dei tempi correnti, incluse postazioni di ricarica, trazione elettrica in città, people mover, metropolitane. ecc.

Le analisi *costi-benefici* (ACB) già dagli anni '80 sono state affiancate dalle analisi multicriteri (AMC), come ben sappiamo, specie in presenza di *sensibilità dei decisori molto diverse* rispetto alle dimensioni o criteri di analisi; quindi un'ACB fornisce comunque un esito parziale, per quanto ben fatta.

Torino ed il Piemonte erano capitale di quel Regno che ha unificato l'Italia, sono divenuti in parte periferia dell'Italia stessa, mi pare ora doveroso consentire al Piemonte ed al nord d'Ovest intero, ma poi il resto dell'Italia intera, di riposizionarsi *sulla rete di trasporti Europea realizzando con opportuni presupposti la linea Torino-Lione*, dato l'incessante e produttivo sforzo, non solo – anche se prevalentemente – industriale, compiuto nel '900 al servizio della Nazione ed ora compromesso da una rete di trasporto e da investimenti che hanno favorito – per mille ragioni – altri territori.

Il Piemonte ha ricorrentemente cercato di dare il buon esempio, non tarpiano le ali con logiche ribassiste, che non accettano le sfide dei tempi correnti. L'imprenditorialità ed i trasporti avanzano anche con il *compimento Torino-Lione, peraltro già in costruzione da tempo*.

BRUNO DALLA CHIARA
bruno.dallachiara@polito.it

TERZO VALICO

Intervengo volentieri sul tema della lettera di Rocco Giordano a Maurizio Gentile e a Marco Ponti – lettera molto opportuna a mio avviso – pubblicata sulla Newsletter Sistemi di Logistica del 15.10.2018. Molto opportuna, perché ribadisce l'importanza del Terzo Valico per il futuro non solo della Città, pur provata dal drammatico crollo del ponte Morandi, ma di tutta la Macroregione del Nord-Ovest. Ancora più opportu-



na, perché individua nel traffico merci la giustificazione essenziale dell'investimento, in un momento politico in cui il Terzo Valico viene periodicamente rimesso in dubbio ridicolizzando il risparmio di pochi minuti sulla percorrenza dei treni Intercity. Su questo punto, cioè sulla centralità del traffico merci, vorrei qui tornare sulla scorta dell'esperienza maturata nella conduzione del Porto di Genova, principale sbocco a mare del Corridoio Reno Alpi a cui il Terzo Valico appartiene.

Si è sentito più volte sostenere, infatti, che il rilevante impegno economico dell'opera non sarebbe giustificato dalla riduzione dei tempi di percorrenza sulle tratte Genova-Milano, o Genova-Torino. Sei miliardi di euro per far risparmiare sì e no 15-20 minuti ai nostri pendolari: ne vale veramente la pena? Oppure avvicinare Genova a Milano e Torino per favorire l'integrazione economica con realtà più innovative e dinamiche: utile e salutare, ma giustifica i sei miliardi?

In realtà, come ho anticipato poco sopra in sintonia con Giordano, le ragioni sono soprattutto altre, e sono essenzialmente legate al traffico merci, e alla collocazione del porto di Genova nell'Europa Centro-Meridionale. Mi sia consentita una breve digressione storica: di Terzo Valico non si parla soltanto oggi.

Il porto di Genova, 1° in Italia e 2° nel Mediterraneo, è l'unico ad essere separato dal suo hinterland naturale da una catena montuosa. Nel 1853 il Regno di Sardegna inaugurava una delle prime linee ferroviarie italiane, la Torino-Genova, per varcare l'Appennino e collegare il porto a Torino. Pendenza elevata: 35 per mille, 2-3 locomotori per ogni treno-merci. Trenta anni più tardi l'espansione del porto (1875: Molo Duca di Galliera) rendeva insufficiente la linea, e si realizzava il Secondo Valico: la «succursale dei Giovi». Era il 1889. Ma già ai primi del Novecento si profilava nuovamente la necessità di modernizzare ulteriormente la tratta, con un Terzo Valico, di cui il genovese ing. Carlo Alberto Navone presentò già nel 1906 un progetto di dettaglio, con nuove gallerie e minori pendenze.

Non se ne fece nulla. Come tutti sanno, il progetto del Terzo Valico venne avviato sì, ma un secolo dopo, e non per iniziativa italiana, ma a rimorchio dell'Europa. Nel 1996 infatti l'Unione Europea inserisce il Corridoio 24 Genova Rotterdam nella famosa «lista di Essen», 10 anni dopo ribattezzata TEN-T: e il Corridoio include il Terzo Valico. Nel 2016 la Svizzera inaugura il traforo del Gottardo con la cosiddetta Galleria di Base: un valico trasformato in «linea di pianura» con velocità di progetto di 200km/h. A questo punto sembra tutto fatto: i «treni europei» viaggiano sul Corridoio senza ostacoli. Domanda: da Rotterdam fino a Genova? Nossignori, in assenza del Terzo Valico, i treni europei si fermano in pianura padana. E – paradossalmente – da Milano diventa ancora più conveniente utilizzare, per l'import/export con l'Oltre-Suez, i porti del Nord Europa invece che la vicina Genova, nonostante l'allungamento dei percorsi sia via-terra che via-mare.

Vorrei essere più specifico, e chiedo scusa agli addetti ai lavori che queste cose le fanno.

La rete TEN-T, quando sarà completata, totalmente percorribile dai «treni



europei», definiti in termini molto precisi da tre condizioni: Lunghezza massima 750m – Peso trainato 2000 ton – Sagoma delle gallerie «Gabarit 400», che abilita il transito dei containers fuori sagoma (container h-c o High-Cube, come ricorda Giordano nella sua lettera). Le due linee attuali (ottocentesche: del 1853 e 1889) non soddisfano nessuna delle tre condizioni: oggi i treni europei devono, per raggiungere il porto di Genova, attestarsi su un interporto (ad esempio Rivalta Scrivia) per far proseguire i containers su camion. Se proprio si vuole insistere sulla ferrovia, i treni europei vengono spezzati in due o tre tronconi da avviare, ciascuno con 2 locomotori, sulle linee attuali; non così per i containers fuori sagoma (oggi il 20% del totale) che, non passando nelle gallerie, vengono in ogni caso caricati su camion e portati in porto via strada.

Qualcuno, giustamente, si chiederà: ma come ha fatto Genova a sopravvivere fino ad oggi senza treni europei? Per rispondere, basta guardare la quota su ferrovia delle merci del porto: 7% contro una media nazionale del 18% e punte (ad es. Spezia) del 35-40%. La risposta, quindi, è molto semplice: le merci del porto di Genova viaggiano oggi quasi tutte su camion, con conseguenze sulla congestione e sull'ambiente che dovrebbero giustamente preoccupare proprio coloro che oggi mettono in dubbio l'utilità del Terzo Valico. Un semplice calcolo: se la quota su ferrovia passasse dall'attuale 7% al 20% (nuovo Piano Regolatore del porto) si eliminerebbero dalle strade oltre 600 camion al giorno.

Un'ultima considerazione sull'analisi costi/benefici che, ove si attui, spero non comporti rischi di perdite di tempo e di ritardi. Con la giusta preoccupazione di non invadere prerogative di una commissione appositamente costituita, mi permetto di osservare che un aumento del 10% del traffico del porto consentirebbe al Paese di recuperare, di soli diritti doganali (non contando cioè i rilevanti benefici sull'occupazione diretta e indotta), il costo dell'investimento in poco più di 5 anni. E un aumento del 10% non è facile ottimismo: il Terzo Valico consentirà di posizionare Genova come capolinea naturale, insieme a Trieste, della Via della Seta per l'Europa Centro-Meridionale, a scapito dei porti Nord-Europei. A questo punto mettiamo pure sul piatto, a «buon peso», anche i famosi 15-20 minuti risparmiati dai treni passeggeri: il porto rilanciato sarebbe l'espressione, non della sola Liguria, ma della Macroregione del Nord Ovest che vedrebbe così facilitata la comunicazione tra i suoi capoluoghi, come da tempo sostengono le tre Regioni, e come Giordano ricorda puntualmente nella sua lettera.

FABIO CAPOCACCIA
fcapocaccia@gmail.com

