

# Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte

scritto da [Redazione](#) 28 Aprile 2022



Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, tenutisi recentemente ad Alessandria, sono emersi due paradossi ed una soluzione.

Primo paradosso. “Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l’aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità”.

Secondo paradosso. “In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Soluzione. “Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui ‘Buffer’, una grande area retroportuale, un ‘dry port’ (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per

arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività".

In realtà non si tratta di un'idea nuova, ma le nuove tecnologie informatiche consentirebbero di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto. E nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino ad oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo i calcoli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni".

Ma quali sono le funzioni dei Buffer (aree facente funzione di terminal marino a terra)?

- *Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti.*
- *Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.*
- *Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).*
- *Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).*
- *Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;*
- *Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).*

Condividi: