

TIGER UNISCE GLI SCALI AI "DRY PORT"

Il progetto, finanziato anche dall'Unione Europea, in Italia collega Genova, Gioia Tauro e Taranto a strutture intermodali dell'entroterra.

a cura di **Anna Mori**

Tiger, acronimo di "Transit via Innovative Gateway concepts solving European intermodal Rail needs", crea le condizioni per dare un impulso concreto all'intermodalità italiana e alla sua integrazione in ambito europeo. Questo nuovo progetto intermodale co-finanziato dall'Unione Europea vede la partecipazione di diversi operatori italiani e stranieri e getta le basi per una maggiore integrazione tra tutti gli attori della catena logistica del valore.

L'obiettivo principale del progetto è il collegamento ferroviario dei principali porti italiani ed europei con strutture intermodali all'interno dei Paesi interessati chiamati "dry ports", capaci di ricevere i contenitori spediti dai porti in quantità industriale. Il progetto Tiger in

questo modo fornisce una risposta operativa alla nuova necessità di dislocare volumi crescenti di traffico verso le destinazioni interne in coerenza con le accresciute economie di scala generate dalle navi giganti di capacità che supera i 10 mila teu, in servizio sulle maggiori rotte commerciali del mondo.

Il progetto nasce in Italia per merito di Newopera guidata da Franco Castagnetti, con il coordinamento affidato a Consorzio Train e alla società tedesca HaCon. Nell'ambito del progetto Tiger sono racchiusi quattro "di-

mostratori". Due di questi sono sviluppati in Germania, aventi come fulcro i porti di Amburgo e Brema, mentre la parte italiana vede coinvolti quali attori principali i porti di Genova, Gioia Tauro e Taranto.

Viene data risposta alla necessità di dislocare volumi crescenti di traffico verso le regioni interne

Il dimostratore di Genova chiamato Genoa Fast Corridor ha l'obiettivo di liberare le banchine del porto mediante il trasferimento con "shuttle trains" di quantità crescenti di contenitori sul dry port di Rivalta Terminal Europa, superando così la barriera degli Appennini che - incidendo sulla città - limita de facto lo sviluppo delle attività portuali. Nuovi investimenti in infrastrutture portuali, mezzi di sollevamento, sistemi di management e nuove tec-



nologie in combinazione con quelli altrettanto rilevanti di Rivalta Terminal Europa permetteranno di spostare fisicamente la barriera d'entrata al dry port di Rivalta. Il terminale è già oggi riconosciuto quale dogana del porto di Genova. Rivalta Terminal Europa inoltre è ubicato direttamente sul corridoio europeo Genova-Rotterdam e da questa località è possibile raggiungere ferroviariamente in 24 ore tutte le destinazioni interne italiane ed europee. Gli attori principali coinvolti in questo dimostratore sono l'Autorità Portuale di Genova, la Regione Liguria, il Terminal San Giorgio (Gruppo Gavio), Rivalta Terminal Europa, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

L'altro dimostratore italiano chiamato Mariplat vede impegnati contemporaneamente il porto di Gioia Tauro e Taranto. I flussi di traffico per le destinazioni interne originati da ambedue questi porti vengono concentrati a Bari, utilizzando da Gioia Tauro la linea ferroviaria ionica e da Taranto la linea diretta recentemente modernizzata. La concentrazione dei volumi su un unico punto di consolidamento permette di operare treni più lunghi e più pesanti destinati all'interporto di Bologna tramite l'asse

ferroviario adriatico in alternativa a quello tirrenico congestionato e penalizzato dall'attraversamento delle città di Napoli, Roma e Firenze. L'interporto di Bologna ha assunto una maggiore rilevanza in ambito europeo a seguito del raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona con accesso diretto al corridoio del Brennero e all'introduzione dell'alta velocità su Milano che ha liberato parzialmente la linea ferroviaria tradizionale. La maggiore facilità di accesso a Milano consente capacità aggiuntive sui corridoi ferroviari via Svizzera attraverso i trafori del Loetschberg e del Gottardo. Inoltre i punti di intersezione di Milano e Verona sono ambedue ubicati sul corridoio 5 Lione-Kiev. Gli attori principali di Mariplat sono l'in-

terporto di Bologna, Sogemar, Italcontainer e ancora Trenitalia e Rfi.

Il progetto Tiger ha una durata di tre anni. Il finanziamento europeo per una cifra vicina ai dieci milioni di euro concesso ai partner del progetto ha l'obiettivo di accompagnare la fase di studio, pianificazione ed engineering fino alla dimostrazione operativa delle soluzioni adottate. Questo significa che le suddette soluzioni non resteranno concetti espressi sulla carta, ma dovranno essere convertiti durante la vita del progetto in numero di treni operati, numero di contenitori movimentati, operatività portuale e retro-portuale implementate, sistemi di carico treni, trazioni ferroviarie e segnalamento con nuove tecnologie, unitamente a sistemi gestionali e di management che devono essere effettivamente applicati.

Fatte salve le caratteristiche legate al loro territorio, i due dimostratori tedeschi hanno anch'essi l'obiettivo di superare delle criticità che, se non risolte, possono rappresentare una limitazione effettiva allo sviluppo dei due porti di Amburgo e Brema. Nel grafico di pagina 32 vengono rappresentati in forma schematica anche i due dimostratori tedeschi unitamente alla lista completa dei partner di progetto. Il progetto è di rilevanza europea. Infatti nel consorzio vincente, oltre a società italiane e tedesche, partecipano partner di altri Paesi europei. Questi soggetti oltre a partecipare al progetto con competenze specifiche avranno l'obiettivo di diffondere nei loro Paesi le best practices e le innovazioni adottate durante lo sviluppo del progetto. ■

Nel nostro Paese sono previsti due dimostratori; altri due sono in Germania, nei porti di Brema e Amburgo

