

A Mortara non si fanno pesci d'Aprile!

Tutt'altro che uno scherzo l'impegnativo programma di sviluppo del T.I.MO., che punta a diventare la cerniera di interscambio fra porti della Liguria e mercati del Nord Europa

Mortara (Pavia) - A meno di un anno e mezzo dalla sua inaugurazione, il T.I.MO. Terminal Intermodale di Mortara sta conquistando un posto di rilievo fra le strutture terminalistiche strada/rotaia del Nord-Ovest, e non solo per il consolidamento della relazione verso l'Olanda (su Venlo e Rotterdam) gestita da Shuttlewise, passata dalle 3 coppie di treni a settimana dell'inizio alle attuali 5 con occupazione dell'ordine del 97% medio e frequente overbooking.

Il salto di qualità è racchiuso nell'impegnativo programma di novità presentato al meeting 'Interporto di Mortara: Gateway pilota tra l'Europa e il Mar Ligure' tenutosi il 1° aprile (e non era uno scherzo!); più che di un convegno, si è trattato del primo Workshop del Progetto Europeo Transitects (Transalpine Transport Architects), finanziato dal programma

di cooperazione transnazionale Spazio Alpino, che si propone di sviluppare servizi innovativi di trasporto ferroviario delle merci e di ottimizzare l'accessibilità alle infrastrutture esistenti, promuovendo il trasporto intermodale gomma-ferrovie navigabili, e che vede come capofila l'Associazione Tedesca per lo Sviluppo Abitativo, Urbano e dello Spazio-Ambiente, coinvolgendo altri 15 partner italiani, tedeschi, austriaci e sloveni.

Tra questi la Regione Lombardia (Direzione Commercio, Turismo e Servizi) che mira ad aumentare la competitività delle imprese di trasporto e logistica e di definire due progetti pilota di collegamento con Austria e Germania, in collaborazione con imprese, associazioni di categoria, operatori di trasporto intermodale, operatori logistici, camere di commercio e istituzioni, avendo individuato le

potenzialità di Mortara come gateway; le numerose convergenze dei programmi di sviluppo portati avanti da T.I.MO. con gli obiettivi del progetto Transitects, lo hanno indicato come sede di uno dei progetti pilota per lo sviluppo di un traffico intermodale non accompagnato fra i porti liguri (in particolare Savona), e il Nord Europa. Un progetto fondato su basi concrete dal momento che la relazione ferroviaria verso Germania/Olanda è già attiva e che a ottobre è stato firmato un protocollo d'intesa fra T.I.MO. e l'Autorità Portuale di Savona per sviluppare servizi di shuttle ferroviario fra le due strutture. Entro breve si avrà l'avvio di 4 coppie a settimana di treni fra Vado e Mortara per il trasporto di tankcontainers con materiale chimico (come additivi per lubrificanti), che giunti al T.I.MO. verranno per la maggior parte trasbordati per proseguire sui treni verso il BeNeLux e l'area della Ruhr. Anche questi nuovi treni saranno gestiti da Shuttlewise, ma la trazione sarà affidata a Serfer, che fornisce anche la manovra sia a Savona che a Mortara.

L'obiettivo degli organizzatori del progetto Transitects "è di utilizzare questo primo shuttle per dimostrare la fattibilità e la convenienza di un sistema più ampio di collegamenti gateway fra i porti liguri e la Germania, in particolare le aree del Sud-Ovest come il Baden-Wurtemberg i cui



Il tavolo della sessione tecnica del workshop

rappresentanti politici ed economici hanno espresso già in diverse occasioni il loro interessamento a puntare sulle strutture portuali liguri per gestire il previsto forte aumento del flusso delle loro esportazioni verso il Far East e il Nord Africa" conferma Davide Muzio, Consigliere di T.I.MO. srl. "Il progetto non finanzia nuovi collegamenti, ma ha lo scopo di promuovere l'incontro fra domanda e offerta e la partnership fra i terminali" ricordato Carlo Vaghi, Project Manager di Transitects.

L'Amministratore Delegato del Polo Logistico Integrato di Mortara, prof. Andrea Astolfi, ha ricordato come, pur avendo una ampia disponibilità di aree, il Polo abbia scelto, in modo anomalo rispetto ad altre strutture simili, di puntare da subito sul terminal ferroviario e non sulla logistica.

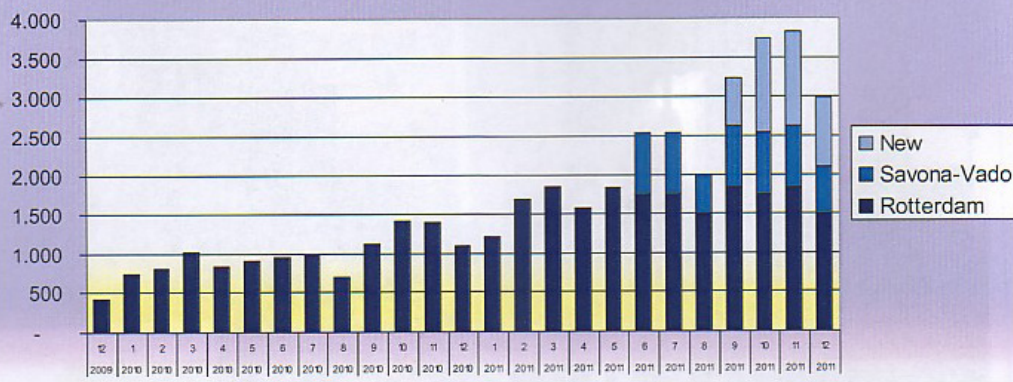
Gli altri interventi hanno sottolineato la posizione strategica di Mortara per i traffici dai porti liguri e per la distribuzione delle merci restando al di fuori dell'intasato nodo di Milano (prof. Rocco Giordano dell'Università di Salerno) e il vantaggio dei ridotti tempi morti di accesso al terminal rispetto ai tradizionali grandi centri intermodali (Aldo Brevi, General Manager di Den Hartog).

Particolarmente interessante il 'case-study' fatto dal Presidente della Autorità Portuale di Savona, Rino Canavese, dei motivi che hanno spinto la sua Port Authority

ad acquistare 4 locomotive elettriche da treno e a programmare relazioni fisse di navettamento su Rivalta Scrivia, Mortara e Mondovì: la necessità di sgomberare rapidamente le banchine a mare e di avere aree a disposizione nei retroporti di pianura, l'individuazione della ferrovia come mezzo migliore per attuare questo sgombero, e la volontà di svincolarsi dalle modalità operative obsolete e farraginose delle Ferrovie dello Stato e anche degli operatori tradizionali della manovra sulle linee portuali.

Nella sessione tecnica sono emerse le note problematiche del trasporto ferroviario in Italia, dai costi eccessivi della manovra negli scali, all'inerzia di RFI nell'ammmodernamento della rete e nel miglioramento del sistema organizzativo e gestionale, al costo del doppio macchinista (relatori Angelo Accomando di Serfer, Marco Terranova di SBB Cargo Italia, Marcus Ringeisen di DB Schenker Rail Italia). Non poteva mancare il Sottosegretario Giachino, col suo cavallo di battaglia storico (il costo eccessivo della logistica in Italia e le azioni del Piano Nazionale della Logistica) che ha introdotto l'idea di un Fondo di Rotazione per la Logistica, da finanziare con un piccolo prelievo sui traffici. Un'ipotesi che ha lasciato piuttosto perplessa buona parte dell'uditorio...

Handling history and forecast



↑ Today

15