



PRIMO FAST CORRIDOR DEL MEZZOGIORNO TRA IL PORTO DI GIOIA TAURO E L'INTERPORTO DI BOLOGNA

Il cammino a supporto della crescita del porto di Gioia Tauro taglia un altro strategico traguardo

Il presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, esprime grande soddisfazione per l'attenzione che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, guidata dal professor Marcello Minenna, ha riservato allo scalo calabrese, attraverso la realizzazione del cosiddetto fast corridor

Si tratta di una nuova e importante infrastruttura digitale, realizzata lungo la tratta ferroviaria di 1000 km tra lo scalo portuale di Gioia Tauro e l'interporto di Bologna, che rafforza ulteriormente la leadership del porto calabrese a livello italiano e nel Mediterraneo, in quanto permette alla merce di arrivare a destinazione in modo rapido e controllato.

Grazie al "corridoio digitale veloce" si avrà la possibilità di trasferire la merce di origine extra Ue, in entrata in Italia attraverso il porto di Gioia Tauro, direttamente nell'hub intermodale di Bologna dove saranno effettuare le pratiche di sdoganamento. Saranno, così, evitati eventuali ritardi causati da colli di bottiglia generati dalla congestione delle banchine portuali delle procedure doganali.

Quello di Gioia Tauro è un accordo particolarmente rilevante, perché è il primo fast corridor che interessa un porto del Mezzogiorno ed è il più lungo finora mai attivato. Ad oggi, sul territorio nazionale sono attivi 22 fast corridor, 15 ferroviari e 7 su strada, coprono una rete di oltre 5mila chilometri e movimentano circa 20mila container all'anno. Tutti nelle regioni del Nord, coinvolgono i porti di Genova, La Spezia e Ravenna con i terminal interni di Rivalta Scrivia, Melzo, Padova, Rubiera, Marzaglia e Bologna. Ora si aggiunge lo scalo portuale calabrese.

In linea con gli standard europei, il gateway ferroviario di Gioia Tauro è stato realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, che lo ha progettato, costruito e collaudato. Si tratta di un'opera pubblica considerata strategica, realizzata in soli quattro anni, con una spesa per la parte pubblica di poco più di 19 mln di euro su 20 preventivati, che offre un asset da sempre mancante nel porto calabrese. Occupa una superficie di 325 mila metri quadrati, con una lunghezza complessiva dei nuovi binari pari a 3.825 metri ed aste da 825 metri ciascuna, che consentono di fare partire convogli di lunghezza pari a 750 metri.

Oggi, collegato agli hub intermodali di Nola, Bari, Bologna e Padova gestisce, tra arrivi e partenze, nove coppie di treni al giorno. Con lo sguardo ai dati statistici, nel primo semestre del 2022 sono stati registrati 423 convogli, con una stima previsionale di 900 treni a fine anno. Si tratta di un risultato importante che determinerà, tramite avviso pubblico, l'individuazione del gestore unico di manovra.

Come da cronoprogramma, nel 2023, il numero di treni in arrivo e in partenza nello scalo di Gioia Tauro avrà un ulteriore aumento, che amplificherà il ruolo dello scalo calabrese da piattaforma di transhipment ad hub intermodale, in linea con le politiche perseguite dal Governo nella promozione del trasporto delle merci con modalità più sostenibili.

Ad opera dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che a Gioia Tauro è guidata da Giorgio Pugliese, l'attuale operazione è frutto, anche, di una strategica sinergia che ha visto coinvolti la società Medlog Italia, gestore del viaggio e di proprietà del gruppo Msc di Gianluigi Aponte. Dal gateway ferroviario, realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata da Andrea Agostinelli, parte la tratta ferroviaria che termina presso il nodo logistico di destinazione della società Terminali Italia, del Gruppo FS che, a Gioia Tauro, è altresì coinvolta nello sviluppo del collegamento tra il nodo ferroviario interno al porto e la stazione nazionale di Rosarno.