

ALPE ADRIA**Direzione
Est Europa**

Il porto del capoluogo giuliano si apre verso l'Est Europeo. È infatti in fase avanzata il progetto del collegamento ferroviario tra Trieste e Rostock, nel nord della Germania. La tratta fa parte del Corridoio Baltico-Adriatico. A gestire i due treni a settimana che costuiranno probabilmente la prima fase del servizio sarà la società logistica Alpe Adria.

È sempre l'Alpe Adria ha già preso in gestione, in tandem con lo specialista austriaco Okombi, l'autostrada viaggiante tra Trieste e Salisburgo. La linea per Rostock non verrà destinata al trasporto accompagnato ma sarà focalizzata sulla movimentazione di container, con una particolare attenzione al settore merceologico dell'ortofrutta.

**HUPAC****La crisi morde l'intermodale**

**LINO SINARI
BUSTO ARSIZIO**

La crisi ha colpito duro anche nel settore del trasporto intermodale. Lo confermano le statistiche diramate dall'operatore svizzero Hupac, che nel 2012 ha visto diminuire il volume dei trasporti del 10,7 per cento. Questo a causa della concorrenza agguerrita (e spesso del ribasso dei prezzi) messa in atto dalle imprese di autotrasporto ma anche del calo della domanda. In totale verso la Svizzera sono state quindi trasportate su rotaia 646.214 spedizioni stradali.

Ai già citati motivi vanno

Movimentazione
In totale, nel corso del 2012 verso la Svizzera sono state trasportate su rotaia 646.214 spedizioni stradali.

vetica il traffico è calato quindi del 12,4 per cento. Un risultato negativo in parte bilanciato dall'aumento dei passaggi attraverso l'Austria, cresciuti del 7 per cento, grazie all'apertura di un corridoio che permette di

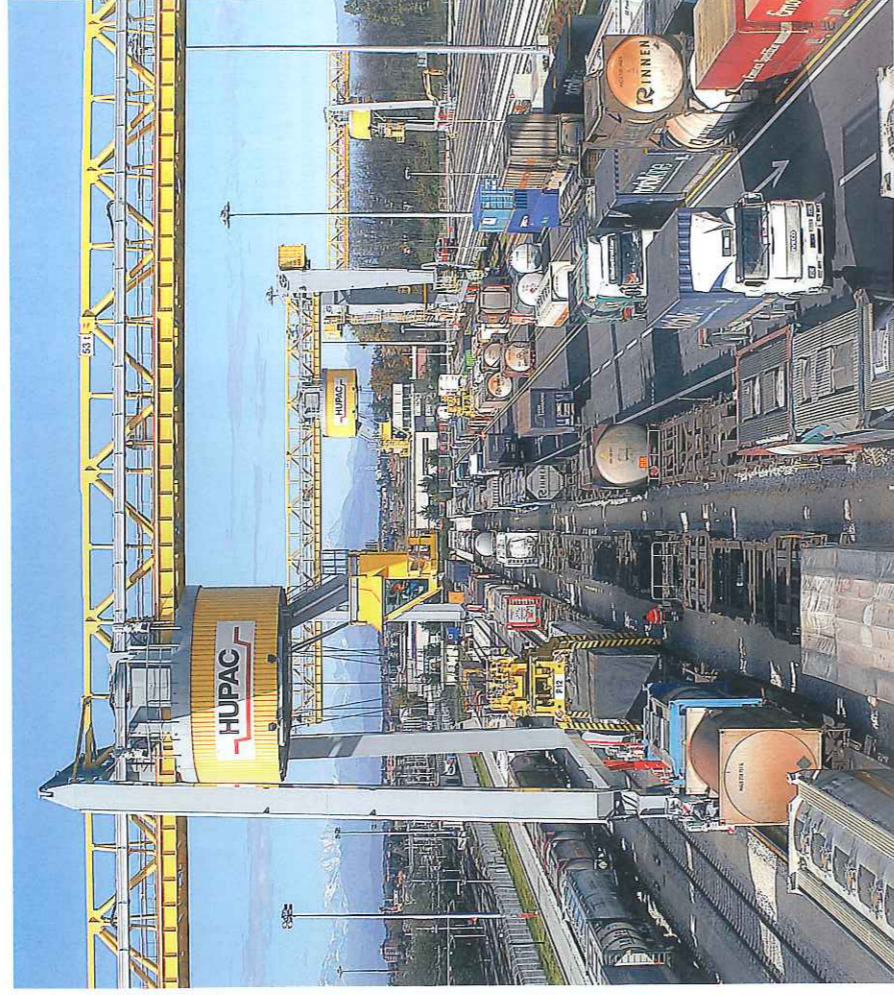
NEL 2012 L'OPERATORE SVIZZERO HA VISTO DIMINUIRE IL VOLUME DEI TRASPORTI DEL 10,7 PER CENTO.

QUESTO A CAUSA DELLA CONCORRENZA AGGUERRITA MESSA IN ATTO DALLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO MA ANCHE DEL CALO DELLA DOMANDA.

però aggiunti quelli strutturali, con le frane cadute nelle vicinanze di Gurnellen che hanno bloccato la linea ferroviaria per un totale di quaranta giorni, e le deviazioni sulla linea Lotschberg - Sempione, che da sole hanno procurato un tracollo del 6 per cento dei volumi complessivi, a cui si sono aggiunti i lavori di costruzione sull'asse del Sempione. In totale verso la Confederazione El-

trasportare su vagoni semirimorchi con altezza laterale di 4 metri.

Recessione ferma al 9,9 per cento sulle tratte Hupac che non prevedono l'attraversamento delle Alpi e che collegano i porti del Nord Europa con la Svizzera e con l'Est del Continente. L'operatore intermodale si era comunque già preparato ad affrontare il calo della domanda, da un lato mettendo in

**INRAIL**

atto una riduzione del numero dei convogli su alcune tratte, sospendendo addirittura il servizio sulle linee che non risultano remunerative. Allo stesso modo è stata ridotta la flotta di carri ferroviari e adeguata la capacità del terminal a partire da quello di Busto Arsizio.

"I mercati cosiddetti volatili sono da considerarsi oggi la normalità - ha spiegato Bernhard Kunz, direttore di Hupac - Anche il sistema ferroviario deve tenere conto se non vuole restare indietro rispetto al più flessibile sistema di trasporto su strada. Dobbiamo sfruttare ogni opportunità per aumentare la produttività e abbattere i costi. Imprese ferroviarie, operatori, terminal: ognuno deve dare il suo contributo".

Così come anche i governi dei vari Paesi attraversati. "Che hanno importanti compiti da assolvere, ad esempio in materia di interoperabilità e di vigilanza sul mercato. Rialzi dei prezzi come quelli a cui si sta assistendo a livello di infrastruttura ferroviaria, di energia e manutenzione carri possono rallentare lo sviluppo del trasporto combinato. Il mercato dei trasporti continua a trovarsi sotto forte pressione e per il 2013 le nostre previsioni sono prudenti".

Questo non ha però impedito a Hupac di allargare il proprio raggio d'azione, avviando negli ultimi mesi dello scorso anno, in collaborazione con Cemaf, un collegamento diretto tra Busto Arsizio e Barcellona Morot con due treni settimanali per andata e ritorno.

Per i carichi che devono attraversare la Svizzera invece le speranze sono concentrate sulla dichiarazione d'intenti sottoscritta con l'Italia negli scorsi mesi, che prevede l'adeguamento transnazionale delle tratte d'accesso sugli assi sia di

**LOCOMOTORI DIESEL SULLA
TRATTA GORIZIA-NOVA GORICA**

UDINE - Il trasporto delle materie prime come legname, prodotti siderurgici o rottami ferrosi verso la Slovenia è ormai diventato un flusso costante. Non ha voluto perdere l'occasione InRail, vettore ferroviario privato con sede a Udine, che ha dal mese scorso avviato un proprio collegamento attraverso il valico di Nova Gorica. Questo in virtù del recente accordo sottoscritto con le Ferrovie Slovene e dell'autorizzazione, la InRail è il primo operatore privato italiano a riceverla, rilasciata dall'Agenzia slovena per il trasporto AZP, che permette al'azienda italiana di ritirare i treni in Slovenia, coprendo il tratto tra Gorizia e Nova Gorica con i propri locomotori diesel. I primi treni, ognuno con diciassette vagoni carichi, sono partiti da metà gennaio, tutti per conto delle Acciaierie Bertoli Dafau, che fanno parte del Gruppo Danieli. A febbraio il traffico è diventato regolare e si appresta ad arrivare, a regime, a sei treni settimanali. Per rafforzare la propria presenza in Slovenia InRail ha aperto un ufficio operativo a Nova Gorica che va ad affiancarsi alle sedi di Udine e di Genova.

Chiasco che di Luino. Il collegamento tra Chiasso e Milano viene infatti considerato uno dei cardini futuri, ma soltanto a patto che le limitazioni di capacità vengano risolte con la linea di circonvallazione Seregno - Bergamo. Se questa è la tratta più importante su cui muoversi, i lavori urgenti vanno secondo Hupac concentrati sulla Luino -Gallarate - Novara, da cui transita oggi il 75 per cento del

traffico combinato non accompagnato che attraversa il Gotardo, in cui tunnel di base deve essere adeguato il più in fretta possibile.

Per garantire la produttività del trasporto merci su rotaia servirebbero linee in grado di far passare convogli lunghi 750 metri, con un profilo di 4 metri e trainati da una locomotiva in grado di affrontare un peso di 2mila tonnellate.

CIM**L'INTERPORTO SCOMMETTE****SULLA CRESCITA INTERNAZIONALE**

NOVARA - Continua la sua crescita lo scalo intermodale dell'interporto CIM di Novara, da cui, oltre all'autostrada viaggiante gestita da Ralpin e ai collegamenti per la Svizzera, si è aggiunto da poco un collegamento con lo scalo merci di Valenton, alle porte di Parigi. Per il momento si tratta di tre coppie di treni alla settimana, con partenze da Novara il martedì, giovedì e sabato, che vengono gestite dalla società francese T3M, mentre la tratta è affidata alla Captrain. Nonostante la situazione in continua evoluzione, la capacità della rete ferroviaria nel Nord Ovest viene considerata inadeguata da Fercargo, l'associazione che raccoglie le imprese ferroviarie private. Intanto la crisi ha chiesto il suo tributo anche all'interporto novarese, come evidenziano i dati dalla Rola, l'autostrada viaggiante, dedicata quindi al trasporto accompagnato di camion, che vengono quindi interamente caricati sui vagoni ferroviari, gestiti dalla società svizzera Ralpin.

Dopo il boom del 2011, con 93.534 spedizioni, nell'anno scorso si è verificata una riduzione abbastanza consistente delle richieste, e il numero finale degli attraversamenti si è fermato a 86.205. E anche per il 2013 le previsioni sono piuttosto ambigue. Il vantaggio maggiore della Rola è che rende possibile attraversare le Alpi in entrambe le direzioni 24 ore su 24 per quasi 365 giorni all'anno, nonostante i divieti di circolazione notturno e domenicale. Inoltre, con il treno si può transitare in Svizzera evitando lunghe soste per operazioni doganali alle frontiere.

**SIEMENS
Maxi fornitura
a DB Schenker**

Maxi fornitura di Siemens alla DB Schenker Rail Polska, filiale polacca dell'European DB Schenker Rail, una delle maggiori società europee per il trasporto ferroviario di merci, a cui verranno consegnate 23 locomotive elettriche. La versione per DB Schenker Rail Polska della nuova locomotiva Vectron è stata progettata per un utilizzo sulla rete polacca DC ed è quindi dotata dell'apposito apparecchio di protezione del treno.

Siemens produrrà le locomotive nello stabilimento di Monaco di Baviera, utilizzando una tecnologia produttiva all'avanguardia. DB Schenker Rail Polska ha scelto inoltre di utilizzare il servizio Vectron Central Stock, che garantisce la fornitura in 24 ore dei pezzi di ricambio.

La famiglia Vectron si compone di locomotive mono-sistema e multi-sistema per le reti ferroviarie europee AC e DC, per il servizio passeggeri oltre che di locomotive per il servizio di trasporto merci transfrontaliero.

