

Le merci prendono l'alta velocità

I treni previsti di notte (a partire dal 2018) per non intralciare le linee passeggeri

Marco Morino

MILANO

Treni merci di nuova generazione (mega trailer) capaci di spingersi fino a 160 chilometri/orari che corrono sui binari italiani dell'Alta velocità ferroviaria, ovvero sulla dorsale Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano-Torino. Di notte, per non creare «promiscuità» con i treni passeggeri (Frecciarossa, Italo), che invece circolano di giorno. Per il traffico merci intermodale, cioè il trasporto combinato strada + ferrovia, si annuncia una vera e propria rivoluzione. Protagonisti della svolta sono Interporto Servizi Cargo Spa (Isc), compagnia ferroviaria privata controllata dall'Interporto Campano e il suo amministratore delegato, Giuseppe Sciarrone. Dopo una lunga esperienza professionale in Fiat e nelle Ferrovie dello Stato, Sciarrone è stato uno dei protagonisti della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia, come socio fondatore e ad di Rail Traction Company e di Nuovo Trasporto Viaggia-

tori (la compagnia privata del treno Italo).

«Ancora nessuno - spiega Sciarrone al Sole 24 Ore - aveva chiesto a Rfi (Rete ferroviaria italiana, ndr) le linee Av per il traffico merci. Noi lo abbiamo fatto prima di Natale. La risposta di Rfi è stata positiva e ha subito iniziato a lavorare con noi in modo costruttivo. E ora speriamo di essere i primi a lanciare questo servizio in Italia. L'idea è di partire nel 2018 con i primi treni, per entrare pienamente a regime nel 2020. Sarebbe una novità assoluta per il Paese. E anche per il gestore delle rete, l'ingresso di una compagnia ferroviaria privata specializzata nel traffico merci intermodale sulla linea Av rappresenterebbe un fiore all'occhiello». Isc attualmente opera con servizi giornalieri sulle relazioni Milano (interporto di Segrate)-Roma (Pomezia)-Napoli (Nola); Verona (interporto Quadrante Europa)-Bologna (Interporto)-Napoli (Nola). Il volume di attività svolto nel 2015 è pari a oltre 1.300 treni, per una per-

correnza di oltre 800mila chilometri. «Nel 2015 - dice Sciarrone - la compagnia ha registrato una crescita del traffico del 16% con un load factor del 91%; per il 2016 è atteso una ulteriore crescita del 26%».

Come si vede, il trasporto intermodale, rispettoso dell'ambiente perché trasferisce importanti quote di traffico dalla strada alla ferrovia, ha un grande futuro davanti a sé. Ma c'è un problema che riguarda l'Italia e la rete ferroviaria ordinaria. «Le linee tradizionali - spiega Sciarrone - hanno le sagome delle gallerie che non consentono il transito dei mega trailer, i mega treni merci che si stanno affermando in tutta Europa». In pratica, questi mega treni merci, dotati di semirimorchi ad alto volume, andrebbero letteralmente a sbattere contro le gallerie ferroviarie. Dice ancora Sciarrone: «Se non vogliamo esser tagliati fuori dallo sviluppo dell'intermodale, che invece in Italia è importantissimo perché consentirebbe di mettere in rete i porti marittimi con gli interporti e con le piat-

taforme logistiche, dobbiamo utilizzare la rete Alta velocità. Alta capacità, perché le gallerie Av, più grandi di quelle tradizionali, sono capaci di accogliere anche i treni merci di nuova generazione». Per effettuare i nuovi servizi, la compagnia ferroviaria campana ordinerà dei super treni con locomotive e con carri in grado di viaggiare fino a 160 km/h. «Si tratterà di treni da costruire ex-novo - precisa Sciarrone - che dovranno poi essere oggetto di omologazione. Anche questa è una novità assoluta per l'Italia ed è una buona notizia per l'industria ferroviaria».

È probabile che con l'avvento dei treni merci sulla rete Av, la compagnia campana aumenti i collegamenti: potrebbero essere inclusi nella rete anche Novara, Busto Arsizio, Milano Smistamento e Padova. «Mi lasci dire - conclude Sciarrone - che questo è anche un grande progetto per il Sud e per il rilancio di tutta la logistica del Mezzogiorno, che ha nell'interporto di Nola, interamente privato, il suo punto di eccellenza».

IL PROGETTO

Sciarrone (Isc): se non vogliamo essere tagliati fuori dallo sviluppo intermodale dobbiamo utilizzare a pieno le potenzialità dell'alta capacità

© RIPRODUZIONE RISERVATA