

Cresce l'offerta intermodale verso i Paesi dell'Est Europa

Nuovo servizio shuttle di Kombiverkehr da Verona, in collaborazione con Cemat e Bohemiakombi

Le restrizioni del traffico ferroviario sulla linea del Brennero per i programmati lavori di manutenzione, nell'estate 2012, e la seconda crisi economica in atto non sembrano per ora scoraggiare gli operatori del trasporto merci internazionale dall'avvio di nuove iniziative commerciali di notevole interesse proprio lungo questo asse.



Dal 12 gennaio un nuovo servizio shuttle per containers, casse mobili e semirimorchi collega tre volte a settimana Verona al terminal di Ostrava-Paskov al confine nord della Repubblica Ceca e da qui anche alla importante regione industriale della Slesia nel sud della Polonia, fino a Cracovia.

Si tratta di un progetto sviluppato da Kombiverkehr in collaborazione con Cemat e Bohemiakombi e permette il trasporto, previa verifica specifica, di merci ADR e di rifiuti. Le partenze da Verona sono previste il mercoledì, venerdì e sabato, da Ostrava il lunedì, mercoledì e venerdì, con arrivo il giorno

successivo (transit time circa 28 ore) oppure il lunedì mattina per le corse del fine settimana.

“Oltre alle classiche relazioni sull'asse Nord-Sud, ci vengono richiesti sempre più collegamenti diretti fra l'Est e il Sud Europa – dice Robert Breuhahn, direttore di Kombiverkehr – Insieme ai nostri partner Cemat e Bohemiakombi

abbiamo perciò organizzato questo nuovo servizio diretto e veloce, che va incontro a queste richieste e offre ai trasportatori e spedizionieri nuove possibilità nel settore intermodale”.

La trazione del treno è affidata interamente a imprese ferroviarie

private: Rail Traction Company sulla tratta italiane e Brennero fino a Monaco, Lokomotion sulle tratte austriache e tedesche, e la AWT in territorio della Repubblica Ceca.

Nel Terminal Quadrante Europa a Verona i carichi possono essere trasbordati direttamente su treni in rilancio verso Bologna, Nola e Bari, e di qui proseguire fino a Patrasso in Grecia. Lo stesso vale per la direzione inversa con connessione diretta a Verona verso Ostrava.

La struttura di questo servizio ci sembra tuttavia metta in particolare risalto la necessità, anche per gli stessi operatori, di riconsiderare l'estensione delle

tratte di penetrazione in Italia, anche alla luce del recente innalzamento del profilo a P400 fra Verona e Bologna e dell'integrale rinnovo di questa linea. Sia in termini di affollamento del terminal di Verona, che di flessibilità nella gestione dei rilanci su treno e di inoltre su strada, Bologna potrebbe forse offrire come gateway migliori prestazioni.

Fulvio Quattrocchio



Linea, punto e a capo: Rail Cargo cambia nome alla società

Il percorso che il Gruppo Rail Cargo Austria (RCA, il ramo merci delle Ferrovie Federali Austriache) aveva iniziato nei primi mesi del 2009 con l'acquisto di una parte del pacchetto azionario dell'italiana Linea Smart Business Way, aveva già raggiunto un primo traguardo il 22 settembre 2011 quando la quota di proprietà era arrivata al 100%.

In questo periodo Linea ha operato integrandosi in modo via via crescente ai programmi di sviluppo delle Ferrovie Austriache sul mercato ferroviario merci italiano, pur mantenendo una sua identità societaria autonoma come S.p.A.

Ora però la proprietà ha deciso di completare definitivamente il processo di acquisizione e di abbandonare anche la denominazione Linea S.p.A., cambiandola dal 12 gennaio in Rail Cargo Italia s.r.l.. In questo modo la consociata italiana di RCA entra a far parte a pieno titolo della rete internazionale del Gruppo (che ricordiamo comprende anche RCH,

Rail Cargo Hungaria, per le operazioni in Ungheria, oltre a diverse altre società di logistica e trasporto) e l'appartenenza viene evidenziata in modo trasparente.

“Il mix competitivo composto da servizi di trazione propri, competenza, affidabilità e qualità dell'assistenza, fa di Rail Cargo Italia un importante fornitore di prestazioni ad elevato valore aggiunto nell'ambito del mercato ferroviario dell'Italia settentrionale, una realtà per noi molto importante”, afferma Andreas Fuchs, membro del consiglio di amministrazione di RCA.

Questa maggiore integrazione con la rete austriaca, anche evidentemente nella prospettiva del Corridoio TEN Baltico-Adriatico, e la contemporanea dismissione delle trazioni dei treni Sogemar fra i porti liguri e Melzo, ora effettuate dalla neonata Oceanogate, insieme all'avvio dei nuovi servizi dal porto di Trieste verso l'Europa centrale attraverso l'Austria (S2S n.3/2012), sembrano prefigurare uno spostamento

del baricentro di attività di RCI sempre più verso il nord-est, come conferma l'Amministratore Delegato di RCI, Leo Herze.

Dovrebbero essere sviluppati i servizi facenti capo al transito del Tarvisio con collegamenti in proprio, come verso i magazzini MDB di Desio (anch'essi del Gruppo RCA), o conto terzi come i treni Eurolog su Piacenza.

La capogruppo Rail Cargo Austria AG, impegnata in una difficile opera di risanamento economico come la maggior parte degli operatori merci pubblici in Europa, si sta muovendo tuttavia anche in una ottica di ristrutturazione aziendale con piani che “prevedono profonde modificazioni strutturali sia a livello aziendale che di portafoglio offerte, ma anche con una razionalizzazione della struttura partecipativa, per poter offrire ai clienti RCA prestazioni di trasporto sempre economicamente vantaggiose, orientate al futuro, affidabili e di qualità”.

F.Q.