

Un inverno ricco di novità per GTS

Il gruppo barese consolida la sua posizione fra i principali operatori intermodali del mercato italiano

Nuovi locomotori, nuovi treni e nuove casse mobili saranno pronti entro la fine di questo mese per innalzare la capacità di produzione delle attività ferroviarie del Gruppo GTS di Bari ad oltre 1,05 milioni di treni*chilometro: una soglia considerevole rispetto alla realtà degli operatori privati in Italia, che conferma la volontà dell'azienda pugliese di perseguire un progetto di forte crescita sul ferro.

Si tratta della messa a frutto di investimenti effettuati per complessivi 8,1 milioni di Euro, con i quali il gruppo barese si prepara a consolidare la sua posizione fra i principali operatori intermodali del mercato italiano sulle rotte che collegano il Sud Italia alla Pianura Padana e ai mercati del Nord Europa.

Alessio Muciaccia, CEO di GTS Trasporti e di GTS Rail, ci ha confermato che dal 28 novembre partirà una vera ristrutturazione della rete dei servizi su rotaia, che permetterà di estendere l'offerta sia in termini di frequenze che di destinazioni, attraverso una efficiente integrazione dei traffici e l'utilizzazione del terminale di Piacenza come gateway di interscambio principale.

Sono tre i nuovi collegamenti che

saranno lanciati, due in traffico interno e uno internazionale. Sulla tradizionale rotta Adriatica operata da GTS con capolinea a Bari, viene estesa la tratta su rotaia fino a Milano, ovvero al terminal di Melzo con tre coppie di treni a settimana, di cui due diretti e uno come prolungamento di una corsa esistente su Piacenza. Destinato inizialmente ai clienti

consolidati di GTS nel milanese, le cui merci containerizzate venivano fino ad ora portate su strada a Piacenza o a Bologna, il servizio viene offerto però come *open-access* anche ad altri trasportatori, con l'obiettivo di raccogliere un volume di trasporto sufficiente ad arrivare a cinque coppie settimanali. "La richiesta di utilizzare il treno da parte degli spedizionieri sta crescendo - sottolinea Muciaccia - anche perché con l'introduzione delle tariffe minime per il trasporto stradale, il prezzo dell'intermodale riesce ora ad essere competitivo rispetto a un tutto strada". Di conseguenza, su Melzo verrà anche spostato il treno trisettimanale per Valenton in Francia, attualmente attestato su Piacenza.

Con le altre due relazioni in programma, si aggiunge anche una interessante novità: viene servita l'area industriale fra Roma e Napoli con l'attestazione sul terminal di Cassino di



sei coppie di treni la settimana, di cui tre per Piacenza e tre per Zeebrugge. Anche in questo caso i treni saranno gestiti sia col traffico dei clienti GTS sia in *open-access*, e sul Cassino-Piacenza l'obiettivo è arrivare a cinque coppie la settimana entro l'estate 2012 effettuando anche una sosta operativa a Roma Smistamento con modalità da definire. Verranno utilizzati carri ribassati noleggiati da AAE, che permetteranno il trasporto di container High-cube (come i 150 da 45 piedi appena consegnati dalla SICOM di Cherasco) e anche di casse mobili da 13,60 metri. Cassino potrebbe diventare in prospettiva un punto di gateway per rilanci su rotaia, ad esempio verso la Sicilia.

I tre treni in servizio diretto per Zeebrugge fanno parte del progetto di *shifting* modale EU North-South Corridor per il quale GTS ha ricevuto dal programma europeo Marco Polo un finanziamento di 2,91 milioni di Euro (S2S n.15/2011). Avranno un interessante transit-time A-C su uno dei tragitti più lunghi coperti da un servizio diretto Nord-Sud utilizzando il Corridoio 24 fra Zeebrugge e Milano e poi addentrandosi fin oltre Roma. Integrandosi

con l'altro nuovo treno Cassino-Piacenza e con l'esistente relazione Piacenza-Zeebrugge, in realtà l'offerta di traffico fra il bacino sud-laziale e il porto belga arriva a coprire sei giorni la settimana.

Tutti questi treni saranno operati sulle tratte nazionali dall'impresa ferroviaria del gruppo, GTS Rail, in coincidenza con la consegna di altre due nuove locomotive Bombardier del tipo Traxx DC classificate E483, che insieme alla tre già di proprietà e alle due a noleggio da Alpha Trains portano a sette il numero di macchine a disposizione del servizio trazione. Per ora la trazione sulle tratte estere sarà invece affidata, come in precedenza, a Crossrail. Recentemente tuttavia GTS Rail ha ottenuto il rinnovo del Certificato di Sicurezza da ANSF, nella nuova versione e

con l'estensione a maggiori tratte fra cui la Milano-Chiasso: questa testa di ponte sul confine è finalizzata al progetto, che ci ha annunciato Muciaccia, di gestire *in-house* anche la trazione in Svizzera. E' già stata costituita una filiale elvetica di GTS Rail ed è in corso la richiesta delle relative autorizzazioni omologhe del nostro Certificato di Sicurezza, che dovrebbero arrivare entro fine 2012. Una sfida interessante, che richiederà l'acquisizione di altre locomotive, adatte al sistema di trazione svizzero, e forse anche di macchine multisistema interoperabili come le Traxx 186 o le Siemens 189 o Vectron, con le quali GTS potrebbe proiettarsi dal cuore della Penisola fino a Basilea.

Fulvio Quattrocolo

