

L'attività dell'interporto

Treni	951 (824 nel 2022)
Moduli (vagoni)	20.187
Tonnellate di merci trasportate	352.245
Unità trasportate (camion sottratti al traffico su strada)	16.847

I risultati semestrali di Interbrennero spa

UTILE

76.042 €

+50% rispetto a giugno 2022

RICAVI

1.653.000 €

+54 mila € rispetto a giugno 2022

*I dati fanno riferimento al primo semestre 2023. Riassumono il traffico accompagnato (Ro.La), il traffico non accompagnato e il traffico tradizionale. Withub



Il nodo logistico Nato nel 1980, l'Interporto di Trento si occupa di stoccaggio e movimentazione delle merci. Vi hanno sede. In basso a destra un'immagine di com'era nel 2009. Una mostra allestita negli spazi di via Innsbruck racconterà la storia dello scalo.

Interporto, mossi 100 treni merci in più

Sottratti al traffico 93 camion al giorno nel primo semestre. Interbrennero, numeri ok

di Margherita Montanari

Circa 6 treni al giorno, oltre 2.000 tonnellate di merci trasportate quotidianamente e 93 camion al giorno sottratti alla strada e trasferiti su rotaia. Sono i numeri che descrivono l'andamento del traffico ferroviario - Ro.La, Tec e treni merci tradizionali - da gennaio a giugno 2023 negli spazi dell'Interporto di Trento. Valori in crescita rispetto allo stesso periodo del 2022. Un andamento che si ritrova anche nei risultati parziali di Interbrennero spa, la società che gestisce l'area dello snodo logistico. La semestrale indica infatti un utile al passaggio di giugno in crescita

del 50%, con 76 mila euro di risultato, ricavi dalle vendite di prestazioni per 1,63 milioni e un Ebitda positivo per 440 mila euro.

Il dato più significativo è che ci sono stati oltre un centinaio di treni merci in più nel primo semestre. Si parla di 951 treni in tutto, di cui 476 in partenza e 475 in arrivo (erano 824 nel 2022). I moduli sono arrivati a 20.187, per un totale di 363.245 tonnellate trasportate. Nel complesso, sono arrivate a 16.847. Per dare un'idea, si tratta di unità corrispondenti ai camion effettivamente tolti dal traffico su strada, facendo correre le merci su rotaia. Trasportando queste quantità di merci sull'asse ferroviario, è stato tolto il flusso dell'equivalente di 16.847 camion

(sono le Unità di Trasporto Intermodale corrispondenti alle spedizioni). Tutti valori superiori rispetto all'anno passato, in linea con le previsioni del polo.

Import-Export trentino

Il grosso, circa un 70% del traffico, è legato a merci da e per il Trentino. Scambi d'interesse per le aziende del territorio: prodotti finiti che vengono esportati, materiali che arrivano per essere lavorati. I manufatti dell'acciaieria di Borgo Valsugana, la cellulosa e il carbonato di calcio in arrivo dalla Toscana e dall'Austria per lavorare la carta nelle cartiere, i chiodi della nonesa Ghezzi diretti in America. I restanti 3.876 mezzi fanno riferimento al traffico dell'autostrada viaggiante

Il traffico dello snodo ferroviario di Trento nord nel semestre ha raggiunto 951 treni, di cui 476 in partenza e 475 in arrivo, per 363.245 tonnellate

(Ro.La), che da Verona punta all'Austria. I numeri riportati riassumono tutto il traffico merci ferroviario: traffico accompagnato (Ro.La., camion carichi direttamente sui treni), traffico non accompagnato

(semirimorchio, container o cassa mobile caricata sul treno) e traffico tradizionale (classici vagoni su cui si caricano pedane di merci).

Semestrale Interbrennero

Da gennaio a giugno, si nota una crescita rispetto allo scorso anno. Che si traduce in risultati economici semestrali positivi anche per Interbrennero spa. L'utile ante imposte con cui si è chiuso il semestre è di 76 mila euro (+50% rispetto a giugno 2022, quando era arrivato a 50.566 euro). I ricavi dalle vendite di prestazioni sono arrivati a 1.653.000 euro (rispetto a 1,6 milioni dello scorso anno). L'Ebitda positivo per 440 mila euro contro i 370 mila del 2022.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista | Bosetti (Interbrennero): «Traffico quasi a capienza massima. Valutiamo percorsi prioritari»

«Merci in uscita calate del 20%. Restiamo ottimisti»

Da un lato questioni politiche di caratura internazionale - la guerra, i problemi legati alla divisione tra Paesi Brics e Paesi del dollaro. Dall'altro le congiunture prettamente locali, che toccano da vicino le aziende trentine - il rallentamento degli ordinativi delle cartiere e del lavoro per il settore metallurgico. Due situazioni che, negli ultimi mesi, hanno influito sui trasporti merci su ferrovia, pur dopo un primo semestre 2023 di crescita. Una situazione che spiega Roberto Bosetti, presidente di Interbrennero spa, la società che gestisce l'area su cui insiste l'Interporto di Trento. Uno snodo logistico per lo stoccaggio e movimentazione delle merci.

Bosetti, cosa possiamo dire dell'anno in corso per l'Interporto di Trento e per Interbrennero?

«La guerra in Ucraina e i contrasti tra i Paesi Brics e quelli del dollaro cominciano a dare qualche problema, principalmente sull'andamento delle esportazioni. Con il partner, Msc-Medlog, abbiamo notato una contrazione del 20% dei treni in uscita nell'ultimo periodo. Un riflesso che ci si aspettava, legato a effetti

della politica mondiale. Anche il fermo delle cartiere ha avuto un certo impatto. Sembra però che a settembre riprenderà appieno il comparto. Quindi restiamo moderatamente ottimisti anche per quanto riguarda la seconda metà del 2023. Come numero di treni lavorati siamo su livelli superiori rispetto allo scorso anno. Stiamo addirittura recuperando. Il core business resiste. Questo anche grazie all'ampliamento del parco clienti».

Un anno fa, prevedevate nel 2023 un trasporto di 1.013.791 tonnellate di merce su rotaia, per circa 49 mila camion sottratti al traffico stradale. Al passaggio del semestre si può dire che siete in linea con le aspettative?

«Attualmente siamo ancora in linea. Ci sono piccole defezioni, come spiegavo prima. Ad esempio, l'acciaieria di Borgo ha calato la produzione e quindi ha diminuito il ricorso al trasporto merci su rotaia. Ma a settembre sembra che si riprenderà. Lo stesso vale anche per le stesse cartiere».

La questione della chiusura dei

valichi sta creando diversi problemi. Con il San Gottardo chiuso e il Frejus franato, è cambiato qualcosa lungo la rotta del Brennero?

«I problemi che riguardano l'Austria sono rimasti. I lavori sui viadotti continuano. Si aggiungono alcune interruzioni sulle linee ferroviarie, una anche tra Trento e Bolzano. Per il resto, avendo noi un traffico prevalentemente regionale, non risentiamo né vediamo un arrivo di ordini per effetto di quello che sta accadendo in altri valichi».

Il rinnovo del terminal, che porterà a 3 binari Ro.La a Roncafort, quando completato nel 2025 permetterà di operare fino a 24 coppie di treni al giorno. A che punto sono i lavori per il rinnovo?

«Siamo impegnati a mettere le mani avanti nell'ammodernamento delle nostre strutture, dato che nel 2024-2025, dovremo essere pronti per tornare su livelli passati. Poche settimane fa abbiamo definito con la Provincia, i tecnici di Rfi e il Ministero le condizioni progettuali per i tre nuovi binari (si chiuderà a fine 2023).

Questo ci porterà ad essere in linea con le esigenze dei prossimi 20 anni. Al tempo stesso abbiamo investito in tre nuove gru (reach stacker per la movimentazione di container) per 2 milioni di euro. Una arriverà a novembre e una a dicembre. Serviranno a garantire l'operatività per minimo altri 30 anni. C'è anche un terzo investimento».

Prego.

«Riguarda la messa a punto di una nuova sala multimediale. Una sala intermedia da 180 posti, che potrà dividersi in più sale e far fronte a diverse esigenze. In un altro spazio stiamo allestendo una mostra permanente che racconta la storia dell'Interporto di Trento. Un'area che non aveva alcun valore e in cui i nostri padri videro un potenziale».

A livello di servizi, c'è qualche novità?

«Stiamo lavorando a un accordo con Msc per la catena del freddo. Sarà un investimento importante per noi, da mezzo milione, per garantire trasporto a temperature controllate. Potremmo garantire 4 treni a settimana. Ad esempio per piccoli



Presidente Roberto Bosetti (Interbrennero spa)

frutti e mele».

Con il traffico ferroviario attuale, il terminal ha ancora margini per ospitare altre merci o è vicino alla capienza massima?

«Le potenzialità attuali sono quasi prossime al completamento. Proprio in questi giorni stiamo valutando alcuni percorsi prioritari. Questo potrebbe voler dire rivedere gli obiettivi della società, ma sempre in chiave regionale. Ad esempio privilegiando certi committenti rispetto ad altri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA