

Infrastrutture

Transalpina attivata anche in salita Binari alternativi alla linea costiera

Doppio locomotore per il traffico merci dal porto. Adriafer: un aiuto visti i lavori alla Trieste-Monfalcone

Diego D'Amelio

Il traffico merci via treno si arricchisce di un nuovo asse per farle uscire dal porto. Da ora in poi la storica ferrovia Transalpina potrà essere utilizzata anche in salita, dopo essere stata riattivata durante l'emergenza Covid. L'antica linea asburgica è caratterizzata da una forte pendenza e finora ha funzionato per il traffico merci soltanto in discesa ma, con l'impiego di un doppio locomotore, i treni potranno procedere anche in senso inverso.

L'annuncio è stato dato ieri dall'Autorità portuale, che conta di impiegare la Transalpina come alternativa alla linea costiera in fase di manutenzione da parte di Rete ferroviaria italiana. In gergo tecnico si chiama «backup», ovvero una seconda opzione all'asse con cui passeggeri e merci lasciano normalmente Trieste. La nuova direttrice è stata nei giorni scorsi oggetto di prove per il

trasporto da Campo Marzio a Villa Opicina. È stato così definito il volume massimo dei convogli e Adriafer ha ottenuto da Rfi l'autorizzazione al trasporto di treni cargo per container da 40 piedi, cosiddetti High Cube, ma sono in corso contatti per stabilire i lavori necessari per movimentare anche semirimorchi e casse mobili. La spinta sarà offerta da due locomotori, fondamentali per vincere la pendenza della tratta, che ha un picco del 25 per mille: un Siemens E191 elettrico e un Vossloh D 100 diesel.

Inaugurata nel 1906 e chiusa sei anni fa, la tratta è stata rimessa in funzione da Rfi a marzo, grazie a un investimento di 9 milioni, che ha ammodernato rotaie, scambi, massicciate e linea elettrica, anche modificando la sagoma delle gallerie. Parliamo di 14 chilometri di binario, che da Opicina esce da una prima galleria nei pressi di via Bonomea, per poi scendere verso Guardiella. Da lì un



Lo staff di Adriafer davanti al primo treno di prova in salita

nuovo tunnel lo fa sbucare a San Giacomo, per poi sfociare a Campo Marzio, dopo aver attraversato via San Marco, via Alberti e Campi Elisi. La linea è stata più volte proposta come componente essenziale di una metropolitana leggera capace di unire il centro città a Miramare e Sesana. Il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino ne ha però subito intuito l'importanza a fini commerciali e la società Adriafer (controllata al 100% dall'Authority) ha già cominciato a svolgere il servizio di trazione in discesa, con una ventina di treni entrati in porto da marzo attraverso questa via, il cui snodo principale è l'Interporto di Ferneti.

La Transalpina diventa adesso utile come alternativa in salita. Solo una seconda scelta, perché pendenza e doppio locomotore non la rendono la soluzione ideale. Come spiega Giuseppe Casini, amministratore unico di Adriafer, «l'obiettivo è di fare 14 treni a settimana sulla Transalpina, per agevolare il resto del traffico merci e viaggiatori sulla linea costiera a causa delle limitazioni che saranno presenti fino al 21 agosto, per i lavori in corso lungo la Trieste-Monfalcone. Successivamente prevediamo di continuare a utilizzarla, anche se in maniera più marginale, per i traffici in entrata da Villa Opicina al porto». —