

ECONOMIA

Il gestore della manovra ferroviaria nei porti di Trieste e Monfalcone registra un fatturato semestrale di 5,68 milioni e punta ad accelerare

Adriafer in crescita 5 mila treni in sei mesi e dal 2015 il traffico è aumentato del 55,6%

LO SCENARIO

Franco Vergnano

Dopo aver consolidato nel 2021 il titolo di primo scalo italiano per i traffici ferroviari, il porto di Trieste prosegue con il suo sviluppo anche nei due trimestri di quest'anno. Lo mettono in evidenza i dati della semestrale di Adriafer Srl, la società controllata gestore unico della manovra ferroviaria a Trieste e Monfalcone, che confermano la crescita dello scalo e, appunto, la positiva performance operativa già realizzata lo scorso anno.

PIÙ CONVOGLI

In particolare, la semestrale ha messo in evidenza che, a fronte di 5 mila convogli movimentati solo nel capoluogo giuliano (più 7,5%), il fatturato è salito a 5,680 milioni di euro. Da notare che nel 2021 negli scali di Monfalcone e Trieste sono stati complessivamente movimentati treni per 10.600 unità. Dal 2015 al 2021 la crescita del traffico ferroviario nei due porti è stata del 55,6%. Nello stesso periodo il fatturato di Adriafer, guidata dall'amministratore delegato Maurizio Cociancich, è cresciuto dai 2,8 milioni di euro

del 2015 ai 10,3 milioni di euro del 2021 mentre il personale è passato da 24 a 108 addetti. «In questi mesi abbiamo lavorato - si legge su un sito social dedicato alla business community - per rafforzare la componente intermodale del comprensorio "allargato" e i servizi a valore aggiunto per la comunità logistica, andando a supportare le attività ferroviarie presso il porto di Monfalcone e mettendo a disposizione il servizio di noleggio carri EasyWagon. Nel contesto di una decarbonizzazione totale da rag-

Trasporti intermodali: già raggiunti i target indicati da Bruxelles per i container

giungere entro il 2050, la ferrovia ha un ruolo sempre più centrale nella transizione verso modalità di trasporto più sostenibili in Italia ed Europa, e la società si sta impegnando per essere in prima linea nello sviluppo di un modello di manovra ferroviaria completamente green».

LA CERTIFICAZIONE

Adriafer Srl nasce nel 2015. L'anno successivo ha luogo l'unificazione della mano-

vra su rotaia nel porto di Trieste e nel 2017 conquista la certificazione di impresa ferroviaria. Nel 2019 la società diventa il gestore unico del porto di Trieste e, nel 2021, il gestore unico del comprensorio del Sistema portuale del mare Adriatico orientale.

Secondo gli ambiziosi obiettivi di Bruxelles, il target nello "shift modale" per il traffico ferroviario da raggiungere entro il 2030 è del 30% per poi arrivare al 50% nel 2050. Ebbene, Trieste può vantare il fatto di essere già ben oltre le quote proposte dalla Ue, in quanto nel 2021 il trasporto intermodale dei container è stato orgogliosamente raggiunto e superato con largo anticipo: siamo ben al 51% per le Teu e al 41% per le Itu (Unità di trasporto intermodale).

I FINANZIAMENTI PNRR

Nei giorni scorsi il viceministro alle Infrastrutture e alle mobilità sostenibili, Alessandro Morelli, visitando lo scalo giuliano nell'ambito dei progetti Pnrr, si è detto soddisfatto di come i 400 milioni messi a disposizione dal Governo stiano diventando una realtà operativa. Come si ricorderà, già questa primavera erano state accolte le proposte progettuali avanzate dall'Auto-



Sopra un vagone di Adriafer e, in senso orario, il presidente dell'Autorità Portuale Zeno d'Agostino e Maurizio Cociancich

rità di sistema portuale del mare Adriatico orientale (Adspmao) nell'ambito del bando "Green ports", ovvero la formulazione di schede progettuali strettamente correlate e finalizzate alla riconversione energetica degli scali attraverso l'utilizzo di idrogeno verde, il tutto riconducibile agli interventi del Pnrr.

In particolare, i programmi redatti dall'ufficio ricerca e sviluppo di Adriafer pre-

vedono la realizzazione di un impianto di produzione e rifornimento di H2 e un'indagine mirata all'acquisto di mezzi di manovra alimentati ad idrogeno.

LA MATURITÀ TECNOLOGICA

I binari su cui la controllata del Porto di Trieste effettua le sue attività di manovra all'interno del porto, spiegano in azienda, non sono infatti elettrificati, motivo per cui si utilizzano locomo-

tori diesel. Sebbene negli ultimi anni le tecnologie "fuel cell" ad idrogeno si siano sviluppate notevolmente e molti produttori stiano iniziando ad investire nello sviluppo di mezzi elettrici alimentati ad H2, esse risentono ancora di un livello di maturità tecnologica relativamente basso: oggi non c'è una produzione di massa di idrogeno "verde" (eletrolisi).—

PAOLETTI
Dal 1963
via Roma, 3 - Trieste
040 630430
ANCHE A DOMICILIO

lingotti
monete
preziosi
stime / perizie

100 g
FINE GOLD
999,9