

Come vengono trasportate le merci nell'arco alpino?

In uno studio per sostenere il trasporto combinato strada-ferrovia, Eurac Research ha mappato volumi di traffico e infrastrutture presenti lungo 16 corridoi alpini

Dal porto di Livorno, la cellulosa che viene lavorata nelle cartiere di Arco e Riva del Garda viene trasportata in treno fino a Trento, e da lì in camion per gli ultimi chilometri. Spostare dalla strada alla rotaia il trasporto delle merci permette di ridurre notevolmente le emissioni di anidride carbonica e di contenere i danni ambientali a carico di un ecosistema fragile come quello alpino. Quello della carta è un esempio virtuoso, ma per potenziare il trasporto combinato e renderlo un'alternativa interessante, è necessario che sia organizzato in maniera più efficiente e che ci sia maggiore coordinamento a livello internazionale. Per questo 15 partner europei, tra cui Eurac Research, sono impegnati in un progetto per trovare soluzioni innovative a sostegno di questo tipo di trasporto.

Il 66 per cento del traffico di merci tra Italia e Svizzera avviene su rotaia, solo il 34 per cento su strada. Lungo gli assi tra Italia e Austria, queste percentuali si rovesciano e crescono ulteriormente tra Italia e Francia (90 per cento strada, 10 per cento ferrovia).

Questo è uno dei dati più significativi che emerge dalla mappatura di Eurac Research sui volumi trasportati lungo i principali corridoi transalpini. I ricercatori hanno analizzato anche le infrastrutture presenti, individuando nell'area Alpina e perialpina la presenza di circa 100 terminal intermodali, cioè centri dove le merci vengono spostate dai camion ai treni o viceversa.

Le strategie che gli stati e le regioni possono adottare per sostenere il trasporto integrato sono varie; alcune puntano a un miglioramento del servizio attraverso lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie o centri intermodali, altre scoraggiano il traffico stradale attraverso limiti, divieti di circolazioni e pedaggi. "Restrizioni e divieti ottengono un effetto immediato sulla riduzione del traffico su gomma, ma la loro efficacia deve essere valutata tenendo conto della situazione complessiva", spiega Federico Cavallaro di Eurac Research. "L'aumento dei pedaggi stradali in un paese, ad esempio, può giocare a vantaggio del trasporto su rotaia, ma potrebbe anche causare effetti indesiderati: per spendere meno, i trasportatori potrebbero scegliere nuovi percorsi più economici aumentando i volumi e quindi il traffico lungo altre direttrici".

Le strategie di maggior successo, secondo i ricercatori, si basano sulla combinazione di misure restrittive e incentivi al trasporto combinato e devono essere armonizzate a livello internazionale. "Il pedaggio del traforo del Monte Bianco, ad esempio, ha costi elevati. Questo è giustificato dalle spese di manutenzione del tunnel, ma fa sì che il traffico si diriga verso altre direttrici", conclude Cavallaro.

In quest'ottica di collaborazione transnazionale, Eurac Research partecipa al progetto Alpine Space "AlpInnoCT" e al progetto Italia-Austria "SMARTLOGI", a cui stanno lavorando anche ministeri dei trasporti, governi locali, centri di ricerca, centri logistici e autorità portuali di diversi paesi dell'arco alpino.

La mappatura e gli studi specifici tecnici su volumi di traffico, politiche di trasporto e soluzioni ICT realizzati da Eurac Research serviranno come base per realizzare alcune azioni pilota nei corridoi Bettembourg-Trieste, Fürnitz-Trieste e Rostock-Verona, con ricadute anche sul territorio altoatesino.

Video: <https://bit.ly/2uWkKTL>

Bolzano, 24.07.2018

Contatto: Daniela Mezzena, daniela.mezzena@eurac.edu, tel. 0471 055036, 335 7985598