

## **Trasporto merci ferroviario: serve un centro intermodale in Alto Adige? Uno studio mostra le alternative**

**Eurac Research analizza la situazione altoatesina in un progetto europeo per ridurre il traffico stradale e incentivare il trasporto combinato**

**Code di mezzi pesanti e ritardi sono stati registrati lungo l'autostrada A22 al confine del Brennero a causa dei controlli per la prevenzione del contagio da Covid-19. La libera circolazione delle merci e il trasporto merci via strada hanno subito, nell'ultimo periodo, situazioni di criticità. Il Brennero è il corridoio transalpino in cui si registrano i valori più alti in termini di traffico giornaliero medio annuo di veicoli pesanti: nel 2018 il 73 per cento delle merci è stato trasportato via strada e solo il 27 per cento via ferrovia. Potenziare il trasporto combinato potrebbe ridurre il divario tra le due opzioni e facilitare l'export/import delle merci anche durante le situazioni di emergenza, ma per essere competitivo questo tipo di trasporto deve avvalersi di centri intermodali efficienti. Oggi in Alto Adige non esiste un'infrastruttura che permetta di spostare merci dai camion ai treni e viceversa; sarebbe opportuno introdurla? Per rispondere, i ricercatori di Eurac Research hanno analizzato i volumi delle merci delle aziende altoatesine potenzialmente movimentabili via ferrovia e raccolto il parere degli imprenditori su un eventuale terminal in Alto Adige e su quello già esistente a Trento.**

Negli ultimi cinque anni i mezzi pesanti che attraversano il Brennero sono aumentati del 28 per cento. Sono state introdotte delle misure per scoraggiare il traffico su gomma e incentivare quello ferroviario, ma il divario tra le due modalità di trasporto è rimasto marcato. Andrebbero introdotte misure integrative per sostenere il trasporto combinato, cioè per fare in modo che gran parte del percorso venga svolto su rotaia e solo il tragitto iniziale e finale su gomma. Supportare tale tipologia di trasporto è inoltre una scelta strategica che potrebbe garantire una maggiore continuità del trasporto merci internazionale e sarebbe un'opzione in grado di rispondere al verificarsi di situazioni di criticità, come quella attuale.

In Alto Adige non esiste un centro intermodale dove le merci possano essere spostate dai camion ai treni e viceversa. Se ci fosse, diminuirebbe il traffico lungo la rete stradale? Per capirlo i ricercatori di Eurac Research hanno raccolto dati sui volumi delle merci movimentate dalle aziende altoatesine in entrata e in uscita dal territorio provinciale. Gli esperti hanno anche avviato un percorso partecipato tra funzionari provinciali, Camera di Commercio, imprese e trasportatori.

I maggiori mercati di riferimento per l'Alto Adige sono il sud della Germania e l'Austria: destinazioni troppo vicine per rendere competitivo il trasporto combinato, che avrebbe invece bisogno di una tratta ferroviaria più lunga. La pluralità dei mercati con cui si relaziona l'Alto Adige, inoltre, non permette di organizzare un servizio ferroviario con cadenza regolare. In aggiunta, non tutta la merce può essere trasportata su rotaia perché alcuni prodotti richiedono tempi di consegna rapidi o preavvisi minimi, mentre le tracce ferroviarie vanno prenotate in anticipo e sono poco flessibili a cambiamenti imprevisti. Secondo i ricercatori bisogna anche considerare effettivamente cosa implichi organizzare i trasporti secondo questa modalità, sia in termini di costi che di logistica.

Vista la vicinanza, una valida alternativa potrebbe essere quella di utilizzare il centro intermodale dell'interporto di Trento, gestito da una società partecipata anche dalla Provincia autonoma di Bolzano e al momento sottoutilizzato. Secondo i ricercatori, per migliorarlo esistono diverse possibilità, tra cui: adeguare le sagome dei treni agli standard europei, comporre i convogli in modo da evitare ritardi (ad esempio, il primo carro merci che entra è anche il primo che esce) o adottare nuove soluzioni tecnologiche come l'installazione di sistemi GPS per monitorare lo stato dei treni o delle merci.

Lo studio fa parte del progetto SMARTLOGI finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale e Interreg V-A Italia-Austria 2014-2020 con lo scopo di potenziare la collaborazione tra i due paesi per incentivare il trasporto combinato.

Bolzano, 20.05.2020

**Contatto:** Daniela Mezzena, [daniela.mezzena@eurac.edu](mailto:daniela.mezzena@eurac.edu), tel. 0471 055036, 335 7985598