

Interreg



ADRION

ADRIATIC-IONIAN

European Regional Development Fund - Instrument for Pre-Accession II Fund

NEWBRAIN



L'Interporto Quadrante Europa di Verona, grazie alla sua posizione territoriale strategica e all'esperienza pluriennale del management operante nell'area, è diventato uno dei primi interporti a livello europeo. Il nodo costituisce un punto di rilancio delle merci verso il nord Europa e verso i principali porti marittimi italiani. Grazie a questa rete articolata, è possibile far viaggiare un'unità di carico dai porti del Sud Italia verso quelli del Nord Europa (e viceversa) utilizzando solamente la ferrovia. Oltre ai vantaggi in termini economici sulle lunghe tratte, questo comporta una notevole riduzione delle emissioni di gas serra e una diminuzione del traffico sulla rete stradale con tutti i benefici connessi (minori incidenti e congestioni).

Tuttavia, la rete ferroviaria italiana presenta dei colli di bottiglia (i cosiddetti "bottlenecks"), in quanto alcuni tratti non sono ancora stati ammodernati. Grazie al progetto NEWBRAIN, finanziato dal programma Interreg Adrion, di cui Zailog (che è il centro studi dell'Interporto Quadrante Europa di Verona) è partner, è stato possibile analizzare quelle che sono le maggiori criticità e i vincoli della rete trasportistica italiana.

Uno dei vincoli principali per il traffico delle merci su ferrovia è rappresentato dal limite di sagoma ferroviaria, ovvero dalla dimensione massima in larghezza e altezza dei rotabili ferroviari, che è molto limitante per il passaggio attraverso alcune gallerie. Per questo motivo, alcune tipologie di unità di carico non possono viaggiare su ferro su determinati tratti della linea ferroviaria italiana, impedendo quindi l'utilizzo di questa modalità sostenibile di trasporto. È il caso, ad esempio, dei semirimorchi (troppo alti rispetto alle altre unità di carico) che viaggiano dai porti del Tirreno verso l'Interporto di Verona, e che devono essere caricati sui camion visti i limiti di sagoma sulla linea ferroviaria tra Bologna e Firenze (nei pressi di Prato). Per ovviare a questa problematica, RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ha programmato una serie di interventi per ammodernare la linea e permettere anche ai carichi più ingombranti (che nel caso della ferrovia sono proprio i semirimorchi) di circolare su rotaia. Gli investimenti per l'ammodernamento della linea si rendono ancor più necessari dato che l'unità di carico più utilizzata in Europa centrale è proprio il semirimorchio, sicuramente più versatile delle casse mobili o dei containers, unità prive di ruote. Sulla linea Adriatica i lavori sono a buon punto, essendo RFI riuscita a rimuovere i vincoli di sagoma fino a Bari. Dopo questi interventi, è stato rilevato un raddoppio del traffico ferroviario merci sulla dorsale Adriatica con conseguente intensificazione dei traffici marittimi dai porti pugliesi verso le principali destinazioni del Mediterraneo.

Per ovviare a questa problematica anche sul lato Tirrenico, l'Interporto Quadrante Europa di Verona ha realizzato uno studio di fattibilità – in collaborazione con l'Interporto Toscano di Livorno, RFI e RAM – per analizzare la possibilità di utilizzare la nuova linea ferroviaria ad alta velocità per far viaggiare i semirimorchi dal nodo veronese verso i porti del Tirreno (e viceversa). Si è scelto di studiare questa opzione visto che la linea AC/AV (Alta Velocità/Alta Capacità) è una linea di recente costruzione, priva di vincoli nelle proprie gallerie, al contrario della linea storica. In particolare, è stata presa in considerazione la possibilità di far viaggiare i semirimorchi sulla linea ferroviaria AC/AV nella tratta Verona-Livorno, dato che questa tipologia di unità di carico rappresenta una parte consistente del traffico del porto livornese. Infatti, il porto di Livorno rientra nei nodi cardine per la rete delle autostrade del mare che collegano via mare la rete stradale italiana con quella degli altri paesi europei e dei paesi nord-africani. Nello studio si è valutata la possibilità di far viaggiare le merci nelle

ore notturne, utilizzando quindi tracce orarie non utilizzate per il traffico passeggeri. Ciò comporterebbe di certo tariffe più agevolate, promosse dai gestori della rete per sfruttare a pieno le potenzialità della nuova linea. Tuttavia, il progetto non risulta comunque di facile realizzo, visto che le locomotive necessarie a viaggiare su tale linea presentano caratteristiche tecniche diverse rispetto a quelle usate sulla linea tradizionale. Data la scarsa reperibilità sul mercato di questa particolare tipologia di locomotore, i costi del servizio sarebbero decisamente elevati, inducendo così gli operatori a optare per un più economico collegamento stradale.

La situazione attuale comporta quindi un appesantimento delle condizioni di traffico sull'Autostrada del Sole (A1), costretta ad assorbire un flusso crescente di veicoli pesanti a causa degli attuali limiti della linea storica. Gli operatori e i nodi coinvolti nel settore ferroviario stanno attualmente cooperando con RFI per eliminare quanto prima i vincoli ancora esistenti che stanno limitando lo sviluppo dell'intermodalità, che rappresenterà la principale soluzione per il traffico merci per i prossimi decenni.