



CAMERA
DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
TURISMO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

Pronti all'impresa

COMUNICATO STAMPA

LA PROPOSTA DELLE CAMERE DI COMMERCIO DI BOLZANO E DI TRENTO

INTERPORTO DI TRENTO, UNA SOLUZIONE PER ALLEGGERIRE IL TRAFFICO AL BRENNERO

I SERVIZI DELL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE POTREBBERO RIDURRE I DISAGI DERIVANTI DALLA CHIUSURA PARZIALE DEL PONTE LUEG

Il collo di bottiglia, causato dal passaggio del traffico su una sola corsia al ponte Lueg (Brennero), sta provocando enormi ritardi, danneggia l'economia e crea disagi per la popolazione. Le Camere di Commercio di Bolzano e di Trento sono impegnate nel cercare soluzioni a questo problema e tra le ipotesi è emersa la possibilità di trasferire il maggior numero possibile di mezzi pesanti dalla strada alla rotaia per alleggerire la concentrazione di veicoli in transito. A questo scopo, si sta valutando di usufruire della disponibilità operativa del *terminal* merci di Trento.

L'Interporto di Trento, infatti, è un nodo logistico che offre i servizi dell'autostrada viaggiante (RoLa), consentendo il trasferimento di mezzi pesanti sui treni. "Rail Cargo", l'unica azienda che gestisce questo servizio, pare abbia un notevole margine di disponibilità su cui contare, per alleggerire l'addensarsi del traffico a causa dell'unica corsia di scorrimento al ponte Lueg. Lo scorso anno, infatti, l'impresa ha operato il trasferimento di una sola coppia di treni al giorno, un numero significativamente inferiore rispetto al passato, nonostante l'acquisizione di ulteriori tracce ferroviarie. La capacità totale nel 2024 è stata quindi limitata a 42 mezzi per il trasporto merci al giorno (21 in direzione sud e 21 in direzione nord) per sei giorni alla settimana.

Da anni è previsto un progetto di ampliamento dell'Interporto di Trento, tuttavia, il *terminal* dispone già oggi di capacità utilizzabili. Secondo le stime, infatti, potrebbe gestire fino a 12 coppie di treni al giorno, per un totale di 24 convogli, equivalenti a 8.760 treni all'anno (inclusi *weekend* e festivi) e una potenziale capacità di trasporto di 183.960 mezzi pesanti. Si tratterebbe di un incremento enorme rispetto ai soli 13.104 trasportati nel 2024, dato che un singolo treno può trasportarne fino a 21. Naturalmente, oltre alle capacità del *terminal*, sono necessari anche un numero adeguato di treni, tracce ferroviarie e macchinisti.

Altro sistema, addirittura più efficace rispetto a quello descritto, sarebbe il trasporto combinato, non accompagnato, su lunghe distanze, che prevede il caricamento dei *container* direttamente sul treno senza la

motrice né l'autista. Perché questa soluzione abbia un futuro, però, è necessario sviluppare un corridoio ferroviario che colleghi perlomeno Monaco a Verona.

Il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia è però un sistema di transito che presenta dei limiti finché il Tunnel di base non sarà operativo. Solo con la sua apertura si potrà assistere a un aumento significativo della capacità ferroviaria e a una riduzione considerevole dei tempi di trasporto. Tuttavia, considerando le congestioni causate dalle chiusure stradali al viadotto di Lueg, anche un piccolo incremento del numero di mezzi pesanti trasferiti su rotaia potrebbe avere un impatto positivo.

"Sfruttare al massimo il potenziale del *terminal* merci di Trento è fondamentale. Inoltre, è essenziale aumentare anche le capacità dei *terminal* in Austria, Germania e di quello di Verona, affinché la ferrovia possa tornare a essere competitiva rispetto al trasporto su strada", hanno dichiarato **Michl Ebner** e **Andrea De Zordo**, Presidenti delle Camere di Commercio di Bolzano e di Trento.

Trento, 6 febbraio 2025