

D.3.3.2 Piano di azione transfrontaliero

Novembre 2018



Deliverable realizzato da:
Federico Cavallaro, Giulia Sommacal
Eurac Research, Istituto per lo sviluppo regionale
Indirizzo: Viale Druso 1, 39100 Bolzano (I)
Contatti: t. +39 0471 055 355
Indirizzo e-mail: federico.cavallaro@eurac.edu

INDICE

INTRODUZIONE	4
SINTESI DELLE CRITICITÀ: LO STATO ATTUALE DEL MODAL SHIFT NELL'AREA DI COOPERAZIONE	4
LA STRATEGIA DEL PROGETTO: SVILUPPO DI AZIONI PILOTA E STUDI DI FATTIBILITÀ	8
LO SVILUPPO DI UN SISTEMA DI GOVERNANCE INTEGRATO	13
PROSSIMI PASSI	16
ABBREVIAZIONI	17

Introduzione

Sulla base delle analisi/valutazioni di natura tecnica effettuate nei precedenti deliverables del WP3, così come delineate nei quattro studi sui bisogni territoriali (SBT) relativi al Porto di Trieste e alla Regione Friuli-Venezia Giulia (RFVG) (D.3.2.2), alla Regione Veneto (RVE) (D.3.2.3), alla Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige (PAB) (D.3.2.4) e al Land della Carinzia (LCA) (D.3.2.5) e sintetizzate nello studio transfrontaliero (D.3.2.7) e nell'analisi delle migliori pratiche sui sistemi di incentivazione e sugli strumenti ICT (D.3.3.1), il presente **piano di azione transfrontaliero** (D.3.3.2) propone una **strategia transfrontaliera operativa** volta ad incrementare il trasporto merci multimodale.

Concretamente, il *piano di azione transfrontaliero* mira a tradurre in termini operativi l'analisi delle "necessità" definite per l'ambito di cooperazione. La definizione di una strategia operativa generale è il **punto di partenza** per l'impostazione delle **azioni pilota** e degli **studi di fattibilità** da sviluppare e testare all'interno del **WP4**. Il contenuto del *piano di azione transfrontaliero* servirà inoltre da base per la strategia transfrontaliera volta al rafforzamento della cooperazione operativa ed istituzionale tra gli stakeholders che operano nell'area di progetto, tematica che verrà approfondita all'interno del **WP5**. Il *piano di azione transfrontaliero*, documento che conclude formalmente le attività previste all'interno del WP3, funge quindi da **elemento di inquadramento** delle **necessità territoriali**, delle **azioni tecniche** che il **WP4** intende testare per il rafforzamento del trasporto merci multimodale transfrontaliero e delle **azioni politiche** che il **WP5** prevede di attuare attraverso l'istituzione di una cooperazione transfrontaliera permanente, al fine di sviluppare azioni coordinate per facilitare l'intermodalità transfrontaliera lungo i corridoi del Brennero e del Tarvisio.

Sintesi delle criticità: lo stato attuale del modal shift nell'area di cooperazione

Le **analisi SWOT** elaborate all'interno dei quattro SBT (D.3.2.2-5), i cui elementi comuni sono stati messi in rilievo nello studio transfrontaliero (D.3.2.7), rappresentano il **punto di partenza per la definizione delle strategie di intervento** da attuare all'interno dei **WP4 e 5** (sia a livello operativo, sia istituzionale) sulle tematiche legate alle infrastrutture, al trasporto multimodale ed alla logistica per gli ambiti territoriali di progetto.

Le analisi effettuate per il contesto di riferimento hanno evidenziato sia **criticità comuni** (es. ripartizione modale sbilanciata a favore della strada sia lungo gli assi del Brennero e del Tarvisio, sia all'interno della provincia di Belluno - PBL), sia **criticità specifiche** appartenenti alle realtà indagate (es. pedaggio autostradale per i mezzi pesanti lungo il corridoio del Brennero più conveniente, se paragonato agli altri corridoi alpini). Questi fattori incidono negativamente sullo sviluppo del trasporto merci multimodale e della logistica transfrontaliera sostenibile ed intelligente. Il presente paragrafo

intende quindi ricapitolare le principali criticità (punti di debolezza e minacce) che affliggono gli ambiti territoriali di progetto. L'identificazione delle criticità permette infatti di agire sugli elementi "deboli" dell'attuale sistema logistico dell'area di progetto, elementi che attualmente ne limitano uno sviluppo competitivo.

Vengono di seguito riportati prima gli elementi di criticità comuni alle aree in esame e successivamente le relative criticità specifiche per ogni ambito territoriale. Si specifica che, per quanto concerne la RVE, i punti di criticità rilevati fanno riferimento alla realtà della PBL, area focus del contesto regionale.

Elementi comuni alle diverse aree di cooperazione (D.3.2.7)

Come riportato nel D.3.2.7, l'analisi dei dati disponibili circa i flussi di traffico merci sull'arco alpino in esame evidenzia, per i quattro ambiti di progetto, un forte **sbilanciamento a favore del trasporto stradale**, rispetto a quello ferroviario. Il servizio di trasporto merci via treno risulta infatti poco competitivo rispetto a quello stradale, in termini di costi, tempi e flessibilità. In particolare, analizzando il trasporto totale delle merci (strada+ferrovia), è il corridoio del Brennero, asse oggetto di uno specifico studio di fattibilità nel successivo WP4 (D.4.2.5), il valico transalpino con il maggiore quantitativo di merce movimentato. Analizzando i corridoi transalpini che interessano AT-IT, il passo del Brennero risulta infatti il più trafficato sia su strada, sia su rotaia.

L'area in esame, nonostante risulti essere caratterizzata da infrastrutture lineari e puntuali (presenza di diversi centri intermodali e portuali), evidenzia una **manca di un sistema di governance integrato ai diversi livelli** (locale, nazionale, sovra-nazionale). Questo fattore di criticità emerge sia nella gestione della rete **tra i diversi nodi intermodali, sia tra i molteplici attori** coinvolti nel processo (es. gestori dei terminal, operatori della logistica e del trasporto), determinando conseguenti problemi a livello di ripartizione dei flussi delle merci tra i nodi intermodali. A titolo di esempio si citano i due centri intermodali localizzati lungo il lato italiano del corridoio del Brennero, ovvero gli interporti Quadrante Europa a Verona e quello di Trento-Roncafort, i quali evidenziano due situazioni differenti: il primo quasi prossimo alla saturazione, mentre il secondo presenta margini per un notevole incremento dei volumi.

Un altro punto di criticità comune agli ambiti analizzati è quello rivolto alle **misure o pratiche a supporto dell'integrazione multimodale** che, pur orientate al raggiungimento del medesimo obiettivo, ovvero il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, risultano tra loro **poco integrate ed armonizzate**.

Infine, emerge che alcuni ambiti di progetto (LCA, PAB, RVE e PBL) hanno effettuato **scarsi investimenti** rivolti alle **nuove tecnologie** ed all'adozione di **soluzioni ICT/ITS**, elementi a supporto di una maggiore competitività del sistema di trasporto e della logistica. Un esempio virtuoso in tale

ambito è dato dal porto di Trieste, che ha sviluppato il *Port Community System (PCS)*, una piattaforma tecnologica in grado di connettere differenti attori-organizzazioni che costituiscono la Comunità di un porto. Per ulteriori riferimenti sul sistema PCS si rimanda al *D.3.2.2*.

Il Porto di Trieste e la Regione Friuli-Venezia Giulia (D.3.2.2)

Tra le altre criticità identificate nello SBT per la **RFVG** emerge **la problematicità relativa all'ultimo miglio ferroviario**, al collegamento con la rete ferroviaria nazionale ed all' **elevata incidenza dei costi di gestione** che esso genera. Ad oggi, questo fattore di criticità persiste in diverse realtà territoriali e condiziona negativamente il ciclo dell'intermodalità, comportando la necessità di definire interventi infrastrutturali e strumenti di supporto mirati. La RFVG, in virtù dei crescenti volumi di traffico previsti, intende quindi attuare azioni volte alla risoluzione dei colli di bottiglia per l'ultimo miglio a livello regionale.

Le minacce individuate sono invece legate alla presenza di una **forte competizione** del trasporto marittimo ed intermodale sia a livello internazionale, sia nazionale ed alla **scarsa consapevolezza** da parte degli esportatori della RFVG a considerare l' **intermodalità una valida alternativa di trasporto**.

La Regione Veneto (area focus: PBL) (D.3.2.3)

Per la **PBL**, area focus del contesto regionale, gli elementi di debolezza identificati rilevano una limitata competitività in chiave multimodale dell'ambito in esame, influenzata da una **scarsa accessibilità territoriale** in relazione sia ai principali assi di accesso (corridoi multimodali del Brennero e del Tarvisio), sia alle connessioni con le aree del veneto centrale e Venezia e quindi con il corridoio del Mediterraneo. Dall'analisi emergono inoltre una **limitata capacità residua dei collegamenti ferroviari**, derivante dalla presenza di alcuni colli di bottiglia (principalmente dovuti ai *missing links*), nonché una **bassa qualità del livello del servizio ferroviario offerto**.

Le "minacce" rilevate sono rappresentate da possibili dinamiche competitive limitrofe intra-area di Programma, in particolare derivanti dalle connessioni con specifiche aree del Trentino-Alto Adige e dal delicato contesto ambientale e paesaggistico (Dolomiti sito UNESCO) in cui si inserisce lo scenario infrastrutturale.

La Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige (PAB) (D.3.2.4)

Le criticità rilevate per la **PAB** identificano una **mancanza di specifici studi di settore** rivolti al trasporto multimodale che presentino dati aggiornati e disaggregati per tipologia di trasporto e che riportino informazioni relative ai quantitativi ed alle rispettive origini/destinazioni della merce movimentata. La raccolta di informazioni di settore aggiornate è un importante punto di partenza per la definizione di strategie rivolte al potenziamento dell'intermodalità per un territorio che si sviluppa

lungo il corridoio del Brennero, in cui le **componenti di traffico pesante di transito, nonché di traffico deviato risultano elevate**. Questo fenomeno è in parte dovuto alla presenza di un **pedaggio più conveniente** di quest'asse rispetto agli altri valichi alpini, che attira un maggior numero di quote di traffico pesante, disposte ad affrontare un chilometraggio più elevato.

Dall'analisi dei due centri intermodali di riferimento per la PAB posti lungo l'asse del Brennero, si rileva per l'**interporto di Trento** un decremento, negli ultimi anni, dei volumi di merce movimentata e dei traffici ROLA. Sia l'**interporto di Trento**, sia il **terminal di Brennersee** presentano una **scarsa appetibilità** per gli operatori che offrono servizi di Trasporto Combinato (TC) in PAB. L'interporto di Trento non costituisce una valida alternativa per gli operatori che si rivolgono al mercato del nord Europa, mentre il terminal di Brennersee, situato a nord del territorio provinciale risulta avere una scarsa dotazione infrastrutturale. La minaccia che ne consegue è una possibile delocalizzazione di aziende attualmente situate in PAB, dovuta ad una maggiore accessibilità di altre località.

Il Land della Carinzia (area focus: Fürnitz) (D.3.2.5)

Dallo SBT del **LCA** ed in particolare per l'area di Fürnitz le criticità che momentaneamente impediscono un aumento dell'efficienza del trasporto intermodale possono essere suddivise in "ostacoli" infrastrutturali, operativi/gestionali e amministrativi. Per quanto riguarda il primo aspetto, viene evidenziato come i **costi** destinati alla costruzione di **infrastrutture** dedicate all'intermodalità siano **elevati**. Questo incide sulle scelte rivolte ai possibili investimenti da effettuare, a livello infrastrutturale, nel medio-lungo periodo, anche a fronte di una presenza limitata di risorse. Dal punto di vista operativo/gestionale gli aspetti che emergono sono i seguenti: viene rilevata una **molteplicità di soggetti** coinvolti nel processo, con diverse opinioni ed interessi, nonché una **difficoltà nello stimare i vantaggi** dal punto di vista operativo determinati dall'utilizzo di soluzioni rivolte all'**intermodalità** ed una **mancanza di dati prognostici affidabili e di progetti simili ed innovativi**, già attuati per la realizzazione di corridoi doganali ferroviari veloci. L'insieme di questi fattori incide sulle decisioni da intraprendere da parte dei differenti stakeholders e sulla loro effettiva efficacia.

Per quanto riguarda le possibili minacce individuate si rilevano potenziali problemi politici e normativi, una momentanea mancanza di finanziamenti per misure a lungo termine ed un deficit nell'adeguatezza delle infrastrutture, non sempre armonizzate ed adeguate in termini di lunghezza e peso massimo dei treni.

Infine si registra un alto grado di interesse e concorrenza per progetti uguali o simili da parte di competitori e zone concorrenti ed una mancanza di nuovi approcci in termini di *Modal Split* e di consapevolezza ambientale.

La strategia del Progetto: sviluppo di azioni pilota e studi di fattibilità

Allo scopo di **rispondere agli elementi di criticità** sopra delineati, l' **individuazione di azioni pilota transfrontaliere** (D.4.2.2-3) e di **specifici studi tecnici di fattibilità** (D.4.2.4-5) può dare una risposta operativa all' esigenza di miglioramento del trasporto merci multimodale in un' ottica di cooperazione a larga scala (WP5). Sulla base delle differenti esigenze territoriali e degli elementi di criticità precedentemente identificati, ciascun partner approfondisce quindi un' azione pilota o uno studio di fattibilità su uno o più temi specifici (es. ottimizzazione delle soluzioni tecnologiche per il TC delle merci o definizione di nuove strategie rivolte alle infrastrutture a supporto del trasporto merci multimodale). La linea comune che si intende sviluppare è orientata al miglioramento dei principali corridoi multimodali nord-sud del trasporto merci presenti nell' area di programma, al fine di operare congiuntamente sugli elementi "deboli" del sistema.

Da un punto di vista operativo, il LP e il PP5 implementano in modo congiunto azioni pilota transfrontaliere volte allo sviluppo di un corridoio logistico veloce per il trasporto merci su rotaia tra Austria (nodo di interscambio Villach Süd – Fürnitz) ed Italia (Porto di Trieste) (D.4.2.2-3), il PP3 e il PP6 elaborano due studi di fattibilità per migliorare il trasporto multimodale rispettivamente nella RVE, con focus sulla PBL (D.4.2.4) e sull'asse del Brennero (D.4.2.5).

Un' applicazione congiunta delle azioni pilota e degli studi di fattibilità può contribuire in maniera più efficace al raggiungimento degli obiettivi definiti dal progetto. Per questo motivo, grazie alla stesura dei documenti *D.4.1.1 Metodologia per l' implementazione del WP4* e *D.4.2.1 Metodologia per la valutazione di azioni pilota e procedure per la preparazione di studi di fattibilità*, si intende definire un metodo comune nella realizzazione delle azioni pilota e degli studi di fattibilità da approfondire all' interno del WP4. In particolare il *D.4.2.1* descrive in dettaglio i compiti, le responsabilità, gli input e le scadenze che ogni partner coinvolto nel progetto si impegna a rispettare. Si rimanda a quest' ultimo documento per opportuni approfondimenti.

I successivi paragrafi delineano gli aspetti generali delle azioni pilota e degli studi di fattibilità che i partner intendono attuare per fare fronte alle criticità precedentemente descritte.

[Azioni Pilota n.1 e 2 – Porto di Trieste – Terminal Villaco – Fürnitz \(D.4.2.2-3\)](#)

Nell'ambito del WP4, il LP e il PP5 implementano in modo congiunto azioni pilota transfrontaliere volte allo sviluppo di un **corridoio logistico veloce** per il trasporto merci su rotaia tra Austria (nodo di interscambio Villach Süd – Fürnitz) ed Italia (Porto di Trieste) (D.4.2.2-3).

Come specificato nello SBT per il Porto di Trieste e la RFGV (D3.2.2), il Porto di Trieste intende utilizzare le potenzialità delle nuove tecnologie per ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti, grazie alla creazione e costante potenziamento del proprio PSC, ovvero di una piattaforma tecnologica in grado di

connettere differenti attori-organizzazioni che costituiscono la Comunità di un porto. Il suo fine è quello di garantire l'interoperabilità necessaria a coniugare diversi sistemi ICT per digitalizzare e ottimizzare le operazioni relative alla gestione dei processi portuali.

La piattaforma software on-line denominata 'Sinfomar' è il nome del PCS utilizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Porto di Trieste (AdSP MAO), per la gestione delle procedure amministrative, fiscali e doganali inerenti alla logistica portuale.

Il potenziamento del PCS ha già consentito di ridurre i tempi relativi alle formalità doganali per la preparazione del treno in partenza, da 10/15 minuti, a meno di un minuto, azzerando inoltre gli errori dovuti all'immissione manuale dei dati.

In questo ambito e considerando le attuali interlocuzioni tra le Dogane dei due Paesi per la creazione di un **corridoio doganale transfrontaliero** - elemento complementare ma non "incluso" nel progetto SMARTLOGI - si è deciso di procedere alla sperimentazione dello scambio dati tra l'interporto di Fűrnitz e il Porto di Trieste.

In tal modo, i dati riguardanti i treni e le merci trasportate tra i due nodi logistici saranno scambiati in maniera automatica e immediata, consentendo una riduzione delle tempistiche di trasferimento della merce.

Inoltre, tale azione deve essere considerata complementare ad analogo accordo sullo scambio dati siglato tra il Porto di Trieste e RCA (Rail Cargo Austria).

L'azione pilota può essere riassunta nel diagramma seguente (figura 1):



Figura 1: schematizzazione dell'azione pilota

Per quanto riguarda il Porto di Trieste, l'azione pilota consisterà nel potenziare il PCS esistente con nuove funzionalità che consentano da un lato il tracciamento del treno entro i confini nazionali e dall'altro, lo scambio dati con l'Interporto di Fűrnitz.

In relazione a quest'ultimo, l'azione pilota consisterà nell'elaborazione ed installazione di una piattaforma informatica adatta, attualmente non esistente.

Inoltre, tale azione pilota è coerente con il secondo elemento di debolezza individuato nell'analisi SWOT del D3.2.2, ovvero: "il collegamento dell'ultimo miglio ferroviario (collegamento alla rete ferroviaria nazionale) deve essere potenziato, anche in virtù dei crescenti volumi di traffico".

Le tempistiche per la realizzazione dell'azione pilota sono le seguenti:

- ✓ novembre 2018: pubblicazione procedura di gara;
- ✓ marzo 2019: firma del contratto;
- ✓ maggio 2019: prima release del sistema;

- ✓ luglio 2019: *produzione delle componenti SW*;
- ✓ agosto 2019: *test interoperabilità*.

Studio di fattibilità per il miglioramento del trasporto merci multimodale in Veneto – area focus PBL (D.4.2.4)

I risultati conclusivi dello SBT mettono in evidenza come l'area focus di progetto per la RVE, ovvero la PBL, rappresenti una delle aree a maggiore dinamismo – effettivo e potenziale - nel settore economico-produttivo e, dunque, logistico. Tuttavia tale area soffre in modo drammatico di una mancanza di accessibilità rispetto ai principali quadranti geografici. In effetti, essa non può beneficiare di alcuno sbocco diretto verso le direttrici settentrionali (con Austria e Germania in particolare) e risulta area marginale rispetto ai collegamenti sia con l'asse del Brennero, sia con il corridoio del Tarvisio. Al tempo stesso, problematica si presenta anche l'accessibilità da/verso l'area centrale della pianura, in particolare con il polo urbano e portuale di Venezia.

La scelta di **migliorare l'accessibilità complessiva dell'area** in un'ottica transfrontaliera rappresenta, per la RVE, una scelta di **policy strategica**. L'approccio di *policy*, in particolare, si concretizza in un'ottica di sostenibilità del complessivo sistema dei trasporti regionale, nel disegno strategico di un **sistema infrastrutturale centrato sulla ferrovia**. L'idea di sviluppare un **Ring delle Dolomiti** costituisce la proposta principale della RVE, che è l'oggetto precipuo dello studio di fattibilità nel WP4. Tale visione infrastrutturale viene realizzata con un focus particolare sullo sviluppo ed il **rafforzamento di alcuni collegamenti deboli** (*missing links*), costituiti primariamente dalle connessioni Feltre-Primolano e Cadore-Pusteria, tali da concretizzare un sostanziale miglioramento dell'accessibilità verso Austria e Germania, attraverso l'asse del Brennero e le direttrici verso l'Austria tramite la Pusteria. Il ring ferroviario viene concepito per il miglioramento complessivo dell'accessibilità sia nel comparto passeggeri – flussi turistici principalmente, ma anche di trasporto locale – sia nel settore delle merci, oggetto di indagine di SMARTLOGI. Il progetto contribuisce a concretizzare la visione regionale, sulla base del vigente Piano dei Trasporti, dell'area focus come *hub* logistico-trasportistico.

In effetti, il peso e il dinamismo economico-produttivo e logistico dell'area focus risulta rilevante, essendo la stessa, sotto il profilo delle merci, sede di filiere logistico-produttive (*supply chains*), alcune delle quali hanno una rilevanza come leader mondiali di settore (si pensi all'occhialeria). Partendo da un'analisi *fine-tuning* dello stato dell'arte del sistema dei trasporti nell'area, lo scopo primario dello studio di fattibilità è quello, innanzitutto, di realizzare una selezione di filiere logistico-produttive rilevanti per l'area, selezione basata sia su dati aggregati, sia attraverso contatti/incontri con i principali stakeholders territoriali. L'obiettivo strategico principale è rappresentato, successivamente, dalla **stima del potenziale di trasporto multimodale in relazione ai previsti rafforzamenti infrastrutturali del "ring"**.

La valutazione di tale potenziale multimodale verrà sviluppata attraverso un approccio metodologico empirico, basato sulla somministrazione di questionari e/o la realizzazione di interviste con i principali attori della domanda e dell'offerta logistica, in modo da concretizzare una stima realistica. Verranno coinvolti anche i principali stakeholder della sfera pubblica, in modo da completare la cornice istituzionale del progetto.

Lo studio di fattibilità, come anticipato nello SBT, si svilupperà temporalmente nei seguenti passi:

- ✓ definizione di dettaglio delle filiere/*supply chains* rilevanti oggetto di analisi;
- ✓ analisi di dettaglio dello stato dell'arte del sistema dei trasporti e logistico nell'area focus, con riferimento sia alla domanda (flussi), sia all'offerta (infrastruttura e servizio);
- ✓ identificazione e stima, sulla base di criteri operativi, dei flussi a maggiore vocazione ferroviaria – tra questi, in particolare, i flussi *inbound*, sia di natura terrestre (da Nord), sia portuale (da Sud), relativi a filiere quali *l'eyewear* ed il polo del freddo;
- ✓ identificazione e stima, sulla base di criteri operativi, di un set di flussi *outbound* diretti verso i principali mercati di sbocco. Tra questi, i flussi destinati ai mercati dell'Europa Settentrionale (Germania ed Austria in particolare), costituiranno il focus principale. Nello specifico, tali flussi saranno oggetto di simulazioni per determinare il ruolo probabile di una *policy* di incentivo ferroviario, trattandosi per lo più di prodotti di valore di mercato medio-alto.

La stima del potenziale multimodale verrà condotta considerando anche un approccio di benchmark rispetto al trasporto tutto-strada.

In definitiva, i risultati dello studio di fattibilità alimenteranno e costituiranno il fondamento di *policy* regionali, in campo ferroviario, efficaci sia nel settore delle infrastrutture, sia nella previsione di incentivi al servizio.

[Studio di fattibilità per migliorare il trasporto merci multimodale lungo il corridoio del Brennero \(D.4.2.5\)](#)

All'interno del WP4, il PP3 svilupperà uno studio di fattibilità tecnica ed economica rivolto all'asse del Brennero (corridoio TEN-T n.5 che attraversa, nella sua parte centrale, l'Alto Adige). Lo studio intende analizzare gli impatti di misure specifiche lungo tale corridoio multimodale.

L'attenzione dello studio toccherà i seguenti tre punti:

1. esame delle **misure** per il trasporto ferroviario e combinato che le due province autonome di Trento e di Bolzano hanno introdotto nell'ultimo periodo, a supporto del trasporto merci multimodale lungo il corridoio del Brennero;
2. **analisi** della **domanda** di trasporto merci in Alto Adige, con evidenza delle aziende a favore di un **nuovo potenziale centro intermodale** nel territorio provinciale;
3. approfondimento sulle **nuove tecnologie**, strumenti utili per un utilizzo più efficiente delle infrastrutture lineari e puntuali.

Rispetto al **primo punto**, lo studio intende approfondire la tematica legata all'influenza delle misure fino ad ora intraprese dalle due provincie per favorire il trasporto multimodale, al fine di analizzarne la loro efficacia ed una possibile migliore gestione. Tra le diverse criticità rilevate nel D.3.2.4, emerge sia una scarsa integrazione ed armonizzazione delle misure a supporto del trasporto multimodale, sia uno squilibrio del pedaggio autostradale per i mezzi pesanti lungo il Brennero. In questa prima fase si vuole identificare un **quadro generale di misure che sia efficace** e sia rivolto alla **definizione di uno strumento armonizzato a livello alpino**, volto ad incentivare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Gli input che emergeranno saranno inseriti nel WP5 per la definizione di una strategia di cooperazione transfrontaliera per l'individuazione e la promozione di nuovi strumenti dedicati alla gestione sostenibile del trasporto merci nel territorio alpino.

La **seconda sezione** approfondisce una tematica sensibile per il territorio altoatesino. Analizza il ruolo sia dei nodi intermodali esistenti, sia la potenziale realizzazione di un nuovo terminal, al fine di definire quale sviluppo futuro potrebbe avere il trasporto merci nel contesto provinciale. Nell'area di analisi si registra un'elevata componente di traffico stradale ed un decremento dei volumi di merce movimentata presso l'interporto di Trento (unico nodo intermodale a livello regionale, in quanto, la PAB non è dotata di un terminal nel territorio provinciale). Non sono presenti specifici studi di settore sul trasporto multimodale che presentino dati aggiornati e disaggregati per tipologia di trasporto utilizzato e di merce movimentata. L'approccio metodologico utilizzato si baserà sullo sviluppo di un modello incentrato sul criterio dell'**efficienza tecnico-economica**, criterio guida per un efficace incremento del TC (figura 2).



Figura 2: schematizzazione delle fasi che costituiscono il modello per lo studio di un centro intermodale.

In questa sezione saranno presi in esame i seguenti aspetti:

- ✓ **identificazione della domanda di transhipment** (attuale e previsionale) e **della capacità dei terminal attualmente presenti** di far fronte alle correnti e future richieste del territorio;
- ✓ **confronto tra domanda ed offerta;**

- ✓ **considerazioni sulla capacità dell'attuale interporto di Trento e la possibile messa in atto di soluzioni alternative**, qualora quest'ultimo non risulti rispondere adeguatamente alle esigenze territoriali.

La potenziale nuova realizzazione di un centro intermodale comporta l'individuazione di specifiche aree di influenza per uno sviluppo efficiente del TC strada-ferrovia. La sezione prevede l'identificazione di **scenari alternativi futuri** che, grazie ad un approccio multicriteriale (es. adozione di criteri geografico-infrastrutturali, ambientali, economico-finanziari e politico-strategici), permette di classificare le differenti alternative.

La **terza sezione** verrà elaborata se la seconda sezione darà risposta negativa rispetto alla necessità di realizzazione di un centro intermodale in Alto Adige. Essa intende approfondire il **tema dei sistemi ICT/ITS**, non ancora adeguatamente sviluppati lungo le infrastrutture lineari e puntuali del territorio provinciale e regionale. Verrà effettuata un'analisi della dotazione ICT/ITS attualmente presente e, anche sulla base dei deliverables realizzati nel WP3 (*D.3.3.1*), si identificheranno quelli maggiormente adatti ad essere proposti nel centro intermodale di Trento.

L'activity action plan prevede formalmente la redazione di uno studio di fattibilità (*D.4.2.5*) nell'arco temporale tra gennaio e giugno 2019. Le tempistiche di massima relative alle attività necessarie alla realizzazione degli studi, sono le seguenti:

- ✓ ottobre 2018 – gennaio 2019: raccolta ed analisi critica delle misure intraprese e dei dati esistenti sul trasporto merci multimodale per l'ambito di progetto;
- ✓ febbraio 2019 – marzo 2019: integrazione dati per la definizione di un quadro aggiornato ed analisi dei possibili scenari alternativi futuri;
- ✓ aprile 2019 – giugno 2019: stesura dello studio di fattibilità.

Tutte le attività sono e saranno accompagnate da periodici incontri con gli stakeholders locali appartenenti ai settori pubblico e privato, per comprendere i diversi punti di vista dei soggetti interessati (*D.4.1.3*).

Lo sviluppo di un sistema di governance integrato

I risultati emersi nel WP3 e le differenti azioni/studi sviluppati nel WP4 introducono un ulteriore elemento di approfondimento, la definizione di una **strategia integrata di cooperazione transfrontaliera** (WP5), che identifichi ed attui, lungo i principali assi multimodali dell'area di Programma, **azioni coordinate a medio e lungo termine per migliorare il trasporto merci multimodale e per ridurre le esternalità negative** del sistema dei trasporti.

Il presente paragrafo intende quindi riassumere i principali punti chiave che saranno approfonditi nel WP5 per contribuire ad un uso ottimale delle risorse esistenti ed attuare un'applicazione integrata di

misure *push and pull* per un efficace miglioramento della logistica e del trasporto multimodale nei paesi alpini. Osservando l'attuale situazione della ripartizione modale (a favore della strada), le specifiche caratteristiche dell'ambiente in cui il progetto opera e l'impatto ambientale connesso al trasporto merci lungo l'arco alpino è necessario infatti attuare azioni coordinate all'interno della politica infrastrutturale delle reti trans-europee di trasporto.

Nonostante la dotazione infrastrutturale rappresenti un prerequisito indispensabile per favorire un processo di riequilibrio modale e l'area in esame sia ben servita/attraversata da collegamenti infrastrutturali multimodali, sono diversi i fattori che concorrono ad influenzare la scelta degli operatori nell'utilizzo della strada come alternativa preferita. Tali fattori sono infatti correlati sia alla **presenza di infrastrutture adeguate**, sia allo sviluppo di **politiche e misure a supporto della ripartizione modale** che per essere efficaci, in particolare in un contesto sovranazionale, necessitano di una mirata **strategia di governance transfrontaliera**.

Rispetto alle criticità sopra delineate emerge che, all'interno del WP5, dovrà essere posta un'attenzione particolare alle azioni volte:

- ✓ a favorire **strumenti di sostegno all'intermodalità coordinati** che spingano gli operatori logistici e gli spedizionieri a modificare l'assetto del trasporto merci a favore della ferrovia, **definendo misure armonizzate** (in cui le tariffe e i servizi offerti siano tra loro compatibili) **ed incrementando l'efficacia e l'efficienza degli incentivi**. Queste azioni permetteranno di ridurre i divari di competitività tra trasporto intermodale e trasporto solo su strada delle merci. A titolo di esempio si citano gli investimenti mirati ad una migliore gestione della capacità dei terminali di trasbordo, che possono ridurre i costi generali, nonché i tempi di trasbordo e, di conseguenza, possono garantire una maggiore appetibilità del servizio intermodale;
- ✓ a un **potenziamento della governance tra i nodi della rete (porti e interporti) e tra i diversi stakeholders** che in essi operano. Gli obiettivi sono orientati a rafforzare la competitività dei principali centri della rete logistica, affrontando i temi del miglioramento e del coordinamento tra le diverse piattaforme logistiche, di una loro più efficace gestione della capacità esistente e di uno sviluppo progettuale condiviso, che garantisca un equilibrio tra interessi pubblici e privati. La realizzazione di una rete di nodi intermodali strettamente connessa sia alle infrastrutture intermodali principali, sia a quelle inferiori, rappresenta uno dei pilastri fondamentali per il miglioramento del TC;
- ✓ alla **risoluzione dei colli di bottiglia per l'ultimo miglio** ed una sua più efficiente gestione. L'importanza di definire programmi/strumenti di supporto per consolidare e realizzare infrastrutture dedicate all'ultimo miglio è essenziale per il mantenimento ed il rilancio del TC;

- ✓ a un' **integrazione e standardizzazione delle soluzioni ICT/ITS** per semplificare la gestione delle operazioni ed incrementarne l'efficienza mediante un migliore sfruttamento dei vantaggi delle nuove tecnologie;
- ✓ alla **realizzazione di corridoi ferroviari logistici e doganali veloci** che utilizzino tecnologie informatiche innovative per uno sdoganamento veloce ed efficiente della merce destinata ai diversi mercati;
- ✓ alla definizione di opportuni **sistemi di monitoraggio armonizzati**.

Inoltre, i risultati che emergeranno dalle azioni pilota e dagli studi di fattibilità sviluppati all'interno del WP4, saranno condivisi con i partner di progetto e successivamente trasferiti ai partner associati, tra cui sono presenti alcune amministrazioni pubbliche che gestiscono il territorio in esame.

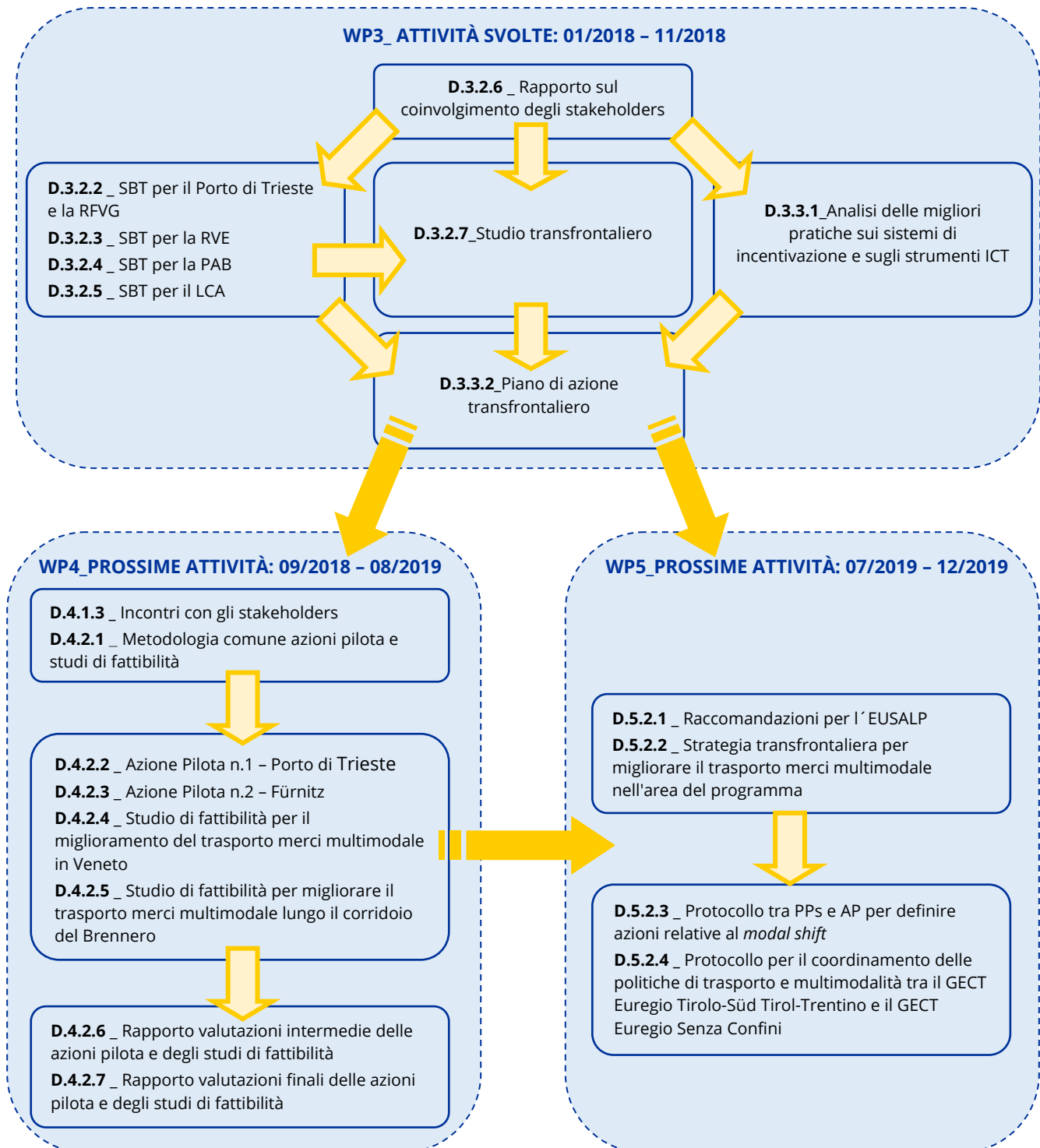
Gli esiti verranno inoltre recepiti dai due GECT, per un ulteriore impegno a livello locale e transfrontaliero (**WP5**). Si potranno trovare sinergie potenziali con altri progetti in corso (UE), al fine di massimizzare gli sforzi per raggiungere l'obiettivo comune di potenziare il trasporto merci multimodale.

Infine, i risultati verranno trasferiti **all'Action group (AG) n. 4 di EUSALP** sui trasporti e la mobilità, che sta attualmente lavorando sulle tematiche legate al trasporto multimodale. Il Land Tirolo, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento sono tutti membri dell'AG n. 4 e l'EGTC Tirol - Süd Tirol - Trentino ne è il leader. La loro presenza come partner associato all'interno del progetto, fornisce una coerenza tematica tra il progetto stesso e la definizione di una strategia macro-regionale alpina per il settore dei trasporti.

Prossimi passi

Il seguente schema riassume quanto riportato nelle sezioni precedenti ed evidenzia i prossimi passi da sviluppare all'interno del progetto SMARTLOGI, indicando le tempistiche e i principali collegamenti tra le attività svolte nel WP3 e quelle in corso di definizione nei successivi WP4 e 5.

Si specifica che, vista la natura tecnica del WP3, il seguente schema sintetizza le connessioni tra i deliverables di natura tecnica.



Abbreviazioni

AG	Action Group
ICT	Information and Communication Technology
ITS	Intelligent Transport o Transportation Systems
LCA	Land della Carinzia
PAB	Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige
PAT	Provincia Autonoma di Trento
PBL	Provincia di Belluno
PSC	Port Community System
RFVG	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
RVE	Regione Veneto
SBT	Studi sui Bisogni Territoriali
TC	Trasporto Combinato