

1.17 RAPPORTO

PRESUPPOSTI PER UN TERMINAL MERCI IN ALTO ADIGE

ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO MERCI E
SONDAGGIO TRA GLI SPEDIZIONIERI

IRE

Istituto di
ricerca economica



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

I rapporti dell'IRE sono brevi analisi orientate alla soluzione di problemi riguardanti aspetti specifici dell'economia altoatesina. Le informazioni fornite sono di immediato interesse pratico.

Pubblicato in giugno 2017

Autori

Alexander D'Andrea
Georg Lun
Urban Perkmann
Thomas Schatzer

Citazione consigliata

D'Andrea Alexander, Lun Georg, Perkmann Urban, Schatzer Thomas (2017):
Presupposti per un terminal merci in Alto Adige. Analisi dei dati relativi al traffico
merci e sondaggio tra gli spedizionieri. Rapporto IRE 1.17

Informazioni

IRE – Istituto di ricerca economica della Camera di commercio di Bolzano
Via Alto Adige 60, 39100 Bolzano
T +39 0471 945 708
ire@camcom.bz.it

Ulteriori pubblicazioni sul sito web

www.camcom.bz.it/ire

Risultati principali	5
1. Introduzione	7
2. Traffico pesante in Alto Adige	8
3. Regioni di provenienza e di destinazione e tipo di merci trasportate	14
4. Sondaggio tra gli spedizionieri	21
4.1 Utilizzo della ferrovia per il trasporto merci	22
4.2 Terminal merci in Alto Adige	24
4.3 Tunnel di base del Brennero e misure aggiuntive per il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia	31
5. Riepilogo e conclusioni	35
Allegato A: Classificazione NST 2007	39
Allegato B: Traffico con destinazione in Alto Adige proveniente dall'Europa	40
Allegato C: Sondaggio tra le aziende di import e export	41

RISULTATI PRINCIPALI

Presupposti per un terminal merci in Alto Adige

Il presente rapporto esamina il volume del traffico merci in Alto Adige e verifica i presupposti per un terminal merci in Alto Adige. In generale si può affermare che i presupposti per un terminal merci sono dati se, con riferimento al trasporto merci, è presente un numero sufficiente di collegamenti diretti con un volume adeguato di merci in viaggio in entrambe le direzioni. Il trasporto combinato di merci su rotaia risulta economicamente conveniente e fattibile a partire da una distanza di 300 km.¹ In più, un progetto del genere richiede il consenso da parte delle aziende che operano nel trasporto merci. A tale proposito, il rapporto fornisce un quadro aggiornato del trasporto merci tra l'Alto Adige e altre regioni d'Europa, con particolare focus sui trasporti che hanno come origine o come destinazione l'Alto Adige. Vi è riportata, inoltre, l'opinione degli spedizionieri altoatesini, i quali sono stati intervistati in merito alla realizzazione di un terminal merci.

Il traffico con origine e quello con destinazione in Alto Adige registrano rispettivamente circa 2.400 viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo. Il trasporto di merci da e verso le regioni italiane incide approssimativamente per il 60 per cento, mentre circa il 40 per cento del traffico riguarda le regioni d'oltralpe. Circa il 70 per cento dello scambio di merci riguarda regioni che si trovano entro un raggio di 300 km di distanza. Tra le poche aree che, nonostante la loro distanza maggiore, registrano uno scambio di merci con l'Alto Adige relativamente intenso, vi sono i circondari ovvero le città di Colonia, Arnsberg e Hannover nel nord della Germania.

I risultati del sondaggio tra gli spedizionieri dell'Alto Adige evidenziano che oltre un quarto si serve della ferrovia per il trasporto merci. Nel caso delle aziende di spedizioni con 50 o più addetti, questa frazione ammonta addirittura a due terzi.

Tuttavia, l'interesse per un proprio terminal merci in Alto Adige è modesto: solo un quinto delle aziende di spedizioni farebbe ricorso ai servizi di un terminal merci altoatesino. Se si considerano le aziende con 50 o più addetti, solo una su dieci sembra interessata. Come possibile ubicazione, circa due terzi dei sostenitori propendono per la zona di Bolzano o una località più a sud, mentre un terzo di essi preferirebbe una variante situata più a nord, nell'Alta Valle Isarco o nella zona di Bressanone.

Il volume delle merci che gli spedizionieri intervistati invierebbero o riceverebbero attraverso un terminal merci in Alto Adige corrisponde approssimativamente a 33 carichi di autocarro in uscita e 28 carichi di autocarro in entrata per ogni giorno di attività. Quasi il 90 per cento del volume totale di merci sarebbe attribuibile a solo 4 aziende di spedizioni. Va tenuto presente, peraltro, che le quantità suddette risultano ripartite tra una pluralità di destinazioni geografiche diverse.

Dai risultati si possono trarre le conclusioni di seguito esposte:

L'Alto Adige effettua la maggior parte dello scambio di merci con le regioni circostanti, mentre solo una parte relativamente modesta riguarda aree che si trovano a più di 300 km di distanza. Pare quindi che in Alto Adige non sia presente un volume sufficiente di merci con destinazioni ubicate a una certa distanza. Le aziende di spedizioni locali, inoltre, vedono con occhio critico la realizzazione di un terminal merci. Infine c'è poca chiarezza per quanto riguarda l'eventuale ubicazione del terminal. Sulla base di queste considerazioni sembra che attualmente non sussistano le premesse per un proprio terminal merci in Alto Adige. Date le crescenti restrizioni alla circolazione di merci su strada, tuttavia, è doveroso discutere su come possa essere garantito anche in futuro lo scambio di merci necessario per l'economia dell'Alto Adige.

¹ Commissione europea (2015). Analysis of the EU Combined Transport.

1. INTRODUZIONE

Presupposti per un terminal merci in Alto Adige

Da qualche tempo si discute di come l'Alto Adige possa essere meglio collegato alla rete internazionale di trasporto merci su rotaia. In questo contesto è stata proposta la creazione di un proprio terminal merci nel territorio provinciale. Nella primavera del 2016 la Camera di commercio di Bolzano ha quindi ospitato una tavola rotonda incentrata su questo tema, alla quale hanno partecipato i principali operatori altoatesini del settore. Nell'ambito di questo incontro l'IRE - Istituto di ricerca economica della Camera di commercio di Bolzano è stato incaricato di condurre un'analisi dei presupposti per un terminal merci in Alto Adige.

Con il presente studio si è quindi voluto verificare la presenza dei presupposti per realizzare un proprio terminal merci in Alto Adige. In generale si può affermare che i presupposti per un terminal merci sono dati se, con riferimento al trasporto merci, è presente un numero sufficiente di collegamenti diretti con un volume adeguato di merci in viaggio. Il trasporto combinato di merci su rotaia risulta economicamente conveniente e fattibile a partire da una distanza di 300 km.² Le spedizioni di merci verso luoghi meno distanti vengono effettuate quasi esclusivamente su strada.³ Inoltre, un tale progetto richiede il consenso da parte delle aziende che operano nel trasporto merci.

A tale proposito, il rapporto fornisce un quadro aggiornato del traffico pesante in Alto Adige e analizza le valutazioni espresse dagli spedizionieri locali. Il rapporto è strutturato come segue:

Nei Capitoli 2 e 3 viene analizzato il volume del traffico merci in Alto Adige in generale e, in particolare, con riferimento ai viaggi che hanno origine ovvero destinazione in provincia. Al fine di rilevare nel modo più completo possibile il flusso di merci lungo l'autostrada e le strade statali, si procede all'analisi e all'integrazione di varie sorgenti di dati. Il Capitolo 4 tratta dei giudizi espressi dalle aziende di spedizioni nell'ambito di un sondaggio effettuato tra le stesse in merito a un terminal merci in Alto Adige. Infine, il Capitolo 5 riporta un esame critico dei principali risultati con le relative conclusioni.

2 Commissione europea (2015). Analysis of the EU Combined Transport.

3 Commissione europea (2011). White paper on transport - Roadmap to a single European transport area.

2. TRAFFICO PESANTE IN ALTO ADIGE

In questo capitolo viene esaminato il traffico pesante lungo l'autostrada e le strade statali in Alto Adige nel 2016. A tale fine vengono analizzate e integrate tra loro varie sorgenti di dati (vedasi Infobox), in modo da ottenere una visione d'insieme.

INFO BOX

Statistica dell'Autostrada del Brennero S.p.A.

I dati relativi al traffico merci lungo l'autostrada del Brennero A22 provengono dal sistema di rilevazione dei pedaggi e comprendono, per ciascun casello, il numero di entrate e uscite registrate nel 2016, suddivise per casello di destinazione e di provenienza e per tipo di veicolo. Ai fini del presente rapporto si tiene conto solo dei veicoli di classe 5, ossia quelli con cinque o più assi.

Il casello del Brennero, cioè quello situato più a nord, si trova nei pressi di Vipiteno, a 16 km dal valico di frontiera vero e proprio. Le entrate attraverso questo casello corrispondono al numero di veicoli che raggiungono l'Alto Adige da nord, mentre le uscite specificano quanti veicoli lasciano l'Alto Adige in senso opposto. Oltre al casello autostradale del Brennero ci sono in Alto Adige altre sette stazioni di pedaggio. Le entrate e le uscite attraverso questi caselli indicano quanti veicoli iniziano o terminano il loro viaggio in Alto Adige.

Dati relativi al traffico del Servizio Strade della Provincia di Bolzano - ASTAT

Dal 2002 i dati relativi al traffico vengono registrati per mezzo di un sistema di rilevamento automatico che si serve delle attuali 75 postazioni di rilevamento del Servizio Strade della Provincia dislocate lungo le strade statali e provinciali. I dati vengono poi pubblicati a cura dell'ASTAT. Il sistema di rilevamento automatico individua il senso di marcia e il tipo di veicolo. Per questo rapporto sono stati studiati i dati delle postazioni di rilevamento situate al Brennero, a Resia, a Prato alla Drava e a Salorno. Affinché i dati siano paragonabili a quelli relativi all'autostrada del Brennero, il rapporto tiene conto dei veicoli delle categorie "autocarri con rimorchio" e "autoarticolati".

L'obiettivo di questo capitolo è quello di mappare il traffico con origine e destinazione in Alto Adige in direzione nord e sud. Ai fini dell'analisi si considerano i dati relativi all'autostrada del Brennero e alle strade statali. Dato che la domenica e nei giorni festivi sull'autostrada del Brennero vige il divieto di circolazione per i mezzi pesanti, si considerano 300 giorni lavorativi effettivi all'anno. Il numero medio dei viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo si ottiene dividendo per 360 il numero dei transiti di mezzi pesanti contati nel corso dell'intero anno.

La sezione seguente analizza i dati statistici relativi al traffico lungo l'autostrada del Brennero e quelli relativi ai movimenti sulle strade statali. I dati vengono analizzati dapprima distintamente, poi in forma aggregata.

Lungo l'autostrada del Brennero, ogni giorno lavorativo sono 3.502 i mezzi pesanti che raggiungono l'Alto Adige da nord, mentre 3.621 mezzi pesanti lasciano la provincia in direzione opposta. Da sud, invece, sempre considerando l'autostrada del Brennero, entrano in Alto Adige 4.215 mezzi pesanti per giorno lavorativo; in direzione opposta lasciano l'Alto Adige per dirigersi verso le varie regioni d'Italia 4.051 mezzi pesanti ogni giorno lavorativo.

Tabella 2.1

Traffico pesante lungo l'Autostrada del Brennero – 2016

Numero di entrate e uscite per giorno lavorativo (a)

	Corsia nord		Corsia sud		Totale	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Brennero	0	3.621	3.502	0	3.502	3.621
Vipiteno	106	89	77	88	183	177
Bressanone	123	291	314	145	437	436
Bressanone zona industriale	93	0	0	111	93	111
Chiusa	61	127	120	38	181	164
Bolzano Nord	53	104	86	71	140	176
Bolzano Sud	408	766	788	416	1.196	1.182
Ora	148	210	188	153	336	363
Salorno (b)	4.215	0	0	4.051	4.215	4.051

(a) Numero di entrate o uscite per anno / 300 giorni

(b) Transiti al confine con il Trentino

Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A.; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Bolzano Sud è il più utilizzato dei sette caselli autostradali altoatesini. Va notato che il parcheggio per mezzi pesanti "Firmian", situato nei pressi del casello autostradale di Bolzano Sud, viene usato da alcuni camionisti solo per pernottare. Alcune entrate e altrettante uscite registrate presso tale casello sono quindi da ricondurre a questi pernottamenti.

Oltre all'autostrada del Brennero, i mezzi pesanti si servono anche delle strade statali per lasciare l'Alto Adige o per arrivarvi. Nel 2016 le postazioni di rilevamento dislocate lungo le strade statali nei pressi di Salorno, Prato alla Drava, Resia e Brennero hanno contato in totale una media di 1.068 mezzi pesanti al giorno.

Tabella 2.3

Viaggi di mezzi pesanti lungo le strade statali con origine o destinazione in Alto Adige - 2016

Numero di viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)

	In entrata verso l'Alto Adige	In uscita dall'Alto Adige	Totale	
			Mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)	Incidenza in termini percentuali
Salorno SS 12	223	240	463	43,2
Prato alla Drava SS 49 (b)	169	148	317	29,6
Resia SS 40	104	147	256	23,9
Brennero SS 12	13	24	37	3,3
Totale	509	559	1.068	100

(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti per anno / 300 giorni

(b) I dati a disposizione non consentono di individuare i viaggi di transito attraverso Prato alla Drava, per cui i relativi movimenti vengono aggregati ai valori relativi ai viaggi d'origine e di destinazione in Alto Adige.

Fonte: ASTAT; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Lungo le strade statali, ogni giorno lavorativo 286 mezzi pesanti raggiungono mediamente l'Alto Adige provenendo da nord. In direzione opposta, 319 mezzi pesanti lasciano la provincia. Passando per Salorno, ogni giorno lavorativo arrivano mediamente in Alto Adige 223 mezzi pesanti, mentre 240 sono quelli che lasciano la provincia.

A seconda della provenienza e della destinazione dei viaggi, il traffico pesante può essere suddiviso in traffico interno, traffico d'origine, traffico di destinazione e transito.

Tabella 2.4

Classificazione dei viaggi di mezzi pesanti sulla base dei luoghi d'origine e di destinazione

Tipo di movimento	Descrizione	Esempio
Traffico interno	Sia il luogo d'origine che quello di destinazione sono situati in Alto Adige	Bolzano - Bressanone
Traffico d'origine	Solo il luogo d'origine è situato in Alto Adige	Bolzano - Innsbruck
Traffico di destinazione	Solo il luogo di destinazione è situato in Alto Adige	Innsbruck - Bolzano
Transito	Non è situato in Alto Adige né il luogo d'origine né quello di destinazione	Monaco di Baviera - Verona

Fonte: Elaborazione IRE

© 2017 IRE

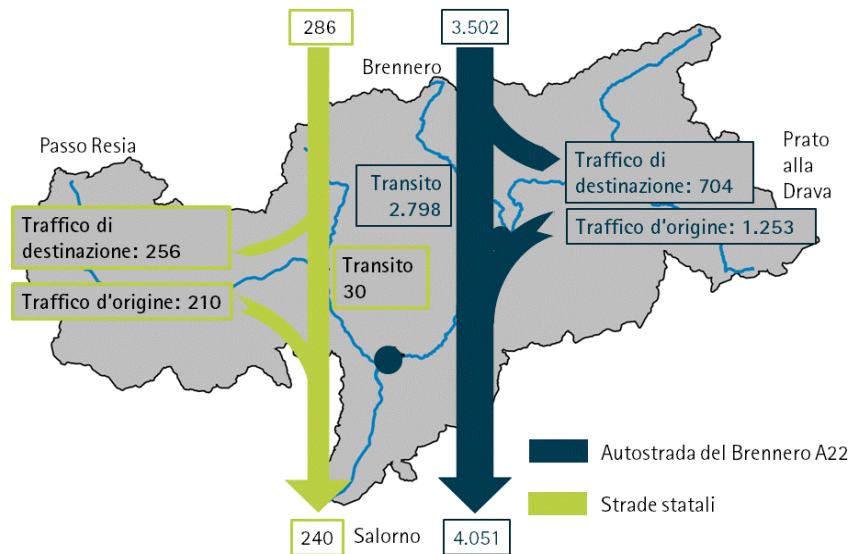
Se si combinano tra loro le statistiche relative al traffico sull'autostrada del Brennero e i dati riguardanti i flussi lungo le strade statali, si ottiene un quadro completo del traffico pesante sulle strade dell'Alto Adige.

Su un totale di 3.788 mezzi pesanti per giorno lavorativo che arrivano in Alto Adige da nord lungo l'autostrada del Brennero e le strade statali, 960 hanno come destinazione l'Alto Adige.

Illustrazione 2.1

Traffico pesante in direzione sud - 2016

Numero di mezzi pesanti per giorno lavorativo(a)



(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti all'anno / 300 gironi

Fonte: Autostrada del Brennero SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

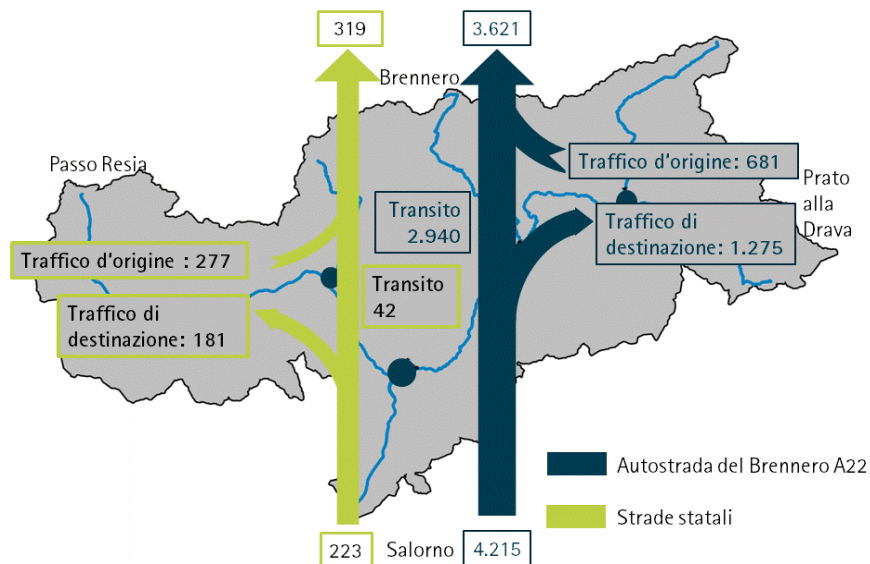
Dei 4.291 mezzi pesanti che ogni giorno lavorativo lasciano l'Alto Adige in direzione sud, 1.463 provengono dall'Alto Adige.

Terminano il loro viaggio in provincia 1.456 dei 4.438 mezzi pesanti che ogni giorno lavorativo arrivano in Alto Adige da sud.

Illustrazione 2.2

Traffico pesante in direzione sud - 2016

Numero di mezzi pesanti per giorno lavorativo(a)



(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti all'anno / 300 giorni

Fonte: Autostrada del Brennero SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Dei 3.942 mezzi pesanti che, lungo l'autostrada del Brennero o le strade statali, ogni giorno lavorativo lasciano l'Alto Adige in direzione nord, 960 partono dall'Alto Adige.

Il 55,8 per cento dei 10.282 mezzi pesanti per giorno lavorativo registrati sull'autostrada del Brennero è attribuibile al solo transito. Il traffico d'origine e quello di destinazione incidono ciascuno per poco meno di un quinto, mentre circa il 6 per cento può essere ascritto al traffico interno. A causa delle entrate e delle uscite legate ai pernottamenti nel parcheggio per mezzi pesanti "Firmian" nei pressi del casello di Bolzano Sud, i dati relativi al traffico d'origine e a quello di destinazione risultano leggermente sovrastimati.

Tabella 2.5

Viaggi di mezzi pesanti per tipo di movimento - 2016

Numero di viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)

Direzione	Tipo di movimento	Strada statale	Autostrada del Brennero		Totale
		Numero	Numero	Incidenza in termini percentuali	Numero
Nord-sud	Traffico interno (b)	n.d.	319	6,3	-
	Traffico d'origine	210	1.253	24,7	1.463
	Traffico di destinazione	256	704	13,9	960
	Transito	30	2.798	55,1	2.828
	Totale	496	5.074	100	-
Sud-nord	Traffico interno (b)	n.d.	312	6,0	-
	Traffico d'origine	277	681	13,1	958
	Traffico di destinazione	181	1.275	24,5	1.456
	Transito	42	2.940	56,5	2.982
	Totale	500	5.208	100	-
Totale	Traffico interno (b)	n.d.	631	6,1	-
	Traffico d'origine	487	1.934	18,8	2.421
	Traffico di destinazione	437	1.979	19,2	2.416
	Transito	72	5.738	55,8	5.810
	Totale	996	10.282	100	-

(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti per anno / 300 giorni

(b) Il traffico interno può essere determinato solo con riferimento all'autostrada.

Fonte: ASTAT; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Ai fini della valutazione dei presupposti per la realizzazione di un proprio terminal merci in Alto Adige sono essenziali i dati relativi al traffico d'origine e a quello di destinazione. È facile comprendere che i mezzi pesanti non altoatesini che riforniscono l'Alto Adige sono destinati a lasciare nuovamente la provincia. Analogamente, i mezzi pesanti altoatesini che viaggiano verso una destinazione al di fuori dell'Alto Adige, alla fine vi faranno ritorno. Il traffico d'origine e quello di destinazione, pertanto, tendono a equivalersi, ammontando rispettivamente a 2.416 e a 2.421 mezzi pesanti per giorno lavorativo. Confrontando i viaggi d'origine e di destinazione in base alle rispettive direzioni, si constata peraltro che il totale del traffico d'origine e di destinazione che riguarda i territori situati a sud, con 2.919 mezzi pesanti al giorno (1.463 viaggi d'origine + 1.456 viaggi di destinazione) supera di gran lunga quello relativo ai paesi più a nord, con 1.918 mezzi pesanti per giorno lavorativo (958 viaggi d'origine + 960 viaggi di destinazione).

3. REGIONI DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE E TIPO DI MERCI TRASPORTATE

Dopo avere analizzato nel capitolo 2 le statistiche di traffico dell'ASTAT e dell'Autostrada del Brennero S.p.A. per quantificare il traffico con origine e destinazione in Alto Adige, nel capitolo 3 ci si occupa delle relative regioni di provenienza o di destinazione nonché del tipo di merci trasportate. Questo capitolo esamina quindi in quali regioni d'Europa vengono spedite le merci altoatesine e da dove provengono le merci consegnate in provincia. Inoltre viene analizzato di quali categorie di merci si tratta. Allo scopo sono stati utilizzati i risultati ottenuti dall'indagine CAFT sul traffico merci transalpino e dall'indagine ISTAT sul trasporto di merci su strada.

INFO BOX

Cross Alpine Freight Transport (CAFT) – indagine sul traffico merci transalpino – 2015

Questa indagine è coordinata dal ministero federale austriaco dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia e fa parte di uno studio internazionale su tutto il traffico merci transalpino in Francia, Svizzera, Germania, Austria, Italia e Slovenia. Nell'ambito di questa indagine, in tutti i principali valichi alpini si effettuano delle interviste a campione tra i camionisti; le informazioni ottenute vengono combinate con le statistiche di traffico ufficiali. Sulla base dell'indagine CAFT si procede all'analisi della struttura delle regioni d'origine e di destinazione a nord del Brennero e all'esame del tipo di merci trasportate.

European Road Freight Transport Survey (ERFT) – indagine sul traffico merci europeo – 2014

Come parte dell'indagine sul trasporto merci europeo su strada, in Italia viene annualmente esaminato dall'ISTAT un campione di circa 55.000 mezzi pesanti. Per questi mezzi pesanti è previsto l'obbligo di tenere per un certo periodo di tempo un diario di viaggio dettagliato. Questo diario di viaggio riporta i dati relativi al luogo di carico e a quello di scarico, oltre alle indicazioni sulla natura e sul peso delle merci trasportate. L'analisi è limitata ai viaggi di mezzi pesanti (con peso complessivo oltre le 26 tonnellate) in partenza o in arrivo in Alto Adige. Sulla base dell'indagine ISTAT si procede all'analisi della struttura delle regioni d'origine e di destinazione in Italia e all'esame del tipo di merci trasportate.

Attraverso il complesso dei dati ottenuti è possibile appurare la regione di provenienza o di destinazione del traffico con origine o destinazione in Alto Adige: le statistiche relative all'autostrada del Brennero e alle strade statali servono per quantificare i viaggi di mezzi pesanti, mentre la relativa distribuzione per regione di provenienza e di destinazione viene determinata con l'ausilio delle indagini CAFT e ISTAT.

Tabella 3.1

Traffico d'origine e di destinazione da e verso l'Alto Adige - 2016

			Traffico d'origine dall'Alto Adige	Traffico di destinazione verso l'Alto Adige	Totale	
			Mezzi pesanti per giorno lavorativo	Mezzi pesanti per giorno lavorativo	Mezzi pesanti per giorno lavorativo	Incidenza in termini percentuali
ITALIA	Nordest	Veneto	569	504	1.073	22,2
		Trentino	301	467	768	15,9
		Altro	125	154	279	5,8
		Totale	995	1.125	2.120	43,8
	Nordovest	Lombardia	286	218	504	10,4
		Piemonte	32	50	82	1,7
		Altro	39	14	53	1,1
		Totale	357	282	639	13,2
	Resto d'Italia		111	49	160	2,9
	Totale		1.463	1.456	2.919	60,3
GERMANIA	Baviera	Alta Baviera	90	98	188	3,9
		Svevia	43	52	95	2,0
		Bassa Baviera	4	44	49	1,0
		Altro	28	31	58	1,2
		Totale	165	225	390	8,1
	Baden-Württemberg		65	103	168	3,5
	Renania settentrionale-Vestfalia		59	40	99	2,1
	Restante Germania		109	121	230	4,8
Totale		398	489	887	18,3	
AUSTRIA	Austria occidentale	Tirolo	280	261	541	11,2
		Vorarlberg	36	81	117	2,4
		Altro	37	21	58	1,2
		Totale	353	363	716	14,8
	Restante Austria		8	4	12	0,2
Totale		360	367	727	15,0	
BENELUX			50	28	78	1,6
EUROPA DELL'EST			36	38	74	1,5
SCANDINAVIA			44	16	60	1,2
RESTO D'EUROPA			70	22	92	1,9
Totale			2.421	2.416	4.837	100

Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A. (2016), ASTAT (2016), CAFT (2015), ISTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

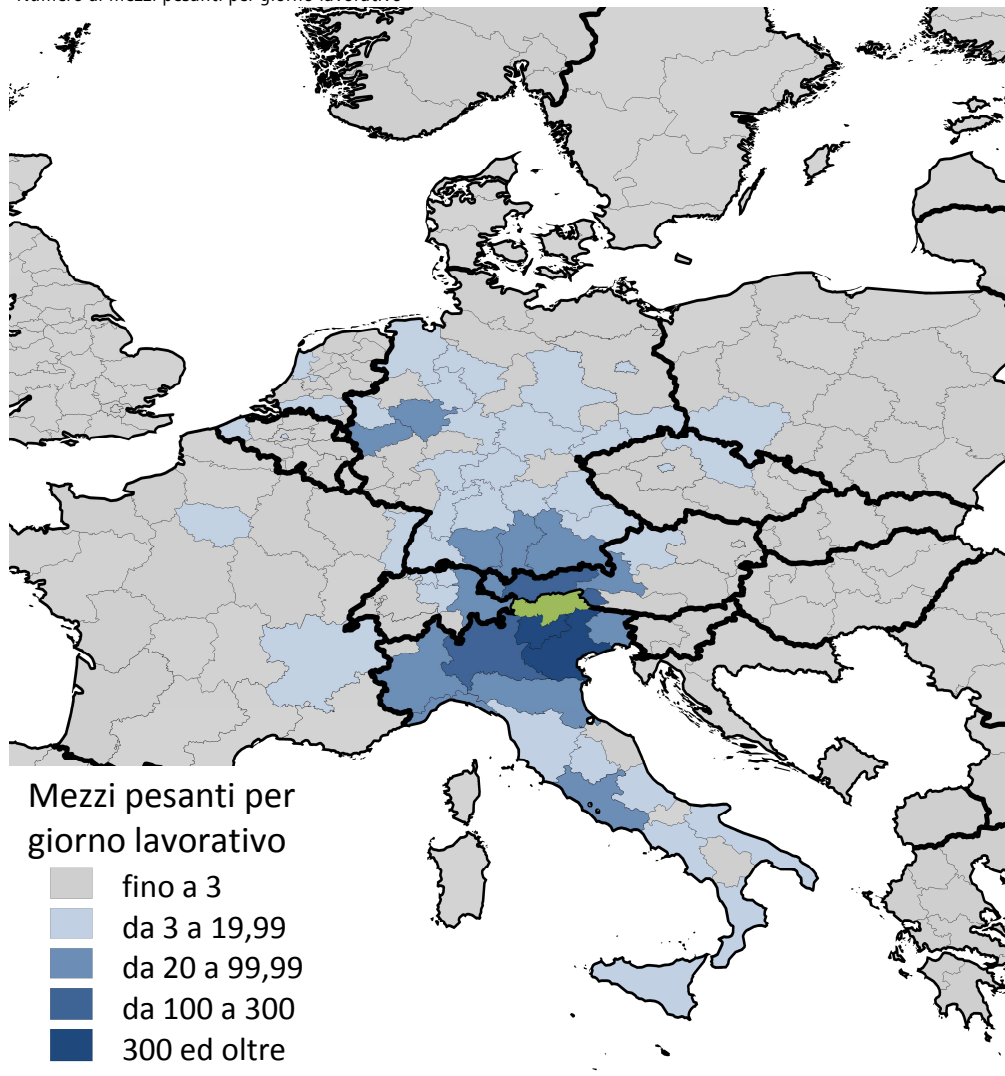
Nel complesso, il 60,3 per cento del traffico con origine e di quello con destinazione in Alto Adige riguarda gli scambi con il resto d'Italia. Seguono la Germania (18,3 per cento) e l'Austria (15,0 per cento). Il restante 6,2 per cento del traffico d'origine o di destinazione è relativo a scambi con le altre regioni d'Europa.

Le principali regioni di provenienza e di destinazione sono il Veneto, il Trentino e la Lombardia per quanto riguarda il sud e, guardando verso nord, il Tirolo, la Baviera e il Vorarlberg. Considerando le regioni di provenienza o di destinazione in Europa⁴, si evince che l'intensità diminuisce con l'aumentare della distanza. Le regioni di destinazione e di provenienza situate entro un raggio di circa 300 km, vale a dire il Trentino, il Veneto e la Lombardia a sud e il Tirolo, il Vorarlberg, il Salisburghese, l'Alta Baviera, la Svevia e la zona di Tubinga a nord, generano il 70 per cento di tutto il traffico con origine o destinazione in Alto Adige.

Illustrazione 3.1

Viaggi di mezzi pesanti dall'Alto Adige con destinazione in altre regioni europee - 2016

Numero di mezzi pesanti per giorno lavorativo



Fonte: ASTAT (2016), Autostrada del Brennero (2016), CAFT (2015), EUROSTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

⁴ I viaggi di mezzi pesanti tra l'Alto Adige e la Francia meridionale o l'ex Jugoslavia non possono essere rappresentati sulla base delle sorgenti di dati a disposizione.

Per quanto riguarda il traffico in direzione nord si dispone dei dati relativi alle regioni di provenienza e di destinazione a livello NUTS 3⁵. Ciò permette di delimitare il potenziale bacino di utenza per le stazioni di carico ubicate in vari luoghi in Germania e di quantificare i rispettivi viaggi di mezzi pesanti.

Tabella 3.2

Traffico con origine in Alto Adige e destinazione in stazioni di carico in Germania

Mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)

Città circondariale/ circondario	Distanza da Bolzano (in km)	Entro un raggio di 50 km dalla stazione di carico	Entro un raggio di 100 km dalla stazione di carico (b)	Entro un raggio di 150 km dalla stazione di carico (b)
Monaco di Baviera	280	61	144	343
Norimberga	450	13	27	49
Mannheim	600	14	40	53
Lipsia	700	< 3	14	22
Colonia	800	25	51	57
Berlino	870	13	15	15
Hannover	900	6	6	19
Amburgo	1.030	3	3	9
Rostock	1.070	< 3	< 3	< 3

(a) Numero di mezzi pesanti per anno / 300 giorni

(b) I bacini di utenza delle stazioni di carico si sovrappongono.

Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A. (2016), ASTAT (2016), Ministero dei trasporti austriaco (2015), EUROSTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

Tabella 3.3

Traffico con destinazione in Alto Adige e origine in stazioni di carico in Germania

Mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)

Città circondariale/ circondario	Distanza da Bolzano (in km)	Entro un raggio di 50 km dalla stazione di carico	Entro un raggio di 100 km dalla stazione di carico (b)	Entro un raggio di 150 km dalla stazione di carico (b)
Monaco di Baviera	280	77	199	326
Norimberga	450	17	31	58
Mannheim	600	4	20	51
Lipsia	700	< 3	3	17
Colonia	800	7	35	52
Berlino	870	7	10	12
Hannover	900	31	38	44
Amburgo	1.030	< 3	8	42
Rostock	1.070	< 3	< 3	< 3

(a) Numero di mezzi pesanti per anno / 300 giorni

(b) I bacini di utenza delle stazioni di carico si sovrappongono.

Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A. (2016), ASTAT (2016), Ministero dei trasporti austriaco (2015), EUROSTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

5 La NUTS (Nomenclature des Unités territoriales statistiques) classifica le regioni europee in base a tre livelli ordinati su base gerarchica. Il livello NUTS-1 indica l'unità territoriale regionale più grande (es. la Baviera in Germania o il Nord-Ovest in Italia). La Provincia Autonoma di Bolzano (Alto Adige) è classificata al livello NUTS-2, al pari, ad esempio, dei Land austriaci o delle regioni italiane. In Germania il livello NUTS 3 è riferito ai circondari (Landkreis) e alle città circondariali (Kreisstadt).

Se si considera un bacino di utenza del raggio di 150 km, si registra un elevato numero di viaggi di mezzi pesanti per l'area di Monaco di Baviera. Le stazioni di carico più distanti presentano un volume di traffico merci modesto. Ai fini dell'interpretazione di questi dati deve essere considerato che vi sono sovrapposizioni tra i bacini di utenza.

Per i trasporti riguardanti il sud i dati sono disponibili solo a livello regionale. Anche in questo caso la maggior parte del traffico merci si svolge con le regioni geograficamente vicine. Con le regioni a sud della Pianura Padana lo scambio di merci è esiguo.

Tabella 3.4

Traffico tra l'Alto Adige e le regioni italiane - 2016

Mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)

	Traffico con origine in Alto Adige	Traffico con destinazione in Alto Adige	Totale	
			Mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)	Incidenza in termini percentuali
Veneto	569	504	1.073	36,8
Trentino	301	467	768	26,3
Lombardia	286	218	504	17,3
Emilia-Romagna	96	111	207	7,1
Piemonte	32	50	82	2,8
Friuli Venezia Giulia	29	44	72	2,5
Liguria	38	14	52	1,8
Lazio	38	< 3	-	-
Toscana	15	22	36	1,2
Sicilia	19	< 3	-	-
Calabria	14	< 3	-	-
Abruzzo	7	3	11	0,4
Marche	< 3	8	-	-
Campania	6	3	9	0,3
Basilicata	< 3	7	-	-
Umbria	4	< 3	-	-
Puglia	4	< 3	-	-
Sardegna	< 3	< 3	-	-
Molise	< 3	< 3	-	-
Valle d'Aosta	< 3	< 3	-	-
Totale	1.463	1.456	2.919	100

(a) Numero di mezzi pesanti per anno / 300 giorni

Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A. (2016), ASTAT (2016), Ministero dei trasporti austriaco (2015), EUROSTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

Finora lo studio si è concentrato sui volumi di traffico con origine o destinazione in Alto Adige e sulla distribuzione degli stessi sulle regioni europee di provenienza o di destinazione. Nella sezione seguente si analizza, sulla base dei dati CAFT e ISTAT, la natura delle merci trasportate, sempre facendo riferimento distintamente alle varie regioni di provenienza e di destinazione.

Il traffico altoatesino d'origine e di destinazione riguarda al 60 per cento le aree più sud. Dall'Alto Adige vengono trasportati verso sud soprattutto prodotti alimentari e affini, prodotti agricoli e prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (vetro, cemento, calce e altri materiali da costruzione). In Italia l'Alto Adige si approvvigiona soprattutto di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, di prodotti alimentari, bevande e tabacchi e di minerali metalliferi e altri prodotti delle miniere e delle cave. Il ruolo del collettame nei trasporti di merci da e verso sud è di modesta importanza.

Tavola 3.5

Traffico tra l'Alto Adige e i territori più a sud per tipo di merce trasportata

Distribuzione percentuale

Tipo di merce trasportata	Dall'Alto Adige verso sud	Da sud verso l'Alto Adige
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	23,3	13,5
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	14,4	19,1
Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	15,0	8,4
Legno e prodotti in legno e sughero; articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta; stampati	7,8	8,4
Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	5,8	9,6
Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	3,2	8,8
Collettame	7,8	5,1
Coke e prodotti petroliferi raffinati	0,0	5,8
Altre merci n.c.a.	22,7	21,3
Totale	100	100

Fonte: CAFT (2015), ISTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

I trasporti diretti dall'Alto Adige verso nord riguardano in prevalenza i prodotti alimentari, le bevande e i tabacchi (34,9 per cento) nonché i prodotti dell'agricoltura (16,7 per cento). Anche se si considerano le merci trasportate dalle regioni del nord verso l'Alto Adige prevale la categoria dei prodotti alimentari, bevande e tabacchi (22,3 per cento). Seguono i prodotti dell'agricoltura, il collettame e i prodotti in legno.

Tavola 3.6

Traffico tra l'Alto Adige e i territori più a nord per tipo di merce trasportata

Distribuzione percentuale

Tipo di merce trasportata	Dall'Alto Adige verso nord	Da nord verso l'Alto Adige
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	34,9	22,3
Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	16,7	14,9
Legno e prodotti in legno e sughero; articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta; stampati	8,2	13,0
Collettame	3,8	13,5
Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari	4,8	6,2
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	7,4	4,0
Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	3,9	5,8
Attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci	4,0	3,9
Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	3,7	4,0
Altre merci n.c.a.	12,6	12,4
Totale	100	100

Fonte: CAFT (2015), ISTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

La struttura delle merci trasportate evidenzia differenze tra le regioni di provenienza e di destinazione situate a nord e quelle a sud. In termini relativi, nei traffici con il nord prevalgono i prodotti alimentari, le bevande e i tabacchi, i prodotti dell'agricoltura e il collettame. Se si considera il traffico con le regioni situate a sud dell'Alto Adige, assumono maggiore rilevanza gli altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, nonché i minerali metalliferi e gli altri prodotti delle miniere e delle cave. Il coke e i prodotti petroliferi raffinati vengono trasportati quasi esclusivamente dal resto d'Italia verso l'Alto Adige.

4. SONDAGGIO TRA GLI SPEDIZIONIERI

Le valutazioni espresse dalle aziende operanti nel settore del trasporto merci hanno un peso notevole nella discussione sull'eventuale realizzazione di un terminal merci in Alto Adige. A tale proposito è stato condotto un sondaggio tra le aziende di spedizioni altoatesine.⁶ In particolare, si è voluto fare luce sulla loro posizione in merito a un possibile terminal merci situato in Alto Adige e quantificare la percentuale di spedizionieri che attualmente si servono della ferrovia per il trasporto merci.⁷

INFO BOX

Spedizionieri

La popolazione statistica studiata è data dalle 669 aziende altoatesine operanti nel settore delle spedizioni che nel febbraio 2017 erano iscritte nel Registro delle imprese della Camera di commercio di Bolzano. Sono state contattate per e-mail tutte le aziende di cui era disponibile un indirizzo di posta elettronica (169 aziende). 81 aziende hanno partecipato all'indagine. Più della metà delle aziende partecipanti (55,6 per cento) occupa meno di 10 addetti. Poco meno di un terzo (32,1 per cento) ha da 10 a 49 addetti, mentre il 12,3 per cento delle aziende partecipanti conta 50 o più addetti. Hanno partecipato all'indagine dieci delle undici aziende di spedizioni altoatesine con 50 o più addetti. Con riferimento a questa categoria di dimensioni aziendali si tratta pertanto quasi di un'indagine totale. L'indagine è stata condotta nei mesi di febbraio e marzo 2017 sotto forma di sondaggio online (CAWI - Computer Assisted Web Interviewing) con successive interviste telefoniche.

6 L'indagine ha riguardato le imprese di spedizioni con le seguenti attività principali risultanti dal Registro delle imprese: Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali; Trasporto di merci su strada; Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci; Intermediari dei trasporti; Altre attività connesse ai trasporti terrestri.

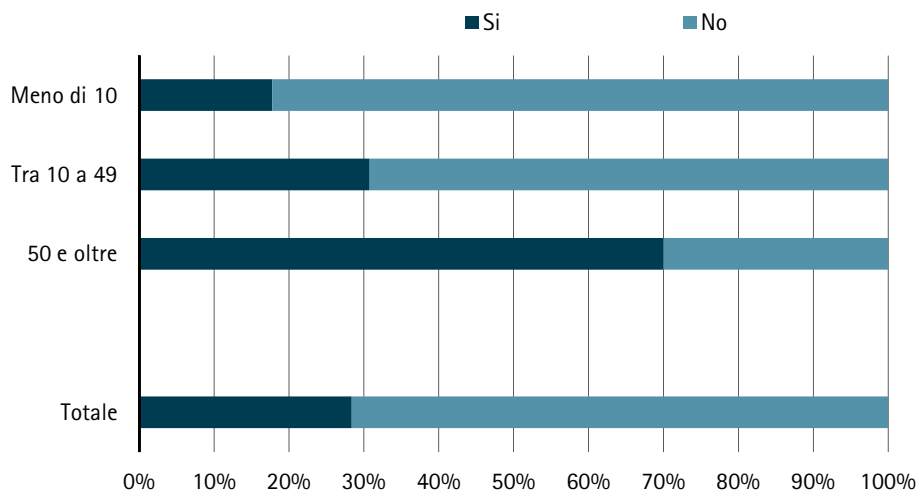
7 Su alcune tematiche sono state intervistate, oltre alle aziende di spedizioni, anche le maggiori imprese di importazioni ed esportazioni dell'Alto Adige. Nell'Allegato C sono riportate informazioni in merito a tali imprese e i risultati ottenuti.

4.1 Utilizzo della ferrovia per il trasporto merci

Illustrazione 4.1

Ha utilizzato la ferrovia per il trasporto merci nel 2016?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

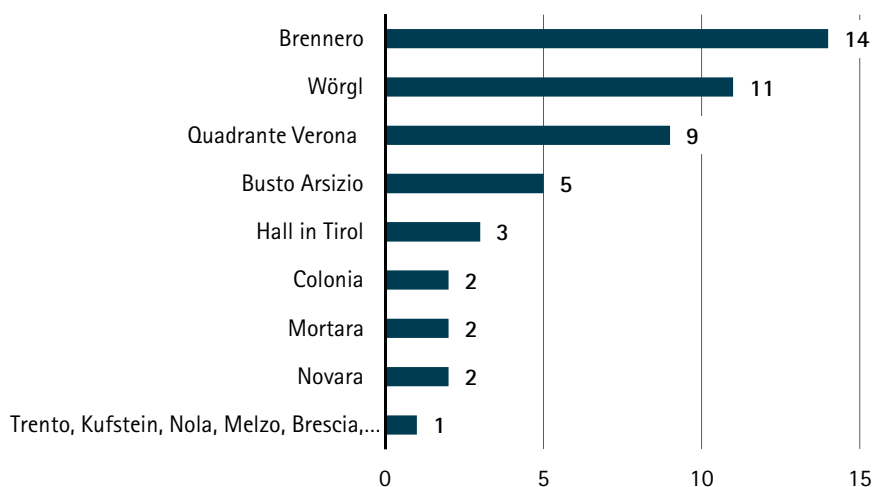
© 2017 IRE

Nel corso del 2016 oltre un quarto (28,4 per cento) delle aziende di spedizioni altoatesine ha fatto ricorso alla ferrovia per il trasporto merci. La percentuale tende ad aumentare notevolmente con le dimensioni aziendali: mentre più di due terzi (70,0 per cento) delle aziende con 50 o più addetti hanno utilizzato la ferrovia, tra le aziende con un numero di addetti compreso tra 10 e 49 la quota scende a meno di un terzo (30,8 per cento) e tra quelle con meno di 10 addetti si riduce ulteriormente al 17,8 per cento.

Illustrazione 4.2

Quali stazioni di carico ha utilizzato?

Spedizionieri, che hanno utilizzato la ferrovia per il trasporto merci nel 2016; possibili più risposte



Fonte: IRE (rilevazione propria)

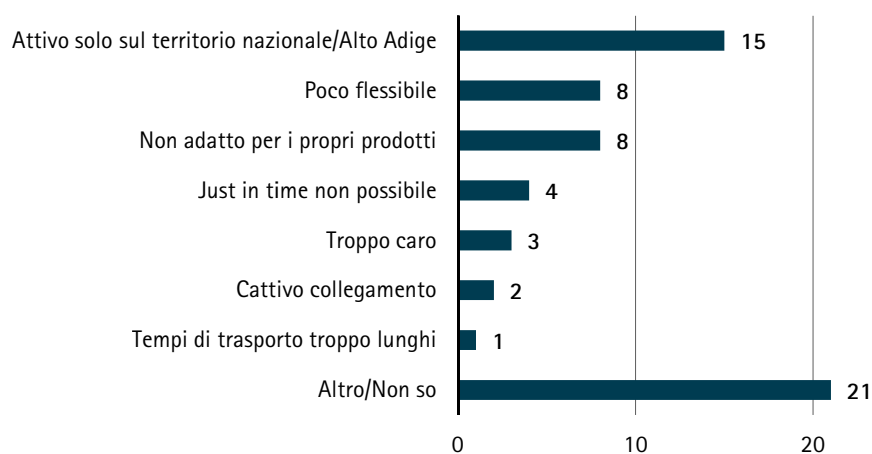
© 2017 IRE

Le stazioni di carico di cui le aziende di spedizioni altoatesine si servono con maggiore frequenza sono quella del Brennero, quella di Wörgl nel Tirolo Settentrionale e l'Interporto Quadrante Europa di Verona. Molto meno spesso vengono citate le stazioni di carico di Busto Arsizio / Gallarate nei pressi di Varese, Hall presso Innsbruck, Colonia, Mortara nei pressi di Pavia e Novara in Piemonte. Una sola azienda di spedizioni dichiara di avvalersi dei servizi della stazione di carico di Trento Nord.

Illustrazione 4.3

Motivi per cui la ferrovia non è stata utilizzata per il trasporto merci

Spedizionieri che non hanno utilizzato la ferrovia per il trasporto merci nel 2016; possibili più risposte



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

Molti spedizionieri che non fanno uso della ferrovia per il trasporto merci operano solo a livello nazionale o in Alto Adige, per cui la rotaia risulta per loro poco attraente. Alcune aziende dichiarano che la ferrovia è troppo scomoda o troppo poco flessibile o non adatta per il trasporto dei loro prodotti. Altre cause addotte sono la mancanza di opportunità just in time, i costi elevati e i collegamenti scadenti in Alto Adige.⁸

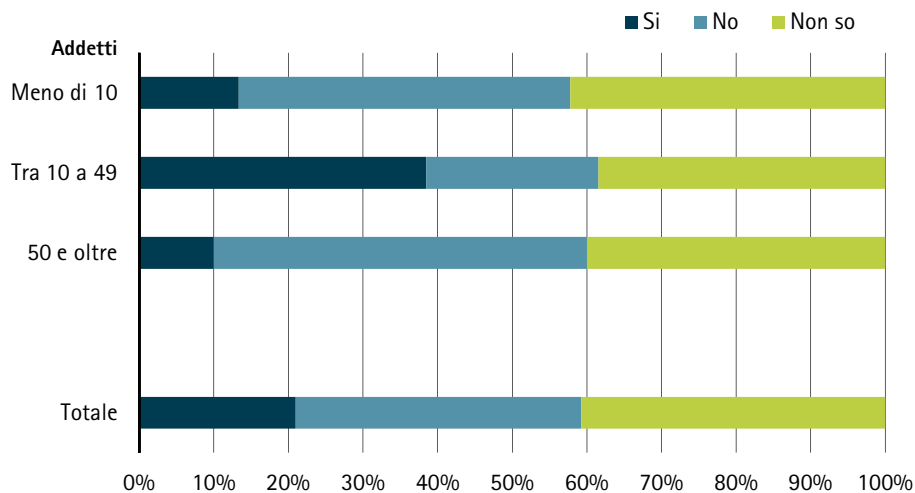
⁸ I motivi per cui le aziende di import e export non utilizzano la ferrovia per il trasporto delle merci sono analoghi a quelli espressi dalle imprese di spedizioni (vedasi Illustrazione C.1 nell'Allegato C).

4.2 Terminal merci in Alto Adige

Illustrazione 4.4

La sua impresa usufruirebbe dei servizi di un terminal merci altoatesino?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

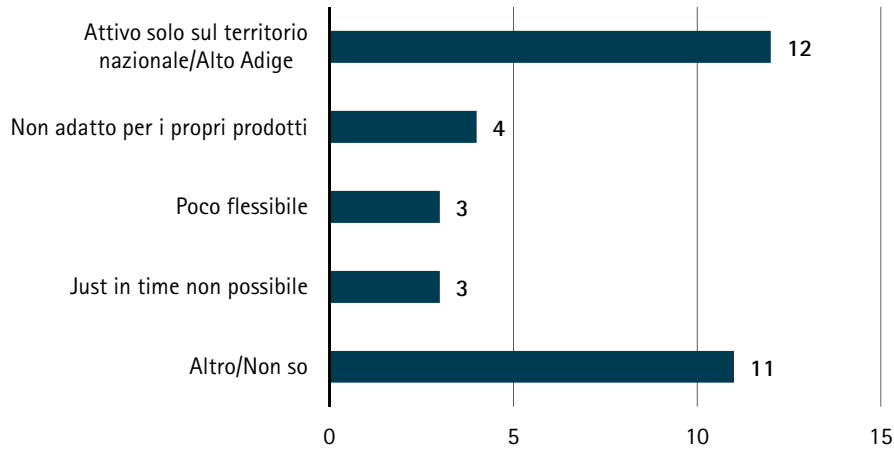
Se in futuro dovesse essere costruito un terminal merci in Alto Adige, circa un quinto (21,0 per cento) delle aziende di spedizioni altoatesine si avvarrebbe dei relativi servizi. Mentre tra le imprese con un numero di addetti compreso tra 10 e 49 l'incidenza è di circa un terzo (38,5 per cento), tra le aziende con meno di 10 addetti è significativamente inferiore e raggiunge solo il 13,3 per cento. Infine, tra le aziende con almeno 50 o più addetti solo una su dieci dichiara che farebbe ricorso ai servizi di un terminal merci altoatesino.

Per tutte le categorie di dimensioni aziendali si rileva che circa il 40 per cento delle aziende non ha un'opinione chiara circa un terminal merci in Alto Adige. Di conseguenza, gran parte delle aziende di spedizioni altoatesine non ha ancora affrontato la questione.

Illustrazione 4.5

Perchè non usufruirebbe dei servizi di un terminal merci altoatesino?

Spedizionieri che non usufruirebbero un terminal merci altoatesino; possibili più risposte



Fonte: IRE (rilevazione propria)

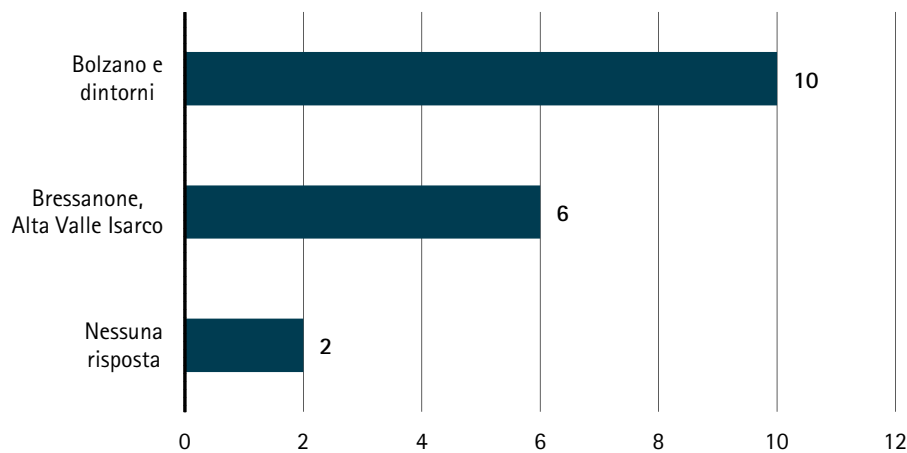
© 2017 IRE

Per la maggior parte, le aziende di spedizioni che non utilizzerebbero un terminal merci in Alto Adige giustificano tale dichiarazione con il fatto che non operano all'estero. Altri motivi citati sono la scarsa idoneità per i prodotti trasportati, la mancanza di flessibilità della ferrovia e la mancanza di opportunità just in time.

Illustrazione 4.6

Dove preferirebbe fosse collocato il terminal merci in Alto Adige?

Spedizionieri, che usufruirebbero un terminal merci altoatesino



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

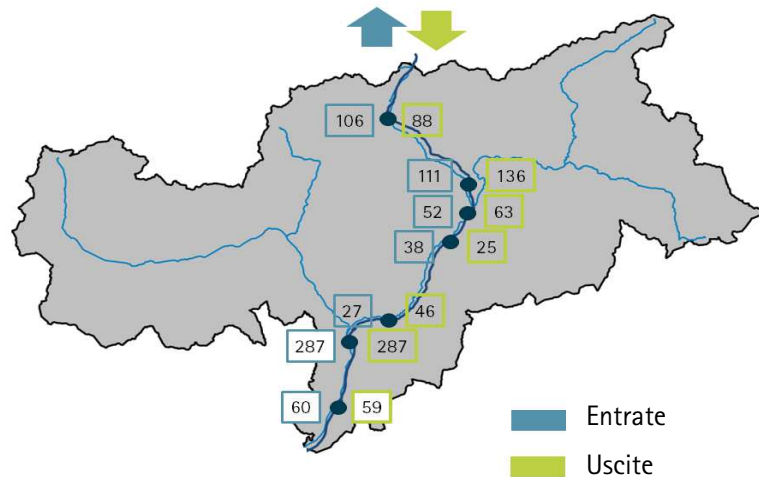
Delle aziende di spedizioni che nell'intervista hanno dichiarato che si avvarrebbero dei servizi di un terminal merci in Alto Adige, dieci indicano come sito più adatto l'area di Bolzano o la Bassa Atesina. Altre sei aziende propendono, invece, per una variante più a nord, nell'Alta Valle Isarco o nell'area di Bressanone.

La distribuzione delle risposte circa l'ubicazione del terminal merci coincide più o meno con la distribuzione delle entrate sull'autostrada del Brennero in direzione nord per il traffico con origine in Alto Adige e delle uscite per il traffico proveniente da nord e destinazione in Alto Adige.

Illustrazione 4.7

Traffico di origine e di destinazione verso/da nord sull'autostrada del Brennero, per casello – 2016

Numero di viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)



(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti all'anno / 300 giorni

Fonte: Autostrada del Brennero SpA; elaborazione IRE

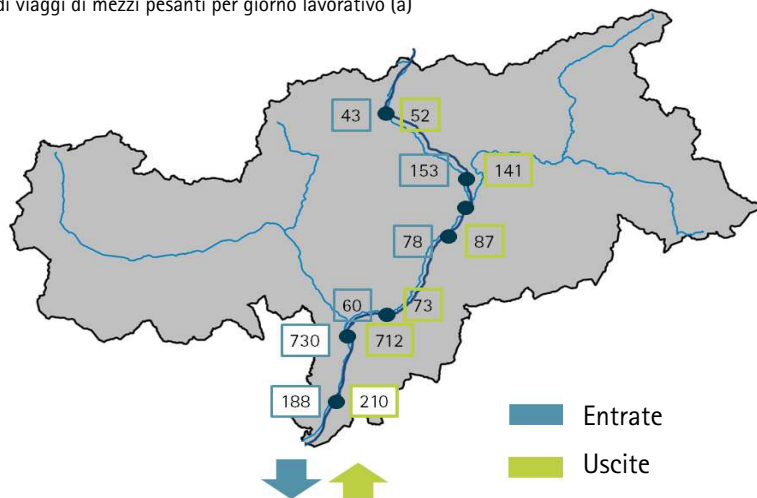
© 2017 IRE

Più della metà (circa il 55 per cento) del traffico d'origine e di destinazione relativo alle regioni del nord passa attraverso i caselli di Bolzano e di Egna/Ora. Il restante 45 per cento, invece, transita per quelli di Vipiteno, Bressanone e Chiusa.

Illustrazione 4.8

Traffico di origine e di destinazione verso/da sud sull'autostrada del Brennero, per casello – 2016

Numero di viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo (a)



(a) Numero di viaggi di mezzi pesanti all'anno / 300 giorni

Fonte: Autostrada del Brennero SpA; elaborazione IRE

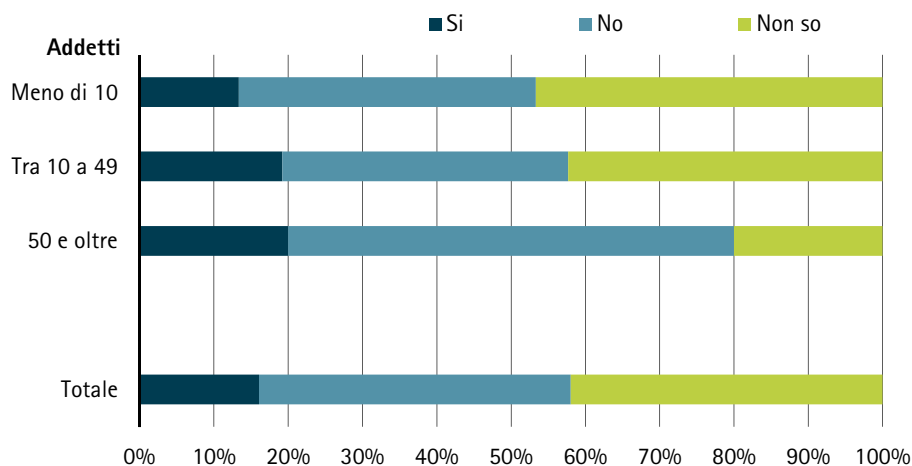
© 2017 IRE

Un quadro diverso si ottiene se si osserva il traffico d'origine e di destinazione relativo alle regioni del sud: in questo caso ai caselli di Bolzano e di Egna/Ora vanno ascritti tre quarti dei flussi (circa il 78 per cento), mentre poco meno di un quarto delle merci (circa il 22 per cento) passa per Vipiteno, Bressanone e Chiusa.

Illustrazione 4.9

Il già presente terminal merci di Trento Nord rappresenta un'alternativa a un eventuale terminal merci in Alto Adige?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

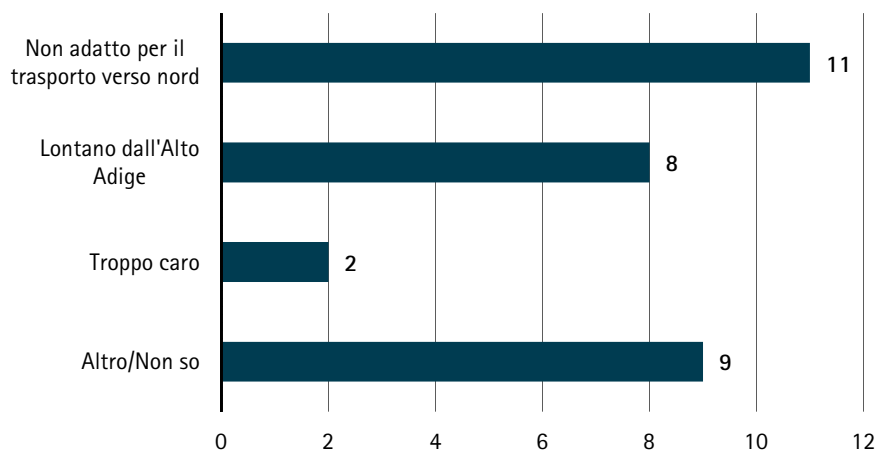
© 2017 IRE

Alla domanda se il terminal merci di Trento Nord sia una valida alternativa a un eventuale terminal merci in Alto Adige, solo il 16,0 per cento degli spedizionieri altoatesini risponde in modo affermativo. Questo risultato si mantiene pressoché costante per tutte le categorie di dimensioni aziendali: il 13,3 per cento delle aziende con meno di 10 addetti ritiene Trento Nord una valida alternativa, mentre tra le aziende di maggiori dimensioni la quota è leggermente superiore con circa un quinto.

Illustrazione 4.10

Descriva perchè il già presente terminal merci di Trento Nord non rappresenta un'alternativa a un terminal merci in Alto Adige

Spedizionieri, per i quali il terminal di Trento non rappresenta un'alternativa; possibili più risposte



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

I motivi più frequentemente addotti dalle aziende di spedizioni che non ritengono Trento una valida alternativa a un terminal merci in Alto Adige sono la posizione sfavorevole di Trento per i trasporti diretti a nord e la distanza dall'Alto Adige.

Tavola 4.1

Carichi di autocarro che gli spedizionieri spedirebbero oppure riceverebbero annualmente attraverso un terminal merci in Alto Adige

Spedizionieri che si servirebbero di un terminal merci in Alto Adige

Numero di carichi di autocarro per anno	Numero di imprese	Carichi in modalità di trasporto combinato non accompagnato		Carichi in modalità di trasporto combinato accompagnato (autostrada viaggiante)		Totale carichi di autocarro
		Numero	Incidenza in termini percentuali	Numero	Incidenza in termini percentuali	
Carichi di autocarro spediti						
1.000 e più	4	7.254	81	1.750	19	9.004
Da 200 a 999	3	200	29	500	71	700
Meno di 200	8	130	39	203	61	333
Totale	15	7.584	76	2.453	24	10.037
Carichi di autocarro ricevuti						
1.000 e più	4	6.504	87	1.000	13	7.504
Da 200 a 999	2	200	40	300	60	500
Meno di 200	10	147	33	295	67	442
Totale	16	6.851	81	1.595	19	8.446

Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

L'elevato tasso di risposta al sondaggio, soprattutto per quanto riguarda le aziende di spedizioni con 50 o più addetti (tasso di risposta del 90 per cento), consente di stimare la quantità assoluta di merci che le aziende spedirebbero o riceverebbero attraverso un terminal merci situato in Alto Adige: gli spedizionieri interpellati farebbero partire circa 10.000 carichi di autocarro ogni anno, mentre per quanto riguarda la merce in arrivo si conterebbero annualmente quasi 8.500 carichi. Ipotizzando che il terminal sia operativo 300 giorni all'anno, si otterrebbe un volume giornaliero di 33 carichi di autocarro in partenza e 28 in arrivo.

Il volume di merci che verrebbe spedito o ricevuto attraverso un terminal merci altoatesino andrebbe ripartito tra 15 aziende per quanto riguarda le partenze e tra 16 aziende per quanto riguarda gli arrivi. Sia la merce in partenza che quella in arrivo si concentra per quasi il 90 per cento del suo volume totale su solo quattro aziende di spedizioni.

Mentre gli spedizionieri con un elevato volume di merci punterebbero soprattutto sul trasporto combinato non accompagnato, le aziende che generano un volume di merci

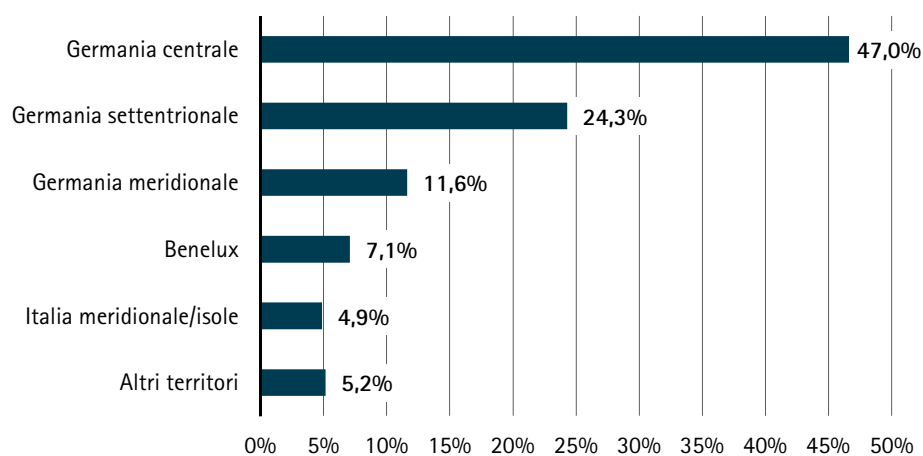
minore si servirebbero con maggiore frequenza del servizio di trasporto combinato accompagnato (autostrada viaggiante) per inviare e ricevere le spedizioni.

Con riferimento al volume di merci riportato nella Tabella 4.1 va tenuto presente che queste quantità dovrebbero essere spedite in diverse direzioni e ricevute da diverse regioni di provenienza.

Illustrazione 4.11

Camion carichi, che gli spedizionieri spedirebbero/riceverebbero annualmente da un terminal merci in Alto Adige, per luogo di destinazione o origine

Distribuzione percentuale



Fonte: IRE (rilevazione propria)

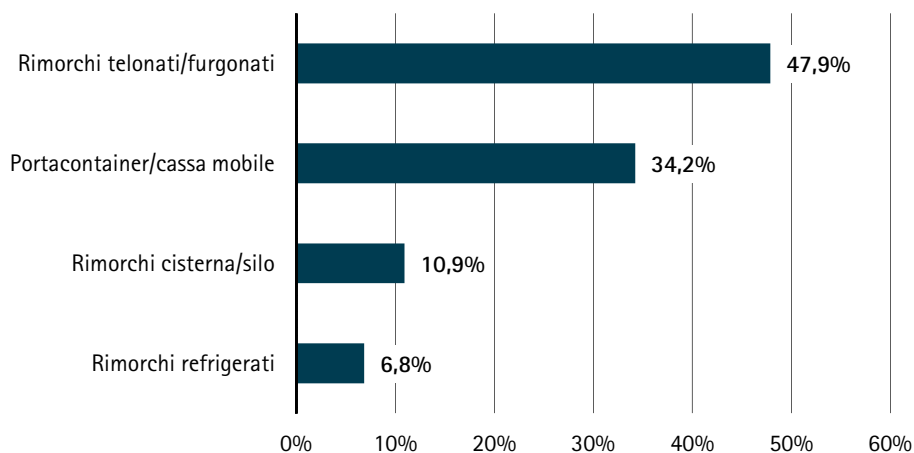
© 2017 IRE

Di tutti i carichi di autocarro che le aziende di spedizioni ogni anno invierebbero o riceverebbero attraverso un terminal merci in Alto Adige, poco meno della metà (47,0 per cento) avrebbe origine o destinazione in Germania centrale.⁹ Altre regioni di provenienza o di destinazione con un maggiore flusso di merci sarebbero la Germania settentrionale con poco meno di un quarto (24,3 per cento) di tutti i carichi, la Germania meridionale con più di un decimo (11,6 per cento) e i paesi del Benelux con il 7,1 per cento.

⁹ Germania centrale: Sassonia, Sassonia-Anhalt, Turingia, Assia, Renania settentrionale-Vestfalia, Brandeburgo, Berlino; Germania settentrionale: Schleswig-Holstein, Meclemburgo-Pomerania Anteriore, Amburgo, Brema, Bassa Sassonia; Germania meridionale: Baviera, Baden Württemberg, Renania-Palatinato, Saarland.

Camion carichi, che gli spedizionieri spedirebbero oppure riceverebbero annualmente da un terminal merci in Alto Adige, per tipi di rimorchio

Distribuzione percentuale



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

I carichi di autocarro che le aziende di spedizioni ogni anno invierebbero o riceverebbero attraverso un terminal merci in Alto Adige sarebbero per poco meno della metà (47,9 per cento) sistemati in mezzi centinati o furgonati. Un altro terzo (34,2 per cento) verrebbe spedito o ricevuto in container o casse mobili. Molto minore sarebbe la percentuale di spedizioni in cisterna/silo (10,9 per cento) e in cassone frigo (6,8 per cento).

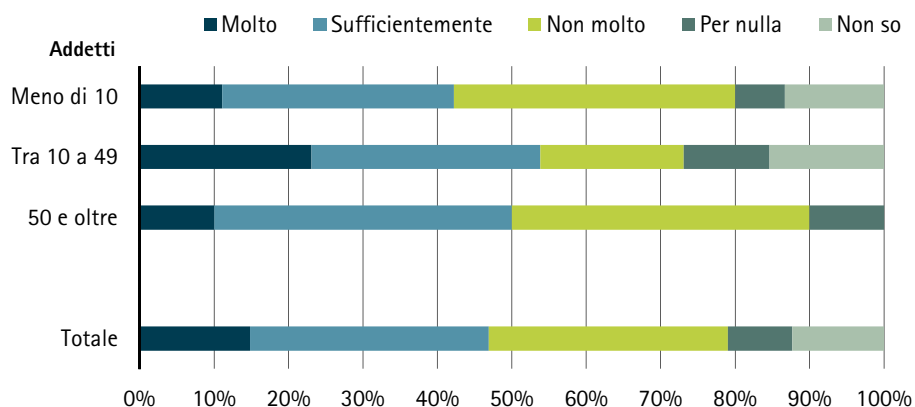
4.3 Tunnel di base del Brennero e misure aggiuntive per il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia

Ai fini della valutazione di un terminal merci in Alto Adige assumono rilievo anche il Tunnel di base del Brennero e altre misure di politica economica tese a spostare su rotaia il traffico pesante. Nell'ambito dell'indagine è stato pertanto richiesto agli spedizionieri di esprimere un giudizio anche in merito alla Galleria di base del Brennero e ad altre misure attualmente in discussione per ottenere lo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Illustrazione 4.13

Ritiene che, col Tunnel di base del Brennero, la ferrovia possa diventare più interessante per il trasporto merci per l'economia altoatesina in generale?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

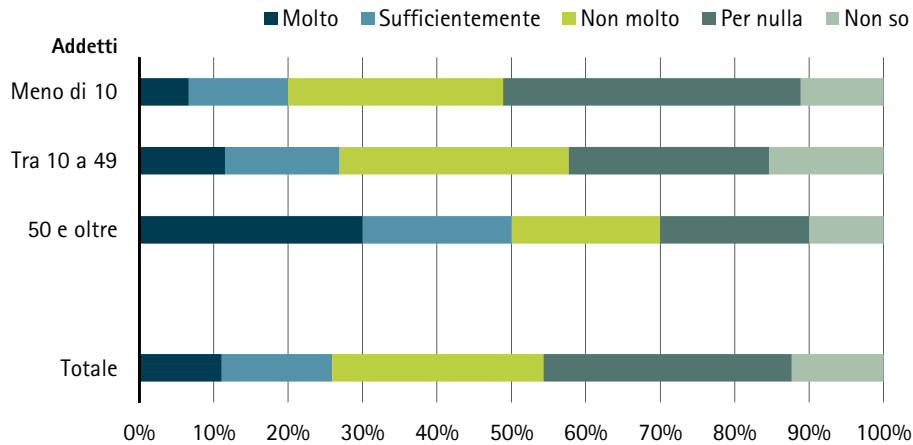
© 2017 IRE

Quasi la metà (46,9 per cento) delle aziende di spedizioni ritiene che in seguito all'apertura del Tunnel di base del Brennero il trasporto di merci su rotaia sia destinato a diventare molto o sufficientemente interessante per l'economia altoatesina in generale. Questa percentuale è distribuita in modo relativamente omogeneo tra le diverse categorie di dimensioni aziendali e varia dal 42,2 per cento per imprese con meno di 10 addetti al 53,8 per cento per le imprese che occupano da 10 a 49 addetti. D'altra parte, il 40,7 per cento delle aziende di spedizioni è dell'avviso che il Tunnel di base del Brennero renderà la ferrovia non molto o per nulla più interessante per il trasporto merci con riferimento all'economia altoatesina in generale.

La percentuale relativamente elevata di aziende di spedizioni secondo cui il trasporto merci su rotaia dovrebbe diventare più interessante per l'economia altoatesina grazie al Tunnel di base del Brennero deve tuttavia essere presa con le dovute attenzioni. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che gli scambi di merci rilevanti per l'Alto Adige avvengono in prevalenza con aree che si trovano entro un raggio di 300 km, mentre, a prescindere dal Tunnel di base del Brennero, il trasporto merci su rotaia risulta vantaggioso solo per distanze maggiori.

Ritiene che, col Tunnel di base del Brennero, la ferrovia possa diventare più interessante per il trasporto merci per la Sua impresa?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

L'incidenza degli spedizionieri che ritengono che per la loro impresa il trasporto di merci su rotaia diverrà molto o sufficientemente più interessante grazie alla Galleria di base del Brennero è molto più modesta e si limita a circa un quarto (25,9 per cento). Tuttavia a questo proposito si nota un aumento significativo con l'aumentare della dimensione aziendale: mentre solo un quinto delle aziende con meno di dieci addetti (20,0 per cento) si esprime in tal senso, tra le aziende con 50 o più addetti la quota sale a circa la metà (50,0 per cento). Questa elevata percentuale riscontrata tra le aziende di spedizioni con 50 o più addetti può essere riconducibile al fatto che le imprese maggiori effettuano più spesso trasporti su distanze più lunghe in direzione nord, per cui potrebbero essere più propense a vedere nel Tunnel di base del Brennero una futura via di trasporto.

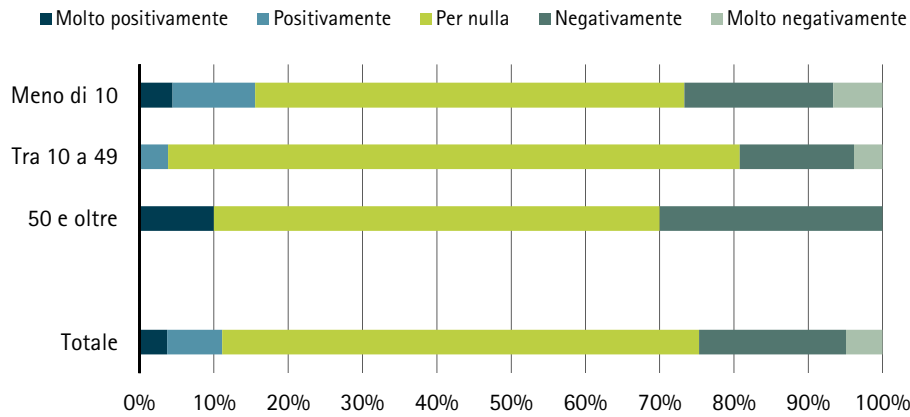
Risultati analoghi a quelli visti tra gli spedizionieri si ottengono chiedendo alle imprese altoatesine di importazioni ed esportazioni se il trasporto merci su rotaia diventerà per loro più interessante grazie all'apertura del Tunnel di base del Brennero. Anche in questo gruppo un quarto delle imprese (23,2 per cento) ritiene che con l'apertura del Tunnel di base del Brennero la ferrovia sia destinata a diventare più interessante come mezzo di trasporto.

La volontà, dovuta anche a valutazioni di ordine ambientale, di spostare sempre di più il traffico merci dalla strada alla rotaia ha portato alla discussione di tutta una serie di provvedimenti, tra cui il divieto di transito settoriale o l'aumento del pedaggio per il trasporto merci sull'asse del Brennero.

Illustrazione 4.15

Nel 2016 è stato introdotto in Tirolo il divieto settoriale di guida sulla Inntal Autobahn. In che modo questo divieto ha colpito la redditività della Sua azienda?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

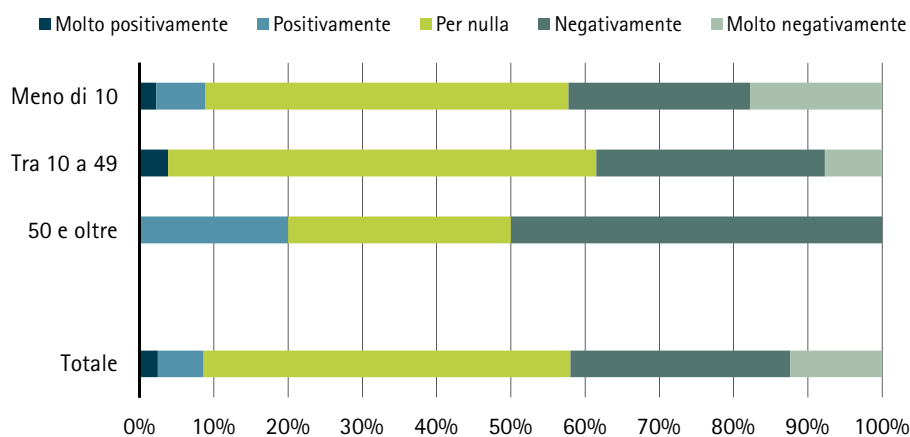
© 2017 IRE

Per la maggior parte delle aziende di spedizioni altoatesine (75,3 per cento) il divieto di transito settoriale vigente nel Tirolo Settentrionale non ha avuto un impatto negativo sulla redditività. Poco meno di un quarto (24,7 per cento) dichiara peraltro che il divieto ha avuto un impatto negativo o molto negativo.

Illustrazione 4.16

Nel 2018 il regime transitorio per i viaggi dei camion euro 6 verra' abolito. In che modo questa regolamentazione può colpire la redditività della Sua azienda?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

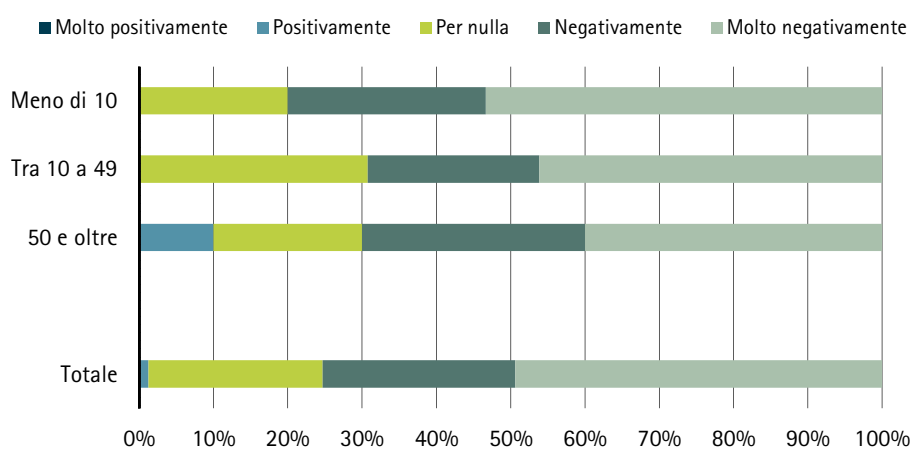
© 2017 IRE

I veicoli EURO 6 che trasportano determinate categorie di merci sono esclusi fino alla metà del 2018 dal divieto settoriale vigente nel Tirolo Settentrionale. L'abolizione di questo provvedimento transitorio sembra creare problemi a molti spedizionieri altoatesini: il 42 per cento di essi si aspetta un impatto negativo o molto negativo sulla propria redditività. Soprattutto le aziende più grandi con 50 o più addetti prevedono una riduzione dei guadagni: circa la metà di queste prevede conseguenze negative o molto negative sulla propria redditività.

Illustrazione 4.17

In che modo un aumento del pedaggio per il trasporto merci sull'asse del Brennero potrebbe colpire la redditività della sua azienda?

Distribuzione percentuale degli spedizionieri per dimensione d'impresa



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

L'incremento del pedaggio per il trasporto delle merci lungo l'asse del Brennero, infine, avrebbe un impatto negativo o molto negativo sulla redditività per circa tre quarti (75,3 per cento) delle aziende di spedizioni. Poco meno della metà delle imprese (49,4 per cento) si esprime in termini molto scettici in merito a un provvedimento del genere.

5. RIEPILOGO E CONCLUSIONI

Presupposti per un terminal merci in Alto Adige

Il presente rapporto esamina il volume del traffico merci in Alto Adige e, sulla base dei risultati ottenuti, verifica i presupposti per un terminal merci in Alto Adige. In generale si può affermare che i presupposti per un terminal merci sono dati se è presente un numero sufficiente di collegamenti diretti con un volume adeguato di merci in viaggio. Il trasporto combinato di merci su rotaia risulta economicamente conveniente e fattibile a partire da una distanza di 300 km.¹⁰ Le spedizioni di merci verso luoghi meno distanti vengono effettuate quasi esclusivamente su strada.¹¹ Inoltre, un tale progetto richiede il consenso da parte delle aziende che operano nel trasporto merci. A tale proposito il presente rapporto evidenzia i risultati dell'analisi del traffico merci in Alto Adige e fa luce sulle valutazioni degli spedizionieri altoatesini in merito alla realizzazione di un proprio terminal merci.

Il traffico con origine e quello con destinazione in Alto Adige registrano ciascuno circa 2.400 viaggi di mezzi pesanti per giorno lavorativo. Lo scambio di merci tra l'Alto Adige e le regioni italiane incide approssimativamente per il 60 per cento, mentre circa il 40 per cento del traffico riguarda le regioni d'oltralpe. I flussi di merci da e verso l'Alto Adige si concentrano in prevalenza sulle aree geograficamente più vicine del Nord-Italia, dell'Austria occidentale e della Germania meridionale. Circa il 70 per cento dello scambio di merci riguarda regioni che si trovano entro un raggio di 300 km di distanza. Tra le poche eccezioni che, nonostante la loro distanza maggiore, registrano uno scambio di merci con l'Alto Adige un po' più intenso si citano Colonia, Arnberg e Hannover nel nord della Germania.

I risultati del sondaggio tra gli spedizionieri dell'Alto Adige evidenziano che oltre un quarto di loro si serve della ferrovia per il trasporto merci. Nel caso delle aziende di spedizioni con 50 o più addetti questa frazione ammonta addirittura a due terzi. Tuttavia, l'interesse per un proprio terminal merci in Alto Adige è modesto: solo un quinto delle aziende di spedizioni se ne servirebbe. Se si considerano le aziende con 50 o più addetti, solo una su dieci sembra interessata. Come possibile ubicazione, circa due terzi dei sostenitori propendono per la zona di Bolzano o una località più a sud, mentre un terzo di essi preferirebbe una variante situata più a nord, nell'Alta Valle Isarco o nella zona di Bressanone. Pochissimi spedizionieri considerano il terminal merci di Trento Nord una valida alternativa a un terminale situato in Alto Adige.

Il volume delle merci che le aziende di spedizioni intervistate spedirebbero o ricevirebbero attraverso un terminal merci in Alto Adige corrisponde approssimativamente a 33 carichi di autocarro in uscita e 28 carichi di autocarro in entrata per ogni giorno di attività. Va

10 Commissione europea (2015). Analysis of the EU Combined Transport.

11 Commissione europea (2011). White paper on transport - Roadmap to a single European transport area.

tenuto presente, peraltro, che le quantità suddette risultano ripartite tra una pluralità di destinazioni geografiche diverse. Sia la merce in partenza che quella in arrivo si concentrerebbe per quasi il 90 per cento del suo volume totale su solo quattro aziende di spedizioni. Mentre gli spedizionieri con un elevato volume di merci punterebbero soprattutto sul trasporto ferroviario in modalità di trasporto combinato non accompagnato, le aziende che generano un volume di merci minore prediligono il servizio di trasporto combinato accompagnato (autostrada viaggiante).

Dai risultati si possono trarre le conclusioni di seguito esposte.

L'Alto Adige effettua la maggior parte dello scambio di merci con le regioni circostanti, mentre solo una parte relativamente modesta riguarda aree che si trovano a più di 300 km di distanza. Pare quindi che in Alto Adige non sia presente un volume sufficiente di merci con destinazioni ubicate a una certa distanza. Le aziende di spedizioni locali, inoltre, vedono con occhio critico la realizzazione di un terminal merci. Infine c'è poca chiarezza per quanto riguarda l'eventuale ubicazione del terminal. Sulla base di queste considerazioni sembra che attualmente non sussistano le premesse per un proprio terminal merci in Alto Adige. Date le crescenti restrizioni alla circolazione di merci su strada, tuttavia, è doveroso discutere su come possa essere garantito anche in futuro lo scambio di merci necessario per l'economia dell'Alto Adige.

ALLEGATO A CLASSIFICAZIONE NST 2007

Ai fini della trasmissione dei dati all'Ufficio Statistico dell'Unione Europea (EUROSTAT) si fa riferimento alla suddivisione per sezioni della NST 2007 (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport). A questo livello di dettaglio sono previste 20 posizioni, formate in parte mediante raggruppamento di divisioni CPA (Classifications of products by activity), in parte introducendo particolari categorie di merci rilevanti per la statistica sul traffico ma non richiamate nella CPA (es. Attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci).

Tabella A-1

Classificazione NST 2007 ai sensi del Regolamento (CE) n. 1304/2007 della Commissione del 7 novembre 2007

Sezione	Descrizione
1	Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca
2	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale
3	Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio
4	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi
5	Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio
6	Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati
7	Coke e prodotti petroliferi raffinati
8	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari
9	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
10	Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici
11	Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.; macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici; macchine ed apparecchi elettrici n.c.a.; apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni; apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici; orologi
12	Mezzi di trasporto
13	Mobili; altri manufatti n.c.a.
14	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti
15	Posta, pacchi
16	Attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci
17	Merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni); bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato; autoveicoli trasportati per riparazione; altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.
18	Merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme
19	Merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16
20	Altre merci n.c.a.

Fonte: Commissione europea

© 2017 IRE

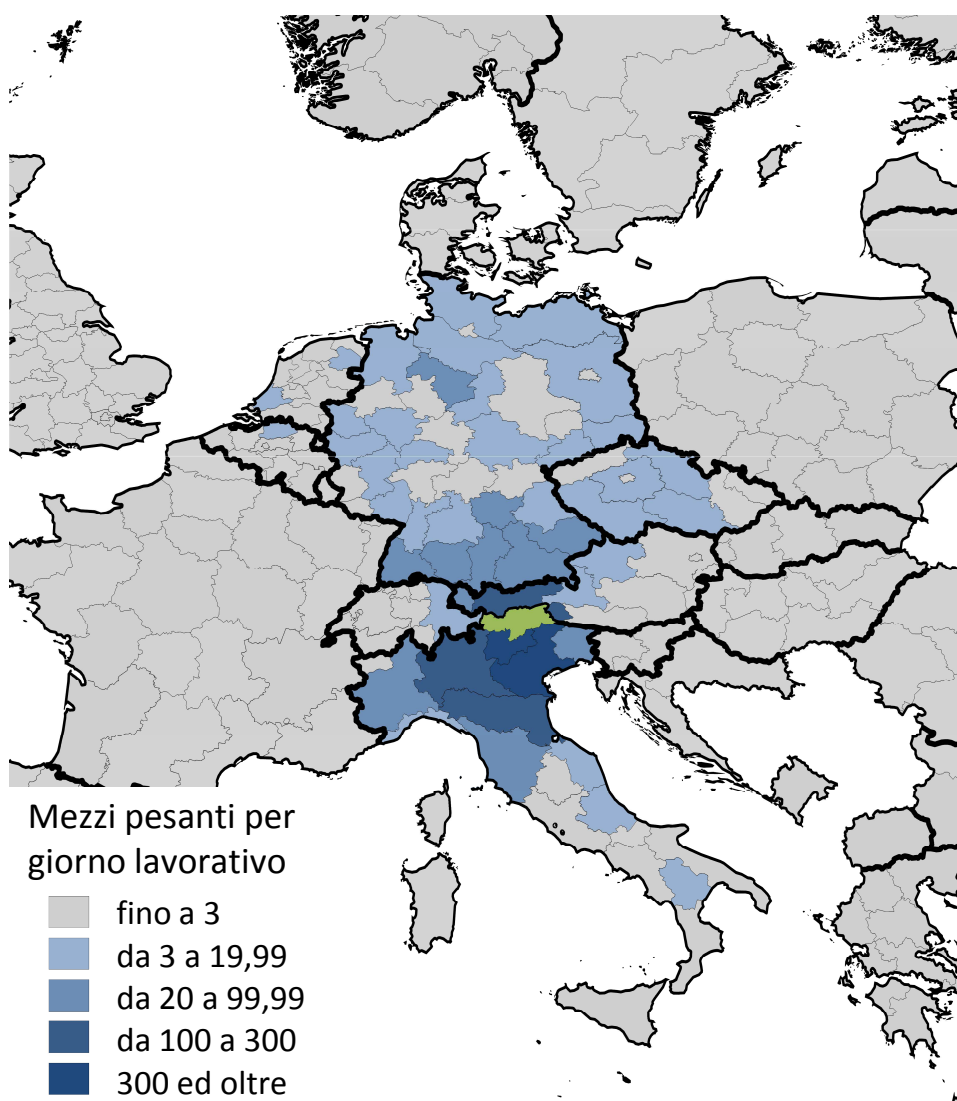
ALLEGATO B

TRAFFICO CON DESTINAZIONE IN ALTO ADIGE PROVENIENTE DALL'EUROPA

Illustrazione B-1

Viaggi di mezzi pesanti dalle altre regioni europee con destinazione in Alto Adige - 2016

Numero di mezzi pesanti per giorno lavorativo



Fonte: ASTAT (2016), Autostrada del Brennero (2016), CAFT (2015), EUROSTAT (2014); elaborazione IRE

© 2017 IRE

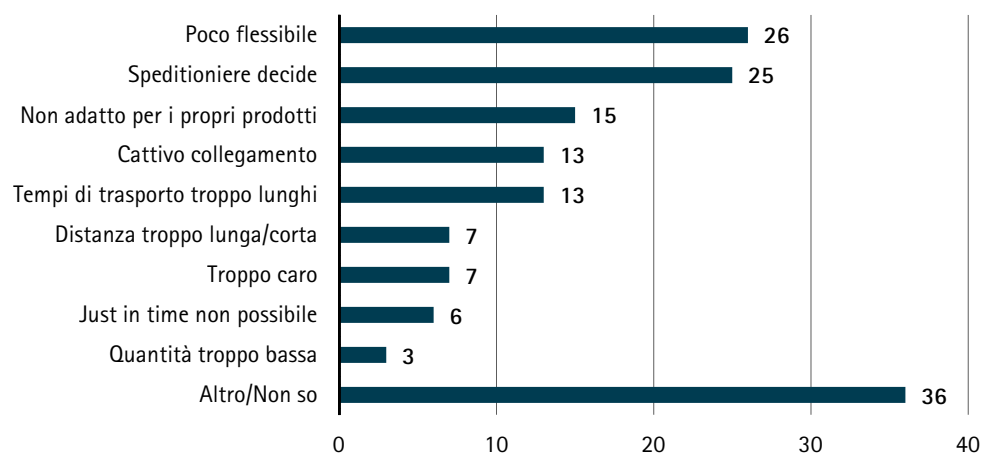
ALLEGATO C SONDAGGIO TRA LE AZIENDE DI IMPORT E EXPORT

Su alcune tematiche sono state intervistate, oltre alle aziende di spedizioni, anche le maggiori imprese di importazioni ed esportazioni dell'Alto Adige. Ai fini della presente indagine la popolazione statistica è data dalla totalità delle imprese altoatesine che nel periodo dal 2013 al 2015 hanno realizzato un volume medio di esportazioni o importazioni pari ad almeno 3 milioni di euro l'anno. Di queste 268 aziende, 96 (35,8 per cento) hanno partecipato al sondaggio. Poco meno di due terzi (62,5 per cento) delle aziende partecipanti hanno 50 o più addetti. Circa un quarto (26,0 per cento) occupa da 10 a 49 addetti, mentre l'11,5 per cento delle aziende partecipanti conta meno di 10 addetti. L'indagine è stata condotta nei mesi di dicembre 2016 e gennaio 2017 mediante sondaggio online (CAWI).

Illustrazione C-1

Motivi per cui la ferrovia non è stata utilizzata per il trasporto merci

Imprese esportatrici e importatrici; possibili più risposte



Fonte: IRE (rilevazione propria)

© 2017 IRE

IRE

Istituto di
ricerca economica

IRE – Istituto di ricerca economica
I-39100 Bolzano

Via Alto Adige 60
T +39 0471 945 708

ire@camcom.bz.it
www.camcom.bz.it/ire



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

