

CENTRI MERCI

Concetti. Si dividono in *autoporti*, se servono solamente il traffico merci su gomma, e *interporti*, se consentono l'interscambio modale tra autoveicoli e carri ferroviari. I centri merci intermodali hanno sostituito gli scali ferroviari diffusi capillarmente sul territorio presso le stazioni, da quando il traffico merci ferroviario – con la concentrazione dei traffici – è evoluto dalla spedizione e movimentazione di singoli carri merci alla formazione di treni completi a composizione bloccata. I centri merci richiedono un'ampia superficie pianeggiante (50–250 ha), devono essere direttamente accessibili dalla viabilità primaria, con raccordi possibilmente canalizzati, e devono essere ben serviti dalla viabilità locale che sopporta il traffico merci capillare e il pendolarismo degli addetti. Se intermodale, il centro merci è alimentato da un raccordo ferroviario proveniente dalla stazione più vicina (la diramazione ferroviaria non può avvenire in linea) e il terminal intermodale deve contenere un fascio di 3–9 binari rettilinei lunghi almeno 500 m.

Dimensionamento. La superficie complessiva necessaria dipende molto dal tipo di merci trattato e dai servizi forniti. In generale la capacità di movimentazione è stimata in circa 50 000 t/anno per ha. Pertanto, se T_m (milioni di tonnellate) è il traffico merci annuo acquisibile dalla nuova infrastruttura definito dall'analisi dell'interscambio nel bacino di riferimento (raggio di circa 50 km), la superficie di terreno necessaria S (ha) per il centro merci sarà: $S = 20 T_m$.

Per creare le auspicabili sinergie, oltre a concentrare e recintare diverse funzioni complementari (terminal ferroviario, ribalte e magazzini – sia frigo sia normali, in regime doganale –, aree di stoccaggio a breve/lungo termine), i centri merci forniscono i seguenti servizi:

- ai veicoli: rifornimento, lavaggio, sorveglianza, officine, boxe trasportatori;
- alle persone: mensa, ristorante, diurno, motel, minimarket, pronto soccorso;
- alle aziende: uffici per spedizionieri, operatori logistici, agenzie doganali, dogana, carrellamento stradale, magazzini a breve/lungo termine anche in regime doganale, pese elettroniche ecc.;
- di sicurezza: vigilanza/sorveglianza, controllo ingresso/uscita;
- informatici: EDP, borsa noli, localizzazione unità di carico, telecomunicazioni.

% di superficie territoriale delle componenti di un centro merci

Scalo ferroviario (manovra e composizione treni)	25–30%
Terminal intermodale (container, casse mobili, semirimorchi)	10–20%
Autoporto (ribalte e magazzini corrieri, spediz. e operatori logistica)	25–35%
Centro servizi (agenzie dogan., uffici spediz./trasp. centro dir./amm.)	5–6%
Aree comuni (zona ingresso/uscita, officina, lavaggio, parcheggi, verde)	5–10%
Viabilità interna (strade, stazioni di servizio, parcheggi lungo strade)	10–15%

Costi parametrici di realizzazione delle diverse opere (2002)

Investimento complessivo (valore medio)	2000	k€/ha
Terminal intermodale (binari e piazzali)	550	k€/ha
Magazzini finiti (altezza media 18 m, con soppalchi uffici)	0,43	k€/m ²
Magazzini finiti ecc. c.s., ma condizionati	0,50	k€/m ²
Centro servizi / uffici condizionati	0,65	k€/m ²

