



UNIONTRASPORTI

## STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL TRANSITO ATTRAVERSO IL BRENNERO

---

**Position paper del sistema camerale a favore  
della libera circolazione delle merci lungo il  
Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**

giugno 2019

*Un'iniziativa dei sistemi camerali  
di Emilia Romagna, Lombardia,  
Trentino Alto Adige e Veneto*



Gruppo di lavoro:

---

- Alfred Aberer – Segretario generale CCIAA Bolzano
- Alberto Olivo - Segretario generale CCIAA Trento
- Cesare Veneri - Segretario generale CCIAA Verona
- Roberto Crosta - Segretario generale Unioncamere Veneto
- Claudio Pasini - Segretario generale Unioncamere Emilia Romagna
- Stefano Bellei - Segretario generale CCIAA Modena
- Maurizio Colombo – Direttore operativo Unioncamere Lombardia
  
- Antonello Fontanili – Direttore Uniontrasporti

## Premessa

---

La strategia di difesa del territorio da parte del governo austriaco, ormai da qualche anno, si è concentrata sul contrasto all'ingresso dei camion all'interno dei propri confini. Già in due occasioni nel 2011 e nel 2016 le autorità locali avevano provato a introdurre limitazioni dell'accesso, sia in determinate fasce orarie che per alcune categorie merceologiche; limitazioni che però non sono state approvate dall'Unione europea che le ha ritenute illegittime.

Nonostante ciò, all'inizio del 2018 il governo austriaco ha nuovamente introdotto una limitazione dei transiti di veicoli merci pesanti in alcune giornate comprese tra i mesi di marzo e di novembre considerate a rischio dal punto di vista dell'incremento del traffico su gomma. Rispetto a tale provvedimento, sia il Governo italiano sia quello tedesco, su sollecitazione delle rispettive imprese di autotrasporto, hanno invitato l'Unione europea a sanzionare l'ennesimo intervento dell'Austria che viola il principio di libera circolazione delle merci e il divieto di imporre limitazioni al transito tra Stati comunitari.

Nei primi giorni di ottobre 2018, l'Assemblea del Land Tirolo ha varato, all'unanimità, un ulteriore insieme di limitazioni al traffico pesante che potrebbe entrare in vigore da agosto 2019. Sono previsti, tra l'altro, il divieto di circolazione dei tir euro 4 (gli euro 5 seguiranno nel 2021), l'inclusione dei tir euro 6 nel cosiddetto divieto settoriale e l'anticipo del divieto al sabato mattina nei fine settimana di gennaio e febbraio, con un'evidente disparità di trattamento rispetto ai trasporti che interessano il Tirolo, in termini di origine o destinazione delle merci.

Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'Ue sulla libera circolazione delle merci. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale.

Considerata l'importanza del valico del Brennero sia nella complessa maglia della rete core TEN-T sia per l'interscambio delle merci del nostro Paese, i sistemi camerali delle regioni del Nord attraversate dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino Alto Adige) hanno espresso una motivata preoccupazione per le conseguenze che queste misure promosse dal Tirolo potranno avere sugli scambi commerciali da/verso i Paesi partner europei, e in particolare con la Germania (primo partner commerciale per tutte queste regioni e per l'Italia intera), la stessa Austria, la Polonia e gli altri territori attraversati dal Corridoio.

L'iniziativa che il sistema camerale vuole intraprendere non intende limitarsi al semplice contrasto/opposizione alle misure unilaterali del Tirolo, ma vuole costruire le basi per un confronto aperto in sede comunitaria affinché - per tutelare lo sviluppo economico dei nostri territori e la possibilità per le nostre imprese di competere ad armi pari - non ci si debba ritrovare periodicamente nella situazione di dover difendere il diritto di libera circolazione delle merci, messo in discussione da un altro Stato membro.

La soluzione deve necessariamente passare attraverso una politica dei trasporti lungo l'arco alpino il più possibile condivisa, in grado di bilanciare le istanze ambientali con le ragioni dell'economia.

Appare evidente, da parte del Governo tirolese, una posizione completamente incentrata sui divieti che solo per alcuni aspetti evidenzia una motivazione di natura ambientale. Inoltre, non emergono proposte concrete per il miglioramento delle condizioni del trasporto intermodale e ferroviario, finalizzate a un reale shift modale.

Nel presente documento - sulla base delle analisi realizzate - si riportano alcune prime riflessioni sul tema, avanzando una serie di controproposte da condividere, in più fasi, con soggetti diversi. Una prima condivisione del documento e della posizione del sistema camerale è stata fatta in riferimento alle osservazioni<sup>1</sup> inviate al Governo Tirolese relativamente all'aggiornamento del Regolamento sulle emissioni inquinanti.

Quindi, tra i mesi di marzo e aprile 2019, è stato realizzato il "Roadshow per il Brennero" che ha permesso di condividere il documento con i territori e i principali soggetti interessati al tema.

L'obiettivo finale dell'iniziativa camerale è la creazione di una rete di alleanze su più livelli territoriali, in grado di fornire alla posizione del sistema camerale la massa critica necessaria per una produttiva interlocuzione con la Commissione europea.

---

<sup>1</sup> Alla fine del documento viene riportato il modello di lettera che ogni ente camerale coinvolto nell'iniziativa ha provveduto ad inviare al Dipartimento Protezione Ambientale del Tirolo, dopo averlo condiviso nelle proprie Giunte.

## Prime riflessioni

---

Sulla base dei dati e delle analisi realizzate e contenute nel report, si riportano di seguito alcune riflessioni che hanno permesso un primo confronto all'interno del gruppo di lavoro, da cui poi sono emerse alcune prime controproposte.

**Lungo il Brennero l'alternativa ferroviaria efficace e performante sarà attiva solo tra 10 anni. Fino ad allora, i flussi commerciali devono poter scegliere le modalità di trasporto migliori senza alcun vincolo unilaterale**

- Per agevolare il transito delle merci lungo l'arco alpino, l'Italia sta decisamente puntando sul **potenziamento della rete ferroviaria** anche attraverso lo stanziamento di ingenti risorse. Tuttavia, non si può trascurare il fatto che la durata di questi programmi di investimento è piuttosto ampia e pertanto nella fase di costruzione sarebbe opportuno tenere conto della necessità di garantire, in attesa che l'opera possa entrare in esercizio, alternative per attraversamento dei valichi compatibili con la dotazione infrastrutturale disponibile. Le strategie di contenimento del traffico stradale, poste in essere dall'Austria, sembrano invece non considerare questo passaggio, rendendo così più arduo e oneroso l'attraversamento dell'arco alpino.
- Se da una parte è opportuno interrogarsi sull'efficacia e l'efficienza complessiva di una scelta di politica dei trasporti, è allo stesso modo fondamentale tenere in adeguata considerazione **non solo gli scenari a regime**, ovvero con tutti gli interventi di contrasto, di incentivazione e di potenziamento infrastrutturale ultimati, ma anche le **condizioni di trasporto in corso d'opera**. Se l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede tempi lunghi e lunghissimi di realizzazione, le concomitanti politiche di contrasto all'uso della modalità stradale dovrebbero tener conto dell'oggettiva limitazione di offerta della principale modalità al trasporto terrestre alternativa, sia durante l'adeguamento, sia nel corso delle fasi di ripristino in caso di incidente o di danneggiamento dell'infrastruttura per altri eventi naturali.
- Le **politiche di limitazione al traffico su strada** lungo la catena alpina più che incrementare le modalità di trasporto alternative, in particolare ferroviarie, stanno sostanzialmente contenendo il flusso di traffico con evidenti contraccolpi negativi sul complesso dell'economia italiana.

Lo stato delle infrastrutture è attualmente uno dei principali colli di bottiglia dell'asse del Brennero e rende ancora più critica la gestione dei flussi di traffico e l'offerta di servizi di trasporto alternativi al tutto strada

- Negli ultimi anni il traffico, in termini di veicoli-km, lungo la A22 del Brennero è cresciuto in media del 4,5% annuo e, secondo le statistiche relative al primo semestre 2018, il trend si mantiene in crescita. L'attuale dotazione della A22 - aperta al traffico circa 50 anni fa - non è in grado di sopportare tali incrementi se non con interventi mirati e soprattutto realizzati in tempi brevi.
- Tra le **priorità di intervento** per limitare le conseguenze negative di questa progressione e favorire un uso sempre più efficiente dell'arteria, ci sono la realizzazione della terza corsia nei tratti con più alta densità di veicoli, per rendere più scorrevole soprattutto il traffico dei mezzi pesanti, e ridurre i casi di incolonnamenti e congestione; la realizzazione di parcheggi attrezzati e autoparchi per i TIR, al fine di facilitare la gestione delle soste notturne dei mezzi pesanti o delle emergenze in caso di incidenti o condizioni meteorologiche che rendono pericolosa la circolazione.
- Il **piano di investimenti della società di gestione** della tratta autostradale prevede la realizzazione di alcuni interventi principali come la realizzazione della terza corsia da Bolzano nord, nuove gallerie per bypassare Trento e Rovereto e opere complementari utili a collegare la rete stradale ordinaria con l'autostrada, per un importo complessivo dichiarato, da parte di Autobrennero, di oltre 4 miliardi di euro. Si tratta di progetti in discussione da anni, per i quali si aggiunge un'ulteriore incognita legata al rinnovo della concessione alla società di gestione, attualmente ancora in discussione.
- La **rete ferroviaria esistente**, a sua volta, non appare attraente. Le forti pendenze, il mancato adeguamento tecnologico la rendono poco competitiva e costosa. È necessario quindi che il gestore attui un piano di investimenti mirato, al fine di rendere la linea ferroviaria tradizionale un'opzione praticabile per il trasporto delle merci fino al completamento dei lavori della Galleria di Base, e successivamente un'alternativa alla linea ad Alta Velocità, in special modo per i collegamenti regionali.
- Al fine di trasferire efficacemente il traffico su rotaia non è sufficiente la realizzazione di una moderna tratta ad alta velocità, bensì c'è bisogno anche, e soprattutto, di **terminali efficienti lungo l'intero Corridoio** progettati per gestire i due principali sistemi di trasporto e di trasbordo (trasporto combinato accompagnato e non accompagnato), nonché attrezzati con nuove tecnologie di carico e scarico, e interconnessi con la rete di trasporto europea.

Piena consapevolezza che la Regione alpina è di fatto un patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci.

- Oltre a essere unica in termini ambientali, la Regione Alpina costituisce una cerniera fondamentale per l'integrazione europea e per il libero e fluido scambio commerciale di livello locale, continentale e mondiale. In considerazione di ciò, ferma restando la centralità delle popolazioni residenti e dei governi che le rappresentano nella individuazione delle misure necessarie per preservare l'area, non è allo stesso modo da trascurare il punto di vista di quanti dipendono dal transito attraverso questo territorio e contribuiscono alla sua preservazione attraverso il pagamento di corrispettivi economici commisurati ai danni arrecati.
- Se il patrimonio è universale, l'efficacia e l'efficienza delle misure orientate alla sua valorizzazione e protezione devono poter essere **valutate in modo indipendente e, per quanto possibile oggettivo e trasparente**. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della regione si stabilisce che tutti devono contribuire secondo il **principio del chi inquina paga** (residente e straniero), dall'altra, non si può allo stesso tempo decidere unilateralmente e senza un più ampio consenso in merito all'intensità e alla congruità delle misure, alla ratio della loro applicazione e, soprattutto, alla valutazione dell'efficacia degli interventi compensativi.
- La regione alpina è dunque il teatro di fenomeni che vanno ben oltre la dimensione nazionale dei singoli Stati che la compongono e si collocano all'interno di processi di scala europea, se non globale. Tutto ciò non può dunque infrangersi in politiche miopi che riducono la sostenibilità allo slogan "**not in my backyard**", ma richiede piuttosto una più obiettiva e distaccata analisi dell'efficacia delle misure fino ad oggi adottate.

Più che una politica di riequilibrio modale sembra piuttosto una strategia di contrasto all'attraversamento con evidenti conseguenze sui territori circostanti.

- Nell'arco alpino, dove transita la metà delle esportazioni dell'Italia e oltre il 70% dei flussi in import ed export dell'Italia con gli altri Paesi dell'UE, il **tentativo di bilanciare il trasporto merci tra strada e ferrovia** pare non essere riuscito, se è vero che nel 1980 il 55% delle merci che attraversavano i valichi di Austria, Svizzera e Francia utilizzava il treno, mentre oggi quella quota è scesa al 40%. È evidente, dunque, che le politiche adottate finora per la salvaguardia dell'ambiente, in particolare lungo l'arco alpino, invece di generare l'auspicato riequilibrio modale in favore della ferrovia, si sono tradotte in un **blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte.**
- I dati di traffico se, da una parte, indicano un'esplosione degli attraversamenti da Sud verso Nord e viceversa, dall'altra, mettono in evidenza una serie di **limiti delle misure poste in essere** per garantire la sostenibilità della regione alpina: in primo luogo, la crescita dei volumi di transito nella regione è meno "repentina" rispetto alle dinamiche evolutive del trasporto europeo e internazionale; in secondo luogo, il riversamento del traffico dalla strada al ferro non si avverte.
- Le **misure del passato (Svizzera e Austria)** sono state, da una parte, la disincentivazione dei transiti di camion attraverso limitazioni d'orario (divieto di attraversamento notturno) e la riscossione di tasse di scopo, dall'altra, il potenziamento della rete ferroviaria e l'incentivo al riequilibrio modale. Secondo una recente ricerca di Conftrasporto, dal 2004 al 2016, i proventi riscossi dai due principali Paesi della Regione (Svizzera e Austria) per le cosiddette tasse di scopo ammontano a circa 25 miliardi di euro. A fronte di tale impegno condiviso da imprese e istituzioni, non solo dei Paesi interessati, ma di tutta l'Europa e oltre, si è assistito tra il 2000 e il 2016 a una **crescita del traffico stradale lungo la catena alpina di oltre il 25%**, mentre quello ferroviario è aumentato di poco meno del 15%.



La sfida della sostenibilità è quella di favorire la mobilità di persone e merci in modo compatibile con l'ambiente: questo obiettivo non si raggiunge con i divieti, che non diminuiscono i trasporti ma li rendono meno efficienti producendo costi e inquinamento aggiuntivi, bensì puntando sull'innovazione.

- La mobilità lungo l'asse del Brennero è un aspetto centrale: chiudere l'asse del Brennero o anche solo limitarne la capacità di trasporto attraverso divieti o contingentamenti significa mettere a rischio oltre la metà di tutti i nostri scambi commerciali con l'estero. Le ricadute sulla competitività delle nostre imprese e sui posti di lavoro che garantiscono sarebbe grave,
- La raggiungibilità e l'apertura sono fondamentali per un territorio: creando nuove barriere si mette a rischio il benessere sociale di un territorio, di un intero Paese. I ripetuti divieti imposti in Tirolo provocano **concorrenza sleale** (il divieto di transito settoriale non vale per i mezzi provenienti o diretti in Tirolo, colpendo invece chi deve attraversare il Tirolo, come gli autotrasportatori italiani e tedeschi) e sono spesso **controproducenti**: il divieto di transito notturno ad esempio non consente un flusso dei trasporti continuo e concentra tutto il traffico pesante sulle ore del giorno.
- Secondo uno studio Isfort per Confrtrasporto, un'ora di ritardo per l'attraversamento del Brennero costa all'economia italiana **più di 370 milioni di euro all'anno**, 170 dei quali a carico dell'autotrasporto. Senza contare che la misura del contingentamento, che appare per nulla legata alle dichiarate finalità di tutela ambientale, viola il principio costitutivo della libera circolazione delle merci.

La strategia di conservazione ambientale produce effetti positivi, su alcuni fronti, e meno rassicuranti, su altri.

- La **razionalizzazione del trasporto su gomma** (coefficienti di carico più elevati, efficientamento degli spostamenti e riduzione dei ritorni a vuoto, ecc.) è senz'altro uno degli impatti più positivi.
- Meno positiva è invece la cosiddetta **diversione del traffico** provocata dalle limitazioni/imposizioni, ovvero il trasferimento di quote di traffico verso assi stradali meno restrittivi e onerosi collocati al di fuori della Regione alpina o in Stati della stessa regione dove le limitazioni sono meno incisive.
- Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'UE sulla libera circolazione della merce. Esistono altre misure più opportune per migliorare la qualità dell'aria, come ad esempio **l'introduzione di un limite dinamico di velocità e la trasformazione del parco veicoli**. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale. Nelle province di Trento e Bolzano, inoltre, l'offerta alternativa su rotaia è insufficiente: l'Alto Adige non dispone di un interporto e quello di Trento necessita di essere valorizzato.
- Occorre inoltre non creare false aspettative riguardo allo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia: si tratta di un obiettivo chiaramente importante e condivisibile, ma al momento attuale lungo la tratta del Brennero non esiste l'infrastruttura adeguata e non ci sono treni sufficienti a trasportare le merci che viaggiano in autostrada. Per favorire lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia bisogna **potenziare la rete infrastrutturale e garantire un servizio a condizioni competitive**: il tunnel di base del Brennero sarà fondamentale in questo senso.

Nessun intervento di lungo periodo per la regolazione dei traffici e per la salvaguardia dell'ambiente risulta efficace se non è supportato da norme condivise e omogenee.

- La **condivisione è prima di tutto normativa**. Ad oggi la normativa europea soprattutto in campo ferroviario risulta ancora frammentata e limitata dalle regolamentazioni nazionali che non tengono conto di alcuni principi di interoperabilità non solo fisica, ma anche operativa.
- Le Alpi sono una barriera naturale che separa l'Italia dall'Europa che ha stimolato nell'ultimo secolo l'applicazione di soluzioni di alta ingegneria per garantire il transito di persone e merci. Se da un lato i colli di bottiglia infrastrutturali agli attraversamenti transfrontalieri sono una priorità nel progetto complessivo della rete TEN-T, non sembrano altrettanto prioritarie **soluzioni per il superamento dei limiti e delle differenze normative** che nei fatti contribuiscono a rendere poco competitivo il trasporto ferroviario. Un esempio sono le disposizioni di sicurezza per la marcia dei treni che adottano sistemi differenti per ciascun paese e non in grado di interagire tra loro.
- La standardizzazione delle regole parte anche dall'adozione di un **linguaggio comune e compreso da tutti**. Ad oggi gli operatori ferroviari richiedono che anche il personale di macchina straniero conosca i regolamenti nella propria lingua. Questo costituisce uno dei principali ostacoli alla creazione di servizi ferroviari internazionali davvero efficienti e attrattivi. Da più parti sta emergendo l'esigenza di adottare l'inglese come mezzo di comunicazione internazionale nel traffico ferroviario.

## Misure alternative ai divieti

---

La posizione delle Camere di commercio lungo l'asse del Brennero è critica rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue, in netta violazione dei trattati internazionali, ma allo stesso tempo vuole essere propositiva e aperta alla discussione in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da applicarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.

I divieti non sono evidentemente l'unica soluzione per la riduzione di tutte le esternalità legate al traffico stradale. La condivisione delle problematiche e la cooperazione tra gli stakeholders istituzionali ed economici appartenenti ai Paesi interessati dai traffici in transito lungo il Brennero possono favorire la ricerca e l'applicazione di soluzioni alternative, realizzabili anche nel medio periodo e con costi sostenibili, in attesa che la Galleria di Base e le relative vie di accesso entrino a regime.

Quelli che seguono sono primi suggerimenti derivanti da analisi preliminari delle principali grandezze che caratterizzano il territorio di studio e dall'osservazione di cosa si sta facendo non solo in Italia ma anche all'estero per la sostenibilità ambientale dei trasporti e una più razionale distribuzione dei traffici tra le diverse modalità di trasporto disponibili.

L'elenco di misure alternative indicate di seguito - sebbene non sia esaustivo - costituisce comunque un punto di partenza per il confronto tra i sistemi camerali promotori della presente iniziativa (Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto) con i competenti referenti regionali e nazionali per l'avvio di una rete di alleanze che comprenda anche i rappresentanti dei settori dell'autotrasporto e della produzione, al fine di creare una massa critica in grado di avanzare proposte unitarie e condivise in sede europea.

### Alternative ai «divieti di transito»

- È opportuno prevedere lo **stesso trattamento per traffico di transito e traffico con O/D Tirolo** per evitare il rischio di una forte discriminazione per le aziende produttrici italiane rispetto a quelle austriache.
- È possibile prevedere l'attuazione dei divieti in base alle emissioni ma traslata temporalmente, al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per **rinnovare il proprio parco veicolare**. Una possibile controproposta da applicare a tutti i mezzi, senza distinzione di provenienza o destinazione:
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 4 a partire dal 1/1/2022
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 5 a partire dal 1/1/2025
  - Libera circolazione per i mezzi Euro 6 e tutti gli altri mezzi a basso impatto
- È auspicabile prevedere politiche di investimento sostanziali su base continuativa come avviene in Germania e Francia dove si realizzano **sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli** nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza e si offrono **due anni di transito gratuito sulle autostrade (MAUT)** ai veicoli ad alimentazione alternativa

(GNL) e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso sia in Spagna che in Germania si studia un **piano di rottamazione dei veicoli ante Euro 6 con sostanziali fondi dedicati** .

- In Italia, si può fare riferimento al D.M. 211 del 20/4/2018 per i **contributi per gli investimenti per veicoli a basso impatto ambientale e per il trasporto** intermodale: 9,6 mln euro per veicoli GNL, elettrici e ibridi (incentivi da 4 a 20mila euro); 9 mln euro per veicoli Euro 6 (da 5 a 10mila euro); 14 mln euro per rimorchi e semirimorchi intermodali (max 5mila euro) e 1 mln euro per Casse mobili.
- Inoltre è opportuno evidenziare che tre regioni della macroarea di studio (assieme al Piemonte), nel 2017 hanno sottoscritto **l'Accordo di bacino padano** per l'attuazione di misure congiunte per il miglioramento della qualità dell'aria. Si tratta di un accordo che prevede:
  1. limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel perfettamente in linea con le scadenze ipotizzate dal presente documento per quanto riguarda l'asse del Brennero;
  2. ecobonus per la sostituzione dei veicoli oggetto delle limitazioni

Come segnalato da alcune associazioni, l'Accordo di bacino padano - come le misure di incentivazione per il rinnovo del parco veicolare deliberate su scala regionale - presentano una serie di limiti:

- a. importi stanziati per il rinnovo del parco veicolare inadeguati rispetto alla consistenza del parco stesso ed in particolare dei mezzi oggetto dei divieti;
- b. contributi utilizzabili solo per i veicoli N1 e N2, con esclusione dei veicoli N3 (massa > 12 t), mentre i divieti interessano tutte e tre le classi;
- c. incentivi validi solo per i veicoli destinati al trasporto di merci in conto proprio;
- d. agevolazioni valide solo per l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, a metano e a gpl.

## Alternative ai «divieti settoriali»

- L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – legno, prodotti della chimica-plastica; metalli, macchinari e apparecchiature – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare **un'imposizione inaccettabile** che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica, ma all'intero settore produttivo. I danni non saranno limitati alle imprese italiane, ma si estenderanno inevitabilmente ai sistemi imprenditoriali della Germania e di tutti i paesi che utilizzano il Corridoio Scan-Med per il loro interscambio commerciale con il nostro Paese.
- Un **eventuale «divieto settoriale»** (solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo) potrà comunque essere ipotizzabile solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa, efficiente e competitiva (BBT dal 2028). Al limite, si potrebbero individuare alcune tratte che presentano già oggi condizioni di efficienza/competitività accettabili.

- Allo stato odierno infatti non ci sono **alternative al tutto-strada** in quanto, con l'attuale infrastruttura ferroviaria e terminali ferroviari già intasati, non sarebbe possibile aumentare lo shift modale. La vecchia linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi quasi la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base.

### Alternative ai «divieti notturni»

- L'Austria è l'unico paese dell'arco alpino a differenziare il **pedaggio diurno da quello notturno**. Si tratta di una posizione in linea con i divieti previsti soprattutto per il traffico di transito e che oggi risparmiano solo i mezzi Euro 6. Dal 1/1/2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte.
- Il divieto notturno rappresenta una norma «miope» che non considera le conseguenze negative. L'eliminazione del divieto notturno in Austria potrebbe infatti contribuire a rendere ancora **più fluido e sicuro il traffico** ed eviterebbe il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina. A questo poi nei primi mesi del 2019, si è aggiunto il divieto del fine settimana esteso anche al sabato mattina che crea inevitabilmente un traffico particolarmente intenso ogni venerdì (che ha probabilmente contribuito ai disagi creati dalla chiusura della A22 il primo venerdì di febbraio, in occasione di una forte nevicata).
- Il traffico notturno sarebbe comunque meno impattante e l'aspetto dell'inquinamento acustico potrebbe essere superato prevedendo delle innovative **barriere antirumore** lungo le tratte più sensibili.
- Se davvero l'obiettivo del Tirolo è di natura ambientale, una soluzione potrebbe essere quanto si sta sperimentando con il progetto BrennerLEC, ovvero la **riduzione dinamica della velocità** sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti, magari in particolari tratti e in particolari giornate.

## Comunicazione inviata al Governo Tirolese

---

Il governo provinciale tirolese ha avviato nel 2018 una "Procedura di aggiornamento" del regolamento legato alla **legge sulla tutela dalle emissioni in atmosfera** (IG-L), nella quale trovano applicazione in particolare le direttive UE sulla qualità dell'aria, e che si prefigge come obiettivi essenziali la protezione continua dalle sostanze inquinanti e dannose per l'atmosfera come pure la riduzione preventiva delle emissioni di inquinanti. Questo aggiornamento contiene una serie di modifiche del regolamento di divieto di guida notturna, del regolamento di divieto del traffico settoriale e del regolamento di divieto di guida Euroclass.

Di seguito si riporta il modello di comunicazione inviata - dai diversi enti camerali coinvolti nell'iniziativa - al Dipartimento per la protezione ambientale a Innsbruck, nel quale sono state sintetizzate riflessioni e controproposte emerse dalle analisi e dal confronto.

### **Premessa**

*Il Sistema Camerale (composto dalle Camere di Commercio e dalle loro Unioni regionali) posizionato lungo l'asse del Brennero è fortemente critico rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue, in aperta violazione dei trattati internazionali. Allo stesso tempo il Sistema Camerale è aperto alla discussione e pronto ad avanzare proposte in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da attuarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.*

### **Salvaguardia ambientale e sviluppo delle relazioni economico-commerciali non sono tra loro incompatibili**

*Il Sistema Camerale è pienamente consapevole dell'importanza e della fragilità della macroregione alpina, patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della macroregione è già stabilito che "tutti" – operatori locali ed operatori stranieri - debbano contribuire secondo il principio del "chi inquina paga", dall'altra, non è accettabile che si venga messi di fronte a decisioni unilaterali, prive di ampio consenso in merito all'intensità ed alla congruità delle misure, alla ratio della loro applicazione e, soprattutto, alla valutazione dell'efficacia degli interventi compensativi.*

*La salvaguardia dell'ambiente infatti non è soltanto una priorità per entrambi i versanti dell'arco alpino, ma anche per territori contigui quali la pianura Padana. Per questo motivo, il Sistema Camerale lungo l'asse del Brennero, pur rigettando la politica dei divieti senza alternative, è comunque interessata e disponibile a trovare un punto di equilibrio tra la salvaguardia dell'ambiente e lo sviluppo delle relazioni economico-commerciali.*

*Le politiche adottate finora per la salvaguardia dell'ambiente - in particolare lungo l'arco alpino - invece di generare l'auspicato riequilibrio modale in favore della ferrovia, si sono tradotte in un blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte. In tale contesto, la sfida della sostenibilità è quella di favorire la mobilità di persone e merci in modo*

*compatibile con l'ambiente: questo obiettivo non si raggiunge con i divieti, che non diminuiscono i trasporti ma li rendono meno efficienti producendo costi e inquinamento aggiuntivi, bensì puntando sull'innovazione.*

*Il trasporto merci pesante attraverso il Brennero – come qualsiasi altro collegamento che coinvolga paesi appartenenti alla UE - non può accettare «soluzioni unilaterali» che impongano divieti, ma esclusivamente interventi e proposte finalizzate ad una movimentazione economicamente sostenibile e rispettosa dell'ambiente. Si tratta di una questione fondamentale per il trasporto su strada italiano, visto che il 70% dell'interscambio commerciale del nostro Paese passa attraverso le Alpi e il Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i mercati del Centro e del Nord Europa.*

*Lungo il Brennero l'alternativa ferroviaria, efficace e performante, sarà attiva solo tra 10 anni. Fino ad allora, i flussi commerciali devono poter scegliere le modalità di trasporto migliori senza alcun vincolo unilaterale. Se l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede tempi lunghi di realizzazione, le concomitanti politiche di contrasto all'uso della modalità stradale devono tener conto dell'oggettiva limitazione di offerta della principale modalità alternativa al trasporto terrestre.*

*La soluzione deve quindi necessariamente passare dalla ricerca ed attuazione di una politica dei trasporti attraverso l'arco alpino il più possibile condivisa, che bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia. In quest'ottica, si riportano di seguito alcune osservazioni critiche e proposte relativamente alla politica dei diversi divieti pianificata dal Governo del Tirolo.*

### **Osservazioni ai divieti pianificati dal Governo tirolese**

- *Il sistema camerale posizionato lungo l'asse del Brennero è contrario a qualsiasi forma di divieto che possa essere in contrasto con il principio di libera circolazione delle merci, una delle quattro libertà fondamentali dell'Unione europea sancita e regolata dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (artt. 28-37). Sarà semmai possibile prevedere l'attuazione dei divieti in base alle emissioni solo in prossimità dell'apertura della nuova Galleria di Base del Brennero. Al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per rinnovare il proprio parco veicolare, si potranno ipotizzare limitazioni di transito da applicare a tutti i mezzi, senza distinzione di provenienza o destinazione, che prevedano il blocco per i mezzi Euro IV a partire dal 1/1/2022 e per i mezzi Euro V a partire dal 1/1/2025. Deve essere invece assicurata la libera circolazione per i mezzi Euro VI e tutti gli altri mezzi a basso impatto, prevedendo anche sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza.*
- *In ogni caso appare inaccettabile la disparità di trattamento prevista per il traffico merci di transito rispetto a quello con origine e/o destinazione il Tirolo, decisione che produrrebbe una evidente e forte discriminazione per le economie e le aziende produttrici presenti al di fuori delle aree definite dal Tirolo, in primis quelle italiane e quelle tedesche, ed i relativi interscambi.*



- *L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – legno, prodotti della chimica-plastica, metalli, macchinari e apparecchiature – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare una limitazione non accettabile che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica italiana, ma all'interno settore produttivo del "made in Italy". Allo stato attuale, non ci sono alternative realistiche e praticabili al "tutto-strada" in quanto, con l'attuale infrastruttura ferroviaria e terminali ferroviari esistenti, non sarebbe possibile aumentare lo shift modale. L'attuale linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi pressoché la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base. Quindi l'ipotesi di un eventuale «divieto settoriale» - solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo - potrà essere presa in considerazione solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa, efficiente e competitiva (non prima del 2027 con l'apertura del BBT);*
- *Ad oggi, solo i mezzi Euro 6 possono attraversare il territorio austriaco durante la notte, pagando oltretutto un pedaggio superiore a quello diurno. Dal 1/1/2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte. Il sistema camerale ritiene il divieto notturno una norma «miope» che non considera le conseguenze negative generate da tale divieto in primo luogo sul traffico diurno. Pertanto si chiede l'eliminazione del divieto notturno in Austria, per contribuire a rendere più fluido e sicuro il traffico, evitando il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina e l'aumento del traffico diurno. Il traffico notturno è comunque meno impattante e l'aspetto dell'inquinamento acustico potrebbe essere superato prevedendo delle innovative barriere antirumore lungo le tratte più sensibili.*

### **Proposte alternative ai divieti pianificati dal Governo tirolese**

*Il sistema camerale evidenzia inoltre anche una serie di interventi, da realizzarsi sia sul versante italiano che su quello austriaco, utili a favorire l'intermodalità, condizione fondamentale per auspicare un rapido shift modale:*

- *è necessario ed indispensabile accelerare i lavori relativi alle tratte ferroviarie di accesso da nord e da sud in modo tale che, quando la Galleria di Base del Brennero entrerà in funzione, come previsto, nel 2027, vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;*
- *in attesa del completamento della Galleria del Brennero nel 2027, occorre comunque migliorare la linea ferroviaria esistente, dotandola delle tecnologie più avanzate, in modo tale da renderla una valida alternativa alla linea ad elevata capacità in galleria. L'integrazione delle tratte esistenti in un futuro sistema di mobilità proprio della macroregione può contribuire in modo significativo ad incrementare l'utilizzo della ferrovia nel suo complesso e, di riflesso, a conseguire anche nel campo del trasporto passeggeri il trasferimento dalla strada alla rotaia, riducendo così il traffico privato;*



- *occorre infine dotarsi di terminali intermodali efficienti lungo l'intero Corridoio, progettati per gestire i due principali sistemi di trasporto e di trasbordo (trasporto combinato accompagnato e non accompagnato), nonché attrezzati con nuove tecnologie di carico e scarico e dimensionati sul territorio sulla base delle esigenze e delle finalità.*