



**Amt der Tiroler
Landesregierung
Abteilung Umweltschutz
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
(Austria)**

umweltschutz@tirol.gv.at

Procedura di valutazione dei progetti di ordinanza del Governatore del Tirolo inerenti la legge sul controllo delle immissioni-aria (modifiche all'ordinanza sul divieto di transito notturno, all'ordinanza sul divieto di trasporto settoriale e all'ordinanza sul divieto di circolazione dei veicoli appartenenti a determinate classi Euro

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 e' 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, l'Unione regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia-Romagna – nell'ambito dell'iniziativa assunta dal 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

- L'Unione regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia-Romagna è contraria 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 è 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 i relativi interscambi;

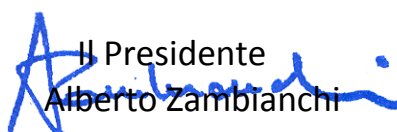
- L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – legno, prodotti della chimica-plastica, metalli, macchinari e apparecchiature – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare una limitazione non accettabile che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto 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'odierna vecchia linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi pressoché la stessa quantità di tonnellate di merce della nuova linea ferroviaria del Gottardo. 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. L'Unione regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia-Romagna 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

L'Unione regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia-Romagna evidenzia inoltre anche una serie di interventi, da realizzarsi sia sul versante italiano che su quello austriaco, necessari per favorire l'intermodalità, condizione fondamentale per auspicare un rapido shift modale:

- E' 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 2028, vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;
- in attesa del completamento della Galleria del Brennero nel 2028, 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.

Il Presidente

Alberto Zambianchi