



## Rischi per l'economia dalle limitazioni al traffico sull'asse del Brennero

*Il presidente di Unioncamere Emilia-Romagna, Alberto Zambianchi scrive al Governo del Tirolo mettendo in evidenza alcune osservazioni ai divieti pianificati*

In Austria, il Governo del Land del Tirolo ha presentato il nuovo piano di misure da attuare in caso di superamento dei valori limite nell'aria, finalizzate alla riduzione delle emissioni. Il progetto prevede per i mezzi pesanti progressive modifiche attraverso ordinanze ai divieti di circolazione notturno, di transito settoriale e per classi euro.

Le misure in programma danneggerebbero infatti negativamente l'economia italiana limitando la mobilità.

Per questo, le **Camere di commercio e Unioni regionali** posizionati lungo l'asse del Brennero esprimono forte criticità riguardo a qualsiasi forma di provvedimento che limiti la libera circolazione nella 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**, quali tratte di accesso efficienti anche legate alla modalità ferroviaria, in attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.

### **Salvaguardia ambientale e relazioni economico-commerciali non sono 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 e 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 e alla congruità delle misure, alla ratio della loro applicazione e, soprattutto, alla valutazione dell'efficacia degli interventi compensativi.

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 **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 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 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 ed 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.**

L’ipotesi di un “divieto settoriale” **in base alle emissioni** - 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 operativa, efficiente e competitiva quindi con l’apertura della nuova Galleria di Base del Brennero (anno 2027).

**Nell’ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza**, al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto, **prevedendo anche sistemi di premialità incentivante**, 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 gli altri mezzi a basso impatto.

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.**

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’intero settore produttivo del “made in Italy”.

L’Unione regionale delle Camere di Commercio dell’Emilia-Romagna ritiene inoltre che il **divieto notturno di transito dal 1/1/2021 per i mezzi Euro VI** (finora consentito pagando oltretutto un pedaggio superiore), **sia una norma “miope” che non considera le conseguenze negative generate 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.

**L'UnionCamere Emilia-Romagna evidenzia alcune proposte alternative ai divieti pianificati dal Governo tirolese.**

Si tratta di una serie di **interventi**, da realizzarsi sul versante italiano e austriaco, necessari per favorire l'intermodalità, condizione fondamentale per un rapido shift modale:

l'accelerazione dei **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 vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;

il miglioramento della **linea ferroviaria esistente**, dotandola delle tecnologie più avanzate, in modo tale da renderla una valida alternativa alla linea ad elevata capacità in galleria;

la costruzione di **terminali intermodali efficienti** lungo il 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.

Il Presidente  
Alberto Zambianchi

