



UNIONTRASPORTI



IL BRENNERO E LA POLITICA DEI TRASPORTI ATTRAVERSO LE ALPI

Contributo del sistema camerale per un corretto equilibrio
tra istanze ambientali e sviluppo economico dei territori

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

Executive summary

I contenuti del report

Il report elaborato da Uniontrasporti offre un quadro sintetico e aggiornato di alcune variabili collegate alle criticità dell'autotrasporto italiano derivanti dai divieti imposti dal Tirolo lungo l'asse del Brennero. Gli aspetti presi in considerazione sono principalmente tre: lo stato di avanzamento dei progetti del corridoio Scandinavo- Mediterraneo, l'import/export delle imprese italiane con i paesi che sono interessati dal corridoio e quindi raggiungibili transitando per il Brennero e, infine, l'analisi dei dati di traffico stradale e ferroviario lungo le reti che attraversano il valico e una disamina dei risultati del monitoraggio delle emissioni di NOx sul versante italiano e austriaco.

Stato di avanzamento del corridoio Scandinavo - Mediterraneo

Il corridoio Scandinavo – Mediterraneo è un asse cruciale sulla direttrice nord - sud per l'economia europea. Il corridoio si estende dalla Finlandia e dalla Svezia a nord fino all'isola di Malta a sud, attraversando Danimarca, Germania e l'Italia. La parte continentale del corridoio scorre in un'area che ospita il 34% della popolazione dell'Ue (compresa la Norvegia) e produce il 40% circa del PIL comunitario. Le modalità "lineari" assegnate al corridoio sono prevalentemente ferroviaria (9.337 km) e stradale (6.372 km). Dal punto di vista dell'estensione circa un terzo delle reti e dei nodi si trovano in territorio italiano.

A ottobre 2018 risultava completato il 17% degli oltre 800 progetti programmati dai Paesi attraversati. Il maggior numero di questi sono in capo alla Germania e all'Italia che hanno anche la quota maggiore di costi, rispettivamente 176 e 140 miliardi di euro. Complessivamente per tutte le modalità di trasporto in Italia restano da completare, entro il 2030, progetti per oltre 30 miliardi di euro, la maggior parte relativi ad infrastrutture ferroviarie.

L'investimento italiano sull'asse ferroviario Monaco – Verona si suddivide in due interventi: la tratta italiana del nuovo valico del Brennero con la galleria di base e l'asse ferroviario Fortezza-Verona per un costo complessivo pari a 5,7 miliardi. L'elemento altamente innovativo delle nuove prestazioni di linea sarà l'abbattimento della pendenza massima che nella galleria di base del Brennero sarà contenuta entro il 7‰ e sulla linea Fortezza-Verona entro il 12,5‰, rispetto alle pendenze attuali rispettivamente del 25‰ lungo il valico e del 23‰. Il termine dei lavori con l'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria è previsto nel 2028.

Le variabili economiche,

Nel 2019 l'export italiano ha segnato un ulteriore balzo in avanti toccando i 480 miliardi di euro (+3,2%), confermando un trend che prosegue da circa un decennio, Il saldo della bilancia commerciale si attesta su 56 miliardi di euro, in crescita del 43% rispetto all'anno precedente. Questo andamento mette in evidenza la forte dipendenza dell'economia italiana dalle esportazioni che rappresentano l'unico contributo in grado di bilanciare il calo delle altre componenti del PIL. Il valore dell'interscambio con l'Ue è di circa 522,7 miliardi, di cui 170 verso i Paesi dell'asse Scandinavo – Mediterraneo con la Germania come principale mercato. Per sottolineare la rilevanza di quest'asse, nel report è stata considerata un'area chiamata "Scan-Med allargato" che comprende anche Polonia, Slovacchia e Rep. Ceca in considerazione della loro posizione strategica rispetto al

corridoio. In questo caso il valore degli scambi sale 214 miliardi. In un tale contesto le merceologie sottoposte a divieto settoriale da parte del governo del Tirolo hanno totalizzato circa 300 miliardi di euro di scambi rispetto all'Ue28, di cui quasi 158 dovuti alle esportazioni. Il valore verso l'area dello Scan-Med allargato è pari a 136,6 miliardi.

Nei primi 9 mesi del 2020, alle criticità di tipo congiunturale si sono aggiunti gli effetti della pandemia da covid-19. Le statistiche disponibili mostrano una riduzione del commercio con l'estero di circa 52 miliardi complessivi (-13,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La riduzione maggiore è stata registrata nella prima parte dell'anno coincidente con il periodo di lockdown più rigido e con la chiusura dei confini nazionali in tutta l'area Schengen.

Attualmente, il valico del Brennero è interessato da un quarto dell'intero traffico merci transalpino e conserva la sua funzione di via di transito e di trasporto di cruciale importanza per l'Europa. Nel 2019 vi sono transitate 53,7 milioni di tonnellate di merci. La distribuzione tra strada e ferrovia ha raggiunto una proporzione intorno al 74% e 26% rispettivamente. Una delle criticità che limitano l'utilizzo della modalità ferroviaria per attraversare il valico del Brennero è la capacità della linea ferroviaria attuale, che ha raggiunto un livello di saturazione prossimo all'80%.

I traffici e l'impatto ambientale

La direttrice Verona – Monaco che comprende le autostrade A22 in Italia e A12 e A13 in Austria è una delle più trafficate dell'arco alpino. Tramite immagini satellitari, nel report sono stati affiancati i contesti territoriali e urbanistici nei quali si collocano queste infrastrutture. Un primo risultato di questo confronto visivo è che è la A22 a impattare maggiormente sulle aree urbane, in quanto nel suo percorso tocca alcuni importanti nodi urbani come Rovereto, Trento, Bolzano e Bressanone. Di converso la A13 si snoda prevalentemente in una zona montuosa con pochi centri abitati, mentre la A12 nella tratta di attraversamento di Innsbruck è stata completamente interrata riducendo al minimo qualsiasi impatto ambientale. La principale motivazione richiamata dal governo tirolese per giustificare i divieti all'autotrasporto è, appunto, quella della riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi pesanti. Tuttavia, i dati di traffico diffusi da ASFINAG, la concessionaria autostradale austriaca, evidenziano una crescita del traffico locale, in particolare di mezzi pesanti, a dimostrazione che la capacità lasciata libera dai mezzi pesanti italiani e tedeschi è stata presto occupata dai veicoli tirolesi.

L'innovazione tecnologica ha permesso di produrre veicoli con livelli di immissione di sostanze inquinanti sempre più bassi con benefici evidenti sulla qualità dell'aria, nel lungo periodo. Un progresso che insieme a misure di tipo normativo ha permesso di ridurre il livello di emissioni anche sulle autostrade tirolesi, costantemente da circa 10 anni.

Durante il lockdown, la mobilità privata è calata mediamente del 75% mentre quella dei mezzi pesanti di poco più del 30%. Tuttavia, le rilevazioni sulla qualità dell'aria evidenziano come non ci sia stato un aumento dell'emissione NOx o PM10 che possa essere imputato ai mezzi pesanti in circolazione.

Le proposte del sistema camerale italiano

Il report elaborato da Uniontrasporti vuole essere un'analisi scientifica, senza il pretesto di essere esaustiva, sul tema del transito attraverso il Brennero.

Nel corso di uno degli anni più difficili per l'economia mondiale, l'azione del sistema camerale italiano a difesa dei principi di funzionamento dell'Unione europea non si è fermata. È stato sempre evidenziato come il funzionamento del mercato unico europeo ed in particolare dell'economia italiana sia messo in seria discussione dai divieti unilaterali del Tirolo. L'impatto delle suddette misure sulle esportazioni italiane sarà poi ulteriormente amplificato dalle avverse condizioni economiche causate dalla pandemia di COVID-19.

In tale contesto, il sistema camerale – in piena sintonia con le principali rappresentanze di impresa nazionali – ha individuato **10 misure** come approccio alternativo e propositivo alla soluzione delle problematiche che caratterizzano l'asse del Brennero, e in piena contrapposizione con le misure unilaterali tirolesi che appaiono in palese conflitto con il diritto europeo.

Di seguito si riporta l'elenco delle misure individuate, senza alcun riferimento all'ordine di priorità.

1. Promuovere un'ambiziosa politica TEN-T

La rete TEN-T deve essere completata al più presto al fine di eliminare tutte le strozzature lungo i corridoi europei dei trasporti e promuovere la competitività dell'Unione europea.

2. Completamento dei progetti infrastrutturali

È necessario il pieno sostegno dei responsabili politici locali e nazionali in Germania, Austria e Italia per garantire che il BBT e le linee ferroviarie d'accesso vengano completate il più rapidamente possibile.

3. Riesame dell'impatto dei veicoli pesanti sulla qualità dell'aria

Utilizzo delle professionalità presenti all'interno della Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) o istituzione di un gruppo di esperti all'interno della Commissione europea per valutare l'impatto del traffico pesante e leggero sulla qualità dell'aria lungo l'intera direttrice del Brennero, ed in particolare nel Land del Tirolo.

4. Utilizzo dell'infrastruttura 24 ore su 24

I camion più puliti e più ecologici (Euro VI, GNL, elettrico, idrogeno, ecc.) devono poter utilizzare l'infrastruttura stradale 24 ore al giorno, senza sovrapprezzo notturno per l'uso durante la notte. Una tale distribuzione dei flussi di traffico contribuirebbe a evitare picchi di traffico e ad alleviare l'infrastruttura stradale durante le ore di punta.

5. Sistema di incentivi per la modernizzazione della flotta

Le autorità nazionali e territoriali devono sostenere le imprese di trasporto nel passaggio a veicoli a basse o zero emissioni. Ciò dovrebbe essere realizzato creando incentivi d'acquisto

per i veicoli e potrebbe inoltre assumere la forma di una riduzione del pedaggio, dell'esenzione dal pedaggio, ecc. come avviene in altri Paesi europei.

6. Infrastrutture di ricarica per sistemi di propulsione alternativi

Avviare lo sviluppo di infrastrutture di ricarica capillari sull'intero corridoio del Brennero per tutti i sistemi di propulsione alternativi (LNG/CNG, Idrogeno, Elettrico)

7. Digitalizzazione per aumentare l'efficienza dell'autostrada del Brennero e integrare il trasporto stradale e ferroviario

È necessario che i gestori delle infrastrutture stradali in Italia, Austria e Germania collaborino e promuovano congiuntamente la digitalizzazione del corridoio del Brennero.

8. Armonizzazione delle normative nel trasporto ferroviario

La standardizzazione delle norme renderebbe il trasporto ferroviario più efficiente ed economico, e quindi più competitivo rispetto al trasporto su strada.

9. Ottimizzazione della gestione delle linee ferroviarie

Una misura di miglioramento che può essere attuata a breve termine è l'ottimizzazione della gestione delle linee ferroviarie lungo il corridoio del Brennero. ScanMed RFC fa un ottimo lavoro in questo senso e dovrebbe essere supportato nel miglior modo possibile.

10. Concorrenza invece del monopolio delle ferrovie austriache ÖBB nel trasporto combinato accompagnato

Per lo sviluppo positivo ed efficiente in termini di costi del trasporto merci accompagnato su rotaia, non è vantaggioso che vi sia un solo fornitore. Appare quanto mai necessaria ed opportuna una sana concorrenza affinché il trasporto merci su rotaia si sviluppi nel miglior modo possibile nell'interesse del modal shift del traffico di merci pesanti.

Politica dei trasporti nell'area alpina e prossimi step

Nella prima parte del report, è stato evidenziato come la stessa politica dei trasporti nell'area alpina – rappresentata dalla Convenzione delle Alpi e dal relativo protocollo Trasporti – fornisca una serie di indicazioni chiare ed inequivocabili. Un primo punto fondamentale di questa politica è **garantire l'approvvigionamento dei beni essenziali** che significa rispettare e favorire la libera circolazione delle merci. Quindi si parla di **favorire l'intermodalità e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti**. L'intermodalità però non può essere promossa incentivando con sussidi comunitari la RoLa su tratte di circa 65 km e con un costo del servizio quasi proibitivo. Il trasporto combinato è qualcosa di molto diverso che va costruito e sviluppato in un contesto competitivo e di libera concorrenza, piuttosto che in regimi di monopolio come avviene per la RoLa. Le merci possono e devono essere ancora trasportate su strada, ma seguendo una serie di accorgimenti utili a limitarne l'impatto ambientale.

Il trasporto ferroviario va incentivato sulle lunghe distanze: oltre i 300 km, la modalità ferroviaria inizia a diventare competitiva. Ma il modal shift nell'area alpina non si deve promuovere solo per il trasporto delle merci: molte analisi riportate nel presente rapporto dimostrano come gran parte delle emissioni di NOx derivino più dal traffico leggero che da quello pesante. Quindi occorre **favorire l'utilizzo del treno anche in ambito turistico**, investendo sull'intermodalità, sui servizi offerti nei nodi di interscambio, sulla qualità dei treni e sulla capillarità dei collegamenti.

L'azione del sistema camerale non intende fermarsi. Di fronte a questa situazione sempre più complessa e problematica per le nostre esportazioni verso il centro nord Europa, il Gruppo di lavoro "Brennero" ha espresso la necessità di cambiare passo e concretizzare un intervento forte e risolutivo che preveda:

- una **stima degli effetti e dei costi delle limitazioni tirolesi**. L'impatto delle misure di divieto può essere valutato sia in termini ambientali sia a livello economico. Tra i periodi di limitazione "illegale" verranno considerati i quasi 4 anni di divieti settoriali (1.1.2008 – 21.12.2011) ritenuti dalla Corte di giustizia incompatibili con il diritto europeo. I risultati di queste analisi potranno essere di supporto all'azione del Governo e della Commissione europea;
- **un'intesa con il sistema camerale tedesco**, sia su scala territoriale (IHK München und Oberbayern) che su scala nazionale (DIHK) per intraprendere un'azione bilaterale, visti gli interessi comuni toccati dalle misure unilaterali tirolesi;
- una maggiore **condivisione e confronto sul tema con gli enti territoriali** affinché l'azione su scala nazionale venga sostenuta e rafforzata da più attività su scala territoriale;
- sollecitare alla COM l'**avvio di un ricorso alla Corte di Giustizia europea nei confronti dell'Austria**, facendo espresso riferimento alle precedenti sentenze emesse negli anni passati su temi analoghi.

L'azione del sistema camerale – coordinata da Unioncamere italiana con il supporto tecnico di Uniontrasporti – deve essere di supporto per il Governo affinché possa adottare tutte le possibili misure necessarie per tutelare le nostre imprese, la nostra economia, il nostro export, sempre nel pieno rispetto per l'ambiente, ma con il giusto equilibrio.

In quest'ottica sarebbe utile proporre e formalizzare quanto prima un protocollo di intesa tra il Governo (in particolare il MIMS e il MISE) e Unioncamere/Uniontrasporti per gestire insieme la questione Brennero, evidenziando le probabili conseguenze del continuo inasprimento delle misure di divieto sul nostro Pil.