



## Nuove criticità per i nostri traffici che interessano i Land del Tirolo e della Carinzia

Le prospettive del trasporto merci via strada lungo la direttrice del Brennero e quella di Tarvisio/Villach non sono ottimistiche in questo inizio 2024. Da un lato l'introduzione di nuovi divieti di circolazione da gennaio a marzo 2024 lungo il tratto austriaco dell'autostrada del Brennero che si aggiungono a quelli già esistenti, dall'altro - sempre nello stesso periodo - una serie di manutenzioni programmate da ASFINAG sulla rete di competenza porteranno ulteriori disagi al traffico di merci tra Italia e Germania e Paesi limitrofi. La somma dei traffici al Brennero e al Tarvisio vale oltre il 50% dei traffici complessivi su gomma del sistema dei valichi.

Il sistema camerale, da anni impegnato a contrastare i divieti unilaterali del Land Tirolo, intende allargare la propria vision sull'intero arco alpino lungo il quale negli ultimi mesi sono emersi tutti gli elementi di fragilità, in gran parte prevedibili.

Il gruppo di lavoro "Brennero" costituitosi qualche anno dalle Camere di commercio di Bolzano e Trento e le Unioni regionali di Veneto, Emilia Romagna e Lombardia, con la partecipazione di Unioncamere nazionale e con il coordinamento tecnico scientifico di Uniontrasporti - ad evidenziare la rilevanza nazionale della problematica - in questa occasione si allarga alle Camere di commercio di Pordenone Udine e Venezia Giulia, particolarmente colpite dai divieti imposti al traffico pensante fino a fine marzo 2024 lunga la autostrada A10 dei Tauri.

Di seguito, si riporta una breve sintesi delle criticità che interessano le diverse aree colpite da divieti e manutenzioni, giungendo ad alcune conclusioni che si auspica possano essere fatte proprie dal Governo centrale.

### 1. Inasprimento dei divieti di transito in Tirolo da gennaio 2024

Il nuovo Regolamento n. 2/24 del Ministero della mobilità austriaco vieta la circolazione degli automezzi pesanti sull'autostrada A12 della Valle dell'Inn e sull'autostrada A13 del Brennero tutti i sabati dal 13 gennaio al 9 marzo 2024 dalle 7.00 alle 15.00 quando la destinazione di viaggio è:

1. in Italia o in un Paese da raggiungere via Italia;
2. in Germania o in un paese che deve essere raggiunto attraverso la Germania.

Il divieto vale per tutti i mezzi con portata superiore a 7,5 t, a eccezione di quelli che trasportano animali vivi, periodici, rifornimenti per le zone turistiche, dei mezzi di soccorso e manutenzione delle strade. Sono esentati anche gli autocarri che trasportano merci verso gli aeroporti e i mezzi utilizzati per coprire l'ultimo miglio dalla stazione ferroviaria più vicina in tratte di trasporto combinato ferrovia - strada a condizione che il mezzo sia accompagnato da un documento che attesti che il veicolo o i container (cassa mobile) sia già stato trasportato per ferrovia.



Questo nuovo divieto si va ad aggiungere a quelli esistenti in Tirolo che riguardano:

- il cosiddetto “divieto settoriale” in vigore dal 2011 per i mezzi commerciali di portata superiore a 7,5 tonnellate che transitano sulla A12 Inntal, tra il comune di Langkampfen e Ampass, e trasportano alcune specifiche tipologie di merci (attualmente 17);
- il divieto di transito notturno imposto a tutti i mezzi pesanti, compresi quelli meno inquinanti, che transitano sulla A12 nel tratto tra Zirl a Kufstein; il suddetto divieto vige di domenica e nei giorni festivi previsti per legge, rispettivamente dalle ore 23:00 alle ore 5:00, e nei giorni feriali dalle ore 22:00 alle ore 5:00 (nel periodo dal 1° maggio al 31 ottobre), e dalle ore 20:00 alle ore 5:00 (nel periodo dal 1° novembre al 30 aprile).
- pagamento del doppio pedaggio per i veicoli che transitano di notte sulla A13 del Brennero;
- il cosiddetto “dosaggio” dei mezzi pesanti a 300 veicoli l’ora nei passaggi di confine tra Germania e Austria.

I divieti si estendono anche ai mezzi Euro VI di ultima generazione immatricolati dopo il 31 agosto 2018.

## 2. Lavori di manutenzione sulla rete autostradale di competenza ASFINAG

Il tratto tirolese dell’autostrada A13 del Brennero è interessato da lavori di manutenzione e messa in sicurezza dei due viadotti più importanti: il ponte Lueg (Luegbrücke), non molto distante dal confine con l’Italia e il ponte Europa (Europabrücke) che porta a Innsbruck.

Il ponte Lueg, costruito 55 anni fa, con i suoi 1.804 m, è il viadotto più lungo della A13 e della rete ASFINAG. A metà ottobre 2023 è stato chiuso una settimana per il ripristino della pavimentazione stradale e il traffico veicolare è stato deviato su una sola corsia in entrambi i sensi di marcia. Per motivi strutturali, l’attuale ponte potrà essere utilizzato fino a fine 2024. A partire dal 2025 inizieranno i lavori per il risanamento, che prevedono tra l’altro la costruzione di un ponte temporaneo su cui deviare il traffico. Per questo motivo a partire dall’anno prossimo la A13 sarà percorribile su una sola corsia in tutta l’area di cantiere, fino a fine lavori nel 2026/27. I costi dell’intervento ammontano a circa 300 milioni di euro. ASFINAG sta lavorando con tutti i soggetti coinvolti per mettere a punto un pacchetto di interventi per instradare il traffico. In alcuni giorni dell’anno, per venire incontro all’aumento del traffico, potrà essere attivata una corsia dinamica per le auto. Per quanto riguarda i mezzi pesanti, invece, la soluzione va verso l’introduzione di ulteriori divieti di circolazione. L’obiettivo a cui stanno lavorando i tecnici d’accordo con il Land Tirolo è la creazione di un calendario dei divieti di circolazione opportunamente adattato per ciascun anno.

Per preparare gli utenti della strada - camionisti, automobilisti, ecc. - alla situazione sull’autostrada del Brennero, ASFINAG informerà tempestivamente nell’ambito di una campagna a livello europeo.



Nei prossimi anni seguiranno i lavori su altri viadotti a nord del Brennero (il ponte Gschnitzertal tra il 2029 e il 2032, mentre tra il 2029 e il 2031 toccherà al tratto tra il casello autostradale Schoenberg e ponte Gschleiers). Entro il 2040, inoltre, dovrà essere ricostruito il ponte Europa, sul versante austriaco dell'autostrada del Brennero che, con i suoi 190 metri di elevazione, per molto tempo è stato il viadotto più alto del mondo. I lavori per la realizzazione del nuovo ponte sono previsti tra il 2040 e il 2044, mentre sta iniziando già ora l'elaborazione dei progetti di variante. Anche in questo caso sono previste limitazioni al traffico pesante.

### 3. Lavori di manutenzione della A10 dei Tauri

Sul fronte dei divieti anche la Carinzia è in subbuglio dopo l'annuncio di ASFINAG dell'avvio dei lavori di manutenzione della A10 autostrada dei Tauri o Tauernautobahn che comporteranno limitazioni al traffico, in particolare pesante, tra il nord e il sud Europa. L'autostrada A10 dei Tauri è un'importante strada di valico che collega Villach, in Carinzia, con Salisburgo e con la Germania, ma di interesse anche per i collegamenti con l'Italia.

Per permettere l'esecuzione dei lavori le autorità del Land Salisburghese e quelle austriache hanno proposto di emanare un divieto di circolazione sull'autostrada dei Tauri per i mezzi pesanti di massa superiore a 7,5 tonnellate. Il divieto sarebbe in vigore il venerdì pomeriggio dalle 13.00 alle 19.00 e il sabato dalle 7.00 fino all'inizio del divieto di circolazione del fine settimana che scatta alle ore 15.00. Il blocco durerebbe dal 26 gennaio al 30 marzo 2024,

L'impatto per il traffico pesante sarebbe enorme considerando che i mezzi sarebbero impossibilitati a partire già dal venerdì pomeriggio e soprattutto nei viaggi di ritorno gli autisti potrebbero non essere in grado di rientrare con evidente disagio, vista la carenza di aree di sosta attrezzate e un aggravio di costi per le aziende.

La Camera dell'economia della Carinzia ha annunciato, unitamente alla rete Nuova Alpe Adria (New-Alpe-Adria Network of Chambers/NAAN) delle Camere di commercio, industria, artigianato, agricoltura ed economia dell'arco alpino-adriatico, un approfondito esame sul piano legale. Di tale network, fondato nel 2007, fanno parte le Camere di Commercio di Carinzia, Stiria, Istria, Slovenia, Bolzano, Pordenone Udine, Venezia-Giulia e Unioncamere Veneto.

### 4. Effetti sull'economia italiana

I lavori di ammodernamento della rete autostradale di competenza ASFINAG non sono semplicemente un "intervento locale" ma hanno un impatto sui principali corridoi di collegamento nord - sud Europa che hanno da un lato l'Italia e dall'altro la Germania, come principale attrattore di merci, e i paesi del nord-est del continente. Pur riconoscendo la necessità e l'imprescindibilità di interventi di manutenzione della rete stradale per ragioni di sicurezza e qualità del traffico, non se ne può condividere il metodo.



Il trasporto stradale è la modalità più utilizzata in tutta l'Unione europea anche su distanze che sarebbero compatibili con il trasporto ferroviario. Ed è prevedibile che finché non saranno completate le infrastrutture ferroviarie della rete TEN-T, imprese e operatori continueranno a preferirla ad altre modalità, per la flessibilità e la convenienza. Inoltre, il progresso tecnologico ha permesso di mettere sul mercato veicoli più sostenibili e di migliorare le condizioni di lavoro degli autisti.

È noto come il Brennero sia il valico più percorso per raggiungere la Germania e numerosi Paesi dell'Europa Centro Orientale. In tale contesto, la ferrovia storica del Brennero è ormai satura a causa dei limiti strutturali che non possono essere eliminati attraverso un normale intervento di ammodernamento. Secondo le ultime previsioni la nuova galleria di base del Brennero sarà aperta nel 2032. Fino ad allora non è pensabile di aumentare la quota di ferroviario che attualmente è del 27% circa con quasi 15 milioni di tonnellate trasportate. Non sono infatti più disponibili tracce ferroviarie e vi è poi un utilizzo forse eccessivo di tracce dedicate alla RoLa che, seppur a favore del modal shift, non rappresenta certo la soluzione più efficiente.

Le limitazioni alla circolazione imposte dal Tirolo negli ultimi 5 anni - unilateralmente e limitando il diritto comunitario della libera circolazione di persone e merci con la giustificazione della tutela ambientale - hanno avuto un impatto sull'economia italiana che può essere quantificato in oltre 1,8 miliardi di euro, corrispondenti a circa 370 milioni di euro all'anno.

C'è anche il tema della sicurezza della circolazione e della salute degli autisti. Infatti, le limitazioni creano continui incolonnamenti lungo l'autostrada del Brennero, anche sul versante italiano che provocano maggiori livelli di inquinamento, aumentano i rischi di incidenti e obbligano gli autisti a fermarsi lungo l'autostrada dove non sono presenti stazioni di sosta, parcheggi o infrastrutture adeguate.

Il problema "Brennero", tuttavia si inserisce in un contesto più ampio legato all'attraversamento dell'arco alpino, che di fatto costituisce il modo più rapido - a volte l'unico - che i trasportatori italiani hanno per raggiungere la maggior parte dei paesi dell'Ue. Nel 2022, attraverso le Alpi sono transitate circa 180 milioni di tonnellate di merci di cui il 68% su camion e il 32% via ferrovia, quindi ben oltre la media del 17,3% fatta registrare in Europa o del 6,9% per il traffico interno austriaco.

Gli ultimi anni hanno reso difficile l'attraversamento dell'arco alpino a causa di chiusure di molti valichi per eventi straordinari o per manutenzioni programmate. Gli ultimi - in ordine di tempo - sono le chiusure del:

- Tunnel del Monte Bianco per interventi programmati di manutenzioni e messa in sicurezza della galleria (sono previste chiusure temporanee e intermittenti per 18 anni);
- Galleria ferroviaria del Gottardo a causa di un deragliament verificatosi ad agosto 2023 e non si prevedere la riapertura a pieno regime prima di settembre 2024;
- Galleria del Moncenisio/Frejus a causa di una frana ad agosto 2023 e la ripresa del tunnel ferroviario è prevista a fine 2024.

La fragilità del sistema dei valichi alpini, pur avendo una dimensione europea, crea il maggiore impatto sull'economia italiana proprio per la sua funzione di barriera naturale. L'Italia ha deciso di



ricorrere direttamente alla Corte di giustizia europea contro i divieti al Brennero per chiarire la legittimità dei divieti e per chiedere l'attivazione della procedura di infrazione prevista dall'art. 259 del Trattato UE. È necessario, però, che la Commissione europea assuma un ruolo più attivo per l'eliminazione di tutti gli ostacoli all'attraversamento di tutto l'arco alpino.

Gli effetti dei divieti si amplificano ulteriormente se si inseriscono in uno scenario allargato in cui le crisi politiche, economiche e umanitarie, non ultima quella che sta investendo il Mar Rosso e la rotta di transito attraverso il canale di Suez, spingono le grandi compagnie armatoriali a cercare rotte alternative, anche terrestri, per far fronte prima di tutto alla mancanza di sicurezza e all'aumento dei costi e dei tempi del trasporto. Il passaggio dai porti italiani potrebbe far risparmiare 4-5 giorni di navigazione rispetto ai porti del nord Europa, con evidente riduzione di costi complessivi del trasporto.

## 5. Conclusioni

Se la manutenzione di alcuni manufatti - come il Ponte Lueg e la A10 dei Tauri - appare necessaria per questioni di sicurezza, è però fondamentale che questi interventi non vadano a limitare ulteriormente i flussi delle merci dirette e provenienti dall'Italia che, già da diversi anni, devono far fronte a divieti unilaterali e costi aggiuntivi non indifferenti.

I nuovi divieti annunciati dal Land Tirolo riducono ulteriormente gli slot disponibili durante la settimana per il passaggio dei mezzi pesanti che quindi si ritroveranno a percorrere l'asse del Brennero - tratta fondamentale del Corridoio Scandinavo Mediterraneo - nei soli giorni feriali (dal lunedì al venerdì) e nelle sole ore diurne.

Se quantifichiamo le ore di divieto notturno in un anno solare (al netto di quelle integrate nel divieto dei weekend), raggiungiamo il valore di 2.085 ore che significa circa  $\frac{1}{4}$  delle ore complessive. Se a queste aggiungiamo le ore dei 52 weekend di chiusura dell'autostrada al passaggio dei veicoli commerciali, arriviamo a 4.653 ore su un totale di 8.784 ore, quindi la capacità potenziale dell'infrastruttura viene più che dimezzata per il traffico commerciale.

Questo significa che i 2,5 milioni di mezzi pesanti che comunque attraversano il Brennero si concentrano nelle 4.131 ore senza divieti, creando inevitabilmente congestione, code, infiniti stop & go e quindi un maggiore inquinamento ambientale.

Se aggiungiamo le limitazioni che deriveranno dalle corsie singole per favorire la manutenzione del Ponte Lueg e dell'autostrada A10 dei Tauri, c'è il serio rischio di isolare alcune aree del nostro Paese, costringendole a chiudere le attività e/o a delocalizzarle in aree al di là dei suddetti interventi.

In attesa che l'Unione europea si esprima sulla richiesta avanzata dal Governo italiano, sarebbe opportuno **eliminare completamente i divieti notturni** almeno per l'intera durata dei lavori di manutenzione previsti e **limitare i divieti festivi e prefestivi**, al fine di recuperare una quota di capacità dell'asse autostradale. Non da ultimo, è necessario **ridurre il pedaggio autostradale notturno** sulla A13, equiparandolo alla tariffa diurna.