



UNIONTRASPORTI

Report

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

Mercoledì 19 maggio 2021



I temi della giornata

- **Aspetti normativi**
- **Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo**
- **Le opere lungo il Brennero**
- **L'interscambio commerciale**
- **Le merceologie vietate**
- **I traffici lungo l'asse del Brennero**
- **Come sono evolute le emissioni**
- **Le proposte del sistema camerale**

Premessa



ACCELERARE LA TRANSIZIONE VERSO UNA MOBILITA' SOSTENIBILE E INTELLIGENTE

- Ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90% entro il 2050
- Trasferire una parte sostanziale dei trasporti merci alle ferrovie
- Mobilità multimodale automatizzata e connessa
- Sistemi intelligenti di gestione del traffico
- Costo dei trasporti deve rispecchiare l'impatto sull'ambiente e sulla salute



Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

#NEXTGENERATIONITALIA

Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili

Dieci anni per trasformare l'Italia

Per il benessere delle persone e delle imprese, nel rispetto dell'ambiente

Infrastrutture, mobilità, logistica, abitazioni di qualità per un Paese più prospero, equo, sostenibile e resiliente



Aspetti normativi: i divieti

I divieti tirolesi hanno come presupposto la **Legge sulla tutela dalle emissioni in atmosfera (IG-L)** nella quale trovano applicazione 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 e la riduzione preventiva delle emissioni.

I divieti di circolazione sono in vigore sulle **autostrade A12 Inntal e A13 del Brennero**, e si applicano ai mezzi pesanti in base alla **classificazione euro e a determinate categorie merceologiche**. Un'ordinanza del 20 novembre 2020 del governo tirolese ha poi inasprito il **divieto notturno per i mezzi pesanti** estendendolo – a partire dal 1° gennaio 2021 - anche ai veicoli Euro VI, di nuova generazione, i quali hanno emissioni molto basse. Sono esentati i veicoli con trazione elettrica o idrogeno o LNG.

Per i trasporti con origine e destinazione il Tirolo ci sono condizioni più favorevoli.

Ai divieti si aggiungono anche i dosaggi - ossia la limitazione a non più di 300 camion all'ora provenienti dalla Germania e dall'Italia - applicati in alcuni periodi dell'anno lungo la A12.

Aspetti normativi: i divieti

- **Divieto transito mezzi pesanti:** dal 1 gennaio 2021 ammessi solo veicoli Euro VI (per traffici o/d Euro V fino al 31.12.2022)
- **Divieto transito settoriale:** proposto nel 2003, ma sospeso ed abrogato subito dalla CGUE perché incompatibile con il diritto comunitario. Riproposto nel 2007, nuovo parere negativo della Commissione europea (20.07.2007), ma l'Austria emana il decreto a dicembre 2007 e il divieto resta in vigore dal 1.1.2008 al 21.12.2011, quando viene emessa la sentenza della CGUE che ritiene il divieto in collisione con il diritto comunitario ed evidenzia la mancata attuazione di misure meno restrittive, ritenute comunque disponibili.
- Per quasi 4 anni – tra l'altro in piena crisi finanziaria - l'export di alcune nostre merci è stato limitato/vietato da una norma che andava contro il principio di funzionamento della Unione europea. Ma quanto vale il mancato export di quei 1450 giorni di divieto?
- Dopo una «trattativa» con l'Unione europea, Il divieto settoriale viene nuovamente riproposto nel 2016, allargando negli anni successivi le limitazioni a nuove merceologie, tipiche del Made in Italy.
- **Divieto transito notturno,** attivato nel 2010, è stato inasprito negli anni fino a vietare il transito anche agli Euro VI dal 1.1.2021. E per i pochi mezzi che transitano di notte, le tariffe autostradali sono 10 volte più care della media europea.

Aspetti normativi: la Convenzione delle Alpi

Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi - firmato a Lucerna nel 2000 e ratificato dall'Italia solo nel 2012 - ha come obiettivo fondamentale lo **sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile nell'area alpina** che permetta di ridurre l'impatto ambientale, rendendo, al contempo, gli spostamenti più efficaci e veloci, promuovendo il modal shift dalla strada alla ferrovia.

- L'**articolo 3** impegna i Paesi alpini ad adottare una politica ambientale dei trasporti sostenibile e tesa a ridurre gli impatti e i rischi connessi al trasporto riducendone gli effetti negativi, **garantendo contemporaneamente il diritto delle popolazioni all'accessibilità dei posti di lavoro e all'approvvigionamento dei beni essenziali.**
- L'**articolo 7** riguarda l'applicazione di strategie per una gestione razionale e sicura dei trasporti con l'obiettivo di **favorire l'intermodalità e un uso migliore delle infrastrutture esistenti nel territorio alpino**, preferendo i vettori più sostenibili e rispettosi dell'ambiente.
- L'**articolo 10**, infine, riguarda il trasporto ferroviario con l'obiettivo di sfruttare l'idoneità della **ferrovia per il trasporto a lunga distanza e utilizzare la rete ferroviaria per lo sviluppo economico e turistico del territorio alpino.**

Garantire la libera circolazione delle merci, favorire l'intermodalità, utilizzare al meglio le infrastrutture disponibili, valorizzare il trasporto ferroviario delle merci sulle lunghe distanze e promuovere l'utilizzo della ferrovia per fini turistici.

Aspetti normativi: il parere della Commissione europea

A marzo 2016 la Commissione europea ha indirizzato all'Austria un **parere relativo al progetto del Land Tirolo di introduzione di divieto settoriale di circolazione sulla A12 nella valle dell'Inn**, dove si evidenzia **l'esistenza di altre misure**, non considerate dal governo austriaco, che possono avere il **medesimo effetto ma meno restrittive della libera circolazione delle merci**.

- **ulteriore limitazione della velocità dei veicoli leggeri;**
- **differenziazione del prezzo della "Vignette" autostradale austriaca per i veicoli leggeri** (categoria di emissione EURO e tipo di carburante);
- **aumento delle accise austriache sul carburante diesel** e un aumento delle tasse che gravano sui veicoli diesel
- **aumento del differenziale del pedaggio per i veicoli pesanti in base alla categoria Euro**

Quindi le misure alternative ai divieti unilaterali del Tirolo ESISTONO dal 2016 e, per di più, sono state identificate dalla Commissione europea...

Aspetti normativi: i 10 punti dell'accordo bilaterale

- ✓ 1. Promozione e valorizzazione del trasporto combinato, compresa la ROLA
- ✗ 2. Migliorare il collegamento dei terminali intermodali con la linea ferroviaria del Brennero
- ✗ 3. Sistema di controllo intelligente del traffico pesante 2.0
- ✓ 4. Alleggerimento della rete stradale secondaria/statale nella zona di Kiefersfelden/Kufstein
- ✗ 5. Approccio congiunto alla revisione delle direttive europee (direttiva sulla tariffazione delle infrastrutture, Eurovignette)
- 6. Promozione congiunta delle innovazioni nella politica dei trasporti ✗
- 7. Installazione di una nuova tecnologia di controllo e di sicurezza ETCS sulla tratta esistente da Monaco di Baviera a Kufstein ✗
- 8. Utilizzo di tutte le possibilità legali esistenti per accelerare la pianificazione della tratta d'accesso nord del BBT ✗
- 9. Aumento della capacità della RoLa tra Wörgl e Trento ✗
- 10. Gruppo di lavoro congiunto ✗

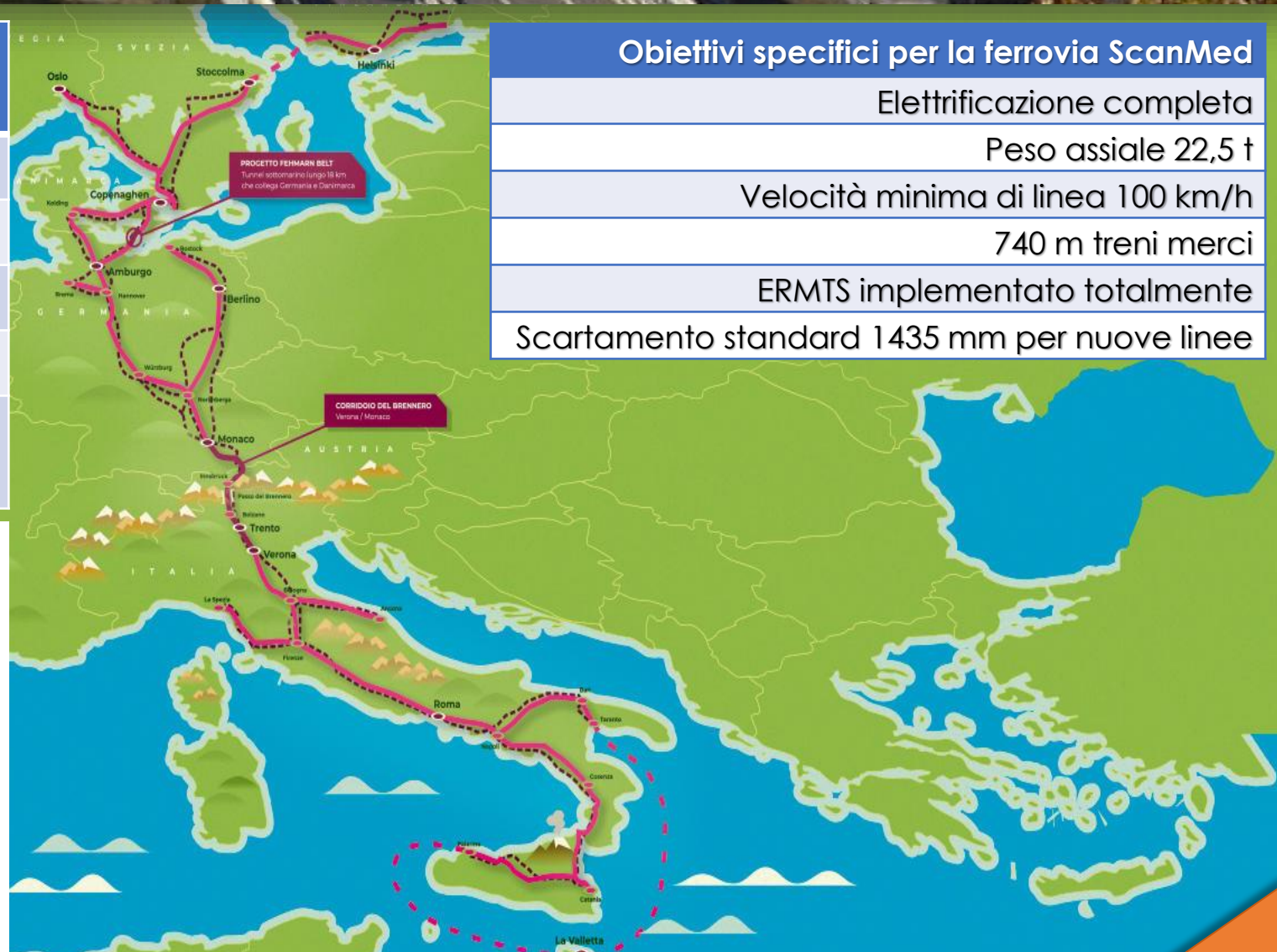
n.b. Italia menzionata solo al punto 10

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Modalità	ScanMed	Di cui in Italia
Ferrovia	9.337 km	3.053 km
Strada	6.372 km	2.401 km
Aeroporti	19	4
Porti	23	9
Terminal intermodali	44	13

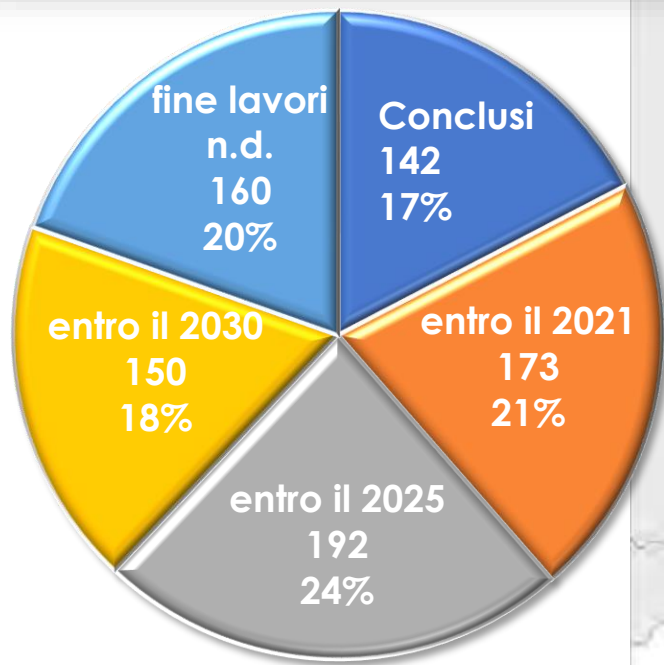
24% investimenti contiene una **componente innovativa**. Circa un quarto di questi investimenti è destinato alla **realizzazione di infrastrutture per combustibili puliti** e il 21% a servizi di **trasporto merci sostenibile**.

La fornitura di combustibili alternativi lungo il corridoio stradale è in costante aumento. Attualmente, **il 63,2% della rete stradale del corridoio ha una stazione di rifornimento di carburante pulito entro 10 km di distanza**, che dovrebbe aumentare ulteriormente verso il 2030.



Obiettivi specifici per la ferrovia ScanMed
Elettrificazione completa
Peso assiale 22,5 t
Velocità minima di linea 100 km/h
740 m treni merci
ERMTS implementato totalmente
Scartamento standard 1435 mm per nuove linee

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo



142 **progetti conclusi** (22 in Italia) tra il 2014 e il 2018 per un valore di 29,9 miliardi di euro

515 **progetti da completare entro il 2030** (140 in Italia) per un valore di 119,3 miliardi di euro, di cui 32 in Italia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su ScanMed WorkPlan, 2020



Rail: Compliance by 2030

Compliance by 2030

- Compliant
- ⋯ Works on-going, compliance expected
- Works still to be started, compliance expected
- ⋯ Works foreseen but delayed, compliance doubted
- Works not yet planned/agreed for completion

Reason for non-compliance

- E No 'Electrification'
- L 'Line speed < 100 km/h'
- A 'Axle load < 22.5 tonnes'
- G 'UIC gauge ≠ 1,435 mm'

Rail: Bottleneck / missing link

- ! Potential bottleneck / missing link

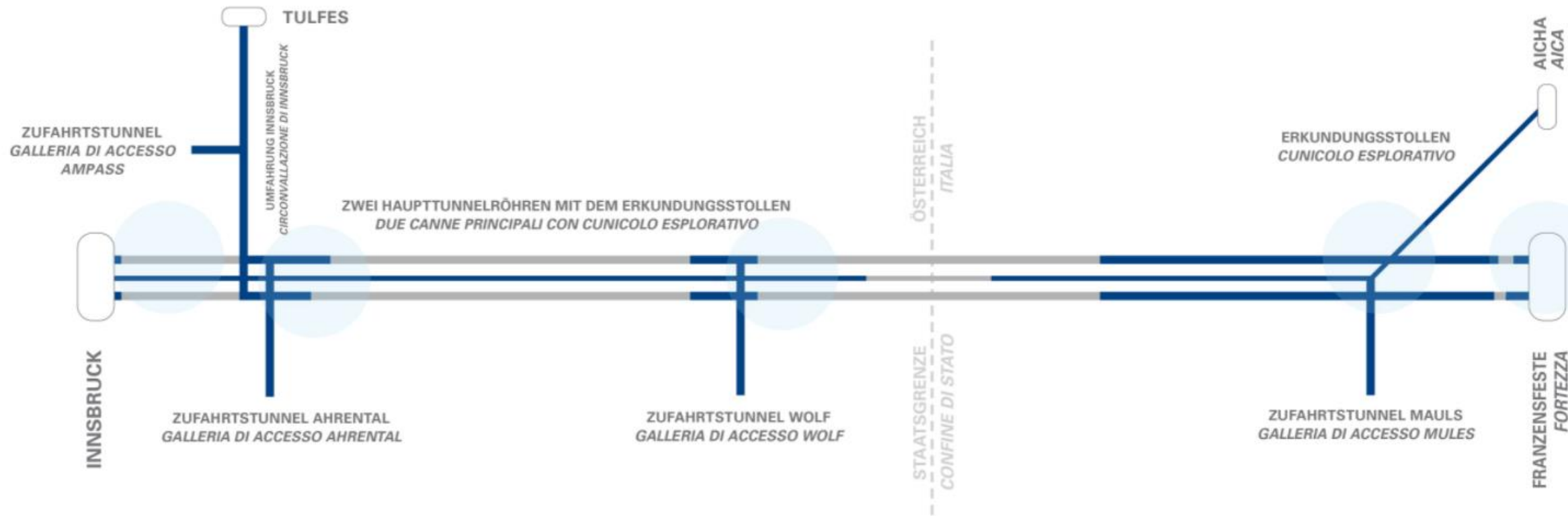
Status: June 2019

Le opere lungo il Brennero

Denominazione	Soggetto competente	Stato di avanzamento al 31 ottobre 2019	Ultimazione lavori al 31 ottobre 2019	Costi al 31 ottobre 2019 (a)	Disponibilità al 31 ottobre 2019	Fabbisogno al 31 ottobre 2019
Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona			Oltre 2025	5.713,60	5.053,98	659,62
Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero (parte italiana)	RFI Spa	Lavori in corso	2027	4.192,00	3.532,38	659,62
Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI Spa	Lavori conclusi	2015	260	260	0
1° lotto costruttivo - Opere civili connesse agli imbocchi	RFI Spa	Lavori conclusi	2017	284,01	284,01	0
2° lotto costruttivo	RFI Spa	Lavori in corso	2022	373,26	373,26	0
3° lotto costruttivo	RFI Spa	Lavori in corso	2023	788,03	788,03	0
Lotto Mules 2-3	BBT SE	Lavori in corso	2023	N.D.	N.D.	N.D.
Lotto Sillschlucht*	BBT SE	Lavori in corso	2024	59,5	N.D.	N.D.
4° lotto costruttivo	RFI Spa	Lavori in corso	2025	1.160,02	1.160,02	0
Lotto Pfons – Brenner*	BBT SE	Lavori sospesi	2025	N.D.	N.D.	N.D.
Lotto Sillschlucht – Pfons+	BBT SE -	Gara in corso	2021	491	N.D.	N.D.
Lotti costruttivi a completamento	RFI Spa	PD	2027	1.326,68	667,06	659,62
Asse ferroviario Fortezza - Verona			2026	1.521,60	1.521,60	0
Potenziamento linee di accesso al Brennero - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena e Circonvallazione di Bolzano - Lotti 1, 2	RFI Spa		2026	1.521,60	1.521,60	0
Lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena	RFI Spa	PD	2027	1.478,00	1.478,00	0
Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	RFI Spa	PP/PF	2026	0	0	0
Potenziamento linee di accesso al Brennero - Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	RFI Spa	PP/PF	2026	0	0	0

Le opere lungo il Brennero: Galleria di base

SISTEMA DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO



■ bereits gebaut (Stand März 2021)

■ opere già eseguite (aggiornato a marzo 2021)

Le opere lungo il Brennero: Galleria di base

Stato d'avanzamento dei lavori

La Galleria di Base del Brennero è un sistema di gallerie che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 230 km. Ad oggi sono già stati scavati **140 km** di gallerie.

Nel complesso, nei due lotti italiani è stato scavato il **64%** delle gallerie principali e delle interconnessioni con la linea storica.

Stato dei lavori



140 km

230 km

Gallerie transito treni

48 km

di 120 km

Cunicolo Esplorativo

52 km

di 61 km

Altre gallerie

40 km

di 49 km

Le opere lungo il Brennero: Galleria di base

Mules 2-3

Il lotto Mules 2-3 del valore di 993 milioni di euro assegnato a un consorzio che vede in campo tra le altre Astaldi, Ghella e Oberosler, dopo aver completato lo scavo delle canne di traffico principali verso sud, sta ora operando con determinazione in direzione austriaca



Le opere lungo il Brennero: Galleria di base

Sottoattraversamento Isarco

Il lotto «Sottoattraversamento Isarco» del valore di 301 milioni in mano a Webuild (già Salini-Impregilo) ha appena visto lo scavo di uno dei due tunnel sotto il torrente attraverso un'avanzata tecnologia basata su pozzi di profondità e congelamento dei terreni attraversati.

Le opere lungo il Brennero: Verona - Fortezza

Il **progetto preliminare del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona-Fortezza** (sviluppo complessivo 180 km circa) è suddiviso in 4 lotti funzionali (87 km circa) e in 3 lotti di completamento. In particolare, le tratte prioritarie deliberate dal CIPE sono:

- **Lotto 1 Tratta Fortezza – Ponte Gardena** – si sviluppa per 24,7 km ed è prioritaria perché riduce la attuale pendenza massima (22‰) rendendola conforme alle caratteristiche di interoperabilità di corridoio.
- **Lotto 2 Circonvallazione di Bolzano** – interamente in galleria (10,6 km), specializza i flussi di traffico merci/viaggiatori eliminando il “collo di bottiglia” nella stazione di Bolzano.

A tali lotti prioritari, si aggiungono altre opere:

- **Lotto 3, Circonvallazione di Trento e Rovereto:** specializza i flussi di traffico merci e viaggiatori, e si sviluppa per circa 41,5 Km;
- **Lotto 4, accesso al nodo di Verona:** si sviluppa per circa 9,9 Km;
- **Tratto di completamento Ponte Gardena - Bolzano** della lunghezza di circa 27 km;
- **Tratto di completamento Bolzano - Trento** della lunghezza di 27 km circa;
- **Tratto di completamento Trento - Verona** (Pescantina) della lunghezza di 25 km circa.

Le opere lungo il Brennero: Interporto di Verona



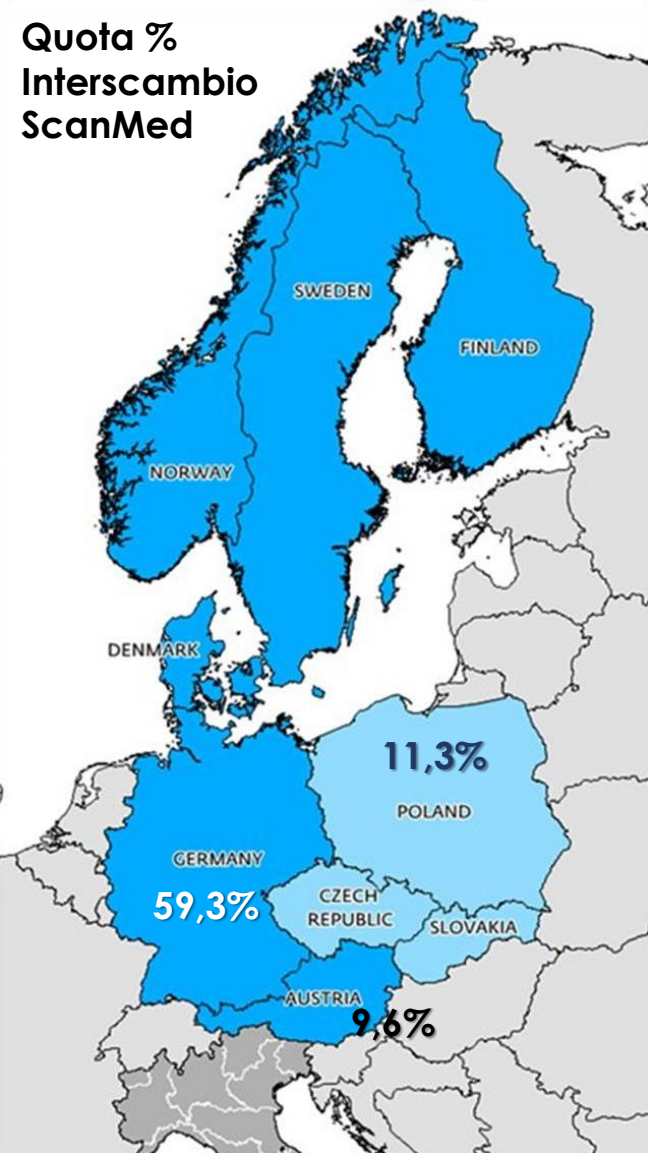
Riguardo gli interventi previsti nei **nodi intermodali** di riferimento dell'asse del Brennero, il piano commerciale di RFI aggiornato a febbraio 2021, comprende l'**intervento di potenziamento a Verona QE** che prevede:

- la costruzione di 6 binari di Arrivo/Partenza, attualmente secondari, con l'adeguamento a 750 metri;
- l'allaccio di un nuovo terminal, IV Modulo, con 4 binari sotto gru, estendibili a 8, di modulo 750 metri.

In questo modo si avrà un **terminal con modulo a 750 m a servizio della linea del Brennero**, che servirà anche la direttrice Bologna/Modena. Si avrà anche un **aumento di capacità** di terminalizzazione in linea con la crescita dei flussi prevista con l'attivazione del BBT e del Lotto 1, che passerà **dagli attuali 30 treni/giorno di 600 metri a 54 treni/giorno di cui 15 di lunghezza 750 m**. L'intervento è inserito in un orizzonte temporale **oltre il 2024**.

L'interscambio commerciale e le merceologie vietate

Quota %
Interscambio
ScanMed



Anno 2019 (mld €) Italia vs	Mondo	Eu 28	ScanMed	ScanMed allargato
Import	424,2	252,0	89,4	110,4
Export	480,4	270,7	80,6	103,9
Interscambio totale	904,6	522,7	170,0	214,3
Saldo	56,2	18,6	-8,8	-6,5
Var. 2019/2018 Export	+3,2%	+2,9%	+1,1%	+1,0%

Export 2019 (mln euro)	Nord Ovest	Nord Est	Centro	Sud	Italia
Scan-Med	31.468	30.969	11.802	6.321	80.598
Scan-Med allargato	41.753	39.516	14.582	7.977	103.889
Ue28 + Norvegia	104.122	94.844	45.709	27.605	272.561
PIL 2019	593.529	414.543	385.227	395.168	1.789.747
% su export Scan-Med allargato vs totale Ue + Norvegia	40,1%	41,7%	31,9%	28,9%	38,1%
% export Scan-Med allargato sul PIL	7,0%	9,5%	3,8%	2,0%	5,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

L'interscambio commerciale e le merceologie vietate

PAESE	Divieti I Gruppo			Divieti II Gruppo		
	import	export	totale	import	export	totale
Germania	17.988	11.141	29.129	23.306	22.624	45.930
Danimarca	119	390	510	487	1.127	1.614
Norvegia	28	249	276	118	897	1.014
Svezia	834	848	1.681	1.728	1.804	3.532
Finlandia	219	267	486	699	850	1.549
Austria	1.841	2.083	3.924	4.508	3.963	8.471
Totale scan-Med	21.029	14.978	36.007	30.844	31.266	62.110
Polonia	2.608	2.830	5.438	2.416	6.016	8.432
Repubblica ceca	1.741	1.361	3.101	1.951	2.907	4.858
Slovacchia	1.235	606	1.840	1.009	1.415	2.424
Totale Scan - Med allargato	26.612	19.774	46.386	36.221	41.604	77.825
Ue 28	50.543	43.428	93.970	75.126	94.488	169.614

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

PAESE	Divieti III Gruppo			Totale Divieti		
	import	export	totale	import	export	totale
Germania	3.014	3.322	6.335	44.308	37.086	81.394
Danimarca	135	161	296	741	1.679	2.420
Norvegia	25	48	74	170	1.194	1.364
Svezia	777	199	976	3.338	2.851	6.189
Finlandia	435	77	512	1.352	1.195	2.547
Austria	1.042	853	1.895	7.390	6.899	14.289
Totale scan-Med	5.428	4.660	10.088	57.301	50.904	108.205
Polonia	508	877	1.385	5.533	9.723	15.256
Repubblica ceca	222	370	592	3.914	4.638	8.552
Slovacchia	148	200	348	2.392	2.220	4.613
Totale Scan - Med allargato	6.306	6.107	12.414	69.140	67.485	136.625
Ue 28	16.267	19.981	36.248	141.935	157.897	299.832

I° gruppo merceologie (ordinanza LGBI 44/2016):

- Rifiuti
- Pietre e materiali di risulta
- Legno e sughero
- Veicoli a motore
- Minerali ferrosi e non ferrosi
- Acciaio
- Marmo, travertino e piastrelle.

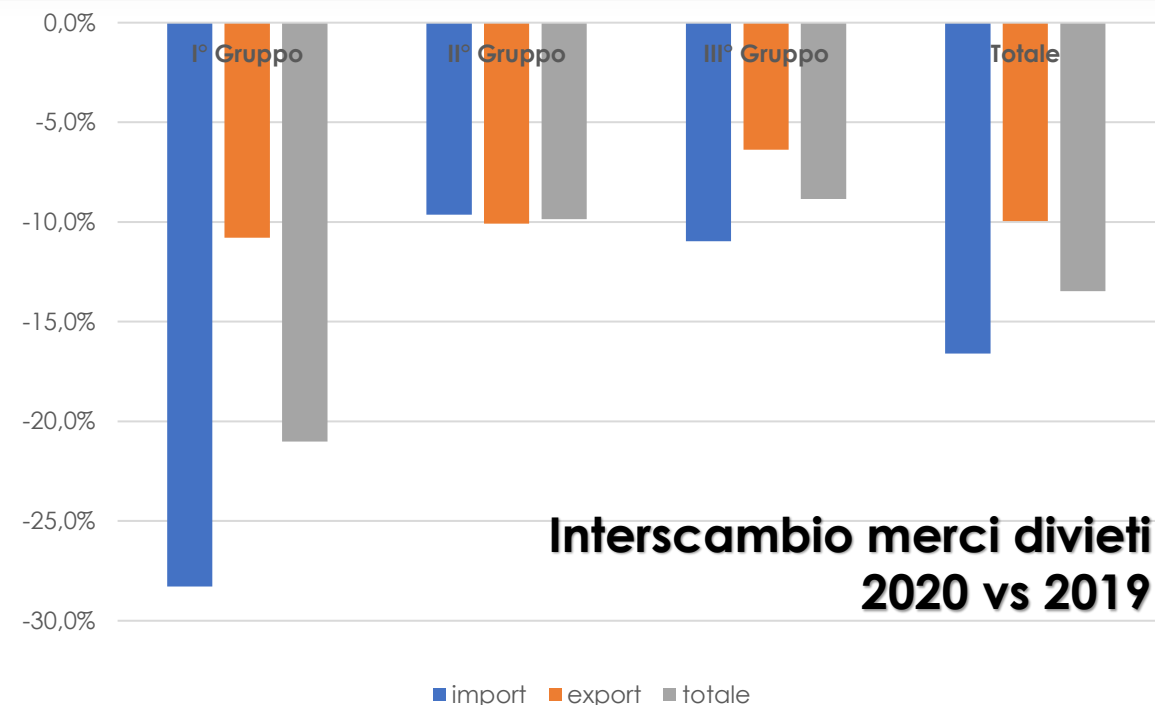
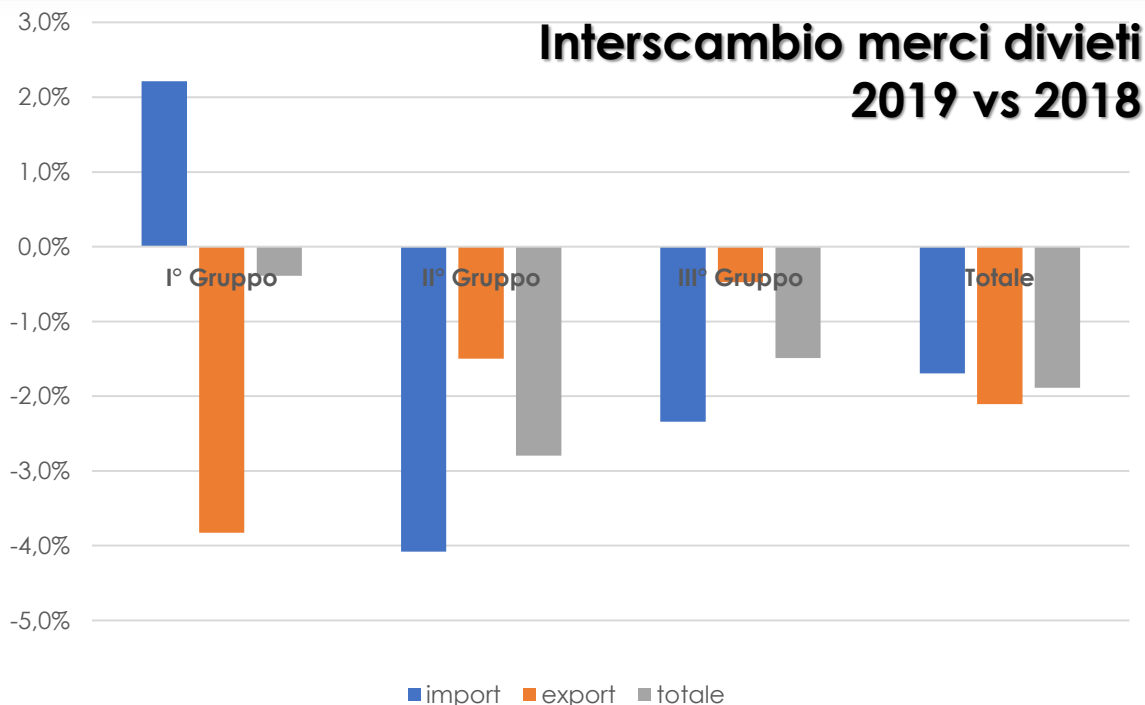
II° gruppo merceologie, in vigore dal 1° ottobre 2019 (ordinanza 81/2019):

- Legno (esclusi mobili)
- Prodotti chimici
- Metalli
- Macchinari e apparecchiature

III° gruppo merceologie, in vigore dal 1° gennaio 2020 (ordinanza 81/2019):

- Carta e cartone
- Prodotti del petrolio
- Cemento, calce e gesso
- Materie plastiche
- Cereali

L'interscambio commerciale e le merceologie vietate



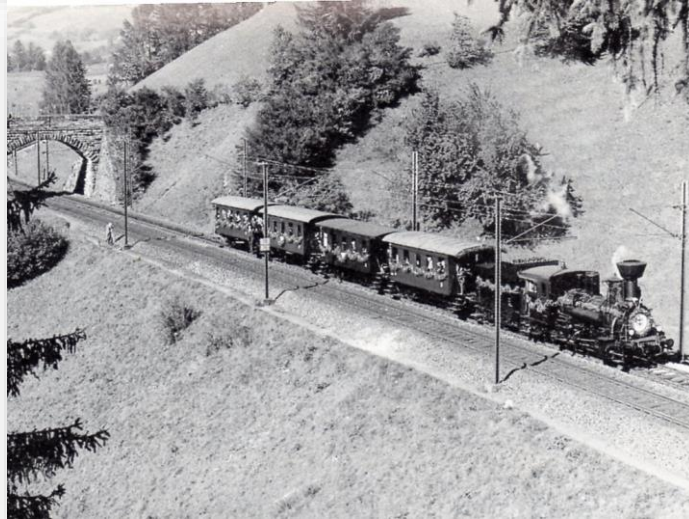
Interscambio con i Paesi ScanMed: -1,9% vs Interscambio Ue 28 (-0,9%) con Export -2,1%, Import -1,7%.

Sensibile riduzione delle esportazioni per le merci del I° gruppo pari al -3,8%, riconducibile soprattutto ai traffici verso la **Germania (-3,8%), la Svezia (-4,0%) e l'Austria (-6,3%). Il secondo gruppo merceologico (divieto in vigore dal 1° ottobre 2019) ha avuto una riduzione dell'export per i Paesi ScanMed (-1,5%) rispetto ad una sostanziale stabilità dell'export complessivo verso la Ue 28 (+0,3%): i mercati di destinazione più colpiti sono stati **la Germania (-2,5%), la Danimarca (-1,8%) e la stessa Austria (-1,6%)**.**

I traffici lungo l'asse del Brennero

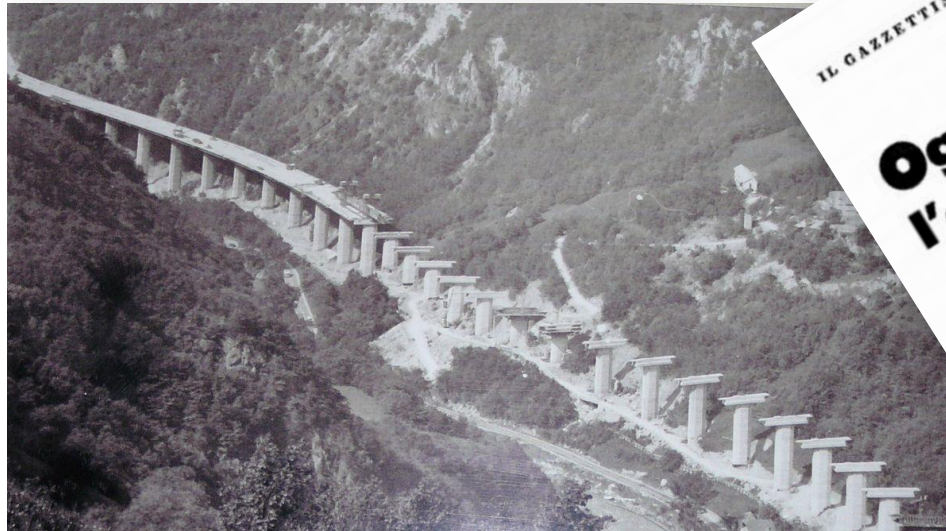
1867

Anno di inaugurazione
della Ferrovia del Brennero
(doppio binario nel 1872)



1968

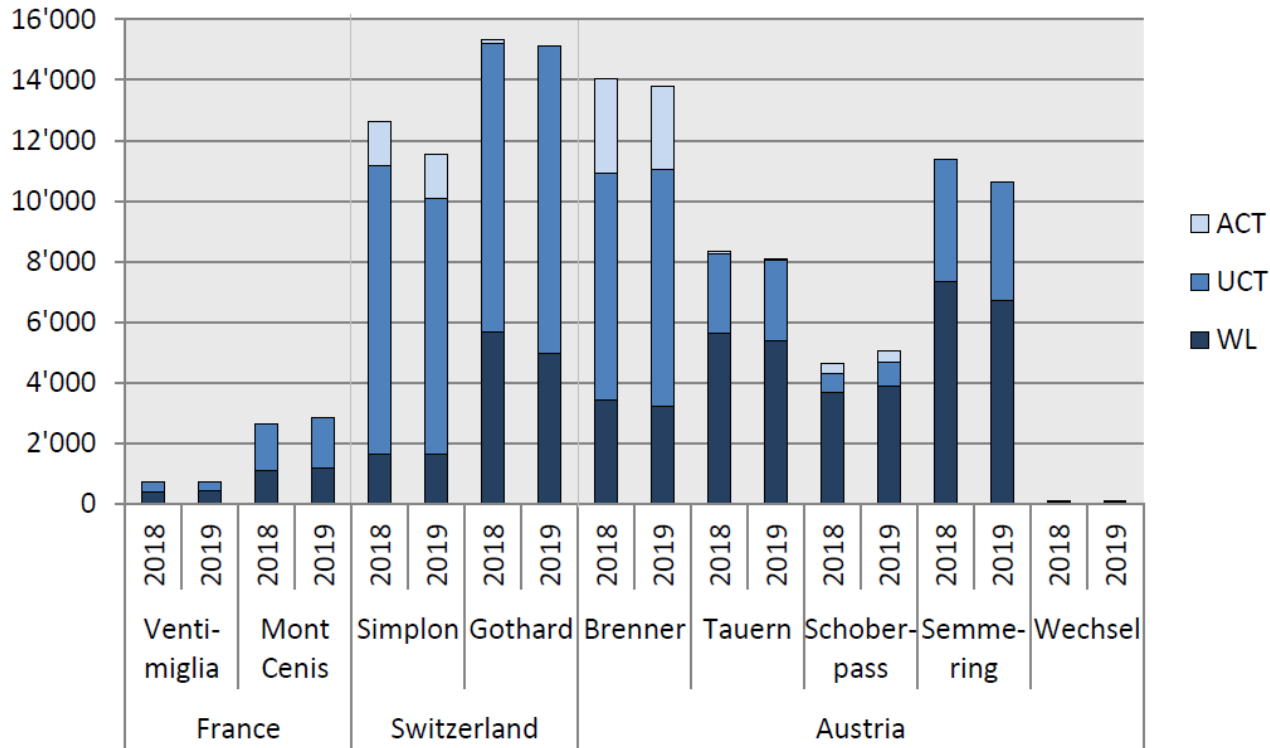
Anno di inaugurazione
della Autostrada del
Brennero



I traffici lungo l'asse del Brennero

Transalpine rail freight transport by crossing and production mode 2018 - 2019

Transport volume in 1'000 tonnes



Anno	Totale traffico merci	Strada	
	ton	veicoli x 1000	ton
2018	52.874,6	2.494,2	38.826,5
2019	53.700,8	2.559,7	39.918,9
var 2019/2018	1,6%	2,6%	2,8%

Modal split 74:26

Anno	Ferrovia				
	Totale	WL	UCT	ACT	
	ton	ton	ton	ton	veicoli x 1000
2018	14.048,1	3.412,9	7.501,3	3.133,9	143,1
2019	13.781,9	3.217,1	7.835,9	2.728,9	124,8
var 2019/2018	-1,9%	-5,7%	4,5%	-12,9%	-12,8%

Fonte: Observation and analysis of transalpine freight traffic flows - Key figures 2019

I traffici lungo l'asse del Brennero

Dati a consuntivo:

+4,8%/anno crescita traffico veicoli pesanti (2009-2019)

-5,7% contrazione traffico veicoli pesanti nel 2020

Possibili scenari (stime):

+5,0% ripresa traffico gomma e ferro nel 2021

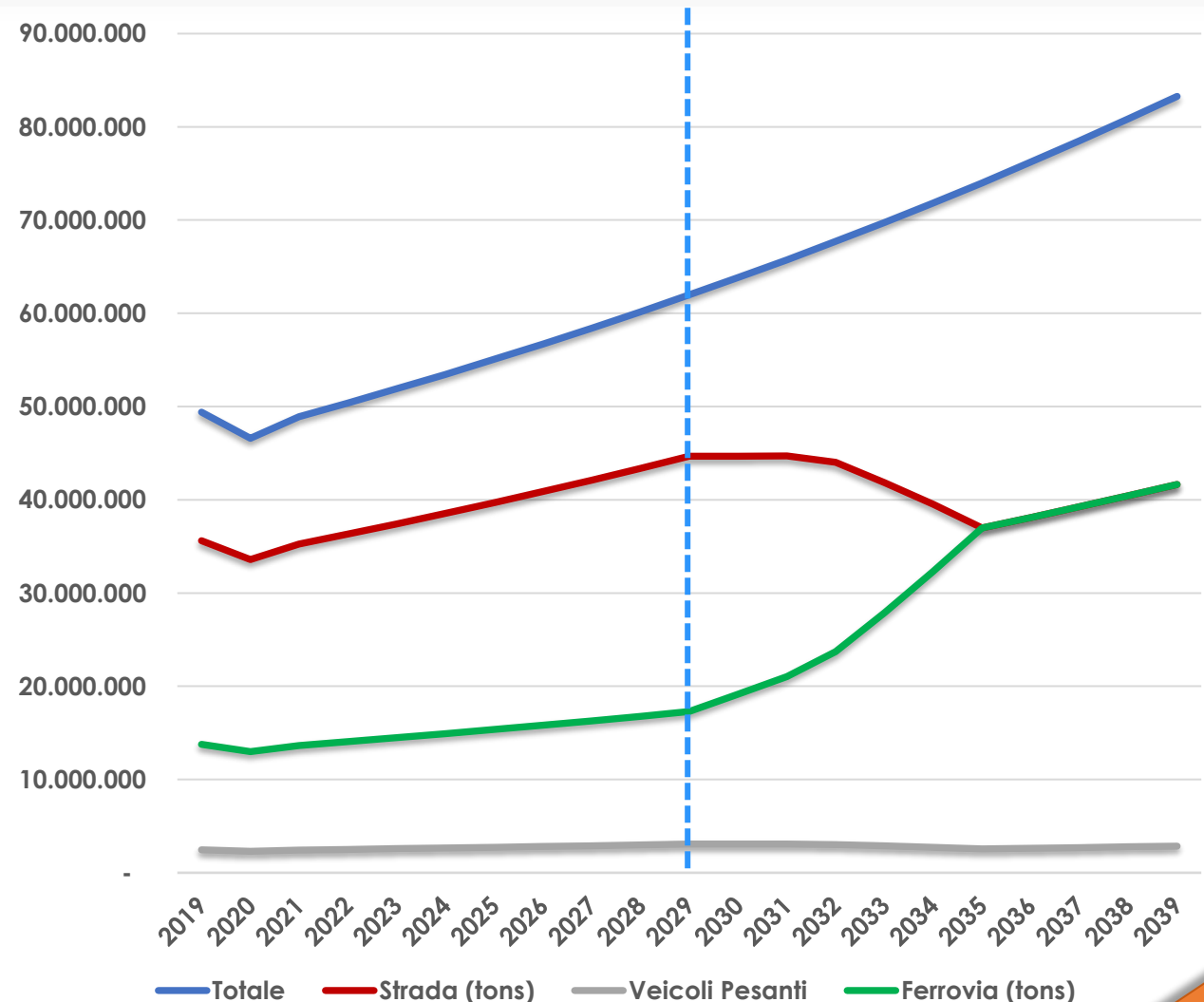
+3,0%/anno crescita traffico gomma e ferro (2022-2029)

Nel 2029 **Traffico Totale:** 61,9 mln ton
Traffico Strada: 44,6 mln ton (3 mln veicoli)
Traffico Ferrovia: 17,3 mln ton
Modal Split: 72:28

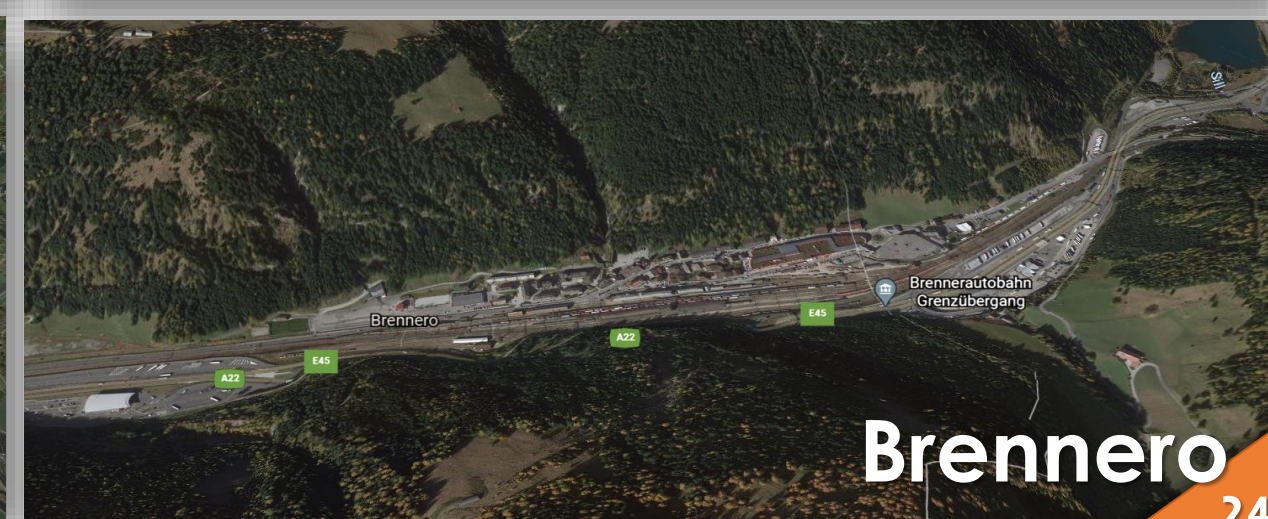
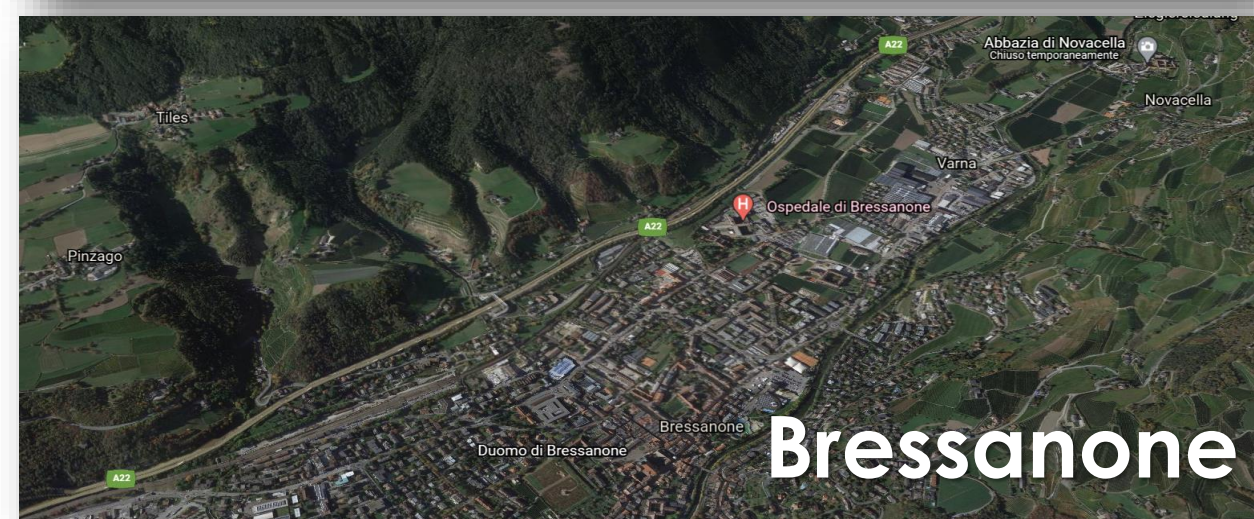
APERTURA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

Crescita sostenuta del traffico su ferro con un modal shift che passa da 70:30 a 50:50 (dal 2035).

Nel 2039 **Traffico Totale:** 83,2 mln ton
Traffico Strada: 41,6 mln ton (2,8 mln veicoli)
Traffico Ferrovia: 41,6 mln ton
Modal Split: 50:50



Come sono evolute le emissioni



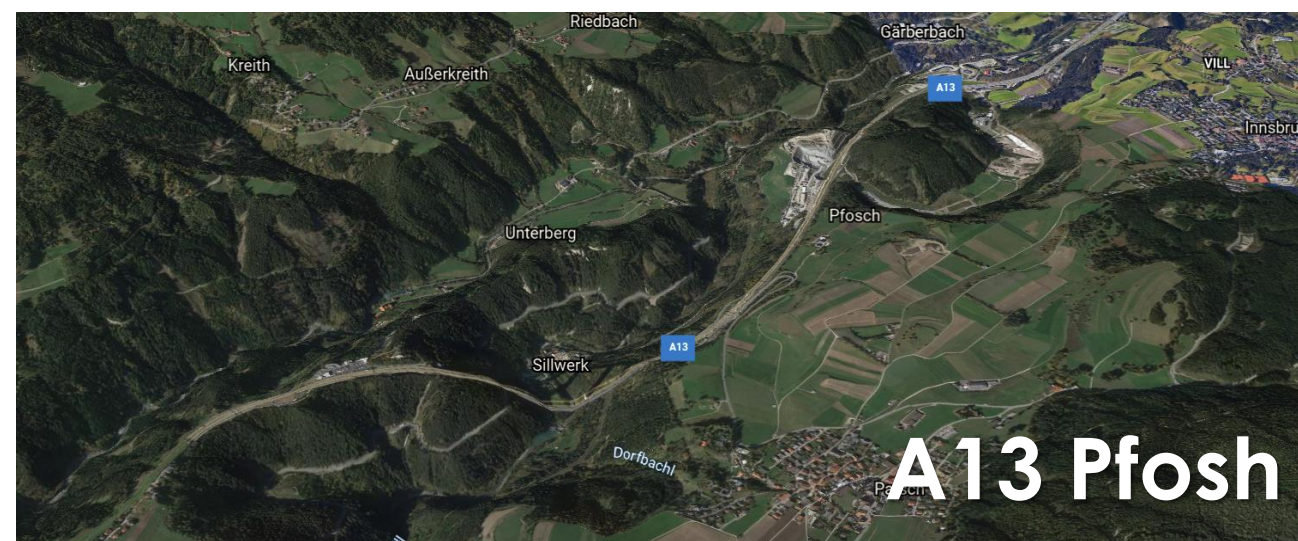
Come sono evolute le emissioni



A13 Mauterndorf



A12 Innsbruck



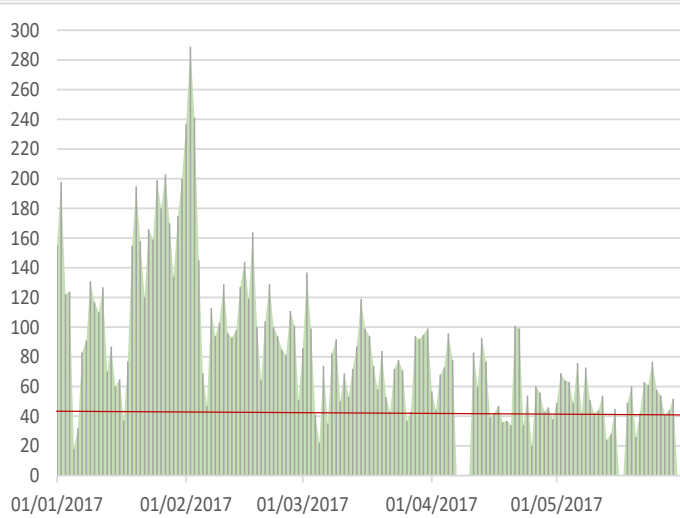
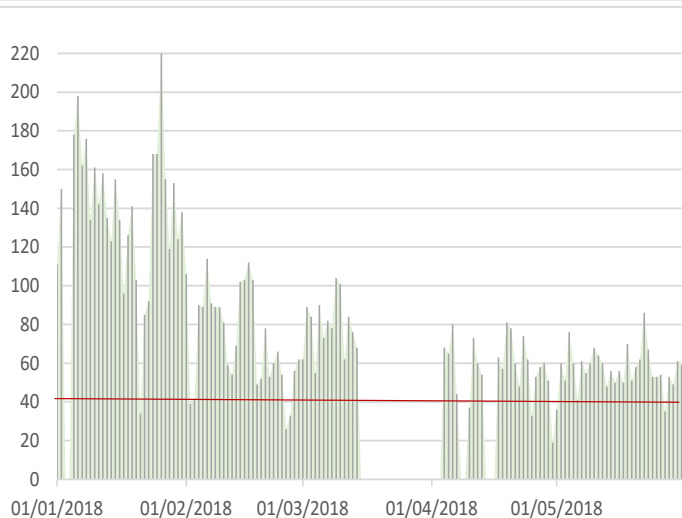
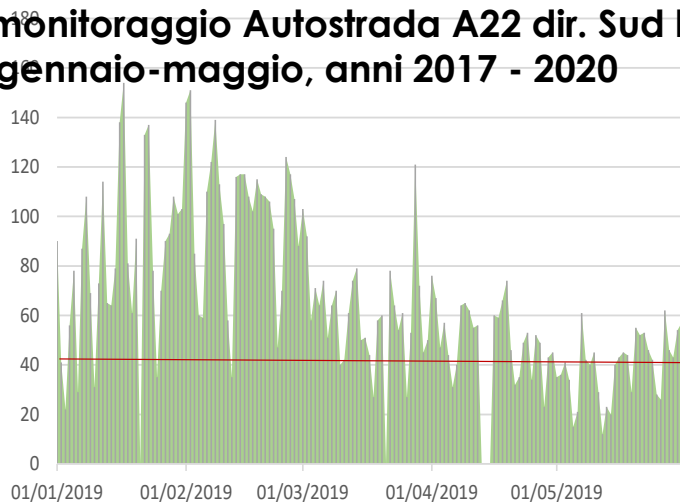
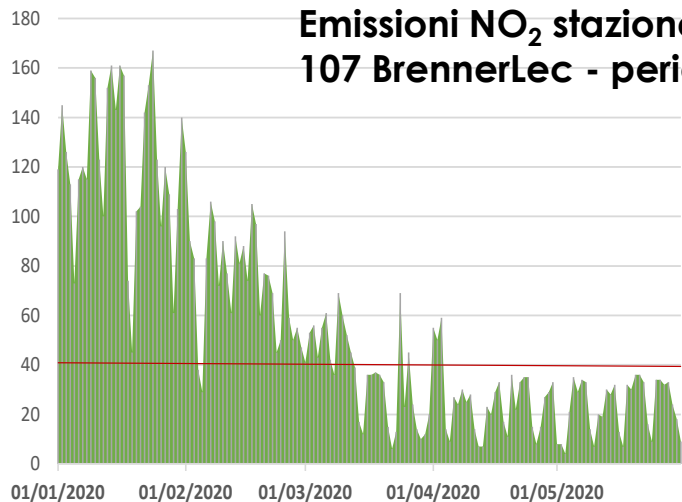
A13 Pfoss



A12 Bradl

Come sono evolute le emissioni

Emissioni NO₂ stazione di monitoraggio Autostrada A22 dir. Sud km 107 BrennerLec - periodo gennaio-maggio, anni 2017 - 2020

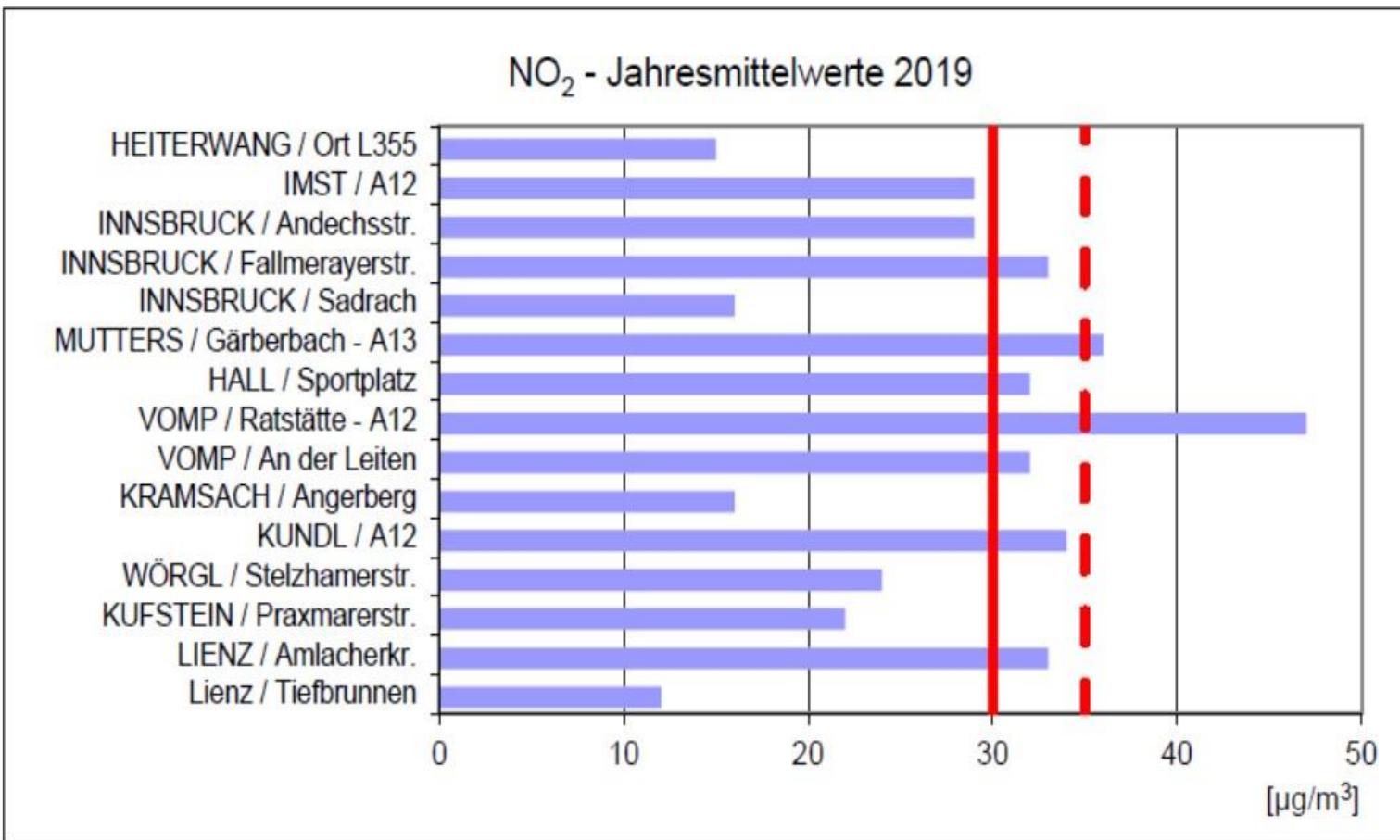


Durante il periodo di lockdown, c'è stato il blocco quasi totale degli spostamenti privati, e quindi dei veicoli leggeri, mentre i mezzi pesanti hanno continuato a circolare anche se in misura ridotta. Il calo del 40/50% delle emissioni di NO_x conferma il fatto che **i mezzi pesanti in circolazione oggi, di categoria Euro 5 e 6 per la maggior parte, inquinano meno dei veicoli leggeri più moderni.**

Inoltre si può osservare, in tutti gli anni, valori molto elevati di emissioni nei mesi tra gennaio e marzo, mesi di alta stagione per il **turismo invernale in TTA con picchi di traffico leggero.**

Come sono evolute le emissioni

Emissioni NO₂ stazioni di monitoraggio sulla rete autostradale tirolese, anno 2019



- Valore limite + margine di tolleranza consentito per il 2019 secondo IG-L
- Valore limite per la protezione delle persone secondo IG-L

Per quanto riguarda il **Tirolo** il rapporto 2019 sulla qualità dell'aria riporta la misurazione dei livelli di sostanze inquinanti immesse nei diversi punti di misurazione distribuiti lungo la rete autostradale. Nel caso specifico degli NO_x, il valore limite annuale regolamentare secondo IG-L (30 µg/m³) è stato superato in 7 punti di misurazione, in 2 dei quali è stato superato anche il valore limite più il margine di tolleranza (35 µg/m³). **La maggior parte dei superamenti del valore target si sono verificati presso VOMP/stazione di servizio A12 e MUTTERS/Gärberbach A13.** Inoltre, sull'intera rete è stato rispettato il valore limite a breve termine di 200 µg/m³.



Le proposte del sistema camerale

- 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.



Le proposte del sistema camerale

- 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 all'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.



Le proposte del sistema camerale

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.

Il sistema camerale proseguirà nella sua azione di monitoraggio e analisi dei fenomeni, avviando 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**. Nel primo caso, si possono costruire una serie di scenari legati all'evoluzione della qualità dell'aria lungo il corridoio del Brennero. Nel secondo caso, ci si concentrerà sulla valutazione dell'impatto che l'utilizzo limitato dell'asse del Brennero potrà avere in termini di **riduzione dell'export, calo del PIL, costi aggiuntivi per imprese di produzione e per l'autotrasporto**.