



UNIONTRASPORTI

## STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL TRANSITO ATTRAVERSO IL BRENNERO

---

Verso un position paper del sistema camerale a favore della libera circolazione delle merci lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

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



Gruppo di lavoro:

- Alfred Aberer – Segretario generale CCIAA Bolzano
- Alberto Olivo - Segretario generale CCIAA Trento
- Cesare Veneri - Segretario generale CCIAA Verona
- Roberto Crosta - Segretario generale Unioncamere Veneto
- Claudio Pasini - Segretario generale Unioncamere Emilia Romagna
- Stefano Bellei - Segretario generale CCIAA Modena
- Maurizio Colombo – Direttore operativo Unioncamere Lombardia
- Antonello Fontanili – Direttore Uniontrasporti

## Premessa

---

La strategia di difesa del territorio da parte del governo austriaco, ormai da qualche anno, si è concentrata sul contrasto all'ingresso dei camion all'interno dei propri confini. Già in due occasioni nel 2011 e nel 2016 le autorità locali avevano provato a introdurre limitazioni dell'accesso, sia in determinate fasce orarie che per alcune categorie merceologiche; limitazioni che però non sono state approvate dall'Unione europea che le ha ritenute illegittime.

Nonostante ciò, all'inizio del 2018 il governo austriaco ha nuovamente introdotto una limitazione dei transiti di veicoli merci pesanti in alcune giornate comprese tra i mesi di marzo e di novembre considerate a rischio dal punto di vista dell'incremento del traffico su gomma. Rispetto a tale provvedimento, sia il Governo italiano sia quello tedesco, su sollecitazione delle rispettive imprese di autotrasporto, hanno invitato l'Unione europea a sanzionare l'ennesimo intervento dell'Austria che viola il principio di libera circolazione delle merci e il divieto di imporre limitazioni al transito tra Stati comunitari.

Nei primi giorni di ottobre 2018, l'Assemblea del Land Tirolo ha varato all'unanimità un ulteriore insieme di limitazioni al traffico pesante che potrebbe entrare in vigore da agosto 2019. Sono previsti, tra l'altro, il divieto di circolazione dei tir euro 4 (gli euro 5 seguiranno nel 2021), l'inclusione dei tir euro 6 nel cosiddetto divieto settoriale e l'anticipo del divieto al sabato mattina nei fine settimana di gennaio e febbraio, con un'evidente disparità di trattamento rispetto agli automezzi tirolesi.

Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'Ue sulla libera circolazione delle merci. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale.

Considerata l'importanza del valico del Brennero sia nella complessa maglia della rete core TEN-T sia per l'interscambio delle merci del nostro Paese, i sistemi camerali delle aree del Nord attraversate dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino Alto Adige) hanno espresso una motivata preoccupazione per le conseguenze che queste misure promosse dal Tirolo potranno avere sugli scambi commerciali da/verso i Paesi partner europei, e in particolare con la Germania (primo partner commerciale per tutte queste regioni e per l'Italia intera), la stessa Austria, la Polonia e gli altri territori attraversati dal suddetto Corridoio.

L'iniziativa che il sistema camerale vuole intraprendere non intende limitarsi al semplice contrasto/opposizione alle misure unilaterali del Tirolo, ma vuole costruire le basi per un confronto aperto in sede comunitaria affinché - per tutelare lo sviluppo economico dei nostri territori e la possibilità per le nostre imprese di competere ad armi pari - non ci si debba ritrovare periodicamente nella situazione di dover difendere il diritto di libera circolazione delle merci, messo in discussione da un altro Stato membro.

La soluzione deve necessariamente passare attraverso una politica dei trasporto lungo l'arco alpino il più possibile condivisa, in grado di bilanciare le istanze ambientali con le ragioni dell'economia.

Appare evidente, da parte del Governo tirolese, una posizione completamente incentrata sui divieti che solo per alcuni aspetti evidenzia una natura ambientale. Inoltre, non emergono proposte concrete per il miglioramento delle condizioni del trasporto intermodale e ferroviario, finalizzate ad un reale shift modale.

Il punto di partenza dell'azione camerale è rappresentato dal presente documento che riporta e analizza dati oggettivi e il più aggiornati possibile sui traffici attraverso l'arco alpino, sugli scambi commerciali tra l'Italia e il resto dell'Unione europea, sulle tipologie delle merci che vengono scambiate con i principali partner commerciali del nostro Paese.

Un approfondimento di dettaglio è dedicato alle caratteristiche del parco veicolare delle nostre imprese in termini di normativa antinquinamento, con specifico riferimento anche al parco circolante sulla A22 e ai costi di trasporto lungo l'arco alpino.

Infine - nella parte conclusiva del documento - sulla base delle analisi realizzate, si riportano alcune prime riflessioni sul tema, avanzando una serie di controproposte da condividere, in più fasi, con soggetti diversi. Una prima condivisione del documento e della posizione del sistema camerale è stata fatta in riferimento alle osservazioni<sup>1</sup> inviate al Governo Tirolese relativamente all'aggiornamento del Regolamento sulle emissioni inquinanti.

L'obiettivo finale dell'iniziativa camerale sarà la creazione di una rete di alleanze su più livelli territoriali, in grado di fornire alla posizione del sistema camerale la massa critica necessaria per una produttiva interlocuzione con la Commissione europea.

---

<sup>1</sup> Alla fine del rapporto viene riportato il modello di lettera che ogni ente camerale coinvolto nell'iniziativa ha provveduto ad inviare al Dipartimento Protezione Ambientale del Tirolo, dopo averlo condiviso nelle proprie Giunte.



## Il contesto di riferimento

---

L'Italia, negli ultimi anni, ha avviato una debole ripresa dopo essere uscita dalla più grave recessione del dopoguerra (anche se nei fondamentali, il nostro Paese non ha ancora raggiunto i livelli precedenti al 2008); tra i protagonisti di questa ripresa, si possono evidenziare **l'internazionalizzazione delle nostre imprese e la forte crescita dell'export**, con un ruolo decisivo giocato proprio dal settore dei trasporti.

Infatti, il settore dei trasporti e della logistica è cresciuto – nel periodo 2014-2017 – a ritmi tre-quattro volte superiori alla crescita del PIL: in media, a fronte di una crescita del PIL del 3,6%, l'export è cresciuto nei tre anni del 13%. Si tratta di dati macroeconomici che evidenziano l'importanza del **principio di libera circolazione delle merci** (sancito dal Trattato sul funzionamento dell'Ue) per un Paese come l'Italia che ha nell'Unione europea il principale partner commerciale sia in termini di import (35%), sia, e soprattutto, in termini di export (60,2%).

*La libera circolazione delle merci, la prima delle quattro libertà fondamentali del mercato interno, è garantita attraverso l'eliminazione dei dazi doganali e delle restrizioni quantitative e dal divieto di adottare misure di effetto equivalente. I principi di riconoscimento reciproco, l'eliminazione delle barriere fisiche e tecniche e la promozione della normalizzazione sono ulteriori elementi introdotti per continuare il completamento del mercato interno. L'adozione del nuovo quadro legislativo (NQL) nel 2008 ha rafforzato in modo rilevante la commercializzazione dei prodotti, la libera circolazione delle merci, il sistema di vigilanza del mercato dell'UE e il marchio CE. Inoltre, il principio del riconoscimento reciproco è stato consolidato e si applica a una vasta gamma di altri prodotti che non sono oggetto di armonizzazione a livello UE.*

**Articolo 26 e articoli da 28 a 37 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).**

In tale contesto, occorre poi soffermarsi sulle modalità di trasporto maggiormente utilizzate per "muovere" le merci in ingresso e in uscita, tenendo però conto anche delle caratteristiche orografiche dell'Italia e del fatto che, per il nostro Paese, – contrariamente a tutte le altre economie europee – l'attraversamento dei valichi alpini più che una delle opzioni possibili rappresenta l'unica via di accesso ai propri mercati esteri di riferimento.

Per l'Italia, le Alpi insieme ai porti si contendono il ruolo di gate di accesso e di ricezione delle merci. Circa la metà delle esportazioni dell'Italia passa dai valichi alpini, mentre più del 70% dei volumi dei flussi in import e in export dell'Italia con il resto dei Paesi dell'Unione Europea attraversa l'arco alpino.

Se i porti garantiscono il legame con i Paesi terzi e in questa fase con la Cina e l'Estremo oriente, i valichi sono fondamentali per la connessione con i nostri principali partner e soprattutto per lo scambio di merci a maggior valore aggiunto. Prendendo in considerazione il **valore delle merci** e

non il loro peso si può apprezzare che quasi il 60% del valore complessivo dell'import/export italiano su scala mondiale passa, infatti, per i valichi alpini.

Analizzando i dati dell'interscambio commerciale tra Italia e Unione europea, distinti per modalità di trasporto, emergono immediatamente il peso e l'importanza rivestiti dal **trasporto stradale** che vale oltre il 50% del valore delle merci scambiate, quota che raggiunge l'84% se non consideriamo la voce "mezzo di trasporto non dichiarato".

La crescita del 7,7% dell'intercambio commerciale nel 2017 rispetto al 2016 è riconducibile per il 60% proprio al trasporto su strada. Si tratta di dati che confermano un'organizzazione del sistema dei trasporti incentrata sulla modalità stradale - comune a buona parte dei Paesi europei - riconducibile ad una serie di vantaggi, tra cui l'adattabilità al prodotto o a particolari servizi richiesti, l'offerta di un servizio **porta a porta** e di "orari flessibili".

In Italia, poi, il tutto viene amplificato dalla attuale carenza di infrastrutture ferroviarie moderne, in grado di attraversare la barriera alpina in maniera veloce ed efficiente, senza aggravii di costi dovuti alla necessità di utilizzare più locomotori per superare pendenze eccessive.

## I divieti in discussione

Come anticipato in premessa, agli inizi di ottobre 2018 l'Assemblea del Land Tirolo ha ampliato le misure di limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti in transito sull'asse del Brennero a partire dall'estate 2019, colpendo in particolare i mezzi provenienti da Italia e Germania.

**Tabella 1 - Riepilogo dei nuovi divieti in vigore in Tirolo dal 01/08/2019**

Misure di divieto	Euro 4		Euro 5		Euro 6	
	Paesi EU	Tirolo	Paesi EU	Tirolo	Paesi EU	Tirolo
Divieto transito mezzi pesanti	01/08/2019	01/01/2021	01/01/2021	01/01/2023	-	-
Divieto transito settoriale*	già attivo			01/08/2019	01/08/2019	01/01/2023
Divieto transito notturno	già attivo			01/08/2019	01/01/2021	01/01/2023
Divieto transito weekend	Per i mezzi verso Germania o Italia anche sabato in gennaio e febbraio					
Costo gasolio per TIR in transito	Per evitare il fenomeno dei rifornimenti su viabilità ordinaria, viene proposto un contestuale divieto di uscita dall'A12 (Autostrada dell'Inn) ed A13 (Autostrada del Brennero dei mezzi pesanti).					
Pedaggio autostradale	Convincere l'Italia e la Germania ad aumentare il pedaggio sulle tratte autostradali di propria competenza, così da portarlo a livelli almeno uguali a quelli degli altri corridoi alpini – svizzero e francese – pervenendo in questo modo a creare un pedaggio sull'asse del Brennero, che attualmente è più conveniente.					

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Land Tirolo

Come si vede dalla tabella riepilogativa di seguito i divieti riguardano diversi aspetti. Dal 1 agosto 2019 scatterebbe il **divieto per mezzi pesanti** euro IV in transito. Il divieto si estenderebbe

progressivamente agli Euro 4 provenienti/diretti in Tirolo e agli Euro 5 in transito dal 12 gennaio 2021 e ai mezzi Euro 5 verso il Tirolo a partire dal 2023.

Dal 1 agosto 2019, il “**divieto settoriale**” verrebbe esteso ad altre merci, in aggiunta a quelle già contemplate (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica):

- Legno (esclusi mobili)
- Prodotti della chimica-plastica
- Metalli
- Macchinari e apparecchiature

A partire dalla stessa data il divieto settoriale dovrebbe estendersi anche agli Euro 5 provenienti/diretti in Tirolo e agli Euro 6, che oggi godono di una deroga grazie alla mediazione della Commissione europea.

Il **divieto di transito notturno**, già in vigore per i veicoli Euro 4 ed Euro 5, riguarderebbe anche i veicoli Euro 6 che trasportano merci deperibili.

Infine, il **divieto di transito nei fine settimana** per i veicoli diretti in Italia o in Germania, viene anticipato al sabato mattina nei mesi di gennaio e febbraio.

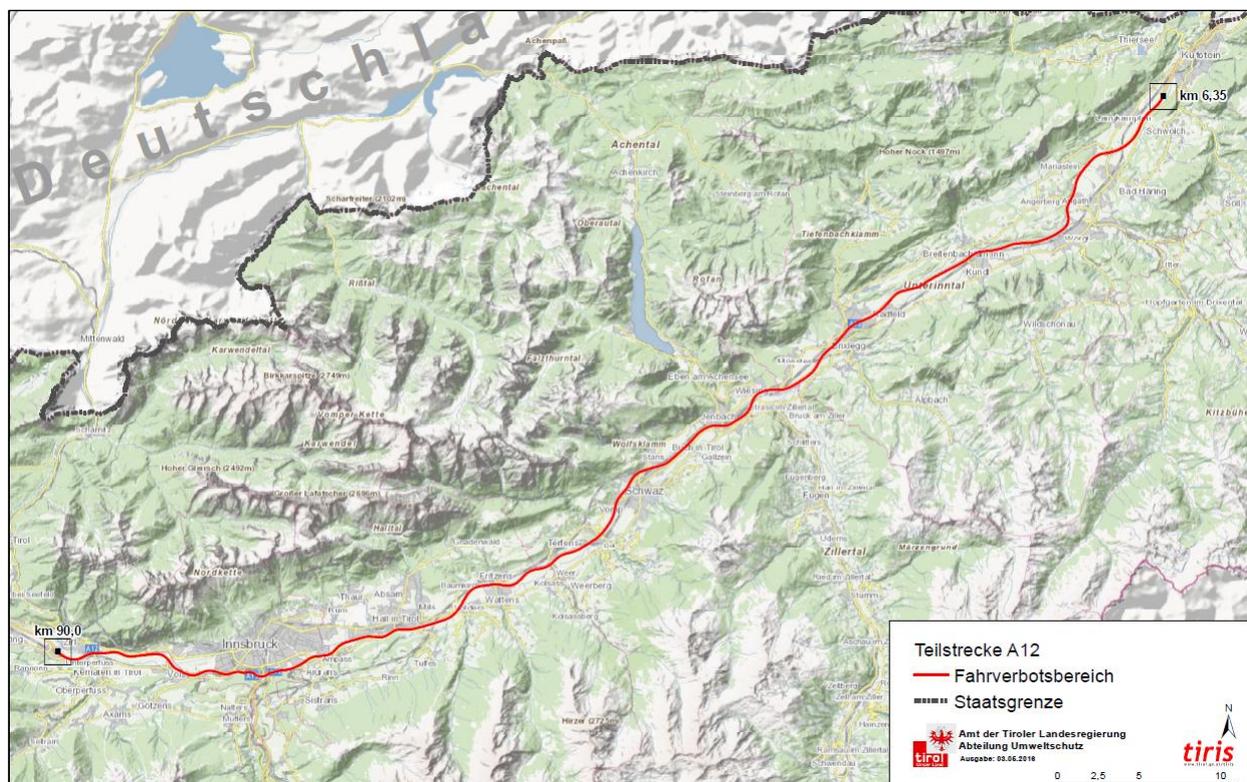
Lo schema seguente riassume invece l’entrata in vigore dei divieti, in base alla classe Euro dei veicoli, sulla A12 Inntal Autobahn, in particolare nella tratta dal km 6,35 nel distretto di Langkampfen fino al km 90 nel distretto di Zirl (per il divieto settoriale la tratta si ferma al km 72 nel distretto di Ampass), che appare in linea con i divieti più generali appena visti.

**Tabella 2 - Riepilogo divieti lungo l’autostrada A12**

A12 km 6,35-km 72,00* e km 90,00		Euro 0-II		Euro III		Euro IV		Euro V incl. EEV		Euro VI				
		TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio			
Divieto classe Euro	Traffico transito					Dal 01.08.19		Dal 01.01.21						
	Arrivo/Partenza nella zona principale/allargata			Dal 01.01.20		Dal 01.01.21		Dal 01.01.23						
	Eccezioni	Percorsi relativi a Hall in Tirol e Worgl												
Divieto Settoriale*	Merci già attive										Dal 01.10.19			
	Merci aggiuntive	Dal 01.10.19												
	Traffico di arrivo/partenza	Dal 01.10.19						Dal 01.01.23						
	Altri merci e eccezioni													
Divieto Transito Notturmo	Traffico transito										Dal 01.01.21			
	Traffico di arrivo/partenza													
	Eccezioni													
			Nessun divieto						Divieto già attivo				Divieto nuovo	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Land Tirolo

Figura 1 – Tratta A12 soggetta ai divieti

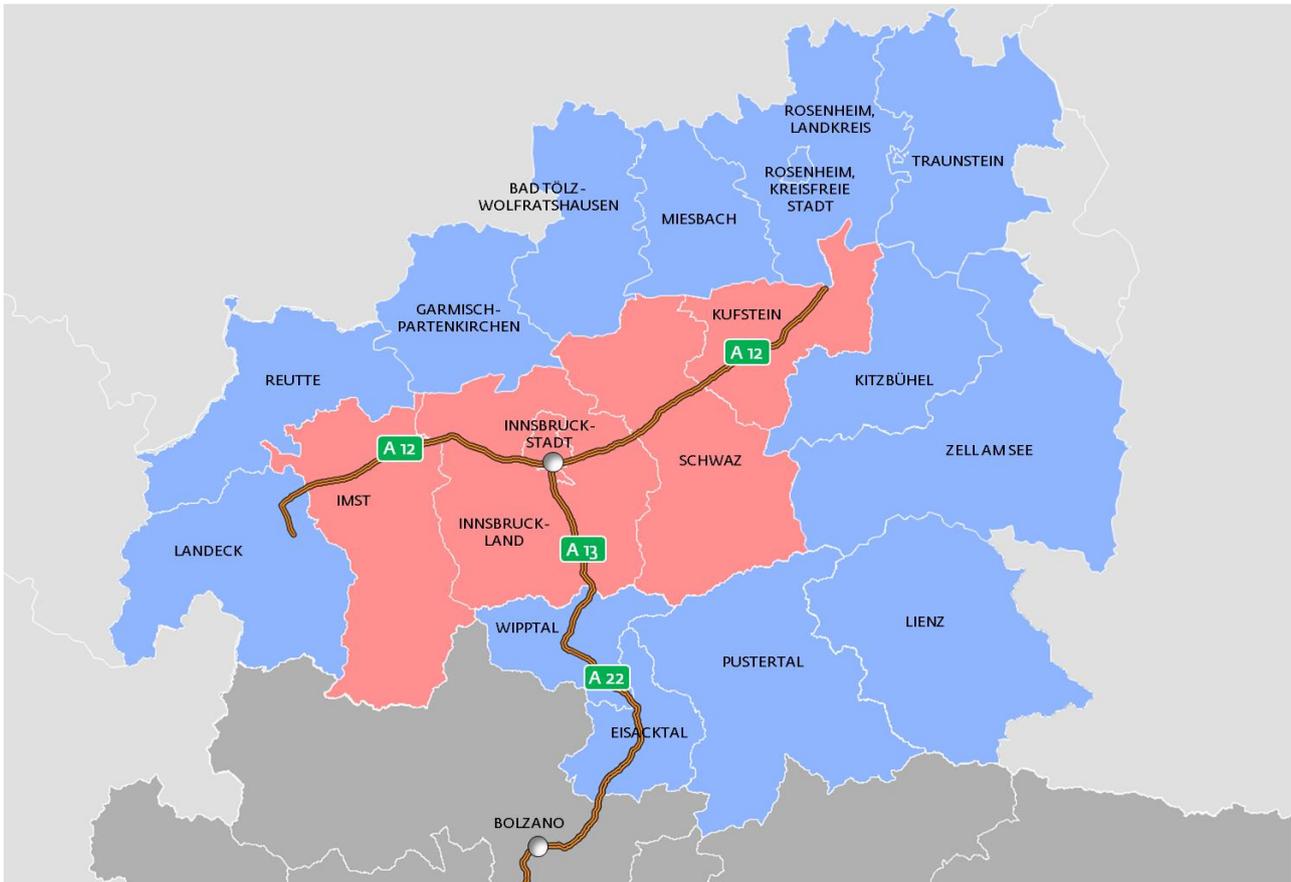


Fonte: Land Tirol

In questo caso, l’inizio e la portata dei divieti cambia a seconda delle zone individuate. In particolare sono state definite:

- una **zona principale** (*Kernzone*, in rosso nella figura 2) che comprende il distretto di Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, i distretti di Kufstein e di Schwaz;
- una **zona allargata** (in blu nella figura 2) che si estende tra:
  - **Austria:** Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte, Zell am See;
  - **Germania:** Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein;
  - **Italia:** Eisacktal, Pustertal, Wipptal.

**Figura 2 - Aree di applicazione dei divieti di circolazione**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Rispetto a tali divieti, si sono registrati diversi interventi a vari livelli non solo in Italia ma anche in Germania e nello stesso Tirolo. In questo paragrafo vengono illustrate brevemente.

A seguito della decisione del governo del Land Tirolo del 3 ottobre 2018, le **Camere di Commercio dell'Euregio – Tirolo – Alto Adige – Trentino** hanno firmato una risoluzione con cui bocchiano i divieti imposti in quanto restrittivi del trasporto internazionale di merci e per questo dannosi per l'economia non solo di quelle regioni, ma anche dell'intero sistema economico nazionale. Le tre Camere invitano i governi nazionali e le imprese a intraprendere misure per potenziare l'alternativa ferroviaria completando in tempi rapidi i lavori di realizzazione della Galleria di Base del Brennero e, nel mentre, adeguando le infrastrutture esistenti affrontando i punti deboli strutturali e operativi che ostacolano il traffico ferroviario transfrontaliero.

Le **Associazioni di categoria**, dal loro versante, hanno evidenziato lo sbilanciamento di questi divieti che, ad esempio, penalizzano i veicoli Euro 6, che attraversano il Tirolo per collegare l'Italia con gli altri mercati europei e riconoscono maggiori concessioni ai mezzi anche più inquinanti che, invece, sono diretti in Tirolo. Inoltre, sottolineano il carattere discriminatorio dei provvedimenti per le aziende produttrici italiane rispetto a quelle austriache.



Sul piano internazionale, sono state registrate delle opposizioni in Germania, e in particolare in **Baviera**, dove si sono innescate delle polemiche politiche con il Governo del Tirolo. Diverse associazioni invocano l'intervento della Commissione europea per garantire la libera circolazione delle merci tra gli stati membri. Inoltre, i divieti, provocano spesso fenomeni di congestione sulle strade bavaresi al confine con l'Austria (M8 e A93), con conseguenti impatti negativi sull'ambiente e sul traffico complessivo.

Sul **fronte austriaco**, associazioni di categoria e camere di commercio lamentano da anni che l'imposizione di questi divieti più che avere come effetto la salvaguardia dell'ambiente hanno un effetto negativo sul sistema produttivo nazionale e sull'economia complessiva.

## L'interscambio commerciale

L'asse del Brennero è un segmento fondamentale del Corridoio Scandinavo–Mediterraneo e qualsiasi valutazione sull'andamento degli scambi commerciali che utilizzano tale rotta per raggiungere l'Europa deve essere fatta in un'ottica di corridoio. Per questo motivo l'analisi dei dati statistici - utili a comprendere il fenomeno e l'importanza dell'iniziativa delle Camere di commercio lungo l'asse - parte dal **totale degli scambi tra l'Italia e il resto dell'Europa**, in particolare con l'Ue28 per poi concentrarsi sui paesi attraversati dal Corridoio Scan-Med e su altri tre stati (Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia) che, per la loro posizione, sono nell'area di influenza del Corridoio.

Nel 2017, l'interscambio complessivo (importazioni + esportazioni) dell'Italia con l'Ue28 è stato pari a 491.852 milioni di euro, in crescita del 7,7% rispetto all'anno precedente, avvicinandosi ai livelli anteriori alla crisi del 2012. In termini percentuali, l'Ue28 è origine/destinazione del 58% degli scambi mondiali dell'Italia. Il saldo dell'interscambio risulta leggermente positivo (+8.722 milioni di euro), con una forte incidenza della modalità stradale che supera il 50% sul complessivo e che va oltre se ci soffermiamo nei valori dell'export (53,9%). Nelle modalità alternative alla strada, le importazioni superano le esportazioni.

**Tabella 3 - Interscambio commerciale per modo di trasporto dell'Italia con Ue28, valori in Meuro, anno 2017**

Modalità di trasporto	2017		
	import	export	totale
Trasporto stradale	122.126	132.172	254.298
Trasporto ferroviario	10.323	4.172	14.495
Trasporto marittimo	12.900	8.561	21.461
Trasporto aereo	3.827	2.693	6.520
Altro mezzo di trasporto	4.309	1.089	5.397
Non dichiarato	88.080	101.601	189.681
<b>Totale</b>	<b>241.565</b>	<b>250.287</b>	<b>491.852</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

In termini di quantitativi trasportati, l'interscambio complessivo (importazioni + esportazioni) è stato di 202 milioni di tonnellate circa, con una sensibile prevalenza delle importazioni sulle esportazioni (-18.064 t il saldo). Rispetto all'anno precedente, l'Istat registra un aumento del 3,9% delle importazioni, cui fa da contraltare un lieve decremento delle esportazioni (-0,6%). Anche in questo caso la modalità prevalente è quella stradale ma la quota si riduce al 37,7% con una leggera prevalenza delle esportazioni sulle importazioni. Rispetto alla quota calcolata in termini di valore (4,3%), se consideriamo il peso delle merci, la modalità marittima incide 3 volte di più sull'interscambio commerciale, diventando la prima alternativa al tutto strada con il 13%.

**Tabella 4 - Interscambio commerciale per modo di trasporto dell'Italia con Ue28, valori in migliaia di tonnellate, anno 2017**

Modalità di trasporto	2017		
	import	export	totale
Trasporto stradale	36.898	39.501	76.398
Trasporto ferroviario	8.094	2.561	10.654
Trasporto marittimo	10.629	15.707	26.336
Trasporto aereo	78	612	689
Altro mezzo di trasporto	5.619	1.810	7.428
Non dichiarato	49.030	32.090	81.120
<b>Totale</b>	<b>110.345</b>	<b>92.281</b>	<b>202.626</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Relazionando il valore economico dell'interscambio con il peso trasportato, emerge un **valore medio delle merci** di circa 2.400 euro/tonn, con un valore superiore per le merci italiane esportate (2.700 euro/tonn) rispetto quelle straniere in import (2.200 euro/tonn). Se facciamo la stessa valutazione rispetto le modalità di trasporto, si evidenzia certamente un valore molto elevato per le merci via aerea (circa 9.500 euro/tonn), mentre il secondo valore per dimensione è rappresentato dalle merci trasportate via strada (3.300 euro/tonn).

**Tabella 5 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, valori in Meuro, anno 2017**

Paese	2017		
	import	export	totale
Austria	9.349	9.522	18.871
Germania	65.761	56.043	121.804
Danimarca	2.505	2.943	5.448
Svezia	3.772	4.573	8.345
Norvegia	866	1.673	2.539
Finlandia	1.501	1.599	3.100
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>83.753</b>	<b>76.354</b>	<b>160.108</b>
Polonia	9.891	12.650	22.541
Rep. Ceca	6.510	5.959	12.469
Slovacchia	4.516	2.883	7.398
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>104.670</b>	<b>97.847</b>	<b>202.516</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Limitando l'area di analisi ai Paesi attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'interscambio commerciale dell'Italia con quest'area nel 2017, ha raggiunto 160.108 milioni di euro

totali, sommando importazioni ed esportazioni. Il valore raggiunge i 202.516 milioni se si considerano anche Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia, che pur non essendo direttamente attraversati dal corridoio hanno in questo asse un collegamento importante con il resto dell'Ue. Quest'area rappresenta oltre il 40% dell'interscambio complessivo italiano nell'Ue28 (più la Norvegia).

**Tabella 6 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, valori in migliaia di tonnellate, anno 2017**

Paese	2017		
	import	export	totale
Austria	10.710	4.870	15.579
Germania	22.701	18.544	41.245
Danimarca	774	1.000	1.773
Svezia	1.940	1.261	3.201
Norvegia	2.194	360	2.554
Finlandia	1.076	406	1.482
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>39.394</b>	<b>26.440</b>	<b>65.834</b>
Polonia	3.358	3.646	7.005
Rep. Ceca	2.359	1.970	4.329
Slovacchia	1.840	1.014	2.854
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>46.952</b>	<b>33.070</b>	<b>80.022</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Entrando nel dettaglio delle relazioni commerciali con i singoli Paesi, la Germania pesa per il 60% su questo campione ristretto, seguita dall'Austria che pesa il 9,3% in termini di valore economico dell'interscambio, ma se consideriamo il peso delle merci (tonnellaggio) la quota dell'Austria sale al 19,5%. Questo dato evidenzia un valore medio per tonnellata delle merci scambiate tra Italia e Austria pari alla metà della media europea: se la media UE vale 2.427 euro/tonn, l'interscambio con l'Austria vale circa 1.200 euro/tonn, valore unitario medio decisamente inferiore rispetto a quello dell'interscambio del nostro Paese con altri partner come Polonia (3.218 euro/tonn), Danimarca (3.072 euro/tonn) e Germania (2.953 euro/tonn).

Se analizziamo la modalità di trasporto con cui avviene l'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi Scan-Med – al netto della voce "Non dichiarato" – risulta che circa l'86% dei traffici si muove su strada e "solo" l'8% viaggia su ferrovia. Ciò che emerge è la situazione molto vicina al "tutto strada" che caratterizza in particolare le esportazioni verso alcuni Paesi come Austria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia.

Interessante l'intercambio con la Germania, sia in termini assoluti, sia per come si differenzia a seconda della direzione: le merci tedesche arrivano nel nostro Paese prevalentemente su strada (78,2%), mentre la ferrovia rappresenta un discreto 12,7%. Per i flussi inversi (merci italiane verso

la Germania), il modal split cambia molto, con un maggiore sbilanciamento verso la modalità stradale (93,6%) rispetto quella ferroviaria (4,2%).

**Tabella 7 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, quote strada e ferrovia, anno 2017**

Paese	% Strada			% Ferrovia		
	import	export	totale	import	export	totale
Austria	86,8	94,4	90,9	9,3	4,5	6,7
Germania	78,2	93,6	85,0	12,7	4,2	8,9
Danimarca	93,6	90,3	91,9	0,8	1,2	1,0
Svezia	12,1	70,1	50,3	0,0	7,0	4,6
Norvegia	93,4	91,7	92,5	2,3	4,7	3,6
Finlandia	80,9	93,5	87,4	2,8	1,0	1,9
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	78,9	92,6	85,3	11,3	4,2	8,0
Polonia	90,5	94,2	92,5	7,8	4,4	6,0
Rep. Ceca	74,4	96,1	83,5	17,5	1,7	10,9
Slovacchia	78,6	97,6	84,5	15,0	0,4	10,4
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	79,7	93,1	85,9	11,6	4,0	8,1

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

La porzione di territorio italiano attraversata dal Corridoio Scandinavo–Mediterraneo - e che ha come principale riferimento l'asse del Brennero - comprende la Lombardia orientale (province di Mantova, Cremona e Brescia), il Veneto, l'Emilia Romagna e il Trentino Alto Adige.

Le statistiche elaborate sul commercio internazionale non permettono di avere a livello regionale lo stesso dettaglio e la stessa varietà di elaborazioni disponibili invece a livello nazionale. In particolare non è possibile avere dati circa l'interscambio per paese distinto per modalità di trasporto. Le elaborazioni sono quindi riferite all'Ue28.

I dati disponibili evidenziano un valore dell'interscambio pari a 290.011 milioni di euro, complessivi<sup>2</sup>, con un sostanziale bilanciamento tra import ed export.

La Lombardia rappresenta oltre la metà dell'interscambio con l'Ue28, con una prevalenza dell'import rispetto all'export. Se per il Trentino Alto Adige si evidenzia un sostanziale equilibrio tra import ed export, per Veneto ed Emilia Romagna prevalgono invece le esportazioni.

<sup>2</sup> Le statistiche sul commercio estero fornite dall'Istat tramite il servizio Coeweb sull'interscambio per modalità di trasporto non comprende il dato per singola provincia ma solo il totale regionale. Per questo motivo nella tabella 8 per la Lombardia viene considerato il valore regionale e non solo della parte orientale.

**Tabella 8 - Interscambio commerciale per modo di trasporto tra l'area di studio e l'Ue28, valori in Meuro, anno 2017**

Regione	Lombardia			Veneto			Trentino Alto Adige/ Südtirol			Emilia Romagna		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
<b>Strada</b>	48.138	34.292	82.430	13.702	18.771	32.473	2.902	3.584	6.486	11800	19.931	31.731
<b>Ferrovia</b>	3.320	916	4.236	3.303	250	3.553	43	1	44	765	326	10.91
<b>Mare</b>	997	399	1.396	867	265	1.132	18	94	112	1.361	256	1.617
<b>Aereo</b>	1.296	750	2.046	133	208	341	10	14	24	105	289	394
<b>Altro mezzo di trasporto</b>	61	13	74	43	93	136	17	2	19	563	361	924
<b>Non dichiarato</b>	310.42	30.816	61.858	12.325	17.321	29.646	3.146	2.283	5.429	9.442	13.379	22.821
<b>Totale</b>	<b>84.855</b>	<b>67.185</b>	<b>152.040</b>	<b>30.373</b>	<b>36.908</b>	<b>67.281</b>	<b>6.136</b>	<b>5.978</b>	<b>12.114</b>	<b>24.035</b>	<b>34.542</b>	<b>58.577</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

La modalità stradale ha un peso del 50% sia nel segmento delle importazioni che in quello delle esportazioni. Vi è tuttavia una quota consistente di merci movimentate che rientra nella voce "non dichiarato" e che non consente di fare alcuna valutazione oggettiva.

Per gli scambi con i singoli Paesi dell'area Scan-Med sono disponibili i dati dell'interscambio in milioni di euro, riportati nella tabella che segue.

**Tabella 9 - Interscambio commerciale area di studio – Paesi del corridoio Scan-Med, valori in Meuro, anno 2017**

PAESE	Lombardia orientale			Veneto			Trentino Alto Adige/ Südtirol			Emilia Romagna		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	858	796	1.654	1.773	1.938	3.711	1.273	744	2.017	820	1.309	2.129
Germania	2.766	5.058	7.824	10.079	7.951	18.029	2.683	2.257	4.940	5.650	7.462	13.113
Danimarca	74	263	337	331	467	798	38	80	118	433	527	960
Norvegia	2	113	115	12	286	298	4	63	67	20	255	275
Svezia	303	375	678	455	823	1.279	131	166	297	517	780	1.297
Finlandia	109	144	254	207	234	441	42	57	99	150	261	411
<b>Totale Paesi Scan- Med</b>	<b>4.112</b>	<b>6.750</b>	<b>10.862</b>	<b>12.858</b>	<b>11.698</b>	<b>24.556</b>	<b>4.171</b>	<b>3.367</b>	<b>7.537</b>	<b>7.591</b>	<b>10.594</b>	<b>18.185</b>
Polonia	565	10.05	1.570	1.211	1.823	3.034	109	138	247	893	1.874	2.767
Repubblica ceca	295	539	834	957	1.089	2.046	82	118	200	558	888	1.446
Slovacchia	207	293	501	596	569	1.165	42	59	101	598	312	910
<b>Totale Paesi Scan- Med</b>	<b>5.179</b>	<b>8.588</b>	<b>13.767</b>	<b>15.622</b>	<b>15.179</b>	<b>30.801</b>	<b>4.404</b>	<b>3.682</b>	<b>8.086</b>	<b>9.640</b>	<b>13.667</b>	<b>23.307</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Se relazioniamo i valori dell'interscambio commerciale della macroarea considerata con i Paesi Scan-Med ai medesimi valori ma dell'Italia intera, possiamo notare come le 4 regioni del nord pesino per circa il 37,5% dell'interscambio, con un maggiore peso per l'export (42%) rispetto l'import (33%). Nel caso dell'Austria la quota della macroarea arriva a superare il 50% dell'intero interscambio nazionale.

## L'interscambio commerciale delle merci sottoposte a divieto settoriale

Oltre ai divieti di transito per i mezzi pesanti, in Tirolo sono in vigore anche in cosiddetti "*divieti settoriali*", ossia limitazioni al trasporto di determinate tipologie di merci. Tali divieti possono essere suddivisi in **tre blocchi**: merci per le quali il divieto è già in vigore, beni per i quali il divieto dovrebbe partire dal 1 agosto 2019 e, infine, un terzo gruppo di merci per le quali il divieto di trasporto entra in vigore a partire dal 1 ottobre 2019.

Le tabelle di seguito riportano le statistiche relative all'import e all'export delle categorie merceologiche all'interno delle quali rientrano i beni oggetto delle limitazioni (ad esempio, il legno grezzo e il sughero rientrano nelle statistiche prodotte per la categoria "prodotti della silvicoltura").

In generale, ad essere sottoposti a divieto sono le materie prime e i materiali grezzi e non i semilavorati o i prodotti realizzati per la vendita al dettaglio. Per ogni tipologia di merce sono previste specifiche indicazioni. Ad esempio, i rifiuti sottoposti a divieto sono quelli elencati nella lista europea dei rifiuti (Decisione della Commissione europea 2000/532/CE). Le spedizioni di rifiuti devono essere accompagnate da documenti di accompagnamento conformi alle norme di legge nazionali e dell'UE, facilitando in tal modo l'applicabilità della norma di divieto. Nel caso del trasporto di veicoli, il divieto riguarda sia i veicoli finiti (con almeno il telaio ed equipaggiati) sia i veicoli usati. Per contro non sono compresi i servizi di rimorchio di veicoli accidentalmente danneggiati o difettosi, previamente autorizzati, e il trasporto di parti del motore.

Il valore complessivo degli scambi in questi settori con l'area dei paesi interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo rappresenta in media **circa il 50% dell'interscambio complessivo** con l'Ue di queste particolari merceologie. C'è una minore incidenza dell'interscambio di beni che rientrano nelle categorie prodotti della silvicoltura e materiali ferrosi e non ferrosi che sono circa il 20% degli scambi con l'Ue in questa categoria.

Se relazioniamo il valore dell'interscambio commerciale relativo ai settori merceologici già oggetto di "divieto settoriale" (pari a oltre 44 miliardi di euro nel 2017) al complessivo Italia - Paesi Scan-Med otteniamo una quota del 21,8%, che arriva al 24,4% per le merci importate. Tra i settori prevalenti abbiamo i "veicoli e rimorchi" e l'acciaio.

Si tratta, tuttavia, di merceologie per le quali con opportune misure di intervento potrebbero risultare convenienti anche altre modalità di trasporto, in particolare quello ferroviario. Occorre però aspettare che l'infrastruttura ferroviaria, con opportuni interventi di miglioramento, possa diventare performante e competitiva anche in termini di costi.

L'apertura della Galleria di Base del Brennero sarà sicuramente un grande passo in questa direzione, pur con i limiti rappresentati dalle vie di accesso che rappresentano a loro volta una priorità assoluta.

**Tabella 10 - Interscambio commerciale Italia - Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2017**

Paese Scan-Med		Rifiuti	Pietre, terre e materiali di risulta	Prodotti della silvicoltura	Veicoli e rimorchi	Materiali ferrosi e non ferrosi	Acciaio	Marmo, travertino e piastrelle	Totale
Austria	import	365	23	37	385	1	737	94	1.641
	export	141	16	20	776	0,01	753	202	1.908
	<b>totale</b>	<b>505</b>	<b>39</b>	<b>57</b>	<b>1.161</b>	<b>1</b>	<b>1.491</b>	<b>296</b>	<b>3.550</b>
Germania	import	907	128	14	12.879	27	2.061	369	16.386
	export	259	63	20	5.893	12	3.690	859	10.796
	<b>totale</b>	<b>1.166</b>	<b>191</b>	<b>34</b>	<b>18.773</b>	<b>39</b>	<b>5.751</b>	<b>1.228</b>	<b>27.181</b>
Danimarca	import	11	2	1	48	n.d.	16	36	114
	export	2	6	1	149	n.d.	148	58	364
	<b>totale</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>197</b>	<b>n.d.</b>	<b>164</b>	<b>94</b>	<b>478</b>
Svezia	import	16	2	0	455	0	425	5	903
	export	15	6	1	451	0	232	78	784
	<b>totale</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>906</b>	<b>0</b>	<b>658</b>	<b>83</b>	<b>1.687</b>
Norvegia	import	0	11	0	5	0	2	2	20
	export	5	1	0	74	0,03	68	45	194
	<b>totale</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>47</b>	<b>214</b>
Finlandia	import	2	2	1	6	0	191	9	212
	export	1	1	0,5	98	0,02	99	26	225
	<b>totale</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>290</b>	<b>35</b>	<b>437</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>import</b>	<b>1.301</b>	<b>168</b>	<b>53</b>	<b>13.778</b>	<b>28</b>	<b>3.433</b>	<b>515</b>	<b>19.276</b>
	<b>export</b>	<b>422</b>	<b>93</b>	<b>42</b>	<b>7.441</b>	<b>12</b>	<b>4.991</b>	<b>1.269</b>	<b>14.270</b>
	<b>totale</b>	<b>1.723</b>	<b>261</b>	<b>95</b>	<b>21.219</b>	<b>40</b>	<b>8.424</b>	<b>1.784</b>	<b>33.546</b>
Polonia	import	131	1	6	2.482	0,2	330	59	3.009
	export	26	12	1	1.527	8	877	140	2.591
	<b>totale</b>	<b>156</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>4.009</b>	<b>9</b>	<b>1.207</b>	<b>199</b>	<b>5.600</b>
Repubblica Ceca	import	148	8	1	1.371	0	266	28	1.821
	export	9	5	2	621	1	552	76	1.266
	<b>totale</b>	<b>157</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>1.992</b>	<b>1</b>	<b>818</b>	<b>104</b>	<b>3.088</b>
Slovacchia	import	126	2	1	1.069	0	256	5	1.459
	export	13	3	0	287	0	213	29	545
	<b>totale</b>	<b>139</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1.356</b>	<b>0</b>	<b>468</b>	<b>34</b>	<b>2.004</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>import</b>	<b>1.705</b>	<b>179</b>	<b>60</b>	<b>18.701</b>	<b>28</b>	<b>4.284</b>	<b>607</b>	<b>25.565</b>
	<b>export</b>	<b>470</b>	<b>113</b>	<b>46</b>	<b>9.876</b>	<b>21</b>	<b>6.634</b>	<b>1.513</b>	<b>18.673</b>
	<b>totale</b>	<b>2.175</b>	<b>291</b>	<b>106</b>	<b>28.577</b>	<b>49</b>	<b>10.918</b>	<b>2.121</b>	<b>44.238</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Dal 1 agosto 2019 il divieto settoriale potrebbe essere esteso anche ad altre merci, che si aggiungeranno a quelle già comprese e indicate precedentemente in tabella 10. In particolare il divieto riguarda i prodotti del legno (esclusi i mobili), i prodotti della chimica e della plastica, macchinari e apparecchiature e metalli. Le statistiche sull'interscambio di questi prodotti sono riportate in tabella 11.

Il primo elemento da evidenziare è il valore economico di questi 4 macro settori merceologici che può essere quantificato in oltre 120 miliardi di euro, pari al 60% dell'intero scambio commerciale tra l'Italia e i Paesi Scan-Med. Si parla di un reale rischio quantificato in quasi 60 miliardi di euro in export e poco meno di 62 miliardi di euro in import. Il settore che pesa di più è quello dei "Macchinari e apparecchiature" con il 44%, seguito dai "Prodotti della chimica/plastica" (28%).

**Tabella 11 - Interscambio commerciale Italia - Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale dal 1 agosto 2019, valori in Meuro, anno 2017**

Paese Scan-Med		Legno (esclusi i mobili)	Prodotti della chimica -plastica	Metalli (esclusi macchinari)	Macchinari e apparecchiature	Totale
Austria	import	1.366	1.438	1619	1.465	5.889
	export	279	1.284	1.563	2.137	5.263
	<b>totale</b>	<b>1.645</b>	<b>2.722</b>	<b>3.183</b>	<b>3.602</b>	<b>11.152</b>
Germania	import	1.925	13.867	6.53	17.810	39.655
	export	1.378	9.810	9.236	13.473	33.896
	<b>totale</b>	<b>3.303</b>	<b>23.676</b>	<b>15.289</b>	<b>31.283</b>	<b>73.551</b>
Danimarca	import	20	548	55	529	1.152
	export	50	379	293	944	1.666
	<b>totale</b>	<b>70</b>	<b>927</b>	<b>348</b>	<b>1.473</b>	<b>2.818</b>
Svezia	import	732	484	697	810	2.722
	export	65	563	510	1.553	2.691
	<b>totale</b>	<b>797</b>	<b>1.047</b>	<b>1.208</b>	<b>2.362</b>	<b>5.414</b>
Norvegia	import	2	118	33	74	227
	export	26	102	155	621	903
	<b>totale</b>	<b>28</b>	<b>219</b>	<b>188</b>	<b>695</b>	<b>1.130</b>
Finlandia	import	459	123	281	475	1.337
	export	21	267	204	642	1.134
	<b>totale</b>	<b>480</b>	<b>390</b>	<b>485</b>	<b>1.117</b>	<b>2.471</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>import</b>	<b>4.503</b>	<b>16.577</b>	<b>8.739</b>	<b>21.163</b>	<b>50.982</b>
	<b>export</b>	<b>1.819</b>	<b>12.404</b>	<b>11.962</b>	<b>19.369</b>	<b>45.554</b>
	<b>totale</b>	<b>6.322</b>	<b>28.981</b>	<b>20.701</b>	<b>40.532</b>	<b>96.563</b>
Polonia	import	336	1.149	883	2.105	4.473
	export	297	2.107	1.957	3.960	8.320
	<b>totale</b>	<b>633</b>	<b>3.256</b>	<b>2.840</b>	<b>6.065</b>	<b>12.794</b>
Repubblica Ceca	import	200	672	571	1.918	3.360
	export	129	927	1.153	1.732	3.941
	<b>totale</b>	<b>329</b>	<b>1.598</b>	<b>1.724</b>	<b>3.650</b>	<b>7.302</b>
Slovacchia	import	155	293	459	2.057	2.963
	export	52	392	640	928	2.011
	<b>totale</b>	<b>206</b>	<b>685</b>	<b>1.098</b>	<b>2.985</b>	<b>4.975</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>import</b>	<b>5.193</b>	<b>18.690</b>	<b>10652</b>	<b>27.243</b>	<b>61.779</b>
	<b>export</b>	<b>2.297</b>	<b>15.830</b>	<b>15.711</b>	<b>25.989</b>	<b>59.827</b>
	<b>totale</b>	<b>7.490</b>	<b>34.520</b>	<b>26.363</b>	<b>53.232</b>	<b>121.606</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Soffermandoci sulle relazioni commerciali tra l'Italia e i singoli Paesi Scan-Med, emerge un dato interessante: paradossalmente con questi divieti settoriali – almeno nelle relazioni Italia - Austria – sarebbe proprio quest'ultima a subire le conseguenze più negative, visto che per questi settori l'import italiano pesa il 63% sul totale, mentre l'export si ferma al 55%.

Infine, vi è un terzo gruppo di prodotti per i quali il divieto scatterà dal 1 ottobre 2019.

**Tabella 12 - Interscambio commerciale Italia - Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale dal 1 ottobre 2019, valori in Meuro, anno 2017**

Paese Scan-Med		Carta e cartone	Prodotti del petrolio liquido	Cemento, calce e gesso	Tubi e profilati	Cereali	Totale
Austria	import	412	77	2	105	244	840
	export	71	299	7	144	31	551
	<b>totale</b>	<b>483</b>	<b>376</b>	<b>9</b>	<b>249</b>	<b>275</b>	<b>1.392</b>
Germania	import	958	180	6	922	111	2.178
	export	506	121	7	1003	21	1.658
	<b>totale</b>	<b>1.464</b>	<b>301</b>	<b>13</b>	<b>1925</b>	<b>132</b>	<b>3.835</b>
Danimarca	import	2	22	0	7	1	32
	export	7	19	0	49	14	89
	<b>totale</b>	<b>9</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>15</b>	<b>120</b>
Svezia	import	675	20	0	23	2	720
	export	9	18	0	59	7	94
	<b>totale</b>	<b>685</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>814</b>
Norvegia	import	1	55	0	0	0	56
	export	3	2	0	18	0	22
	<b>totale</b>	<b>4</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>78</b>
Finlandia	import	399	0	0	11	1	411
	export	7	6	0	28	0	41
	<b>totale</b>	<b>406</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>452</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	import	2.448	354	8	1.067	358	4.236
	export	603	463	14	1.301	60	2.441
	<b>totale</b>	<b>3.051</b>	<b>818</b>	<b>23</b>	<b>2.368</b>	<b>417</b>	<b>6.671</b>
Polonia	import	113	14	8	73	23	231
	export	161	28	1	240	1	430
	<b>totale</b>	<b>274</b>	<b>41</b>	<b>9</b>	<b>313</b>	<b>24</b>	<b>661</b>
Repubblica Ceca	import	64	23	0	44	17	149
	export	38	9	0	73	1	122
	<b>totale</b>	<b>103</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>18</b>	<b>271</b>
Slovacchia	import	48	1	1	12	34	95
	export	16	4	2	41	0	64
	<b>totale</b>	<b>64</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>53</b>	<b>34</b>	<b>159</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	import	2.674	392	17	1.197	431	4.711
	export	818	504	17	1.655	62	3.057
	<b>totale</b>	<b>3.492</b>	<b>896</b>	<b>34</b>	<b>2.852</b>	<b>493</b>	<b>7.767</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Queste merci vanno ad ampliare la gamma di beni compresi in alcune categorie in parte già oggetto di divieto (ad es. carta e cartone che rientrano nella stessa categoria merceologica del legno) o ad aggiungerne di nuove (cereali). Nella tabella sono presenti anche le statistiche dell'import e dell'export della categoria Cemento, calce e gesso" che sono conteggiate anche nelle statistiche della categoria "Marmo, travertino e piastrelle" della tabella 10. Inoltre, per quanto riguarda "Tubi e profilati" questi rientrano già nel divieto di guida settoriale come prodotto semilavorato dell'acciaio. Dal 1 ottobre 2019 il divieto si estenderebbe anche a tubi e profili cavi fatti di altri materiali, in particolare di altri metalli o plastica, così come i componenti finiti.

Si tratta di comparti il cui valore dell'interscambio nel 2017 è stato di circa **7,7 miliardi di euro**, con un'incidenza di poco più del 30% rispetto all'interscambio complessivo nell'ambito dell'Ue28 di queste merci.

## I valichi alpini: traffici e costi a confronto

In conseguenza all'aumento degli scambi commerciali dell'Italia con l'Europa, si registra nel corso dell'ultimo biennio un corrispondente aumento del traffico di merci attraverso i valichi alpini che uniscono il nostro paese al resto del continente.

Nel 2017 le tonnellate complessive che hanno attraversato l'arco alpino sono state oltre 216 milioni. Oltre 2/3 hanno viaggiato utilizzando la modalità stradale. E' bene evidenziare che nel 2007, il traffico attraverso le Alpi era ben superiore (circa 237 milioni di tonnellate), con la medesima ripartizione modale. La tabella 13 evidenzia una crescita dei quantitativi trasportati tra il 2016 e il 2017, in particolare da/verso la Francia e da/verso l'Austria.

**Tabella 13 - Traffico attraverso i valichi alpini, valori in milioni di tonnellate, anno 2017**

Valico	2016			2017			
	Strada	Ferrovia	Totale	Strada	Ferrovia	Totale	
Francia	Ventimiglia	19,3	0,3	19,6	19,5	0,7	20,2
	Monginevro	0,5	--	0,5	0,6	--	0,6
	Moncenisio		2,9	2,9	--	2,7	2,7
	Frejus	10,6	--	10,6	11,1	--	11,1
	Monte Bianco	8,7	--	8,7	9,4	--	9,4
	<b>Totale</b>	<b>39,1</b>	<b>3,2</b>	<b>42,3</b>	<b>40,6</b>	<b>3,4</b>	<b>44,0</b>
Svizzera	Gran San Bernardo	0,4	--	0,4	0,3	--	0,3
	Sempione	1,1	13,4	14,5	1,0	13,6	14,6
	Gottardo	8,4	15,3	23,7	8,6	13,6	22,2
	San Bernardino	1,8	--	1,8	1,8	--	1,8
	<b>Totale</b>	<b>11,7</b>	<b>28,7</b>	<b>40,4</b>	<b>11,7</b>	<b>27,2</b>	<b>38,9</b>
Austria	Resia	1,2	--	1,2	1,2	--	1,2
	<b>Brennero</b>	<b>33,5</b>	<b>13,4</b>	<b>46,9</b>	<b>35,6</b>	<b>13,8</b>	<b>49,4</b>
	Felbertauern	0,7	--	0,7	0,7	--	0,7
	Tauern (via Tarvisio)	15,1	9,7	24,8	16,3	10,3	26,6
	Schoberpass	17,2	4,4	21,6	18,1	4,4	22,5
	Semmering	5,4	10,6	16,0	5,7	11,0	16,7
	Wechsel	15,2	0,3	15,5	15,9	0,2	16,1
	<b>Totale</b>	<b>88,3</b>	<b>38,4</b>	<b>126,7</b>	<b>93,5</b>	<b>39,7</b>	<b>133,2</b>
<b>Totale tre Paesi</b>	<b>139,1</b>	<b>70,3</b>	<b>209,4</b>	<b>145,8</b>	<b>70,3</b>	<b>216,1</b>	

Fonte: elaborazione su dati Ufficio Federale del Trasporto Svizzero

Il **Brennero** si conferma il valico maggiormente utilizzato con oltre 49 milioni di tonnellate transitate (+5,38% rispetto al 2016, corrispondenti a 2,5 milioni di tonnellate).

Superato il rallentamento del commercio con l'estero registrato nel biennio 2012 -2013, il ritmo degli scambi è ripreso e il valico del Brennero è diventato il punto di passaggio privilegiato per il trasporto su gomma, anche per aggirare i divieti che nel frattempo la Svizzera ha imposto al traffico pesante. Il traffico stradale è aumentato del 18% dal 2014 al 2017, più della media

dell'intero arco alpino che corrisponde al 12%. Nello stesso periodo, comunque, l'incremento dei traffici riguarda anche il trasporto ferroviario che dal 2014 ha registrato un aumento di circa il 16% sull'asse del Brennero, tre volte l'incremento complessivo registrato lungo tutto l'arco alpino (5,2%).

I servizi di trasporto ferroviario, lungo tutto l'arco alpino, avvengono secondo tre tipologie di offerta: servizi tradizionali, trasporto non accompagnato e autostrada viaggiante (Ro.La). I primi due sono in assoluto i servizi più utilizzati.

Nel 2017 si è registrato nel complesso un aumento del trasporto ferroviario non accompagnato del 6,3% a scapito soprattutto dei servizi tradizionali. Questo andamento si può verificare soprattutto lungo i valichi che uniscono l'Italia alla Francia e alla Svizzera.

**Tabella 14 - Traffico ferroviario attraverso i valichi alpini per servizio, anno 2017**

	Valico	Ferrovia 2017 (*.000 tonn)			2017/2016		
		Tradiz.	TCNA	Ro.La.	Tradiz.	TCNA	Ro.La.
Francia	Ventimiglia	429,0	243,7	--	27,4%	--	--
	Monginevro	--	--	--	--	--	--
	Moncenisio	1.242,8	1.463,2	33,3	-43,3%	116,9%	-35,2%
	Fréjus	--	--	--	--	--	--
	Monte Bianco	--	--	--	--	--	--
	<b>Totale</b>	<b>1.671,8</b>	<b>1.706,9</b>	<b>33,3</b>	<b>-33,9%</b>	<b>153,1%</b>	<b>-35,2%</b>
Svizzera	Gran San Bernardo	--	--	--	--	--	--
	Sempione	1.563,8	10.381,1	1.643,9	-39,2%	13,2%	1,8%
	Gottardo	5.469,7	7.932,6	159,7	-12,8%	-10,7%	5,3%
	San Bernardino	--	--	--	--	--	--
	<b>Totale</b>	<b>7.033,5</b>	<b>18.313,7</b>	<b>1.803,6</b>	<b>-20,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,1%</b>
Austria	Resia	--	--	--	--	--	--
	<b>Brennero</b>	<b>3.079,5</b>	<b>7.242,1</b>	<b>3.488,2</b>	<b>17,6%</b>	<b>-1,3%</b>	<b>1,2%</b>
	Felbertauern	--	--	--	--	--	--
	Tauern (via Tarvisio)	7.162,0	3.040,7	67,5	7,5%	4,7%	-42,3%
	Schöberpass	3.208,8	804,8	385,3	-1,1%	10,6%	-4,3%
	Semmering	8.633,0	2.376,7	--	-2,6%	34,1%	--
	Wechsel	94,9	85,9	--	-30,5%	-30,4%	--
	<b>Totale</b>	<b>22.178,2</b>	<b>13.550,2</b>	<b>3.941,0</b>	<b>3,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>-0,7%</b>
<b>Totale tre Paesi</b>	<b>30.883,5</b>	<b>33.570,8</b>	<b>5.777,9</b>	<b>-6,1%</b>	<b>6,3%</b>	<b>-0,1%</b>	

Fonte: elaborazione su dati Ufficio Federale del Trasporto Svizzero

L'andamento è leggermente diverso sul versante austriaco, dove si è registrata una crescita complessiva sia del traffico tradizionale che del non accompagnato e una diminuzione della Ro.La. In questo contesto il Brennero nel 2017 mostra un andamento leggermente differente con una diminuzione del TCNA e un aumento delle altre due tipologie di servizi.

L'arco alpino risente particolarmente degli impatti negativi dovuti all'eccessivo traffico di mezzi stradali, camion e auto private. Una delle soluzioni per ridurre le esternalità prodotte dai trasporti

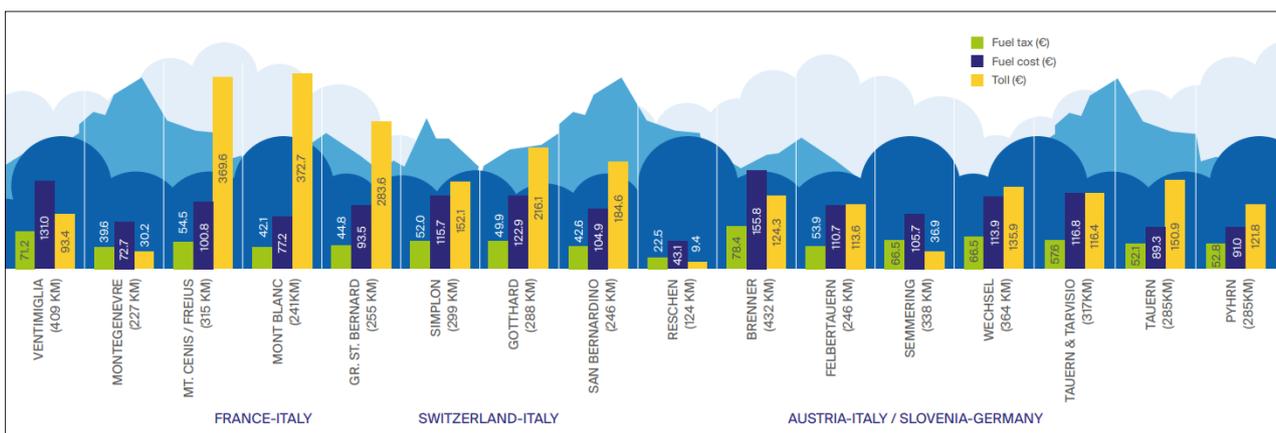
è applicare tariffe per l'uso delle diverse infrastrutture tali da favorire la ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto disponibili in maniera efficace e conveniente sia per l'ambiente che per gli utilizzatori delle infrastrutture.

Nell'ambito della strategia EUSALP è stato condotto uno studio finalizzato a quantificare i macrocosti dei trasporti attraverso una raccolta dettagliata di tutte le componenti di costo sia stradale che ferroviario<sup>3</sup>.

Le figure seguenti sintetizzano i risultati dello studio e mettono a confronto rispettivamente le diverse componenti di costo e il costo totale (gasolio + pedaggio) della modalità stradale lungo tutto l'arco alpino, considerando i veicoli pesanti di categoria Euro 6 transitati nelle ore diurne.

La figura 3 mostra il dettaglio dei diversi elementi che influenzano il costo totale: tasse sul carburante, costo del carburante e pedaggio. Considerando che i costi riportati sono relazionati a percorrenze diverse che vanno dai 124 km del Resia ai 423 km del Brennero, per un confronto corretto è utile parametrizzare i valori al km.

**Figura 3 – Costi del trasporto su strada lungo l'arco alpino (€/veicolo, esclusa IVA)**



Fuel costs are inclusive of fuel taxes / Toll is computed for HGV class emission EURO VI driving during the day

Fonte: EUSALP AG<sub>4</sub> Mobility

Possiamo osservare come per le 16 tratte di valico, la principale voce di costo sia il pedaggio che in media vale il 50% del totale, seguito dal costo del gasolio (33%) e dalle tasse sul carburante (17%). Se per queste ultime, i valori sono piuttosto omogenei lungo l'intero arco alpino (con un'incidenza maggiore per i valichi austriaci), se consideriamo il costo del carburante passiamo da un minimo di 0,31€/km (Semmering e Wechsel) ad un massimo di 0,45€/km (Gottardo e San Bernardino). Per quanto riguarda il pedaggio autostradale il differenziale di costo diventa molto più ampio, passando dal Resia (0.08€/km) al Monte Bianco (1,55€/km). Si tratta di elementi che possono certamente influenzare le scelte di percorso dei mezzi pesanti. Il **Brennero** si posiziona nella

<sup>3</sup> TRT – Trasporti e Territorio, Overview of existing pricing components that influence the competitiveness between road and rail freight transport – Final report, Milano Novembre 2018

seconda metà della classifica dei valichi più costosi, con valori in linea con la media generale per quanto riguarda il carburante (tasse e costo), ma più bassi in termini di costo del pedaggio.

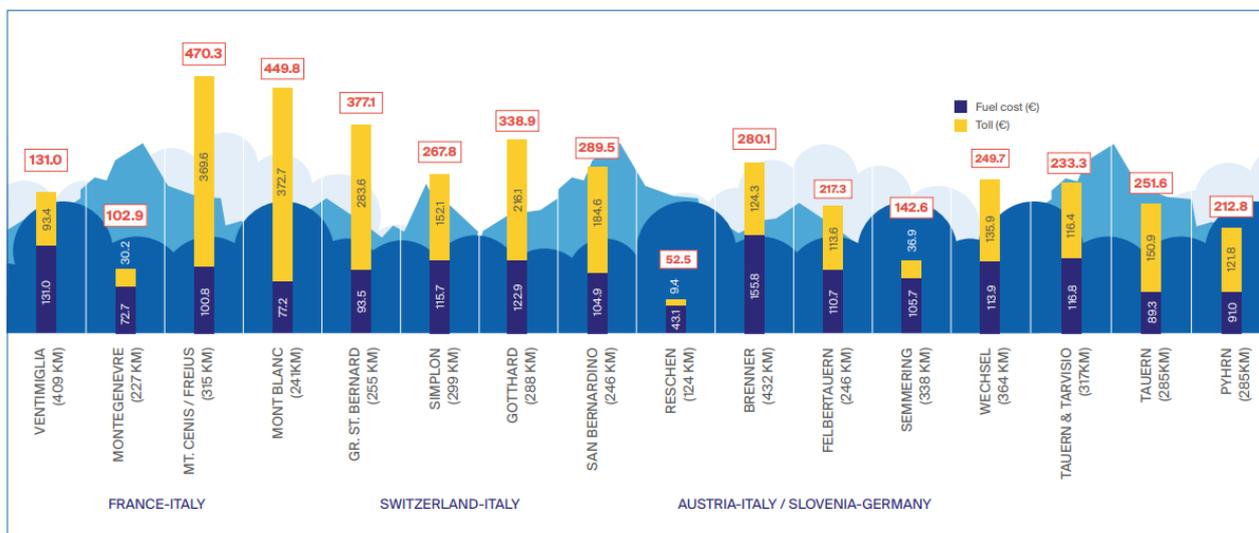
**Tabella 15 - Criteri per il calcolo del pedaggio**

		Austria	France	Germany	Italy	Liechtenstein	Slovenia	Switzerland
<b>Infrastructure charges: Toll</b>	Based on vehicle category (number of axles)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Based on EURO emission class	✓		✓		✓	✓	✓
	Based on maximum allowed GVW					✓		✓
	Based on day/night time	✓						

Fonte: EUSALP AG<sub>4</sub> Mobility

Nella tabella 15, si può osservare come in tutti i Paesi dell'arco alpino, il pedaggio autostradale sia relazionato alla **tipologia di veicolo**, ed in particolare al numero degli assi. Nella maggior parte dei Paesi, con l'eccezione di Italia e Francia, si tiene conto anche del **livello di emissioni**. Se in Svizzera e in Liechtenstein, si considera anche la massa lorda del mezzo quale criterio di calcolo, l'Austria differenzia le tariffe diurne da quelle notturne ulteriormente tra passaggio diurno e notturno.

**Figura 4 – Costo totale del trasporto su strada lungo l'arco alpino (€/veicolo, esclusa IVA)**



Fonte: EUSALP AG<sub>4</sub> Mobility

## Il parco veicolare nell'area di studio

I veicoli pesanti, con portata superiore a 3,5 ton, circolanti in Italia sono complessivamente 722.921. Nelle regioni del Nord est attraversate dal corridoio, i veicoli pesanti costituenti il parco veicolare a fine 2017 sono 144.016, corrispondenti a circa il 20% del totale nazionale. La regione con il maggior numero di veicoli è il Veneto (57.901), seguita dall'Emilia Romagna (50.923).

**Tabella 16 – Parco veicolare per classificazione Euro**

Territorio	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Non definito	Totale
Lombardia Orientale	5.137	1.434	3.616	5.548	1.487	4.154	1.820	42	23.238
Veneto	14.222	3.838	10.004	12.565	7.206	6.603	3.373	90	57.901
Alto Adige	563	169	757	1.295	364	1.623	880	-	5.651
Trentino	767	254	879	1.785	498	1.413	703	4	6.303
Emilia Romagna	14.940	3.696	8.399	11.203	2.654	7.000	2.937	94	50.923
<b>Totale area di studio</b>	<b>35.629</b>	<b>9.391</b>	<b>23.655</b>	<b>32.396</b>	<b>12.209</b>	<b>20.793</b>	<b>9.713</b>	<b>230</b>	<b>144.016</b>
<b>Italia</b>	<b>307.530</b>	<b>49.018</b>	<b>101.986</b>	<b>124.091</b>	<b>38.357</b>	<b>71.529</b>	<b>28.340</b>	<b>2.070</b>	<b>722.921</b>

Fonte: elaborazione su dati ACI, Autoritratto, 2017

Il 70% del parco circolante è costituito da veicoli di categoria tra Euro 0 ed Euro 3 quindi con un'età superiore a 12 anni (immatricolati prima dell'1/10/2006). I veicoli di categoria Euro 4 sono l'8,5%, mentre i veicoli di categoria Euro 5 e 6 sono rispettivamente il 14,4% e il 6,7%.

**Tabella 17 – Incidenza % dei veicoli per classificazione Euro sul totale del parco veicolare**

Territorio	Euro 0-3 %	Euro 4 %	Euro 5 %	Euro 6 %
Lombardia Orientale	67,7	6,4	17,9	7,8
Veneto	70,2	12,4	11,4	5,8
Alto Adige	49,3	6,4	28,7	15,6
Trentino	58,5	7,9	22,4	11,2
Emilia Romagna	75,1	5,2	13,7	5,8
<b>Totale area di studio</b>	<b>70,2</b>	<b>8,5</b>	<b>14,4</b>	<b>6,7</b>
<b>Italia</b>	<b>80,6</b>	<b>5,3</b>	<b>9,9</b>	<b>3,9</b>

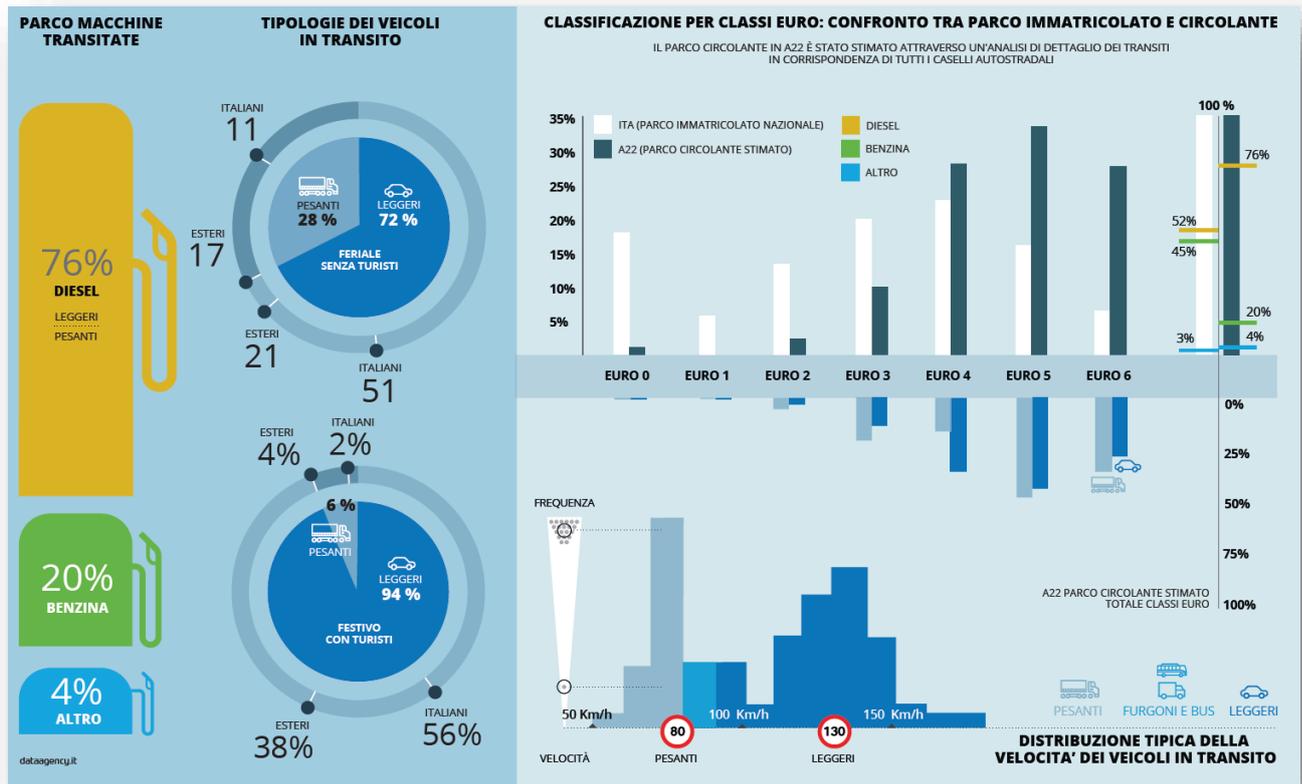
Fonte: elaborazione su dati ACI, Autoritratto, 2017

Considerando i singoli territori, l'area in cui i veicoli di categoria meno inquinante (Euro 5 e 6) hanno una maggiore incidenza sul totale dei veicoli pesanti è l'Alto Adige con il 44,3% complessivo, seguita dal Trentino con il 33,6%, con una media regionale pari al 38,6%, poco meno del doppio di quella dell'area di studio e tre volte migliore di quella nazionale. La quasi totalità dei

veicoli pesanti è alimentato da gasolio, lo 0,4% ha un'alimentazione a benzina + gas liquido/metano e lo 0,2% a benzina.

Gli studi condotti nell'ambito del progetto europeo BrennerLEC hanno portato a un quadro di riferimento molto preciso dei veicoli circolati nel 2017 sull'A22 nel tratto compreso tra Brennero e Affi.

**Figura 5 – Caratteristiche del parco veicolare in circolazione sulla A22**

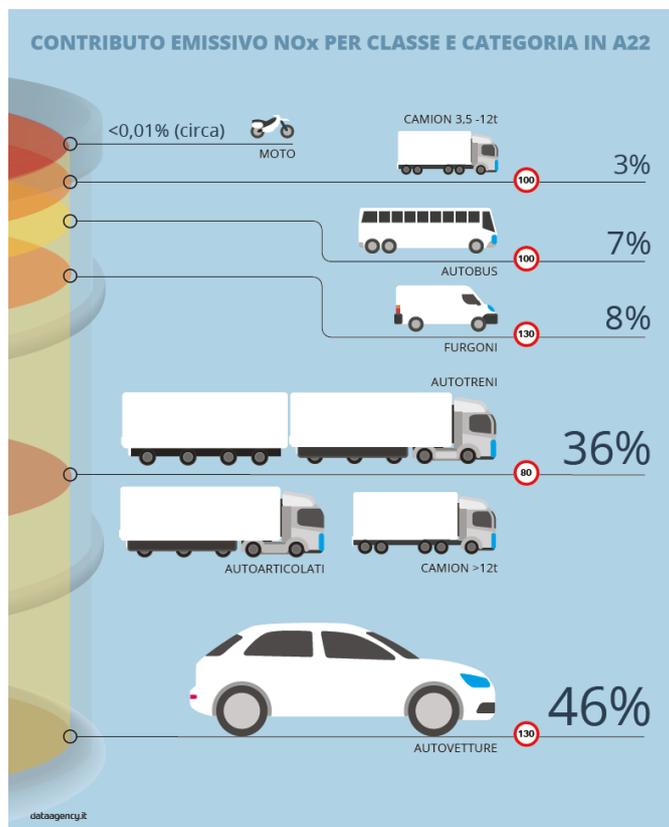


Fonte: Progetto BrennerLEC

In un giorno feriale medio il 72% del traffico in circolazione sulla A22 è rappresentato da veicoli leggeri. La percentuale sale fino al 94% nei giorni festivi o durante la stagione turistica. La quota di mezzi pesanti sulla A22 si attesta intorno al 28%, il 60% dei quali con targa estera.

La ricerca ha poi evidenziato in primo luogo una maggior presenza di veicoli moderni (ovvero con classi Euro più alte). Il tasso di ricambio dei veicoli pesanti è molto rapido e attualmente il 70% circa dei camion è di classe Euro 5 o Euro 6. Tra le autovetture circa l'80% dei veicoli leggeri in transito è un Euro 4, 5 o 6, a differenza del parco medio nazionale che raggiunge il 50%.

**Figura 6 – Emissioni inquinanti dei veicoli in transito lungo al A22**



Fonte: Progetto BrennerLEC

Complessivamente, i veicoli leggeri sono responsabili di quasi la metà di tutte le emissioni di NO<sub>x</sub> prodotte dal traffico autostradale (circa il 46%). I mezzi pesanti si fermano al 36%. In base all'ultima normativa Euro 6, i mezzi pesanti inquinano decisamente meno delle auto. Se consideriamo le principali emissioni e le parametrriamo all'incidenza inquinante, otteniamo un valore di sintesi che evidenzia un rapporto 1:2,5 tra veicoli pesanti e veicoli leggeri: un'autovettura euro 6 inquina come 2 camion e mezzo (euro 6).

**Tabella 18 – Confronto emissioni inquinanti tra veicoli leggeri e pesanti**

EURO 6	VOC (g/km)	Nox (g/km)	CH4 (g/km)	PM10 (g/km)	Sintesi emissioni
<b>Veicoli leggeri</b>	0,00113	0,50404	0,00002	0,02334	<b>0,2568267</b>
<b>Veicoli pesanti</b>	0,02517	0,19014	0,00401	0,09860	<b>0,1182914</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISPRA, 2018

## Prime riflessioni

---

Sulla base dei dati e delle analisi riportate nella prima parte del documento, si riportano di seguito alcune riflessioni che hanno permesso un primo confronto all'interno del gruppo di lavoro, da cui poi sono emerse alcune prime controproposte.

**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**

- Per agevolare il transito delle merci lungo l'arco alpino, l'Italia sta decisamente puntando sul **potenziamento della rete ferroviaria** anche attraverso lo stanziamento di ingenti risorse. Tuttavia, non si può trascurare il fatto che la durata di questi programmi di investimento è piuttosto ampia e pertanto nella fase di costruzione sarebbe opportuno tenere conto della necessità di garantire, in attesa che l'opera possa entrare in esercizio, alternative per attraversamento dei valichi compatibili con la dotazione infrastrutturale disponibile. Le strategie di contenimento del traffico stradale, poste in essere dall'Austria, sembrano invece non considerare questo passaggio, rendendo così più arduo e oneroso l'attraversamento dell'arco alpino.
- Se da una parte è opportuno interrogarsi sull'efficacia e l'efficienza complessiva di una scelta di politica dei trasporti, è allo stesso modo fondamentale tenere in adeguata considerazione **non solo gli scenari a regime**, ovvero con tutti gli interventi di contrasto, di incentivazione e di potenziamento infrastrutturale ultimati, ma anche le **condizioni di trasporto in corso d'opera**. Se l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede tempi lunghi e lunghissimi di realizzazione, le concomitanti politiche di contrasto all'uso della modalità stradale dovrebbero tener conto dell'oggettiva limitazione di offerta della principale modalità al trasporto terrestre alternativa, sia durante l'adeguamento, sia nel corso delle fasi di ripristino in caso di incidente o di danneggiamento dell'infrastruttura per altri eventi naturali.
- Le **politiche di limitazione al traffico su strada** lungo la catena alpina più che incrementare le modalità di trasporto alternative, in particolare ferroviarie, stanno sostanzialmente contenendo il flusso di traffico con evidenti contraccolpi negativi sul complesso dell'economia italiana.

**Lo stato delle infrastrutture è attualmente uno dei principali colli di bottiglia dell'asse del Brennero e rende ancora più critica la gestione dei flussi di traffico e l'offerta di servizi di trasporto alternativi al tutto strada**

- Negli ultimi anni il traffico, in termini di veicoli-km, lungo la A22 del Brennero è cresciuto in media del 4,5% annuo e, secondo le statistiche relative al primo semestre 2018, il trend si mantiene in crescita. L'attuale dotazione della A22 - aperta al traffico circa 50 anni fa - non è in grado di sopportare tali incrementi se non con interventi mirati e soprattutto realizzati in tempi brevi.
- Tra le **priorità di intervento** per limitare le conseguenze negative di questa progressione e favorire un uso sempre più efficiente dell'arteria, ci sono la realizzazione della terza corsia nei tratti con più alta densità di veicoli, per rendere più scorrevole soprattutto il traffico dei mezzi pesanti, e ridurre i casi di incolonnamenti e congestione; la realizzazione di parcheggi attrezzati e autoparchi per i TIR, al fine di facilitare la gestione delle soste notturne dei mezzi pesanti o delle emergenze in caso di incidenti o condizioni meteorologiche che rendono pericolosa la circolazione.
- Il **piano di investimenti della società di gestione** della tratta autostradale prevede la realizzazione di alcuni interventi principali come la realizzazione della terza corsia da Bolzano nord, nuove gallerie per bypassare Trento e Rovereto e opere complementari utili a collegare la rete stradale ordinaria con l'autostrada, per un importo complessivo dichiarato, da parte di Autobrennero, di oltre 4 miliardi di euro. Si tratta di progetti in discussione da anni, per i quali si aggiunge un'ulteriore incognita legata al rinnovo della concessione alla società di gestione, attualmente ancora in discussione.
- La **rete ferroviaria esistente**, a sua volta, non appare attraente. Le fonti pendenze, il mancato adeguamento tecnologico la rendono poco competitiva e costosa. È necessario quindi che il gestore attui un piano di investimenti mirato, al fine di rendere la linea ferroviaria tradizionale un'opzione praticabile per il trasporto delle merci fino al completamento dei lavori della Galleria di Base, e successivamente un'alternativa alla linea ad Alta Velocità, in special modo per i collegamenti regionali.
- Al fine di trasferire efficacemente il traffico su rotaia non è sufficiente la realizzazione di una moderna tratta ad alta velocità, bensì c'è bisogno anche, e soprattutto, di **terminali 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 interconnessi con la rete di trasporto europea.

**Piena consapevolezza che la Regione alpina è di fatto un patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci.**

- Oltre a essere unica in termini ambientali, la Regione Alpina costituisce una cerniera fondamentale per l'integrazione europea e per il libero e fluido scambio commerciale di livello locale, continentale e mondiale. In considerazione di ciò, ferma restando la centralità delle popolazioni residenti e dei governi che le rappresentano nella individuazione delle misure necessarie per preservare l'area, non è allo stesso modo da trascurare il punto di vista di quanti dipendono dal transito attraverso questo territorio e contribuiscono alla sua preservazione attraverso il pagamento di corrispettivi economici commisurati ai danni arrecati.
- Se il patrimonio è universale, l'efficacia e l'efficienza delle misure orientate alla sua valorizzazione e protezione devono poter essere **valutate in modo indipendente e, per quanto possibile oggettivo e trasparente**. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della regione si stabilisce che tutti devono contribuire secondo il **principio del chi inquina paga** (residente e straniero), dall'altra, non si può allo stesso tempo decidere unilateralmente e senza un più 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.
- La regione alpina è dunque il teatro di fenomeni che vanno ben oltre la dimensione nazionale dei singoli Stati che la compongono e si collocano all'interno di processi di scala europea, se non globale. Tutto ciò non può dunque infrangersi in politiche miopi che riducono la sostenibilità allo slogan "**not in my backyard**", ma richiede piuttosto una più obiettiva e distaccata analisi dell'efficacia delle misure fino ad oggi adottate.

**Più che una politica di riequilibrio modale sembra piuttosto una strategia di contrasto all'attraversamento con evidenti conseguenze sui territori circostanti.**

- Nell'arco alpino, dove transita la metà delle esportazioni dell'Italia e oltre il 70% dei flussi in import ed export dell'Italia con gli altri Paesi dell'UE, il **tentativo di bilanciare il trasporto merci tra strada e ferrovia** pare non essere riuscito, se è vero che nel 1980 il 55% delle merci che attraversavano i valichi di Austria, Svizzera e Francia utilizzava il treno, mentre oggi quella quota è scesa al 40%. E' evidente, dunque, che 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.**
- I dati di traffico se, da una parte, indicano un'esplosione degli attraversamenti da Sud verso Nord e viceversa, dall'altra, mettono in evidenza una serie di **limiti delle misure poste in essere** per garantire la sostenibilità della regione alpina: in primo luogo, la crescita dei volumi di transito nella regione è meno "repentina" rispetto alle dinamiche evolutive del trasporto europeo e internazionale; in secondo luogo, il riversamento del traffico dalla strada al ferro non si avverte.
- Le **misure del passato (Svizzera e Austria)** sono state, da una parte, la disincentivazione dei transiti di camion attraverso limitazioni d'orario (divieto di attraversamento notturno) e la riscossione di tasse di scopo, dall'altra, il potenziamento della rete ferroviaria e l'incentivo al riequilibrio modale. Secondo una recente ricerca di Conftrasporto, dal 2004 al 2016, i proventi riscossi dai due principali Paesi della Regione (Svizzera e Austria) per le cosiddette tasse di scopo ammontano a circa 25 miliardi di euro. A fronte di tale impegno condiviso da imprese e istituzioni, non solo dei Paesi interessati, ma di tutta l'Europa e oltre, si è assistito tra il 2000 e il 2016 a una **crescita del traffico stradale lungo la catena alpina di oltre il 25%**, mentre quello ferroviario è aumentato di poco meno del 15%.

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.

- La mobilità lungo l'asse del Brennero è un aspetto centrale: chiudere l'asse del Brennero o anche solo limitarne la capacità di trasporto attraverso divieti o contingentamenti significa mettere a rischio oltre la metà di tutti i nostri scambi commerciali con l'estero. Le ricadute sulla competitività delle nostre imprese e sui posti di lavoro che garantiscono sarebbe grave,
- La raggiungibilità e l'apertura sono fondamentali per un territorio: creando nuove barriere si mette a rischio il benessere sociale di un territorio, di un intero Paese. I ripetuti divieti imposti in Tirolo provocano **concorrenza sleale** (il divieto di transito settoriale non vale per gli autotrasportatori tirolesi e il contingentamento dei TIR colpisce in particolare chi deve attraversare il Tirolo, come gli autotrasportatori italiani e in particolare del Trentino-Alto Adige) e sono spesso **controproducenti**: il divieto di transito notturno ad esempio non consente un flusso dei trasporti continuo e concentra tutto il traffico pesante sulle ore del giorno.
- Secondo uno studio Isfort per Conftrasporto, un'ora di ritardo per l'attraversamento del Brennero costa all'economia italiana più di 370 milioni di euro all'anno, 170 dei quali a carico dell'autotrasporto. Senza contare che la misura del contingentamento, che appare per nulla legata alle dichiarate finalità di tutela ambientale, viola il principio costitutivo della libera circolazione delle merci.

**La strategia di conservazione ambientale produce effetti positivi, su alcuni fronti, e meno rassicuranti, su altri.**

- La **razionalizzazione del trasporto su gomma** (coefficienti di carico più elevati, efficientamento degli spostamenti e riduzione dei ritorni a vuoto, ecc.) è senz'altro uno degli impatti più positivi.
- Meno positiva è invece la cosiddetta **diversione del traffico** provocata dalle limitazioni/imposizioni, ovvero il trasferimento di quote di traffico verso assi stradali meno restrittivi e onerosi collocati al di fuori della Regione alpina o in Stati della stessa regione dove le limitazioni sono meno incisive.
- Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'UE sulla libera circolazione della merce. Esistono altre misure più opportune per migliorare la qualità dell'aria, come ad esempio **l'introduzione di un limite dinamico di velocità e la trasformazione del parco veicoli**. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale. Nelle province di Trento e Bolzano, inoltre, l'offerta alternativa su rotaia è insufficiente: l'Alto Adige non dispone di un interporto e quello di Trento necessita di essere valorizzato.
- Occorre inoltre non creare false aspettative riguardo allo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia: si tratta di un obiettivo chiaramente importante e condivisibile, ma al momento attuale lungo la tratta del Brennero non esiste l'infrastruttura adeguata e non ci sono treni sufficienti a trasportare le merci che viaggiano in autostrada. Per favorire lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia bisogna **potenziare la rete infrastrutturale e garantire un servizio a condizioni competitive**: il tunnel di base del Brennero sarà fondamentale in questo senso.

**Nessun intervento di lungo periodo per la regolazione dei traffici e per la salvaguardia dell'ambiente risulta efficace se non è supportato da norme condivise e omogenee.**

- La **condivisione è prima di tutto normativa**. Ad oggi la normativa europea soprattutto in campo ferroviario risulta ancora frammentata e limitata dalle regolamentazioni nazionali che non tengono conto di alcuni principi di interoperabilità non solo fisica, ma anche operativa.
- Le Alpi sono una barriera naturale che separa l'Italia dall'Europa che ha stimolato nell'ultimo secolo l'applicazione di soluzioni di alta ingegneria per garantire il transito di persone e merci. Se da un lato i colli di bottiglia infrastrutturali agli attraversamenti transfrontalieri sono una priorità nel progetto complessivo della rete TEN-T, non sembrano altrettanto prioritarie **soluzioni per il superamento dei limiti e delle differenze normative** che nei fatti contribuiscono a rendere poco competitivo il trasporto ferroviario. Un esempio sono le disposizioni di sicurezza per la marcia dei treni che adottano sistemi differenti per ciascun paese e non in grado di interagire tra loro.
- La standardizzazione delle regole parte anche dall'adozione di un **linguaggio comune e compreso da tutti**. Ad oggi gli operatori ferroviari richiedono che anche il personale di macchina straniero conosca i regolamenti nella propria lingua. Questo costituisce uno dei principali ostacoli alla creazione di servizi ferroviari internazionali davvero efficienti e attrattivi. Da più parti sta emergendo l'esigenza di adottare l'inglese come mezzo di comunicazione internazionale nel traffico ferroviario.

## Misure alternative ai divieti

---

La posizione delle Camere di commercio lungo l'asse del Brennero è critica rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue, in netta violazione dei trattati internazionali, ma allo stesso tempo vuole essere propositiva e aperta alla discussione in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da applicarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.

I divieti non sono evidentemente l'unica soluzione per la riduzione di tutte le esternalità legate al traffico stradale. La condivisione delle problematiche e la cooperazione tra gli stakeholders istituzionali ed economici appartenenti ai Paesi interessati dai traffici in transito lungo il Brennero possono favorire la ricerca e l'applicazione di soluzioni alternative, realizzabili anche nel medio periodo e con costi sostenibili, in attesa che la Galleria di Base e le relative vie di accesso entrino a regime.

Quelli che seguono sono primi suggerimenti derivanti da analisi preliminari delle principali grandezze che caratterizzano il territorio di studio e dall'osservazione di cosa si sta facendo non solo in Italia ma anche all'estero per la sostenibilità ambientale dei trasporti e una più razionale distribuzione dei traffici tra le diverse modalità di trasporto disponibili.

L'elenco di misure alternative indicate di seguito - sebbene non sia esaustivo - costituisce comunque un punto di partenza per il confronto tra i sistemi camerali promotori della presente iniziativa (Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto) con i competenti referenti regionali e nazionali per l'avvio di una rete di alleanze che comprenda anche i rappresentanti dei settori dell'autotrasporto e della produzione, al fine di creare una massa critica in grado di avanzare proposte unitarie e condivise in sede europea.

### Alternative ai «divieti di transito»

- E' opportuno prevedere lo stesso trattamento per traffico di transito e traffico con O/D Tirolo per evitare il rischio di una **forte discriminazione** per le aziende produttrici italiane rispetto a quelle austriache.
- E' possibile prevedere l'attuazione dei divieti in base alle emissioni ma traslata temporalmente, al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per rinnovare il proprio parco veicolare. Una possibile controproposta da applicare a tutti i mezzi, senza distinzione di provenienza o destinazione:
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 4 a partire dal 1/1/2022
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 5 a partire dal 1/1/2025
  - Libera circolazione per i mezzi Euro 6 e tutti gli altri mezzi a basso impatto

- E' auspicabile prevedere politiche di investimento sostanziali su base continuativa come avviene in Germania e Francia dove si realizzano **sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli** nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza e si offrono **due anni di transito gratuito sulle autostrade (MAUT)** ai veicoli ad alimentazione alternativa (GNL) e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso sia in Spagna che in Germania si studia un **piano di rottamazione dei veicoli ante Euro 6 con sostanziali fondi dedicati**.
- In Italia, si può fare riferimento al D.M. 211 del 20/4/2018 per i **contributi per gli investimenti per veicoli a basso impatto ambientale e per il trasporto** intermodale: 9,6 mln euro per veicoli GNL, elettrici e ibridi (incentivi da 4 a 20mila euro); 9 mln euro per veicoli Euro 6 (da 5 a 10mila euro); 14 mln euro per rimorchi e semirimorchi intermodali (max 5mila euro) e 1 mln euro per Casse mobili.

### Alternative ai «divieti settoriali»

- 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 **un'imposizione inaccettabile** che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica, ma all'intero settore produttivo. I danni non saranno limitati alle imprese italiane, ma si estenderanno inevitabilmente ai sistemi imprenditoriali della Germania e di tutti i paesi che utilizzano il Corridoio Scan-Med per il loro interscambio commerciale con il nostro Paese.
- Un **eventuale «divieto settoriale»** (solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo) potrà comunque essere ipotizzabile solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa, efficiente e competitiva (BBT dal 2028). Al limite, si potrebbero individuare alcune tratte che presentano già oggi condizioni di efficienza/competitività accettabili.
- Allo stato odierno infatti non ci sono **alternative al tutto-strada** in quanto, con l'attuale infrastruttura ferroviaria e terminali ferroviari già intasati, non sarebbe possibile aumentare lo shift modale. La vecchia linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi quasi la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base.

### Alternative ai «divieti notturni»

- L'Austria è l'unico paese dell'arco alpino a differenziare il **pedaggio diurno da quello notturno**. Si tratta di una posizione in linea con i divieti previsti soprattutto per il traffico di transito e che oggi risparmiano solo i mezzi Euro 6. Dal 1/1/2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte.

- Il divieto notturno rappresenta una norma «miope» che non considera le conseguenze negative. L'eliminazione del divieto notturno in Austria potrebbe infatti contribuire a rendere ancora **più fluido e sicuro il traffico** ed eviterebbe il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina. A questo poi nei primi mesi del 2019, si è aggiunto il divieto del fine settimana esteso anche al sabato mattina che crea inevitabilmente un traffico particolarmente intenso ogni venerdì (che ha probabilmente contribuito ai disagi creati dalla chiusura della A22 il primo venerdì di febbraio, in occasione di una forte nevicata).
- Il traffico notturno sarebbe comunque meno impattante e l'aspetto dell'inquinamento acustico potrebbe essere superato prevedendo delle innovative **barriere antirumore** lungo le tratte più sensibili.
- Se davvero l'obiettivo del Tirolo è di natura ambientale, una soluzione potrebbe essere quanto si sta sperimentando con il progetto BrennerLEC, ovvero la **riduzione dinamica della velocità** sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti, magari in particolari tratti e in particolari giornate.

## Comunicazione inviata al Governo Tirolese

---

Il governo provinciale tirolese ha avviato nel 2018 una "Procedura di aggiornamento" del regolamento legato alla **legge sulla tutela dalle emissioni in atmosfera** (IG-L), nella quale trovano applicazione in particolare 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 come pure la riduzione preventiva delle emissioni di inquinanti. Questo aggiornamento contiene una serie di modifiche del regolamento di divieto di guida notturna, del regolamento di divieto del traffico settoriale e del regolamento di divieto di guida Euroclass.

Di seguito si riporta il modello di comunicazione inviata - dai diversi enti camerali coinvolti nell'iniziativa - al Dipartimento per la protezione ambientale a Innsbruck, nel quale sono state sintetizzate riflessioni e controproposte emerse dalle analisi e dal confronto.

### **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 è 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, il 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**

- *Il sistema camerale posizionato lungo l'asse del Brennero è contrario 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 appare 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 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'attuale linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi pressoché la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base. 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. Il sistema camerale 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**

*Il sistema camerale evidenzia inoltre anche una serie di interventi, da realizzarsi sia sul versante italiano che su quello austriaco, utili a favorire l'intermodalità, condizione fondamentale per auspicare un rapido shift modale:*

- *è 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 2027, vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;*



- *in attesa del completamento della Galleria del Brennero nel 2027, 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.*