

Brennero: a rischio 136 miliardi di interscambio Italia-Ue a causa dei divieti al traffico merci



Come sta reagendo l'Europa dopo l'ennesima ondata del Covid? E in che modo la strozzatura geografico-politica del valico del Brennero incide sulla libera circolazione delle merci per l'Italia?

A queste domande ha risposto il report "Il Brennero e la politica dei trasporti attraverso le Alpi", presentato questa mattina alla presenza del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili,

Il report è stato realizzato da Unioncamere, con i sistemi camerali di Emilia Romagna, Lombardia,

Trentino Alto Adige e Veneto, con il supporto di Uniontrasporti.

I divieti settoriali al transito dei mezzi pesanti

Lungo l'asse **Scandivano-Mediterraneo**, passano le nostre merci esportate in tutta Europa (con Germania come principale destinataria), per un valore di **interscambio complessivo di 170 miliardi di euro**. Che diventano 214 se si include anche il valore degli scambi con Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca. Un interscambio messo in difficoltà dalle decisioni del **Governo tirolese che dal 2017 ha imposto una serie di divieti settoriali** al transito dei mezzi pesanti che sta mettendo seriamente in crisi gli operatori del settore. Le merceologie inserite nei divieti tirolesi valgono il 63% dell'interscambio complessivo tra l'Italia e i Paesi ScanMed, pari ad un valore economico di 136,6 miliardi di euro.

Attualmente il **valico del Brennero** è interessato da **un quarto del traffico merci transalpino** e conserva la sua funzione di transito e di trasporto cruciale per l'Europa. Nel 2019 vi sono transitate 53,7 milioni di tonnellate di merci, tre quarti delle quali su strada e il restante 26% via treno. Difficile al momento incrementare questa forma più ecologica di trasporto delle merci però, visto che **l'attuale linea ferroviaria ha ormai raggiunto un livello di saturazione prossimo all'80%**.

Tra le motivazioni addotte dal governo tirolese per far scattare i divieti settoriali per il **trasporto su gomma attraverso il Brennero**, figura il tema dell'**impatto ambientale**. L'analisi effettuata da Uniontrasporti evidenzia che è **l'autostrada A22**, in territorio italiano, la parte della direttrice Verona-Monaco che interessa più aree urbane (Rovereto, Trento, Bolzano e Bressanone). La **A13**, in territorio austriaco, al contrario si snoda prevalentemente in una zona montuosa toccando pochi centri abitati, mentre la **A12**, nella tratta di attraversamento di Innsbruck, è stata completamente interrata riducendo al minimo qualsiasi impatto ambientale.

I dati di traffico diffusi dalla concessionaria autostradale austriaca evidenziano poi una crescita del traffico locale, in particolare di mezzi pesanti, a dimostrazione che **la capacità lasciata libera dai tir italiani e tedeschi** è stata presto occupata dai veicoli tirolesi.

L'innovazione tecnologica ha permesso di produrre veicoli con livelli di emissione di sostanze inquinanti sempre più bassi, con benefici evidenti sulla qualità dell'aria nel lungo periodo. Un progresso che, insieme a misure di tipo normativo, ha permesso di **ridurre costantemente, negli ultimi 10 anni, il livello di emissioni anche sulle autostrade tirolesi**. Un aspetto da non sottovalutare è che, durante il periodo di lockdown, ci sia 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. Secondo Unioncamere, **il calo così vistoso delle emissioni di NOx** può essere portato a sostegno della tesi secondo cui i mezzi pesanti in circolazione oggi, di categoria Euro 5 e 6 per la maggior parte, inquinano meno dei veicoli leggeri più moderni.

Le proposte di Unioncamere per risolvere questione Brennero

Unioncamere e i sistemi camerali del Nord, in sintonia con le principali rappresentanze di impresa, hanno individuato **10 misure chiave** per risolvere le problematiche che caratterizzano l'asse del Brennero:

- Promuovere una ambiziosa politica TEN-IT, per **eliminare le strozzature** lungo i corridoi europei dei trasporti;
- Portare a completamento **la ferrovia della Galleria di base del Brennero** e le linee ferroviarie di accesso nei tempi previsti;
- Esaminare, con il supporto delle professionalità dell'Agenzia europea dell'ambiente, **l'impatto del traffico pesante** e leggero sulla qualità dell'aria lungo l'intera direttrice del Brennero;
- Utilizzo dell'infrastruttura 24 ore al giorno per **i camion più puliti ed ecologici**;
- Sostegno alle imprese dei trasporti per il **passaggio a veicoli a basse o zero emissioni**;
- Sviluppo capillare di **infrastrutture di ricarica**;
- Digitalizzazione per aumentare l'efficienza dell'autostrada del Brennero e integrare il trasporto stradale e ferroviario;
- Armonizzazione delle **normative nel trasporto ferroviario**;
- Ottimizzazione della gestione delle **linee ferroviarie lungo il corridoio del Brennero**;
- Concorrenza invece del monopolio delle ferrovie austriache nel trasporto ferroviario combinato.