

Garantire una circolazione delle merci
libera e rispettosa dell'ambiente
lungo l'asse del Brennero

Dichiarazione congiunta



UNTERNEHMERVERBAND SÜDTIROL
ASSOIMPRENDITORI ALTO ADIGE



Die bayerische
Wirtschaft

Garantire una circolazione delle merci libera e rispettosa dell'ambiente lungo l'asse del Brennero

Dichiarazione congiunta

Il mercato interno dell'UE è la base per i suoi progressi e i suoi risultati sia in campo economico che in quello sociale. Tuttavia, il mercato interno dell'UE funziona solo se è libera la circolazione delle merci. Anche le reti transeuropee dovrebbero servire a questo scopo. Quello del Brennero è un asse centrale del traffico merci in Europa.

Assoimprenditori Alto Adige e l'Unione dell'Economia Bavarese "vbw" (Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft) sostengono congiuntamente una circolazione delle merci libera e rispettosa dell'ambiente, che consideri in egual misura le esigenze della popolazione, dell'economia e dell'ambiente. Ci impegniamo per soluzioni ambientali ed ecologiche orientate al futuro e basate sull'innovazione tecnologica. Gli interventi legislativi corrono il rischio che i loro effetti nella pratica non siano in linea con lo spirito della sostenibilità, in quanto rendono i trasporti meno efficienti causando costi aggiuntivi e inquinamento, eventualmente anche in altre parti d'Europa.

È un dato di fatto che il traffico attraverso le Alpi, in costante aumento, rappresenta un grosso peso per la popolazione a causa della particolare topografia della Unterinntal in Tirolo. Per il Tirolo, il traffico di transito rappresenta una sfida particolare. Concordiamo quindi sul fatto che la tutela dell'ambiente, del clima e della salute debba giustamente avere un'alta priorità in Europa. Una politica dei trasporti, ambientale e climatica di successo deve essere realizzata in collaborazione con tutti i partner europei e internazionali, compresa la Svizzera nel caso del trasporto transalpino.

Ciò deve essere fatto in modo costruttivo, nell'interesse delle persone, del futuro economico, dell'ambiente, dello spazio economico europeo e del buon vicinato tra le regioni. Il traffico attraverso le Alpi non riguarda solo il Tirolo e il corridoio del Brennero. Va inoltre considerato che il traffico merci potrebbe aumentare ulteriormente in caso di ampliamento del porto di Trieste.

Misure sostenibili

Ci impegniamo a favore di misure sostenibili che garantiscano un transito attraverso le Alpi rispettoso dell'ambiente e in linea con l'idea europea. Siamo a favore di un rapido ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e siamo fortemente impegnati in questo senso a livello nazionale.

Trasporto merci su rotaia più attrattivo

Dobbiamo innanzitutto migliorare la capacità delle linee ferroviarie e dei terminal: gli accessi a nord e a sud del tunnel di base del Brennero devono essere realizzati al più presto, il collegamento ai terminal in Germania, Italia e Austria deve essere migliorato a breve termine e la loro capacità deve essere ampliata. Inoltre, è necessario affrontare la costruzione di nuovi terminali, soprattutto nelle regioni con intersezioni della rete TEN.

È inoltre ipotizzabile un parziale spostamento dalla strada alla ferrovia anche lungo le linee esistenti durante questo periodo di transizione. Per scoprire e sfruttare le potenzialità esistenti, è necessario conoscere con la massima precisione le esigenze dell'industria logistica e dei trasporti e rendere

trasparenti le capacità del trasporto merci su rotaia. Non deve essere ostacolato nemmeno l'accesso alla strada.

Inoltre, è necessario impegnarsi per armonizzare le diverse normative nazionali strutturali e organizzative del trasporto ferroviario. L'economia ha bisogno di tempi certi e capacità affidabili. Il trasporto di passeggeri e merci deve essere coordinato ancora meglio. In questo contesto, si potrebbe pensare di mettere una certa quota di capacità di tracce ferroviarie a disposizione esclusivamente del trasporto merci.

Essere aperti agli sviluppi tecnologici dei veicoli commerciali

Lo sviluppo tecnologico dei veicoli commerciali ha portato a una notevole riduzione delle emissioni negli ultimi anni. Il trasporto commerciale sta quindi già contribuendo in modo significativo alla riduzione della concentrazione di inquinanti atmosferici e le emissioni diminuiranno ulteriormente se si creeranno le giuste condizioni quadro - in particolare un'infrastruttura di rifornimento e di ricarica - per convertire gradualmente il trasporto merci su strada a tecnologie di propulsione alternative. È necessario creare rapidamente un'infrastruttura adeguata per l'idrogeno e un'infrastruttura di ricarica per la mobilità elettrica a livello transfrontaliero. Anche misure di accompagnamento come la produzione di energie rinnovabili/idrogeno lungo le diverse tratte possono dare un contributo importante. Non vanno sottovalutati nemmeno i carburanti sintetici.

Un esempio: rispetto ai camion di prima generazione, oggi le emissioni di particolato sono diminuite del 97,5%, quelle di ossidi di azoto del 97,5%, quelle di idrocarburi del 95,0% e quelle di monossido di carbonio dell'87,8%. La riduzione è stata esponenziale in questi anni e la maggior parte del miglioramento è dovuta al passaggio dalla classe EURO V alla classe EURO VI. I miglioramenti devono essere premiati affinché ne possano seguire di ulteriori.

Guardiamo al futuro con uno sguardo aperto alla tecnologia. La competitività industriale e la politica ambientale si rafforzano a vicenda. Le imprese sono parte della soluzione alle sfide ecologiche. Il contributo maggiore alla riduzione delle emissioni inquinanti non è venuto dai divieti, ma dal progresso tecnologico e dalle soluzioni innovative.

Attuare più rapidamente il piano in 10 punti del 25 luglio 2019

Il piano in 10 punti concordato il 25 luglio 2019 tra il ministro federale dei Trasporti Andreas Scheuer e il ministro dei Trasporti bavarese Hans Reichhart con il ministro dei Trasporti austriaco Andreas Reichhardt e il governatore tirolese Günther Platter va nella giusta direzione per affrontare i problemi a medio termine. Tuttavia, è necessaria una significativa accelerazione nella sua implementazione. Ciò vale in particolare per la promozione del trasporto combinato, ad esempio attraverso un migliore collegamento dei terminali merci alla linea del Brennero, un sistema di controllo e sicurezza intelligente per i TIR 2.0 e l'accelerazione della pianificazione dell'accesso a nord del tunnel di base del Brennero.

Misure a breve termine

Indipendentemente dagli importanti progetti infrastrutturali, sono possibili e necessari miglioramenti significativi. È necessario adottare misure adeguate a ridurre in modo sostenibile le emissioni e salvaguardare allo stesso tempo l'alto valore della libera circolazione delle merci in Europa. Divieti come il dosaggio dei mezzi pesanti, l'estensione del divieto di transito settoriale, l'inasprimento del

divieto di transito notturno anche per i mezzi pesanti con la migliore classe ambientale aumentano le emissioni inquinanti, spostano il traffico verso i Paesi limitrofi e danneggiano non solo l'economia regionale ma anche il trasporto continentale di merci. Gli ingorghi e i blocchi del traffico producono ulteriore inquinamento ambientale. In questo modo non si riducono le emissioni complessive.

Laddove interventi appaiono necessari nel breve termine, devono essere proporzionati. I divieti di transito notturno comportano una congestione durante le ore del giorno con conseguenti impatti ambientali. Attraverso limitazioni alla velocità nelle ore notturne e valide solo per i mezzi pesanti della migliore classe di emissioni Euro VI, nonché per i TIR a GNL, elettrici e a idrogeno, il traffico merci potrebbe quantomeno circolare; grazie alla velocità ridotta, l'inquinamento acustico e ambientale sarebbero minori rispetto a quello provocato dalle code. Quale sia la velocità che garantisce una soluzione adeguata dovrebbe essere determinato da esperti indipendenti.

Lavorare insieme a soluzioni comuni

In sintesi, è necessario affrontare le seguenti misure:

- L'UE deve adoperarsi per armonizzare le normative nazionali strutturali e organizzative del trasporto ferroviario.
- L'UE deve inoltre adoperarsi per l'abolizione delle attuali misure di limitazione del traffico in Tirolo. Si tratta del dosaggio dei mezzi pesanti, dell'estensione del divieto di transito settoriale e dell'inasprimento del divieto di transito notturno anche per i TIR con la migliore classe ambientale.
- L'UE, così come la Germania, l'Austria e l'Italia, ma anche la Svizzera, devono garantire la realizzazione rapida sia di un'adeguata infrastruttura per l'idrogeno che di un'infrastruttura di ricarica per la mobilità elettrica. I carburanti sintetici non devono essere trascurati.
- La Germania e l'Italia devono impegnarsi per una più rapida realizzazione delle rispettive tratte di accesso alla Galleria di base del Brennero.
- La Germania e la Baviera, l'Austria e il Tirolo devono attuare congiuntamente e molto più rapidamente il piano in 10 punti del 25 luglio 2019.
- L'economia può far valutare a esperti indipendenti di esaminare quali limiti di velocità per i mezzi pesanti offrano soluzioni adeguate. Inoltre, le imprese possono partecipare a progetti modello per un transito alpino rispettoso del clima. In Baviera, questo è il caso del progetto "Transito del Brennero rispettoso del clima" dell'Unione dell'Economia Bavarese in collaborazione con LKZ Prien GmbH, finanziato dal Ministero Bavarese per l'Edilizia, le Costruzioni e i Trasporti. L'obiettivo del progetto è quello di evidenziare le possibilità di trasporto su rotaia, in modo che il potenziale esistente possa essere utilizzato in modo ottimale e che si possa favorire l'auspicato maggiore trasferimento di trasporti su rotaia. Le imprese sono inoltre pronte a contribuire con le proprie conoscenze specifiche all'attuazione del piano in 10 punti del 25 luglio 2019.

*Sottoscritto a Kiefersfelden, in data 30 maggio 2022,
dai Presidenti Wolfram Hatz (vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft)
e Heiner Oberrauch (Assoimprenditori Alto Adige)*