



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*

16.04.19 TRENTO
Quarta Tappa

ROADSHOW
PER IL BRENNERO



CAMERA
DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

Obiettivi e fasi dell'iniziativa

L'iniziativa intrapresa dal sistema camerale 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.



L'obiettivo finale dell'iniziativa camerale è la **creazione di una rete di alleanze** su più livelli territoriali, in grado di fornire alla posizione delle Camere di commercio la massa critica necessaria per un **produttiva interlocuzione con la Commissione europea**.



Condivisione e confronto

Oltre che all'interno delle relative giunte camerali coinvolte nell'iniziativa, l'attuale versione del documento è stata già presentata e condivisa con una serie di associazioni e confederazioni di livello nazionale che ne hanno apprezzato i contenuti ed ampiamente condiviso approccio e obiettivi.



UNIONCAMERE



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica



fita

Confederazione Nazionale dell'Artigianato
e della Piccola e Media Impresa



ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI



ASSOCIAZIONE
LOMBARDA
SPEDIZIONIERI
E AUTOTRASPORTATORI



Quindi è partita la condivisione sui territori, attraverso la **programmazione di tavoli di confronto** dove presentare il documento e raccogliere spunti ed indicazioni dalle categorie coinvolte.



UNIONTRASPORTI

Roadshow per il Brennero

21/03/2019 - Modena

11/03/2019 - Bologna

29/03/2019 - Mantova

10/04/2019 - Verona

16/04/2019 - Trento

26/04/2019 - Bolzano

07/05/2019 - Monaco di Baviera

22/05/2019 - Roma

Dopo il kick-off meeting di Bologna, la **prima tappa** e la **seconda tappa** del roadshow hanno visto la partecipazione di numerose associazioni e degli enti territoriali che hanno apprezzato l'iniziativa del sistema camerale, sia in termini di contenuti sia a livello di approccio. Se la **terza tappa** di Verona ha avuto una grande rilevanza mediatica, oggi siamo a Trento per la **quarta tappa** di questo percorso che si concluderà con un momento di confronto su scala nazionale a Roma.



Il principio di libera circolazione vs divieti



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

«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».



I divieti in discussione (ott 2018)



Misure di divieto	EURO IV		EURO V		EURO VI	
	Paesi EU	O/D Tirolo	Paesi EU	O/D Tirolo	Paesi EU	O/D 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) per i 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.					

(*) Il “divieto settoriale” verrebbe esteso ad altre merci, in particolare a:

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

in aggiunta a quelle già contemplate da tale divieto (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica).

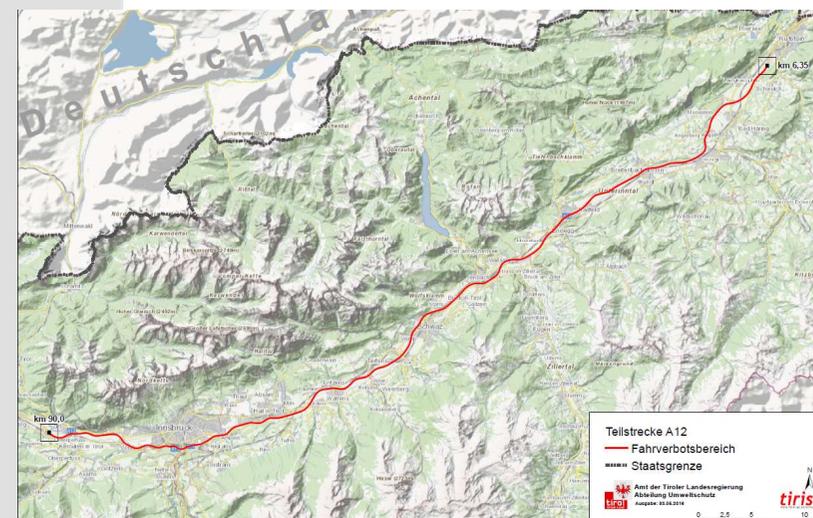


Recentemente è stato poi pubblicato il calendario dei **contingentamenti dei mezzi pesanti** (300 mezzi/ora) per il secondo semestre 2019 che comporta un ulteriore aumento del numero di giorni su scala annuale.





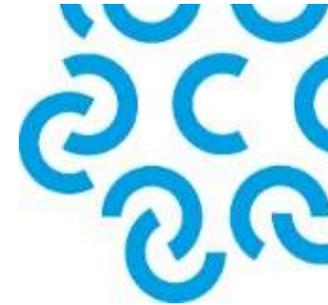
Aree escluse dai divieti (dic 2018)



Tratta della A12 interessata dai divieti proposti (per il divieto settoriale la tratta si ferma al km 72 nel distretto di Ampass)



Alcuni dati macro economici



Attraverso i valichi alpini passa ogni anno:

- oltre il **70%** dei volumi dei flussi in import/export tra Italia e i Paesi UE (**89%** del valore)
- quasi il **60%** del valore complessivo dell'import/export italiano su scala mondiale

- Nel 2018, c'è stato un generale rallentamento dell'interscambio commerciale. Per l'area ScanMed – che con 213 mld euro pesa il 40% dell'interscambio complessivo italiano con l'Ue28 – il rallentamento è stato più marcato, soprattutto in termini di volumi (+0,9% vs +4,9%). Il nostro export verso questi paesi ha avuto addirittura una contrazione (-0,8%), legata a Paesi come la Germania (-1,5%), Austria (-1,1%), Danimarca (-13%) e Slovacchia (-2,9%). La Germania vale il 60% di questo campione ristretto, seguita dall'Austria che pesa il 9,3% in termini di valore economico dell'interscambio.
- Circa l'86% dei traffici tra Italia e Paesi ScanMed avviene su strada e “solo” l'8% viaggia su ferrovia. Ciò che emerge è la situazione molto vicina al “tuttostrada” che caratterizza in particolare le esportazioni verso alcuni Paesi come Austria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia.
- Le 4 regioni del nord pesano il 60% dell'interscambio con l'Ue28 (305 mld euro) e circa il 38,5% dell'interscambio tra Italia e Paesi ScanMed (82 mld euro), con un maggiore peso per l'export (43%) rispetto l'import (35%).





Il «valore» dei settori oggetto dei divieti

- Il **divieto settoriale già in vigore** riguarda settori (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica) che pesano **quasi 47 miliardi di euro** sull'interscambio complessivo, con una quota significativa per «Veicoli e rimorchi» (29,3 mld), «Acciaio» (12,2 mld) e «Piastrelle» (2,2 mld).
- Il valore economico dei 4 macro settori merceologici oggetto degli **ulteriori divieti tirolesi (dal 1° agosto 2019)** può essere quantificato in **oltre 129 miliardi di euro** pari al 60% dell'intero scambio commerciale tra l'Italia e i Paesi ScanMed. Il settore che pesa di più è quello dei «**Macchinari e apparecchiature**» con il 43%, seguito dai «**Prodotti della chimica/plastica**» (29%).
- Infine, dal 1° ottobre 2019 i divieti si potrebbero estendere ad **altri settori** (carta e cartone, prodotti del petrolio liquido, cemento, calce e gesso, tubi e profilati, cereali) che hanno un valore complessivo di **8,1 miliardi di euro**.
- Paradossalmente con questi divieti settoriali – almeno nella relazione Italia-Austria – sarebbe proprio l'Austria ad averne le **conseguenze più negative**, visto che per questi settori l'import italiano (9,0 mld) pesa più del nostro export (7,8 mld).



I valori per la provincia di Trento



- L'interscambio commerciale della provincia di Trento con i Paesi ScanMed, nel 2018, ha raggiunto un valore di **oltre 2,2 miliardi di euro** (circa il 47% del interscambio con l'UE28), con la Germania primo partner commerciale (59,8%), seguita dall'Austria (20%).
- Il valore complessivo dei settori oggetto dei divieti tirolesi è pari a **circa 1.450 milioni di euro** (65% dell'interscambio ScanMed). Tra i **divieti attivi** (322 mln euro), emerge il settore dei «Veicoli e rimorchi» che vale 228 mln euro (di cui 147 in export). Il valore dei possibili **futuri divieti (dal 1° agosto 2019)** supera gli 890 milioni di euro, con una particolare incidenza di «Sostanze e prodotti chimici» (331 mln euro), «Macchinari ed apparecchiature» (275 mln euro, di cui 167 in export) e «Metalli» (205 mln euro).
- Infine gli **ulteriori divieti previsti dal 1° ottobre 2019** sulla A12 Inntal valgono altri 236 milioni di euro (131 milioni di export), in gran parte riconducibili all'interscambio di «Carta e cartone» che vale per la provincia di Trento circa 210 milioni di euro (115 mln in export), destinati per lo più in Germania (84 mln) e in Austria (17 mln).



Il Brennero e il parco veicolare

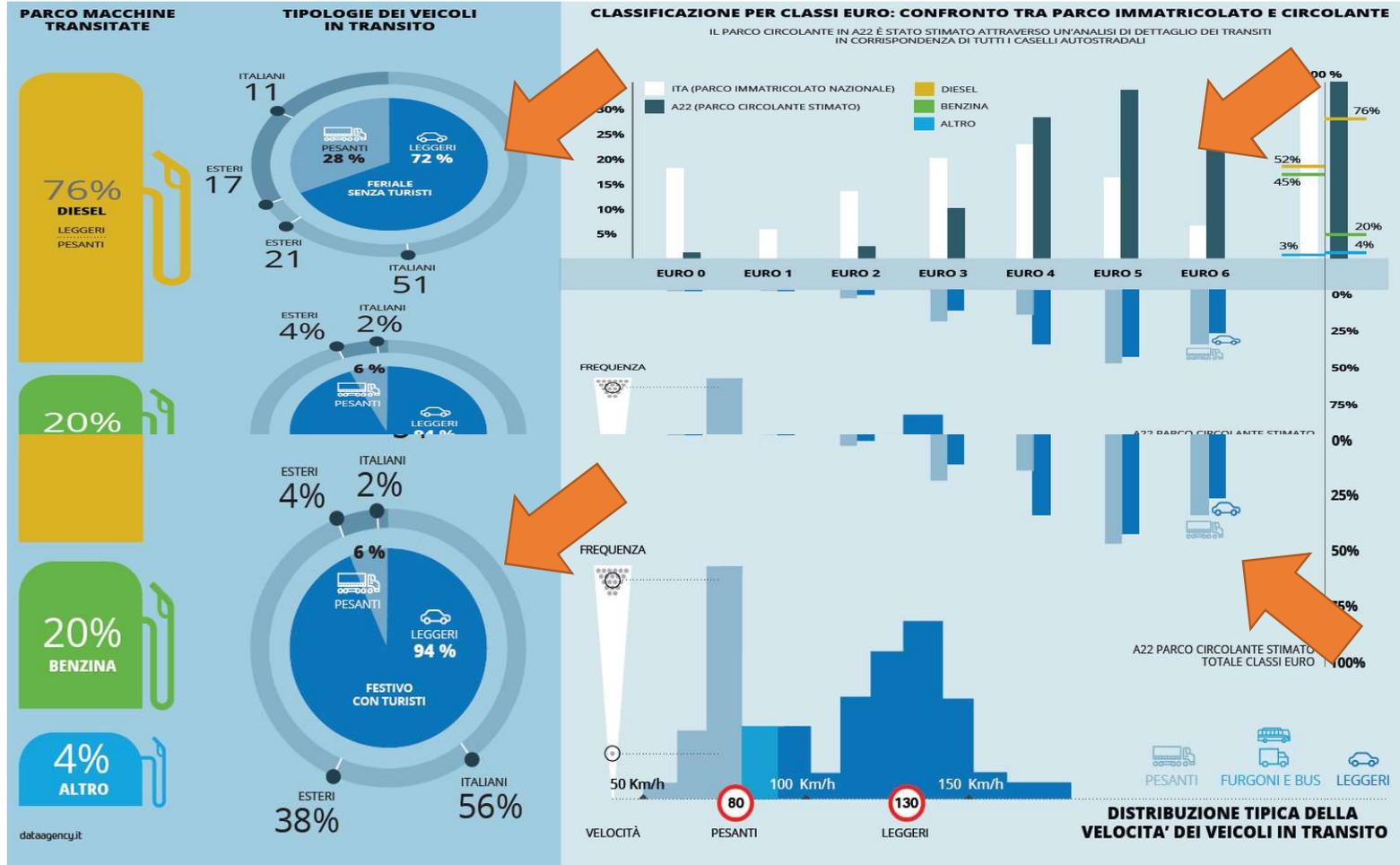


- Nel 2017 le tonnellate complessive che hanno interessato l'arco alpino sono state oltre **216 milioni**. Circa 2/3 di queste hanno viaggiato utilizzando la modalità stradale. Il Brennero si conferma il valico maggiormente utilizzato con **oltre 49 milioni di tonnellate transitate** (+5,38% rispetto all'anno precedente, corrispondenti a 2,5 milioni di tonnellate).
- **A livello nazionale** oltre l'80% del parco circolante è costituito da veicoli di categoria tra Euro 0 ed Euro 3 quindi con un età superiore a 13 anni (immatricolati prima dell' 1/10/2006). I veicoli di categoria Euro 4 sono il 5,3%, mentre i veicoli di categoria Euro 5 e 6 sono rispettivamente il 9,9% e il 3,9%.
- **Nella macroarea considerata**, la situazione migliora decisamente. I mezzi Euro 6 sono raddoppiati rispetto al 2016 e rappresentano il 6,7% del totale. Gli Euro 5 sono pari al 15,6%, mentre i mezzi più inquinanti (Euro 0-3) sono scesi sotto il 70%.
- I territori più virtuosi sono **l'Alto Adige** con il 44,3% complessivo tra Euro 5 e 6, 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. In **Trentino** il 58,4% dei mezzi è euro 0-3.

REGIONE/ANNO	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
LOMBARDIA 2017	24,8%	5,6%	15,2%	23,2%	6,2%	18,1%	6,8%
BOLZANO 2017	10,0%	3,0%	13,4%	22,9%	6,4%	28,7%	15,6%
TRENTO 2017	12,2%	4,0%	13,9%	28,3%	7,9%	22,4%	11,2%
TRENTINO ALTO ADIGE 2017	11,1%	3,5%	13,7%	25,8%	7,2%	25,4%	13,2%
VENETO 2017	24,6%	6,6%	17,3%	21,7%	12,4%	11,4%	5,8%
EMILIA ROMAGNA 2017	29,3%	7,3%	16,5%	22,0%	5,2%	13,7%	5,8%
MACROAREA 2017	25,1%	6,2%	16,0%	22,6%	7,8%	15,6%	6,7%
ITALIA 2017	42,5%	6,8%	14,1%	17,2%	5,3%	9,9%	3,9%



Il parco circolante sulla A22

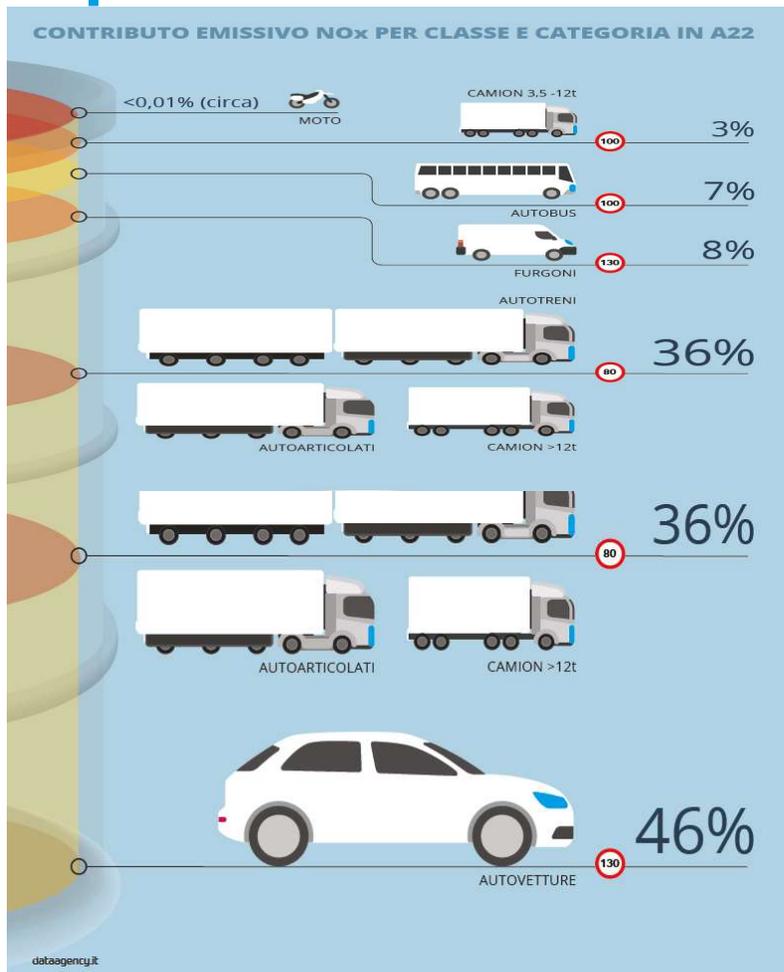


In un giorno feriale lontano dai periodi di ferie, il 72% del traffico sulla A22 è rappresentato dai veicoli leggeri, quota che sale al 94% in un giorno festivo di un periodo turistico.

Sulla A22 circolano veicoli decisamente più virtuosi rispetto al panorama nazionale: il 27% è Euro 6 e il 33% Euro 5. In tale ambito, i mezzi pesanti sono più virtuosi dei veicoli leggeri.

Fonte: BrennerLec

Il parco circolante sulla A22



CONFRONTO EMISSIONI INQUINANTI PER MOTORI EURO 6 TRA VEICOLI LEGGERI E VEICOLI PESANTI

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

FATTORI DI EMISSIONI NOx PER CLASSE EURO (ALLA VELOCITÀ LIMITE AUTOSTRADALE)



I fattori di emissione sono basati su set di misure e formulazioni validate a livello europeo e riferite ad effettivo utilizzo su strada degli autoveicoli.

Fonte: BrennerLec

Compressivamente, i veicoli leggeri sono responsabili di quasi la metà di tutte le emissioni di NO_x prodotte dal traffico autostradale (circa il 46%). I mezzi pesanti si fermano al 36%. In base all'ultima normativa Euro 6, per quanto riguarda i motori diesel, i mezzi pesanti inquinano decisamente meno delle auto.

La velocità ha un ruolo rilevante sulla quantità di emissioni NO_x.



Macrocosti lungo l'arco alpino

Criteri di pedaggio autostradale nei principali paesi dell'area alpina.

		Austria	France	Germany	Italy	Liechtenstein	Slovenia	Switzerland
Infrastruc- ture charg- es: Toll	Based on vehicle category (number of axles)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Based on EURO emis- sion class	✓		✓		✓	✓	✓
	Based on maximum allowed GVW					✓		✓
	Based on day/night time	✓						

Fonte: Eusalp

Si osserva come lungo tutto l'arco alpino, il pedaggio autostradale sia relazionato alla **tipologia di veicolo** (n. assi). Se in Francia e in Italia non viene considerato il **livello di emissioni**, la Svizzera e il Liechtenstein sono gli unici a tener conto anche della **massa lorda del mezzo**, mentre l'Austria è l'unica a differenziare il **passaggio diurno da quello notturno**.





Prime riflessioni

- Piena consapevolezza che la Regione alpina sia di fatto un **patrimonio dell'umanità da preservare**, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci.
- Il trasporto delle merci attraverso il Brennero – come qualsiasi altro collegamento che coinvolga paesi appartenenti alla UE – non può permettere «**soluzioni unilaterali**», ma esclusivamente interventi e proposte finalizzate ad una **movimentazione economicamente sostenibile e rispettosa dell'ambiente**.
- Si tratta di una **questione fondamentale per l'economia dell'intero Paese**, visto che il 60% del nostro interscambio commerciale passa attraverso le Alpi e il valico del Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i ricchi mercati del Centro e del Nord Europa.
- La soluzione deve necessariamente arrivare da una **politica dei trasporti attraverso l'arco alpino** il più possibile condivisa, che bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia.
- La posizione del governo tirolese appare completamente **incentrata su divieti la cui natura ambientale risulta discutibile**. Inoltre non emergono proposte concrete per il miglioramento delle condizioni del trasporto intermodale e ferroviario.



Prime riflessioni

- 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.
- Le politiche di limitazione al traffico su strada lungo la catena alpina si sono spesso tradotte in un **blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte**, con evidenti contraccolpi negativi sul complesso dell'economia italiana. Più che una politica di riequilibrio modale sembra piuttosto una **strategia di contrasto** all'attraversamento con evidenti conseguenze sui territori circostanti.
- 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.
- Lo **stato delle infrastrutture** è attualmente uno dei principali colli di bottiglia dell'asse del Brennero, criticità che riguarda anche l'offerta di servizi di trasporto alternativi al tutto strada. Le priorità di intervento sono: lavori relativi alle **tratte di accesso da nord e da sud**; miglioramento della **rete ferroviaria esistente**; terminali efficienti **lungo l'intero Corridoio**; efficientamento dell'**autostrada A22 del Brennero** (terza corsia fisica e dinamica, parcheggi attrezzati e autoparchi per i TIR).



La posizione del sistema camerale



- Il sistema camerale italiano è chiaramente **favorevole alla riduzione dell'inquinamento** lungo l'asse del Brennero e quindi anche al modal shift a favore di modalità meno inquinanti, per tutelare un patrimonio naturalistica come le Alpi, ma ci vogliono politiche di transito **condivise in sede europea** e non **unilaterali e discriminanti** come quelle attuate dal Tirolo.
- La posizione delle Camere di commercio lungo è pertanto **critica rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue**, ma al tempo stesso 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. Una maggiore cooperazione tra gli stakeholders istituzionali ed economici appartenenti ai Paesi interessati dai traffici in transito lungo il Brennero può 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.



Prime risposte ai «divieti di transito»



- 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/tedesche rispetto a quelle austriache.
- Attuazione dei **divieti in base alle emissioni valutabile solo se 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 IV** a partire dal 1/1/2022
 - Divieto di transito per i mezzi **Euro V** a partire dal 1/1/2025
 - Libera circolazione per i mezzi **Euro VI** e tutti gli altri mezzi a basso impatto
- Avvio di politiche di investimento sostanziali su base continuativa come avviene in Germania e Francia (**sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli**). 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 > 12t 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.
- Nei territori della macroarea sono stati lanciati bandi per l'acquisto mezzi (elettrici, ibridi, metano, GNL) ma i veicoli >12 tonn sono esclusi. Alcune associazioni di categoria chiedono che il Fondo abbia un valore coerente con la consistenza del parco veicolare nazionale e che sia aperto anche ai veicoli diesel Euro 6 e successivi (i mezzi GNL scontano una rete di rifornimento molto limitata).



Prime risposte ai «divieti settoriali e notturni»



- Il divieto settoriale rappresenta di per se una **misura poco coerente con motivazioni strettamente ambientali**, visto che gli effetti sull'ambiente non dipendono dal tipo di merci trasportate, bensì dai veicoli utilizzati per il trasporto.
- 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 quindi **un'imposizione inaccettabile** 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”.
- L'introduzione di eventuali «divieti settoriali» (solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo) potrà avvenire **solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa**, efficiente e competitiva (BBT dopo il 2027).
- Il **divieto notturno** appare una norma «miope» che non considera le conseguenze negative del divieto stesso. 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.

