



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Trento, 26 agosto 2016

Egregio Signor
Bruno Dorigatti
Presidente del Consiglio Provinciale
SEDE

Proposta di mozione n. 457

Traffico deviato sulla A22
Misure di risanamento qualità aria e di riduzione emissioni gas clima-alteranti

Premesso che

il valico autostradale del Brennero è il più trafficato dell'arco alpino e, secondo il rapporto *Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines. Rapport annuel 2014*¹ elaborato dall'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione svizzera, nel 2014 vi sono state trasportate su strada 30,2 milioni di tonnellate di merci (23% del totale del traffico merci stradale su tutto l'arco alpino) da parte di 2.014.000 autocarri;

in base al rapporto *iMONITRAF! Annual Report 2015*² riferito al 2014 e ai dati forniti dall'Agenzia provinciale per l'ambiente di Bolzano³ riferiti all'anno 2015, nel territorio della Provincia di Bolzano e della Provincia di Trento il valore limite dell'inquinante NO₂ è stato superato lungo tutta la A22;

la prolungata esposizione all'inquinante NO₂, anche a basse concentrazioni, può causare diversi danni alla salute, ad iniziare da patologie all'apparato respiratorio che possono portare anche al decesso i soggetti più esposti, come bambini e asmatici;

in base alla direttiva europea 2008/50/CE, recepita in Italia attraverso il decreto legislativo n.155/2010, la concentrazione limite di questo inquinante, per tutelare la salute umana, è di 40 µg/m³. Il valore limite fissato dalle nuove normative doveva entrare in vigore già il primo gennaio 2010; è stato prorogato di 5 anni a seguito di una richiesta del Governo italiano che si impegnava a mettere in atto delle misure concrete per ridurre le emissioni. La proroga è stata concessa ma gli

¹<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/it/dokumente/themen/verlagerung/alpenobservatorium-2014.pdf.download.pdf/alpenobservatorium-2014.pdf>

²<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=HR13wpIRZwc=>

³http://www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news_action=300&news_image_id=827121



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

impegni non sono stati attuati o non hanno avuto efficacia e quindi, il primo gennaio 2015, la nuova norma è entrata in vigore a tutti gli effetti e l'Italia, non avendo rispettato la direttiva, sarà soggetta ad una procedura di infrazione;

nel *Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂*⁴ elaborato dall'Agenzia provinciale per l'ambiente di Bolzano è scritto che «per poter ottenere il raggiungimento del valore limite dell' NO₂ (40 µg/m³) entro il 2015 sono necessarie riduzioni delle emissioni autostradali dell'ordine del 40 - 50%». Considerando che la maggior parte di tali emissioni (oltre il 70%) sono determinate dal traffico stradale, è evidente che per rientrare nei limiti si dovrebbe eliminare una parte molto importante dei mezzi che attualmente transitano sulla A22;

nella relazione annuale *Verkehr in Tirol 2011*⁵ il Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol quantifica la percentuale di traffico di autocarri cosiddetto "deviato" in transito nel 2009 lungo i valichi alpini (si tratta di quegli autocarri che allungano il percorso più breve tra origine e destinazione). Vi risulta che solo il 45% dei autocarri che transitano al Brennero percorrono il percorso più breve, mentre il 28% allunga il percorso fino a 60 km e il 27% di più di 60 km. Al Gottardo invece il 97% degli autocarri percorre il percorso più breve. Le cause di questa anomalia sono puramente economiche: il prezzo del pedaggio, che sul Brennero è circa la metà rispetto a quello sul Gottardo⁶, e il prezzo del carburante, più conveniente in Austria rispetto che in Svizzera⁷. Il potenziale di trasferimento secondo il percorso più breve, quantificato nella stessa relazione del Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol, porterebbe al Brennero una riduzione del 29-34% del traffico pesante;

secondo lo studio *Lo stato delle infrastrutture del segmento alpino Ventimiglia – Tarvisio e loro utilizzo* di Dario Balotta, Vanda Bonardo, Alberto Collidà, Lorenzo Frattini, Francesco Pastorelli, Andrea Wehrenfennig contenuto in CIPRA Italia, *Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo*⁸ del maggio 2016, «l'eccesso dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è in gran parte rappresentato dal traffico deviato. Le ditte di trasporto internazionali scelgono il percorso più economico invece di quello più corto attraverso la Svizzera per via dell'applicazione della tassa sul trasporto pesante applicata dalla Confederazione elvetica. [...] Se fosse possibile l'applicazione del principio del percorso più breve si potrebbe ridurre il traffico merci sulla strada al Brennero di più di un terzo»;

⁴http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/download/program_NO2.pdf

⁵https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/VB2011_Internet.pdf

⁶ In base ai dati riportati in *iMONITRAF! Annual Report 2015*, il costo del pedaggio al Gottardo è di 0,76 euro/vkm per un mezzo pesante Euro 5, 40 tonn, 5 assi mentre al Brennero è di 0,40 euro/vkm. A proposito dei pedaggi, nel rapporto si legge: «The most significant difference is recognized between Gotthard and Brenner, which are relatively close to each other on the level of absolute costs in Fig. 11 (Gotthard is 6% higher than Brenner), but drift apart on the level of specific costs (Gotthard is 90% higher than Brenner). A general feature of absolute and relative costs is that high tolls correlate with low traffic volumes and vice versa».

⁷ In base ai dati riportati in *iMONITRAF! Annual Report 2015*, il prezzo al litro del Diesel in Svizzera è di 1,52 euro, mentre in Austria è di 1,32 euro.

⁸http://www.cipra.org/it/cipra/italia/Documento%20trasporti%20definitivo.pdf/at_download/file



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

lo Stato Italiano e la Comunità Europea hanno sottoscritto impegni riguardo la riduzione di gas serra tra cui l'anidride carbonica emessa dalla carburazione dei motori a scoppio, che nel caso del traffico deviato su strada rappresenta al Brennero come minimo l'emissione di 60 milioni di km percorsi da autocarri;

fin dal 2007 è risaputo dall'amministrazione del Trentino-Alto Adige che una grande parte dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è rappresentata dal traffico deviato. In quell'anno, infatti, in una lettera ⁹ d'accompagnamento all'opuscolo *Sul binario del futuro* inviata alla cittadinanza, il presidente della Giunta Provinciale di Bolzano Durnwalder dichiarò: «Già ora ci impegniamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico»;

il 28 ottobre 2014 i rappresentanti delle Assemblee Legislative del Land Tirolo, della Provincia Autonoma di Bolzano e della Provincia Autonoma di Trento hanno sottoscritto a Schwatz la Delibera 17 ¹⁰ con cui prendono impegni concreti per eliminare il traffico deviato lungo l'asse del Brennero attraverso un sistema Toll Plus (soluzione presentata alle amministrazioni competenti fin dal maggio 2009) e per mettere in campo misure concrete per il trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia (p.e. utilizzo della capacità libera lungo la tratta ferroviaria del Brennero; migliore utilizzo della stazione intermodale di Roncafort; la Ro.La. non deve fermarsi alla stazione Brennersee ma proseguire fino a Trento);

con l'entrata in esercizio prima del Tunnel di Base del Gottardo e poi, forse, del BBT con le sue tratte d'accesso (soluzione questa con cui l'Amministrazione locale e nazionale ritiene di eliminare il problema dell'inquinamento determinato dal traffico pesante su strada nella nostra regione), si dovrebbero mettere in vigore adeguate politiche dei trasporti per imporre il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia al fine di utilizzare l'ulteriore capacità offerta dalle nuove infrastrutture. Automaticamente il traffico deviato su strada al Brennero sarebbe trasferito sulle ferrovie svizzere (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Lötschberg) e/o in parte sulla ferrovia dei Tauri, le quali rappresentano la via più breve. Ciò avverrebbe perché il trasporto ferroviario non gode infatti degli artificiali vantaggi del minore pedaggio autostradale o del più basso costo del carburante che rappresentano le cause del traffico deviato. Per questo gli autotrasportatori, visto che dovrebbero comunque far viaggiare le merci sui treni a prezzi simili, sceglierebbero il percorso più razionale: a nessuno di loro verrebbe in mente di pagare ulteriori costi e maggiori tempi di transito allungando il percorso per passare sulla ferrovia del Brennero. La riduzione del traffico su strada non sarebbe quindi da attribuire all'esercizio della nuova ferrovia ma alle misure di politica del traffico che verrebbero istituite;

⁹http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/2007-06_Sul_binario_per_il_futuro_Allegato_DURNWALDER_0.pdf

¹⁰<http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/Assemblee%20Legislative%20Provincia%20Bolzano%20Land%20Tirolo%20Trento%20Delibera%2017-28%20ottobre%202014.pdf>



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

nel già citato studio *Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo*, Michele Tartaglia (Politecnico di Torino) afferma che «non è ragionevole aspettarsi sostanziali aumenti del volume dei traffici attraverso le Alpi. Sono ovviamente possibili redistribuzioni tra valichi diversi, a parità di flusso totale». Su questo punto concorda anche l'assessore Mauro Gilmozzi, che nel novembre 2015 ¹¹ ha affermato: «Noi prevediamo che il traffico merci nei prossimi 15-20 anni sarà solo leggermente in aumento rispetto a quello attuale». Va quindi messo in evidenza che le previsioni di traffico elaborate nel 2007 per BBT SE ¹² che stanno alla base del progetto della nuova ferrovia del Brennero si sono rivelate gravemente errate in quanto sovrastimano la domanda di traffico visto che prevedevano un costante ed infinito aumento del traffico. Tale errore è ritenuto uno degli elementi principali che portano a considerare obsoleta e scorretta l'analisi costi-benefici del BBT secondo uno studio del 2014 del Laboratorio di Politica dei Trasporti del Politecnico di Milano ¹³. Tra l'altro, la non attendibilità di tali previsioni è stata messa in evidenza anche dall'assessore Mauro Gilmozzi sempre nel novembre 2015 ¹⁴. Nel 2014, in base al già citato studio dell'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione svizzera, sono state trasportate su strada al Brennero 30,2 milioni di tonnellate di merci mentre sulla ferrovia 11,9 per un totale di 42,1 milioni di tonnellate di merci, su livelli simili a quelli di 10 anni fa. La ferrovia esistente, in base a quanto indicato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti della P.A.T. ¹⁵, avrebbe una capacità di 29 milioni di tonnellate e sarebbe in grado di trasportare il 70% di tutto il traffico merci lungo l'asse del Brennero. Tali considerazioni portano a ritenere che grazie alle infrastrutture esistenti il valico del Brennero possieda capacità di trasporto sufficienti per sopportare il traffico merci dei prossimi decenni,

Ciò premesso, il Consiglio della Provincia autonoma di Trento impegna la Giunta provinciale a

- promuovere presso i governi di Italia, Austria, Germania e Svizzera, tutti paesi che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi, e la Comunità Europea **azioni concrete e non più procrastinabili** (tra le quali, a titolo esemplificativo: armonizzazione dei pedaggi chilometrici autostradali su tutti i passaggi transalpini e dei costi del carburante; eliminazione delle sovvenzioni dirette ed indirette all'autotrasporto; internalizzazione dei costi esterni; introduzione della borsa dei transiti con limitazione dei transiti; introduzione limiti di velocità e conseguenti sistemi di controllo; divieto di transito notturno da Verona a Rosenheim; controllo sistematico obblighi codice stradale; divieto di trasporto su strada per

¹¹Valdastico, al tavolo il governo porta i dati di traffico 2007, "L'Adige", 27/11/2015, p.17.

¹²ProgTrans-BBT (2008), *Previsioni del traffico nel Corridoio del Brennero: Relazione di sintesi, 2004-2030*.

¹³http://www.traspol.polimi.it/wp-content/uploads/2015/05/Beria_Grimaldi_Rev_ACB_Brennero.pdf

¹⁴Valdastico, al tavolo il governo porta i dati di traffico 2007, "L'Adige", 27/11/2015, p.17.

¹⁵http://www.brennerbahn.eu/fileadmin/user_upload/Convegno/Raffaele_De_Col_presentazione_6marzo2015.pdf



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

determinate merci) al fine di obbligare il transito lungo il percorso più breve e non attraverso quello più economico come accade oggi, per ridurre gli inquinanti e le emissioni di gas clima-alteranti sull'asse del Brennero;

- a richiedere misure di riduzione delle emissioni acustiche causate dal traffico ferroviario sulla linea storica del Brennero anche attraverso i finanziamenti del Connecting Europe - Fazilität previsti dal regolamento della Comunità Europea 1316/2013 intervenendo in particolare sul materiale rotabile.
- ad assumere le decisioni riguardanti la realizzazione della nuova ferrovia del Brennero sul territorio della Provincia Autonoma di Trento solo dopo che l'attuazione delle misure di politica dei trasporti abbia ridotto effettivamente i transiti dei mezzi pesanti sulla A22 e considerando la reale necessità dell'opera nella nuova situazione del traffico lungo l'asse del Brennero.

Cons. prov. Filippo Degasperi