Schaan, 27 agosto 2019

Comunicato stampa sul traffico di transito al Brennero: la Commissione per la Protezione delle Alpi chiede un aumento differenziato dei pedaggi in Italia e Germania

Traffico di transito: la Commissione per la Protezione delle Alpi chiede un aumento del pedaggio

Al fine di ridurre il numero di autocarri sulla via di transito più trafficata delle Alpi, la Commissione per la Protezione delle Alpi CIPRA International, in una lettera aperta indirizzata alla competente commissaria UE, chiede misure immediate: un pedaggio più elevato per i veicoli pesanti sul corridoio del Brennero e un pedaggio minimo a livello europeo con aumenti tangibili nella regione alpina e in altre aree inquinate. Il 28 agosto 2019 gli esperti degli Stati e delle regioni interessate si incontreranno a Bruxelles con i rappresentanti della Commissione europea per discutere i provvedimenti per la determinazione di un pedaggio.

Sull’asse del Brennero tra Monaco e Verona, annualmente transitano più camion che su tutte le altre tratte transalpine: nel 2018 sono stati 2,42 milioni di camion, nel 2019 si raggiungerà la soglia di 2,5 milioni. Questo numero in costante aumento annulla il progresso tecnico ottenuto nell’efficienza del consumo di carburante e nella riduzione delle emissioni. A farne le spese sono la salute della popolazione alpina e la natura lungo il percorso. Da una recente ricerca[[1]](#footnote-1) condotta in Tirolo/A, ogni anno circa 700.000 camion scelgono deviazioni che comportano percorsi più lunghi, anche di diverse centinaia di chilometri, con conseguenti danni per l’ambiente e il clima, perché economicamente convenienti. In Austria il pedaggio per chilometro per i veicoli pesanti è vicino al livello svizzero, spiega Reinhard Gschöpf, direttore della CIPRA Austria. “Il livello del pedaggio austriaco non può tuttavia compensare il fatto che in Germania e in Italia le tariffe di pedaggio ammontano appena ad un quinto circa di tale importo – e questo su ben 320 dei 430 chilometri della tratta tra Monaco e Verona”. I limiti degli ossidi di azoto sono superati sempre più frequentemente lungo l’asse del Brennero, afferma Klauspeter Dissinger, presidente della CIPRA Sudtirolo. “Affinché siano rispettati i valori limite vigenti lungo l’autostrada del Brennero, area in cui vivono 40.000 persone, l’Italia deve aumentare le aliquote dei pedaggi”. La ragione principale del volume di traffico attualmente insopportabile è il pedaggio eccessivamente basso per gli autocarri, osserva Kaspar Schuler, codirettore della CIPRA International. “Fissare un pedaggio minimo è la chiave del successo, che consentirebbe di limitare il traffico deviato”.

**Evitare il traffico di transito deviato**

Nel corso di un vertice sul transito alla fine di luglio, i rappresentanti dei Governi nazionali e regionali della Baviera/D e del Tirolo/A hanno concordato dieci punti, tra i quali le proposte per “tariffe di pedaggio più flessibili” volte ad evitare il transito di deviazione e a trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

In una lettera aperta alla commissaria UE per i trasporti Violetta Bulc, la Commissione per la protezione delle Alpi CIPRA International sottolinea che le misure adottate nell’estate del 2019 dal Tirolo/A e da Salisburgo/A per limitare e canalizzare il traffico devono essere sostenute, poiché adottate per pura necessità – tanto più che il nuovo tunnel ferroviario del Brennero, prospettato come soluzione, sarà operativo solo tra molti anni. Nel Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, le Parti contraenti si impegnano a ridurre i volumi di traffico a un livello che sia accettabile per l’uomo e la natura. Nel 2013 il Protocollo Trasporti è stato sottoscritto anche dall’Unione europea.

**In una lettera aperta la CIPRA invita pertanto la commissaria UE per i trasporti a:**

* non intraprendere o sostenere alcuna azione legale contro le misure di legittima difesa adottate in Tirolo, come il dosaggio dei camion e i divieti di partenza;
* presentare una proposta per un’efficace revisione della direttiva UE sui pedaggi stradali che stabilisca pedaggi minimi e non massimi e che consenta di applicare un aumento del pedaggio per le zone sensibili come le Alpi;
* contattare immediatamente e con determinazione i rappresentanti competenti degli Stati membri Italia e Germania, affinché adeguino il pedaggio dei veicoli pesanti sulle loro tratte del corridoio Monaco-Verona (attualmente circa 16 centesimi/km) al livello dell’Austria (80 centesimi /km);
* adottare il programma in 10 punti emerso dal vertice sul transito di Berlino.

Il presente comunicato stampa, la lettera aperta e le foto stampabili sono disponibili per il download al seguente indirizzo: [www.cipra.org/de/medienmitteilungen](http://www.cipra.org/de/medienmitteilungen)

Per informazioni rivolgersi a:

Kaspar Schuler, codirettore CIPRA International, kaspar.schuler@cipra.org, T +423 237 53 05, M +423 79 300 55

Klauspeter Dissinger, presidente CIPRA Südtirol, T +39 348 228 82 30

Reinhard Gschöpf, direttore CIPRA Österreich, T +43 664 886 248 76

**CIPRA, un’organizzazione variegata e dalle molte sfaccettature**

La CIPRA, Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi, è un’organizzazione non governativa, strutturata in rappresentanze dislocate nei sette Stati alpini. Ne aderiscono più di 100 associazioni e organizzazioni. La CIPRA opera in favore di uno sviluppo sostenibile nelle Alpi e si impegna per la salvaguardia del patrimonio naturale e culturale, per il mantenimento delle varietà regionali e per la ricerca di soluzioni ai problemi transfrontalieri dello spazio alpino. [www.cipra.org](http://www.cipra.org)

1. Ricerca condotta da Planoptimo 2018/19 su incarico dell'Ufficio del Governo del Land Tirolo sulla base dell'indagine CAFT in " Zurich Process" degli Stati alpini e dell'UE, documentata nel rapporto "Verkehr in Tirol 2018", pubblicato il 15.08.2019; cfr. [https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB\_2018\_web\_final.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB_2018_web_final.pdf%20), p. 8- [↑](#footnote-ref-1)