



Lettera aperta al commissario Apostolos Tzitzikostas e ai ministri dei trasporti degli Stati alpini

Schaan, Liechtenstein, 8 ottobre 2025

Mantenere la regolamentazione al Brennero - per una gestione sostenibile della mobilità nella regione alpina!

Le organizzazioni firmatarie, insieme alla CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), invitano il commissario Apostolos Tzitzikostas e i ministri dei trasporti degli otto Stati alpini ad adottare misure incisive contro il crescente traffico nella regione alpina. A tal fine è indispensabile tenere conto delle particolari condizioni geografiche ed ecologiche delle Alpi: la regione alpina è già sottoposta a forti pressioni a causa delle minacce climatiche, della forte concentrazione demografica nelle valli principali e dell'elevato inquinamento atmosferico determinato dalla topografia montuosa. In questo contesto, l'attuale controversia legale tra Italia e Austria dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) riveste un'importanza fondamentale.

Nel 2024 l'Italia ha presentato ricorso contro le misure adottate dal Tirolo per regolamentare il traffico merci transalpino. La decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea, prevista per il 2026, assumerà inevitabilmente un effetto modello per altre tratte di transito alpino. Non deve diventare un precedente per lo smantellamento dei risultati raggiunti in termini di una gestione del traffico rispettosa dell'uomo e dell'ambiente, ottenuti dopo anni di impegno e confronto.

È indispensabile, ai sensi della Convenzione delle Alpi, ridurre gli impatti a un livello che sia tollerabile per le persone che vivono nella regione così come per i turisti, per la fauna e la flora e per i loro habitat¹. Poiché in tutta la regione alpina la qualità dell'aria è già ora a un livello critico, in termini di concentrazione di polveri sottili, tanto da superare i limiti fissati dall'OMS.²

¹ Cfr. ad esempio gli articoli 3, 7 e 14 del Protocollo Trasporti, l'articolo 4 del Protocollo Protezione della natura e l'articolo 13 del Protocollo Turismo.

² Cfr. 8° Rapporto sullo stato delle Alpi (pagine 44, 63, 67): "Secondo l'OMS, i gas di scarico dei motori diesel sono classificati come cancerogeni. Inoltre, il traffico stradale contribuisce all'emissione di polveri sottili e grossolane, rilasciate dall'abrasione dei freni e degli pneumatici e dal sollevamento della polvere stradale".



Per ottenere un volume di traffico che non sia dannoso per l'uomo e la natura, è necessario promuovere una politica dei trasporti coordinata che favorisca i mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente e delle risorse, aumenti l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e riduca il volume di traffico in conformità con gli accordi internazionali del protocollo Trasporti³ della Convenzione delle Alpi.

La gestione del traffico come strumento determinante

Il ricorso presentato dall'Italia contro l'Austria mira tuttavia ad abolire le misure di controllo esistenti in Tirolo a causa della presunta violazione del principio della libera circolazione delle merci garantito dal diritto dell'UE. Si chiede l'abolizione di strumenti di gestione del traffico ragionevoli ed efficaci per il traffico pesante, quali il divieto di circolazione notturna⁴ e nei fine settimana⁵, il divieto di circolazione settoriale⁶, il divieto di circolazione invernale⁷ e il contingentamento dei camion⁸ sull'autostrada A12 del Brennero. Queste misure adottate dall'Austria sono essenziali per contenere, almeno in parte, il traffico deviato, dannoso per il clima e l'ambiente, oltre che inefficiente. Tali misure sono finalizzate alla tutela della salute e della vita delle persone e della natura.

L'abolizione delle misure di gestione da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea a vantaggio di una circolazione illimitata delle merci in Europa avrebbe conseguenze insostenibili per le regioni che si affacciano sull'asse del Brennero e un effetto di vasta portata sulle vie di comunicazione stradali transalpine su tutte le direttrici di transito alpino. Tutti questi corridoi, come il corridoio del Brennero, fanno parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Le organizzazioni firmatarie rivolgono un appello pressante: se la Corte di giustizia europea dovesse annullare le misure adottate dal Tirolo, si rischierebbe un effetto domino. Anche le misure a tutela delle persone e dell'ambiente su altre direttrici di

³ L'articolo 1, paragrafo 1, lettera a del protocollo Trasporti stabilisce: "Le Parti contraenti si impegnano ad attuare una politica dei trasporti sostenibile tesa a ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato"; cfr. anche art. 7, art. 10, comma 1, lettera c) del protocollo Trasporti.

⁴ Divieto di circolazione notturna: divieto per autocarri con peso totale superiore a 7,5 t, dal 1° maggio al 31 ottobre: nei giorni feriali dalle 22 alle 5, la domenica e nei giorni festivi dalle 23 alle 5 e nel periodo dal 1° novembre al 30 aprile: nei giorni feriali dalle 20 alle 5, la domenica e nei giorni festivi dalle 23 alle 5.

⁵ Divieto di circolazione nel fine settimana: divieto di circolazione per i veicoli pesanti di peso superiore a 3,5 t il sabato dalle 15:00 alle 24:00 e la domenica e i giorni festivi dalle 0:00 alle 22:00.

⁶ Divieto di circolazione settoriale: divieto di trasporto di determinate merci con veicoli pesanti sull'autostrada A12 tra Langkampfen e Ampass.

⁷ Divieto di circolazione invernale: in inverno, oltre al divieto di circolazione nei fine settimana, in Tirolo vige un divieto di circolazione per veicoli pesanti il sabato dalle 7 alle 15.

⁸ Al fine di contingentare il traffico, in determinati giorni l'accesso alla A12 è limitato a 300 camion all'ora.



transito alpino potrebbero essere revocate o non essere più adottate in futuro. Il trasporto merci su strada avrebbe così la priorità, penalizzando le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, come la ferrovia.

Al fine di tutelare le persone e l'ambiente naturale, le organizzazioni firmatarie ritengono urgente intervenire per ridurre il traffico nella regione alpina:⁹

OBIETTIVI COMUNI

- **Neutralità climatica entro il 2050:** le emissioni di CO₂ dell'intero traffico transalpino (ferroviario e stradale) devono essere ridotte a zero per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 nel quadro di iniziative a livello europeo
- **Politica dei trasporti comune nella regione alpina:** l'Unione europea e i governi degli Stati alpini sono invitati a elaborare una politica dei trasporti comune a livello alpino, in linea con la Convenzione delle Alpi e il piano d'azione dell'Alleanza del Sempione¹⁰, che acceleri la riduzione del traffico di attraversamento e un efficace trasferimento del traffico su rotaia e consenta la gestione della capacità sugli assi di transito alpini.
- **Garantire la salute e la qualità della vita:** è necessario ridurre in modo significativo l'inquinamento acustico e le polveri sottili causati dal traffico ferroviario e stradale. Il rispetto dei valori limite fissati dall'UE e dall'OMS (NO_x, polveri sottili, rumore, ecc.) sulle direttrici di transito e nelle zone abitate delle Alpi deve essere garantito in ogni circostanza, a tutela sia dei viaggiatori in transito che della popolazione che vive nelle Alpi.

INTRODUZIONE DI STRUMENTI DI GESTIONE DEL TRAFFICO ALPINO

Anziché un'apertura totale al traffico merci su strada sulle direttrici di transito alpino – ad esempio sul corridoio del Brennero – si rendono urgentemente necessarie misure supplementari per limitare efficacemente il traffico in costante aumento di autoveicoli e autocarri. Sono già disponibili soluzioni sufficientemente collaudate e attuabili per ottenere risultati concreti: ad esempio la borsa dei transiti alpini: un'asta basata sui principi dell'economia di mercato per l'assegnazione delle fasce orarie agli autocarri su tutte le direttrici di transito alpino porta a una distribuzione equilibrata dei volumi di traffico in base alle capacità disponibili. In questo modo è possibile gestire in modo integrato anche le capacità stradali e ferroviarie.

L'introduzione di una borsa dei transiti alpini consentirebbe un adeguamento uniforme dei costi tra le diverse direttrici transalpine in base al principio "chi inquina paga", riducendo così in modo efficace le deviazioni dovute alle condizioni del percorso, finora

⁹ Cfr. la posizione complessiva della CIPRA in materia di trasporti e mobilità:

www.cipra.org/it/posizioni/trasporti-e-mobilita-nelle-alpi

¹⁰ www.are.admin.ch/it/ufficio-federale-dello-sviluppo-territoriale-are



favorite dai diversi sistemi di pedaggio e dalle diverse tariffazioni. È fondamentale che non si giunga al livello massimo di attraversamenti possibili, ma che venga fissato un contingente che tenga conto dei limiti di carico delle regioni interessate.

RAFFORZAMENTO DELLE ATTUALI CONDIZIONI QUADRO IN MATERIA DI POLITICA DEI TRASPORTI

Oltre agli strumenti di regolamentazione, per garantire un trasferimento coerente del traffico merci dovrebbero essere rafforzati i seguenti provvedimenti:

- Aumento dinamico dei pedaggi stradali per autocarri e veicoli commerciali, al fine di creare condizioni di concorrenza eque tra strada e ferrovia e di addebitare i costi esterni (inquinamento atmosferico, rumore, infrastrutture) in base al principio di causalità.
- Rafforzare i controlli sul trasporto merci su strada per aumentare il livello di sicurezza stradale e migliorare il rispetto delle condizioni di lavoro dei conducenti.
- Armonizzare le norme transfrontaliere in materia di operatività e autorizzazioni per rendere il trasporto merci su rotaia più affidabile e veloce.
- Modernizzare la rete ferroviaria per aumentare la capacità ed eliminare le strozzature. Nessun incremento della capacità stradale.
- Operatività effettiva del tunnel di base del Brennero per il trasporto merci, compresa la realizzazione delle necessarie linee di accesso e dei terminal.
- Abolizione delle sovvenzioni per il carburante diesel.

Solo con una rete ferroviaria efficiente è possibile un reale trasferimento modale, un traffico di transito rispettoso del clima e la tutela della qualità della vita delle popolazioni alpine.

Il mantenimento della regolamentazione del trasporto merci al Brennero e l'attuazione di una gestione sostenibile del traffico stradale e ferroviario sulle direttrici di transito alpino sono fondamentali per garantire un traffico di transito rispettoso dell'ambiente e del clima e, allo stesso tempo, delle persone e dell'ambiente naturale!

Uwe Roth
Presidente CIPRA International