

07 febbraio 2024 – Comunicato stampa

Chiusura parziale del ponte Lueg: Opportunità di ridurre il traffico sulla tratta del Brennero

Heimatpflegeverband Südtirol mette in guardia da un allentamento delle limitazioni al traffico nel Tirolo del Nord, che potrebbero derivare dalla costruzione prevista per il nuovo Ponte Lueg.

A partire dal 2025 e per quasi tre anni il ponte Lueg, situato poco oltre il Brennero, sarà aperto al traffico a una sola corsia. Durante il periodo dei lavori, tra il 2025 e il 2028, il traffico di auto e camion sarà di conseguenza limitato. Secondo i media, la Camera di Commercio di Bolzano e la Camera di Commercio della Carinzia considerano l'imminente chiusura parziale dell'autostrada A13, assieme a un'analogha chiusura dell'autostrada dei Tauri, un disastro per l'economia locale. L'affermazione appare infondata.

Il traffico di transito del Brennero dovrà comunque essere limitato. Nel 2023, quasi 11,7 milioni di autovetture e 2,4 milioni di camion hanno attraversato il Brennero su strada, con un aumento di mezzo milione di veicoli rispetto al 2022. Con 54,6 milioni di tonnellate, la linea del Brennero (ferrovia e strada) ha trasportato nel 2021 da sola ben il 46% di tutto il traffico merci transalpino (118,4 milioni di tonnellate), più di tutte le vie di transito della Svizzera messe insieme. Nel 2023, si stima che 830.000 veicoli pesanti abbiano attraversato la Svizzera, ma ben il triplo di essi è transitato attraverso il solo Brennero, mentre la galleria del San Gottardo ha registrato un utilizzo del solo 55%.

Anche l'applicazione della strategia del percorso ottimale per i trasporti sarebbe di grande aiuto. Secondo lo studio CAFT commissionato dalla giunta provinciale tirolese (dicembre 2021), il 29,7% dei camion che percorre il Brennero compie una deviazione di almeno 60 km rispetto al percorso ideale, solo per risparmiare qualche euro. Per i camion che viaggiano tra la Lombardia e la Germania meridionale, il percorso del San Gottardo è più breve di circa 100 km rispetto a quello del Brennero. Se ogni anno 700.000 mezzi pesanti percorrono 100 km in più del necessario, si tratta di 70 milioni di chilometri percorsi per niente: un controsenso dal punto di vista dei costi reali e della protezione del clima. La ripartizione modale al Brennero è stabile da anni: 73%-27% a favore del trasporto su strada.

In questo senso, il "pedaggio ambientale" sull'autostrada A22, che la Giunta provinciale altoatesina promette da tempo, è un provvedimento molto atteso e in linea con la direttiva UE sui costi stradali. È stato ufficialmente inserito anche nel programma di governo della nuova giunta provinciale, ma previsto solo dopo che Roma abbia prorogato la concessione dell'A22. Motivazione esplicita per questa attesa non c'è. Una canalizzazione del traffico pesante che attraversa le Alpi verso il percorso ottimale deve avvenire immediatamente, al massimo all'inizio del 2025 con la chiusura parziale del ponte Lueg.

Ecco perché le limitazioni del traffico sull'autostrada A13 a partire dal 2025 non sono un disastro, ma un'opportunità per trasferire finalmente il trasporto merci attraverso il Brennero su rotaia. Nel 2022 il volume di merci trasportate al Brennero su ferrovia (lato austriaco) è stato di soli 13,8 milioni di tonnellate, da cui bisogna ancora dedurre la ROLA perché il 94% dei treni ROLA termina al Brennero. La quota della ROLA sul totale del trasporto pesante nel 2022 era

solo del 4,8% (Regione Tirolo, rapporto “Verkehr in Tirol – Bericht 2022”, pag. 23). Le capacità ROLA promesse all'UE anni fa possono essere attivate in tempi brevi e portate a 317.856 camion all'anno. Secondo il governo provinciale tirolese, la ROLA potrebbe trasportare fino a 450.000 camion all'anno.

Con circa 11,3 milioni di tonnellate nette di merci trasportate, la sezione italiana della ferrovia del Brennero è scarsamente utilizzata. Nonostante il numero ridottissimo di giornate di esercizio (250 all'anno), la capacità è di 29 milioni di tonnellate. Il motivo del sottoutilizzo, oltre alle carenze logistiche, è evidente: l'autostrada è decisamente meno costosa.

Un'altra necessità può essere risolta con una riduzione del traffico sia di camion che di automobili: l'UE ha deciso di ridurre significativamente i valori limite per le emissioni di biossido di azoto e di particolato entro il 2030 e questo è possibile solamente con una riduzione del traffico. Questo obiettivo può essere raggiunto nel modo più efficace spostando il traffico dalla strada alla ferrovia, il che comporta anche un notevole risparmio energetico: sul corridoio tirolese del Brennero il fabbisogno specifico di energia finale per tonnellata al chilometro si riduce del -72% utilizzando la ferrovia rispetto a un camion diesel sul percorso esistente (trad. Rapporto “Verkehr in Tirol – Bericht 2022”, pag. 45).

In considerazione degli 11,7 milioni di auto che nel 2023 hanno attraversato il Brennero, un limite massimo di velocità per le autovetture di 100 km/h sarebbe più che ragionevole. In questo modo non solo si ridurrebbero in modo evidente le emissioni di CO₂ sull'autostrada, ma si alleggerirebbe anche la situazione generale del traffico: a partire dal 2025, non avrebbe alcun senso guidare a una velocità superiore ai 100 km/h per poi rimanere fermi incolonnati al ponte Lueg.

In quarto luogo, il traffico pesante di transito sul Brennero deve essere comunque ridotto se vogliamo raggiungere la neutralità climatica in Nord e Sudtirolo entro il 2040 e nell'UE entro il 2050. Oggi, il traffico sull'autostrada A22 produce da solo il 37% di tutti i gas serra legati al traffico in Alto Adige, in Nordtirolo è un quarto. La chiusura parziale del Ponte Lueg deve portare all'introduzione di misure lungimiranti che riducano significativamente il traffico automobilistico sul Brennero a lungo termine.

Riassumendo: se si attivano le capacità ROLA esistenti, se si utilizzano le capacità inutilizzate sulla linea ferroviaria italiana del Brennero e se un aumento molto significativo del pedaggio va a spostare almeno una parte del traffico di deviazione dei camion sul percorso ottimale verso la Svizzera, il traffico pesante sulla A13 e sulla A22 può essere ridotto in modo significativo a partire dal 2025. Inoltre, l'Italia deve aderire al sistema di instradamento automatizzato dei camion istituito dalla Baviera e dal Tirolo del Nord per evitare una congestione permanente del traffico a partire dal 2025.

Heimatpflegeverband Südtirol si oppone fermamente a un'eventuale riduzione delle limitazioni al traffico in Tirolo auspicata dall'economia e invita la Giunta provinciale altoatesina a sostenere tali restrizioni. La chiusura parziale del ponte Lueg offre l'opportunità per quasi tre anni di ridurre l'attuale eccesso di traffico pesante in transito e di sperimentare misure che potranno sgravare il percorso del Brennero a lungo termine e proteggere il clima, l'ambiente e la qualità della vita dei residenti.