

Salvini al Brennero: Heimatpflege chiede solidarietà per i confinanti dell'autostrada e per le misure del Tirolo del Nord

Il ministro dei Trasporti italiano ha protestato il 9 ottobre al Brennero contro le misure nordtirolesi di regolazione del traffico di transito. Anzichè rivolgersi alla Corte di giustizia europea per ottenere di conseguenza ancora più traffico, il ministro Salvini dovrebbe finalmente rispettare le sentenze dei tribunali in materia di inquinamento atmosferico lungo la A22 e mettere in pratica gli impegni assunti dal governo in materia di tutela climatica, chiede Heimatpflegeverband.

Nel 2022, ben 2,48 milioni di veicoli pesanti hanno attraversato il Brennero, con tendenza all'aumento, di cui secondo il "Piano di Mobilità Provinciale 2035" il 29,5% è costituito da traffico di deviazione, ovvero da mezzi che compiono un tragitto più lungo perché finanziariamente più conveniente. Nel 2021 l'intero arco alpino centrale (dal Fréjus al Brennero) è stato attraversato da 5 milioni di veicoli pesanti, la maggior parte dei quali ha scelto la tratta del Brennero. Il solo asse del Brennero ha assorbito 39,7 milioni di tonnellate di traffico merci su strada su un totale di 72,5 milioni (pari al 54,7%). Ed entro il 2040, secondo il Piano di mobilità dell'Alto Adige, dopo la messa in funzione del BBT nel 2032 il volume di traffico sull'A22 dovrebbe diminuire solo del 10,7%. "Ci si chiede in che mondo viva il ministro Salvini se manifesta al Brennero a favore di un libero passaggio dei camion", si interroga dubbiosa Claudia Plaikner, presidente di Heimatpflegeverband. "Se la situazione non cambia, l'autostrada del Brennero continuerà a gravare sull'ambiente e sulle persone che vivono tra Kufstein e Verona per i decenni a venire".

Emissioni da traffico: problema irrisolto in Italia

Se il passaggio sulla tratta del Brennero non viene regolamentato e resa più costoso - dando priorità all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti - non diminuiranno né il traffico di deviazione, né il traffico totale sull'A22. La scelta di vie di deviazione anziché di vie di transito diretto è in netto contrasto con gli obiettivi di tutela climatica e con la strategia di mobilità dell'UE. Citando un esempio, nella legge sul clima del 21 giugno 2021, l'UE ha fissato la riduzione delle emissioni di CO₂ a -55% entro il 2030, mentre l'Italia si è impegnata con il suo piano climatico PNIEC a ridurre le emissioni di CO₂ del -40% entro il 2030. I trasporti sono l'unico settore in Italia in cui le emissioni di CO₂ non sono diminuite dal 1990, ma fino al 2022 sono addirittura aumentate del 10%. Il 90% di queste emissioni proviene dal trasporto su strada. Solo il 5% del consumo energetico italiano legato ai trasporti proviene da energie rinnovabili (elettricità verde). La richiesta di Salvini di via libera al traffico pesante, ancora alimentato con combustibili fossili, va quindi chiaramente nella direzione sbagliata.

Limiti di NO₂ regolarmente superati

"Il ministro Salvini non solo dovrebbe prendere atto della realtà e dei suoi stessi doveri a riguardo della protezione del clima, ma dovrebbe finalmente adottare misure per ridurre l'inquinamento da biossido di azoto lungo l'asse del Brennero", chiede l'Heimatpflegeverband. Il superamento dei valori limite di NO₂ (attualmente 40 µg/m³) in tutti i punti di misurazione sull'A22 è stato chiaramente constatato dalle autorità regionali e statali fin dal 2010 e sussiste tuttora. Anche l'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) ha proposto anni fa un'immediata limitazione della velocità

massima per le autovetture. La tratta sperimentale a velocità limitata per le autovetture sull'A22 in Bassa Atesina ha dimostrato che tale limite di velocità riduce significativamente le emissioni di NO2. Tuttavia, la risposta è stata scarsa: la limitazione volontaria della velocità su 5 brevi tratti autostradali dell'A22 con "limite di velocità dinamico", prevista a partire dal 2023 nell'ambito del progetto BrennerLec, è assolutamente insufficiente a questo proposito.

Con la sua immobilità, il governo non solo sta violando la legge esistente sul rispetto i valori limite, ma sta anche disattendendo le sentenze dei tribunali. Secondo la sentenza del TAR Lazio del 17 aprile 2018, il Comitato Tecnico annesso al Ministero dei Trasporti deve adottare misure per ridurre queste emissioni. Ciò nonostante il Ministero è rimasto inattivo. Anche la nomina, imposta dal TAR Lazio il 10 dicembre 2018, di un commissario straordinario non è servito per dare finora attuazione a questa sentenza.

L'Italia ha bisogno di limiti quantitativi

Da oltre un decennio l'Italia non rispetta i valori limite prescritti dalla legge per le emissioni di NO2 lungo l'A22. Di recente, nel settembre 2023, il Parlamento europeo ha deciso di inasprire ulteriormente i valori limite per il biossido di azoto, la fuliggine (PM, materiale particolato), l'ozono e il biossido di zolfo, in conformità alla raccomandazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità OMS/WHO. L'Italia non è quindi solo obbligata a rispettare definitivamente i valori limite attuali, ma deve anche adeguarsi ai nuovi valori più restrittivi. Un obiettivo che può essere raggiunto solo limitando il volume complessivo dei transiti, con un limite di velocità per le autovetture, con nuovi sforzi per trasferire il traffico pesante sulla ferrovia e per ridurre il traffico di deviazione che attraversa il Brennero.

Appello per azioni mirate a ridurre l'inquinamento atmosferico e limitare il traffico

"In tal senso, chiediamo al Ministro Salvini e al Governo italiano di porre fine alla sua inaccettabile politica, cieca nei confronti di inquinamento atmosferico lungo l'A22, di ottemperare immediatamente alla sentenza del TAR Lazio del 17.04.2018 e di disporre al più presto tutte le misure idonee a ridurre l'inquinamento da NO2 lungo l'autostrada del Brennero", ha dichiarato l'Heimatpflegeverband. "Chiediamo al Ministro Salvini di rispettare gli obiettivi dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici e gli obiettivi del piano nazionale energia e clima PNIEC, che prevedono una riduzione del -40% delle emissioni di CO2 entro il 2030 rispetto al 1990". In questo senso, il sovvenzionamento del gasolio per autotrasportatori, dannoso per il clima, deve essere abolito. Il governo non dovrebbe fornire ulteriori incentivi per aumentare il traffico di transito sull'A22, come la riduzione dei pedaggi e la realizzazione di una terza corsia Verona Nord-Bolzano Sud.

L'Heimatpflegeverband si appella alla Giunta provinciale altoatesina affinché non si limiti a fungere da "mediatrice" tra Salvini e il Tirolo, ma sostenga attivamente e nettamente le misure adottate dal Tirolo, come il divieto di guida notturna, il traffico contingentato, i limiti di velocità e altro ancora.

"L'intervento di Salvini al Brennero", ha detto Plaikner, "non è solo assurdo, ma anche controproducente. Il Consiglio provinciale altoatesino dovrebbe esprimere la propria solidarietà al Consiglio nordtirolese, che il 5 ottobre scorso si è opposto all'unanimità alle richieste di Salvini. È tempo di misure concrete e non di inutili proteste".