

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO

Presentato da Tirolo, Alto Adige, Trentino

Il traffico lungo l'asse del Brennero negli ultimi anni ha registrato un forte aumento. Dopo le cifre record del 2016, anno nel quale il valico del Brennero è stato percorso su strada da poco meno di 2,1 milioni di veicoli pesanti, lo sviluppo registrato nel 2017 evidenzia nuovamente una forte tendenza all'aumento, con una crescita negli ultimi 17 mesi ha superato il 20%.

Con questi dati il limite di capacità delle infrastrutture è stato raggiunto e superato. L'onere che ne deriva per la popolazione e l'ambiente ha raggiunto un livello che richiede, in base alla "Comune dichiarazione d'intenti", una presa di posizione coerente e strategica dei partner, nonché la rapida realizzazione ed accettazione di misure concrete:

1. La realizzazione del cosiddetto "**pedaggio di corridoio**" per il tratto tra Monaco e Verona, che deve essere adottato senza ulteriori indugi. È necessario l'adeguamento del pedaggio su tutta l'asse del Brennero rispetto agli altri attraversamenti alpini, per porre un freno al traffico proveniente da questi altri tracciati ed anche per aumentare la capacità concorrenziale del trasporto ferroviario. Una proposta già elaborata prevede l'aumento della tariffa del pedaggio per il traffico pesante sulla A22 per gli EURO-0 sino ad EURO-4 dall'attuale tariffa di 0,17€/km sino a 0,80€/km. Per i veicoli EURO-5 ed EURO-6 viene proposto il raddoppio del pedaggio nell'arco di tre anni da 0,17€/km a 0,35€/km con un avvio progressivo dell'aumento per gli anni 2020 e 2021. Questa misura deve essere adottata lungo tutto il corridoio. Gli aumenti delle entrate derivanti dai pedaggi dovranno quindi essere utilizzati per la promozione del traffico su rotaia. In quest'ambito dovrà essere data la massima priorità alla modernizzazione delle stazioni di carico ed il rafforzamento del RoLa e del trasporto combinato.
2. Un piano di **spostamento dei carichi** chiaramente definito per il progressivo rafforzamento del passaggio del traffico pesante sulla rotaia. L'obiettivo deve essere quello di raggiungere un aumento annuo di 1,5 milioni di tonnellate nette su rotaia lungo il corridoio del Brennero. Nel contempo devono essere elaborati anche dei progetti che mirino al miglioramento dei sistemi di logistica, al rafforzamento delle opportunità di carico (Terminal) e ad accelerare in generale l'intermodalità e la interoperatività. In quest'ambito un tema centrale deve essere rappresentato dall'abbattimento delle barriere nazionali oggi esistenti nel sistema ferroviario. L'obiettivo centrale di questa strategia è la trasformazione del modal split, del rapporto tra il traffico delle merci su gomma e su rotaia. Il modal split deve essere equilibrato entro il 2027 e rovesciato entro il 2035 (29% a 71%).
3. Nel breve periodo l'adozione di misure efficaci ed incisive per la limitazione del traffico merci sull'asse del Brennero come, ad esempio, un **sistema di dosaggio** viene accettato come una misura straordinaria, ma necessaria alla luce della situazione, contro il traffico eccessivo, la messa a repentaglio della sicurezza dell'approvvigionamento interno della regione interessata, così come per la limitazione dei rischi legati alla sicurezza, in accordo con il diritto europeo e nazionale, così come delle leggi regionali.
4. Il numero dei trasporti merci in traffico deviato sull'asse del Brennero deve essere drasticamente ridotto rispetto al 2017 (**limite massimo per i camion**). Si punta alla riduzione di un terzo entro il 2020.
5. L'implementazione prioritaria e conseguente di una nuova infrastruttura, l'ampliamento a quattro corsie del corridoio del Brennero (**Galleria di base del Brennero e tratte**

d'accesso); si tratta in prima linea anche dell'ampliamento adeguato sia per la tempistica che per il fabbisogno delle tratte d'accesso da nord e da sud alla Galleria di base del Brennero, affinché una volta completata la Galleria di base del Brennero vi sia a disposizione un corridoio tra Monaco di Baviera e Verona transitabile e all'altezza delle prestazioni richieste per il trasferimento del traffico merci su rotaia.

Ulteriori richieste delle Provincia di Bolzano e di Trento

6. Divieto di transito per la rete viaria secondaria: Le misure di limitazione del traffico sull'autostrada del Brennero aumentano per forza la pressione sulla rete viaria collegata delle strade federali e statali. Per tale ragione anche in Italia è necessario un chiaro divieto di transito per la rete viaria secondaria. Qualora non potesse essere introdotto un divieto a livello statale, allora dovranno essere approvati e sostenuti adeguati divieti a livello provinciale al fine di impedire lo spostamento del traffico.

7. Costo carburante per mezzi pesanti: Una sensibile riduzione ovvero l'abolizione del privilegio del costo del gasolio per il traffico pesante lungo l'asse del Brennero è anche un passo importante per eliminare il traffico deviato. Non si tratta tanto di aumentare il costo del gasolio in Austria e in Germania lungo l'asse del Brennero al livello dell'Italia o della Svizzera, quanto invece di realizzare una struttura di costi per il traffico deviato dei mezzi pesanti, che sia paragonabile con quella applicata agli altri varchi alpini in grado di disincentivare il traffico deviato.