



verdi.grüne.verc-sel



Al Presidente del Consiglio

Mozione - 20/2017

Strategia percorso più breve in opposizione a ferrovie transalpine semivuote

il valico autostradale del Brennero è il più trafficato dell'arco alpino e, secondo il rapporto Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins. Rapport annuel 2014 elaborato dall'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione svizzera, nel 2014 vi sono state trasportate 30,2 milioni di tonnellate di merci (23% del totale del traffico merci stradale su tutto l'arco alpino) da parte di 2.014.000 mezzi pesanti; in base al rapporto iMONITRAF! Annual Report 2015, nel 2014 il valore limite dell'inquinante NO₂ è stato superato lungo tutta la A22;

la prolungata esposizione all'inquinante NO₂, anche in basse concentrazioni, può causare diverse danni alla salute di chi vive lungo l'autostrada, ad iniziare da patologie all'apparato respiratorio che possono portare anche al decesso i soggetti più esposti, come bambini e asmatici;

in base alla direttiva europea 2008/50/CE, recepita in Italia attraverso il decreto legislativo n. 155/2010, la concentrazione limite di questo inquinante, per tutelare la salute umana, è di 40 µg/m³. Il valore limite fissato dalle nuove normative doveva entrare in vigore già il primo gennaio 2010; è stato prorogato di 5 anni a seguito di una richiesta del Governo italiano che si impegnava a mettere in atto delle misure concrete per ridurre le emissioni. La proroga è stata concessa ma gli impegni sono rimasti sulla carta e quindi, il primo gennaio 2015, la nuova norma è entrata in vigore a tutti gli effetti e l'Italia, non avendo rispettato la direttiva, sarà soggetta ad una procedura di infrazione;

nel Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ elaborato sempre dall'Agenzia provinciale per l'ambiente di Bolzano è scritto che «per poter ottenere il raggiungimento del valore limite dell'NO₂ (40 µg/m³) entro il 2015 sono necessarie riduzioni delle emissioni autostradali dell'ordine del 40 - 50%». Considerando che la maggior parte di tali emissioni sono determinate dal traffico pesante, è evidente che per rientrare nei limiti si dovrebbe eliminare una parte molto importante dei mezzi pesanti che attualmente transitano sulla A22;

nella relazione annuale Verkehr in Tirol 2011 il Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol quantifica la percentuale di traffico cosiddetto "deviato" in transito nel 2009 lungo i valichi alpini (si tratta di quei mezzi pesanti che allungano il percorso più breve tra origine e destinazione) e risulta che solo il 45% dei mezzi pesanti che transitano al Brennero percorrono il percorso più breve, mentre il 28% allunga il percorso fino a 60 km e il 27% di più di 60 km. Al Gottardo invece



verdi.grüne.verc-sel



il 97% dei mezzi pesanti percorre il percorso più breve. Le cause di questa anomalia sono puramente economiche: il prezzo del pedaggio, che sul Brennero è circa la metà rispetto a quello sul Gottardo e il prezzo del carburante, più conveniente in Austria rispetto che in Svizzera. Il potenziale di trasferimento secondo il percorso più breve è stato quantificato nella stessa relazione del Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol e al Brennero porterebbe ad una riduzione del 29-34% del traffico pesante;

fin dal 2007 è risaputo dall'amministrazione del Trentino-Alto Adige che una grande parte dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è rappresentata dal traffico deviato. In quell'anno, infatti, in una lettera contenuta nell'opuscolo Sul binario del futuro inviata alla cittadinanza, il presidente della giunta provinciale di Bolzano Durnwalder dichiarò: «Già ora ci impegniamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico»;

secondo lo studio Lo stato delle infrastrutture del segmento alpino Ventimiglia – Tarvisio e loro utilizzo di Dario Balotta, Vanda Bonardo, Alberto Collidà, Lorenzo Frattini, Francesco Pastorelli, Andrea Wehrenfennig contenuto in CIPRA Italia, Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo del maggio 2016, «l'eccesso dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è in gran parte rappresentato dal traffico deviato. Le ditte di trasporto internazionali scelgono il percorso più economico invece di quello più corto attraverso la Svizzera per via dell'applicazione della tassa sul trasporto pesante applicata dalla Confederazione elvetica. [...] Se fosse possibile l'applicazione del principio del percorso più breve si potrebbe ridurre il traffico merci sulla strada al Brennero di più di un terzo»;

il 28 ottobre 2014 i rappresentanti delle Assemblee Legislative della Provincia Autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento hanno sottoscritto a Schwatz la Delibera 17 con cui prendono impegni concreti per eliminare il traffico deviato lungo l'asse del Brennero;

con l'entrata in esercizio prima del Tunnel di base del Gottardo e poi del BBT con le sue tratte d'accesso (soluzione questa con cui l'Amministrazione locale e nazionale ritiene di eliminare il problema dell'inquinamento determinato dal traffico pesante su strada nella nostra regione) si dovrebbero mettere in vigore adeguate politiche dei trasporti per imporre il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Di conseguenza il traffico deviato su strada al Brennero sarebbe trasferito sulle ferrovie svizzere (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Lötschberg) e/o in



verdi.grüne.vërc-sel



parte sulla ferrovia dei Tauri, le quali rappresentano la via più breve. Il trasporto ferroviario non gode infatti degli artificiali vantaggi del minore pedaggio autostradale o del più basso costo del carburante che rappresentano le cause del traffico deviato. Per questo gli autotrasportatori, visto che dovrebbero comunque far viaggiare le merci sui treni a prezzi simili, sceglierebbero il percorso più razionale: a nessuno di loro verrebbe in mente di pagare ulteriori costi e maggiori tempi di transito allungando il percorso per passare sulla ferrovia del Brennero. La conseguenza di questo scenario lungo l'asse del Brennero sarebbe che il traffico autostradale si ridurrebbe di un terzo e l'enorme capacità ferroviaria offerta dalla linea storica e dalla nuova linea (BBT + tratte d'accesso) verrebbe sfruttata solo in minima parte,

Tutto ciò considerato

il Consiglio comunale impegna la Giunta ad:

esprimere la propria contrarietà all'inserimento della tratta di accesso sud del BBT nel proprio PUC e contestualmente promuovere presso la Provincia e di conseguenza presso i governi di Italia, Austria, Germania e Svizzera, tutti paesi che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi, azioni concrete e repentine - quali l'equiparazione del prezzo dei pedaggi e del carburante lungo tutti i valichi alpini - al fine di incentivare il transito lungo il percorso più breve e non quello più economico.

I Consiglieri comunali

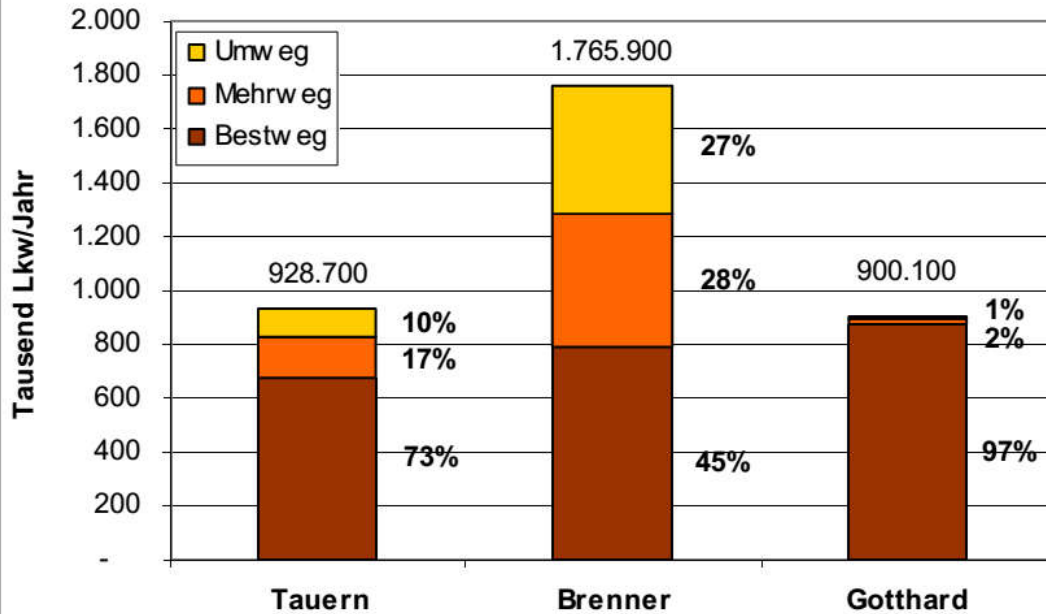
Giorgio Zanvettor & Dario Volani

Laives, 21.4.2017

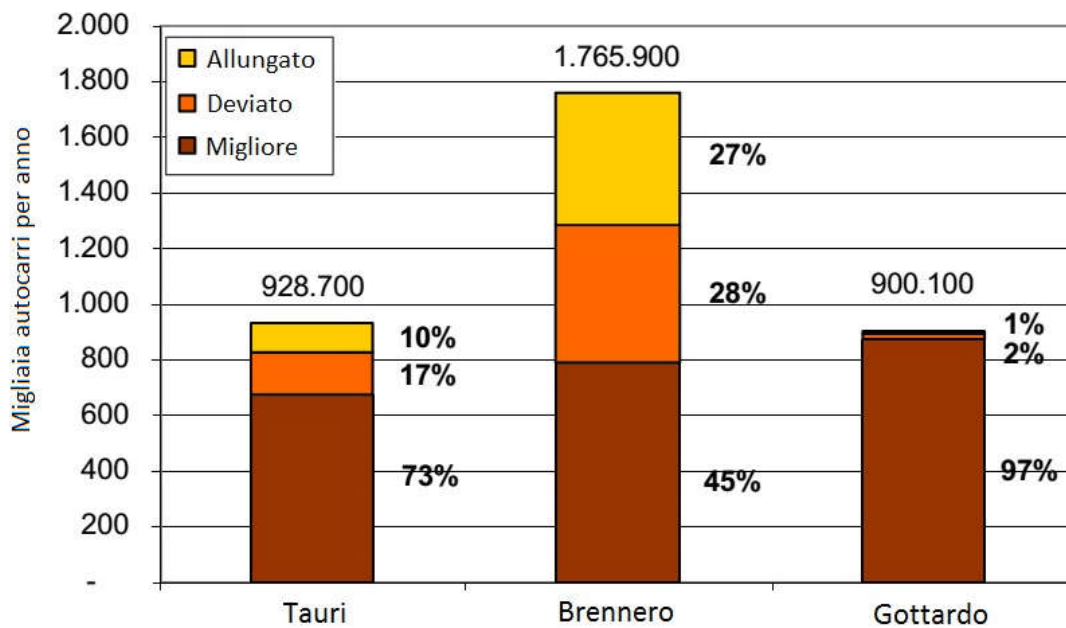
Allegato Premesse

<p>Bestweg-Strategie statt halbleere Eisenbahnen am Gotthard und am Brenner</p>	<p>Strategia percorso più breve in opposizione a ferrovie transalpine semivuote</p>
<p>Warum ein koordiniertes Verkehrsmanagement in den Zentralalpen notwendig ist</p>	<p>Perché è necessario un coordinamento dei transiti transalpini</p>
<p>Spätestens seit 2007 ist allen bekannt, dass einer guter Teil des LKW-Transits auf der Brennerachse Umwegverkehr ist. Damals schrieb sogar LH Durnwalder in einer Hochglanzbroschüre zum BBT:</p> <p>"...Schon jetzt bemühen wir uns darum, dass die Maut-Tarife zwischen der Schweiz, Österreich und der Brennerautobahn angeglichen werden, damit sich Umwegverkehr nicht mehr lohnt und die kürzeste Strecke anstatt der billigsten gewählt wird. Wir wollen, dass der Betrieb des Tunnels morgen sicher, modern und verlässlich ist. Daher setzen wir uns für Maßnahmen ein, dass der Tunnel morgen auch benutzt werden muss - etwa in dem verschiedene Transporte auf der Straße verboten werden."</p> <p>Es blieb, wie so oft, bei Versprechungen. Dabei lässt sich der Umwegverkehr ziemlich genau quantifizieren, wie es der Jahresbericht „Verkehr in Tirol 2011“ tut.</p>	<p>Fin dal 2007 è risaputo che gran parte dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è rappresentata dal traffico deviato. In quell'anno nella lettera accompagnatoria alla pubblicizzazione del BBT il presidente della giunta provinciale Durnwalder dichiarò:</p> <p>"... Già ora ci impegnamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico. Vogliamo che la Galleria sia sicura, moderna ed affidabile; cerchiamo anche di imporre misure che rendano l'uso della galleria necessario vietando ad esempio vari tipi di trasporto su strada. ..."</p> <p>Come spesso accade le promesse non sono state onorate. Ad ogni modo nella relazione annuale "Verkehr in Tirol 2011" il traffico deviato è stato quantificato in maniera precisa.</p>

Alpenquerender Lkw-Verkehr 2009 Anteile Bestweg-, Mehrweg- und Umwegverkehr (Schwellenwert 60km)



Transiti transalpini di autocarri al 2009 Percentuali di percorso allungato, deviato e più breve (Soglia 60 km)

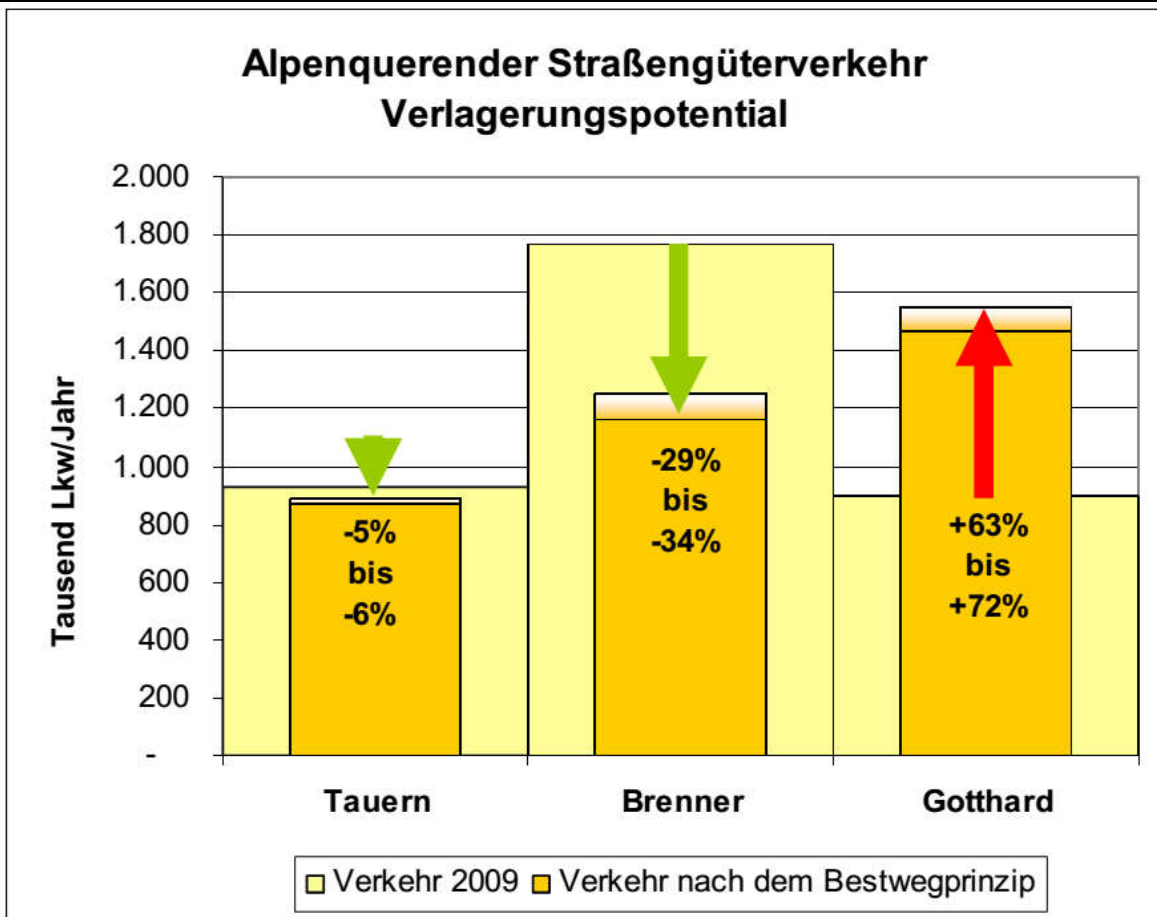


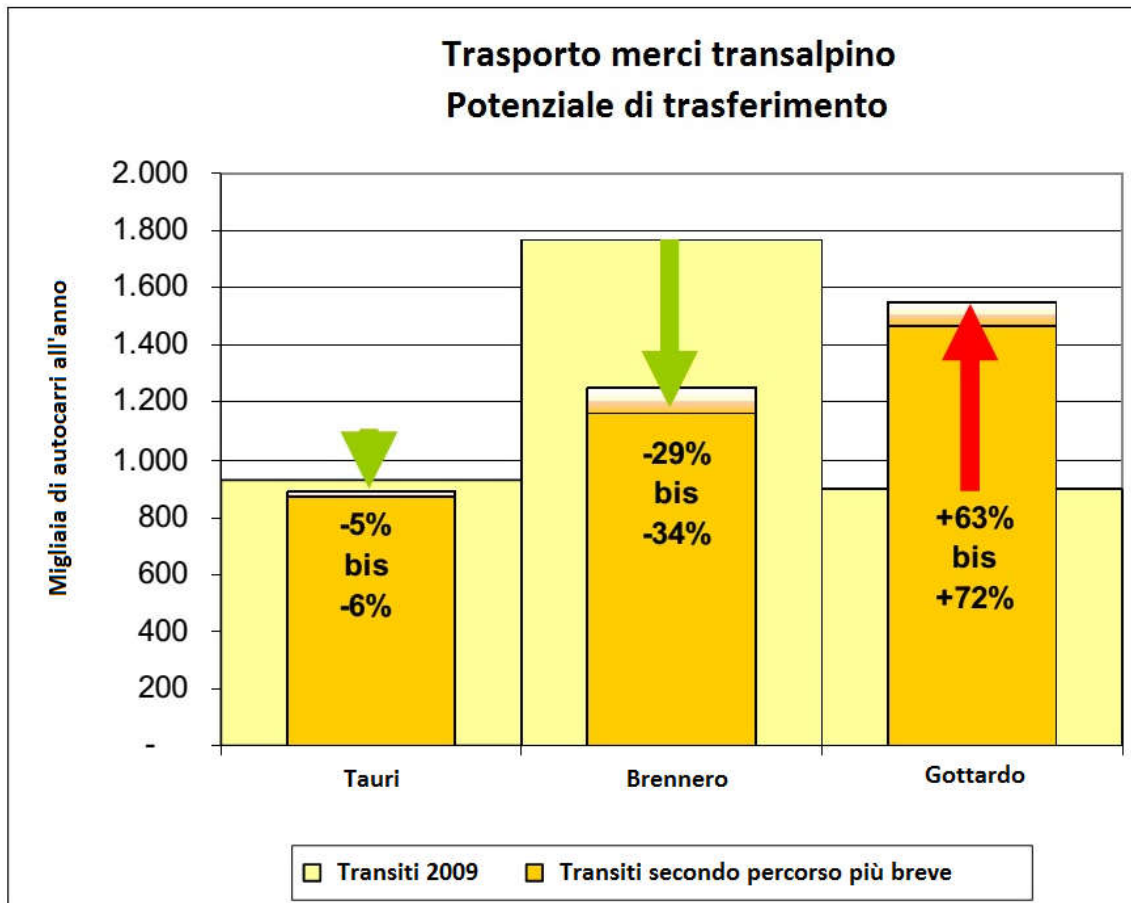
Mit Worten ausgedrückt: 55% der LKW auf der Brennerachse nehmen für diese Route einen mindestens 60 km langen Mehrweg in Kauf, angelockt durch die geringe Maut auf der A22 und die niedrigen Treibstoffkosten in Österreich.

In parole: il 55% degli autocarri che transitano sull'asse del Brennero allungano il loro viaggio di almeno 60 km attirati dal pedaggio conveniente sull'autostrada A22 e dai bassi costi del carburante in Austria.

Nun wird auch von den BBT Befürwortern das Anliegen geteilt, sowohl den LKW Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, aber auch vom Umweg auf den Bestweg. Auch das letztere Verlagerungspotenzial haben die Autoren des Tiroler Verkehrsberichts berechnet:

Come si deduce dalla lettera di Durnwalder anche i promotori del BBT condividono la strategia di trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia nonché di favorire il percorso più breve. Il potenziale di trasferimento è stato quantificato dagli autori della relazione appena citata:





Der Clou: die Kapazität, den LKW-Verkehr auf den Bestweg zu bringen, und zwar umweltfreundlich und sicher per Bahn, ist jetzt am Gotthard vorhanden und somit ist dort eine enorme zusätzliche Bahnkapazität verfügbar.

Allein durch die Anwendung des Bestwegprinzips könnte der Güterverkehr auf der Straße über den Brenner um rund ein Drittel verringert werden.

Da die BBT-Planer zudem das reale Wachstum des LKW-Verkehrs über den Brenner in ihren Prognosen um mindestens 38% überschätzt haben, steht der BBT auf immer sandigerem Boden.

Doch wird der neue Schweizer Tunnel die eigentlich logische Verlagerung vom Brenner zum Gotthard bewerkstelligen? Wird dieser Tunnel eine koordinierte gesamtalpine Bestweg-Strategie einleiten?

Noi aggiungiamo quindi che la soluzione esiste già: lo spostamento dalla strada alla ferrovia, sicuro e sostenibile a livello ambientale, è possibile dalle ulteriori capacità ferroviarie offerte sulla linea del Gottardo che da inizio estate 2016 è completamente in servizio.

Semplicemente attraverso l'applicazione del principio del percorso più breve si può ridurre il traffico merci sulla strada al Brennero di più di un terzo.

Inoltre le previsioni di traffico al Brennero fornite da BBT Se sono sovrastimate del 38% e combinate con l'anomalia del traffico deviato fanno vacillare nelle fondamenta le ragioni del progetto del quadruplicamento della ferrovia.

Ci chiediamo: ci sarà, a fronte delle nuove capacità ferroviarie offerte al Gottardo, un trasferimento al Brennero dalla strada alla ferrovia? Queste nuove capacità porteranno ad un coordinamento dei

	transiti secondo il principio della via più breve?
<p>Es gibt zwei Möglichkeiten: eine besteht darin, den Güterverkehr gemäß dem Bestwegprinzip auf den kürzesten Weg auf der Straße zu verlagern. Wie in obiger Grafik gezeigt, würde dadurch auf dem Brenner ein Rückgang von 29% bis 34% und am Gotthard ein Zuwachs von 63% bis 72% erfolgen.</p> <p>Diese Möglichkeit ist nicht realistisch, da das Verkehrsabkommen EU-Schweiz vorsieht, dass die Schweiz den LKW-Transit deckeln kann.</p> <p>Nur wenn die zusätzlichen (von der Auslastung der Eisenbahnkapazität abhängigen Höchstlimit) LKW auf der Bahn durch den Tunnel fahren, ginge diese Rechnung auf.</p>	<p>I possibili scenari sono due: uno rappresentato dall'applicazione al trasporto merci del principio della via più breve lasciandolo sempre sulla strada. Come visibile nel grafico sovrastante questo scenario porterebbe ad una riduzione dei transiti stradali al Brennero dal 29% al 34% mentre al Gottardo un aumento dal 63% al 72%.</p> <p>Questo scenario non è realistico in quanto l'accordo sui transiti siglato dalla Svizzera e l'Unione Europea prevede che la Svizzera possa fissare un numero massimo di transiti stradali.</p> <p>Solo se le oramai enormi capacità di trasporto ferroviario disponibili in Svizzera venissero sfruttate almeno al 66% come prevedono gli accordi internazionali, questi transiti potrebbero rimanere sulla strada.</p>
<p>Die zweite Möglichkeit liegt darin, den heutigen Umwegverkehr durch ökonomische Anreize und politische Lenkung auf die Eisenbahn zu verlagern.</p> <p>In diesem Fall würde der heutige Umwegverkehr über den Brenner tatsächlich die kürzeste Eisenbahnstrecke durch die Schweiz (alte Gotthard-, neue Gotthard- und Lötschbergstrecke) oder die Tauernstrecke nutzen. Beim Bahntransport entfallen nämlich die Grundlagen für Umwegverkehr, denn es gibt weder Mautvorteil noch Treibstoffvorteil, sofern die Bahn zumindest für bestimmte Güter und Destinationen zur Pflicht wird.</p> <p>Kein Transportunternehmen würde zusätzliche Umwegkosten auf der Eisenbahn tragen, um über den Brenner zu fahren.</p> <p>Allerdings geht dies heute nicht, wenn man den Frächtern die völlig freie Wahl zwischen Straße und Schiene, zwischen Umweg und</p>	<p>La seconda possibilità è quella che, con adeguate politiche dei trasporti accompagnate da sostegni economici, si imponga il trasferimento dalla strada alla ferrovia.</p> <p>In questo caso il trasporto su strada al Brennero sarebbe trasferito sulle ferrovie Svizzere (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Lötschberg) o in parte sulla ferrovia dei Tauri che rappresentano la via più breve. Il trasporto ferroviario non gode infatti degli artificiali vantaggi del minore pedaggio autostradale o del più basso costo del carburante che rappresentano le cause del traffico deviato.</p> <p>A nessuna impresa di trasporti verrebbe in mente di sopportare ulteriori costi allungando il percorso per passare sulla ferrovia del Brennero.</p> <p>Lasciando alle imprese di trasporto la libera scelta tra strada e ferrovia e favorendo il principio della via più</p>

<p>Bestweg lässt.</p> <p>Eine Kombination von Anreizen, Kostenangleichung und international abgestimmter Verkehrslenkung ist gefordert.</p>	<p>economica e non quella più breve si creano danno all'economia e all'ambiente.</p> <p>Una combinazione di incentivazione, equiparazione dei costi e un coordinamento dei flussi di traffico porterebbe invece ad una risoluzione del problema.</p>
<p>Fassen wir zusammen: durch den Bau des Gotthardtunnels – ab Sommer 2016 in Vollbetrieb – wird im Zentralalpenbogen mehr als genug Kapazität für den alpenquerenden Güterverkehr geschaffen. Das Gesamtverkehrsaufkommen wächst bei weitem nicht so stark, um den Bestand an Infrastruktur auf absehbare Zeit auszuschöpfen.</p> <p>Es braucht nur eine koordinierte Lenkung der Güterverkehrsströme, ein „LKW-Verkehrsmanagement“, zwischen der Schweiz, Italien, Deutschland und Österreich, alle Signatarstaaten der Alpenkonvention.</p> <p>Eine derart international abgestimmte Strategie muss die LKWs möglichst auf den Bestweg lenken, wenn's sein muss, zwingen. Das ist ökonomisch vernünftig, weil es die gefahrenen Strecken und den Treibstoffverbrauch reduziert. Es ist auch ökologisch richtig, weil es die Schadstoffemissionen vermindert und die Anrainer, ja sogar die Fahrer entlastet.</p> <p>Mit dem BBT wird mit Riesenaufwand eine Überkapazität geschaffen, die ohnehin ohne zwingende Güterverkehrslenkung nie ausgelastet sein wird.</p> <p>Nimmt man diese politisch unvermeidliche Lenkung heute schon vor, nicht erst in 12-15 Jahren wenn der BBT steht, kann der Güterverkehr locker von den bestehenden Strecken aufgenommen werden.</p> <p>So einfach lassen sich ca. 54 (10 für den</p>	<p>Riassumiamo: con la messa in servizio della nuova galleria del Gottardo - inizio estate 2016 - ci saranno per l'arco alpino centrale più che sufficienti capacità di trasporto ferroviario.</p> <p>L'andamento del trasporto merci transalpino non cresce come previsto e non si prevede una saturazione delle capacità disponibili.</p> <p>Quello che è necessario è un coordinamento dei trasporti stradali transalpini che coinvolga la Svizzera, l'Italia, l'Austria e la Germania. Tutti stati che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi.</p> <p>Questa strategia europea deve instradare, anche con obblighi, il trasporto merci stradale lungo il percorso più breve, il che porterebbe indubbi vantaggi economici per la riduzione dei costi del carburante e del tempo. Ma è anche vantaggioso per l'ambiente perché riducendo i chilometri percorsi si riducono le emissioni pericolose per la salute e che provocano le variazioni climatiche.</p> <p>Con la costruzione della galleria di base del Brennero viene creata una sovradisponibilità di trasporto ferroviario che comunque necessita di una politica dei trasporti che obbliga il trasferimento dalla strada alla ferrovia.</p> <p>Essendo quindi indispensabile una politica dei trasporti è necessario che questa venga attuata da subito e non tra 12-15 o più anni quando, forse, la galleria di base e le tratte d'accesso saranno terminate. Le ferrovie transalpine già ora offrono sufficienti capacità di trasporto.</p> <p>In questo modo si possono risparmiare</p>

BBT, weitere 44 für den südlichen Zulauf) Milliarden Euro öffentliches Geld, zig Millionen als Umweg gefahrene LKW-Kilometer und Millionen Tonnen unnötig emittiertes CO2 sparen.	ca. 54 miliardi di Euro (10 per il BBT, altri 44 per la tratta d'accesso) di soldi pubblici, milioni di chilometri percorsi dagli autocarri e milioni di tonnellate di CO2 emessi nell'atmosfera.
Claudio Campedelli	Claudio Campedelli
Umweltaktivist in Bozen	Attivista ambientale a Bolzano