

- 16/01/2022 - <https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/lh-platter-und-lhstvin-felipe-ein-drittel-der-brenner-lkw-haette-kuerzere-routenalternative-1/> (sito della Regione Tirolo)
- Studio completo
https://www.planoptimo.at/fileadmin/media/projekte/Aktuelles/Studie_ROUTENWAHL_IM_ALPENQUERENDEN_STRASSENGUETERVERKEHR_2019-2.pdf

LH Platter e LHStvin Felipe: "Un terzo dei camion del Brennero avrebbe percorsi alternativi più brevi"

- Il 33% accetta 60 chilometri e oltre
- Bassi costi complessivi sulla tratta del Brennero

Sulla base di una risoluzione del parlamento statale dell'ottobre 2020, l'ufficiale dei trasporti LHStvin Ingrid Felipe ha incaricato il dipartimento statale per la pianificazione della mobilità di presentare uno studio per esaminare quanto traffico di camion attraversa effettivamente il Land del Tirolo. La realizzazione dello studio è stata affidata a un ufficio tecnico che aveva già preparato le valutazioni per la selezione del percorso nella regione alpina nel 2009 e nel 2014. Al fine di garantire che i dati di base per lo studio sul traffico alternativo dei camion siano il più aggiornati possibile, il rapporto si è basato sugli ultimi dati dell'indagine CAFT 2019 (Cross Alpine Freight Transport Study - Studio sul trasporto merci transalpino), che si svolge su tutte le Alpi ogni cinque anni. Le indagini CAFT comprendono indagini stradali sui conducenti di camion presso i principali incroci stradali delle Alpi, nonché indagini presso i conducenti di camion che utilizzano la strada a scorrimento (ROLA).

Nell'analisi sono stati esaminati otto valichi alpini in Svizzera e in Austria, in particolare i collegamenti del Brennero, dei Tauri e del San Gottardo sono stati oggetto di un'indagine dettagliata per quanto riguarda i percorsi migliori, i percorsi multipli e le deviazioni. Le lunghezze del percorso e i costi totali risultanti sono stati esaminati centralmente nello studio. A tal fine, da un lato, è stato analizzato il criterio del percorso tenendo conto dei diversi profili di percorso e, dall'altro, sono stati analizzati i costi totali derivanti dalla lunghezza del percorso, dalla durata del viaggio, dai costi dei pedaggi e da altri fattori di costo come i costi del carburante considerato anche dal punto di vista delle imprese di trasporto economicamente attive.

"Secondo il criterio della lunghezza del percorso per il Brennero, i risultati ora disponibili danno un quadro che fa riflettere: ciò su cui il Tirolo richiama l'attenzione da anni e ciò che è stato denunciato, lo abbiamo nero su bianco con questo studio: **sappiamo che solo una piccola parte del camion che attraversa il Brennero si trova effettivamente sul percorso migliore. Molti autocarri che utilizzano il valico del Brennero intraprendono percorsi più lunghi e deviazioni perché è più economico per il trasportatore**", spiega LH Günther Platter.

"Nello studio si dimostra che nel 2019 un totale del 33 per cento e quindi più di 880.000 camion all'anno avrebbero avuto un'alternativa più corta di oltre 60 chilometri attraverso un altro valico alpino e dovrebbero quindi essere classificati come traffico "allungato". Questo valore non è così elevato su nessun altro dei valichi alpini presi in esame. Solo il 40 per cento dei camion in transito sul Brennero utilizza il percorso migliore per questo criterio; sul Passo del San Gottardo in Svizzera, questo è quasi il 97 per cento del traffico pesante che transita. Circa un quinto di tutti i camion di transito sul corridoio del Brennero avrebbe avuto un percorso alternativo più corto di oltre 120 chilometri", spiega LHStvin Ingrid Felipe.

Ne può derivare un collegamento diretto con i pedaggi e i prezzi del carburante significativamente più bassi lungo il corridoio del Brennero, così come l'urgente necessità di stabilire la verità dei costi sulla strada abolendo il privilegio diesel e aumentando i supplementi di pedaggio sul corridoio del Brennero. Confermati dai risultati dello studio, continueremo a lavorare su questo imperterriti", afferma il ministro dei Trasporti Felipe.

"La questione del transito può essere risolta solo a livello sovra-regionale, a livello europeo", ne è convinto anche LH Platter. "Ci vuole la verità dei costi sull'intero percorso altamente sensibile da Monaco a Verona. Il corridoio del Brennero attrae più traffico di tutti i valichi alpini svizzeri messi insieme e deve essere alleggerito.» In questo contesto, LH Platter fa anche riferimento al programma di governo del governo federale austriaco. Ciò rafforza l'impegno a livello dell'UE per consentire misure efficaci per ridurre i viaggi di transito o spostarli su rotaia (...).