

Merci su gomma con trazione elettrica al Brennero. Iniziative e implicazioni.

Il trasporto merci su gomma lungo l'asse del Brennero conosce prime iniziative ed esperienze che nel giro di poco tempo potrebbero cambiare radicalmente l'approccio ai problemi di nocività creati dagli autocarri a trazione diesel ed offrire un nuovo argomento a chi, come noi, sostiene l'inutilità intrinseca ed il carattere obsoleto del quadruplicamento dell'attuale ferrovia del Brennero: cadrebbero infatti le principali relative motivazioni di base che sono gli inquinamenti provenienti dalla trazione tradizionale.

Nel mondo è in corso un rapido sviluppo degli autocarri elettrici per il servizio regolare di trasporto merci a lunga percorrenza: in particolare in Cina, mentre l'Europa sconta anche in questo settore il consueto ritardo tecnologico.

Numerosi articoli di stampa e testi in rete ¹ - anche se da considerare con prudenza poiché provengono per lo più dal mondo della logistica a trazione elettrica - sottolineano i vantaggi di questo genere di trazione per l'ambiente e la salute delle popolazioni residenti nei corridoi di transito, specialmente in quello del Brennero:

- un autocarro elettrico che percorre circa 110 mila chilometri l'anno potrebbe risparmiare fino a 95 tonnellate di CO₂ rispetto a un autocarro diesel equivalente;
- se lungo il Brennero circolassero ogni giorno 300 autocarri elettrici sarebbero risparmiate 28.000 tonnellate di CO₂ pari alle emissioni di una piccola città;
- cesserebbe l'inquinamento da ossidi di azoto;
- l'inquinamento acustico sarebbe ridotto praticamente a quello provocato dal rotolamento dei pneumatici visto che durante le fasi di accelerazione un autocarro elettrico genera 12,6 decibel in meno rispetto a uno diesel, risultando del 50% più silenzioso ².

Non sono da trascurare i vantaggi economici e logistici di questa soluzione, specialmente nel corridoio del Brennero:

- con una percorrenza annua superiore ai 110.000 chilometri sulle autostrade tedesche, per esempio, si otterrebbe un risparmio sui pedaggi di oltre 60.000 Euro per autocarro;
- sull'autostrada A13 in Austria gli autocarri elettrici hanno una riduzione del pedaggio fino al 75%, soprattutto nelle ore notturne (in Italia, invece, le differenze di pedaggio tra autocarri diesel ed elettrici lungo la tratta del Brennero fino a Bolzano sono ancora minime);
- i costi energetici degli autocarri elettrici sono circa il 40% inferiori rispetto a quelli diesel;
- un profilo montano di percorrenza favorisce il recupero di energia in discesa negli autocarri elettrici mentre in quelli diesel l'energia di frenata viene dispersa;
- una riduzione dei costi di manutenzione è garantita dal minore utilizzo dell'impianto frenante;
- un autocarro elettrico può avere un'autonomia di circa 500 chilometri (ma anche fino a 800) e può completare la tratta del Brennero senza ricariche intermedie, sempre che siano disponibili stazioni di ricarica ad alta potenza.

Già nel 2025 alcune aziende di logistica hanno sperimentato i primi e-truck in esercizio notturno al Brennero, soluzione teoricamente possibile fin dal 2021. Queste iniziative potrebbero ora evolvere in servizi programmati e permanenti. Risulta da fonti certe dirette che nel corso del 2026 la società DSV Logistica e

¹ Vedi le pagine <https://www.vaelettrico.it/camion-elettrici-sul-brennero-man-e-dettendorfer-in-rotta-verso-litalia/>;
<https://trans.info/it/corridoio-del-brennero-i-camion-elettrici-viaggiano-quando-gli-altri-si-fermano-464608>;
https://press.mantruckandbus.com/corporate/initiative-green-brenner-e-trucks-as-relief/?utm_source=chatgpt.com;
<https://press.mantruckandbus.com/italy/il-viaggio-notturno-delletruck-man-sul-brennero/>;
<https://www.vadoetornoweb.com/man-dettendorfer-etgx-brennero-logistica-sostenibile/>;
<https://www.autobrennero.it/it/news-media-ed-eventi/comunicati-stampa/mezzi-pesanti-con-autobrennero-e-alpitronic-una-nu-573-idap/>.

² Il rotolamento dei pneumatici continua tuttavia a produrre un significativo inquinamento da polveri sottili PM 2,5.

Trasporti sta facendo viaggiare senza sosta nelle 24 ore due autocarri pesanti a sola trazione elettrica da 40 tonnellate (e portata utile superiore a 20 tonnellate) tra i caselli autostradali di Vipiteno e Neufahrn bei München che offrono un prezioso servizio logistico sostituendo gli autocarri a trazione diesel e riducendo l'inquinamento nel versante austriaco lasciandolo pressoché inalterato nel versante italiano ³.

Purtroppo infatti a Sud del casello di Vipiteno, dove il trasporto merci su strada è incentivato dalla restituzione di parte delle accise sul carburante diesel e da tariffe autostradali particolarmente basse, i rimorchi vengono sganciati dai mezzi elettrici per proseguire il viaggio con trazione diesel.

Ultima considerazione: attualmente circa la metà dei transiti di autocarri merci devono aggirare la Svizzera, come conseguenza dell'accordo sui trasporti terrestri tra la Confederazione Svizzera e l'Unione Europea. Ma lo sviluppo della trazione elettrica potrebbe indurre la Svizzera a rivedere questo accordo e ad esentare gli autocarri elettrici dai propri divieti di transito. L'effetto sarebbe quello di attrarre traffico merci su strada verso il tragitto svizzero più breve ed economico togliendolo proprio dall'asse del Brennero e rendendo ancora più evidente l'inutilità della nuova ferrovia del Brennero teoricamente destinata ad un trasferimento modale nei fatti sempre più incerto e persino - in un futuro prossimo - non più necessario.

³ https://www.dsv.com/de-de/ueber-dsv/presse/news/de/2026/03/20260326_brenner.