



## **Lettera aperta al commissario Apostolos Tzitzikostas e ai ministri dei trasporti degli Stati alpini**

Schaan, Liechtenstein, 14 gennaio 2026

### **Mantenere la regolamentazione al Brennero - per una gestione sostenibile della mobilità nella regione alpina!**

**Le organizzazioni firmatarie, insieme alla CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), invitano il commissario Apostolos Tzitzikostas e i ministri dei trasporti degli otto Stati alpini ad adottare misure incisive contro il crescente traffico nella regione alpina. A tal fine è indispensabile tenere conto delle particolari condizioni geografiche ed ecologiche delle Alpi: la regione alpina è già sottoposta a forti pressioni a causa delle minacce climatiche, della forte concentrazione demografica nelle valli principali e dell'elevato inquinamento atmosferico determinato dalla topografia montuosa. In questo contesto, l'attuale controversia legale tra Italia e Austria dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) riveste un'importanza fondamentale.**

Nel 2024 l'Italia ha presentato ricorso contro le misure adottate dal Tirolo per regolamentare il traffico merci transalpino. La decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea, prevista per il 2026, assumerà inevitabilmente un effetto modello per altre tratte di transito alpino. Non deve diventare un precedente per lo smantellamento dei risultati raggiunti in termini di una gestione del traffico rispettosa dell'uomo e dell'ambiente, ottenuti dopo anni di impegno e confronto.

È indispensabile, ai sensi della Convenzione delle Alpi, ridurre gli impatti a un livello che sia tollerabile per le persone che vivono nella regione così come per i turisti, per la fauna e la flora e per i loro habitat<sup>1</sup>. Poiché in tutta la regione alpina la qualità dell'aria è già ora a un livello critico, in termini di concentrazione di polveri sottili, tanto da superare i limiti fissati dall'OMS.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Cfr. ad esempio gli articoli 3, 7 e 14 del Protocollo Trasporti, l'articolo 4 del Protocollo Protezione della natura e l'articolo 13 del Protocollo Turismo.

<sup>2</sup> Cfr. 8° Rapporto sullo stato delle Alpi (pagine 44, 63, 67): "Secondo l'OMS, i gas di scarico dei motori diesel sono classificati come cancerogeni. Inoltre, il traffico stradale contribuisce all'emissione di polveri sottili e grossolane, rilasciate dall'abrasione dei freni e degli pneumatici e dal sollevamento della polvere stradale".



Per ottenere un volume di traffico che non sia dannoso per l'uomo e la natura, è necessario promuovere una politica dei trasporti coordinata che favorisca i mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente e delle risorse, aumenti l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e riduca il volume di traffico in conformità con gli accordi internazionali del protocollo Trasporti<sup>3</sup> della Convenzione delle Alpi.

### **La gestione del traffico come strumento determinante**

Il ricorso presentato dall'Italia contro l'Austria mira tuttavia ad abolire le misure di controllo esistenti in Tirolo a causa della presunta violazione del principio della libera circolazione delle merci garantito dal diritto dell'UE. Si chiede l'abolizione di strumenti di gestione del traffico ragionevoli ed efficaci per il traffico pesante, quali il divieto di circolazione notturna<sup>4</sup> e nei fine settimana<sup>5</sup>, il divieto di circolazione settoriale<sup>6</sup>, il divieto di circolazione invernale<sup>7</sup> e il contingentamento dei camion<sup>8</sup> sull'autostrada A12 del Brennero. Queste misure adottate dall'Austria sono essenziali per contenere, almeno in parte, il traffico deviato, dannoso per il clima e l'ambiente, oltre che inefficiente. Tali misure sono finalizzate alla tutela della salute e della vita delle persone e della natura.

L'abolizione delle misure di gestione da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea a vantaggio di una circolazione illimitata delle merci in Europa avrebbe conseguenze insostenibili per le regioni che si affacciano sull'asse del Brennero e un effetto di vasta portata sulle vie di comunicazione stradali transalpine su tutte le direttive di transito alpino. Tutti questi corridoi, come il corridoio del Brennero, fanno parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

**Le organizzazioni firmatarie rivolgono un appello pressante:** se la Corte di giustizia europea dovesse annullare le misure adottate dal Tirolo, si rischierebbe un effetto domino. Anche le misure a tutela delle persone e dell'ambiente su altre direttive di

<sup>3</sup> L'articolo 1, paragrafo 1, lettera a del protocollo Trasporti stabilisce: "Le Parti contraenti si impegnano ad attuare una politica dei trasporti sostenibile tesa a ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato"; cfr. anche art. 7, art. 10, comma 1, lettera c) del protocollo Trasporti.

<sup>4</sup> Divieto di circolazione notturna: divieto per autocarri con peso totale superiore a 7,5 t, dal 1° maggio al 31 ottobre: nei giorni feriali dalle 22 alle 5, la domenica e nei giorni festivi dalle 23 alle 5 e nel periodo dal 1° novembre al 30 aprile: nei giorni feriali dalle 20 alle 5, la domenica e nei giorni festivi dalle 23 alle 5.

<sup>5</sup> Divieto di circolazione nel fine settimana: divieto di circolazione per i veicoli pesanti di peso superiore a 3,5 t il sabato dalle 15:00 alle 24:00 e la domenica e i giorni festivi dalle 0:00 alle 22:00.

<sup>6</sup> Divieto di circolazione settoriale: divieto di trasporto di determinate merci con veicoli pesanti sull'autostrada A12 tra Langkampfen e Ampass.

<sup>7</sup> Divieto di circolazione invernale: in inverno, oltre al divieto di circolazione nei fine settimana, in Tirolo vige un divieto di circolazione per veicoli pesanti il sabato dalle 7 alle 15.

<sup>8</sup> Al fine di contingentare il traffico, in determinati giorni l'accesso alla A12 è limitato a 300 camion all'ora.



transito alpino potrebbero essere revocate o non essere più adottate in futuro. Il trasporto merci su strada avrebbe così la priorità, penalizzando le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, come la ferrovia.

**Al fine di tutelare le persone e l'ambiente naturale, le organizzazioni firmatarie ritengono urgente intervenire per ridurre il traffico nella regione alpina:**<sup>9</sup>

## OBIETTIVI COMUNI

- **Neutralità climatica entro il 2050:** le emissioni di CO2 dell'intero traffico transalpino (ferroviario e stradale) devono essere ridotte a zero per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 nel quadro di iniziative a livello europeo
- **Politica dei trasporti comune nella regione alpina:** l'Unione europea e i governi degli Stati alpini sono invitati a elaborare una politica dei trasporti comune a livello alpino, in linea con la Convenzione delle Alpi e il piano d'azione dell'Alleanza del Sempione<sup>10</sup>, che acceleri la riduzione del traffico di attraversamento e un efficace trasferimento del traffico su rotaia e consenta la gestione della capacità sugli assi di transito alpini.
- **Garantire la salute e la qualità della vita:** è necessario ridurre in modo significativo l'inquinamento acustico e le polveri sottili causati dal traffico ferroviario e stradale. Il rispetto dei valori limite fissati dall'UE e dall'OMS (NOx, polveri sottili, rumore, ecc.) sulle direttrici di transito e nelle zone abitate delle Alpi deve essere garantito in ogni circostanza, a tutela sia dei viaggiatori in transito che della popolazione che vive nelle Alpi.

## INTRODUZIONE DI STRUMENTI DI GESTIONE DEL TRAFFICO ALPINO

Anziché un'apertura totale al traffico merci su strada sulle direttrici di transito alpino – ad esempio sul corridoio del Brennero – si rendono urgentemente necessarie misure supplementari per limitare efficacemente il traffico in costante aumento di autoveicoli e autocarri. Sono già disponibili soluzioni sufficientemente collaudate e attuabili per ottenere risultati concreti: ad esempio la borsa dei transiti alpini: un'asta basata sui principi dell'economia di mercato per l'assegnazione delle fasce orarie agli autocarri su tutte le direttrici di transito alpino porta a una distribuzione equilibrata dei volumi di traffico in base alle capacità disponibili. In questo modo è possibile gestire in modo integrato anche le capacità stradali e ferroviarie.

L'introduzione di una borsa dei transiti alpini consentirebbe un adeguamento uniforme dei costi tra le diverse direttrici transalpine in base al principio “chi inquina paga”, riducendo così in modo efficace le deviazioni dovute alle condizioni del percorso, finora

<sup>9</sup> Cfr. la posizione complessiva della CIPRA in materia di trasporti e mobilità: [www.cipra.org/it/posizioni/trasporti-e-mobilita-nelle-alpi](http://www.cipra.org/it/posizioni/trasporti-e-mobilita-nelle-alpi)

<sup>10</sup> [www.are.admin.ch/it/ufficio-federale-dello-sviluppo-territoriale-are](http://www.are.admin.ch/it/ufficio-federale-dello-sviluppo-territoriale-are)



favorite dai diversi sistemi di pedaggio e dalle diverse tariffazioni. È fondamentale che non si giunga al livello massimo di attraversamenti possibili, ma che venga fissato un contingente che tenga conto dei limiti di carico delle regioni interessate.

## **RAFFORZAMENTO DELLE ATTUALI CONDIZIONI QUADRO IN MATERIA DI POLITICA DEI TRASPORTI**

Oltre agli strumenti di regolamentazione, per garantire un trasferimento coerente del traffico merci dovrebbero essere rafforzati i seguenti provvedimenti:

- Aumento dinamico dei pedaggi stradali per autocarri e veicoli commerciali, al fine di creare condizioni di concorrenza eque tra strada e ferrovia e di addibitare i costi esterni (inquinamento atmosferico, rumore, infrastrutture) in base al principio di causalità.
- Rafforzare i controlli sul trasporto merci su strada per aumentare il livello di sicurezza stradale e migliorare il rispetto delle condizioni di lavoro dei conducenti.
- Armonizzare le norme transfrontaliere in materia di operatività e autorizzazioni per rendere il trasporto merci su rotaia più affidabile e veloce.
- Modernizzare la rete ferroviaria per aumentare la capacità ed eliminare le strozzature. Nessun incremento della capacità stradale.
- Operatività effettiva del tunnel di base del Brennero per il trasporto merci, compresa la realizzazione delle necessarie linee di accesso e dei terminal.
- Abolizione delle sovvenzioni per il carburante diesel.

Solo con una rete ferroviaria efficiente è possibile un reale trasferimento modale, un traffico di transito rispettoso del clima e la tutela della qualità della vita delle popolazioni alpine.

**Il mantenimento della regolamentazione del trasporto merci al Brennero e l'attuazione di una gestione sostenibile del traffico stradale e ferroviario sulle direttive di transito alpino sono fondamentali per garantire un traffico di transito rispettoso dell'ambiente e del clima e, allo stesso tempo, delle persone e dell'ambiente naturale!**

**Uwe Roth**  
Presidente CIPRA International



**AGRAP - Associazione  
Gestori Rifugi Alpini ed  
escursionistici del Piemonte**

*Guido Rocca*



**AlpenSchutzVerein**

*Zsolt Lach*



**Bahn zum Berg**

*Sepp*



**Bergglühen**

*Sepp*



**BirdLife Graubünden**

*U. Baumer*



**BirdLife Schweiz**

*Rolf A. Sieber*



**Bodenfreiheit - Verein zur  
Erhaltung von Freiräumen**



**BUND Naturschutz in Bayern  
e. V.**

*Richard Mergent*



**CIPRA Deutschland**

*A. Jähnig*



**CIPRA France**

*S. Jarry*



**CIPRA  
VIVERE  
NELLE ALPI**



**CIPRA Italia**

*Viviane Bonelli*

**CIPRA Liechtenstein**

*Wolfgang*



**CIPRA  
LEBEN IN  
DEN ALPEN**

**CIPRA Österreich**

*Stephan Tölg*



**CIPRA  
LEBEN IN  
DEN ALPEN**

**CIPRA Schweiz**

*U. Schärer*



**CIPRA  
ŽIVETI  
V ALPAH**

**CIPRA Slovenia**

*Bojan Perleš*



**Club Alpino Italiano**

**Dachverband für Natur- und  
Umweltschutz in Südtirol /  
CIPRA Südtirol**

Elisabeth Landinser

*Elisabeth Landinser*



**DAV**

Deutscher Alpenverein  
Sektion Tölz

**DAV Sektion Tölz**

Benedikt Hirschmann

*B. Hirschmann*



**DAV**

Deutscher Alpenverein

**Deutscher Alpenverein e.V.**

*R. J. Schmid*



**Pro Natura**

**Federazione Nazionale Pro  
Natura**

*Pro Natura*



**FNE AURA**

*Yves*



**FOCUS**  
Focus Association for  
Sustainable Development



**GREENPEACE**

**Greenpeace in Central & Eastern Europe**



**Heimatpflegeverein**

~~HUB77~~

**Hub77**

**Initiative Stop Transit Osttirol**

**Initiative Stop Transit - Osttirol**



**Institute for Climate Solutions**

**Institute for Climate Solutions, Ljubljana**



**Klimabündnis Vorarlberg**

**Klimanetzwerk Collegium 60 plus**

**Klimanetzwerk 60+**



**Kyoto Club**  
Sergio Andreis



**Lebensraum Zukunft Lustenau - Unteres Rheintal**



**Legambiente**



**Liechtensteiner Alpenverein**  
Georg Frick



**Liechtensteiner Jägerschaft**



**Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz LGU**



**Lipu BirdLife Italia**

1960 1990 2020  
mobilitaetswende-jetzt.at

**mobilitaetswende-jetzt.at**



**Mountain Wilderness Deutschland e.V.**



**Mountain Wilderness France**



**Mountain Wilderness International**



**Mountain Wilderness Italia**



**Naturfreunde Schweiz**  
Magdalena Meier



**Naturschutzbund Österreich**  
Birgit Mair-Markart



Naturschutzbund Vorarlberg

Hildegard Beinert



NOSTERPACA



Oldies For Future



Pax Christi

Plattform Pro Pustertal



POLITiS

Pro Alps



Pro Natura



Protect Our Winters Austria



Protect Our Winters France



Protect Our Winters Germany



Protect Our Winters Italy



Reseau européen #enTrain



Schutzgemeinschaft Tegernseer Tal



Société Alpine de Protection de la Nature - France Nature Environnement Hautes Alpes



Solargenossenschaft Liechtenstein



Umanotera



Umwelt Graubünden



Umweltgruppe Etschtal EO



Union Regionale Clcv Paca



Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.



WWF (World Wide Fund for Nature) Austria



WWF Graubünden