



Bolzano 26.03.2026

Position Paper sulla revisione della Direttiva sul Trasporto Combinato

Con l'aumento del traffico merci e la crescente attenzione al clima in Europa, si avverte sempre più la necessità di una nuova direttiva sul trasporto combinato, idonea a reindirizzare concretamente maggiori volumi di merce su ferrovia o vie navigabili, incentivando il trasporto combinato e rendendolo competitivo e attrattivo per le aziende.

L'importanza di rafforzare il trasporto combinato rispetto al trasporto solo su strada è stata evidente all'Unione Europea, già a partire dal 1975, prima con la Direttiva 75/130/CEE e poi con la Direttiva 92/106/CEE. Si è provato più volte ad aumentare l'efficacia della direttiva; tuttavia, fino ad ora ogni tentativo di modifica è sempre fallito. Di conseguenza, il trasporto combinato continua a essere regolamentato da disposizioni vecchie più di trent'anni che risultano ormai datate e ambigue e che rendono il raggio d'azione limitato. Il sostegno economico previsto dalla Direttiva 92/106/CEE è insufficiente e il numero di trasporti effettivamente qualificabili come combinati rimane limitato.

La più recente proposta di modifica alla direttiva sul trasporto combinato, presentata a novembre 2023, risulta tuttora in fase di stallo e recentemente, nel gennaio 2026 si è corso il rischio che questa venisse abbandonata, scenario poi evitato grazie al voto della Commissione parlamentare TRAN.

Con questo documento la Camera di commercio di Bolzano intende sottolineare l'importanza strategica del trasporto combinato, anche in relazione alla sua posizione geografica, lungo il corridoio del Brennero, parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

- **Contesto:** Il passo del Brennero rappresenta senza dubbio il valico alpino più rilevante per il trasporto merci. Nel 2023 il 29% di tutto in traffico alpino è stato generato lungo il corridoio del Brennero con una ripartizione modale del 75% per la strada e 25% per la ferrovia¹. Il trasporto di merce su questo asse è caratterizzato da enormi difficoltà causate principalmente dai divieti introdotti ormai da decenni dal governo del Tirolo i cui danni per l'economia italiana ammontano a 370 milioni € annui².

¹ Uniontrasporti, Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige, 2025

² Ibidem



- **Inquinamento:** In un'ottica di mobilità sempre più sostenibile, le imprese necessitano di soluzioni semplici, moderne e accessibili per il trasporto combinato. La decarbonizzazione rappresenta un obiettivo di grande rilevanza, ma deve essere perseguita in modo sostenibile, senza gravare ulteriormente sulle aziende. È essenziale fornire strumenti efficaci che consentano una transizione ecologica realmente fattibile. Una direttiva sul trasporto combinato che fornisca vantaggi concreti a chi sceglie di utilizzare il mezzo strada solo per il primo e l'ultimo miglio, che sia più comprensiva, precisa e ampiamente accessibile rispetto all'attuale, costituirebbe un pilastro fondamentale verso la decarbonizzazione.
- **Congestione:** come noto, la congestione stradale comporta un costo pari a circa l'1% del PIL³. È pertanto necessario adottare misure volte a garantire una riduzione graduale della congestione, il trasporto combinato aiuta in questo senso ad alleggerire l'infrastruttura stradale.
- **Carenza di autisti:** L'IRU stima che già oggi in Europa manchino 233.000 camionisti e che quelli attualmente in attività siano per la gran parte prossimi alla pensione⁴. Il trasporto combinato può aiutare a combattere questo fenomeno su due fronti. Da un lato, il trasferimento di maggiori volumi su ferro o via nave riduce il fabbisogno di autisti; dall'altro, la riduzione delle percorrenze per il trasporto che si concretizzerebbero solo nel primo e nell'ultimo miglio, migliora in parallelo sia il work-life balance, riducendo il tempo che gli autisti passano lontani da casa che criticità quali la carenza di aree di sosta sicure.
- **Resilienza:** L'esperienza lungo il corridoio del Brennero e, in passato, su altri valichi (si pensi alla frana del Fréjus), dimostra che la disponibilità di molteplici modalità di trasporto rappresenta l'unica soluzione efficace in caso di chiusura di una di esse. Allo stesso tempo, aumentare lo share di trasporto combinato favorisce la redistribuzione dei volumi e alleggerisce la congestione, riducendo la dipendenza da un'unica infrastruttura.

Alla luce degli aspetti elencati, la Camera di commercio di Bolzano ribadisce l'importanza del trasporto combinato per la logistica lungo l'asse del Brennero e in Europa.

Contatti:

Per domande e chiarimenti potete rivolgerVi al numero 0471 945 707 o all'indirizzo elisa.visigalli@camcom.bz.it.

³ DIRETTIVA (UE) 2022/362 considerando 37

⁴ In Italia, ad esempio, il 45% degli autisti di camion ha più di 55 anni. IRU Widening age chasm compounds truck driver shortage crisis: new IRU report, 3.04.2025