

## Risoluzione

### dell'Unione europea delle Camere di commercio e industria (UECC)

#### **Realizzare al più presto l'accesso nord al Tunnel di base del Brennero!**

Già nella sua risoluzione sullo sviluppo delle reti TEN-T in Europa e sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'Unione europea delle Camere di commercio e industria per le questioni dei trasporti (UECC) aveva sottolineato la necessità di una maggiore determinazione politica e di un'attuazione molto più rapida per completare il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, asse europeo ad alta capacità. Tale constatazione vale oggi più che mai per l'accesso nord al Tunnel di base del Brennero (BBT), la galleria ferroviaria in costruzione al Brennero.

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega le aree economiche settentrionali e meridionali d'Europa. In questo contesto, l'asse del Brennero tra Monaco, Innsbruck, Bolzano e Verona costituisce uno dei collegamenti nord-sud centrali per il trasporto merci, il traffico passeggeri, la creazione di valore industriale, la logistica e il turismo. La sua capacità ferroviaria è di importanza fondamentale per la competitività dell'economia europea, per catene di approvvigionamento stabili e per il trasferimento del traffico verso la ferrovia.

Il BBT è il fulcro di questo asse. I lavori del tunnel sono a uno stadio molto avanzato. Il cunicolo esplorativo è stato completato, gli ultimi lavori di avanzamento e di scavo delle gallerie principali stanno entrando nella fase decisiva e l'entrata in esercizio è prevista per il 2032. Anche l'accesso sud è in fase di pianificazione e in alcuni lotti in realizzazione. Ciò rende la questione del collegamento settentrionale particolarmente urgente.

L'UECC constata con preoccupazione che l'accesso nord al BBT non procede. Finora, per il tratto tedesco esiste solo una proposta di tracciato sulla base della progettazione preliminare. Dal lato tedesco non si prevede una realizzazione già approvata, pronta per l'avvio dei lavori e finanziata in modo vincolante tramite fondi di bilancio. Ora, apparentemente, anche dal lato austriaco l'ampliamento della Unterinntalbahnhof tra Radfeld e Kufstein/Schaftenau dovrebbe essere rinviato al 2039. Contrariamente a quanto sostenuto, questo rinvio non può essere giustificato con i ritardi sul lato tedesco, poiché ogni singolo tratto è di importanza essenziale e contribuisce al raggiungimento graduale degli obiettivi fissati. L'accesso nord al BBT rischia di diventare il collo di bottiglia di questo progetto europeo chiave.

Il BBT può esprimere appieno il proprio potenziale in termini di traffico, economia ed ecologia solo se le tratte di accesso vengono realizzate tempestivamente, con capacità adeguata e in modo coordinato a livello transfrontaliero. In caso contrario, il collo di bottiglia verrebbe semplicemente spostato dalla dorsale alpina alle linee di accesso. Ciò ostacolerebbe il trasferimento del traffico transalpino dalla strada alla ferrovia, indebolirebbe la prevedibilità delle catene di approvvigionamento europee e limiterebbe l'efficacia dei considerevoli investimenti nel BBT.

L'UECC invita pertanto la Germania, la Baviera e DB InfraGO AG, nonché l'Austria, il Tirolo e ÖBB Infrastruktur AG, ciascuno per quanto di competenza, a:

1. trattare l'accesso nord al BBT come parte integrante del progetto europeo complessivo dell'asse del Brennero;
2. portare rapidamente a termine la progettazione tecnica e l'iter autorizzativo della tratta di

accesso settentrionale da Monaco, via Rosenheim e Kiefersfelden, garantirne la copertura finanziaria in modo vincolante sotto il profilo di bilancio e avviarne la realizzazione senza ulteriori perdite di tempo;

3. accelerare sensibilmente, a tal fine, l'esame parlamentare, le ulteriori procedure di pianificazione e autorizzazione nonché le decisioni di finanziamento, e fissare tappe vincolanti per tutte le successive fasi del progetto;

4. procedere come previsto al potenziamento della linea ferroviaria della Bassa Valle dell'Inn tra Radfeld e Kufstein/Schaftenau;

5. garantire, nell'ampliamento dell'accesso nord al BBT, un'infrastruttura ferroviaria continua, efficiente e a quattro binari, affinché il trasporto merci, il traffico passeggeri a lunga percorrenza e il traffico passeggeri regionale possano essere gestiti in modo affidabile e separato;

6. creare sufficienti capacità terminalistiche, di trasbordo e di collegamento, in modo da rendere concretamente possibile il trasferimento del trasporto merci su ferrovia;

7. istituire un organismo comune, vincolante, di direzione e controllo per l'accesso nord al BBT e per il suo inserimento nell'asse complessivo Monaco-Verona, comparabile nella sua funzione di controllo alle strutture di vigilanza e gestione della società di progetto del BBT. Questo organismo dovrebbe monitorare l'attuazione secondo tappe chiaramente definite, riferire in modo trasparente sui progressi e avviare tempestivamente contromisure in caso di ritardi imminenti.

L'UECC rivolge un appello a tutti i decisori coinvolti affinché il BBT e le sue linee di accesso non siano trattati come singoli progetti nazionali, bensì come un'infrastruttura europea comune. L'accesso nord al Brennero non è un progetto secondario regionale, ma la condizione necessaria affinché il fulcro del corridoio Scan-Med possa dispiegare il suo effetto a livello europeo.

L'economia europea ha bisogno di assi di trasporto pianificabili, resilienti ed efficienti.

Il BBT non deve fallire a causa del suo accesso nord.

Basilea, 03 giugno 2026

Davor Sertic  
Presidente della UECC

**Referente UECC per i rapporti con il pubblico:**

Ing. Malik Zeniti c/o UECC  
Camera di Commercio del Lussemburgo  
7, rue Alcide de Gasperi  
L-2981 Lussemburgo  
Tel.: +352 432929 849  
E-mail: m.zeniti@uecc-chambers.eu

**Descrizione UECC: chi siamo?**

Sotto l'egida della UECC, nel 1949 si sono riunite circa 50 Camere di commercio e industria (CCI) provenienti da 6 Paesi dell'area compresa tra Reno, Rodano, Danubio, Mosella e Alpi. La UECC si impegna a favore di una politica dei trasporti orientata alle esigenze dell'economia.

Il nostro obiettivo comune in Europa:

- un ordinamento liberale del mercato dei trasporti;
- uno sviluppo transfrontaliero dell'infrastruttura dei trasporti orientato ai criteri economici;
- il libero accesso a tutte le modalità di trasporto per un'attività economica di successo;
- la parità di trattamento dei diversi vettori di trasporto sotto il profilo fiscale.

Con diverse centinaia di migliaia di imprese del commercio, dell'industria e dei servizi, la UECC costituisce una piattaforma di discussione per lo scambio e per la formazione dell'opinione in materia di politica economica sulle questioni tecnico-transportistiche delle imprese.

[www.uecc-chambers.eu](http://www.uecc-chambers.eu)