



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZEN | BOLZANO



München und
Oberbayern

Dossier “divieto settoriale”

28.01.2020

Politica dei trasporti in Tirolo

Le misure di limitazione del traffico in Tirolo hanno l'obiettivo formale di limitare in maniera chiara il traffico di transito sulle strade, di ridurre l'inquinamento ambientale dovuto al traffico stradale e di aumentare la sicurezza sulle strade del Tirolo. Nei paesi confinanti, Germania e Italia, in particolare nelle regioni del Trentino-Alto Adige e della Baviera, le misure hanno un impatto negativo sulle imprese e generano quindi effetti distorsivi della concorrenza a livello transfrontaliero. L'attuale programma del Governo austriaco dimostra chiaramente che le misure, compreso il divieto settoriale, sono sostenute a livello federale.

Sviluppo del traffico in Tirolo

Oltre al fatto che il traffico di transito europeo è espressione di un'economia prospera con catene di approvvigionamento europee su una naturale via commerciale tra Monaco e Verona, va notato che lo stesso Tirolo ha registrato, negli ultimi anni un aumento del traffico. Ciò è visibile sulle autostrade e sulla rete stradale locale e va messo in relazione con la crescita delle esportazioni del Tirolo. La Germania e l'Italia sono tradizionalmente i mercati di vendita più importanti per il Tirolo.

Situazione attuale

Il decreto del divieto settoriale n. 81/2019 è in vigore dal 01.01.2020. L'ordinanza estende l'elenco delle merci che possono essere trasportate su strada solo a condizioni molto restrittive. Sono interessate le seguenti categorie di merci:

- rifiuti
- terre, materiali di risulta/detriti
- legname in tronchi, sughero
- autovetture (categorie: L, M1, M2, N1)
- minerali ferrosi e non ferrosi
- acciaio (ad eccezione dell'acciaio per cemento armato e da costruzione per l'approvvigionamento di cantieri edili)
- marmo e travertino
- piastrelle in ceramica
- carta e cartone*
- prodotti minerali liquidi*



- calce, intonaco bruciato-gesso*
- tubi e profilati cavi *
- cereali*¹

Il problema principale del divieto settoriale è la disparità di trattamento del traffico di origine e di destinazione tirolese e del traffico di transito. Le merci in transito possono essere trasportate su strada a partire dal 01.01.2020 soltanto con veicoli EURO 6 immatricolati per la prima volta dopo il 31.08.2018 mentre, se sono dirette in Tirolo, a partire dal 01.01.2020 possono essere trasportate con veicoli EURO 5 e 6.

La tabella sottostante mostra gli effetti della modifica del divieto settoriale in termini di classi di emissioni.

Divieto settoriale – Decreto 81/2019 del 8 luglio 2019		
	TIROLESI (Traffico con origine o destinazione in Tirolo)	"NON-TIROLESI" (Traffico di transito)
Fino al 31 dicembre 2019	EURO 4, 5 e 6	EURO 6
dal 1° gennaio 2020	EURO 5 e 6	EURO 6 immatricolati per la prima volta dopo il 31 agosto 2018

Effetti del divieto settoriale sulla situazione concorrenziale tra Alto Adige, Baviera e Tirolo

Gli effetti normativi del divieto settoriale sono esplicitamente ed esclusivamente destinati al traffico di transito transfrontaliero europeo. Si tratta di una chiara interferenza con la libera scelta delle modalità di trasporto e quindi con la libertà delle decisioni imprenditoriali. Il divieto ha un effetto distorsivo sulla concorrenza tra le imprese della Baviera (Germania), dell'Alto Adige (Italia) e del Tirolo, a favore delle imprese tirolesi, la cui libertà di scelta non è limitata. È quindi possibile che le imprese sul versante bavarese o altoatesino, spesso a pochi chilometri di distanza dai loro concorrenti tirolesi, debbano accettare forti restrizioni, mentre in Tirolo la via di trasporto più adeguata dal punto di vista economico può essere scelta liberamente. Non sono interessate solo le aziende del settore dei trasporti, ma tutte le aziende, ad esempio nel commercio o nell'industria manifatturiera, i cui modelli di business e processi aziendali sono legati al traffico di transito del Brennero.

¹ * dal 1° gennaio 2020



Cosa significa il divieto settoriale per il parco veicoli?

Attualmente è molto difficile raccogliere cifre esatte sul parco veicoli delle aziende bavaresi. In generale, tuttavia, si può affermare che la situazione in Baviera è simile a quella dell'Alto Adige e le cifre dell'Alto Adige riflettono quindi, in una certa misura, la situazione bavarese.

Attualmente in Alto Adige sono registrati 8334* (ad agosto 2019) autocarri di peso superiore a 7,5 tonnellate. Un camion di questo tipo per uso commerciale ha una **durata utile media di 5 anni**². Di conseguenza, la maggior parte degli autocarri in Alto Adige per uso commerciale per conto terzi è stata registrata, per la prima volta, intorno all'anno 2014/2015. Se espressi in classi Euro, corrispondono almeno ad un Euro 5³. Come si può dedurre dalla tabella sopra riportata, il traffico di origine e destinazione in Tirolo può circolare esattamente con questi autocarri Euro 5 senza restrizioni. Il traffico con origine o destinazione in Trentino-Alto Adige, Baviera o qualsiasi altra regione che attraversa il Tirolo e che trasporta merci soggette al divieto settoriale subisce restrizioni. Pertanto, devono essere utilizzati solo veicoli Euro 6 immatricolati dopo il 31.08.2018.

In Alto Adige, tuttavia, questi veicoli corrispondono **solo al circa 6,5% del parco veicoli**⁴. La situazione è assurda: le aziende rinnovano continuamente la loro flotta (in modo ciclico ogni cinque anni circa), ma le aziende che hanno rinnovato il loro parco veicoli (o parte di esso) prima del 31.08.2018 NON sono autorizzate a circolare. **In termini di emissioni, anche i veicoli Euro 6 immatricolati prima del 31.08.2018 sono veicoli notevolmente puliti** (si veda tabella sottostante dell'Agenzia Federale Austriaca per l'Ambiente).

EU-Richtlinien	88/77/EWG	91/542/EWG		99/96/EG				595/2009/EG	
Komponenten	Euro 0 seit 1988/90 (9)	Euro I seit 1992/93 (9)	Euro II seit 1995/96 (9)	Euro III ab 2000/01 (9)		Euro IV ab 2005/06 (9)	Euro V ab 2008/09 (9)	EEV (7)	EURO VI ab 2013/01
CO	12,3	4,9	4,0	2,1	5,45	4,0	4	3	1,5
HC	2,6	1,23	1,1	0,66	0,78	0,55	0,55	0,4	0,13
Methan	-	-	-	-	1,6 (4)	1,1 (4)	1,1 (4)	0,66	-
NOx	15,8	9,0	7,0	5,0	5,0	3,5	2	2	0,4
Partikel	-	0,4/ 0,68	0,15	0,1/ 0,13 (5)	0,16/ 0,21 (5)	0,03 (5)	0,03 (5)	0,02	0,01
Partikelanzahl	-	-	-	-	-	-	-	-	(10)
Rauchtrübung	-	-	-	0,8 m ⁻¹ (6)	-	0,5 m ⁻¹ (6)	0,5 m ⁻¹ (6)	0,15 m ⁻¹ (6)	-
Testverfahren	13- Stufen- verfahren	13- Stufen- verfahren	13- Stufen- verfahren	ESC-Test und ELR- Test (1)	ETC-Test (2,3)				

alle Werte in g/kWh (falls nicht anders angegeben)

(1) geändertes/verschärftes Verfahren für Dieselmotoren, gilt auch für Euro 4 und Euro 5

(2) zusätzlicher Transienten-Test für Dieselmotoren mit Abgasnachbehandlungssystemen

(3) Für Gasmotoren nur Transiententest

(4) Nur für Erdgasmotoren

(5) Nur für Dieselmotoren

(6) Trübungsmessung nach ESC- und ELR-Tests

(7) Besonders umweltfreundliche Fahrzeuge

(8) Für LKW ≤ 85 kW

(9) Die erste Jahreszahl bezieht sich auf Fahrzeuge mit neuer Typgenehmigung. Die zweite Jahreszahl ist das verpflichtende Datum zur Erfüllung der jeweiligen EURO-Norm für alle Neuzulassungen (i. d. R. ein Jahr später).

(10) Grenzwerte werden bis 31.12.2012 im Komitologieverfahren festgelegt

umweltbundesamt[®]

Fonte: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/verkehr/fahrzeugtechnik/lkw/>

² Vedasi Position 16.2.2:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Weitere_Steuertemen/Betriebspruefung/AfA-Tabellen/AfA-Tabelle_Personen-und-Gueterbefoerderung.html

³ <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/schadstoffklasse-ratgeber/>

⁴ I dati si riferiscono alle ultime statistiche disponibili (giugno 2019). I dati fino al 31.12.2019 saranno pubblicati soltanto nelle prossime settimane.



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZENO | BOLZANO



München und
Oberbayern

La scelta arbitraria della data del 31.08.2018 pone quindi un problema di distorsione della concorrenza per le imprese straniere (principalmente italiane e tedesche).

Origine e destinazione in Tirolo - Un criterio equo?

Le varie restrizioni tirolesi fanno una drastica distinzione tra il traffico di origine e di destinazione in Tirolo e il traffico di transito. Il traffico di origine e di destinazione in Tirolo può essere effettuato con veicoli a partire dalla categoria Euro 5. Questa situazione ha due conseguenze fondamentali per l'economia delle regioni e dei paesi vicini.

1) L'esenzione per il Tirolo distorce la concorrenza e crea un vantaggio competitivo artificiale a favore del Tirolo.

Le regioni della Baviera, del Tirolo e dell'Alto Adige hanno tutte ottime condizioni economiche, questa prosperità economica si basa in gran parte su un'economia orientata all'esportazione e all'importazione. Le tre regioni sono fortemente interconnesse e hanno forti legami commerciali. Il Brennero è la naturale via commerciale tra le tre regioni. In un quadro più ampio, il Brennero è un collegamento commerciale vitale tra l'Italia e l'Europa centrale.

Per quanto riguarda l'Italia, il Brennero è la più importante via commerciale tra il Paese e l'UE. Oltre il 65% del commercio italiano passa attraverso il Brennero. È la linfa vitale che collega la Germania e l'Italia, rispettivamente prima e terza potenza industriale in Europa, che insieme esportano più degli Stati Uniti.

Tra le merci scambiate fra la Baviera e l'Alto Adige vi sono metalli e prodotti in metallo, cartone, carta e cereali, prodotti interessati dal divieto settoriale. Tuttavia, il divieto non riguarda solo i prodotti direttamente interessati, ma anche altre merci, poiché le catene logistiche consolidate sono fortemente influenzate dal divieto. Le conseguenze sono un aumento delle corse a vuoto e dei prezzi dei trasporti per le aziende di trasporto italiane e tedesche. L'aumento dei costi si ripercuote anche sulle aziende e sulla loro competitività. Molte aziende dell'Alto Adige/Trentino/Baviera sono in diretta concorrenza con quelle del Tirolo, ma i loro **concorrenti tirolesi non sono interessati da restrizioni o aumenti dei costi di trasporto.**

2) Concorrenza sleale delle aziende di trasporto tirolesi

Le aziende di trasporto tirolesi si rivolgono sempre più spesso ad aziende oltre confine per offrire i propri servizi di trasporto. Questo comportamento non è di per sé discutibile. Ma in singoli casi, le aziende di trasporto tirolesi sottolineano addirittura che **non sono soggette a divieti di circolazione e possono quindi offrire trasporti più affidabili e meno costosi rispetto alle aziende italiane o tedesche.** In pratica, i divieti vengono elusi eseguendo formalmente due ordini, uno dall'Italia/Germania alla sede centrale dell'azienda in Tirolo e un secondo dalla sede centrale dell'azienda alla destinazione finale. Inoltre, ci sono stati casi in cui gli imprenditori tirolesi si sono offerti di assistere le aziende in Alto Adige, ovviamente a pagamento, con l'apertura di una filiale o di un ufficio in Tirolo. È stato chiaramente evidenziato che una tale ubicazione in Tirolo renderebbe nulle quasi tutte le restrizioni e i divieti.



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZEN | BOLZANO



München und
Oberbayern

Conseguenze del divieto settoriale per la Baviera e l'Alto Adige fino ad ora

In generale, al momento è ancora molto difficile quantificare gli effetti complessivi dell'inasprimento del divieto. Tuttavia, ci sono già delle tendenze:

Trasporto di legname in tronchi dall'Alto Adige

Dopo la devastazione forestale causata dalla tempesta "Vaia" nell'ottobre 2018, in Alto Adige sono stati distrutti circa 6000 ettari di bosco, pari a circa 1,5 milioni di metri cubi di legno massiccio. La tempesta ha causato non solo grandi danni ambientali, ma anche perdite economiche. Nel corso dei lavori di bonifica, una grande quantità di legno è stata - ed è tuttora - esportata in Austria. Tuttavia, le aziende altoatesine locali non sono in grado di trasportare il legno da sole, poiché le aziende di lavorazione del legno in Austria non si trovano nella "Kernzone" tirolese. Per questo motivo il legno viene trasportato per lo più da aziende tirolesi.

Incertezza

C'è grande incertezza tra le imprese e le aziende di trasporto in merito al divieto settoriale. Nelle ultime settimane ci sono state molte telefonate alle Camere di commercio e alle associazioni di categoria per chiedere chiarimenti e informazioni. Le aziende non sono sicure delle reali differenze che sono associate ai termini della zona centrale ("Kernzone") e della zona estesa ("erweiterte Kernzone"). Questo porta anche a domande sul trasferimento della sede centrale dell'azienda nell'area estesa o addirittura nella "Kernzone" in Tirolo.

Inoltre, non vi è chiarezza sulle categorie di prodotti oggetto del divieto settoriale, esse sono volutamente mantenute molto ampie nel regolamento e non sono definite in dettaglio. Molte aziende sono incerte su ciò che può essere trasportato. Ad esempio, i cereali: c'è una differenza tra colli e prodotti sfusi? È possibile trasportare prodotti cerealicoli come crusca, alimenti per animali, farina, ecc.?

C'è anche molta incertezza sulle sanzioni associate al divieto settoriale. **Il regolamento non contiene informazioni sulle sanzioni in caso di violazione.**

Industria di trasformazione dei cereali in Alto Adige

L'Italia lavora più cereali di quanti ne produca e deve quindi importare cereali. Gran parte del grano importato proviene dall'Europa centrale. Importanti paesi importatori sono Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovacchia e Polonia. La maggior parte dei cereali importati da questi paesi viene trasportata attraverso il Brennero.



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZENO | BOLZANO



München und
Oberbayern

IMPORT CEREALI (Tonnellate)								
	GRANO	SEGALE	ORZO	AVENA	MAIS	SORGO	ALTRI Cereali (a)	TOTALE
ANNO 2018								
Totale	7.453.326	12.076	577.249	30.413	5.755.385	46.794	30.106	13.905.349
di cui da:								
Austria	518.691	2.395	81.108	2.031	380.154	411	1.258	986.048
Germania	289.539	8.628	65.221	3.751	26.934	5.009	2.554	401.636
Rep. Ceca	98.910	105	14.383	2.118	1.260	0	173	116.949
Slovacchia	84.913	24	16.354	374	4.748	0	540	106.953
Polonia	29.098	254	0	38	1.023	0	3.067	33.480
ANNO 2019 (b)								
Totale	6.306.145	7.860	415.002	16.287	5.024.697	60.372	50.197	11.880.560
di cui da:								
Austria	461.363	3.113	26.003	1.544	336.767	124	38.630	867.544
Germania	318.339	3,72	40.307	2.726	17.780	58	3.442	382.656
Rep. Ceca	68.800	113	2.139	637	3.483	0	190	75.362
Slovacchia	75.510	143	6.018	388	1.630	0	2.551	86.240
Polonia	7.934	144	0	47	362	0	4.468	12.955
Fonte: dati Istat								
(a) Tutti gli altri cereali (miglio, scaiola, grano saraceno, ecc.), ad esclusione del riso								
(b) Per l'anno 2019 i dati si riferiscono al periodo gennaio-ottobre								

Il divieto settoriale ha effetti di vasta portata sul trasporto di cereali sulla tratta del Brennero. Le rigide condizioni del divieto avranno inevitabilmente un impatto sul prezzo dei cereali in Italia, con un conseguente aumento del prezzo dei prodotti alimentari (di base).



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZENO | BOLZANO



München und
Oberbayern

In Alto Adige ci sono diverse aziende locali di lavorazione dei cereali, che fungono da fornitori locali di prodotti farinacei e di alimenti per animali. Ogni giorno vengono lavorate circa 620 tonnellate di cereali, di cui circa 40 tonnellate provenienti direttamente dall'Italia, mentre la maggior parte, circa 580 tonnellate, deve essere importata. L'industria di trasformazione dei cereali in Alto Adige impiega direttamente circa 524 persone e rifornisce circa 12.000 aziende (industria, panifici, commercio al dettaglio, pasticceria, gastronomia, aziende agricole) nella zona dell'Euregio Trentino - Alto Adige - Tirolo. L'approvvigionamento locale di farina e di alimenti per animali fornisce un importante contributo alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla tutela dell'ambiente, in quanto i prodotti non hanno lunghi percorsi di consegna.

La società A. Rieper SpA lavora, da sola, circa 340 tonnellate di cereali al giorno. L'industria di trasformazione dei cereali in Alto Adige risente fortemente dell'inasprimento del divieto settoriale. Le forniture sono già in difficoltà e il grano trasportato diventa sempre più costoso poiché, in alcuni casi, si effettuano deviazioni o si devono appaltare nuovi trasportatori (a prezzi più alti). Le conseguenze dirette delle strozzature nelle forniture e dei costi aggiuntivi sono un aumento del prezzo della farina e dei mangimi e, di conseguenza, del pane, dei prodotti caseari locali e della carne.

Inoltre, va sottolineato che le difficoltà logistiche per i cereali provocate dai divieti tirolesi hanno un impatto anche su altre merci non direttamente interessate dal divieto settoriale. Le catene logistiche consolidate (frutta italiana trasportata in Germania - cereali trasportati in Italia) non funzionano più, il che naturalmente ha un impatto sul prezzo del trasporto della frutta. La conseguenza è un aumento del prezzo della frutta altoatesina/italiana in Baviera/Germania.

Va inoltre evidenziato che **il trasporto ferroviario non accompagnato non è un'alternativa valida per le aziende altoatesine**. L'Alto Adige non dispone di un proprio terminal intermodale e pertanto qualsiasi treno merci non accompagnato deve fare riferimento al terminal Quadrante Europa di Verona o al terminal Interbrennero di Trento. Ciò comporterebbe infatti la paradossale situazione che i cereali caricati su un treno merci a Monaco di Baviera, a circa 300 km a nord dell'Alto Adige, dovrebbero essere trasportati su strada da sud per una distanza fino a 200 km. Oltre a questo notevole paradosso, bisogna anche considerare che il terminal intermodale di Monaco di Baviera è già ampiamente saturo.

Particolarmente problematico è il fatto che i produttori tirolesi (che distano solo 90 km), in diretta concorrenza con le aziende altoatesine, non subiscono tagli nell'approvvigionamento di materie prime o aumenti di prezzo. Queste aziende possono produrre e commercializzare i loro prodotti a prezzi più bassi. Di conseguenza, la farina e gli alimenti per animali, così come il pane, i latticini e la carne importati dal Tirolo possono essere offerti a prezzi più vantaggiosi.

Smaltimento e trasporto di rifiuti vari

Le aziende di smaltimento e trasporto di rifiuti (in particolare di rottami) in Alto Adige si trovano attualmente in una situazione particolarmente difficile. La società Sudtirolfer Srl ha effettuato importanti investimenti per l'acquisto di veicoli Euro 6 nell'anno 2016,



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZEN | BOLZANO



München und
Oberbayern

quando è entrato in vigore l'allora divieto settoriale. Ora, tuttavia, i nuovi (e puliti) veicoli Euro 6 di Sudtirolder non possono più circolare sulle autostrade tirolesi in quanto immatricolati prima del 31.08.2018. Un ulteriore rinnovo su larga scala del parco veicoli non è finanziariamente sostenibile per l'azienda. Sudtirolder trasporta ogni anno circa 6.798 tonnellate di rottami di ferro tra l'Alto Adige e la Baviera. Per svolgere questa attività vengono impiegati 5 autisti e 5 veicoli all'estero, ma l'attività svolta all'estero è strettamente legata a quella svolta in Italia, dove vengono impiegati altri 14 autisti e i loro veicoli.

Con l'inasprimento del divieto settoriale, l'azienda si trova ad affrontare le seguenti difficoltà:

- problema del mantenimento di accordi commerciali/contrattuali con partner con i quali l'azienda ha rapporti di lunga durata
- acquisire nuovi clienti
- in quanto attività principale e quindi primaria fonte di profitto, non poter continuare a lavorare liberamente e senza costi aggiuntivi (non sostenuti da altre aziende in Tirolo) può portare ad una crisi aziendale con tutte le inevitabili conseguenze

Per quanto riguarda il trasporto tra l'Alto Adige e la Baviera, la ferrovia non è al momento un'alternativa valida.

Quale trasferimento su ferrovia è sensato?

Il Governo tirolese sta cercando di spostare il traffico di transito sulle ferrovie con tutti i mezzi possibili, senza pensare a quali spostamenti siano effettivamente sensati.

Soprattutto per le piccole e medie imprese bavaresi, come ad esempio i produttori di tubi, il trasporto su rotaia può rappresentare una grande sfida. I loro volumi di trasporto dovrebbero essere trasportati con treni a carro singolo, ma questo tipo di trasporto è difficilmente offerto, a causa dei costi elevati e degli sforzi organizzativi.

In effetti, il **trasporto combinato ha senso dal punto di vista economico solo a partire da una distanza di circa 350 km**. Per distanze più brevi, fattori come il punto di carico e scarico e i tempi di carico eccessivi sono determinanti per optare per il trasporto su strada.

Osservando l'area che va dall'agglomerato di Monaco di Baviera all'agglomerato di Verona, si può notare che ci sono molti scambi commerciali tra queste due regioni. Ognuna delle due regioni - Monaco e Verona - dispone di un grande terminal intermodale: DUSS Terminal Monaco-Riem e Quadrante Europa a Verona. Ciò che accomuna entrambi i terminal è il fatto di dover già affrontare **importanti strozzature per quanto riguarda la capacità**. Gli slot rimanenti sono disponibili solo in orari non interessanti per le imprese. Gli esperti di logistica concordano sul fatto che **i pochi slot liberi dovrebbero essere utilizzati per il trasporto combinato non accompagnato su lunghe distanze al fine di ottenere risultati più efficienti**.

Il Tirolo, invece, sta spingendo per il trasporto combinato accompagnato con la RoLa. Sebbene ciò offra una possibilità a breve termine di trasferire una parte del traffico su



HANDELSKAMMER
CAMERA DI COMMERCIO
CHAMBER OF COMMERCE

BOZEN | BOLZANO



München und
Oberbayern

ferrovia, sotto diversi aspetti è sub-ottimale. Sulla RoLa viene trasportata una grande quantità di "carico morto", ovvero le unità di trazione degli autocarri. Inoltre, la RoLa opera quasi esclusivamente sulla **tratta Wörgl - Brennersee** e quindi su una tratta puramente nazionale austriaca. Questo percorso **non è conforme alla direttiva UE 92/106/CEE**, poiché la direttiva definisce una distanza minima di 100 km per via aerea per il trasporto combinato. Da parte austriaca sembra esserci poco interesse a sviluppare ulteriormente le relazioni Wörgl -Trento e Ratisbona-Trento.

La RoLa ha alcuni difetti importanti, per esempio, i camion che la utilizzano sono comunque interessati dalle misure di contingentamento ("Blockabfertigung") a Kufstein e quindi corrono il rischio di perdere il treno a causa di possibili tempi di attesa al confine. Inoltre, la perdita di tempo per il carico e lo scarico dei camion sui treni che percorrono una distanza così breve è sproporzionata. Su una distanza così breve la ferrovia semplicemente non è competitiva rispetto alla strada.

CONCLUSIONE

Si può affermare che le varie misure tirolesi, tra cui il divieto settoriale, in pratica si traducono in una chiara discriminazione e in un danno economico per le imprese italiane e tedesche.