



Bolzano, 29.06.2026

Versione 2, aggiornata in base allo studio pubblicato il 23.04.2026¹

Position Paper sul Sistema a Slot

Il sistema a slot, la cui introduzione è oggetto di discussione da diversi anni, prevede l'introduzione di fasce orarie per l'utilizzo dell'infrastruttura autostradale lungo il corridoio del Brennero. Lo slot, da prenotare anticipatamente da parte dei trasportatori, consentirebbe il transito esclusivamente nella fascia oraria assegnata. I transiti privi di prenotazione o che si scostano di oltre due ore e mezza dalla fascia oraria prenotata incorrerebbero in sanzioni pecuniarie.

La Camera di commercio di Bolzano è fortemente contraria all'introduzione di questo sistema e intende sottolineare le principali criticità in questo documento:

- **Contesto:** l'ambito di possibile applicazione del sistema a slot si inserirebbe in un quadro già caratterizzato dalla presenza di numerose restrizioni e divieti alla circolazione. Lungo il corridoio del Brennero è permesso ai mezzi pesanti di circolare solo per circa il 55% del Tempo². Il Tirolo detta da anni le sorti della libera circolazione delle merci lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo tramite il divieto di circolazione notturna ([LGB1 Nr 141/2021](#)), il divieto di circolazione settoriale ([LGBI. Nr. 48/2023](#)), il dosaggio ([calendario](#)), il calendario dei divieti di circolazione invernale (es. [BGBI. II 2/2024](#)) che attualmente sono accorpati al calendario dei divieti di circolazione a causa del Ponte Lueg ([BGBI. II Nr. 338/2025](#)), il divieto di circolazione del fine settimana ([Straßenverkehrsordnung](#), § 42. Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge) e il calendario di circolazione del Ponte Lueg ([calendario](#)). Se, come intenzione dichiarata dei tirolesi, il sistema a slot andasse a integrare i divieti e non sostituirli, si incorrerebbe in un ulteriore inasprimento delle restrizioni già in essere³.
- **Capacità:** per introdurre il sistema a slot, è necessario determinare la capienza dell'infrastruttura. L'autorità che verrebbe incaricata di questo compito possiederebbe quindi un potere significativo. Tramite la possibilità di regolazione

¹ Digitales Verkehrsmanagement am Brennerkorridor, Baviera - Ministero bavarese per l'edilizia abitativa, le costruzioni e i trasporti, Tirolo - Dipartimento pianificazione della mobilità e Provincia autonoma di Bolzano - Dipartimento mobilità, datato autunno 2023 reso pubblico il 23.04.2026

² In mesi particolari la capacità oraria dell'infrastruttura si riduce ulteriormente. A maggio 2024 la capacità oraria disponibile è stata solo del 48,8% a causa di numerosi giorni di festività nazionale. Uniontrasporti, Worst Case Brenner, Studio degli impatti delle nuove limitazioni al traffico lungo l'asse del Brennero, 2024

³ Lo studio Digitales Verkehrsmanagement am Brennerkorridor, va ipotizzare uno scenario in cui tutti divieti rimangono in essere, ma in cui il sistema di dosaggio verrebbe meno grazie all'introduzione del sistema a slot. Nelle giornate di grande traffico, gli slot disponibili per la prenotazione verrebbero ridotti e in questo modo agirebbero come l'attuale sistema di dosaggio.



dei flussi e quindi di aumentare e diminuire in maniera artificiosa la capacità, razionando o aumentando il numero degli slot, deciderebbe di fatto le sorti economiche di numerosi Paesi europei. Si pensi alle attuali ripercussioni dei divieti austriaci all'economia italiana i cui danni sono stimati in 370 milioni € annui⁴.

- **Prenotazione degli slot:** le imprese di maggiori dimensioni, meglio organizzate e con maggiori risorse potrebbero risultare avvantaggiate nell'assegnazione degli slot disponibili. Le PMI rischierebbero quindi di incorrere in uno svantaggio competitivo e di doversi appoggiare ad aziende più grandi per procurarsi gli slot. Un altro pericolo è che gli slot vengano prenotati non per essere utilizzati ma con lo scopo di essere rivenduti. Il rischio non è solo quello di incorrere in pratiche speculative e la creazione di un "mercato nero degli slot" ma che la posizione venga sfruttata per creare pressione al fine di stringere rapporti di collaborazione, partnership o affiliazione tra operatori economici.
- **Utilizzo delle fasce orarie e sanzioni:** nei trasporti a lunga percorrenza ritardi di oltre due ore rientrano nelle abituali circostanze operative. Durante il tragitto possono verificarsi molteplici fattori che influiscono sulla puntualità di un trasporto. Questi possono essere riconducibili sia a cause interne all'azienda, come ritardi nelle operazioni di carico, che esterni e incontrollabili, quali congestioni dovute al maltempo, cantieri stradali o incidenti. In tale contesto sarebbe ingiusto e illogico penalizzare un'azienda di trasporti per scostamenti temporali causati da fattori non controllabili.
- **Ritardi di massa:** ulteriori criticità emergono nel caso di ritardi "di massa". In presenza di congestione stradale o cattivo tempo è prevedibile che un numero elevato di veicoli registri ritardi analoghi in contemporanea. Lo slot assegnato verrebbe quindi perso da numerosi mezzi contemporaneamente causando un picco di richiesta nelle ore successive e, in un contesto di scarsità di fasce orarie, anche l'impossibilità di proseguire il viaggio. A ciò si aggiunge la questione, di particolare rilevanza, dell'insufficienza delle aree di sosta per mezzi pesanti, che allo stato attuale non appaiono adeguate ad assorbire eventuali flussi di veicoli costretti ad attendere il proprio slot.
- **Eccezioni:** lo studio pubblicato a fine aprile 2026 propende per l'esclusione dei transiti di origine e destinazione dall'obbligo di prenotazione di uno slot. Lo schema proposto per delineare se uno spostamento sia di origine o destinazione esclude, un'altra volta, una quota rilevante dei trasporti tirolesi da limiti e oneri burocratici.

⁴ Uniontrasporti, Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige, 2025



HANDELS-, INDUSTRIE-, HANDWERKS-,
TOURISMUS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

- **Modello non trasferibile:** il governo tirolese si ostina a comparare il corridoio del Brennero con il porto di Amburgo dove è in uso un sistema basato su slot. Tuttavia, queste due infrastrutture sono estremamente diverse l'una dall'altra. Infatti, cambiando le dinamiche dell'infrastruttura a loro volta cambiano le esigenze e il tipo di gestione necessari.

I terminal portuali sono strutture logistiche in cui il carico viene movimentato tra diversi mezzi di trasporto per loro natura essi garantiscono programmabilità dettagliata. L'asse del Brennero non può essere considerato snodo logistico né punto di arrivo, esso è un'arteria stradale che, per garantire sicurezza ed efficienza, necessita di traffico fluido e continuo. L'introduzione del sistema a slot andrebbe invece a togliere flessibilità aumentando complessità, disagi e congestioni.

Alla luce delle criticità elencate, La Camera di commercio di Bolzano ribadisce la sua contrarietà all'applicazione del sistema a slot.

Contatti:

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