



Brennero, cinque Paesi contro Vienna

Le Confindustrie di Belgio, Francia, Germania, Olanda e Italia scendono in campo contro le limitazioni al traffico dei Tir adottati dall'Austria sull'asse del Brennero. In particolare, l'estensione del divieto settoriale dal 1° gennaio 2020 imposto dal Land Tirolo, cioè il divieto di circolazione permanente per alcune tipologie di merci, fa infuriare le imprese. Il divieto mette a rischio le esportazioni italiane. L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento strategico, supera i 200 miliardi di euro l'anno. **Marco Morino** a pag. 9

TRASPORTI. IMPRESE ALL'ATTACCO SULLE LIMITAZIONI AI TIR



In coda verso Nord. Il serpentine di Tir lungo l'autostrada A22 in direzione del valico del Brennero



Peso: 1-18%, 9-39%

Economia & Imprese

Brennero, le imprese denunciano a Bruxelles i blocchi del Tirolo

TRASPORTI

Cinque Confindustrie contestano i divieti austriaci di circolazione delle merci
Anita: «La Commissione Ue è in ritardo con il parere sulle misure austriache»

Marco Morino

La battaglia delle Alpi. Le Confindustrie di Belgio, Francia, Germania, Olanda e Italia scendono in campo contro i divieti adottati dall'Austria per limitare il transito dei Tir sull'asse del Brennero. In particolare, l'estensione del divieto settoriale dal 1° gennaio 2020 imposto dal Land Tirolo, cioè il divieto di circolazione permanente per alcune tipologie di merci, fa infuriare le imprese. Il provvedimento mette a rischio una quota importante delle nostre esportazioni. Infatti, l'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada, passando appunto per il valico alpino (si veda anche l'articolo a fianco).

La lettera

In una lettera inviata alla commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc, le cinque associazioni imprenditoriali parlano di limitazioni incompatibili

con il principio della libera circolazione delle merci sancito nei trattati europei e di rischi alla mobilità interna dell'Unione. L'Austria, sostengono le Confindustrie, deve riconoscere la sua responsabilità di partner commerciale, il cui territorio è parte di un corridoio europeo di importanza strategica per l'intero sistema delle reti Ten-T. Per la **Confindustria** italiana, la lettera reca la firma del vicepresidente **Stefan Pan**.

Il transito alpino attraverso il Brennero, si legge ancora nella lettera, è essenziale per la sopravvivenza e il buon funzionamento delle catene del valore europee interconnesse, soprattutto perché al momento non esistono alternative valide per il trasporto di merci tra gli Stati membri a nord delle Alpi e l'Italia. Le misure austriache non tengono conto delle reali alternative al tutto-strada che saranno percorribili soltanto con il potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero a partire dal 2027, con la conseguenza che le merci con origine/destino in Italia sono e saranno fortemente penalizzate dalle politiche del Tirolo.

Da parte sua Thomas Baumgartner, presidente di Anita, l'associazione di **Confindustria** che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica, critica Bruxelles: «La Commissione Ue è apertamente in ritardo con il parere sulle misure austriache che avrebbe dovuto pubblicare entro febbraio scorso».

Secondo l'Anita, l'Austria sta approfittando del vuoto di potere conseguente alla fine del mandato a ot-

tobre prossimo dell'attuale Commissione per imporre divieti che lungi dall'aver motivazioni ambientali favoriscono il traffico con partenza/destinazione in Tirolo e i prodotti austriaci rispetto a quelli italiani e tedeschi. Anita ritiene a questo punto urgente un intervento dell'Italia e della Germania davanti la Corte di Giustizia Ue.

I divieti settoriali

Fin dal suo ingresso nell'Unione europea l'Austria ha messo in atto misure limitative al traffico stradale di transito nel proprio territorio: dal sistema degli "ecopunti" degli anni '90, ai successivi divieti settoriali e di transito notturno dal 2003, alle più recenti limitazioni in base alla classe Euro dei veicoli, al sistema di dosaggio dei veicoli in transito in determinate giornate e all'estensione dei divieti di circolazione alla mattina del sabato nei mesi invernali. Siamo così arrivati a oggi, quando il Land del Tirolo, dopo aver notificato alla Commissione Ue, nel dicembre 2018, un pacchetto articolato di misure limitative alla circola-



Peso: 1-18%, 9-39%

zione, con regolamento n. 81/19 pubblicato l'8 luglio 2019 ha inasprito il divieto settoriale estendendolo, dal 1° gennaio 2020, alle seguenti ulteriori categorie merceologiche: carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; cereali

Tali merci vanno ad aggiungersi a quelle per le quali è già vigente il divieto settoriale: rifiuti; pietre, terre, materiali di risulta/detriti; legname in tronchi, sughero; 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.

Dal divieto settoriale sono esentati i veicoli con propulsione elettrica o a idrogeno e i veicoli euro VI, ma solo se immatricolati dopo il 31 agosto 2018. L'obiettivo dei divieti set-

toriali è di ridurre l'inquinamento e spostare il traffico merci dalla strada alla ferrovia, ma al momento come abbiamo visto l'alternativa del treno non è ancora percorribile. Lo sarà a partire dal 2027, con l'attivazione del nuovo tunnel di base del Brennero.

Possibili soluzioni

Il divieto settoriale rappresenta di per se una misura poco coerente con motivazioni strettamente ambientali, visto che gli effetti sull'ambiente non dipendono dal tipo di merci trasportate, bensì dai veicoli utilizzati per il trasporto. In attesa del completamento della nuova galleria di base del Brennero, occorre trovare delle soluzioni più efficaci tipo l'impiego, da parte delle aziende di autotrasporto, dei mezzi più moderni Euro 6 e a Gnl (Gas Naturale Liquido). Una soluzione immediata potrebbe essere l'eliminazione del divieto nottur-

no di circolazione dei Tir in Austria, cosa che potrebbe contribuire a rendere ancora più fluido e sicuro il traffico ed eviterebbe il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina.

I NUMERI

200 miliardi

Il corridoio Scandinavia-Med

L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno.

93%

merci su strada

Le merci che dall'Italia vanno verso Nord, passando per il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, nel 93% dei casi vengono trasportate su strada, attraversando il valico alpino del Brennero. Dal 1 Gennaio scattano i nuovi blocchi.



Export verso il Nord Europa. Camion in coda verso il Brennero ritratti da una telecamera di controllo dell'autostrada A22



Peso:1-18%,9-39%