il Giornale 25-MAR-2021

LETTERA APERTA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARIO DRAGHI

SENZA TRASPORTI E LOGISTICA L'ITALIA NON RIPARTE

I DIVIETI DI TRANSITO AI CONFINI DANNEGGIANO IL SISTEMA ECONOMICO

Lungo i **valichi alpini** transitano merci per un valore di **500 miliardi di euro all'anno** - di cui **130 miliardi passano per il Brennero** - e oltre **216 milioni di tonnellate** complessive (2019).

La tutela ambientale, più che una verità un pretesto: solo i divieti al Brennero colpiscono **900mila Tir** di ultima generazione (Euro6), in assoluto i meno inquinanti.

Contravvenendo al principio della concorrenza leale, l'Austria esenta da tutti i divieti le proprie imprese di trasporto, cioè quelle che viaggiano con origine e destinazione l'Austria.

I divieti settoriali austriaci sono una scusa per espandere ulteriormente il danno: colpiscono anche carichi di merce e mezzi ecosostenibili:così succede che **un Tir Euro 6 carico di legname è considerato altamente inquinante**.

Le limitazioni non creano un danno solo alle imprese di trasporto. Gli effetti ricadono direttamente su tutta l'economia, a partire dal settore produttivo: **per ogni ora di ritardo nell'attraversamento del valico, la nostra economia paga già più di 370 milioni di euro su base annua. Ciò accade anche con le limitazioni al transito dovute all'obbligo di verifica dei tamponi introdotte in modo unilaterale da Germania e Austria**.

La ro-la non è ancora un'alternativa valida, come invece si vorrebbe far credere: l'attuale rete ferroviaria ha forti limiti strutturali e i futuri **potenziamenti**, previsti **fra 10 anni**, non saranno comunque una soluzione sufficiente rispetto ai parametri dell'intermodalità.

Lungo la linea ferroviaria del Brennero alcune tratte, già oggi, raggiungono livelli di **saturazione oraria dell'85%** e giornaliera dell'80%, con un carico di circa **130 treni su 160** di capacità commerciale.

La linea ferroviaria non possiede gli standard necessari per essere competitiva: in particolare, un grosso vincolo è rappresentato dalle pendenze che raggiungono il **26‰**, contro il **necessario 12‰**, che la nuova linea garantirà.

Quindi, allo stato attuale, il **passaggio su rotaia è una 'non soluzione'** sul piano economico, per tempi di percorrenza e costi per le imprese.

L'Austria, dunque, blocca il trasporto su strada senza offrire, perché non ne esistono ancora, alternative efficaci.

La questione Brennero non riguarda solo l'Italia, ma tutta l'Ue: le misure imposte dall'Austria vanno contro il principio della libera circolazione delle merci. è stato stimato che i **benefici** legati proprio alla **libera circolazione** ammontino a circa **390 miliardi** di euro l'anno.

La crisi pandemica è stata immediatamente utilizzata per introdurre nuove limitazioni senza concordarle.

Il covid si combatte e si vince con una strategia condivisa, non costringendo tutti i conducenti, anche quelli in possesso di tampone, a lunghe file. Si riattivino i "corridoi verdi" o si introducano controlli a campione che limitino i disagi.

A maggio il monte Bianco ha annunciato la chiusura per manutenzione almeno per due mesi.

Da dove usciranno le merci trasformate o prodotte in Italia?

Il Premier ha annunciato la fine dei sussidi e intende puntare sulla crescita. **Confttrasporto è al suo fianco!**

Senza trasporti e logistica, tuttavia, le merci non si muovono, e la crescita è un sogno! Le riaperture razionali e limitate sono la strada. Basta con le chiusure ideologiche. I nostri competitori avanzano, ma con i divieti l'Italia rimane ferma!

Paolo Uggè
Presidente Fai-Conftrasporto