

Il caso

«Il Brennero? Il Veneto trovi un'alternativa verso Nord»



CONFINE Il valico del Brennero, frontiera tra Italia e Austria

«Brennero? Ora il Veneto pensi allo sbocco a nord»

► Belluno, appello di Berton (Confindustria) ► L'ipotesi di anello con Trento e Bolzano
«Serve un'alternativa su rotaia e gomma» Kompatscher: «Gli aut-aut sono sbagliati»

**DOPO LO SCONTRO
AL BILATERALE
LA COMMISSARIA UE
AI TRASPORTI TENTA
LA MEDIAZIONE
FRA ITALIA E AUSTRIA**

IL DIBATTITO

VENEZIA Italia e Austria continuano a litigare sul Brennero? Allora è tempo che il Veneto pensi seriamente ad un suo sbocco a nord. La sollecitazione arriva da Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, associazione che insieme alle omologhe di Trento e Bolzano ha già commissionato all'Università di Padova lo studio di un piano integrato per la mobilità dolomitica: «A trarre beneficio sarebbe l'intera economia del Nordest, trainante per il Paese».

IL PROLUNGAMENTO

A lungo il concetto di "sbocco

a nord" è coinciso con l'ipotesi di prolungamento dell'A27, secondo il vecchio (e contestato) sogno della Venezia-Monaco. Da tempo però gli stessi Industriali hanno precisato di non essere attaccati a quell'immagine: che si parli di autostrada, di superstrada o di ferrovia, l'importante dal loro punto di vista è permettere alle merci di uscire dal Cadore. Un'esigenza rilanciata all'indomani del confronto-scontro tra i ministri Matteo Salvini e Leonore Gewessler sui divieti ai Tir. Dice infatti Berton: «Penso sia giunto il momento di mettere sul tavolo, in maniera seria e responsabile, il tema dello sbocco a nord per il Veneto. Il braccio di ferro in corso tra Italia e Austria sul Brennero ci dice che vanno trovate soluzioni alternative altamente tecnologiche, innovative e sostenibili sia per il trasporto su rotaia che su gomma. Spogliamoci di ogni ideologia e avviamo una discussione franca sul futuro della mobilità dei territori e delle imprese».

L'obiettivo è di consentire «soprattutto al quadrante orientale del Veneto di connettersi direttamente con il cuore dell'Europa», l'impegno è di garantire il rispetto dell'ambiente: «Le infrastrutture sono cambiate, tecnologie e materiali sono sempre più sostenibili. La transizione ecologica, poi, sta riguardando anche i mezzi. Il futuro è nell'ibrido e, più avanti, nell'elettrico. I paradigmi vanno rivisti». Non a caso Confindustria Belluno Dolomiti sta portando avanti il ragionamento sull'anello ferroviario insieme alle associazioni del Trentino Alto Adige e inoltre sostiene il proget-



to "Smart road" di Anas per trasformare la Statale di Alemagna in una strada interconnessa e sicura. «Le imprese dei territori – conclude Berton – sono pronte a dialogare con responsabilità. Chiediamo, ancora una volta, al Governo e all'Europa di ascoltarci. È una partita che va oltre i confini bellunesi».

IL DIALOGO

Per il momento Bruxelles è concentrata sui rapporti fra Roma e Vienna. Interpellata sul punto dai giornalisti, Adina VaLEAN, commissaria Ue ai Trasporti, dichiara che è in corso un tentativo di mediazione: «Siamo ancora in un dialogo di facilitazione. Ci sarà presto un nuovo incontro, preferirei non affrontare il tema fino a quando non avremo i risultati di questi negoziati di facilitazione condotti dalla Commissione». Arno Kompatscher, presidente della Provincia autonoma, accoglierà Salvini a Bolzano l'8 marzo, quando potrebbe tenersi anche l'annuncio sopralluogo del ministro leghista al Brennero. «Con posizioni aut-aut non si va lontano, l'ho già detto», ribadisce l'esponente della Südtiroler Volkspartei, sostenitore del progetto di prenotazione a fasce orarie con contingentamento dei veicoli. Per ora permangono le limitazioni introdotte dalle autorità dell'Austria e del Tirolo, apprezzate da Europa Verde, con il responsabile mobilità Dario Balotta: «In una fase di emergenza climatica come l'attuale, il diritto alla libera circolazione delle merci "a prescindere" e la tutela delle imprese di autotrasporto deve venire dopo la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A27 A lungo lo sbocco a nord è stato inteso come prolungamento dell'autostrada: la Venezia-Monaco

Stellantis, febbraio debole Immatricolazioni -0,9%

Continua la mini ripresa del mercato italiano dell'auto. In febbraio sono state immatricolate 130.365 vetture, in crescita del 17,54% su base annua. Stellantis ha registrato 41.504 veicoli (-0,9%) e la quota di mercato è pari al 31,9%, in calo dal 37,8% di febbraio 2021. Nei primi due mesi dell'anno Stellantis ha immatricolato 84.993 vetture (+5,6% su base annua), con una quota di mercato del 32,9% rispetto al precedente 36,9%.

«L'industria automobilistica è pronta a raccogliere la sfida delle emissioni zero in applicazione del principio della neutralità tecnologica», ha commentato Michele Crisci, presidente di **Unrae**, l'associazione che rappresenta le case automobilistiche estere. «Ma tale obiettivo potrà essere raggiunto solo attraverso un coordinamento stabile e programmato tra industria, mercato e istituzioni e attraverso i necessari sostegni». In caso contrario, secondo Crisci, l'Italia rischia di diventare il fanalino di coda in Europa e di trasformarsi in un paese di serie B, con seri problemi a livello industriale e occupazionale.

— © Riproduzione riservata —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88 - L.1956 - T.1674



Superficie 11 %

SI POTRÀ GUIDARE DAI 17 ANNI

Ma l'eurodirigismo non si ferma Arriva la patente digitale per tutti

di **CAMILLA CONTI**

■ Con una direttiva la Commissione vuol imporre la patente di guida digitale come standard per tutta la Ue. Il certificato di plastica «sarà storia», esulta la

commissaria ai Trasporti, Adina Vaelean, anche se sarà ancora possibile richiederlo. Altre novità: si potrà fare l'esame già a 17 anni e si faranno corsi sugli stili di guida meno inquinanti. **a pagina 14**

Bruxelles spinge il modello green pass Sarà digitale pure la patente di guida

In nome della comodità, una direttiva vuole imporre la licenza sul telefonino come standard in tutta la Ue. Scenderà a 17 anni l'età minima per mettersi al volante. E si insegneranno gli stili di guida meno inquinanti

di **CAMILLA CONTI**

■ Alla domanda di rito «favorisca patente e libretto» il malcapitato automobilista dovrà presto essere sicuro di avere il suo telefonino carico. La Commissione europea ha proposto una direttiva per imporre la «patente digitale» come standard nell'Unione europea. «Una prima mondiale» e il pezzo di plastica «sarà storia», ha detto la commissaria ai Trasporti, **Adina Vaelean**. Spiegando che la patente sarà su smartphone o su qualsiasi altro dispositivo digitale ma sarà comunque possibile continuare a chiedere un formato fisico. Non solo. La nuova proposta di Bruxelles, che modifica una serie di norme esistenti, prevede anche una stretta sulle violazioni commesse dai conducenti in altri Stati dell'Unione, la possibilità di fare l'esame di guida a 17 anni ma con regole più rigide per i neopatentati e zero tolleranza per la guida in stato di ebbrezza. Più di 20.000 persone hanno perso la vita sulle strade dell'Ue lo scorso anno e la maggior parte delle vittime erano pedoni, ciclisti e utenti di scooter e motociclette, riferisce l'Esecutivo Ue, secondo cui le nuove norme miglioreranno la sicurezza stradale e aiuteranno l'Unione a raggiungere l'obiettivo di «zero vittime» entro il 2050.

La proposta della Com-

missione si basa su quattro misure. La prima introduce un periodo di prova di almeno due anni per i neopatentati dopo aver superato l'esame e una regola di tolleranza zero sulla guida in stato di ebbrezza. «È essenziale in quanto, anche se i giovani conducenti rappresentano solo l'8% di tutti gli automobilisti, 2 incidenti mortali su 5 coinvolgono un conducente di età inferiore ai 30 anni», spiega la Commissione. La seconda misura consente ai giovani di sostenere l'esame di guida e di iniziare a circolare in auto e camion accompagnati già dall'età di 17 anni, «per acquisire esperienza di guida». La terza misura è adattare la formazione e i test dei conducenti per prepararli meglio alla presenza di utenti vulnerabili sulla strada. «Ciò contribuirà a migliorare la sicurezza di pedoni, ciclisti e utenti di scooter, monopattini e bici elettriche con la Ue che passa a una mobilità urbana più sostenibile», puntualizza l'esecutivo Ue. La quarta misura è una valutazione più mirata dell'idoneità medica, tenendo conto dei progressi nel trattamento medico di malattie come il diabete. «I conducenti saranno inoltre incoraggiati ad aggiornare le proprie capacità e conoscenze di guida per stare al passo con gli sviluppi tecnologici», ha aggiunto la Commissione.

Tornando alla patente digitale secondo **Vaelean** sarà molto più semplice sostitu-

re, rinnovare o scambiare una patente di guida poiché tutte le procedure saranno online. Allo stesso modo, «sarà anche più facile per i cittadini di Paesi extra Ue con standard di sicurezza stradale comparabili sostituire la propria patente di guida con una Ue», evidenzia la Commissione. Le nuove norme sugli esami di guida terranno conto del passaggio a veicoli a emissioni zero. «Ad esempio, valuteranno le conoscenze e le competenze legate ai sistemi avanzati di assistenza alla guida e ad altre tecnologie automatizzate. I neopatentati impareranno anche in che modo il loro stile di guida ha un impatto sulle loro emissioni, ad esempio la tempistica dei cambi di marcia. Infine, la massa consentita di un veicolo di categoria B sarà adeguata per i veicoli alimentati in modo alternativo, poiché i veicoli a batteria a zero emissioni possono essere più pesanti», si legge nella proposta.

Rispetto alle attuali norme della Ue in materia di applicazione transfrontaliera, la



Commissione ricorda che, nel 2019, circa il 40% dei reati transfrontalieri è stato commesso impunemente, o perché l'autore del reato non è stato identificato o perché il pagamento non è stato eseguito. Per questo, viene proposto di permettere alle autorità di contrasto di accedere ai registri nazionali delle patenti di guida, così come di rafforzare il ruolo dei punti di contatto nazionali stabiliti in modo che possano cooperare meglio con le autorità di contrasto coinvolte nelle indagini sui reati. «Ciò risolverà le attuali carenze nella cooperazione tra gli Stati membri durante le indagini sui reati», illustra l'esecutivo Ue.

La Commissione propone inoltre di ampliare l'elenco delle infrazioni stradali transfrontaliere. «L'attuale legge copre alcuni dei reati più frequenti ed eclatanti, come l'eccesso di velocità e la guida in stato di ebbrezza» e la Commissione propone di aggiungere infrazioni come il mancato mantenimento della distanza sufficiente dal veicolo che precede; il sorpasso pericoloso; il parcheggio pericoloso; l'attraversamento di una o più linee bianche continue; la guida contromano; il mancato rispetto delle norme sull'utilizzo dei corridoi di emergenza; l'uso di un veicolo sovraccarico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA