

Divieti al Brennero è scontro in Europa l'Ue sta con l'Italia contro l'Austria

Il tema al centro del Consiglio di oggi in Lussemburgo
«Aziende venete penalizzate. Bisogna dire basta ai ricatti»

Giorgio Barbieri / PADOVA

Sul Brennero si preannuncia battaglia oggi al tavolo del Consiglio dei ministri dei Trasporti dell'Unione europea che si tiene in Lussemburgo. L'Italia ed altri Stati membri, tra cui probabilmente la Germania, prenderanno una netta e decisa posizione contro i divieti e i limiti alla circolazione dei veicoli industriali nel tratto austriaco dell'asse del Brennero che, denunciano Confindustria e associazioni di categoria, danneggiano le imprese italiane che esportano verso i Paesi europei e con esse le imprese di trasporto merci che transitano attraverso il corridoio del Brennero.

«Si tratta di una situazione vergognosa che non ha scusanti, in pratica un diktat» spiegano Paolo Ugge e Alessio Sorio, rispettivamente presidente nazionale e segretario generale di Verona della Federazione degli Autotrasportatori Italiani (FAI) aderente a Conftrasporto, «come annunciato dal ministro Salvini al nostro 60° anniversario a Taormina, l'Italia e altri Stati membri diranno no a questo ricatto che impedisce alle nostre merci e al Made in Italy di viaggiare liberamente lungo l'asse del Brennero».

Resta dunque alta la tensione sul corridoio alpino del Brennero, il principale asse di collegamento tra l'Italia e l'Europa, Germania in testa. Dal 1° gennaio 2023 infatti l'Austria ha aumentato i pedaggi autostradali sull'asse austriaco del Brennero per i Tir con massa complessiva di 3, 5 tonnellate. A sua volta, il Land Tirolo ha proro-

gato fino al 31 dicembre 2023 l'esenzione per il traffico locale e per quello est-ovest dal divieto di circolazione settoriale per i Tir, penalizzando l'Italia e favorendo la Svizzera.

«Personalmente ritengo che la via da perseguire sia quella della ricerca di accordi», aggiunge Massimo Massotti, capogruppo del gruppo Industrie di trasporti e logistica di Confindustria Udine, «ma se l'Austria decide di non sedersi al tavolo è giusto che l'Italia chieda l'apertura di una procedura di infrazione. E da quanto leggo molti altri Paesi hanno garantito il loro supporto. Le motivazioni adottate per limitare i mezzi italiani sono infatti ormai superate, la questione ambientale sta a cuore a tutti i paesi europei, non solamente all'Austria. Per cui sono assolutamente sbagliati i divieti che invece vanno a penalizzare solamente il traffico proveniente dall'Italia».

Secondo gli studi di Conftrasporto lungo i valichi alpini transitano merci per un valore di 5 miliardi di euro all'anno, un quarto dei quali passano per il Brennero (1, 25 miliardi di euro). «La tutela ambientale», affermano, «è dunque un pretesto: i divieti colpiscono 900 mila tir di ultima generazione (Euro VI), in assoluto i meno inquinanti, e 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 sono poi una scusa per espandere ulteriormente il danno: colpiscono an-

che carichi di merce e mezzi ecosostenibili: così succede che un tir euro 6 carico di legname è considerato altamente inquinante».

La libera circolazione delle merci nell'Ue entra dunque nell'agenda delle priorità del Consiglio dei ministri dei Trasporti. Per la prima volta la delicata questione dei divieti ai mezzi pesanti in transito in Tirolo, imposti unilateralmente dal Governo della regione austriaca, più volte denunciata dalle organizzazioni del trasporto italiane, fa capolino nell'ordine del giorno delle istituzioni europee. «Connettere l'Italia è un'urgenza che riguarda anche la permeabilità dei valichi alpini», aggiungono a loro volta Ugge e Sorio, «Fai continuerà a battersi per ristabilire la libera circolazione nella Ue chiedendo di rimuovere gli ostacoli imposti dall'Austria al Brennero, dove, per i maggiori tempi di percorrenza legati al passaggio su rotaia (sistema ancora inadeguato) il danno per la nostra economia è enorme. L'Austria, che prende a pretesto la salvaguardia ambientale del Tirolo, sappia che la Fai e i suoi imprenditori sono favorevoli alla transizione green, convinti che la strada da percorrere sia quella della neutralità, non certo dei divieti stabiliti con prepotenza, e in barba al significato di Unione. Ricordiamo che il danno economico subito dall'Italia per ogni ora di ritardo nell'attraversamento del Brennero è di 370 milioni di euro su base annua».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LO SCONTRO SUL BRENNERO

WITHUB

00088

00088

**2,5 milioni**

i mezzi pesanti che transitano ogni anno

**1,25 miliardi di euro**

il valore delle merci che transitano ogni anno

**7 milioni**

le automobili che transitano ogni anno

**370 milioni di euro**

il costo su base annua pagato dal sistema produttivo per ogni ora di ritardo

**900.000**

i tir di ultima generazione colpiti dalle misure austriache



Un tir in transito lungo il confine del Brennero

Tir, i divieti al Brennero sul tavolo dell'Europa Le imprese: basta diktat

Autotrasporto

Oggi in Lussemburgo il summit con i ministri dei Trasporti della Ue

Marco Morino

Oggi l'attenzione di tutto l'autotrasporto italiano e delle imprese esportatrici sarà rivolta al Consiglio dei ministri dei Trasporti Ue riunito in Lussemburgo. Il governo italiano sarà rappresentato da Matteo Salvini. Il Consiglio discuterà il caso del Brennero: ovvero le limitazioni e i divieti alla libera circolazione dei Tir e delle merci lungo il corridoio alpino, il principale asse di collegamento tra l'Italia e l'Europa, imposti unilateralmente dall'Austria e in particolare dalle autorità del Tirolo per ragioni ambientali. Misure duramente contestate dall'Italia. Anche la Germania, nel tempo, si è avvicinata alle posizioni italiane e oggi il ministro dei Trasporti tedesco, Volker Wissing, potrebbe risultare un prezioso alleato di Salvini nel contenzioso con Vienna e con il Tirolo (sebbene la Baviera abbia manifestato una maggiore vicinanza alla linea politica del Tirolo). Le associazioni nazionali dell'autotrasporto, guidate da Anita (Confindustria) e Fai-Conftrasporto (Confcommercio), hanno chiesto alla Commissione europea l'apertura di una procedura d'infrazione contro l'Austria per violazione dei principi di libera circolazione delle merci. Un appello fin

qui senza esito.

Però il vertice di oggi in Lussemburgo potrebbe segnare una svolta in questa delicata questione: per la prima volta, infatti, il caso Brennero entra ufficialmente nell'agenda delle priorità delle istituzioni europee. La partita è tutta da giocare e il ministro Salvini ha già promesso battaglia. Dice Paolo Uggè, presidente della Fai: «Come annunciato dal ministro al nostro 60esimo anniversario a Taormina (sabato 27 maggio, ndr), l'Italia e altri Stati membri diranno no a questo ricatto che impedisce alle nostre merci e al made in Italy di viaggiare liberamente lungo l'asse del Brennero. Connettere l'Italia è un'urgenza che riguarda anche la permeabilità dei valichi alpini». Secondo Uniontrasporti (Camere di commercio) i divieti austriaci causano danni all'economia italiana per oltre 250 milioni di euro l'anno. Anche perché, al momento, la ferrovia non rappresenta ancora una valida alternativa al trasporto su strada.

Tra i divieti in vigore in territorio austriaco ci sono: il divieto di transito notturno per i Tir, i divieti di circolazione del sabato mattina, il sistema di dosaggio a Kufstein (cioè transita solo un limitato numero di veicoli ogni ora) e il divieto settoriale di determinate tipologie merceologiche (è vietato trasportare alcune categorie di merci). Afferma Thomas Baumgartner, presidente di Anita: «Siamo molto soddisfatti che finalmente gli Stati membri abbiano deciso di prendere una netta posizione nei confronti degli inaccettabili divieti di circolazione imposti dall'Au-

stria, che discriminano le imprese italiane. L'Italia esporta oltre il 60% della propria produzione attraverso i valichi alpini. Confido che questa sia la strada giusta, una volta ristabilita la legalità, per trovare assieme le soluzioni adatte per far collimare le esigenze degli Stati di questa importante arteria con quelle dell'intero sistema economico italiano, in un contesto di massima tutela ambientale».

La centralità del corridoio del Brennero per l'export del nostro Paese è stata confermata da un recente studio pubblicato dalla Provincia autonoma di Bolzano: nell'ultimo anno le esportazioni di prodotti altoatesini, dove al secondo posto dopo le mele svettano i prodotti destinati al settore dell'automotive tedesco, che nella maggior parte dei casi richiedono trasporti "just in time", hanno fatto registrare un incremento del 16% rispetto al 2021, evidenziando inoltre come quasi un terzo dell'export totale della regione sia diretto verso la Germania.

«A pagare le conseguenze delle misure del Tirolo sono anche gli autisti, spesso costretti a rimanere fermi in coda per ore senza poter accedere ai servizi igienici a causa del dosaggio a Kufstein. Alcuni dei nostri autisti si rifiutano addirittura di attraversare il Tirolo per risparmiarsi questo supplizio» denunciano congiuntamente le associazioni dell'autotrasporto italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'Italia si batte per
ristabilire il principio
della libera circolazione
delle merci: cruciale
il ruolo della Germania**



Superficie 27 %

LA POSTA IN GIOCO

00088

00088

Corridoio strategico

Attraverso il corridoio Scan-Med (Scandinavo-Mediterraneo), di cui il Brennero rappresenta un asse portante, l'Italia esporta il 32% di tutto l'export verso l'Europa con un interscambio di merce di circa 170 miliardi l'anno, di cui il 30% viaggia su ferrovia. Anita ha calcolato che le restrizioni alla circolazione stradale imposte dal Tirolo hanno procurato finora un danno di circa 1,2 miliardi di euro al sistema economico nazionale



Trasporto merci su strada. Incolonnamenti di Tir