

## TRASPORTI

# Brennero, l'Austria alla guerra dei Tir. L'obiettivo è trasferire le merci sui treni

Stop per carta, cereali, cemento, calce, tubi e profilati. Gli autotrasportatori: è un freno alla concorrenza

PAOLO BARONI  
ROMA

L'ultimo atto della guerra ai Tir che da anni contrappone Italia ed Austria sta andando in scena in questi giorni. Da inizio mese, infatti, sono entrati in vigore nuovi sbarramenti che limitano ulteriormente il transito del traffico pesante al valico del Brennero. Il Land del Tirolo, in particolare, spinge perché si utilizzino di più il treno e per questo ha stilato un nuovo elenco di merci che i mezzi su gomma non possono più trasportare nel tratto di A12 di sua competenza compreso tra Langkampfen e Ampass. Parliamo di carta e cartone, di prodotti a base di oli minerali fluidi, di cemento, calce e gesso, di tubi e profilati, cavi e di cereali. Si tratta di prodotti che vanno ad aggiungersi a quelli già colpiti da analoghi divieti introdotti in precedenza relativi a legname in tronchi, sughero, minerali ferrosi e non ferrosi, marmo, travertino e piastrelle in ceramica, oltre a rifiuti, pietre, terre e materiali di risulta e detriti.

«La misura è colma - protesta il vicepresidente di Confindustria e Fai-Contrasporto, Paolo Uggè -. Diciamo basta all'Austria perché il nostro sistema economico, a cominciare da quello produttivo, non può più sopportare l'atteggiamento tirannico di un Paese

se che, con il pretesto dell'ambiente, danneggia sistematicamente la nostra economia esentando invece dai divieti i suoi Tir, come se i mezzi pesanti austriaci spargessero nell'aria essenze floreali».

## Quanto ci costano i blocchi

Contrasporto calcola che, per ogni ora di ritardo nell'attraversamento del Brennero, l'economia italiana debba sopportare più di 370 milioni di euro di maggiori costi ogni anno. Secondo i dati di Uniontrasporti-Unioncamere il 70% dei flussi import/export Italia-Europa passa per le Alpi, e il Brennero da solo assorbe un quarto dei transiti per un totale di 2,4 milioni di Tir all'anno. L'interscambio tra l'Italia ed i paesi del corridoio scandinavo-mediterraneo supera i 200 miliardi di euro l'anno. Tutte merci che nel 93% dei casi vengono trasportate su strada passando appunto per il valico che collega Italia ed Austria. L'inasprimento del divieto settoriale entrato in vigore a inizio anno si aggiunge al divieto di transito notturno dell'autostrada Install A12, dove viene applicato un pedaggio triplicato, al divieto di circolazione nei sabati e ai vari sistemi di dosaggio con cui la polizia austriaca rallenta tutto il traffico pesante in transito dall'Italia e viceversa.

2,4

i milioni di mezzi pesanti che ogni anno transitano lungo il valico alpino

212

i miliardi di euro di interscambio tra l'Italia e i Paesi del Nord Europa

Le nuove disposizioni si vanno ad aggiungere a quelle introdotte lo scorso agosto dal governo del Tirolo che ha vietato la circolazione agli autotreni Euro 4 (gli euro 5 seguiranno nel 2021), incluso gli Euro 6 immatricolati prima del 31 agosto 2018 nei divieti settoriali e anticipato al sabato mattina il divieto di transito nei fine settimana di gennaio e febbraio. Fino ad oggi le proteste dei governi italiano e tedesco ed il



L'Austria ha imposto nuove limitazioni al traffico pesante su gomma al valico del Brennero

pressing sulla Commissione Ue non hanno portato ad alcun risultato. Ed ora le imprese di trasporto guardano con grande preoccupazione l'insediamento del nuovo esecutivo verde-turchese austriaco.

## Il rischio dei Verdi al governo

Il presidente di Anita Confindustria, Thomas Baumgartner, denuncia a tempo le pratiche anticoncorrenziali messe in atto dall'Austria, segnalando tra l'altro che nel pro-

gramma del nuovo esecutivo si parla di tenere basso «il prezzo del gasolio per il traffico locale delle merci, ma non per il traffico tra Italia/Alto Adige e gli stati membri dell'Europa del Nord, per il quale dovrebbe venire vietato il rifornimento in Austria». Di fatto, spiega, «si tratta di una inequivocabile discriminazione a favore della produzione austriaca, della sede commerciale austriaca e dei trasportatori austriaci che potranno godere di prezzi di

carburante a minor costo».

E il governo italiano? «Abbiamo posto la questione a ben tre ministri, da Delrio alla De Micheli, passando per Toninelli. Niente da fare: non sono servite lettere, carte bollate, viaggi a Bruxelles, strette di mano per accordi mai rispettati», spiega Uggè. Che ora chiede che l'Italia «faccia muro in Europa su qualsiasi iniziativa finché la questione con l'Austria non verrà risolta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CLAUDIO COMINI presidente dei camionisti dell'Assoartigiani Trento: "Ci ascoltino o sarà blocco" "Per le nostre imprese costi su del 20% Ma la ferrovia non è ancora competitiva"

### INTERVISTA

MARIA ROSA TOMASELLO  
ROMA

«La situazione sta peggiorando, ma sapevamo che sarebbe accaduto. L'Europa non ascolta. Italia e Germania adesso si stanno parlando, ma bisognava discuterne un anno fa. Siamo in ritardo, e il risultato è che le nostre imprese devono fronteggiare costi maggiori del 15-20% e hanno tempi più lunghi per ogni trasporto di 3-4 ore a causa delle procedure di carico e scarico dai treni».

Claudio Comini, presidente

degli autotrasportatori dell'Associazione artigiani di Trento, annuncia che la pazienza degli imprenditori è ormai al limite. «Noi aspettiamo, e ci auguriamo che si riesca a far ragionare l'Austria, che è un Paese di transito per le merci dirette in nord Europa. In caso contrario, dovremo bloccare il traffico pesante in entrata in modo da far capire agli austriaci quali disagi stiamo affrontando. Non possiamo fare altro».

**I nuovi divieti sono ormai in vigore. Qual è la situazione?**

«Non possiamo trasportare numerose tipologie di merci neppure con autocarri euro 6 immatricolati dopo giugno 2018, quando in Austria gira-



CLAUDIO COMINI  
PRESIDENTE  
AUTOTRASPORTATORI DI TRENTO

In certi momenti c'è una coda di mezzi pesanti che va da Bolzano al Brennero: sono 80 chilometri di mezzi col motore acceso che inquinano

no mezzi euro 2 ed euro 3 mentre a noi impongono veicoli ecologici, di notte non possiamo circolare. Ma quale mezzo produce un inquinamento acustico maggiore, un treno o un autocarro? Questo non è un problema ecologico, ma politico. Ed è un problema del Paese, non solo del Trentino».

## Quali le conseguenze a carico degli autotrasportatori?

«Le ricadute sui tempi, che per noi rappresentano un costo, sono gravose. Il prezzo del treno pesa per un 15-20% in più. Il problema è che oggi la ferrovia non è competitiva, dobbiamo aspettare il tunnel del Brennero nel 2027, e intanto cercare di non mettere ostacoli... A questo vanno aggiunti i mancati trasporti, perché se non ci sono tempi di consegna precisi, molte aziende scelgono altre vie. E le penali. Adesso vorrebbero aumentare anche i pedaggi da Verona a Monaco. Non è sostenibile».

## Esistono alternative per portare le merci oltreconfine?

«Beh, qualcuno può scegliere al-

tre soluzioni: adesso per esempio ci sono moltissimi furgoni polacchi, veicoli da 35 quintali, che trasportano ogni genere di merce, che non ha alcun tipo di limitazione e possono praticare prezzi davvero bassi. Del resto già oggi gli autotrasportatori italiani che fanno i viaggi internazionali sono appena il 25%. Il resto è in mano alle ditte dell'Est Europa o a ditte italiane che hanno delocalizzato per ridurre i costi e sostenere la concorrenza».

## Siete pronti alla protesta?

«Io mi auguro che si trovi prima una soluzione, vedremo a fine gennaio. Fino a che c'è possibilità di dialogo bisogna parlarsi, altrimenti useremo le armi che abbiamo, e io credo che dovremo bloccare il traffico in entrata. L'Austria sostiene che il tema è ambientale, ma oggi, a causa dei controlli sulle merci, in certi momenti c'è una coda di mezzi pesanti che va da Bolzano al Brennero: sono 80 chilometri di mezzi col motore acceso, e forse questo inquinamento non arriva anche in Austria?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA