



Comunicato stampa

## **Brennero: in arrivo limitazioni al traffico dei Tir A rischio le esportazioni italiane**

Roma, 19 giugno 2019 – Sono in arrivo pesanti limitazioni al traffico delle merci italiane diretto verso l’Austria, la Germania e i Paesi del Nord Europa. Il 1° agosto, infatti, entreranno in vigore le nuove norme varate dal Governo del Tirolo per contenere la circolazione dei tir al Passo del Brennero. Il provvedimento mette a rischio una quota importante delle nostre esportazioni. Infatti, l’interscambio commerciale tra l’Italia e i Paesi del Corridoio Scandivano-Mediterraneo, di cui l’asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200miliardi di euro l’anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada, passando, appunto, per il valico alpino.

Di fronte a questa violazione del diritto comunitario sulla libera circolazione delle merci, il sistema delle Camere di commercio, su iniziativa delle Camere dell’Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto e con il supporto di Uniontrasporti, è sceso in campo, realizzando uno studio nel quale vengono presentate le forti criticità collegate all’iniziativa unilaterale del Land tirolese e avanzate una serie di controproposte.

*“Il Brennero è un canale oggi insostituibile per il flusso delle merci dall’Italia verso l’Europa. E viceversa”. E’ quanto sottolinea il **presidente di Unioncamere Carlo Sangalli**, secondo il quale “questi provvedimenti, decisi unilateralmente, avranno, se non saranno rivisti, ricadute a dir poco preoccupanti per le nostre imprese e per le economie locali: nel breve termine con un rallentamento delle vendite italiane all’estero e nel lungo termine, addirittura, con la sostituzione dei nostri prodotti”. “Il sistema camerale italiano – evidenzia il presidente - è totalmente favorevole alla riduzione dell’inquinamento e, quindi, anche a formulare soluzioni diverse e modalità più sostenibili e avanzate. Ma la soluzione deve inquadrarsi in una strategia complessiva dei trasporti attraverso l’arco alpino, il più possibile condivisa. E queste decisioni - conclude - vanno assunte a livello adeguato che è quello europeo”.*

### **Vincoli e possibili alternative**

Ad ottobre 2018, l’Assemblea del Land Tirolo ha varato, all’unanimità, un insieme di limitazioni al traffico pesante di attraversamento del Passo del Brennero che potrebbe entrare in vigore da agosto 2019. Sono previsti, tra l’altro, il divieto di circolazione dei tir euro 4 (gli euro 5 seguiranno nel 2021), l’inclusione dei tir euro 6 nel “divieto settoriale” (che già riguarda specifici prodotti) e l’anticipo del divieto al sabato mattina nei fine settimana di gennaio e febbraio. Per il nostro paese l’attraversamento dell’arco alpino rappresenta l’unica via per raggiungere i mercati esteri di riferimento. Più del 70% dei flussi import/export tra l’Italia e il resto dei paesi europei attraversa le Alpi. E l’84% dell’interscambio tra l’Italia e l’Ue28 è trasportato con i Tir su strada.

Per ulteriori informazioni:

06.4704 264-350 / 348.9025607-331.6098963



La sfida della sostenibilità – ribadisce il sistema camerale nello studio - è favorire la mobilità di persone e merci in modo compatibile con l'ambiente: questo obiettivo non si raggiunge con i divieti, che non diminuiscono i trasporti ma li rendono meno efficienti producendo costi e inquinamento aggiuntivi, bensì puntando sull'innovazione. Lungo il Brennero, l'alternativa ferroviaria efficace e performante sarà attiva solo tra 10 anni. Fino ad allora, i flussi commerciali devono poter scegliere le modalità di trasporto migliori senza alcun vincolo unilaterale. Nella consapevolezza che la Regione alpina è un patrimonio dell'umanità da preservare, le Camere di commercio hanno quindi stilato un primo elenco di misure alternative.

Tra queste, il fatto di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per rinnovare il proprio parco veicolare prima di introdurre divieti di transito; l'eliminazione del divieto notturno 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; l'introduzione di una riduzione dinamica della velocità per tutti i veicoli, magari in particolari tratti e giornate.

### **L'interscambio commerciale**

L'interscambio commerciale del nostro paese con i Paesi che insistono lungo la traiettoria del Corridoio Scandivano-Mediterraneo (Austria, Germania, Danimarca, Svezia, Norvegia e Finlandia e tre paesi dell'Est Europa, Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca), nel 2018 è stato pari a **212.569 milioni euro**, cui corrispondono 80.744 mila tonnellate trasportate via camion e via treno.

Le esportazioni verso i Paesi dell'asse Scandinavo-Mediterraneo rappresentano in media il 5,8% del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato. Al netto di una quota di traffico per cui non è dichiarata la modalità di trasporto, la strada incide per il 93% nelle esportazioni verso questi territori, mentre la ferrovia non va oltre il 4%. La differenza è dovuta soprattutto alla qualità bassa della rete ferroviaria esistente lungo il Brennero, caratterizzata da forti pendenze e da standard tecnologici non adeguati, che rendono il trasporto ferroviario costoso e poco attraente, in particolare per i prodotti a basso valore aggiunto.

L'aumento degli scambi commerciali dell'Italia con l'Europa ha comportato nell'ultimo biennio un aumento del traffico di merci attraverso i valichi alpini che uniscono il nostro paese al resto del continente. Nel 2017 le tonnellate complessive che hanno attraversato l'arco alpino sono state più di 216 milioni. Oltre 2/3 hanno viaggiato utilizzando la modalità stradale. Il Brennero è il valico maggiormente utilizzato, con oltre 49 milioni di tonnellate transitate (+5,38% rispetto al 2016, corrispondenti a 2,5 milioni di tonnellate). Il valico è diventato il punto di passaggio privilegiato per il trasporto su gomma, anche per aggirare i divieti che nel frattempo la Svizzera ha imposto al traffico pesante. Il traffico stradale in corrispondenza del Brennero è aumentato del 18% dal 2014 al 2017, più della media dell'intero arco alpino che corrisponde al 12%.