

Dal primo novembre in Tirolo niente mezzi pesanti Euro 3 ed Euro 4 che trasportano certe tipologie di merci  
Comini: «Paghiamo scelta politica per il trasporto delle merci a basso prezzo»

# ALLARME Tir: il divieto austriaco

Gli autotrasportatori artigiani: «Questa è concorrenza sleale. Intervenga il Governo»

**DOMENICO SARTORI**

d.sartori@ladige.it

È allarme tra le imprese artigiane dell'autotrasporto. Il divieto di transito settoriale delle merci entrato in vigore in Austria dal 1° novembre rischia di metterle ancora di più fuori mercato. È un divieto che ieri l'altro, alla conferenza sulla mobilità della Macroregione Eusalp, a Innsbruck, il presidente del Tirolo, Günther Platter, ha difeso con vigore: «Dobbiamo pensare alla crescita dell'economia ma anche a migliorare le condizioni di vita della popolazione residente e mantenere allo stesso tempo anche le possibilità di spostarsi tra i territori». E, a giustificazione della reintroduzione del divieto (l'Austria l'aveva già fatto, ma era stata costretta da Bruxelles a ritirare il provvedimento, ndr), Platter ha spiegato che «solo nel mese di agosto 2016 sull'asse del Brennero il traffico pesante è cresciuto del 15% rispetto all'anno scorso». Da qui la proposta di «ripensare anche alla politica dei pedaggi e a un "pedaggio di corridoio" tra München e Verona». Scenari futuri, che hanno a che fare anche con il rinnovo della concessione dell'A22 e la relativa politica tariffaria concordata con il Governo. Intanto, gli autotrasportatori trentini fanno i conti con il nuovo divieto: l'Austria vieta la circolazione dei mezzi pesanti con peso superiore alle 7,5 tonnellate sull'autostrada A12, nonostante la contrarietà

Autotrasporto dall'Est, delocalizzazione compresa, aumentato del 700% in cinque anni in autostrada. «Lì ci sono autisti pagati al massimo 400 euro al mese, che lavorano come schiavi»

espressa dalla Commissione europea che giudica il divieto sproporzionato rispetto agli obiettivi dichiarati di riduzione dell'inquinamento causato dai Tir. Il divieto, per adesso, esclude i veicoli Euro 5; per loro lo stop scatterà da maggio 2017. E potranno liberamente circolare, almeno fino al 2018, gli Euro 6. In concreto, il divieto riguarda i veicoli Euro 3 ed Euro 4, che trasportano alcune tipologie di merci: legnami, sughero, pietre, terra, marmo, rifiuti, minerali ferrosi e non ferrosi, acciaio (ma non quello per cemento armato e da costruzioni), veicoli, piastrelle in ceramica. Gli autotrasportatori considerano però una furbata il fatto che il divieto non valga per i trasporti interni, con partenza e arrivo in Tirolo. Come se i veicoli Euro 3 ed Euro 4 austriaci non inquinassero. «Stiamo lavorando a Bruxelles per tornare gli effetti di questo nuovo divieto», dice **Claudio Comini**, presidente

750

**AUTOTRASPORTO ARTIGIANO**

Sono 750 le ditte artigiane dell'autotrasporto che operano in Trentino, 450 sono quelle aderenti ad Assoartigiani

20

**AUTOTRASPORTO DI CONIFINDUSTRIA**

Sono 20 le ditte trentine associate a Confindustria, per un totale di 1.100 addetti. Erano 30 nel 2008

degli autotrasportatori di Assoartigiani del Trentino «il nostro problema è dovuto al fatto che la maggioranza di noi impiega gli Euro 3. Perché l'Austria decide e agisce e il Governo italiano non ci difende? Questa è concorrenza sleale. Se il Governo non interviene è per scelta politica, perché ritiene che trasportare le merci a basso prezzo possa favorire l'industria, indipendentemente da chi e come le trasporta». La reintroduzione del divieto austriaco, pur modulata diversamente rispetto al passato (tanto che non crea problemi alle aziende più grosse che hanno rinnovato il parco veicoli) è ritenuta assolutamente negativa da Comini. In Trentino ci sono 750 imprese artigiane dell'autotrasporto, 450 iscritte ad Assoartigiani. È il divieto impatta su una situazione già difficile. «Negli ultimi 4-5 anni» dice Comini «è stato un preoccupante aumento, del 700%, di trasporti dichiarato dai Paesi dell'Est, mentre è calato del 37% quello di ditte nazionali. E si tratta spesso di ditte italiane, anche trentine, che hanno delocalizzato, per risparmiare sul costo del lavoro». Al recente meeting di Mezzocorona degli autotrasportatori, organizzato con la Camera di commercio, è stato spiegato che ci sono «autisti dell'Est pagati al massimo 400 euro al mese». «Lavorano come schiavi» dice Comini. «È anche a causa della concorrenza che il parco mezzi tra gli artigiani invecchia. Una volta si cambiava il camion ogni 5 anni, oggi ogni 8».

Una manifestazione di autotrasportatori al valico del Brennero. Sopra, a sinistra, Claudio



Carlo Costa, direttore generale di Autobrennero spa

**Merid** | Dato registrato nei primi dieci mesi del 2016. Si è tornati ai livelli record del 2008, prima della crisi

## Traffico pesante: più 4% sull'A22

**Claudio Comini**, presidente degli autotrasportatori trentini di Assoartigiani, dice che per ora gli effetti del divieto, introdotto da inizio mese, ancora non si vedono. Ma per le aziende artigiane, che in grossa maggioranza non hanno rinnovato il parco mezzi, è questione di tempo. «Nell'Unione europea dovrebbero esserci leggi e costi uguali per tutti, questo è il problema. O il Governo italiano dovrebbe fare come in Germania e in Francia: lì hanno introdotto leggi a tutela dei lavoratori e delle ditte di autotrasporti nazionali. Perché» aggiunge Comini «oggi il costo è per noi, tutto compreso (pedaggio, stipendio autista, gasolio, oneri finanziari) di 1,40 euro a km; per una azienda che ha delocalizzato in Romania, Bulgaria, Polonia, Slovacchia, anche in Slovenia, è di 0,80-0,90 euro a km. Si guardino le targhe in transito sull'A22 e si valuti

**IL DIRETTORE**

**Siamo a dodicimila mezzi al giorno: un segnale della ripresa dell'economia**

**Carlo Costa (A22)**

l'età degli automezzi per capire cosa sta succedendo. Niente contro Arcese, ma ci sono lavoratori a casa e poi vedi il piazzale di Rovereto pieno di stranieri...». Per avere una valutazione seria degli effetti del nuovo divieto austriaco, è troppo presto. «Bisogna aspettare almeno la fine del mese» spiega il direttore di Autobrennero, **Carlo Costa** «quando sarà possibile fare il raffronto, tra giorno per giorno, tra novembre 2015 e novembre 2016». Il direttore di A22 non

vuole entrare nel merito delle scelte politiche in materia di trasporto, ma comprende il disagio delle aziende artigiane del settore. «Servirebbe», si limita a dire «univocità negli interventi governativi». Quello che in concreto accade è che le aziende insediate nei Paesi dell'Est hanno potuto beneficiare dei contributi Ue per rinnovare il parco mezzi, ma sono in grado di spiazzare gli autotrasportatori italiani e trentini grazie ad un costo del lavoro molto più basso. Per giustificare la reintroduzione del divieto settoriale, modulato per contenere il transito dei veicoli più inquinanti Euro 3 ed Euro 4 sull'A12 austriaca, il governatore del Tirolo ha detto che in agosto, al Brennero, è stato registrato un aumento del traffico pesante del 15%. «È così? «Posso dire che il traffico pesante è comunque in aumento. Nei primi dieci mesi

dell'anno, sfiora il 4%. Ed un aumento molto significativo», risponde il direttore di A22 «il traffico giornaliero medio è di 42 mila veicoli, ai livelli del record assoluto del 2008». A livelli pre-crisi? «Sì, quel record è già stato superato per i mezzi leggeri, per quelli pesanti, siamo a 12 mila veicoli, vicino ai livelli massimi, che probabilmente raggiungeremo entro l'anno». Il dato sul recupero del traffico pesante è significativo, aggiunge Carlo Costa, perché «è efficace per fare una valutazione della ripresa dell'economia». C'è però un lato temporale di cui tenere conto, dice il direttore di A22: «Il traffico pesante è soprattutto al servizio della grande industria, ci vuole qualche mese per coglierne gli effetti sull'indotto. Ma l'incremento del trasporto merci tra il Mediterraneo e l'Unione europea segnala una ripresa dell'economia».

**Do. S.**



Traffico di mezzi pesanti sull'autostrada A22 tra Bolzano e Trento

L'amministratore delegato della Fercam: «L'Austria punisce i vicini che non votano in Tirolo. Scelta senza senso: sono i camion che inquinano, non le merci». Eurotunnel: «Utile se il settore ferroviario sarà liberalizzato»

# Baumgartner: «Ci fa vivere ma è un divieto discriminante»

In Trentino, la crisi ha «toccato» pesantemente anche gli autotrasportatori associati a Confindustria. Cerano una trentina di aziende, nel 2008. Oggi, sono 20, con 1.100 addetti. Le presiede **Lucio Sandri**, che dice: «La reintroduzione del divieto settoriale in Austria, con l'*escamotage* degli Euro 3 ed Euro 4 per farlo dire a Bruxelles, non è un bel segnale, anche se le nostre imprese si sono attrezzate e la maggioranza di chi fa estero è oggi dotata di mezzi Euro 5 ed Euro 6». **Thomas Baumgartner**, amministratore delegato del colosso multinazionale Fercam (1.800 addetti di cui 500 austriaci, 2.400 mezzi, 200 mila trasporti all'anno, di cui la metà attraverso il Brennero, e 633 milioni di fatturato nel 2015), è presidente di Anita, la più antica associazione di imprenditori dell'autotrasporto merci in Italia, aderente a Confindustria. **Presidente Baumgartner, avete già registrato i primi effetti del nuovo divieto austriaco?**

«Per ora, nessuna segnalazione particolare. Ma è un compromesso che ci farà

vivere: come Anita abbiamo adeguato i mezzi di trasporto a limiti Euro 5 ed Euro 6. So che gli artigiani sono contrari e che anche le associazioni tedesche si stanno muovendo. Ma gli Euro 6 sono sul mercato da quattro anni, è anacronistico girare ancora con mezzi inquinanti come gli Euro 3, anche perché ci sono i contributi per sostituirli».

**È un divieto accettabile?**  
«No, è discriminante. Perché il Tirolo non pone le stesse condizioni per il traffico interno? Oggi, se un autotrasportatore parte da Innsbruck per scaricare legname in Germania, non è obbligato a usare mezzi Euro 5 o 6. Tutto ciò ha un impatto positivo sull'economia locale. Punire i vicini che non votano in Austria, è facile».

**Altri aspetti che non la convincono?**  
«Il divieto settoriale non ha senso in sé: per ridurre l'impatto ambientale del gas di scarico, non serve impedire il trasporto di determinati prodotti. Sono i camion che inquinano, non le merci caricate. Così un Euro 3 che trasporta televisori può transitare e, in futuro, un Euro 6 che

trasporta legname no. La discriminazione verso i prodotti italiani e tedeschi, a vantaggio di quelli austriaci, è evidente».

**L'alternativa è la RoLa?**  
«Sì, ma il trasporto combinato su treno costa di più, anche il 20% in più, soprattutto per le tratte fino 500 km».

**Come Anita prenderete posizione?**  
«Ci sarà consiglio nazionale la prossima settimana, in quella sede valuteremo se accettarlo o meno. Credo che la Commissione europea si muoverà, perché il divieto è un oggettivo impedimento alla libera circolazione delle merci».

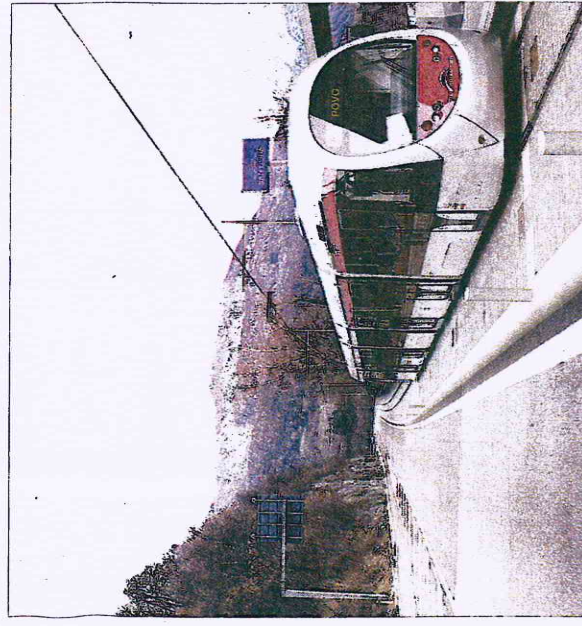
**Con l'apertura dell'Eurotunnel cambierà tutto?**  
«Dipende. Per noi imprenditori del settore contano solo due elementi: qualità/affidabilità del servizio e prezzo. Se il vettore ferroviario sarà efficiente, cambierà qualcosa, altrimenti no. Oggi sui due binari della linea del Brennero passano 140 treni al giorno, ma potrebbero passarne 240. Sa perché? Il settore ferroviario è in mano a pochi operatori, andrebbe liberalizzato».

Do, S.  
Thomas Baumgartner, presidente di Anita



**Il progetto** | Martedì 15 serata dibattito a Cagnola

**Mobilità per la collina: mobilitate le Circoscrizioni. Confronto sul Ring**



Proposta «Ring»: la fermata del tram a San Donà sulla ex statale 47

L'iniziativa è inedita. Perché mai è accaduto che tre Circoscrizioni si mettessero insieme per affrontare una questione «calda» come la mobilità. Ma la scelta dei presidenti delle Circoscrizioni di Villazzano (**Luigina Bazzanella**), Povo (**Sergio Casetti**) e Cagnola (**Armando Stefani**) è chiara: è tempo di affrontare seriamente l'ipotesi di un sistema alternativo alla gomma per la mobilità tra la città e la collina. È tempo di farlo, perché il Comune sta avviando la costruzione di un nuovo Piano regolatore, e la pianificazione urbanistica non può prescindere dalle infrastrutture e dai sistemi del trasporto. Le tre Circoscrizioni hanno organizzato una serata *ad hoc*, martedì prossimo 15 novembre, alle 20.30 presso la sala polivalente del Centro civico di Cagnola. Vi parteciperanno: **Mauro Gilmozzi**, assessore provinciale alle infrastrutture e ambiente, che dovrà spiegare a che punto è la programmazione di un sistema alternativo alla gomma; i progettisti urbanisti **Alessandro Busana** e **Daniela Cappellotti** di «Campomarzio», che presenteranno il progetto «Ring»; e l'assessore all'urbanistica e alla mobilità **Paolo Biasioli**, per spiegare il punto di vista del Comune. Sono anche previsti gli

**Corrado Segatta**, mobilità manager di Fbk, **Paolo Fontana**, direttore dell'Opera universitaria, **Marco Cattani**, vicepresidente di Trentino Trasporti, **Laura Cattani** della Consulta degli studenti universitari ed **Emanuele Lombardo**, presidente della Commissione urbanistica e mobilità del Comune. L'inquinamento e l'intasamento stradale del traffico automobilistico da e per la collina est di Trento è il dato di partenza. Sul tavolo, a parte la vecchia ipotesi di funicolare tra piazza Venezia e Mesiano, c'è solo la proposta di ampio respiro del «Ring», anello tramviario che utilizzerebbe l'attuale ferrovia della Valsugana nel tratto cittadino e la ex statale 47, creando un asse forte lungo via Brennero. È la proposta di Campomarzio, presentata nei giorni scorsi in municipio all'assessore **Paolo Biasioli** e al dirigente che si occupa del nuovo Prg, l'architetto **Giuliano Stelzer**. Il progetto sarà, presentato poi, il 16 novembre, alla Commissione urbanistica comunale. «È un progetto da valutare nel percorso del nuovo Prg», dice **Biasioli** ai nodi critici sono legati all'impatto economico per realizzare il bypass ferroviario da Pergine a Trento nord, per liberare l'attuale linea della Valsugana. Ma

## SODDISFA LA TUA SETE DI SHOPPING

G6111114



Ritaglia questo coupon e presentalo alla cassa

**BUONO VALIDO  
PER 1 CONO GELATO  
DA RITIRARE PRESSO  
GELAT-ONE  
(PIANO TERRA)**

Da utilizzare entro il 19/11/2016

## Il tuo centro commerciale a Trento

Oltre 40 punti vendita a tua disposizione, ampio parcheggio su 3 livelli, aperture speciali e molto altro ti aspetta da Bren Center.

**Bren Center**

Via Giovanni Battista Trener, 16, Trento Nord

Seguici su **facebook** e su **www.brencenterrento.it**