

## IL BLOCCO

# Tir col contagocce in Tirolo Ira degli autotrasportatori

Al Brennero contingentati i mezzi pesanti in transito. Limiti in vigore fino a luglio  
Chiandussi: così si penalizzano le imprese e anche le esportazioni italiane

di Elena Del Giudice

UDINE

Venticinque giorni di “numero chiuso”, da qui a luglio, per i camion in transito al Brennero, e ieri era uno di quei giorni. E questo grazie ad un provvedimento unilaterale del governo del Tirolo austriaco che pesa come un macigno per le imprese dell'autotrasporto friulgiuliano, veneto e del nordest in generale, ma che è avvenuto nella totale indifferenza del Paese.

«Chiediamo l'intervento delle istituzioni per salvaguardare la massima reciprocità. Non è possibile che un Paese Ue prenda decisioni simili in modo unilaterale. Ci va di mezzo un intero sistema Paese». Così il presidente di **Confartigianato** Trasporto Fvg, Pierino Chiandussi.

«A risentirne, infatti, non saranno solo gli autotrasportatori – prosegue Chiandussi –, poiché l'export, voce importantissima della nostra economia, verrà penalizzato da tale decisione». Il presidente ribadisce perciò «l'intervento delle istituzioni», poiché «nell'Unione europea ci vogliono regole comuni. Vi immaginate – conclude – se l'Italia decidesse improvvisamente un contingentamento a Ferneti e Sant'Andrea per limitare gli ingressi dei mezzi dall'Est Europa?»

La norma prevede un nume-

ro massimo di 300 automezzi all'ora (uno ogni dodici secondi) sull'autostrada dell'Inntal. Il filtro è posto a Kufstein Nord e riguarda i camion provenienti dalla Germania e diretti verso sud. Il calendario dei divieti mostra per ora 25 date, da marzo a luglio (22 marzo, 3, 5, 26 e 30 aprile, 2, 7, 8, 11, 22, 23, 24, 28, 29, 30 maggio, 1 e 2 luglio) e sono quelle dove si è registrato il maggior traffico sull'asse del Brennero analizzando i flussi da settembre 2016 a febbraio 2018.

La motivazione, ma per gli autotrasportatori è più una “scusa” è sempre la stessa: ridurre l'inquinamento e preservare la salute degli abitanti. Un fine nobile che riguarderebbe però tutte le principali direttrici delle merci. Ad esempio nel tratto autostradale Brescia-Padova transita, ogni giorno in media, quasi 70 mila mezzi pesanti; superano i 40 mila nella tangenziale di Mestre.

Sulla A4 Trieste-Venezia i veicoli in transito sono mediamente oltre 46 mila, di cui oltre 10 mila sono veicoli pesanti. Secondo un recente rapporto della **Cgia** di Mestre, le tratte autostradali italiane che hanno recuperato i flussi di traffico del 2007 sono state l'A5 Aosta-Trafo del Monte Bianco (+16,2 per cento), la T1 Traforo del Monte Bianco (+8,6 per cento) e l'A22

del Brennero-Verona (+2,3 per cento).

Cifre impressionanti rispetto ai 200 mila transitati nei primi 2 mesi del 2018 sulla parte austriaca dell'asse del Brennero, «eppure nessuno pensa, neppure per un istante, di contingentare il traffico nel nord Italia - è il rilievo degli autotrasportatori di **Confartigianato** Fvg». Il governo austriaco invece, in modo unilaterale, mette a rischio il traffico Italia-Germania, una direttrice fondamentale per raggiungere i mercati di Germania, Austria e Paesi Scandinavi, naturale sbocco di moltissime delle merci prodotte a nordest».

«Rendere sostenibile l'economia dei trasporti è certamente necessario ma ciò va fatto – secondo il presidente degli autotrasportatori artigiani del Veneto - rispettando doverosamente i tempi della pianificazione degli interventi infrastrutturali. Sicuramente nel prossimo decennio sarà ancora una volta la gomma (anche se bistrattata) a dovere sopprimere al trasferimento delle merci crescendo e dotandosi di veicoli a basso impatto ambientale».

Nel frattempo però è necessario un intervento dell'Ue che può prevedere una procedura che impedisca che uno Stato membro attui iniziative unilaterali che possono limitare la libera circolazione delle merci.

## Anche Autovie Venete pensa a come fermare i camion al confine

Il blocco dei Tir ai confini con l'Austria e la Slovenia potrebbe scattare anche sulla A4, ma solo in caso di emergenza dovuta a incidenti o gravi problemi alla circolazione, che potrebbero mandare in tilt l'arteria. Se la rete non dovesse reggere l'urto di un numero troppo elevato di veicoli, con gli inevitabili ingorghi che minano la sopportazione anche degli automobilisti più pazienti, allora lo stop ai mezzi pesanti al confine arriverebbe anche in Fvg. Allo stato

è qualcosa più di un'ipotesi su cui stanno lavorando Autovie venete, Polstrada e anche prefettura, ma un piano che consenta di gestire il traffico nelle situazioni di criticità, visto anche l'imponente cantiere (entro il 2018 saranno 31 i chilometri da Portogruaro a Palmanova interessati ai lavori per la terza corsia) che comporta restringimenti di carreggiata e velocità controllatissima (limite di 80 chilometri all'ora verificato dagli autovelox).

