



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL TRANSITO ATTRAVERSO IL BRENNERO

Verso un position paper del sistema camerale a favore della libera circolazione delle merci lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Atti dell'evento nazionale del 19 giugno 2019 a Roma





Saluti e considerazioni introduttive

Carlo SANGALLI, Presidente Unioncamere



Anch'io porto a tutti voi il saluto di Unioncamere, vi dò il benvenuto per questo importante convegno. Desidero, poi, portare in modo particolare il mio saluto e il mio ringraziamento al professor Scaccia, Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e consentitemi un saluto particolare al presidente di Uniontrasporti, Alberto Zambianchi che, insieme ai presidenti delle Unioni regionali e delle Camere del Trentino-Alto Adige, del Veneto, dell'Emilia-Romagna e della Lombardia, Ebner, Bort, Pozza e Auricchio, hanno voluto e hanno promosso questo evento.

Oggi noi parliamo di Brennero, come ci ricordava il nostro moderatore, e del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Però, consentitemi, più in generale, di fare una considerazione che riguarda il tema dei collegamenti infrastrutturali. E allora, la dico così, facendo questo passaggio, che la fase storica che stiamo vivendo si caratterizza, come tutti noi ben sappiamo, per la centralità del tema dei collegamenti, delle reti. E quando dico "delle reti" intendo sia quelle dei dati e delle informazioni che quelle infrastrutturali sulle quali si muovono poi le merci e si muovono le persone.

Le reti sono un fattore fondamentale per lo sviluppo di tutte le economie del globo e, consentitemi anche un passaggio, c'è un famoso politologo americano di origine indiana, che si chiama Parag Khanna che qualche anno fa ha scritto un libro dal titolo significativo "Connectography", dove univa le parole connessione e geografia; e nel libro mi ha colpito un passaggio che vorrei leggersi: *"la raffigurazione delle nostre infrastrutture ci dice molto di più del funzionamento del mondo che non le cartine politiche con i loro confini."* Tradotto, che cosa significa? Significa che si è più vicini ad un altro se sei ben collegato di quanto tu lo passa essere magari anche contiguo dal punto di vista territoriale.

E questo vale, secondo noi, per tutti i Paesi, ma in particolare vale per il nostro Paese che possiede, come ben sapete, due caratteristiche: la prima è una caratteristica fisica; l'Italia è una penisola, allungata sul Mediterraneo con le Alpi che la separano dal cuore del mercato europeo, verso cui è destinato più del 50% del nostro export. E il secondo aspetto è funzionale; l'Italia è un paese trasformatore, che significa che non ha risorse naturali. Acquista dall'Estero la gran parte delle materie prime, le trasforma e poi vende i suoi prodotti nel Mondo e perciò ha bisogno di buoni collegamenti, di solide connessioni con gli altri mercati.

Per questo noi diciamo che le infrastrutture sono ancora più importanti in un Paese come il nostro per trasformare i limiti in opportunità. Un dato su tutti, è un dato noto, **le carenze infrastrutturali del nostro Paese ci fanno perdere ogni anno 34 miliardi di PIL**. Quindi, il nostro, possiamo dire, è un Paese ancora disconnesso, che non è riuscito a far funzionare l'intermodalità e che è ancora fortemente dipendente dal trasporto su gomma.



Inoltre, a causa dei deficit infrastrutturali, le **nostre imprese dell'autotrasporto risultano meno competitive, subiscono la concorrenza sleale degli altri Paesi** .

In questi mesi - insieme con tutto il mondo imprenditoriale - abbiamo perciò sostenuto con forza che la questione infrastrutturale è una questione chiave per il Paese, per l'export, per il turismo, per le economie locali.

E non a caso, come è stato giustamente e opportunamente ricordato dal nostro moderatore, le Camere di commercio italiane, cioè le istituzioni pubbliche del mercato e delle imprese si sono, nel tempo, occupate direttamente del tema, partecipandovi. Oggi le Camere detengono oltre 2000 partecipazioni in circa 700 società di gestione infrastrutturale, come fiere, aeroporti, autostrade, centri intermodali, porti. E queste partecipazioni sono un impegno. Un impegno a raccogliere e promuovere la domanda di infrastrutture da parte delle imprese e un impegno a costruire il consenso sulle opere all'interno delle comunità locali.

In generale, siamo convinti che la questione infrastrutturale vada affrontata - a nostro parere - su tre livelli: anzitutto, **completando il disegno delle reti prioritarie di trasporto**, i corridoi europei, che collegano l'Italia, i cittadini, le imprese ai mercati europei internazionali, a partire dalla Torino - Lione; in secondo, va poi **valorizzata la nostra posizione nel Mediterraneo**, punto nevralgico nel collegamento tra l'Estremo Oriente e l'Europa. Per questo diventano tanto più strategici i porti, gli interporti e le connessioni di questi con le infrastrutture. Per questo bisogna dare piena attuazione, secondo noi, al Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica. Infine, c'è il livello della tessitura fine, però pesante nei risultati, e penso alle connessioni che riguardano **l'accessibilità urbana e le aree metropolitane**, i nodi dei territori.

Avviandomi alla conclusione del mio saluto, ritengo che su qualsiasi tema, l'Italia difficilmente si possa pensare fuori dal contesto europeo, questo è tanto più vero quando si parla di infrastrutture. Infatti, noi rimaniamo convinti che gli **investimenti infrastrutturali andrebbero scomputati dal calcolo del deficit**.

Ecco perché, tornando al tema di oggi, le regolamentazioni decise dal Land Tirolo, negli scorsi mesi, che mirano a limitare il transito dei veicoli pesanti sul suo territorio per ridurre l'impatto ambientale ci preoccupano fortemente.

Riguardo all'impatto ambientale, sia chiaro che le Camere di commercio, così come l'Unioncamere, sono certamente contrarie all'inquinamento e dicono sempre sì alla lotta all'inquinamento.

Ma perché ci preoccupa questa decisione unilaterale? Perché potrebbe avere delle gravi ricadute, anzi avrà certamente - se continuerà - delle gravi ricadute per le nostre imprese. E oltretutto, queste ricadute porteranno a un rallentamento della vendita dei prodotti italiani che a lungo termine potrebbero anche essere sostituiti da altri prodotti non più italiani.

Un'ultima considerazione è che decisioni come queste che riguardano la libera circolazione di beni e servizi vanno **assunte a livello adeguato, che è il livello europeo**. Ma anche le decisioni che riguardano l'impatto ambientale e i temi della sostenibilità devono essere affrontati con un approccio complessivo a livello continentale.



E il contributo che oggi io sono sicuro verrà da questo incontro, e quindi desidero rinnovare il mio ringraziamento non soltanto alle persone che sono qui intorno a questo tavolo ma a tutti gli amici che sono in sala, porterò argomenti e porterò anche delle ragioni da sottoporre alla Commissione europea affinché adotti scelte - come ho ricordato prima - il più possibile equilibrate e condivise, proprio perché la sostenibilità è una grande sfida, anzi è la grande sfida del nostro futuro. E allora non è una partita, questa, che si può giocare da soli.

Per questo siamo qui oggi e per questo porteremo la voce delle imprese italiane domani. E vi ringrazio.



Il contesto economico e territoriale, i divieti di transito, le proposte alternative

Antonello FONTANILI, Direttore Uniontrasporti

Obiettivi e fasi dell'iniziativa

L'iniziativa del sistema camerale del Nord Est nasce alla fine del 2018 per rispondere alle misure unilaterali del Tirolo, con l'obiettivo di costruire le basi per un **confronto aperto in sede comunitaria** affinché - per tutelare lo sviluppo economico dei nostri territori e la possibilità per le nostre imprese di competere ad armi pari - non ci si debba ritrovare periodicamente nella situazione di dover difendere il diritto di libera circolazione delle merci, messo in discussione da un altro Stato membro.



Il punto forte dell'iniziativa camerale è la **creazione di una rete di alleanze** su più livelli territoriali, in grado di fornire alla posizione delle Camere di commercio la massa critica necessaria per un **produttiva interlocuzione con la Commissione europea**.



UNIONTRASPORTI

Condivisione e confronto

Oltre che all'interno delle relative giunte camerali coinvolte nell'iniziativa, il documento di analisi e proposta è stato condiviso nelle sue diverse versioni con una serie di associazioni e confederazioni di livello nazionale che ne hanno apprezzato obiettivi, contenuti ed approccio metodologico.



UNIONCAMERE



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

**fita**

Confederazione Nazionale dell'Artigianato
e della Piccola e Media Impresa

**ANITA**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI



ASSOCIAZIONE
LOMBARDA
SPEDIZIONIERI
E AUTOTRASPORTATORI



Quindi è stata avviata la fase di condivisione sui territori, attraverso la **programmazione di tavoli di confronto** dove è stato presentato il documento e sono stati raccolti spunti ed indicazioni utili dalle categorie coinvolte.



UNIONTRASPORTI



Roadshow per il Brennero

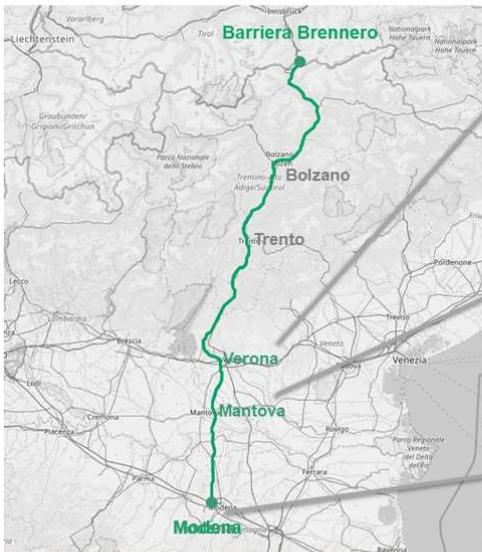


Dopo il kick-off meeting di Bologna, le cinque tappe del Roadshow hanno visto la partecipazione di numerose associazioni e degli enti territoriali che hanno apprezzato l'iniziativa del sistema camerale, condividendo i contenuti del documento e contribuendo attivamente alla predisposizione del report finale.

Nell'ambito del «Transport Logistics 2019», anche la Camera Industria Commercio di Monaco ha organizzato un workshop dedicato al tema con un confronto tra esponenti di Alto Adige, Tirolo e Baviera.



Principali evidenze del Roadshow...

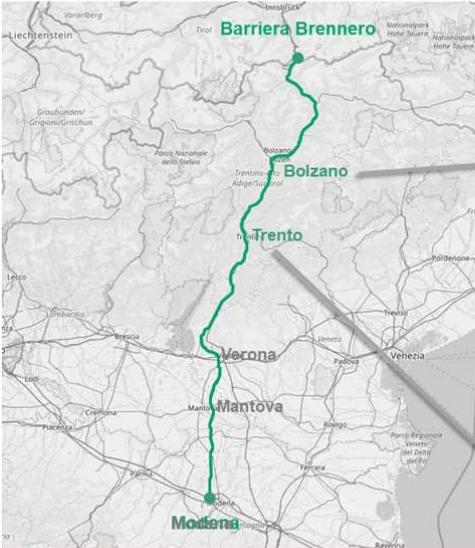


- Export veneto alla base della ripresa economica
 - Sistema sconnesso->Danno per imprese
 - Interconnessione importante per qualsiasi territorio e in particolare per regioni locomotive del paese come il Veneto
 - Contrarietà totale ad una posizione non concertata
- Importanza Export (in gran parte su gomma per mancanza alternative)
 - Necessità di dialogo e confronto con altri stati membri
 - Coordinamento tra enti coinvolti
 - Richiesta di attenzione alla Regione per un territorio di confine
 - Trasporto su gomma «inevitabile»
 - Modifiche criteri per incentivi rinnovo mezzi (600k su 8 mln)
- Importanza Export (settori ceramica e meccanica)
 - Sblocco infrastrutture strategiche per il territorio
 - Verso il modal shift, ma servono infrastrutture performanti
 - Richiesta modifiche incentivi rinnovo mezzi
 - Proposta per un «tavolo comune» tra Regioni/Province/CCIAA





Principali evidenze del Roadshow...



- «Non esiste trasporto che non sia anche transito»
- Attraversamento Brennero da garantire sia via strada sia via ferrovia
- Limitazioni Tirolo proteggono produzioni locali e danneggiano quelle italiane e tedesche
- Divieto notturno crea picchi di congestione tra le 7 e le 9
- Favorevoli al modal shift ma oggi la ferrovia è quasi saturata e inadeguata
- Terminali Monaco e Verona quasi saturi
- Prevedere misure per inquinamento acustico ferrovia
- GNL: meno rumore e meno NOx

CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

- Importanza autotrasporto (<400km) e valore supporto CCIAA
- Rinnovo mezzi -> Euro 6
- Divieto notturno incomprensibile e controproducente
- Completare BBT e linee di accesso
- Interporti VR e TN
- Maggior ascolto all'autotrasporto nelle scelte del Governo

CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI TRENTO

Il principio di libera circolazione vs divieti

Articolo 26 e articoli da 28 a 37 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

«La libera circolazione delle merci, la prima delle quattro libertà fondamentali del mercato interno, è garantita attraverso l'eliminazione dei dazi doganali e delle restrizioni quantitative e dal divieto di adottare misure di effetto equivalente.

I principi di riconoscimento reciproco, l'eliminazione delle barriere fisiche e tecniche e la promozione della normalizzazione sono ulteriori elementi introdotti per continuare il completamento del mercato interno.

L'adozione del nuovo quadro legislativo (NQL) nel 2008 ha rafforzato in modo rilevante la commercializzazione dei prodotti, la libera circolazione delle merci, il sistema di vigilanza del mercato dell'UE e il marchio CE. Inoltre, il principio del riconoscimento reciproco è stato consolidato e si applica a una vasta gamma di altri prodotti che non sono oggetto di armonizzazione a livello UE».





I divieti in discussione (ott 2018)

Misure di divieto	EURO IV		EURO V		EURO VI	
	Paesi EU	O/D Tirolo	Paesi EU	O/D Tirolo	Paesi EU	O/D Tirolo
Divieto transito mezzi pesanti	01/08/2019	01/01/2021	01/01/2021	01/01/2023	-	-
Divieto transito settoriale*	già attivo					
Divieto transito notturno	già attivo		01/08/2019	01/08/2019	01/01/2021	01/01/2023
Divieto transito weekend	per i mezzi verso Germania o Italia anche sabato in Gennaio e Febbraio					
Costo gasolio per TIR in transito	Per evitare il fenomeno dei rifornimenti su viabilità ordinaria, viene proposto un contestuale divieto di uscita dall'A12 (Autostrada dell'Inn) ed A13 (Autostrada del Brennero) per i mezzi pesanti.					
Pedaggio autostradale	Convincere l'Italia e la Germania ad aumentare il pedaggio sulle tratte autostradali di propria competenza, così da portarlo a livelli almeno uguali a quelli degli altri corridoi alpini - svizzero e francese - pervenendo in questo modo a creare un pedaggio sull'asse del Brennero, che attualmente è più conveniente.					

(*) Il "divieto settoriale" verrebbe esteso ad altre merci, in particolare a:

- Legno (esclusi mobili)
- Prodotti della chimica-plastica
- Metalli
- Macchinari e apparecchiature

in aggiunta a quelle già contemplate da tale divieto (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica).



Le giornate di contingentamento dei mezzi pesanti (300 mezzi/ora) nel 2019 sono aumentate e il Tirolo sta valutando di rendere giornaliero il contingentamento dei mezzi pesanti a Kufstein Nord, attualmente attivo dalle ore 5 alle ore 10.



Alcuni dati macro economici: situazione attuale

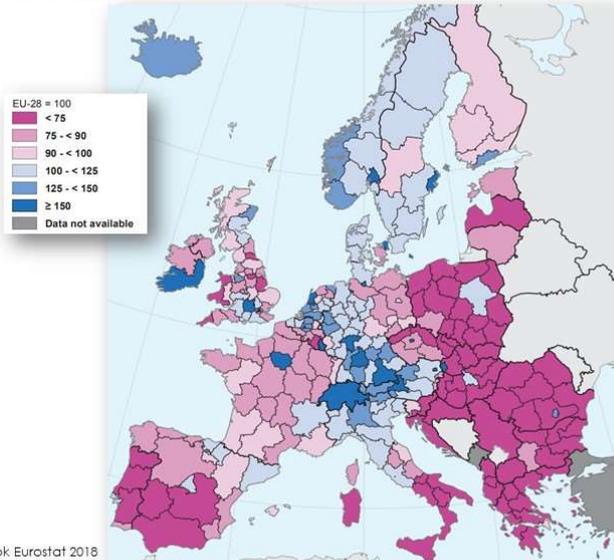


- Rispetto al 2017, nel 2018 c'è stato un generale rallentamento nella crescita del nostro interscambio commerciale con l'Ue. Per l'area ScanMed – che con 213 mld euro pesa il 40% dell'interscambio complessivo italiano con l'Ue28 – il rallentamento è stato più marcato, soprattutto in termini di volumi (+0,9% vs +4,9%). Il nostro export verso questi paesi – sempre in termini di tonnellate - ha avuto addirittura una contrazione (-0,8%), legata a Paesi come la Germania (-1,5%), Austria (-1,1%), Danimarca (-13%) e Slovacchia (-2,9%). La Germania vale il 60% di questo campione ristretto, seguita dall'Austria che pesa il 9,3% in termini di valore economico dell'interscambio.
- Circa l'86% dei traffici tra Italia e Paesi ScanMed avviene su strada e "solo" l'8% viaggia su ferrovia. Ciò che emerge è la situazione molto vicina al "tuttostrada" che caratterizza in particolare le esportazioni verso alcuni Paesi come Austria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia.
- Le 4 regioni del nord pesano quasi il 60% dell'intero interscambio con l'Ue28 (305 mld euro) e oltre il 64% dell'interscambio tra Italia e Paesi ScanMed (137 mld euro), con un saldo commerciale di 4,3 mld euro solo per l'Emilia Romagna.
- Attraverso i valichi alpini passa ogni anno oltre il 70% dei volumi dei flussi in import/export tra Italia e i Paesi UE (89% del valore) e quasi il 60% del valore complessivo dell'import/export italiano su scala mondiale





Alcuni dati macro economici: mappa del PIL UE

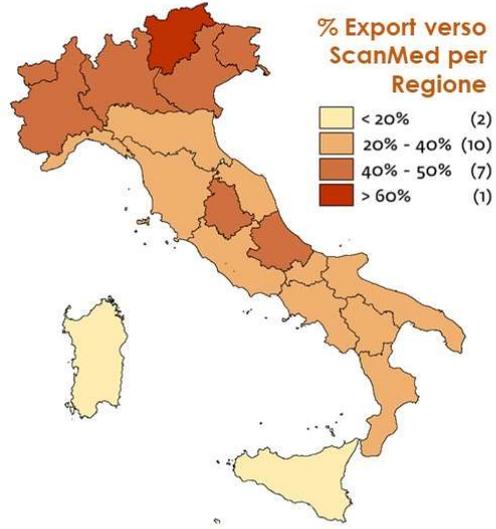
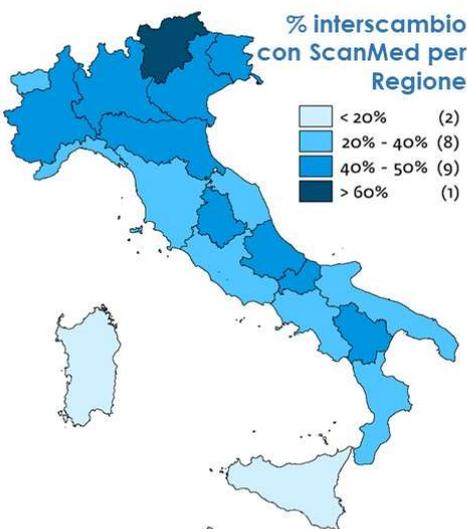


La mappa realizzata da Eurostat sul GDP/inhabitants su scala regionale (NUTS2) evidenzia come i mercati attraversati e quindi raggiungibili attraverso il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo siano quelli più ricchi e comunque al di sopra della media UE.

Fonte: Regional Yearbook Eurostat 2018

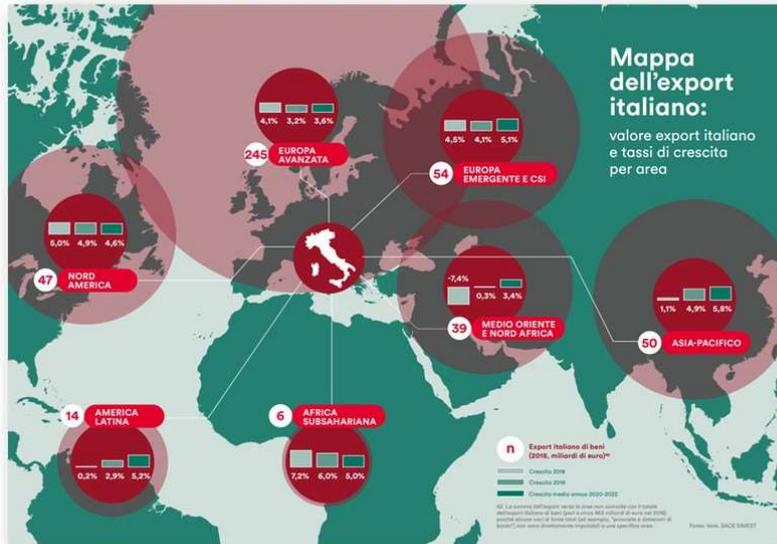


Quanto pesa l'area ScanMed sull'interscambio?





Alcuni dati macro economici: previsioni future



Secondo i dati dell'ultimo Rapporto Export 2019 di SACE-Simest, il principale mercato dell'export italiano – l'Europa avanzata – avrà una crescita nel 2019 più contenuta rispetto a quella del 2018.

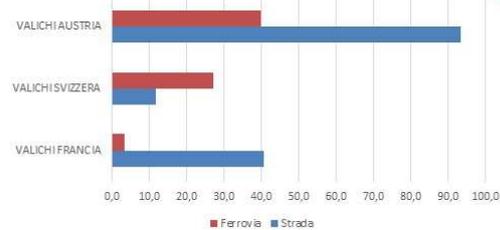
Il «mercato europeo» vale circa 245 miliardi di euro per l'export italiano, con la Germania primo partner commerciale con 58,1 miliardi di euro (quota 12,6%) e un +3,6% nel 2018.

Sace prevede una crescita dell'export verso la Germania del 2,9% per il 2019 (2,2% nello scenario alternativo influenzato da «guerra commerciale dazi») e «Brexit senza accordo Ue») e del 3,1% per il 2020 (1,9% nello scenario alternativo).

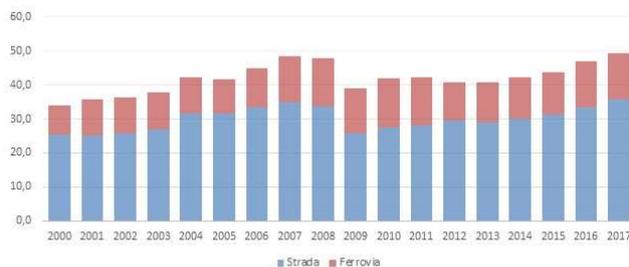
Il traffico alpino e il Brennero

Nel 2017 le tonnellate complessive che hanno interessato l'arco alpino sono state oltre 216 milioni. Circa 2/3 di queste hanno viaggiato utilizzando la modalità stradale. I 4 valichi svizzeri totalizzano circa 39 milioni di tonn, i 4 valichi francesi circa 44 milioni mentre i 7 valichi austriaci circa 133 milioni.

MODAL SHIFT LUNGO L'ARCO ALPINO



MODAL SHIFT BRENNERO



Il Brennero si conferma il valico maggiormente utilizzato con oltre 49 milioni di tonnellate transitate, con un modal shift pressoché stabile dal 2000: nel 2017 sono transitate dal Brennero 13,8 mln tonn su ferrovia e 35,6 mln tonn su strada.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Alpinfo



Il «valore» dei settori oggetto dei divieti

- Il divieto settoriale già in vigore riguarda settori (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica) che pesano quasi 47 miliardi di euro sull'interscambio complessivo tra l'Italia e i Paesi ScanMed, con una quota significativa per «Veicoli e rimorchi» (29,3 mld), «Acciaio» (12,2 mld) e «Piastrelle» (2,2 mld).
- Il valore economico dei 4 macro settori merceologici oggetto degli ulteriori divieti tirolesi (dal 1° agosto 2019) può essere quantificato in oltre 129 miliardi di euro pari al 60% dell'intero scambio commerciale tra l'Italia e i Paesi ScanMed. Il settore che pesa di più è quello dei «Macchinari e apparecchiature» con il 43%, seguito dai «Prodotti della chimica/plastica» (29%).
- Infine, dal 1° ottobre 2019 i divieti si potrebbero estendere ad altri settori (carta e cartone, prodotti del petrolio liquido, cemento, calce e gesso, tubi e profilati, cereali) che hanno un valore complessivo di 8,1 miliardi di euro.
- Paradossalmente con questi divieti settoriali – almeno nella relazione Italia-Austria – sarebbe proprio l'Austria ad averne le conseguenze più negative, visto che per questi settori l'import italiano (9,0 mld) pesa più del nostro export (7,8 mld).



Il parco veicolare in Italia

- A livello nazionale – al 31.12.2018 - oltre il 78% del parco circolante è costituito da veicoli di categoria tra Euro 0 ed Euro 3 quindi con un età superiore a 13 anni (immatricolati prima dell' 1/10/2006). I veicoli di categoria Euro 4 sono il 5,2%, mentre i veicoli di categoria Euro 5 e 6 sono rispettivamente il 10,1% e il 5,8% (+48,8% rispetto al 2017).
- Nella macroarea considerata, la situazione migliora decisamente. I mezzi Euro 6 sono cresciuti molto e rappresentano il 9,9% del totale. Gli Euro 5 sono stazionari sul 15,6%, mentre i mezzi più inquinanti (Euro 0-3) sono scesi al 66,7%.
- L'Alto Adige rappresenta il territorio più virtuoso con il 48,8% complessivo tra Euro 5 e 6, seguito dal Trentino con il 37,7%, per una media regionale pari al 43%, quasi tre volte migliore di quella nazionale. Il Veneto resta ultimo con il 20,5%, pur con la migliore crescita sugli Euro 6 (+53,1%)

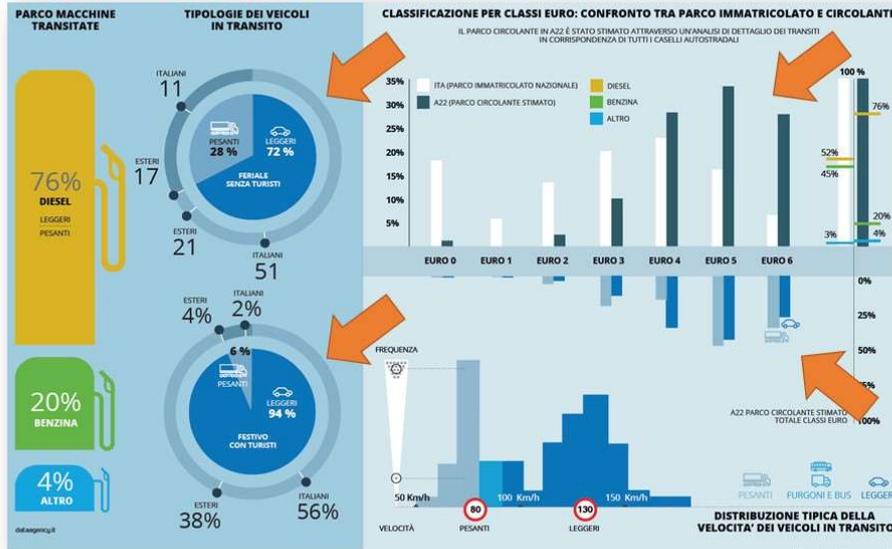
TERRITORIO	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	18/17
LOMBARDIA	23,7%	5,3%	14,3%	22,1%	6,0%	18,2%	10,3%	50,3%
BOLZANO	9,5%	2,6%	11,8%	21,1%	6,3%	27,2%	21,6%	42,7%
TRENTO	11,5%	3,8%	12,9%	26,6%	7,5%	21,9%	15,8%	42,2%
TRENTINO ALTO ADIGE	10,5%	3,2%	12,4%	24,0%	6,9%	24,4%	18,6%	42,5%
VENETO	23,2%	6,3%	16,5%	21,2%	12,2%	11,6%	8,9%	53,1%
EMILIA ROMAGNA	27,9%	6,9%	15,9%	21,4%	5,2%	14,0%	8,5%	46,5%
MACROAREA	23,8%	5,8%	15,2%	21,8%	7,6%	15,7%	9,9%	49,3%
ITALIA	41,3%	6,6%	13,7%	17,0%	5,2%	10,1%	5,8%	48,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Aci, 2019





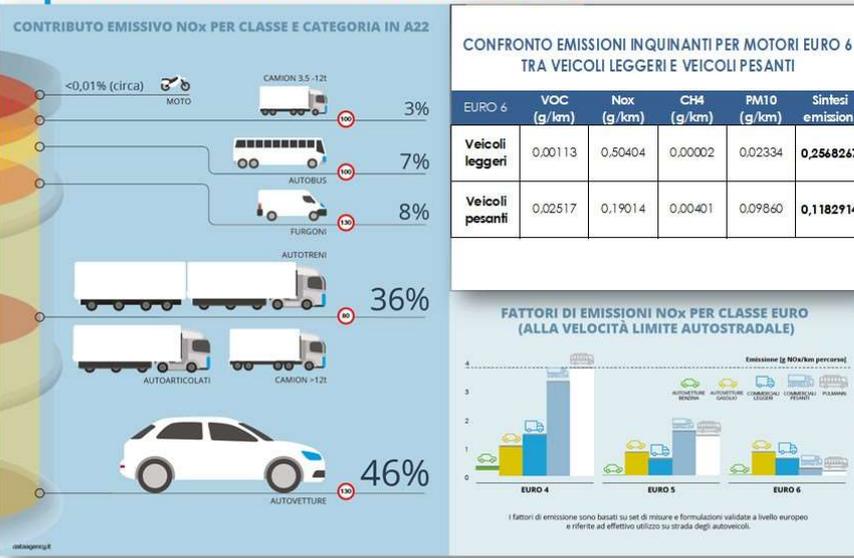
Il parco circolante sulla A22



In un giorno feriale lontano dai periodi di ferie, il 72% del traffico sulla A22 è rappresentato dai veicoli leggeri, quota che sale al 94% in un giorno festivo di un periodo turistico.

Sulla A22 circolano veicoli decisamente più virtuosi rispetto al panorama nazionale: il 27% è Euro 6 e il 33% Euro 5. In tale ambito, i mezzi pesanti sono più virtuosi dei veicoli leggeri.

Il parco circolante sulla A22



Complessivamente, i veicoli leggeri sono responsabili di quasi la metà di tutte le emissioni di NOx prodotte dal traffico autostradale (circa il 46%). I mezzi pesanti si fermano al 36%.

In base all'ultima normativa Euro 6, per quanto riguarda i motori diesel, i mezzi pesanti inquinano decisamente meno delle auto.

La velocità ha un ruolo rilevante sulla quantità di emissioni NOx.



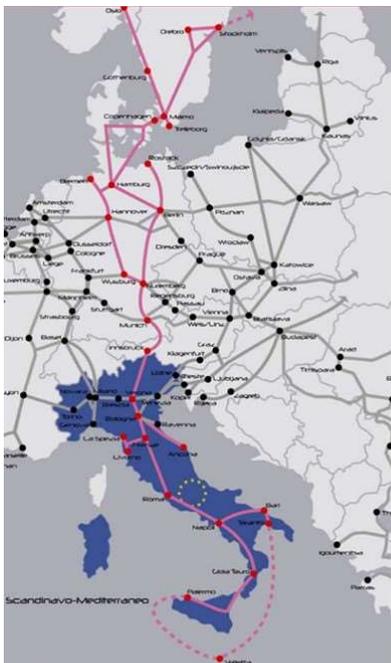
Macrocosti lungo l'arco alpino

Criteri di pedaggio autostradale nei principali paesi dell'area alpina.

	Austria	France	Germany	Italy	Liechtenstein	Slovenia	Switzerland
Based on vehicle category (number of axles)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Based on EURO emission class	✓		✓		✓	✓	✓
Based on maximum allowed GW					✓		✓
Based on day/night time	✓						

Fonte: Eusalp

Si osserva come lungo tutto l'arco alpino, il pedaggio autostradale sia relazionato alla tipologia di veicolo (n. assi). Se in Francia e in Italia non viene considerato il livello di emissioni, la Svizzera e il Liechtenstein sono gli unici a tener conto anche della massa lorda del mezzo, mentre l'Austria è l'unica a differenziare il passaggio diurno da quello notturno.



Prime riflessioni

- Piena consapevolezza che la Regione alpina sia di fatto un patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci.
- Il trasporto delle merci attraverso il Brennero – come qualsiasi altro collegamento che coinvolga paesi appartenenti alla UE – non può permettere «soluzioni unilaterali», ma esclusivamente interventi e proposte finalizzate ad una movimentazione economicamente sostenibile e rispettosa dell'ambiente.
- Si tratta di una questione fondamentale per l'economia dell'intero Paese, visto che il 60% del nostro interscambio commerciale passa attraverso le Alpi e il valico del Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i ricchi mercati del Centro e del Nord Europa.
- La soluzione deve necessariamente arrivare da una politica dei trasporti attraverso l'arco alpino il più possibile condivisa, che bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia.
- La posizione del governo tirolese appare completamente incentrata su divieti la cui natura ambientale risulta discutibile. Inoltre non emergono proposte concrete per il miglioramento delle condizioni del trasporto intermodale e ferroviario.





Prime riflessioni

- 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.
- Le politiche di limitazione al traffico su strada lungo la catena alpina si sono spesso tradotte in un **blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte**, con evidenti contraccolpi negativi sul complesso dell'economia italiana. Più che una politica di riequilibrio modale sembra piuttosto una **strategia di contrasto** all'attraversamento con evidenti conseguenze sui territori circostanti.
- La sfida della sostenibilità è quella di **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.
- Lo **stato delle infrastrutture** è attualmente uno dei principali colli di bottiglia dell'asse del Brennero, criticità che riguarda anche l'offerta di servizi di trasporto alternativi al tutto strada. Le priorità di intervento sono: lavori relativi alle **tratte di accesso da nord e da sud**; miglioramento della **rete ferroviaria esistente**; terminali efficienti lungo l'intero **Corridoio**; efficientamento dell'**autostrada A22 del Brennero** (terza corsia fisica e dinamica, parcheggi attrezzati e autoparchi per i TIR).



La posizione del sistema camerale

- Il sistema camerale italiano è chiaramente **favorevole alla riduzione dell'inquinamento** lungo l'asse del Brennero e quindi anche al modal shift a favore di modalità meno inquinanti, per tutelare un patrimonio naturalistica come le Alpi, ma ci vogliono politiche di transito **condivise in sede europea e non unilaterali e discriminatorie** come quelle attuate dal Tirolo.
- La posizione delle Camere di commercio lungo è pertanto **critica rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue**, ma al tempo stesso vuole essere **propositiva e aperta alla discussione** in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da applicarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.
- I divieti non sono evidentemente l'unica soluzione per la riduzione di tutte le esternalità legate al traffico stradale. Una maggiore cooperazione tra gli stakeholders istituzionali ed economici appartenenti ai Paesi interessati dai traffici in transito lungo il Brennero può favorire la **ricerca e l'applicazione di soluzioni alternative**, realizzabili anche nel medio periodo e con costi sostenibili, in attesa che la Galleria di Base e le relative vie di accesso entrino a regime.
- Quelli che seguono sono **primi suggerimenti derivanti da analisi preliminari** delle principali grandezze che caratterizzano il territorio di studio e dall'osservazione di cosa si sta facendo non solo in Italia ma anche all'estero per la sostenibilità ambientale dei trasporti e una più razionale distribuzione dei traffici tra le diverse modalità di trasporto disponibili.





Prime risposte ai «divieti di transito»



- Stesso trattamento per traffico di transito e traffico con O/D Tirolo per evitare il rischio di una **forte discriminazione** per le aziende produttrici italiane/tedesche rispetto a quelle austriache.
- Attuazione dei **divieti in base alle emissioni valutabile solo se traslata temporalmente**, al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per rinnovare il proprio parco veicolare. Una possibile controproposta da applicare a tutti i mezzi, **senza distinzione di provenienza o destinazione**:
 - Divieto di transito per i mezzi **Euro IV** a partire dal 1/1/2022
 - Divieto di transito per i mezzi **Euro V** a partire dal 1/1/2025
 - Libera circolazione per i mezzi **Euro VI** e tutti gli altri mezzi a basso impatto
- Avvio di politiche di investimento sostanziali su base continuativa come avviene in Germania e Francia (**systemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli**). In Italia, si può fare riferimento al D.M. 211 del 20/4/2018 per i **contributi per gli investimenti per veicoli a basso impatto ambientale e per il trasporto intermodale**: 9,6 mln euro per veicoli GNL, elettrici e ibridi (incentivi da 4 a 20mila euro); 9 mln euro per veicoli > 12t Euro 6 (da 5 a 10mila euro); 14 mln euro per rimorchi e semirimorchi intermodali (max 5mila euro) e 1 mln euro per Casse mobili.
- Nei territori della macroarea sono stati lanciati bandi per l'acquisto mezzi (elettrici, ibridi, metano, GNL) ma i veicoli >12 tonn sono esclusi. **Alcune associazioni di categoria chiedono che il Fondo abbia un valore coerente con la consistenza del parco veicolare nazionale e che sia aperto anche ai veicoli diesel Euro 6 e successivi** (i mezzi GNL scontano una rete di rifornimento ancora molto limitata).



Prime risposte ai «divieti settoriali e notturni»



- Il divieto settoriale rappresenta di per se una **misura poco coerente con motivazioni strettamente ambientali**, visto che gli effetti sull'ambiente non dipendono dal tipo di merci trasportate, bensì dai veicoli utilizzati per il trasporto.
- L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – *legno, prodotti della chimica-plastica; metalli, macchinari e apparecchiature* – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare quindi **un'imposizione inaccettabile** che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica italiana ma all'interno settore produttivo del "made in Italy".
- L'introduzione di eventuali «divieti settoriali» (solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo) potrà avvenire **solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa**, efficiente e competitiva (BBT dopo il 2027).
- Il **divieto notturno** appare una norma «miope» che non considera le conseguenze negative del divieto stesso. L'eliminazione del divieto notturno in Austria potrebbe infatti 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.





Il sistema camerale a supporto della competitività delle imprese e del Paese

Alberto ZAMBIANCHI, Presidente Unioncamere Emilia Romagna



Ringrazio Unioncamere, il Presidente Sangalli e il Segretario generale Tripoli, per la sensibilità dimostrata per questa iniziativa che è fondamentale perché in Italia si prenda consapevolezza della gravità della situazione. La nostra - di Uniontrasporti - la mia - di Unioncamere Emilia-Romagna - è una iniziativa mirata proprio a far sì che in Italia le istituzioni, le associazioni di categoria e le Camere di commercio declinate in tutte le articolazioni possano mettere in campo una serie di strumenti e di iniziative che ci portino a disinnescare le mine del 1° agosto e del 1° ottobre, perché ci sono dei provvedimenti che metteranno in grave difficoltà i flussi del nostro export. Non perdo neanche un secondo a sottolineare quanto l'export sia importante per sostenere quel tanto di ripresa dopo la crisi del 2008.

Attualmente il sistema camerale è impegnato e ha piena consapevolezza che **porti, interporti, centri commerciali fanno la differenza**, perché non manca la capacità manifatturiera, di produrre merci e prodotti di qualità e di fare moda. Noi dal Rinascimento in avanti siamo i nipotini del talento di Raffaello, di Leonardo da Vinci, quindi ci portiamo dietro nel mondo queste credenziali. Tutto questo si scontra con i divieti - a partire dal 2011 e passando nel 2016 - che il Land del Tirolo ogni tanto interpone. Sottolineo che sono delibere prese all'unanimità, quindi non ci troviamo a lottare con le espressioni più oltranziste, cioè i verdi o determinate espressioni politiche.

Quindi, come diceva il Presidente Sangalli, a questo tipo di provvedimenti bisogna rispondere attraverso l'Europa, la **Commissione europea che deve tutelare il principio generale del libero interscambio delle merci che è una delle caratteristiche basilari dell'Unione europea**.

Pertanto noi dell'Emilia-Romagna muoveremo tutto quello che si può muovere a livello di istituzioni, di associazioni di categoria, di sistema camerale, non ultimi i nostri parlamentari, perché si arrivi al Governo, e attraverso il Governo alla Commissione europea e si raggiunga l'obiettivo che non è la sola semplice rimozione dei divieti, ma di giungere ad una politica condivisa equilibrata. **Una politica che da un lato concili le esigenze della tutela ambientale** (ci troviamo di fronte alle Alpi con un microclima particolare, un patrimonio dell'umanità), **ma che dall'altra consideri le esigenze dell'economia reale** rappresentata dai flussi delle merci lungo questa direttrice. Sono stati citati i 50 milioni di tonnellate, io invece cito Modena che è la 9° provincia esportatrice d'Italia e ricordo che un decimo delle merci che passano nel Brennero provengono dall'Emilia-Romagna.

Quindi per noi è assolutamente una battaglia da fare. Sono puntualizzazioni che desidero fare per trovare il massimo delle alleanze e il massimo di compagni di cordata per arrivare ad una soluzione equilibrata. Questa volta con il Land del Tirolo bisogna arrivare ad una politica condivisa e che non ci riproponga tra tre o quattro anni una politica dei blocchi.



Mario POZZA, Presidente Unioncamere Veneto



Come Presidente di Unioncamere Veneto porto i saluti delle imprese che rappresento.

Però sono anche imprenditore, prima dei ruoli che noi abbiamo siamo imprenditori che tutti i giorni affrontano le difficoltà del mercato, le difficoltà della burocrazia, le difficoltà della competizione. Quindi l'impegno che noi amministratori abbiamo è proprio quello di portare avanti le istanze del mondo produttivo e le Camere di commercio su questo hanno un ruolo fondamentale.

Non a caso il 4 febbraio è nato il PiLoVER. Qualcuno chiederà cos'è, tanti di voi lo conosceranno. Ha due significati: è l'acronimo di Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Le Unioni regionali delle Camere di commercio si sono messe assieme per mettere in comune le strategie per le nostre imprese, per i nostri territori. Ma ha anche un altro significato per le nostre regioni, PIL>OVER, se queste regioni hanno il PIL "over" lo devono mantenere, perché hanno una responsabilità, perché hanno la forza, hanno la determinazione e hanno le imprese.

Ma cosa manca a queste regioni? Mancano le infrastrutture.

Noi possiamo prendercela certamente con l'Austria, ma dobbiamo fare anche un'autocritica: comitati locali, non lungimiranza nella progettazione sono i limiti del nostro Paese. Non c'è una politica industriale, non c'è una politica dei trasporti seria.

Permettermi un piccolo accenno alla questione veneta, che mi parte dal cuore: le Ferrovie dello Stato hanno cancellato un collegamento da Venezia a Roma che ci portava a Roma alle 9.30, fermata a Padova. La giustificazione che hanno dato, e mi fa piacere che qui ci sia il Ministero dei Trasporti, ha detto che non era compatibile con i costi. Io vengo spesso a Roma, quasi tutte le settimane, il treno è quasi sempre pieno. Non ci hanno chiesto niente, hanno cancellato il treno con questa giustificazione. Abbiamo fatto una proposta: cerchiamo di accorpate il treno prima e il treno dopo e arrivare sempre alle 9.30 a Roma, così riusciamo ad andare nei nostri uffici. Risposta zero. Cosa è successo in questi giorni? 8 minuti in più di fermata a Firenze con il treno successivo vuol dire arrivare a Roma alle 10.30, quindi più si fanno presenti le difficoltà di comunicazione, di interscambio, di relazioni e più ti castigano. Così non va bene. Chiudo la parentesi.

Il Veneto e il Nord Est hanno una forte carenza infrastrutturale : non abbiamo l'alta velocità, abbiamo una rete ferroviaria vecchia, il 35% è a binario unico, quasi il 30 per cento ancora a gasolio.

Il mio personale dipendente - visto che sono Presidente della Camera di commercio di Treviso Belluno - se deve fare degli spostamenti ci impiega, tra Treviso e Belluno, più di tre ore per andare e tornare. E poi parliamo di produttività degli enti pubblici? Dei nostri collaboratori? Ci rendiamo conto in quale situazione ci troviamo?

Però, nonostante tutto, le nostre imprese vogliono essere protagoniste perché ne hanno voglia. Noi veniamo da una terra di confine tra il Veneto e il Friuli Venezia Giulia e la mia Camera di



commercio è schiacciata tra Trento, Bolzano e il Friuli Venezia Giulia. Però i nostri imprenditori, nel bene e nel male, riescono a fare la loro partita.

I numeri sulle esportazioni sono chiari. Ma quanto possiamo continuare? Quanto possiamo sperare nella nostra creatività? Come ha detto il Presidente Zambianchi, contare sulla nostra storia e la nostra cultura? Non è più sufficiente e quindi bisogna organizzarci.

Io non so cosa questo convegno di oggi frutterà, c'è stata una road map in tutte le Camere, c'è stato un convegno. Nei prossimi giorni incontrerò i parlamentari europei e nazionali proprio come Unioncamere, per mettergli davanti **la realtà di questo territorio che sta perdendo competitività, ma non per incapacità imprenditoriale, piuttosto per carenza di infrastrutture e per carenza di peso politico**, con tutto il rispetto dell'Austria.

Il giovane cancelliere Kurz ha più volte richiamato l'Italia al rispetto del patto di stabilità, al rispetto della spesa pubblica; ma a scuola mi hanno insegnato che il maestro deve dare il buon esempio, non si può predicare bene e razzolare male.

Libero scambio vuol dire che i transiti non devono avere dei limiti, altrimenti sarà, giusto per restare in tema, la "Caporetto" della nostra economia. Vogliamo questo? E qual è la linea del Piave visto che vengo da quelle parti? E qui la politica deve scendere in campo.

Dottor Scaccia siamo nelle vostre mani, ed è un accorato appello perché questo Paese ha bisogno del peso, ha bisogno delle relazioni, siamo europei convinti ma vogliamo che il Governo sia dalla nostra parte, **che il Governo porti avanti le istanze di queste imprese**. E il sistema camerale ha un obbligo verso le imprese, perché noi non rappresentiamo il 20%, ma rappresentiamo l'intera economia. Ma non solo l'economia, perché all'interno del Consiglio, nei parlamentini delle Camere ci sono i sindacati, le banche, le assicurazioni, i professionisti. La voce è unanime. L'azione è unanime. Grazie.



Michl EBNER, Presidente Camera di commercio di Bolzano



Ringrazio e saluto Unioncamere e Uniontrasporti, in particolare modo il Presidente Paoletti e il direttore Fontanili. Ringrazio le Camere di commercio dell'asse del Brennero, quelle italiane, quella austriaca e quella bavarese, un ringraziamento alle associazioni di categoria specialmente ad Anita, al presidente Baumgartner, e all'Autostrada del Brennero.

Premetto che la salute ci sta a cuore ed è un'assoluta priorità, questa è una premessa che dobbiamo fare entrando in questa tematica che è più retta da emozioni che non da dati, numeri ed informazioni.

Il problema sicuramente c'è, ma è **un problema che deve essere affrontato assieme e non unilateralmente**, i divieti tirolesi se li posso riassumere si articolano in nuove limitazioni da agosto del 2019: inasprimento del divieto di transito nei fine settimana, inasprimento del divieto di transito per mezzi pesanti, inasprimento del divieto settoriale, eliminazione dell'esclusione dal divieto di mezzi Euro 6 a partire dal 01.08.2019, limitazione del traffico con destinazione/origine Tirolo agli Euro 5, inasprimento del divieto di transito notturno, limitazione progressiva per mezzi che trasportano merce facilmente deperibile da e verso il Tirolo, valutazione del governo tirolese dell'estensione del contingentamento dei mezzi pesanti a Kufstein Nord attualmente già pesantissimo.

Nove sono i diversi divieti.

A Pentecoste la polizia bavarese ha emesso un comunicato, che è girato ogni ora nelle radio della Repubblica federale tedesca, con cui la polizia avvertiva la popolazione di non mettersi in viaggio verso sud e di non utilizzare l'asse del Brennero. Questo non è più solo un danno economico all'economia di per sé e ai trasporti, ma anche al turismo dal quale noi siamo dipendenti sia nella parte del Nord Italia che in tutta Italia.

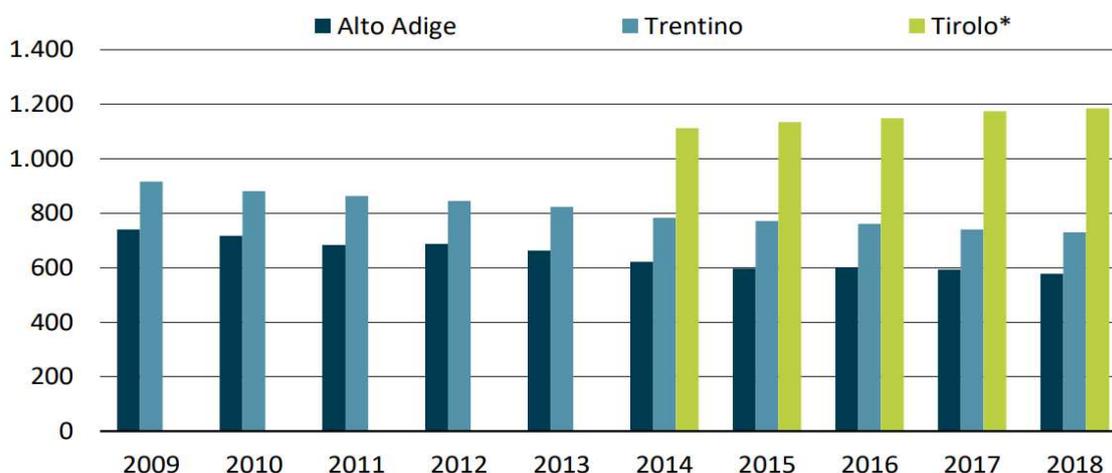
Ci si dimentica sempre che **il traffico non è solo composto dai tir ma anche dalle auto normali e dai tir**, per cui bisogna anche considerare in questo contesto la tematica delle macchine.

Abbiamo un altro problema che non è stato affrontato in modo adeguato fino adesso: il **rilevamento dei dati ambientali avviene in una forma inaccettabile**. Il rilevamento più importante che viene fatto in Austria è a Vomp nella valle dell'Inn, è l'unico posto in cui c'è una salita, c'è un'uscita autostradale, c'è una stazione di rifornimento e l'impianto di misurazione non rispetta le distanze dell'Unione europea, ma è una distanza più ravvicinata all'autostrada.

Questi dati comportano una sensazione che non è quella giusta e non è veramente reale. I dati fanno vedere che esiste, attraverso questi divieti, **un palese favoreggiamento dei trasportatori del Tirolo**. Abbiamo rilevato i dati sull'evoluzione del numero di imprese attive nel settore "Trasporto su strada" tra il Trentino-Alto Adige e il Tirolo, negli ultimi 10 anni: per le aziende tirolesi abbiamo avuto difficoltà ad avere i dati prima dei cinque anni, ma faremo in modo di averli.

**Imprese attive nel settore "Trasporto merci su strada"**

Paragone Trentino - Alto Adige - Tirolo



*membri attivi della WKÖ Tirolo, campo spedizionieri e trasporto merci

Fonte: Stockview, WKÖ Tirol

© 2019 WIFO

Noto come il Capo di Gabinetto del Ministero abbia già preso nota di questi dati: si vede chiaramente come ci sia **un decrescimento dei trasportatori nella provincia di Bolzano e della provincia di Trento e un aumento delle imprese settoriali tirolesi**. Questo di fatto è la prova lampante di **discriminazione e di favoreggiamento di un settore imprenditoriale a discapito di un'altra regione e di altre zone e questo nell'Unione europea non dovrebbe, non potrebbe avvenire.**

Quali sono le soluzioni: si è già detto del bisogno di una politica dei trasporti condivisa nell'arco alpino in cui conciliare le esigenze ambientali con le esigenze dell'economia.

Dobbiamo **ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti**, sappiamo che con relativamente pochi investimenti negli interporti sia a Verona, sia a Isola della Scala e a Trento, in Baviera si potrebbe riuscire a risolvere parzialmente il problema, ovviamente dobbiamo fare pressione sulla Germania perché faccia le tratte di accesso al tunnel del Brennero.

Come messaggio finale: è comprensibile un grido di allarme da parte del Tirolo, però non è accettabile che i loro problemi li spostino ad altre regioni, che questi problemi li hanno in ugual modo; è un **danneggiamento pesante e persistente dell'economia italiana e dell'economia bavarese tedesca. È un favoreggiamento dell'economia tirolese.**

Sono ben lungi dal dire che quando si è più capaci si è più favoriti, però non possiamo mettere una palla al piede e farlo correre insieme a quello che non ha questa palla al piede. Quindi finché non troviamo altre soluzioni, il **traffico di transito e il traffico destinazione/origine devono essere trattati allo stesso modo**, allora sì che ci riuniamo intorno ad un tavolo e trattiamo come procedere in futuro.

Bisogna avere più dati e meno emozioni, più comunicazione e meno dichiarazioni mediatiche, più insieme e meno unilaterali dell'Unione europea, più supporto (ringrazio in particolar modo



la presenza del Capo di Gabinetto da parte del Governo) affinché il Governo attraverso la rappresentanza permanente faccia pressione sulla Commissione europea, sulla competente commissaria Bulc, la DG Move, affinché vedano che le norme unilaterali sono distorsive e per questo non accettabili e quelle già in vigore da abolire.

Dobbiamo darci da fare tutti quanti **affinché la Commissione europea, il Parlamento e il Consiglio siano più vigili su queste questioni e sull'applicazione delle importanti libertà**, di cui una è il passaggio delle merci, ovviamente in osservanza della salute pubblica, ma con dati certi e con parità di trattamento. Grazie



Alessandro MARINO, Segretario generale Camera di Commercio Italo-Tedesca di Monaco di Baviera



Buongiorno a tutti, ringrazio Uniontrasporti per l'invito a partecipare a questo convegno e per darci la possibilità di esprimere la visione da Oltralpe, dalla Baviera insieme alla collega Sabine Lehmann dell'associazione degli spedizionieri.

Credo che oggi sia la prima volta in cui, qui in Italia, si discute con l'associazione degli spedizionieri più grande e importante della Germania e con i rappresentanti delle categorie economiche italiane, su un tema che tocca entrambi i paesi.

Certamente il nostro ruolo non viene agevolato, è evidente, perché **la Germania è innanzitutto il primo partner commerciale per l'Italia, è un dato di fatto che evidenzia quanto le nostre economie siano interdipendenti.** Se consideriamo che di tutto

l'interscambio commerciale tra Italia e Germania, del valore di circa 130 miliardi di euro l'anno, il 20% riguarda solamente la Baviera, è chiaro che questo Land è strategico nelle relazioni tra i due paesi, sia per le relazioni commerciali che per le relazioni politiche. La Baviera è quindi un partner fondamentale anche per poter dialogare con Berlino. Avere la Baviera dalla propria parte significa riuscire ad avere un alleato anche per essere maggiormente incisivi a Berlino, spesso purtroppo di ciò ci si dimentica in Italia.

La tematica del Brennero ha un impatto tale che se dal 1° agosto, cioè da domani, entreranno in vigore questi nuovi divieti, il suo peso sarà di circa 70 miliardi di euro sull'interscambio commerciale tra Italia e Germania. Cioè il volume delle merci che sono sottoposte a questo divieto è di 70 su 130 miliardi di interscambio commerciale tra i nostri paesi.

A me sembra che questo non sia un problema che riguarda solo i trasporti, dovrebbe essere una questione da porre ai vertici delle priorità anche del Ministero dello Sviluppo economico deputato a dare supporto alle aziende anche verso l'estero.

Inoltre, se a questi 70 miliardi di interscambio commerciale che riguardano le merci che dal 1° agosto avranno un impatto a seguito di questo divieto, aggiungiamo 27 miliardi circa che riguardano invece le merci che sono già oggetto delle limitazioni, arriviamo a circa 100 miliardi di volume interscambio commerciale, su cui questi provvedimenti del Tirolo hanno un impatto.

Si tratta pertanto di una situazione di assoluta emergenza in questo momento; è evidente che è **un problema non solo per l'Italia, ma anche per l'industria tedesca**. Noi abbiamo delle reti di sub fornitura e fornitura tra l'Italia e la Germania che ci rendono estremamente dipendenti. Faccio un esempio: si è calcolato che all'interno del sistema della produzione dell'elettrodomestico in Germania, circa il 30-35% della componentistica è italiana. Ciò significa che se noi non riusciamo a rifornire questa industria nei tempi e con i costi adeguati, questo ha immediatamente un impatto anche sull'industria tedesca. Quindi è un problema assolutamente comune che deve essere affrontato da entrambi i paesi.



La Germania su questo, attraverso il Ministro federale ai trasporti, ha ovviamente la stessa visione dell'Italia, e a maggior ragione la Baviera.

C'è un problema già evidenziato prima dal Presidente Ebner, ovvero la necessità di sviluppare i corridoi di accesso verso il Tirolo nel momento in cui sarà aperto il tunnel del Brennero, perché questo rappresenta sicuramente ancora un elemento di criticità in Baviera. Lo sviluppo del collegamento ferroviario è un elemento ancora mancante su cui c'è una forte discussione in Baviera e l'obiettivo del Land è di trasferire, nei prossimi, anni circa il 2% delle merci da strada su rotaia ogni anno. Questo significa, in prospettiva, 20 ulteriori treni di andata e ritorno al giorno, che però andranno ad esaurire velocemente la capacità dei nodi intermodali attualmente esistenti in Baviera.

Quindi, se non si interviene subito su questo, avremo sicuramente un grossissimo problema più avanti. Peraltro, bisogna dire **che la Germania ha un gap infrastrutturale a livello ferroviario sicuramente importante**; infatti, se noi prendiamo il valore dell'investimento pro capite in infrastrutture ferroviarie in Germania e lo paragoniamo ad altri paesi europei, la Germania ha circa un valore di 72 euro di investimento pro capite sul sistema ferroviario. Escludendo Austria e Svizzera che, più piccoli e più facilmente governabili, si pongono ai vertici della classifica, ci sono altri paesi, come la Gran Bretagna, per esempio, che risulta abbia 165 euro pro capite di investimento nel sistema ferroviario. Addirittura l'Italia è prima della Germania.

C'è quindi questo forte gap che in Germania deve essere velocemente assorbito; c'è anche il problema, ovviamente, di trovare un accordo con la popolazione locale per lo sviluppo di nuove tracce ferroviarie; su questo la popolazione, che in Baviera si colloca nella valle dell'Inn, sta facendo grosse pressioni, assieme al Governo federale, a trovare delle tracce su cui poter sviluppare nuovi collegamenti ferroviari.

Questo è un problema che riguarda la Germania, e la Baviera in particolare, ma in un'ottica più ampia riguarda tutti i paesi che si collocano in questo corridoio, in quanto i traffici in origine e partenza dall'Italia verso la Germania, sono traffici che transitano attraverso la Germania per andare verso altri paesi.

La soluzione della questione relativa al transito attraverso il Brennero permetterà non solo di sostenere il nostro export italiano e l'interscambio commerciale nelle due direzioni, ma ci permetterà - e qui mi ricollego all'intervento del Presidente Sangalli all'inizio - di rendere maggiormente fruibili, da parte di tutto il centro Europa e dal Sud della Germania in particolare, le piattaforme logistiche italiane, quali gli interporti e i porti italiani.

Utilizzare maggiormente le piattaforme logistiche per il trasferimento delle proprie merci significa dare un servizio migliore alla loro industria, perché c'è una forte esigenza, da parte del sud della Germania e in particolare della Baviera, di avere un accesso più diretto a quei mercati del Mediterraneo, Medio ed Estremo Oriente che sono mercati di sbocco fondamentali che, in questo momento, si stanno sviluppando e sui quali ovviamente anche il baricentro economico si sta spostando.

Quindi noi stiamo parlando di un problema molto piccolo, cioè di un transito attraverso un Paese di circa un centinaio di chilometri, quando in questo momento, nel mondo, si sta ragionando sulla realizzazione di reti di collegamento tra l'Asia e l'Europa. E se noi non riusciamo ad essere veloci e competitivi in questo, perderemo un treno ulteriore. Grazie.

La posizione del sistema confederativo e delle associazioni di settore

Sabine Lehmann, Direttrice LBS – Associazione Spedizionieri della Baviera



Buongiorno a tutti. Grazie per l'invito e grazie per l'organizzazione di questo evento che ci dimostra che non siamo soli e quanto è importante trovare alleati in questo campo.

Mi scuso del fatto che sto parlando in tedesco però i punti che stiamo discutendo sono troppo importanti e, così, preferisco avvalermi della traduzione.

Vi porto anche i saluti del nostro Comitato direttivo e dei nostri membri dell'Associazione Spedizionieri Baviera che sono molto attivi anche nel traffico e negli interscambi con l'Italia.

Mi sento particolarmente a mio agio in questo contesto camerale, perché, prima della mia attuale posizione, ho lavorato per 18 anni nella Camera di commercio e Industria di Monaco di Baviera.

Le misure che il Tirolo sta adottando hanno trovato un titolo molto semplice "**Pacchetto anti transito**" dato che è, in effetti, un pacchetto anti transito. Bisogna distinguere tra i divieti settoriali, che riguardano i divieti per diverse categorie di merci, e tutti gli altri divieti, di cui abbiamo appena sentito parlare: divieti notturni, nel fine settimana e via dicendo, e questo blocco dei passaggi che l'Austria con una formula molto carina chiama il "calendario dei blocchi" o i "dosaggi".

Come motivazione viene addotta la protezione dell'ambiente e della salute della popolazione e in più la sicurezza dei trasporti perché, con questo passaggio a blocchi, l'intenzione è quella di evitare file e imbottigliamenti sull'autostrada. Il problema è che **l'Austria o il Tirolo stanno cercando di spostare i propri problemi ai loro vicini, all'Italia a sud e alla Germania e alla Baviera a nord.**

Siamo arrivati a un punto in cui gli argomenti non funzionano più, perché la politica sia federale a livello tedesco e bavarese, sia a livello italiano non parlano più a un tavolo con il Tirolo. **Il Tirolo unilateralmente crea fatti con cui, poi, i vicini devono convivere.** E quindi, noi tutti che siamo interessati dalle misure dobbiamo cercare di parlare con una sola voce lungo l'asse interessato e questo evento di oggi è un buon passo in questa direzione.

Noi, come Associazione spedizionieri della Baviera, come associazione di categoria, a volte possiamo parlare più chiaramente di quanto non possano fare le Camere di commercio. Mentre parliamo, nel mio ufficio stanno preparando una nota per il Ministro federale dei trasporti Scheuer, in cui gli chiediamo di iniziare a livello europeo un **procedimento di violazione nei confronti dell'Austria**. Stiamo cercando di fare lo stesso tramite il Ministro dei trasporti bavarese, dott. Reichhart, in cui abbiamo un alleato prezioso, per aumentare la pressione sull'Austria che sta sfruttando il vuoto di potere che c'è in questo momento sia in Europa che in Austria.



Da parte dell'Italia ci aspettiamo lo stesso perché il tempo degli scambi cortesi è scaduto. Dobbiamo tornare al tavolo delle trattative e dobbiamo trovare condizioni quadro comuni. Una cosa sono i divieti e l'altra sono le infrastrutture che mancano a livello di terminal, a livello di collegamenti ferroviari e nella qualità dei collegamenti ferroviari. L'ha detto già il dott. Marino - un nostro caro amico e partner - che la Germania è il più grande partner commerciale dell'Italia e che non dobbiamo essere limitati nei nostri interscambi, ma favoriti. Grazie.

Patrizio Ricci, Presidente CNA-Fita



Noi cominciamo a credere che, finalmente, qualcuno si sia fatto carico di qualcosa che, per certi aspetti, ci compete fino a un certo punto.

Noi siamo imprenditori dell'autotrasporto o del trasporto, visto e considerato che quando dobbiamo comunque mettere i veicoli sui treni ce li mettiamo, ma siamo lasciati soli a questa infamia che fa l'Austria. La chiamo "infamia" per non dire altro.

Qualcuno ha detto di toglierci i guantoni. Noi i guantoni ce li siamo tolti un po' di tempo fa, considerato che è un po' che stiamo combattendo contro questo Paese, che ci penalizza sotto il profilo del transito e vedo che finalmente si è capito che noi facciamo parte di un sistema.

Noi non produciamo, né vendiamo niente. Noi forniamo servizi e il servizio è il trasporto delle merci che qualcuno produce. Questo noi facciamo di mestiere e siamo rimasti soli per un certo periodo, a combattere, a dire, a fare, a sentire il Ministro, a cercare infrastrutture, a cercare di capire come potevamo portare le merci, perché poi dall'altra parte noi facciamo impresa e queste imprese fanno fatturato e quando - e guardo la A22 - i camion rimangono fermi, alla fine i costi sono degli autotrasportatori o dei trasportatori.

L'Austria ci vessa con norme che non riguardano l'Europa. Noi siamo, io sono fondamentalmente europeo e bisogna che le norme siano comunque uguali per tutti i nostri Paesi.

Queste norme ci riguardano e noi siamo dove si fa squadra, dove finalmente si fa insieme, si traccia un percorso e si cerca di trovare una soluzione dandoci degli obiettivi che non è il 1° agosto, cercando di poter transitare in questo paese che ci vessa, tra l'altro anche un piccolo pezzetto di un piccolo paese. La dico così e perciò vorremmo capire anche le soluzioni. Ma le soluzioni non riguardano il 1° agosto. **Le soluzioni riguardano quello che sarà il futuro del mondo imprenditoriale italiano a cui noi, come imprese di servizio, siamo fortemente legati.**



Amedeo Genedani, Presidente Confartigianato Trasporti



Non volevo dare dei numeri perché mi sembra che le Camere di commercio ci abbiano dato tanti numeri, ma a questo punto posso dire che nel distretto della ceramica su 100 di produzione il 19% viene venduto sul mercato italiano e l'80% viene esportato e guarda caso verso la Germania, dato che la Germania è il più grande commerciante. Quindi, il **distretto della ceramica subirebbe in un modo pesantissimo, e subisce in modo pesante**, il divieto dell'Austria, perché come dicevo prima, l'80% della produzione viene esportata e il 19% resta in Italia e la strada è quella del Brennero. Era la famosa infrastruttura Tirreno – Brennero che doveva andare fino al Tirreno ma che poi si è fermata a Modena, però in pratica è la linea diretta per le esportazioni verso la Germania. Quindi il tema è quello.

Inoltre, l'Emilia-Romagna è una regione, come è già stato detto, vocata all'esportazione. Il 70% del prodotto dell'Emilia-Romagna viene esportato, soprattutto, vorrei sottolineare, la parte meccanica. Una volta noi eravamo produttori di macchine finite, oggi siamo produttori di tantissima componentistica, vedi gruppo Volkswagen, dato che tutti i turbocompressori dei motori Volkswagen sono prodotti in Italia, nell'Emilia-Romagna e nel basso Veneto.

Quindi, va da sé che la Germania, quando non riceve più dei pezzi delle componentistiche, fa presto a chiamare l'Ungheria che è più vicina, costa meno, anche se forse la qualità è peggiore, e quindi perderemmo sicuramente un business.

Volevo comunque dire qualcosa in merito al tema di oggi, cioè al tema conduttore. Da parte mia reputo che, oggi, con l'atteggiamento dell'Austria, siamo tornati ai tempi di Berger che correva con la Ferrari, in cui noi trasportatori arrivavamo al confine, ci misuravano i centimetri di gasolio nel serbatoio e se avevamo più di cento litri dovevamo buttarlo addirittura per terra, non in una cisterna, perché dovevamo fare rifornimento in Austria. Come diceva Ricci siamo sempre stati lasciati da soli.

Oltre a questo, **l'inquinamento e l'ambiente** di cui si lamenta l'Austria – sicurezza e ambiente, i due elementi su cui loro basano i divieti – penso che ci **siano anche nella Valle dell'Adige dove passa la A22**. Anzi la A22 è rasoterra, mentre invece nella Valle dell'Inn molto è sopraelevato e quindi, quasi automaticamente, l'inquinamento e il rumore li abbiamo in alto non in basso.

A mio avviso, oggi bisogna spingere molto di più. So che il Ministero dei trasporti – quindi guardo il Dott. Scaccia – spinge in una maniera importante. So che avete dovuto tampinare i tedeschi perché firmino il documento che avete presentato. A mio avviso bisogna ritornare a picchiare i pugni, essere ancora più forti, perché è una partita che non possiamo perdere.

Il Ministro tedesco Scheuer – che la signora Lehmann ha appena citato – la settimana scorsa ha fatto un comunicato intimando all'Austria di togliere i divieti perché ledono la libera circolazione delle merci. Quindi, bisogna che noi siamo della partita, che spingiamo forte. Anzi, oggi è venuto fuori il discorso che la Germania sta cercando di aprire una procedura di infrazione con l'Austria.



Ben venga, anzi **dobbiamo montare sul carretto, anzi agganciare il rimorchio, e andare in fretta e muoverci in questo senso.**

La partita che condivido è la questione del vuoto di potere, perché l'Austria sta giocando ad arrivare alla fine di agosto/metà di settembre, dato che dal 15 settembre alla fine di novembre ci sarà un vuoto a Bruxelles, nessuno comanda e l'Austria fa quello che gli pare. Dopo difficilmente riusciamo a toccarla, quindi anche su questa partita bisogna correre e muoversi.

Se non si riesce in questo senso, si può proporre anche un tavolo a tre. Si potrebbe trovare una soluzione di un tavolo a tre, in cui si mettono a sedere Italia, Austria e Germania.

Dobbiamo sopperire alla costruzione della galleria, troviamo la strategia e la strada per andare avanti, con un cronoprogramma chiaro, cercando di anticipare i tempi della realizzazione delle infrastrutture e chiedere più soldi all'Europa, se tutti e tre siamo d'accordo cercando di compensare anche quello che può essere la mancanza di turismo o il problema delle macchine. Si potrebbe anche pensare che l'albergo offra una tariffa con treno compreso. "Se vieni da me in Austria io ti pago anche la tariffa del treno", come sta facendo qualche realtà o qualche operatore turistico. Anche in Italia potremmo fare la stessa cosa. Quindi, cercare di agevolare, per sopperire in questo periodo, le popolazioni, agevolare il turismo, e soprattutto far sì che i veicoli euro 6 e almeno LNG siano liberi di circolare perché, altrimenti, noi ci troveremmo con dei grossi problemi.

Thomas Baumgartner, presidente ANITA



Grazie. Prima mi permetta di ringraziare anche da parte nostra per questa organizzazione che è la dimostrazione che adesso il tema è arrivato là dove doveva venire.

Noi da tempo lamentiamo, facciamo presente che non è un problema solo di noi trasportatori, ma è un problema dell'industria e del commercio italiani e della competitività dell'Italia.

Ringrazio anche il dottor Ebner che, come Camera di commercio di Bolzano, assieme anche all'Associazione industriali di Bolzano si è mosso già da tempo su questa problematica e ha capito che non è un problema solo nostro. Adesso siamo tutti consci che è un problema a cui bisogna trovare la soluzione.

Abbiamo già sentito stamattina quali sono le problematiche, voglio solo aggiungere due cose che forse sono un po' sfuggite. Abbiamo sul Brennero oggi 12 milioni di passaggi di autovetture e 2 milioni di camion. Abbiamo visto anche - dimostrato da enti neutrali - che **il traffico leggero inquina di più del traffico dei mezzi pesanti.** E quindi ovviamente ci vogliono misure su tutti e due i fronti se si vuole affrontare il problema. Non vediamo perché solo il traffico pesante debba subire delle conseguenze, quando anche il traffico pesante è necessario per l'economia. Nessun trasportatore va in giro per svago o per divertimento. Noi diamo un servizio al paese e alla nostra committenza per portare le merci a destino. Questo bisogna considerarlo e tenerne conto.



Il pedaggio in Tirolo, anche questo forse è sfuggito. Oggi noi abbiamo **in Tirolo un pedaggio autostradale dal Brennero a Innsbruck che, di notte, per un camion è di 3,5 euro/km contro una media italiana di 0,17 euro/km**. Anche l'Autobrennero non è tanto lontano da questo valore - è un'autostrada di montagna e sappiamo gli utili che fa la A22 -. Vorrei capire dove finiscono i soldi che il Tirolo incassa con questo traffico. Dovrebbero essere investiti in infrastrutture ferroviarie, come avviene in Italia o come ha fatto la Svizzera che ha un pedaggio di oltre 300 euro, però almeno i soldi vengono investiti in infrastrutture ferroviarie. E non è neanche comprensibile perché questo pedaggio è stranamente così alto solo da Innsbruck a Brennero, perché da Innsbruck a Kufstein, che interessa anche i tirolesi per andare a Vienna non ci sono queste differenze.

Il treno già fa molto, come abbiamo già visto. Mi fa piacere che l'abbiano fatto anche notare, perché **negli ultimi anni il modal split non è peggiorato, anzi è migliorato leggermente**. Perciò se abbiamo avuto sull'autostrada, al Brennero, un incremento anche dell'8-10% qualche anno, vuol dire che anche la ferrovia è aumentata e anche di più.

La ferrovia sul Brennero sta facendo il massimo possibile, specialmente considerando che questa linea ha 150 anni. E se proprio vogliamo fare il confronto del modal split con la Svizzera - Brennero 30% ferrovia e 70% autostradale e in Svizzera l'inverso - non dobbiamo dimenticare che in Svizzera abbiamo due infrastrutture ferroviarie, perciò ovviamente possono trasportare il doppio. Però trasportano solo il doppio. Abbiamo 15 milioni (di tonnellate) circa sul Gottardo, 14 milioni (di tonnellate) sul Brennero, perciò siamo lì. L'altra infrastruttura ferroviaria svizzera è il Sempione/Loetschberg dove vanno 13 milioni (di tonnellate), addirittura meno del Brennero, perciò non è che sul Brennero non si faccia.

Il problema sul Brennero non è neanche tanto la linea ferroviaria che è quasi alla saturazione, se andiamo a vedere le tracce utilizzate. **Il problema è nelle stazioni di scambio intermodale**. Verona ormai è saturo, a nord Monaco Riem sappiamo che è saturo, ma è soprattutto nella Ruhr che è una regione molto attrattiva, ci sono tutti i terminali saturi.

Ma, restando in Italia, bisogna subito intervenire a Verona, e io consiglio: facciamo questo secondo terminal a Isola della Scala, non cerchiamo di adeguare le strutture attuali di Quadrante Europa ai treni di 750 metri perché ci saranno anni di delirio dato che, logicamente, facendo l'adeguamento l'infrastruttura attuale ne risente.

Questo per quanto riguarda quello che è stato detto. Ritornando, penso che noi dobbiamo darci due obiettivi. L'abbiamo già sentito, l'Italia ha bisogno di questo interscambio con i nostri partner del nord per le proprie esportazioni. Non può rinunciare a questo. E qui è giusto quello che ha detto Marino, l'Italia non può farne a meno.

Per la Baviera e la Germania è importante, però può anche fare a meno dell'Italia. Perché la Germania può anche esportare in Francia, comprare in Francia, andare in Spagna o nei Paesi dell'Est. Noi siamo molto più vulnerabili da questo punto di vista, perciò il focus italiano deve essere molto più alto del focus tedesco. La Germania è in mezzo e può trovare anche altre strade, per l'Italia se non si riesce a risolvere questo problema è un dilemma. Ma non solo per le proprie esportazioni.

Stiamo parlando sempre di più negli ultimi anni del fatto che l'Italia potrebbe essere una piattaforma logistica per l'Europa con questo stivale, però ci immaginiamo, se vogliamo attrarre



traffici che vanno dal continente africano all'Europa o dall'Asia, se anche queste devono passare dal Brennero assieme alle nostre esportazioni? È impensabile che si riesca a risolvere con il problema attuale dell'Europa.

Tutela dell'ambiente: ovvio tutto quello che abbiamo detto. Penso che oggi in Tirolo il problema non sia più questo, è più una facciata. Si prende questo problema perché sappiamo anche che dove vengono misurati a Vomp, questi valori sono in discesa dal 1992. Ogni anno sono in discesa le emissioni NOx nonostante il grosso aumento del traffico. Ci sono gli ulteriori miglioramenti che abbiamo visto per le nuove tecnologie dei camion, gli Euro 6 che dovrebbero essere molto più incentivati e utilizzati, ma anche le nuove tecnologie dal Gas Naturale Liquido che abbattano notevolmente le emissioni inquinanti. Ripeto 99% in meno di particolato, perciò il PM10 non esiste più, 65% in meno NOx sempre rispetto all'Euro 6 con GNL, CO2 15% in meno se ci fosse biometano addirittura 85% in più. Ma c'è anche il dimezzamento del rumore del motore del mezzo, perciò anche il divieto notturno non dovrebbe esistere più.

Per questo le soluzioni ci sono. Le soluzioni potrebbero essere due. Una il **potenziamento della ferrovia**, di cui bisogna velocemente potenziare i terminali. Bisognerebbe anche trovare il modo per cambiare la legge comunitaria 92/106 che oggi limita il raggio del tratto stradale per andare al prossimo porto/stazione ferroviaria a 150 km. Per questo Trento non viene utilizzato, è un terminal che non può essere utilizzato perché come ci si muove da Trento si va a Verona e oltre. Credo che si tratti di un qualcosa senza senso.

Dobbiamo considerare però anche per il traffico ferroviario lo **shift modale**. È già stato detto anche oggi, abbiamo 50 milioni di tonnellate che passano per il Brennero e abbiamo avuto negli ultimi anni anche aumenti del 7/8%. Nei prossimi anni, se non avremo un periodo di crisi come il 2008-2009, avremo in media minimo 3% di aumento. Contando 10/12 anni per finire la Galleria del Brennero, avremo un aumento di 17/20 milioni di tonnellate su quell'infrastruttura, perciò per fare lo shift modale solo dell'aumento dobbiamo raddoppiare le potenzialità della ferrovia. Oggi con il terminal di Verona neanche a pensarci.

Per quanto riguarda l'autostrada, non si ridurrà il traffico, ci sarà comunque anche dopo il BBT e nel periodo per arrivare (al BBT) aumenterà, quindi dobbiamo assolutamente **investire in mezzi più moderni**, in mezzi a gas liquido. Su questo, per me le soluzioni sono quattro. Come già detto il potenziamento dell'infrastruttura. Chiedere da subito una misura per l'esclusione di qualsiasi contingentamento, e anche di qualsiasi tassa suppletiva per i nuovi veicoli almeno Euro6 o LNG o elettrici. Questi non possono non poter circolare anche di notte, anzi sarebbe da favorire la circolazione notturna così di giorno sarebbero di meno.

Però dovremmo anche cominciare a riparlare della Convenzione delle Alpi. Oggi abbiamo la **Convenzione delle Alpi che limita qualsiasi nuova infrastruttura ferroviaria e autostradale attraverso le Alpi**. Io non penso che nei prossimi 10/20 anni l'Italia riesca ancora a crescere o svilupparsi se non si trovano alternative in questo senso. Si faccia pure l'infrastruttura ferroviaria se qualcuno trova i soldi, perché sappiamo che dobbiamo prenderli dalla tassazione globale, se no per l'autostrada, penso, si trovano investitori quanti se ne vogliono.

Parallelamente si dovrà anche **intervenire con la Svizzera**, perché oggi una cosa dà ragione ai tirolesi anche se per la mia azienda sarebbe un danno o per altre aziende dell'Alto Adige. Oggi abbiamo un traffico deviato sul Brennero, e capisco che i tirolesi si chiedono perché un traffico



da Milano a Stoccarda oggi passa dal Brennero quando avrebbe la via più corta dalla Svizzera. La soluzione dei tirolesi e anche dei politici locali è quella di aumentare il pedaggio attraverso la Corridor MAUT al livello della Svizzera così passano da lì. Per me va anche bene perché è un costo che riversiamo sui nostri committenti. Però attenzione alla competitività italiana che viene ancora persa.

Pasquale Russo, Segretario generale Conftrasporto



Mi unisco ai ringraziamenti. Dico poco perché veramente è stato detto tutto ed è una delle poche occasioni in cui mi pare che siamo veramente tutti d'accordo, anche con i tedeschi, quindi c'è veramente poco da aggiungere.

Proprio ieri in Confcommercio abbiamo presentato uno **studio insieme a ENEA e a ISPRA** (quindi non sono numeri che ci siamo fatti noi ma che abbiamo chiesto di essere supportati da due organismi pubblici indipendenti che lavorano molto sull'ambiente) che hanno confermato ulteriormente come le riduzioni di emissioni nocive da parte dei camion con nuove tecnologie sono veramente migliorate tantissimo e il dato che emerge è che dagli anni '90 al 2016, come ha ricordato anche il presidente Baumgartner, l'azoto è crollato del 70%, il particolato è crollato del 50% e di fatto ci sono altri "fuel" che potrebbero ulteriormente ridurre queste emissioni nocive, quindi è evidente che non esiste il problema ambientale. Questo dobbiamo dirlo.

Abbiamo voluto presentare ieri questo studio proprio perché il rischio che si sta correndo è che, dietro alle supposte esigenze ambientali, si attivino delle politiche regolatorie che penalizzano non il trasporto, ma il nostro sistema economico.

Credo che questo lo abbiamo capito tutti, però anche nelle sedi opportune di interlocuzione con l'Unione europea sono elementi che devono essere manifestati e cristallizzati per bene. Lei (al moderatore) prima ha citato il mio presidente che ha fatto la battuta "In Austria troveremo tra poco i panzer" Perché? Perché, com'è normale che sia, la merce cerca di trovare strade alternative per arrivare dove deve arrivare quando vengono posti dei divieti. E anche questo dovrebbe far riflettere molto. In questo caso le vie alternative sono le strade secondarie del Tirolo stesso e di fronte a un aumento del traffico nelle strade secondarie e alle lamentele delle popolazioni che vivono intorno a queste strade, l'Austria ha annunciato che ci sarà l'esercito a presidiare i divieti di circolazione di queste strade. E quindi la battuta dei panzer serve proprio ad evidenziare come l'Austria su questo tema, impegnando l'esercito, sia fortemente impegnata a far rispettare questi divieti.

Devo dire che notiamo, non voglio dire una timidezza, ma una **posizione non forte da parte del nostro Governo** su un tema così importante.

E voglio ricordare un'altra cosa, che l'Austria non è nuova a queste politiche di divieto. Tutti ci ricordiamo gli ecopunti che poi sono stati tolti grazie all'intervento del Governo dell'epoca. Non



ci dimentichiamo che sui divieti settoriali c'è già un pronunciamento della Corte di giustizia europea sulla illegittimità dei divieti settoriali, solo che l'Austria li ha rimessi. Di procedure di infrazione per le limitazioni alla circolazione in giro per l'Europa ce ne sono diverse e probabilmente l'Austria, con la scusa della dell'ambiente e di voler proteggere l'ambiente, sta creando una situazione discriminatoria a vantaggio delle imprese austriache.

Ora noi potremmo avere una soluzione. Dato che l'Europa non ci risponde e dato che l'Austria se ne infischia anche delle sentenze che ci sono state in passato e dei principi, anche abbastanza evidenti, di garanzia della libera circolazione delle merci, l'Italia potrebbe fare una cosa, fare lo stesso provvedimento che ha fatto l'Austria.

Chiediamo al Governo italiano di fare un provvedimento in cui le aziende in transito - ovviamente solo quelle straniere e non quelle italiane - **quindi tutti i mezzi che arrivano in Italia e devono andare verso l'Europa o prendono il treno o hanno l'"Euro 7"**. Quindi mutuiamo lo stesso provvedimento che ha fatto l'Austria e lo facciamo identico in Italia, dicendo che per quanto riguarda le imprese che hanno destino all'interno del nostro territorio e hanno targa italiana possono circolare liberamente. Così come i camion austriaci non inquinano in Austria, i camion italiani non inquinano in Italia. Se il Governo (l'Austria non ha chiesto l'autorizzazione all'Europa per il suo provvedimento) fa un provvedimento identico all'Austria e magari lo fa anche la Germania poi vediamo dov'è l'Europa della libera circolazione delle merci.

Dico, se lo ha fatto l'Austria perché non può farlo l'Italia? Nessuno potrebbe contestarcelo. O quanto meno se ce lo contestassero dovrebbero contestarlo anche agli altri paesi. In questo caso all'Austria.

Non voglio citare numeri perché sono stati detti. È evidente che stiamo subendo un danno enorme. È molto importante quello che ha detto il presidente Baumgartner.

Ora al di là di come la si pensi, l'Italia ha firmato un memorandum con la Cina sulla Via della Seta. Ora, sappiamo che la Via della Seta si potrebbe sviluppare esclusivamente o dalla parte di Genova, o dalla parte di Trieste. Ma se si sviluppa dalla parte di Trieste quella è la via. Ora come pensiamo di firmare un Memorandum, di candidarci a essere paese di transito, in questo caso, e avere dall'altro lato del confine un blocco di questa natura. È evidente che se questo dovesse rimanere, dato che la merce come l'acqua trova sempre la sua strada, continueremmo sempre a essere scavalcati a nord.

Adesso c'è anche l'opzione Pireo che potrebbe tranquillamente sostituire - così come sta già facendo in gran parte - la posizione dei nostri porti sull'Adriatico. Quindi dal punto di vista della politica industriale, delle prospettive che questo stesso Governo ha voluto portare avanti è una cosa che non sta in piedi.



Umbro Bernardini, Vicepresidente Federtrasporto



Mi unisco ai ringraziamenti a Unioncamere e a Uniontrasporti per aver creato questa ricca occasione. Prendendo spunto da quanto ha detto lei (al moderatore), è vero, proprio perché sono umbro e ho una certa età, alla fine degli anni '60 / inizio anni '70 eravamo tra i pochi italiani trasportatori che, stando a Terni, vivevamo la realtà dell'acciaio e quindi dell'esportazione già cospicua verso la Germania. Poi negli anni mi sono diversificato e ho visto anche l'Austria. Perché, io mi ricordo come un incubo l'attraversamento di quei 122 km. Perché erano un incubo sia dal punto di vista dei costi, la percorrenza chilometrica costava 10 volte quello che costava in Germania ma anche in Italia, sia dal punto di vista autorizzativo, era come entrare in un centro nucleare.

Sul fattore ambientale noi forse eravamo molto indietro e quindi ci coglieva ancora più di sorpresa e costituiva un bel problema. Sono passati tanti anni ma il problema è rimasto tutto, anzi si sta aggravando sotto certi punti di vista.

Quindi credo di poter dire che **l'Austria ci ha dichiarato guerra nel Brennero**. Ce l'ha dichiarata 50 anni fa e ha continuato a usare armi più o meno leggere, per qualche schermaglia, ma adesso sta preparando i cannoni sostanzialmente, quindi ci immaginiamo un impatto molto diverso di questa guerra sulla realtà del nostro paese. Non solo di chi fa questo mestiere, e oggi sta qua, ma del paese perché giustamente - come è stato già evocato - la Via della Seta, per quel poco che ho capito, a un certo punto arriva in Italia, perché altrimenti non si capisce tutto questo nostro interessamento. Benissimo, auspicabile, vero che è come l'acqua e la strada la trova, ma non la può certo trovare per il Brennero, che è il principale canale di uscita e di entrata delle merci e lo è da sempre. La metà più o meno delle merci in entrata e in uscita sono passate sempre dal Brennero. Quindi è relevantissimo.

Già una volta la crisi ci ha salvati dalla congestione più o meno totale delle nostre infrastrutture a causa del traffico crescente delle merci ma anche delle automobili. L'ultima tremenda crisi, quella del 2007, ci ha spostato il problema, perché sennò noi non saremmo stati danneggiati dalla crisi, ma dallo strozzamento del traffico e dallo spostamento delle persone e delle merci.

Credo che **nessuno di noi voglia risolvere il problema, anche questo giro, augurandosi una nuova crisi che ci sposti nel tempo la soluzione del problema**.

Ho sentito delle proposte molto interessanti fatte oggi, che non sto a riepilogare, ma questo testimonia che ci sono soluzioni. E se **ci sono soluzioni vanno cercate con tutta la forza che riusciamo a mettere insieme**. Chiaro, determinante, importantissimo è il ruolo di chi ci governa perché poi è da lì che bisogna passare. Si parla tanto di Europa, spesso bene spesso male ma comunque se ne parla tanto. Bisognerebbe - e guardo il rappresentante governativo in questo momento - parlarne di più in questo senso, perché questo è un problema concreto dentro il quale ci sono tutti i nostri problemi di relazioni con l'Europa e la provocazione di Pasquale Russo sulla reciprocità dei divieti non è mica male per muovere un po', perché entra nel cuore del problema.



Nereo Marcucci, Presidente Confetra



Buongiorno a tutti. Se dovessimo, visto il clima crescente, dichiarare guerra all'Austria, perché ci stiamo approssimando nella discussione, dovremmo dichiarare guerra anche alla Francia e alla Svizzera. Questo paradosso per il quale ad ogni nostro sforzo per esportare di più verso l'Europa - perché obbligati dalle circostanze, il mercato domestico è quello che è - i divieti aumentano è un fatto. Dal Colle di Tenda non si passa. Certo i francesi non hanno fatto come gli austriaci, hanno delegato ai comuni le regole della viabilità. E le regole della viabilità nei comuni, Col di Tenda e Maddalena sono tali per cui i nostri autotrasportatori devono fare 180/200 km di deviazione.

I numeri sono stati esplicitati dal dott. Fontanili con una chiarezza estrema. Anzi ringrazio perché mi sono stati anticipati, tra l'altro, non credo come privilegio ma come fatto. Le guerre le dovremo fare se, disintegrando l'Europa, torneremo a prima del 1945.

Proviamo a ragionare, senza quantoni ma con raziocinio, ammettendo, non perché serva per lavarsi l'anima ma per guardare alla prospettiva, che quando alcuni di noi, respice finem, hanno fatto la guerra alla ferrovia, non hanno avuto un *longsighting*, non hanno guardato lontano. Perché i dati sui volumi crescenti indicavano che a un certo punto avremmo creato problemi ai paesi attraverso i quali transitiamo. "Not in my back yard" non è un'esclusiva italiana ed è puntualmente accaduto.

Oggi invochiamo la ferrovia. Vediamo quanto è realistico nella situazione statica e nella situazione dinamica, perché veniva detto giustamente da Pasquale Russo che nella prospettiva c'è la Belt and Road Initiative. Io credo che saranno molte le piattaforme e saranno molti i punti interessati e non solo i due ascellari, in particolare Trieste che è tutto in direzione nord-est, mentre noi stiamo parlando di nord. Quindi per ragioni statiche, rappresentate stamani, e per ragioni dinamiche - il futuro, la crescita, anche noi dovremo produrre di più, esportare di più - la situazione che vivremo non può che essere appoggiata a soluzioni ferroviarie.

Diceva Manzoni "il buon senso si era nascosto per paura del senso comune", qui il buon senso e il senso comune dicono la stessa cosa. La **sensibilità per l'ambiente**, soprattutto per chi vive vendendo ambiente, sarà sempre maggiore. Allora procedendo razionalmente, ipotizziamo la **soluzione ferroviaria**: le modifiche ai cosiddetti moduli - e non sto ad annoiare tutti che sicuramente sanno cosa sono i moduli - produrranno una propria capacità entro tre anni. Con il cambiamento dei moduli avremo la possibilità di fare più ferrovia, a parità di treni, del 25/30%. La galleria di Base del Brennero sarà pronta tra 8 anni.

Allora, salvo appunto dichiarare le guerre, dobbiamo negoziare. È stato già detto. Su quale base? Io credo che le cose che hanno detto Genedani e Baumgartner siano il fulcro di una discussione. A mio avviso non si può ragionare di una politica ambientale sugli Euro 6, altrimenti dobbiamo ragionare di nulla in tutta Europa e nel Mondo. Quindi, bisogna splittare le imposizioni che l'Austria intenderebbe farci sulla base di un fattore che in primo luogo è il tempo, il secondo è la **credibilità**. Il tempo dice che fra tre anni faremo un 30% in più di ferrovia a parità di



infrastrutture. In questi tre anni ci vuole comprensione reciproca. Comprensione reciproca significa che una serie di limitazioni - che non hanno ragion d'essere in relazione al fine che l'Austria si propone - debbono essere tolte come mere provocazioni negoziali molto alte per arrivare poi a un punto di mediazione.

Arrivo al secondo punto e poi cerco di concludere. Secondo me - e mi rivolgo al dott. Scaccia e al mio vecchio amico ed ex presidente dell'Autorità di Salerno BonavitaCola - ci deve essere credibilità. Quando noi diciamo che cancelliamo un'opera come la TAV, diventa meno credibile per la Francia che punteremo sulla ferrovia per evitare i camion sulle strade. Così come quando si avverte l'incredulità sull'accelerazione, ad esempio, della relazione di tutte le adduzioni ai moduli Brennero, che significa che per arrivare in salotto devo anche sistemare la galleria di ingresso. Quando non si avverte vivacità, forza nel dimensionare gli step by step che portano alla soluzione, questo deficit di credibilità incide pesantemente.

La mia opinione - e concludo - è che noi abbiamo bisogno di prendere le cose che sono state dette dalle varie associazioni e costruire insieme a quelli di Unioncamere **un pacchetto di proposte da avanzare al più presto al nostro Ministro, perché il 1° agosto è dietro l'angolo**. Credo che il Governo debba aggiungere una quota pesante di credibilità, determinando un **cronogramma degli interventi** che intende fare per lo split modale che rammentava Thomas Baumgartner. Con questo pacchetto, più la credibilità data dal cronogramma certo che determinerà lo split modale, dobbiamo trovare un'interlocuzione con l'Austria.

Apprezzo quello che diceva la collega tedesca, in quanto gli spedizionieri italiani e tutti coloro che sono rappresentati da Confetra e che operano nella catena logistica, hanno le stesse preoccupazioni, perché è vero che gli autotrasportatori sono il focus del problema, ma la manifattura ne è l'origine, lo spedizioniere l'intermediario, non parassitario, e così via.

Nel caso, nonostante questo intervento, non fosse possibile trovare una soluzione, credo che **l'unica alternativa è che il Governo si rivolga immediatamente all'Alta Corte di Giustizia chiedendo la sospensiva del provvedimento**. Il resto è fantasia. Un provvedimento immediato modello TAR che imponga al Land del Tirolo la sospensione di quelle determinazioni.

Io mi auguro anche che prosegua il colloquio italo-francese che si è fermato ormai un anno fa. Aggiungo, e davvero finisco. Vi sono poi cose che vanno esaminate in modo più approfondito. Ma il governatore del Tirolo che non mi pare una persona estemporanea, Günther Platter, sostiene alcune cose che ho risentito a questo tavolo. Per esempio, che i 2,5 milioni di camion che transitano sul Brennero lo fanno perché hanno condizioni di costo migliorative. Allora da una parte bisogna essere duri - lo diceva il collega Ricci per primo - dall'altra bisogna essere credibili e quindi programmare le alternative di splitting modale rendendole credibili agli austriaci. Dall'altra, bisogna capire anche le ragioni altrui, Günther Platter sta mentendo? O anche lì c'è qualcosa da regolare? Dopo di che, siccome, in nome dell'autotrasporto, in nome degli spedizionieri, in nome delle aziende ferroviarie private, in nome del sindacato che io rappresento, ma soprattutto in nome del Paese non possiamo permetterci di rinunciare ad esportare oggi quello che esportiamo e - nella prospettiva che Pasquale Russo richiamava della BRI - quello che dovremo esportare per un mercato domestico che non cresce, credo che dovremo ragionare di politica ma anche di giurisdizione, come ho detto prima.

Concludo. Merito delle Camere di commercio aver organizzato questa giornata. La domanda è - e parlo per me - ma basta questo?



Commenti conclusivi

Fulvio BONAVITACOLA, Coordinatore Commissione "Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio" Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome



Buongiorno e grazie dell'invito. Ovviamente porto il saluto del Presidente Stefano Bonaccini che non è potuto intervenire per concomitanti impegni.

Io sono il vicepresidente della Regione Campania e la Regione Campania coordina la Commissione Infrastrutture e Trasporti della Conferenza delle Regioni. Ed è in questa veste che ritengo doveroso svolgere alcune considerazioni. Mi aiutano in questo anche la circostanza che sono per caso anche assessore all'ambiente della mia regione e sempre per caso ho una modesta cognizione di fatti giuridici per motivi professionali. Questo mi porta a fare alcune considerazioni preliminari.

Saluto in particolare Nereo, ci siamo lasciati lui a Livorno, io a Salerno, tutte le strade portano a Roma. Ci vediamo a Roma però a parlare del Brennero, questa è la cosa curiosa.

Consentitemi di fare un'osservazione metodologica. Se venisse qualcuno estraneo all'Unione europea e ci vedesse discutere di questa cosa ci prenderebbe per pazzi. *"Voi state costruendo l'Unione europea, volevate darvi una costituzione e non ci siete riusciti, parlate adesso di forme più spinte di rappresentanza e due Paesi bisticciano su se deve passare un tir?"* Vi pare una cosa normale nel 2019?

E io suggerisco di non cadere nel tranello della materia settoriale, i trasporti. Noi qui siamo all'articolo 3 del TUE, anzi nei **principi fondamentali dell'articolo 3 del Trattato dell'Unione europea, che è la materia della "concorrenza"**. Se si crea una diseconomia, di fatto si sta ledendo un principio di concorrenza, non è un problema di libera circolazione su cui si può dire che è nata per togliere le barriere doganali. E si dovrebbe dire che ogni norma va interpretata al tempo in cui si pone il problema, per cui se è nata per abbattere le barriere doganali, di fatto non si possono creare problemi con la circolazione dei mezzi.

Non arriverei proprio là. Io mi fermerei all'articolo 3, al tema della concorrenza e porrei questa questione. Probabilmente c'è una pregiudiziale di investitura della Commissione europea. Non mi occupo di diritto comunitario ma ho l'impressione che ci sia una sorta di pregiudiziale, cioè lo Stato membro deve adire la Commissione sollevando la questione perché la Commissione contesti all'altro Stato la violazione. Se entro 90 giorni lo Stato contestato provvede, nulla questo, se entro 90 giorni la Commissione europea dorme, lo Stato che ha promosso l'azione, cioè l'Italia, può adire la Corte di Giustizia. C'è una sorta di pregiudiziale. E in quella sede, ha ragione Nereo, si può chiedere la sospensiva. E quale caso per un provvedimento di natura cautelare più fondato di questo? Non ce ne può essere un altro. Io farei questo.

Oggi teniamo la Commissione trasporti alla Conferenza delle Regioni. Esiste il "fuori sacco" come prassi delle pubbliche amministrazioni e degli organi collegiali. Io porto un "fuori sacco", porterò il



vostro tema e faccio approvare un ordine del giorno da portare in Conferenza di Presidenti - se ci riesco già domani - che invita il Governo a prendere esattamente questa iniziativa. Perché, non si tratta di una pronuncia delle tre regioni interessate, dato che pure è sbagliato dire "le tre regioni interessate". Se è un tema di PIL, allora è un tema dell'Italia.

Facciamo questa azione della Conferenza delle Regioni e del Ministero e come Italia andiamo in Commissione europea a sollevare questo problema. È una violazione palese dell'articolo 3 dei principi generali. E attenzione, posta in termini di concorrenza **è materia esclusiva dell'Unione, non c'è competenza degli Stati membri. È come in Italia.**

Vengo rapidamente ad alcune altre considerazioni. C'è una regola generale per cui ogni tema e ogni funzione deve essere regolata da una governance all'altezza di quel tema e di quella funzione, di quella scala di interesse. Non è possibile che **un corridoio che è stato dichiarato rete TEN possa consentire che ciascun Paese - direi ciascun villaggio - regoli il transito delle merci o dei veicoli con misure autonome**. Non è possibile.

Immaginate che la provincia di Frosinone decida di non far transitare i mezzi sulla propria autostrada Napoli-Roma, perché a Frosinone hanno una sensibilità ad alcune essenze autoctone insidiate dalle polveri sottili. È la stessa cosa.

E allora, sempre il Trattato dell'Unione europea parla del principio di attribuzione e di altri due principi correlati che sono il **principio di proporzionalità e il principio di sussidiarietà**. E quando una materia è competenza esclusiva, non c'è sussidiarietà e quella materia è regolata dall'Unione. E un Paese che invade quella materia invade automaticamente un campo che gli è precluso, quindi il ricorso è fondatissimo. Lo dico da avvocato in questo caso.

Altra questione. È possibile che si sta sollevando un problema di carattere ambientale con strumenti di rilevazione oscuri, qualcuno diceva sulla salita, sulla montagna? Io faccio l'assessore all'ambiente. In Campania qualche problema ambientale ci sta. Quando qualcuno mi porta delle rilevazioni di parte, per me quello che conta è l'ARPAC e quando non mi fido vado all'ISPRA.

Noi abbiamo un'Agenzia europea dell'Ambiente, la sua sede è a Copenaghen, che è l'Agenzia che da supporto ai Paesi membri sul monitoraggio e la conoscenza su basi scientifiche dei problemi che riguardano i Paesi dell'Unione. **Deve essere l'Agenzia europea a verificare dove sono state fatte le rilevazioni, dove sono stati messi gli strumenti di rilevazione, chi sono i laboratori che hanno fatto le analisi.** E le deve validare. Perché si sta ponendo un problema di carattere internazionale, europeo. Non basta fare la rilevazione dal comune del Nord Tirolo con qualche laboratorio che non si sa bene di chi è. Non è possibile.

Ultima considerazione. Noi dobbiamo essere propositivi nei termini come diceva Nereo che è un vecchio riformista, conclamato. È chiaro che il principio della concorrenza non è un principio che cancella gli altri diritti tra cui quello ambientale. **È un problema di proporzionalità, di ragionevolezza e di chi è che coniuga questi due principi. Chi fa la sintesi non può essere il Nord Tirolo.** Allora, noi dobbiamo considerare questo problema alla scala che è richiesta e con la gradualità che è stata proposta. Non lo cancelliamo, non lo neghiamo ma non si può pensare che dalla sera alla mattina si crei uno sbarramento su tutti i veicoli che non sono Euro6. Non c'è il tempo, non è ragionevole, non è corretto, si sta creando una lesione del principio di concorrenza.



Allora, una posizione articolata, la rimodulazione che potenzi la quantità delle merci transitabili sulle infrastrutture esistenti, uno sforzo per velocizzare - tutto si può velocizzare - la realizzazione della Galleria di Base, uno sforzo per l'ammodernamento del parco mezzi. Vi sembrerà una follia, nel trasporto pubblico si è capito che i mezzi non solo sono un'attrezzatura, una dotazione delle imprese, ma spesso sono una dotazione del committente che li mette a disposizione dell'impresa. Cioè sono quasi un'infrastruttura mobile.

E allora, in alcune realtà, aree in cui è altamente concentrato il problema del trasporto su gomma, finché non avremo quello su ferro, si può valutare che siano zone di tutela speciale dal punto di vista del trasporto merci e quindi che siano anche oggetto di azioni e provvedimenti incentivanti speciali. E non venissero a creare problemi con gli Aiuti di Stato perché io mi sto adeguando a una normativa europea convenuta. Quindi non mi puoi dire che *"devo fare l'Euro6 e poi se lo Stato aiuta..."* perché stiamo abbassando il gap concorrenziale.

Così va posta e da questo punto di vista una politica di investimenti e di incentivi per le aziende - perché con un programma pluriennale arriviamo all'adeguamento del parco mezzi - secondo me è il modo giusto di porre il problema. L'insieme di queste cose, secondo me fanno, una proposta credibile.

Io oggi ne parlo in Commissione. Non dico domani perché vediamo se ci sono le condizioni, ma alla prima conferenza dei Presidenti delle Regioni faremo un documento di invito al Ministero di agire in questa direzione. Grazie.



Gino SCACCIA, Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Le speranze sono alimentate dalla ragione e anche dalla competenza.

Vorrei cercare innanzitutto di dire quello che ho colto dalle vostre preoccupazioni e quali sono le strade che si possono perseguire per far sì che queste preoccupazioni diventino un ricordo del passato.

Anzitutto su questo tema il Governo non ha bisogno di essere sensibilizzato, sono sempre benvenute tutte le richieste perché c'è un atteggiamento di ascolto che è doveroso per chi ricopre delle cariche pubbliche ed anche per me - che sono un tecnico - che però rappresento il Gabinetto del Ministro. Non ha bisogno di essere sensibilizzato perché il 3 dicembre 2018 abbiamo chiesto noi a Berlino un incontro con il Ministro Andreas Scheuer per metterlo al

corrente delle grandi difficoltà che questo blocco del Tirolo stava determinando e che avrebbe determinato, in prospettiva, **non solo sui nostri trasportatori e non solo per le tre regioni direttamente più interessate ma per il sistema Italia e per il complessivo sistema del trasporto**. Scheuer si è trovato pienamente d'accordo con noi, ha ravvisato tutta la difficoltà politica di proporre un'azione comune inizialmente subito sul piano della guerra, ed abbiamo elaborato una strategia che consiste nell'aver preso sul serio l'Unione europea. Se, nonostante la Commissione venga definita scaduta, ci viene costantemente ribadita la procedura di infrazione nei nostri confronti, allora se c'è ancora tempo per farlo per noi, ci sarà anche per farlo per altri Paesi. Abbiamo incominciato a mettere in fila una serie di argomentazioni di carattere tecnico e giuridico soprattutto, sono stato quasi totalmente preceduto rispetto a quanto avrei voluto dirvi dall'avvocato Bonavitacola - collega perché anche io sono avvocato - e quella ritengo sia una soluzione certamente praticabile.

Non dobbiamo escludere però un passaggio intermedio, che è un passaggio politico. Noi l'abbiamo coltivato con la nostra rappresentanza nazionale presso la Commissione, abbiamo consegnato un documento nel quale tutte queste vostre preoccupazioni sono state raccolte affinché la Commissione si esprima anzitutto circa il rispetto, da parte di questa misura di limitazione, di alcuni principi cardine.

È stato ricordato il **principio di libera circolazione delle merci**, ed è stata prospettata anche una linea difensiva parzialmente alternativa che si fonda sulla **libertà di concorrenza**.

Non so poi quale possa essere l'argomento vincente e se, sulle limitazioni di traffico, ci sia stata in passato un aggancio alla libertà di concorrenza, su questo personalmente qualche dubbio ce l'avrei.

Però si sa che quando si propone un ricorso è utile mettere sul piatto più argomenti, più parametri, più vizi possibili, poi basta che ne venga selezionato uno ed è sufficiente a far cadere il provvedimento. In questo caso noi abbiamo chiesto alla Commissione europea di pronunciarsi non circa la tutela della salute e la tutela dell'ambiente, in quanto vale per l'ordinamento europeo ciò che vale per l'ordinamento italiano. Nel nostro ordinamento l'unico articolo che



gode in Costituzione della esplicita attribuzione di "fondamentale" è la salute, è l'unico per il quale c'è scritto è un "diritto fondamentale e un interesse della collettività".

Su questa base, in un caso famoso che tutti - anche i non giuristi - hanno avuto modo di conoscere, il caso Ilva, c'è stato un famoso contenzioso dinanzi alla Corte costituzionale in cui si sosteneva da parte del giudice remittente, cioè colui che aveva inviato la questione alla corte, che la salute diritto fondamentale non è bilanciabile con nessun altro diritto. Quindi qualunque diritto deve cedere rispetto alla tutela della salute. Ma la Corte ha ben risposto con la sentenza 85 del 2013 che nella costellazione dei valori costituzionali, dei diritti fondamentali della costituzione, non ci sono valori assoluti. Addirittura bilanciamo la vita se pensiamo alla disciplina dell'aborto, dell'interruzione del fine di vita. Tutti i beni sono bilanciabili, si tratta solo di trovare la misura proporzionata. Ecco il principio di proporzionalità che prima veniva evocato.

Fermo restando che siamo pronti a mettere in campo una serie di misure politiche per ridurre l'impatto ambientale, penalizzare anche con tariffe ambientali non solo i vettori pesanti ma tutti i veicoli più inquinanti, che siamo pronti anche a prevedere delle forme che vadano in direzione delle eurovignette e quindi che vadano a gravare diversamente una platea più larga per poter compiere delle operazioni di mitigazione ambientale.

Fermo tutto questo, che ci rende credibili sul piano della tutela ambientale, **chiediamo però alla Commissione europea che venga rispettata la proporzionalità.** Ed è certamente sproporzionato un divieto che si risolva in una misura ad effetto equivalente ad una limitazione della concorrenza e non solo della libera circolazione.

Abbiamo fatto diverse interlocuzioni, certo tutte queste non vanno sui giornali e non danno luogo né a dichiarazioni pubbliche né a tweet. Si registra soltanto con il numero dei voli che ho fatto a Bruxelles o che il Gabinetto ha fatto a Bruxelles.

Siamo andati là periodicamente a presentare documentazione. Ovviamente sono grato a tutti voi se mi renderete disponibile la documentazione che oggi avete presentato. Mi ha impressionato soprattutto quello studio che è stato presentato e che ha mostrato la riduzione del numero delle imprese di autotrasporto del Trentino Alto Adige rispetto invece all'incremento di quelle tirolesi. Quella è la prova provata che c'è una misura che forse può esser nata, facendo finta di essere buoni, con finalità ambientali, ma che però si è tradotta nei fatti in una finalità e in una **misura discriminatoria nei confronti delle nostre imprese** .

Posso dirvi che la Commissione ci ha rappresentato di "aver tenuto attentamente in conto le nostre osservazioni", queste sono le parole che ha pronunciato la commissaria Violeta Bulc prendendo atto della documentazione che abbiamo inviato nuovamente lo scorso 27 maggio. Ci ha preannunciato che - sempre tra virgolette - entro la fine di giugno sarà reso un parere. Ci è stato anticipato che la Commissione già in questa prima fase considera non infondate le nostre censure in ordine alla violazione del principio di proporzionalità. Se dovessi tradurlo, lo tradurrei in qualcosa di più concreto, direi che **i divieti sugli Euro 6 sono sicuramente sproporzionati perché non hanno nessuna consistenza né dal punto di vista tecnico né dal punto di vista fattuale.** Ma noi confidiamo che anche altri rilievi saranno accolti, però dobbiamo tenere conto di un dato: la Commissione non esamina mai il dossier in modo puramente tecnico, è evidente che ci sia sempre una componente politica che porta a non dividere nettamente la ragione e il



torto come lo divide un giudice il quale, scevro da condizionamenti politici, riconosce chi ha ragione e chi ha torto.

Qui la Commissione sicuramente - lo anticipo - ci proporrà una soluzione compromissoria nella quale riconosce la fondatezza anche delle preoccupazioni del Tirolo, propone delle misure, delle prescrizioni e magari riconosce che alcune misure che sono attualmente state calendarizzate sono sproporzionate. Allora dobbiamo, anche in questo caso, farci trovare pronti, per reagire in una duplice direzione: c'è stato proposto il pedaggio di corridoio, è stato proposto l'aumento delle accise austriache sui carburanti diesel, è stato proposto un pedaggio differenziato a seconda delle fasce orarie, una vignetta per i veicoli leggeri, delle tariffe ambientali che riducano il differenziale tra Italia e Svizzera. Tutte queste misure, se ce le troveremo poi nel parere della Commissione, dovremo recepirle se abbiamo fatto un'analisi economica e tecnica che ce le rende convenienti e sostenibili, oppure contrastarle con una contro analisi e non potremmo limitarci a dire "non ci piacciono perché non ci piacciono".

Questa fase si svolgerà nei prossimi giorni con un parere non formale, perché la Commissione non si vincola mai se non attraverso le procedure che sono paragiurisdizionali o preparatorie alle procedure paragiurisdizionali.

Questo nostro sforzo - che ci vede sicuramente al fianco del Ministro tedesco che ci ha dato più volte rassicurazione di voler andare fino in fondo, e mi auguro anche del Ministro bavarese - rimane l'ultima possibilità. Se questa interlocuzione non dovesse sortire l'effetto sperato, **l'unica alternativa sarà una procedura di infrazione**. Qui davvero dismetto i panni del Capo di Gabinetto ed entro nel mio mestiere principale che è quello di studiare il diritto pubblico, quindi anche il diritto europeo. Io non vedo davvero nessuno dei presupposti giuridici e fattuali che possano legittimare in questa fattispecie una violazione così patente della libertà di circolazione e aggiungo a latere della libertà di concorrenza.

E ricordo anche un dato che viene spesso sottovalutato: mentre nella nostra Costituzione tutti i diritti sono collocati su un medesimo livello, si chiamano tutti diritti, non c'è una gradazione, poi si bilanciano tra di loro, nell'ordinamento dell'Unione europea c'è una differenza fondamentale tra i principi di struttura dell'Unione (la libera circolazione, la concorrenza...le quattro libertà fondamentali) e i diritti che sono un'altra cosa, tant'è che fino al 2000 non erano parte dei trattati, solo nel 2009 si è riconosciuto alla Carta dei diritti fondamentali un valore giuridico equiparabile a quello dei trattati. Voglio dire che nella giurisprudenza della Corte di giustizia questo bilanciamento tra libertà di circolazione e altri diritti molto spesso si risolve a favore della libertà di circolazione. Perché se comincia ad essere messo in discussione uno dei quattro pilastri fondamentali dell'Unione europea, l'Unione europea si sfascia dopo una settimana.

Quindi è evidente che dinanzi al Giudice di Lussemburgo noi avremo maggiori chances, anche rispetto ad un giudice italiano, perché in quell'ordinamento e nel contesto dei principi ordinatori di quell'ordinamento il valore primario ce l'hanno le quattro libertà fondamentali. Riteniamo che ci sia piena plausibilità nel sostenere anche in sede giurisdizionale - quindi anche attraverso un procedimento contenzioso - che questa misura viola i parametri europei (l'articolo 3 e quelli relativi alla libertà di circolazione) e ci aggiungeremo anche qualche diritto fondamentale che troviamo nella carta dei diritti.



Quindi ben vengano tutte le sollecitazioni, ma anziché agire in modo sordo tra di noi e richiamando magari il Governo o tirando le orecchie al Governo o al Ministro quasi che non si fosse attivato su questa partita, cerchiamo di giocarla tutti insieme dicendo "faremo fronte comune con azioni politiche" che si stanno per ora svolgendo nell'ombra, ma che possono anche trovare una formalizzazione se noi avremo un mandato forte e se saremo sicuri di non trovarci poi dichiarazioni fuori dal coro che vanno a criticare chi è andato lì o non è andato, perché si è detto pure questo. Quando il Tirolo ci voleva far fallire una riunione e ci voleva mettere all'ordine del giorno una serie di altri punti che non avevamo concordato, noi non siamo andati. Allora siamo andati sul giornale perché il Ministro non va, però le cose bisogna conoscerle nella loro complessità. Anche il Ministro tedesco si è ritirato dal tavolo ed è stato un gesto con il quale abbiamo fatto capire alla Commissione che si vuole parlare solo del corridoio del Brennero e non vogliamo che vengano inserite tutta una serie di altre questioni per cui poi dobbiamo fare il bilanciamento, mollare questa per prendere l'altra. Vogliamo risolvere questo problema, quando ci convochi su questo, veniamo, altrimenti no.

Quindi siamo pronti, con questa documentazione che ci date, a metterci a lavorare. Arruolerò anche Bonavitacola nella sua funzione avvocatesca, così ci aiuta a scrivere il ricorso per tenere pronte tutte le armi. Certo è stata evocata anche da Russo la clava, usiamo la clava e facciamo anche noi una misura di questo genere. Ho qualche timore a pensare che questo orientamento possa essere suggerito dal Governo, non so se qualche autonoma iniziativa possa essere adottata da chi abbia maggiore senso della provocazione rispetto a noi. Però ho colto l'elemento che lei rappresentava, certo non si può scrivere ma si può dire che siamo pronti a reagire in una forma estremamente dura qualora questo atteggiamento del Tirolo e dell'Austria - che comunque finora ha sostenuto la posizione del Tirolo - non dovesse cambiare.

Grazie per la mattinata di spunti ma soprattutto di dati e di numeri che ci sono utili per andare a sostenere questa posizione, aspettiamo tutti con ansia il parere della Commissione sapendo, però, che non sarà l'ultima parola perché ci siamo abituati troppo spesso a pensare che la Commissione europea sia una sorta di oracolo o di verità rivelata. C'è sempre un giudice a Lussemburgo e noi, in questo caso, se non saremo soddisfatti della composizione politica che abbiamo trovato, volentieri faremo interpello al giudice lussemburghese. Vi ringrazio.