

Prosegue lo scontro per il Brennero

TROPPI DIVIETI L'ITALIA SI DEVE RIBELLARE

Salgono a 32 le giornate con i tir contingentati. Situazione insostenibile, che rischia di danneggiare l'economia italiana, come dimostrano i dati di Confartigianato. Toninelli scrive alla Bulc, che ha già condannato l'Austria. Senza ottenere risultati

È IL VALICO DEI VALICHI Dal Brennero passa qualcosa come il 5 per cento dell'intero Pil italiano. Mentre il tunnel ferroviario di base sarà pronto solo nel 2028.

Continua a restringersi l'imbuto del Brennero, o forse bisognerebbe dire il cappio al collo dell'economia italiana. Secondo le elaborazioni dell'Ufficio studi di Confartigianato su dati Istat, infatti, nel complesso le esportazioni veicolate attraverso la direttrice del Brennero verso sette mercati del Centro e Nord Europa (Austria, Ger-

mania, Belgio, Paesi Bassi, Danimarca, Norvegia e Svezia) valgono 86.353 milioni di euro, pari a un quinto delle esportazioni manifatturiere italiane, vale a dire il 5,1 per cento del Pil. Sulla base di queste valutazioni, nel 2017 per la direttrice del Brennero sono transitati 2.738 euro di made in Italy al secondo.

Ma l'Austria se ne infischia, e nel secondo semestre di quest'anno ha portato a ben 32, contro le 27 del 2018, le giornate in cui verrà applicato il cosiddetto sistema di dosaggio per i veicoli che transitano sull'asse Brennero dell'autostrada dell'Inntal, con limitazioni che in alcune giornate raggiungeranno le 300 unità/ora. «Questo non è più accettabile, dato che abbiamo ancora



Sarà il **toccasana** per l'economia italiana. «La categoria dell'autotrasporto merci insieme al mondo della manifattura e della produzione italiane hanno bisogno di certezze e garanzie di transito per continuare ad essere la forza propulsiva in grado di muovere l'economia nazionale, l'export e dunque il Pil», aggiunge il presidente di Unatras, Amedeo Genedani.

Paro il modo che si avvantaggerà di più da questa infrastruttura che servirà tutta l'Europa, rendendo la sua economia ancora più forte». Lo ha detto la Commissaria europea ai Trasporti, durante la visita al cantiere del tunnel del Brennero, di cui è stato aperto il diaframma del portale sud. La Commissaria ha invitato l'Italia «a dare ulteriore sostegno al progetto approvando i finanziamenti finali in

modo che non ci siano interruzioni». Dei 230 chilometri previsti per il tunnel di base del Brennero, ne sono attualmente stati scavati 93. L'opera che, con buona pace della famosa gaffe del ministro Toninelli che l'aveva preso per un tunnel stradale, sarà completata solo nel 2027-2028 con un costo complessivo stimato in 8,3 miliardi di euro. Con i suoi 55 chilometri da Fortezza a Innsbruck sarà il collegamento ferroviario

sotterraneo più lungo del mondo. Per il governatore altoatesino, Arno Kompatscher, l'infrastruttura in quanto tale è sicuramente strategica e importante, «ma da sola non basta. C'è ancora tanto lavoro da fare sia in Italia che in Austria e in Germania», riferendosi a una politica dei pedaggi che consentirebbe un passaggio più agevole dalla gomma alla rotaia, molto contestato dal mondo dell'autotrasporto.



ben presenti le immagini dello scorso anno quando, alla frontiera con la Germania, si acciò della linea di confine. «L'Europa deve pretendere la cessazione del contingentamento dei Tir alla frontiera con la Germania, misura che ha, come unico scopo, quello di penalizzare gli autotrasportatori italiani. La lettera inviata lo scorso febbraio al commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, è stata certamente una presa di posizione importante, ma non basta», aggiunge Uggè, che chiede al ministro Toninelli di

inviare una lettera ufficiale alla Commissione europea, «che sia la voce di chi si è venuta a Brennero, anche il presidente di Confartigianato Trasporti e di Unatras, Amedeo Genedani. «L'Italia si unisca e abbia una voce sola» «Le istituzioni locali, i presidenti delle province di Trento, Maurizio Fugatti, e Bolzano, Arno Kompatscher, facciano squadra col ministro Toninelli. Seguendo l'esempio delle parti sociali, sostengano con forza in tutte le sedi la contrarietà dell'Italia alle misure unilaterali di divieto imposte dall'Austria. L'Italia sia unita e abbia un'unica voce nei confronti dell'Austria, che celandosi die-

tro ragioni di ordine ambientale, sta causando danni enormi all'economia italiana», incalza Genedani. «La categoria dell'autotrasporto merci insieme al mondo della manifattura e della produzione italiane hanno bisogno di certezze e garanzie di transito per continuare ad essere la forza propulsiva in grado di muovere l'economia nazionale, l'export e dunque il Pil», aggiunge il presidente di Unatras. Anche il presidente altoatesino di Anita, Thomas Baumgartner, direttamente coinvolto anche perché vive sul luogo del delitto, protesta: «Chiediamo l'apertura H 24 nei giorni feriali di tutto il corridoio stradale del Brennero, in quanto la ferrovia non è ancora in grado di costituire una valida alternativa. Noi