

COMUNICATO STAMPA**Sistema di dosaggio camion per l'attraversamento dell'Austria
A rischio le esportazioni italiane!**

Roma, 5 gennaio 2018 - Il 70% delle merci italiane esportate devono attraversare le Alpi e i flussi si concentrano fondamentalmente su tre dei sette possibili passaggi dell'arco alpino: Monte Bianco, Svizzera e Brennero, che sono i più importanti in quanto collegano l'Italia con le regioni europee più produttive e con i maggiori mercati di consumo come la Francia del nord sull'asse Lione - Parigi - Le Havre, il Benelux, l'Inghilterra e la Germania della zona Rhein-Main/Ruhr. L'attraversamento del Brennero inoltre serve anche per le esportazioni verso i Paesi scandinavi, la Germania orientale e, non da ultimo, la ricchissima Baviera.

È vero che il passaggio del Brennero è il meno costoso dei tre, ma i pedaggi comunque ripagano lautamente i costi delle rispettive infrastrutture e i bilanci della A22 del Brennero, ma anche della A13 della parte austriaca, dal Brennero fino a Innsbruck, lo dimostrano chiaramente.

"Ridurre il traffico dei pezzi pesanti sull'asse del Brennero aumentando i pedaggi, secondo il modello Svizzero, non è una soluzione percorribile – dichiara Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA - perché se tutti i paesi confinanti seguissero l'esempio della Svizzera in tema di transito di camion, il sistema delle esportazioni italiane rischierebbe il collasso e gli importantissimi mercati di sbocco sarebbero difficilmente raggiungibili. La competitività delle aziende produttrici italiane, inoltre, peggiorerebbe ulteriormente".

"Adeguare i costi degli altri passaggi dell'arco alpino a livello di quelli della Svizzera sarebbe deleterio per l'economia italiana - prosegue Baumgartner - piuttosto che aumentare ancora una volta i costi dell'utilizzo delle infrastrutture autostradali, occorre che il Governo italiano e la UE intervengano sulla Svizzera affinché l'attraversamento del loro territorio diventi meno costoso e più agevole, in modo che non siano gli altri Paesi confinanti a doversi far carico di traffici di transito deviati per ragioni di costo.

Anche i sistemi di dosaggio utilizzati di recente da parte del Tirolo e di nuovo in programma per l'8 di gennaio, hanno l'effetto di un incremento dei costi, oltre a spostare il problema ambientale sui paesi confinanti come la Baviera o l'Alto Adige, che si trovano a fronteggiare lunghi incolonamenti sulle autostrade a causa della limitazione dei passaggi a 300 camion all'ora imposto dal sistema di dosaggio.

ANITA invita il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano a desistere dal rincorrere il presidente del Tirolo Platter per l'introduzione della cosiddetta "Korridor Maut" da Monaco a Verona, che è nient'altro che un altro balzello artificioso che fa lievitare i costi del sistema produttivo economico europeo.

"I problemi del traffico non si risolvono con sempre nuove impostazioni e aumento tariffari, ma con intelligenti investimenti in sistemi telematici e infrastrutturali che permettono di diluire i traffici su tutto l'arco temporale giornaliero e su più passaggi alpini possibili, siano essi stradali che ferroviari, ma senza interventi dirigistici a favore di uno o di un altro sistema – aggiunge il Presidente di ANITA - è la parità di trattamento e condizioni di mercato paritetiche che garantiscono il maggiore efficientamento di uno o l'altro sistema o passaggio".

"Speriamo che il Ministro dei trasporti tedesco capisca l'importanza di flussi di merce liberi da vincoli o contingentamenti per la stessa economia della Germania, strettamente collegata non soltanto all'Italia ma, attraverso l'Italia, anche agli altri Paesi del Mediterraneo come la Turchia o la Tunisia" – conclude Thomas Baumgartner -.

ANITA è l'Associazione di Confindustria che dal 1944 rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia e in Europa. È una delle organizzazioni costituenti la Federtrasporto che raggruppa le associazioni di operatori e gestori di infrastrutture del settore trasporti e logistica di Confindustria.