

# CASO BRENNERO:

## DANNI ECONOMICI PER L'ITALIA E L'EUROPA

Il rispetto dell'accordo di Schengen stabilisce un punto di non ritorno che lega i Paesi aderenti al reciproco rispetto dei Patti.

**Tornare indietro non ha solo conseguenze drammatiche dal punto di vista umanitario, ma anche effetti negativi diretti di carattere economico e sociale su tutti i Paesi aderenti, anche di quelli che minacciano di erigere barriere per evitare contaminazioni esterne.**

**E' opportuno che dopo la conferenza stampa congiunta al Brennero dei due Ministri degli interni italiano e austriaco, l'Italia si faccia promotrice di un'iniziativa concreta e determinata presso l'UE per rinsaldare gli accordi di Schengen e proporre misure efficaci (atti giuridicamente vincolanti) e tecnologicamente avanzate per affrontare, non solo gli sbarchi dei migranti, ma anche le opportunità commerciali che da queste aree possono arrivare.**

I dati riportati nelle *slides* successive, oltre a segnalare i danni economici rilevanti determinati da un ritorno ai varchi doganali, mettono anche in evidenza che lungo i percorsi della disperazione dove si sono consumate «stragi di innocenti» - come nel racconto della epifania - si stanno incamminando i «Re Magi» portatori di doni e di ricchezze per un mondo destinato a cambiare.

E' importante che l'Italia e l'Austria abbiano scongiurato (per il momento) l'ipotesi di ripristinare i controlli lungo i confini dei due Paesi, ma non dobbiamo dimenticare che **solo a settembre 2015 ben 7 Paesi sui 26 Paesi dell'area Schengen avevano ripristinato controlli di Polizia e che all'inizio del corrente mese, tali controlli sono stati prorogati per altri sei mesi in 5 Paesi.** Secondo la tabella di marcia stabilita dalla Commissione europea, **dicembre 2016 dovrebbe essere la data prevista per porre fine alle misure eccezionali di salvaguardia** (sempre che la situazione generale lo consenta). Tuttavia la preoccupazione per un'ulteriore proroga è lecita poiché il ripristino temporaneo dei controlli frontalieri si è già verificato ventisei volte dal 1985 al 2013. **La regola della libera circolazione all'interno dell'area Schengen per essere efficace deve essere stabile e certa, se le sue deroghe diventano così frequenti rischia di essere fragile e quindi poco efficace.**

La Commissione europea ha stimato che il pieno ripristino dei controlli di frontiera nello spazio Schengen genererebbe costi diretti immediati fra i 5 e i 18 miliardi di euro all'anno (pari allo 0,05%-0,13% del PIL). In questo contesto i valichi alpini rappresentano un crocevia fondamentale, sia per la sicurezza che per lo scambio di merci dell'Unione Europea.

**Le merci in transito nei valichi alpini sono per lo più di elevato valore. La quota più rilevante di tale traffico è assorbita dai valichi austriaci dove si concentra buona parte dell'import-export italiano, ma anche di altri Paesi.**

Il volume complessivo di merci in transito nell'arco alpino ammonta a 196 milioni di tonnellate per un valore complessivo di 524 miliardi di euro. La quota dei valichi austriaci rappresenta circa il 60% del traffico (41% su gomma e 19% su ferro). Di queste, più dell'80% riguarda l'import-export dell'Italia con il resto dei Paesi europei, il restante 20%, invece traffici commerciali di altri Paesi che attraversano l'Italia.

Il flusso import-export che attraversa i valichi in questione riguarda soprattutto l'Italia, ma anche altri Paesi. In particolare si sono presi in considerazione gli scambi Italia Germania e Austria e quelli tra la Turchia ed continente Europeo.

Il traffico italiano in export verso Germania e Austria riguarda soprattutto prodotti siderurgici (16,9% e 17,2%), Macchinari (13,8% in entrambi i casi), Mezzi di trasporto (12,0% e 8,3%), Prodotti alimentari (8,5% e 9,5%) e Prodotti tessili/abbigliamento (8,5% e 9,3%). Il traffico proveniente dalla Turchia e destinato verso l'Europa è per più del 60% legato a sole tre categorie merceologiche: Mezzi di trasporto (24,6%), Prodotti tessili/abbigliamento (23,0%), Macchinari (12,5%).

**La libera circolazione riduce i tempi di spostamento. Il tempo è denaro e per le imprese di autotrasporto anche una singola ora può fare la differenza.**

Il ritardo di una sola ora genera un costo aggiuntivo "diretto" di 36,4 € su ciascun servizio di trasporto. Ciò significa che guardando al complesso dei servizi di trasporto lungo l'asse Italia Austria un ritardo medio di una sola ora provocato dall'abolizione/restringimento della libera circolazione potrebbe pertanto generare un costo aggiuntivo medio per le imprese di autotrasporto di oltre 170 milioni di €. Considerando che il mercato

complessivo dei servizi di trasporto lungo tale asse si attesta intorno a 5,6 miliardi di €, si può dunque stimare che ogni ora di ritardo assorbe circa il 3% del fatturato generato dai servizi di autotrasporto.

**Il tempo è denaro non solo per l'autotrasporto, ma anche per le imprese di produzione. Più le merci hanno valore e più la variabile tempo incide sui fatturati di tali imprese.**

Nell'ambito degli studi circa il peso economico della congestione e del fattore tempo nell'ambito dei trasporti si è giunti ad attribuire un valore economico al tempo di spostamento (*Value of time*) sia per i passeggeri che per le merci.

Per il trasporto merci è stato individuato un valore medio in € per tonnellata differenziato per categoria merceologica, in ragione, non solo del suo valore intrinseco, ma anche della complessità della catena logistica in cui la sua produzione si colloca<sup>1</sup>.

Prendendo in considerazione i soli valichi austriaci si può stimare che un ritardo medio di 1 h nelle percorrenze dei camion comporterebbe un danno annuale di oltre 200 milioni di € (202,9<sup>2</sup>) per l'intero sistema economico (da aggiungere agli oltre 170 provocati all'autotrasporto), che graverebbe per l'81% (162 milioni) sulle imprese Italiane e su quelle europee che intrattengono relazioni commerciali con il nostro Paese, e per il 19% (38 milioni) sulle imprese europee e del resto del mondo che intrattengono relazioni commerciali con gli altri Paesi europei ed utilizzano la rete logistica italiana per ragioni di convenienza ed efficienza trasportistica.

L'Attivazione dell'area Schengen ha reso competitive soluzioni di trasporto prima poco praticate. Ad esempio, il collegamento tra la Turchia e l'Europa in passato realizzato su strada è stato in parte sostituito da quello intermodale attraverso i porti dell'Adriatico anche a causa dei molti varchi doganali da superare lungo i Balcani. Il danno economico percepito, ma soprattutto **l'incertezza circa i tempi di presa e consegna delle merci nell'attraversamento dei valichi austriaci potrebbe spingere alcune filiere logistiche e industriali a tornare nuovamente ai collegamenti tutto strada** (dal Bosforo attraverso i Balcani) piuttosto che quelli intermodali (dai porti turchi verso i porti adriatici e via treno fino al cuore dell'Europa). L'impatto in termini di incremento dei consumi energetici e del volume delle emissioni nocive potrebbe essere devastante.

**Qualora gli scambi tra Germania, Austria e Iran tornassero nei prossimi anni ai livelli del 2010** e questi flussi scegliessero il percorso più efficiente dal punto di vista logistico e trasportistico si è stimato che questo traffico produrrebbe un incremento di oltre 12 punti percentuali del traffico sui **valichi alpini austriaci con un aumento di circa 90 mila camion (88.500) e di più di tremila treni (3.100) in transito.**

**Circa 1/3 del flusso commerciale (import-export) della Turchia passa attraverso i porti italiani (soprattutto Trieste) per raggiungere l'intero continente europeo. A breve anche dall'Iran (78 milioni di abitanti, di cui due terzi hanno meno di 35 anni) e dal bacino Medio oriente e dell'Asia centrale giungeranno importanti incrementi di traffico.**

**Il percorso dei migranti che dal Sud e dal Sud-Est del Mediterraneo si dirige verso il Nord Europa, non è dunque solo di portatore di disperazione, ma anche di ricchezza e di sviluppo.**

I 170.000 migranti che sono sbarcati sulle coste italiane nel 2014, ma anche i più di 30.000 che sono transitati attraverso i valichi austriaci, hanno condiviso il loro cammino con merci il cui valore complessivo si attesta al di sopra di 40 miliardi, di cui più di 25 ha attraversato i valichi austriaci.

Si tratta di due universi lontani (traffici commerciali e migranti) raramente messi a confronto, ma le cui dinamiche di crescita/decrecita - seppur inversamente proporzionali - sono fortemente correlate tra loro, poiché all'incremento dei primi e delle opportunità di cui i traffici sono portatori, diminuiscono ovviamente le ragioni per abbandonare la propria terra. Quando si impugna lo scudo dei controlli per garantire integrità e sicurezza ai cittadini ed alle imprese europee, non si dovrebbero trascurare i dati che seguono.

Le prospettive di sviluppo degli scambi mondiali di beni ci segnalano, infatti, che saranno proprio le relazioni commerciali provenienti dal Sud e dal Sud-est del Mediterraneo che faranno registrare nei prossimi anni i tassi di crescita più interessanti, superiori a quelli dell'estremo oriente. Il polmone cinese sta progressivamente rallentando l'incremento di tali tassi in relazione ad una maggiore autosufficienza del sistema produttivo e di consumo. Tra il 1990 e il 2014 il peso percentuale delle componenti importate nei prodotti esportati dalla Cina è sceso dal 60% al 35%<sup>3</sup>.

Non si propone di agevolare i transiti irregolari o l'abbattimento generalizzato dei controlli, ma di farlo nei punti dove naturalmente gli uomini, come le merci si fermano, per salire su un treno, o su una nave. Nelle stazioni e nei porti collocati lungo i corridoi è opportuno verificare in modo intelligente e facendo ricorso alle tecnologie più avanzate, sia gli uomini che le merci, introdurre artificiosamente barriere e punti di controllo

---

<sup>1</sup> Ministero Infrastrutture e Trasporti – Politecnico di Milano “Costi economici e sociali della mobilità, incidentalità, inquinamento e trasporto delle merci pericolose” 23 marzo 2006 – SCENES 2003

<sup>2</sup> - I valori stimati da SCENES nel 2003 sono stati aggiornati al 2014

<sup>3</sup> DP World “A turning point: The potential role of ICT innovations in ports and logistics”, Novembre, 2015

nei luoghi dove l'Europa sta investendo circa 16 miliardi di €<sup>4</sup> per consentire alle persone ed alle merci di raggiungere rapidamente il centro d'Europa sembra veramente assurdo.

E' opportuno sottrarre tali questioni dalla bagarre politica elettorale dei singoli Stati, poiché tali questioni, così come quelle che riguardano i mercati finanziari, possono subire contraccolpi negativi anche dall'incertezza del quadro delle regole di attraversamento dei territori

---

<sup>4</sup> *Stima recente del costo complessivo della galleria del Brennero (Paolo Beria, Raffaele Grimaldi, Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero, Politecnico di Milano, 2014)*