



CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA



# CASO BRENNERO: DANNI ECONOMICI PER L'ITALIA E L'EUROPA

giovedì 19 maggio ore 10.00

## MURI FISICI, BARRIERE E CONTROLLI EQUIVALENTI

Confcommercio, che ha sollevato il caso Brennero nel dibattito nazionale, apprezza i più recenti sviluppi politici che lo hanno caratterizzato, ma intende, ora, fare un ulteriore passo in avanti.

### CONTROLLI AI VARCHI DI CONFINI INTERNI AREA SCHENGEN



Fonte: Commissione Europea – DG Migrazioni, Affari interni e Cittadinanza, Marzo 2016

La recente Conferenza stampa dei Ministri degli Interni italiano e austriaco è un fatto sicuramente positivo, ma, purtroppo, non risolutivo: **“nessun muro al Brennero... per ora”** non esclude

ripensamenti futuri sul tema, ne', d'altra parte, mancano i controlli lungo i confini interni dell'Europa, che tra altri Stati sono stati, invece, recentemente prorogati.

### IL VALORE STRATEGICO DELL'ATTRAVERSAMENTO ALPINO

La permeabilità dei valichi austriaci ed alpini rappresenta una priorità strategica non solo per il nostro Paese, ma per tutta l'economia del Continente e per la sua capacità di intercettare le dinamiche positive delle economie emergenti (**200 milioni** di tonnellate/anno per **524 MLD di euro** attraversano annualmente i valichi alpini, di queste il **60% passano attraverso i valichi austriaci, nell'80% dei casi con origine o destinazione in Italia e nel 20%** con un ruolo del nostro Paese soltanto di piattaforma logistica per scambi con origine e destinazione estera).

## LA STIMA DEI PRIMI IMPATTI ECONOMICI DI CONTROLLI E RALLENTAMENTI....

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

Il ritardo degli attraversamenti genera, nell'immediato, ingenti extra costi sull'autotrasporto (oltre 170 milioni di euro /anno per l'autotrasporto per un'ora sola di ritardo) , e sul sistema produttivo

(203 Milioni di euro/anno

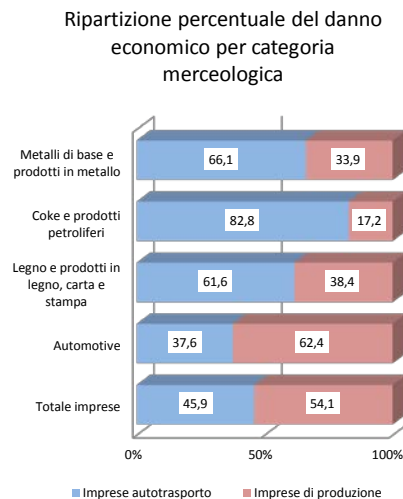
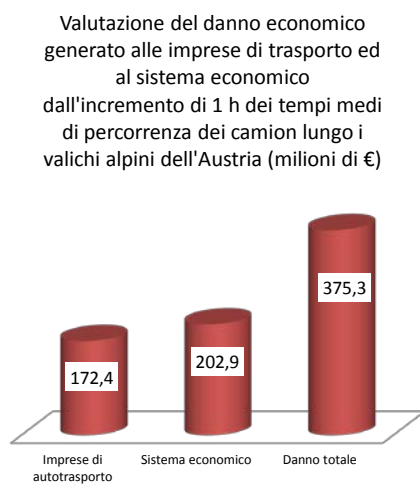
sempre per una sola ora), che

sommati ammontano in totale a oltre 370

milioni di euro/anno

(per ciascun ora di ulteriore

### STIMA PRIMI IMPATTI RALLENTAMENTI 2. Il sistema economico



Fonte: Elaborazione Isfort/Conftrasporto su dati Ufficio Federale dei Trasporti Governo Svizzero, Politecnico Milano, TRT e SCENES

attesa).

### ....E DI QUELLI DI MEDIO-LUNGO PERIODO

Rallentamenti indotti dai controlli ai valichi alpini possono, inoltre, marginalizzare il ruolo di piattaforma logistica che l'Italia sta svolgendo (1/3 dell'interscambio commerciale della Turchia avviene attraverso i nostri porti) e che potrà svolgere in prospettiva (per ripresa commerci con Iran attesi 90.000 camion e 3000 treni attraverso i soli confini con Austria).

Non solo, dunque, danni nell'immediato, ma anche il rischio per l'Italia di passare da " **Piattaforma Logistica europea**" a "**Isola spartitraffico del Mediterraneo**", separata per effetto della barriera alpina dai mercati europei e doppiamente bypassata dai traffici marittimi: da un lato i contenitori diretti ai porti del Nord Europa e dall'altro i traffici Ro-Ro trasformati in tutto-strada lungo la via balcanica, più corta di oltre 1000 km rispetto alla scelta intermodale dei nostri porti, ma **molto meno sostenibile (+248% Carburante consumato, +257% emissioni CO<sub>2</sub>)**.

Una prospettiva di isolamento deleteria per tutto il comparto logistico nazionale. Si pensi, **a titolo esemplificativo dell'opportunità a rischio**, che ciascun container aperto e manipolato è in grado di **generare sul territorio circa 2.300€ di valore aggiunto**.

Secondo alcune stime sarebbero circa 900 mila i container con merce destinata ai mercati italiani che invece di sbarcare e fare dogana nei nostri porti transitano attraverso quelli del Nord Europa, con perdite complessive stimate per l'erario (dazi e IVA non riscossi) in 4 Miliardi di Euro l'anno. Tali dati rischiano di crescere ulteriormente con il nuovo tunnel del Gottardo, che renderà ancora più agevole e competitivo l'accesso da nord ai nostri mercati.

## **LE PROPOSTE**

Operatori logistici, imprese e investitori per poter operare al meglio **chiedono decisioni vincolanti**, a tutela della libera circolazione interna, non soggette a ripensamenti contingenti dei singoli Stati: non ci dimentichiamo che in gioco ci sono anche le ingenti risorse europee destinate alla rete TEN-T per un **valore complessivo tra risorse pubbliche e private di 700 MLD di euro, di cui 24 MLD messi a budget al 2020**.

**Salvaguardare l'area di libera circolazione e svolgere controlli condivisi meno invasivi sulla filiera logistica**, realizzandoli laddove le merci si devono naturalmente fermare (nei nodi di scambio modale), e accelerandoli attraverso il supporto delle nuove tecnologie.