

BRENNERO, STOP AI TIR: QUASI LA META' DEL TRAFFICO E' IN CAPO A VETTORI STRANIERI

Dopo la decisione dell'Austria di limitare il transito dei mezzi pesanti al Brennero, riesplode la rabbia dei trasportatori italiani che fino al prossimo luglio, quando scadranno i 25 giorni di "numero chiuso", rischiano di subire un deciso aumento dei tempi di attraversamento del valico alpino e, conseguentemente, un incremento dei costi di trasporto delle merci.

Una decisione unilaterale presa dal governo del Tirolo che rischia, secondo la CGIA, di provocare non pochi disagi, non solo agli autotrasportatori italiani.

"Secondo gli ultimi dati Eurostat – dichiara il coordinatore dell'Ufficio studi della CGIA Paolo Zabeo - ci dicono che il peso dell'autotrasporto proveniente dai paesi terzi ha raggiunto livelli impressionanti. Nel traffico bilaterale Germania-Italia, ad esempio, raggiunge addirittura il 48,7 per cento. Ciò vuol dire che quasi la metà dei transiti dei mezzi pesanti tra questi due paesi sono ad appannaggio di vettori che non sono né italiani né tedeschi, ma, in particolar modo, polacchi".

Altrettanto difficile è la situazione anche nelle altre due direttrici con l'Europa che interessano il nostro Paese. Nel traffico bilaterale Francia-Italia, infatti, i Tir da paesi terzi "assorbono" il 35,2 per cento del flusso totale, in quello Austria-Italia, infine, l'incidenza è del 45,3 per cento (vedi Tab. 1).

E oltre a subire l'ennesimo stop alla frontiera di rientro dalla Germania (il filtro sarà posto a Kufstein Nord e riguarda i Tir provenienti dalla Germania) gli autotrasportatori italiani sono sempre alle prese con il mancato rispetto delle norme europee in materia di cabotaggio praticate dagli autotrasportatori dell'Est.

Il Regolamento CE (n° 1072/2009), infatti, consente ad un vettore comunitario, in possesso di licenza comunitaria, di effettuare fino a 3 trasporti interni successivi al trasporto internazionale in uno Stato membro diverso da quello di residenza. L'ultimo scarico prima di lasciare lo Stato ospitante deve avere luogo entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. Attualmente tutti gli Stati membri sono ammessi alla pratica del cabotaggio.

Disposizioni, queste ultime, che spesso vengono palesemente violate dai vettori provenienti dai paesi dell'ex blocco sovietico, dando luogo a una forte concorrenza sleale nei confronti dei nostri trasportatori.

Se a ciò aggiungiamo che in Italia l'autotrasporto subisce i costi di esercizio tra i più alti in Ue e da noi il prezzo del gasolio è il più caro d'Europa, l'ennesimo blocco praticato dall'Austria rischia di mettere definitivamente ko buona parte delle 90.000 aziende italiane del settore costituite per il 52 per cento del totale da ditte individuali, per il 16 per cento da società in nome collettivo, per il 27 per cento da società di capitali e per un altro 5 per cento da consorzi e cooperative.

Tab. 1 - Traffico bilaterale su strada (2015)

Traffico bilaterale (1° paese – 2° paese)	Autotrasportatori 1° paese (%)	Autotrasportatori 2° paese (%)	Altri autotrasportatori da paesi terzi
Germania-Italia (*)	31,0	20,3	48,7
Francia-Italia	25,8	39,0	35,2
Austria-Italia	34,5	20,2	45,3

Elaborazione Ufficio studi CGIA su dati Eurostat

(*) 2014