



UNIONTRASPORTI

## STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL TRANSITO ATTRAVERSO IL BRENNERO

---

**Verso un position paper del sistema camerale  
a favore della libera circolazione delle merci  
lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**

giugno 2019

*Un'iniziativa dei sistemi camerali  
di Emilia Romagna, Lombardia,  
Trentino Alto Adige e Veneto*



Gruppo di lavoro:

---

- Alfred Aberer – Segretario generale CCIAA Bolzano
- Alberto Olivo - Segretario generale CCIAA Trento
- Cesare Veneri - Segretario generale CCIAA Verona
- Roberto Crosta - Segretario generale Unioncamere Veneto
- Claudio Pasini - Segretario generale Unioncamere Emilia Romagna
- Stefano Bellei - Segretario generale CCIAA Modena
- Maurizio Colombo – Direttore operativo Unioncamere Lombardia
  
- Antonello Fontanili – Direttore Uniontrasporti
- Iolanda Conte – Project manager Uniontrasporti

## Premessa

---

La strategia di difesa del territorio da parte del governo austriaco, ormai da qualche anno, si è concentrata sul contrasto all'ingresso dei camion all'interno dei propri confini. Già in due occasioni nel 2011 e nel 2016 le autorità locali avevano provato a introdurre limitazioni dell'accesso, sia in determinate fasce orarie che per alcune categorie merceologiche; limitazioni che però non sono state approvate dall'Unione europea che le ha ritenute illegittime.

Nonostante ciò, all'inizio del 2018 il governo austriaco ha nuovamente introdotto una limitazione dei transiti di veicoli merci pesanti in alcune giornate comprese tra i mesi di marzo e di novembre considerate a rischio dal punto di vista dell'incremento del traffico su gomma. Rispetto a tale provvedimento, sia il Governo italiano sia quello tedesco, su sollecitazione delle rispettive imprese di autotrasporto, hanno invitato l'Unione europea a sanzionare l'ennesimo intervento dell'Austria che viola il principio di libera circolazione delle merci e il divieto di imporre limitazioni al transito tra Stati comunitari.

Nei primi giorni di ottobre 2018, l'Assemblea del Land Tirolo ha varato, all'unanimità, un ulteriore insieme di limitazioni al traffico pesante che potrebbe entrare in vigore da agosto 2019. Sono previsti, tra l'altro, il divieto di circolazione dei tir euro 4 (gli euro 5 seguiranno nel 2021), l'inclusione dei tir euro 6 nel cosiddetto divieto settoriale e l'anticipo del divieto al sabato mattina nei fine settimana di gennaio e febbraio, con un'evidente disparità di trattamento rispetto ai trasporti che interessano il Tirolo, in termini di origine o destinazione delle merci.

Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'Ue sulla libera circolazione delle merci. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale.

Considerata l'importanza del valico del Brennero sia nella complessa maglia della rete core TEN-T sia per l'interscambio delle merci del nostro Paese, i sistemi camerali delle regioni del Nord attraversate dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino Alto Adige) hanno espresso una motivata preoccupazione per le conseguenze che queste misure promosse dal Tirolo potranno avere sugli scambi commerciali da/verso i Paesi partner europei, e in particolare con la Germania (primo partner commerciale per tutte queste regioni e per l'Italia intera), la stessa Austria, la Polonia e gli altri territori attraversati dal Corridoio.

L'iniziativa che il sistema camerale vuole intraprendere non intende limitarsi al semplice contrasto/opposizione alle misure unilaterali del Tirolo, ma vuole costruire le basi per un confronto aperto in sede comunitaria affinché - per tutelare lo sviluppo economico dei nostri territori e la possibilità per le nostre imprese di competere ad armi pari - non ci si debba ritrovare periodicamente nella situazione di dover difendere il diritto di libera circolazione delle merci, messo in discussione da un altro Stato membro.

La soluzione deve necessariamente passare attraverso una politica dei trasporti lungo l'arco alpino il più possibile condivisa, in grado di bilanciare le istanze ambientali con le ragioni dell'economia.

Appare evidente, da parte del Governo tirolese, una posizione completamente incentrata sui divieti che solo per alcuni aspetti evidenzia una motivazione di natura ambientale. Inoltre, non emergono proposte concrete per il miglioramento delle condizioni del trasporto intermodale e ferroviario, finalizzate a un reale shift modale.

Il punto di partenza dell'azione camerale è rappresentato dal presente documento che riporta e analizza dati oggettivi e il più aggiornati possibile sui traffici attraverso l'arco alpino, sugli scambi commerciali tra l'Italia e il resto dell'Unione europea, sulle tipologie delle merci che vengono scambiate con i principali partner commerciali del nostro Paese.

Un approfondimento di dettaglio è dedicato alle caratteristiche del parco veicolare delle nostre imprese in termini di normativa antinquinamento, con specifico riferimento anche al parco circolante sulla A22 e ai costi di trasporto lungo l'arco alpino.

Infine - nella parte conclusiva del documento - sulla base delle analisi realizzate, si riportano alcune prime riflessioni sul tema, avanzando una serie di controproposte da condividere, in più fasi, con soggetti diversi. Una prima condivisione del documento e della posizione del sistema camerale è stata fatta in riferimento alle osservazioni<sup>1</sup> inviate al Governo Tirolese relativamente all'aggiornamento del Regolamento sulle emissioni inquinanti.

L'obiettivo finale dell'iniziativa camerale sarà la creazione di una rete di alleanze su più livelli territoriali, in grado di fornire alla posizione del sistema camerale la massa critica necessaria per una produttiva interlocuzione con la Commissione europea.

---

<sup>1</sup> Alla fine del rapporto viene riportato il modello di lettera che ogni ente camerale coinvolto nell'iniziativa ha provveduto ad inviare al Dipartimento Protezione Ambientale del Tirolo, dopo averlo condiviso nelle proprie Giunte.



## Il contesto di riferimento

---

L'Italia, negli ultimi anni, ha avviato una debole ripresa dopo essere uscita dalla più grave recessione del dopoguerra (anche se nei fondamentali, il nostro Paese non ha ancora raggiunto i livelli precedenti al 2008); tra i protagonisti di questa ripresa, si possono evidenziare **l'internazionalizzazione delle nostre imprese e la forte crescita dell'export**, con un ruolo decisivo giocato proprio dal settore dei trasporti.

Infatti, il settore dei trasporti e della logistica è cresciuto – nel periodo 2014-2017 – a ritmi tre-quattro volte superiori alla crescita del PIL: in media, a fronte di una crescita del PIL del 3,6%, l'export è cresciuto nei tre anni del 13%. I dati provvisori del 2018 confermano questo divario, infatti a fronte di un sostanziale rallentamento del Prodotto Interno Lordo (+0,9%), il valore dell'export complessivo ha registrato un aumento del 3,1%.

Si tratta di dati macroeconomici che evidenziano l'importanza del **principio di libera circolazione delle merci** (sancito dal Trattato sul funzionamento dell'Ue) per un Paese come l'Italia che ha nell'Unione europea il principale partner commerciale sia in termini di quantità importate (35,5%), sia, e soprattutto, in termini di quantità esportate (60,9%).

*La libera circolazione delle merci, la prima delle quattro libertà fondamentali del mercato interno, è garantita attraverso l'eliminazione dei dazi doganali e delle restrizioni quantitative e dal divieto di adottare misure di effetto equivalente. I principi di riconoscimento reciproco, l'eliminazione delle barriere fisiche e tecniche e la promozione della normalizzazione sono ulteriori elementi introdotti per continuare il completamento del mercato interno. L'adozione del nuovo quadro legislativo (NQL) nel 2008 ha rafforzato in modo rilevante la commercializzazione dei prodotti, la libera circolazione delle merci, il sistema di vigilanza del mercato dell'UE e il marchio CE. Inoltre, il principio del riconoscimento reciproco è stato consolidato e si applica a una vasta gamma di altri prodotti che non sono oggetto di armonizzazione a livello UE.*

**Articolo 26 e articoli da 28 a 37 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).**

In tale contesto, occorre poi soffermarsi sulle modalità di trasporto maggiormente utilizzate per “muovere” le merci in ingresso e in uscita, tenendo però conto anche delle caratteristiche orografiche dell'Italia e del fatto che, per il nostro Paese, – contrariamente a tutte le altre economie europee – l'attraversamento dei valichi alpini, più che una delle opzioni possibili rappresenta l'unica via di accesso ai propri mercati esteri di riferimento.

Per l'Italia, le Alpi insieme ai porti svolgono il ruolo di gate di accesso e di ricezione delle merci. Circa la metà delle esportazioni dell'Italia passa dai valichi alpini, mentre più del 70% dei volumi dei flussi in import e in export dell'Italia con il resto dei Paesi dell'Unione Europea attraversa l'arco alpino.

Se i porti garantiscono il legame con i Paesi terzi e, in questa fase, con la Cina e l'Estremo oriente, i valichi sono fondamentali per la connessione con i nostri principali partner e soprattutto per lo

scambio di merci a maggior valore aggiunto. Prendendo in considerazione il **valore delle merci** e non il loro peso si può apprezzare che quasi il 60% del valore complessivo dell'import/export italiano su scala mondiale passa, infatti, per i valichi alpini.

Analizzando i dati dell'interscambio commerciale tra Italia e Unione europea, distinti per modalità di trasporto, emergono immediatamente il peso e l'importanza rivestiti dal **trasporto stradale** che vale oltre il 50% del valore delle merci scambiate, quota che raggiunge l'84% se non consideriamo la voce "mezzo di trasporto non dichiarato".

La crescita del 3,9% dell'intercambio commerciale nel 2018 rispetto il 2017 è riconducibile ancora una volta per più del 50% proprio al trasporto su strada. Si tratta di dati che confermano un'organizzazione del sistema dei trasporti incentrata sulla modalità stradale - comune a buona parte dei Paesi europei - riconducibile a una serie di vantaggi, tra cui l'adattabilità al prodotto o a particolari servizi richiesti, l'offerta di un servizio **porta a porta** e di "orari flessibili".

In Italia, poi, il tutto viene amplificato dalla attuale carenza di infrastrutture ferroviarie moderne, in grado di attraversare la barriera alpina in maniera veloce ed efficiente, senza aggravii di costi dovuti alla necessità di utilizzare più locomotori per superare pendenze eccessive.

## I divieti in discussione

Come anticipato in premessa, agli inizi di ottobre 2018 l'Assemblea del Land Tirolo ha ampliato le limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti in transito sull'asse del Brennero a partire dall'estate 2019, colpendo in particolare i mezzi provenienti da Italia e Germania.

*Tabella 1 - Riepilogo dei nuovi divieti in vigore in Tirolo dal 01/08/2019*

Misure di divieto	Euro 4		Euro 5		Euro 6	
	Paesi EU	Tirolo	Paesi EU	Tirolo	Paesi EU	Tirolo
Divieto transito mezzi pesanti	01/08/2019	01/01/2021	01/01/2021	01/01/2023	-	-
Divieto transito settoriale*	già attivo			01/08/2019	01/08/2019	01/01/2023
Divieto transito notturno	già attivo			01/08/2019	01/01/2021	01/01/2023
Divieto transito weekend	Per i mezzi verso Germania o Italia anche sabato in gennaio e febbraio					
Costo gasolio per TIR in transito	Per evitare il fenomeno dei rifornimenti lungo la viabilità ordinaria, viene proposto un contestuale divieto di uscita dall'A12 (Autostrada dell'Inn) ed A13 (Autostrada del Brennero dei mezzi pesanti).					
Pedaggio autostradale	Convincere l'Italia e la Germania ad aumentare il pedaggio sulle tratte autostradali di propria competenza, così da portarlo a livelli almeno uguali a quelli degli altri corridoi alpini – svizzero e francese – pervenendo in questo modo a creare un pedaggio sull'asse del Brennero, che attualmente è più conveniente.					

*Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Land Tirolo*

Come si vede dalla tabella riepilogativa di seguito i divieti riguardano diversi aspetti. Dal 1° agosto 2019 scatterebbe il **divieto per mezzi pesanti** euro 6 in transito. Il divieto si estenderebbe progressivamente agli Euro 4 provenienti/diretti in Tirolo e agli Euro 5 in transito dal 12 gennaio 2021 e ai mezzi Euro 5 verso il Tirolo a partire dal 2023.

Dal 1° agosto 2019, il **"divieto settoriale"** verrebbe esteso ad altre merci, in aggiunta a quelle già contemplate (rifiuti, pietre, terre, materiale di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, veicoli e rimorchi, materiali ferrosi e non, acciaio, marmo, travertino, piastrelle in ceramica):

- Legno (esclusi mobili)
- Prodotti della chimica-plastica
- Metalli
- Macchinari e apparecchiature

A partire dalla stessa data, il divieto settoriale dovrebbe estendersi anche agli Euro 5 provenienti/diretti in Tirolo e agli Euro 6, che oggi godono di una deroga grazie alla mediazione della Commissione europea.

Il **divieto di transito notturno**, già in vigore per i veicoli Euro 4 ed Euro 5, interesserebbe anche i veicoli Euro 6 che trasportano merci deperibili.

Infine, il **divieto di transito nei fine settimana** per i veicoli diretti in Italia o in Germania, viene anticipato al sabato mattina nei mesi di gennaio e febbraio.

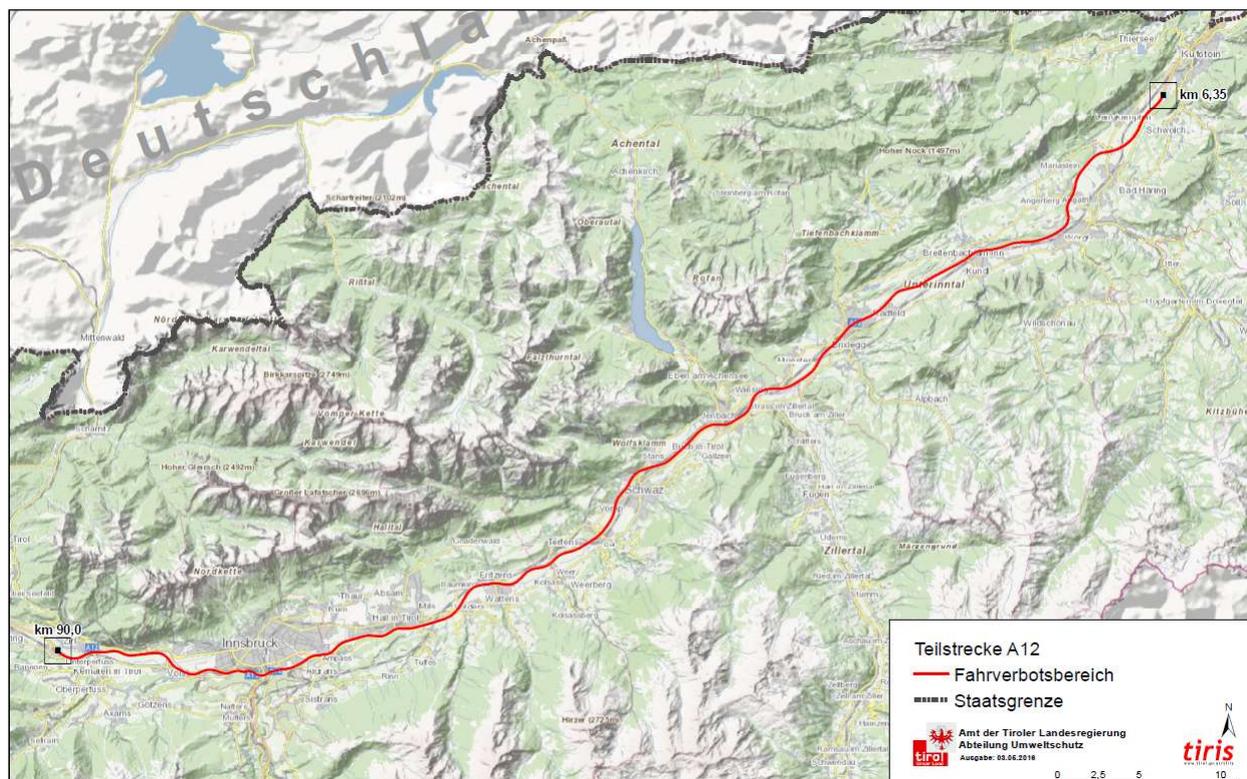
Lo schema seguente riassume l'entrata in vigore dei divieti, in base alla classe Euro dei veicoli, sulla A12 Inntal Autobahn, in particolare nella tratta dal km 6,35 nel distretto di Langkampfen fino al km 90 nel distretto di Zirl (per il divieto settoriale la tratta si ferma al km 72 nel distretto di Ampass), che appare in linea con i divieti più generali appena visti.

*Tabella 2 - Riepilogo divieti lungo l'autostrada A12*

A12 km 6,35-km 72,00* e km 90,00		Euro 0-II		Euro III		Euro IV		Euro V incl. EEV		Euro VI	
		TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio	TIR senza rimorchio	TIR con rimorchio
<b>Divieto classe Euro</b>	Traffico transito					Dal 01.08.19		Dal 01.01.21			
	Arrivo/Partenza nella zona principale/allargata			Dal 01.01.20		Dal 01.01.21		Dal 01.01.23			
	Eccezioni	Percorsi relativi a Hall in Tirol e Worgl									
<b>Divieto Settoriale*</b>	Merci già attive										Dal 01.10.19
	Merci aggiuntive	Dal 01.10.19									
	Traffico di arrivo/partenza	Dal 01.10.19						Dal 01.01.23			
	Altri merci e eccezioni										
<b>Divieto Transito Notturno</b>	Traffico transito										Dal 01.01.21
	Traffico di arrivo/partenza										
	Eccezioni										
		Nessun divieto		Divieto già attivo				Divieto nuovo			

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Land Tirolo

Figura 1 – Tratta A12 soggetta ai divieti

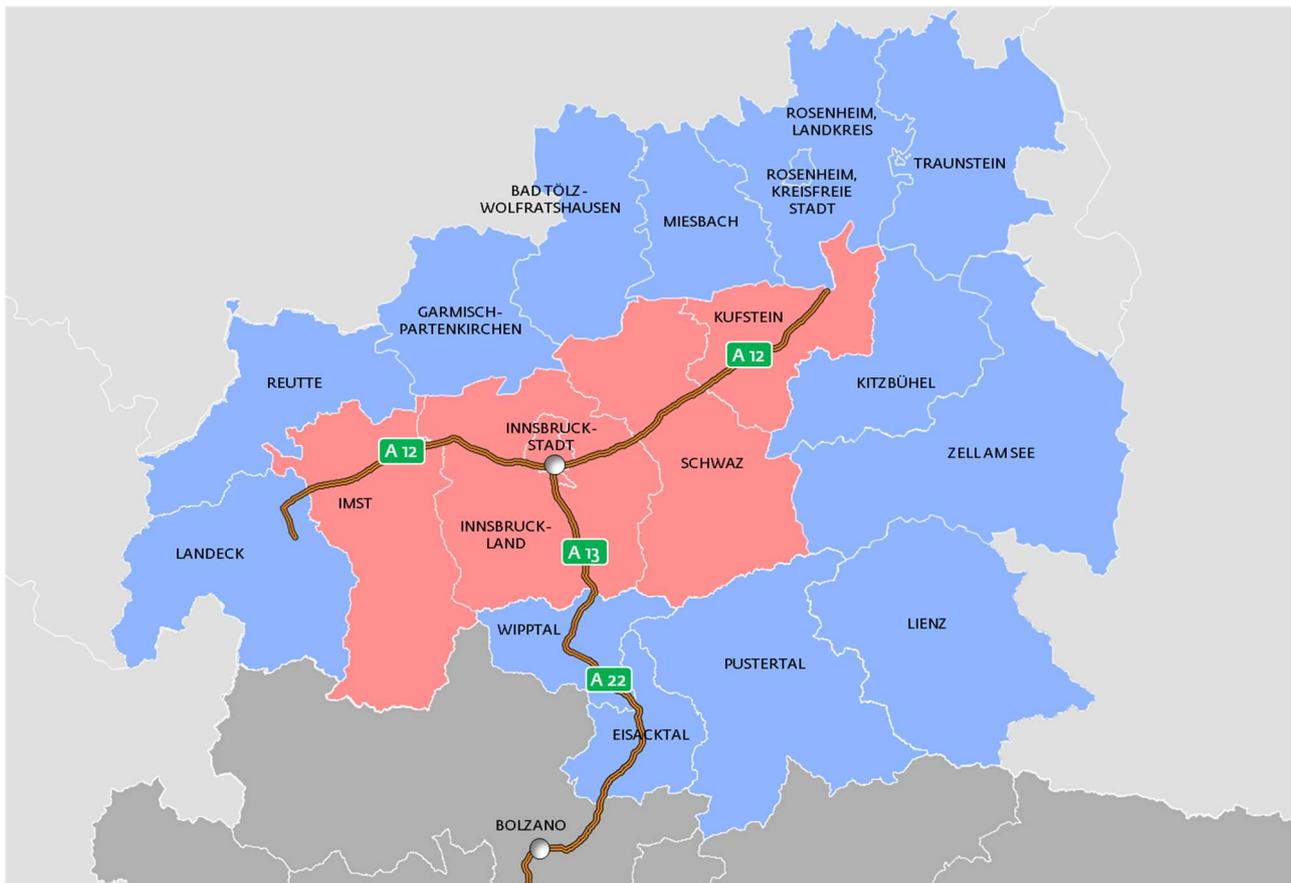


Fonte: Land Tirol

In questo caso, l'inizio e la portata dei divieti cambiano a seconda delle zone individuate. In particolare sono state definite:

- una **zona principale** (*Kernzone*, in rosso nella figura 2) che comprende il distretto di Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, i distretti di Kufstein e di Schwaz;
- una **zona allargata** (in blu nella figura 2) che si estende tra:
  - **Austria:** Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte, Zell am See;
  - **Germania:** Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein;
  - **Italia:** Eisacktal, Pustertal, Wipptal.

Figura 2 - Aree di applicazione dei divieti di circolazione



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Contro tali divieti, si sono registrati diversi interventi a vari livelli non solo in Italia ma anche in Germania e nello stesso Tirolo. In questo paragrafo vengono illustrate brevemente.

A seguito della decisione del governo del Land Tirolo del 3 ottobre 2018, le **Camere di Commercio dell'Euregio – Tirolo – Alto Adige – Trentino** hanno firmato una risoluzione con cui bocchiano i divieti imposti in quanto restrittivi del trasporto internazionale di merci e per questo dannosi per l'economia non solo di quelle regioni, ma anche dell'intero sistema economico nazionale. Le tre Camere invitano i governi nazionali e le imprese a intraprendere misure per potenziare l'alternativa ferroviaria completando in tempi rapidi i lavori di realizzazione della Galleria di Base del Brennero e, nel mentre, adeguando le infrastrutture esistenti affrontando i punti deboli strutturali e operativi che ostacolano il traffico ferroviario transfrontaliero.

Le **Associazioni di categoria**, dal loro versante, hanno evidenziato lo sbilanciamento di questi divieti che, ad esempio, penalizzano i veicoli Euro 6 che attraversano il Tirolo per collegare l'Italia con gli altri mercati europei e riconoscono maggiori concessioni ai mezzi anche più inquinanti che, invece, sono diretti in Tirolo. Inoltre, sottolineano il carattere discriminatorio dei provvedimenti per le aziende produttrici italiane rispetto a quelle austriache.

Sul piano internazionale, sono state registrate delle opposizioni in Germania, e in particolare in **Baviera**, dove si sono innescate delle polemiche politiche con il Governo del Tirolo. Diverse

associazioni invocano l'intervento della Commissione europea per garantire la libera circolazione delle merci tra gli stati membri. Inoltre, i divieti, provocano spesso fenomeni di congestione sulle strade bavaresi al confine con l'Austria (M8 e A93), con conseguenti impatti negativi sull'ambiente e sul traffico complessivo.

Sul **fronte austriaco**, associazioni di categoria e Camere di commercio lamentano da anni che l'imposizione di questi divieti più che avere come effetto la salvaguardia dell'ambiente hanno un effetto negativo sul sistema produttivo nazionale e sull'economia complessiva.

## L'interscambio commerciale

L'asse del Brennero è un segmento fondamentale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e qualsiasi valutazione sull'andamento degli scambi commerciali che utilizzano tale via per raggiungere l'Europa deve essere fatta in un'ottica di corridoio. Per questo motivo l'analisi dei dati statistici - utili a comprendere il fenomeno e l'importanza dell'iniziativa delle Camere di commercio lungo l'asse - parte dal **totale degli scambi tra l'Italia e il resto dell'Europa**, in particolare con l'Ue28 per poi concentrarsi sui paesi attraversati dal Corridoio Scan-Med e su altri tre stati (Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia) che, per la loro posizione, sono nell'area di influenza del Corridoio (Scan-Med allargato).

Nel 2018, l'interscambio complessivo (importazioni + esportazioni) dell'Italia con l'Ue28 è stato pari a 510.874 milioni di euro, in crescita del 3,9% rispetto all'anno precedente, avvicinandosi ai livelli anteriori alla crisi del 2012. In termini percentuali, l'Ue28 è origine/destinazione del 58% degli scambi mondiali dell'Italia. Il saldo dell'interscambio risulta leggermente positivo (+10.367 milioni di euro), con una forte incidenza della modalità stradale che supera il 50% sul complessivo e che va oltre se ci soffermiamo nei valori dell'export (55,2%). Nelle modalità alternative alla strada, le importazioni superano le esportazioni.

*Tabella 3 - Interscambio commerciale per modo di trasporto dell'Italia con Ue28, valori in Meuro, anno 2018 \**

Modalità di trasporto	2018		
	import	export	totale
Trasporto stradale	131.540	143.808	275.347
Trasporto ferroviario	11.224	4.527	15.751
Trasporto marittimo	12.891	10.153	23.044
Trasporto aereo	3.619	3.497	7.116
Altro mezzo di trasporto	6.027	629	6.656
Non dichiarato	84.953	98.007	182.960
<b>Totale</b>	<b>250.54</b>	<b>260.620</b>	<b>510.874</b>

*\* dati provvisori*

*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

In termini di quantitativi trasportati, l'interscambio complessivo (importazioni + esportazioni) è stato di 203 milioni di tonnellate circa, con una sensibile prevalenza delle importazioni sulle esportazioni (-21.826 t il saldo). Rispetto all'anno precedente, l'Istat registra un aumento del 2,2% delle importazioni, cui fa da contraltare un decremento delle esportazioni (-1,5%). Anche in questo caso la modalità prevalente è quella stradale ma la quota si riduce al 40,2% con una sensibile prevalenza delle esportazioni sulle importazioni. Rispetto alla quota calcolata in termini di valore (4,5%), se consideriamo il peso delle merci, la modalità marittima incide 3 volte di più sull'interscambio commerciale, diventando la prima alternativa al tutto strada con il 13%.

*Tabella 4 - Interscambio commerciale per modo di trasporto dell'Italia con Ue28, valori in migliaia di tonnellate, anno 2018 \**

Modalità di trasporto	2018		
	import	export	totale
Trasporto stradale	40.202	41.672	81.874
Trasporto ferroviario	8.089	2.651	10.739
Trasporto marittimo	10.934	14.704	25.637
Trasporto aereo	148	1.491	1.639
Altro mezzo di trasporto	6.021	69	6.090
Non dichiarato	47.354	30.336	77.690
<b>Totale</b>	<b>112.748</b>	<b>90.922</b>	<b>203.670</b>

*\* dati provvisori*

*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Relazionando il valore economico dell'interscambio con il peso trasportato, emerge un **valore medio delle merci** di circa 2.500 euro/tonn, con un valore superiore per le merci italiane esportate (2.900 euro/tonn) rispetto quelle straniere in import (2.200 euro/tonn). Se facciamo la stessa valutazione rispetto le modalità di trasporto, si evidenzia certamente un valore molto elevato per le merci via aerea (circa 4.300 euro/tonn), mentre il secondo valore per dimensione è rappresentato dalle merci trasportate via strada (3.400 euro/tonn).

*Tabella 5 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, valori in Meuro, anno 2018 \**

Paese	2018		
	import	export	totale
Austria	9.769	10.167	19.936
Germania	70.315	58.096	128.411
Danimarca	2.567	2.933	5.500
Svezia	4.211	4.888	9.099
Norvegia	1.147	1.719	2.866
Finlandia	1.585	1.709	3.293
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>89.594</b>	<b>79.511</b>	<b>169.105</b>
Polonia	9.745	13.404	23.149
Rep. Ceca	6.762	6.374	13.136
Slovacchia	4.118	3.061	7.179
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>110.219</b>	<b>102.350</b>	<b>212.569</b>

*\* dati provvisori*

*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Limitando l'area di analisi ai Paesi attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'intercambio commerciale dell'Italia con quest'area nel 2018, ha raggiunto 169.105 milioni di euro totali, sommando importazioni ed esportazioni. Il valore raggiunge i 212.569 milioni se si

considerano anche Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia, che pur non essendo direttamente attraversati dal corridoio hanno in questo asse un collegamento importante con il resto dell'Ue. Quest'area rappresenta oltre il 40% dell'interscambio complessivo italiano nell'Ue28 (più la Norvegia).

*Tabella 6 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, valori in migliaia di tonnellate, anno 2018 \**

Paese	2018		
	import	export	totale
Austria	10.916	4.818	15.734
Germania	23.188	18.269	41.456
Danimarca	671	870	1.541
Svezia	2.032	1.342	3.374
Norvegia	2.423	401	2.825
Finlandia	1.034	431	1.465
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>40.264</b>	<b>26.130</b>	<b>66.394</b>
Polonia	3.557	3.708	7.266
Rep. Ceca	2.466	1.986	4.452
Slovacchia	1.647	984	2.631
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>47.934</b>	<b>32.809</b>	<b>80.744</b>

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

In rapporto al PIL, i dati provvisori del 2018 riferiti all'Italia nel suo complesso indicano che il valore delle esportazioni verso i Paesi dell'Asse Scandinavo-Mediterraneo rappresentano il 5,8% del prodotto interno lordo a prezzi di mercato. Per avere un dettaglio a livello territoriale, tuttavia, al momento, i dati disponibili sono riferiti al 2017.

*Tabella 7 – Valore delle esportazioni per ripartizione rispetto al PIL, valori in Meuro, anno 2017*

Area geografica	Nord Ovest	Nord Est	Centro	Mezzogiorno	Italia
Scan-Med	30.727	29.115	10.359	5.583	<b>76.354</b>
Scan-Med allargato	40.430	36.830	12.752	7.070	<b>97.847</b>
PIL 2017	570.422	399.148	399.148	383.928	<b>1.724.955</b>
Peso % su export totale Italia vs Scan-Med allargato	41,3%	37,6%	13,0%	7,2%	100,0%
Peso % su export complessivo ripartizione	41,0%	43,0%	32,4%	29,1%	<b>39,1%</b>
% sul PIL (Scan-Med allargato)	7,1%	9,2%	3,2%	1,8%	<b>5,7%</b>

Fonte: elaborazione su dati Coeweb, Istat

La maggior parte delle merci esportate verso l'area di studio proviene dalle regioni del Nord per cui i paesi lungo l'asse Scan-Med allargato rappresentano circa il 40% delle esportazioni totali sia della stessa ripartizione sia in rapporto alle esportazioni complessive nazionali. In termini di

incidenza sul PIL, il Nord Est rappresenta il 9,2%, mentre il Nord Ovest vale il 7,1%. Abbastanza distanti sono le altre due ripartizioni.

Entrando nel dettaglio delle relazioni commerciali con i singoli Paesi, la Germania pesa per il 60% su questo campione ristretto, seguita dalla Polonia che pesa il 10,9% in termini di valore economico dell'interscambio, e dall'Austria che vale il 9,3%. Se consideriamo il peso delle merci (tonnellaggio) la quota dell'Austria sale al 19,5%. Questo dato evidenzia un valore medio per tonnellata delle merci scambiate tra Italia e Austria pari alla metà della media europea: se la media Ue vale 2.500 euro/tonn, l'interscambio con l'Austria vale circa 1.300 euro/tonn, valore unitario medio decisamente inferiore rispetto a quello dell'interscambio del nostro Paese con altri partner come Polonia (3.200 euro/ton), Danimarca (3.600 euro/ton) e Germania (3.100 euro/ton).

Se analizziamo la modalità di trasporto con cui avviene l'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi Scan-Med – al netto della voce "Non dichiarato" – risulta che circa l'85% dei traffici si muove su strada e "solo" l'8% viaggia su ferrovia. Ciò che emerge è uno scenario molto vicino al "tutto strada" che caratterizza in particolare le esportazioni verso alcuni Paesi come Austria, Polonia, Svezia e Danimarca.

Interessante l'intercambio con la Germania, sia in termini assoluti, sia per come si differenzia a seconda della direzione: le merci tedesche arrivano nel nostro Paese prevalentemente su strada (76,6%), mentre la ferrovia rappresenta un discreto 12,7%. Per i flussi inversi (merci italiane verso la Germania), il modal split cambia molto, con un maggiore sbilanciamento verso la modalità stradale (93,3%) rispetto quella ferroviaria (4,6%).

**Tabella 8 - Interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Scan-Med, quote strada e ferrovia, anno 2018 \***

Paese	% Strada			% Ferrovia		
	import	export	totale	import	export	totale
Austria	86,2	93,7	90,3	9,9	4,5	7,0
Germania	76,6	93,3	83,8	12,7	4,6	9,2
Danimarca	97,1	92,6	94,8	0,8	1,6	1,2
Svezia	91,0	92,3	91,6	5,0	3,9	4,4
Norvegia	9,5	68,9	45,2	0,0	8,3	5,0
Finlandia	87,3	94,6	91,3	2,5	1,1	1,7
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	77,4	92,5	84,3	11,5	4,5	8,3
Polonia	90,9	94,7	93,0	6,6	3,6	5,0
Rep. Ceca	77,0	96,1	85,3	14,4	2,3	9,1
Slovacchia	78,4	95,4	84,7	16,2	2,2	11,0
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	78,6	93,0	85,3	11,4	4,2	8,1

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

La porzione di territorio italiano attraversata dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo - e che ha come principale riferimento l'asse del Brennero - comprende la Lombardia orientale (province di Mantova, Cremona e Brescia), il Veneto, l'Emilia Romagna e il Trentino Alto Adige.

Le statistiche elaborate sul commercio internazionale non permettono di avere a livello regionale lo stesso dettaglio e la stessa varietà di elaborazioni disponibili invece a livello nazionale. In particolare non è possibile avere dati circa l'interscambio per paese distinto per modalità di trasporto. Le elaborazioni sono quindi riferite all'Ue28.

I dati disponibili evidenziano un valore dell'interscambio nel 2018 pari a 305.203 milioni di euro, complessivi<sup>2</sup> con un sostanziale bilanciamento tra import ed export.

La Lombardia rappresenta oltre la metà dell'interscambio con l'Ue28, con una prevalenza dell'import rispetto all'export. (-19.314 Meuro il saldo). Se per il Trentino Alto Adige si evidenzia un sostanziale equilibrio tra import ed export, per Veneto ed Emilia Romagna prevalgono invece le esportazioni.

*Tabella 9 - Interscambio commerciale per modo di trasporto tra l'area di studio e l'Ue28, valori in Meuro, anno 2018\**

Modo di trasporto/Regione	Lombardia			Veneto			Trentino - Alto Adige/ Südtirol		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Strada	52.501	38.022	<b>90.523</b>	14.932	20.092	<b>35.024</b>	3.140	3.866	<b>7.006</b>
Ferrovia	3.880	1.078	<b>4.959</b>	3.813	269	<b>4.082</b>	44	1	<b>45</b>
Mare	1.514	391	<b>1.905</b>	1.073	380	<b>1.453</b>	14	104	<b>118</b>
Aereo	1.245	986	<b>2.232</b>	149	257	<b>406</b>	17	8	<b>26</b>
Altro mezzo di trasporto	17	3	<b>20</b>	8	7	<b>15</b>	15	2	<b>17</b>
Non dichiarato	30.783	30.144	<b>60.927</b>	12.293	17.444	<b>29.738</b>	3.318	2.187	<b>5.505</b>
<b>Totale</b>	<b>89.940</b>	<b>70.625</b>	<b>160.565</b>	<b>32.269</b>	<b>38.450</b>	<b>70.719</b>	<b>6.548</b>	<b>6.170</b>	<b>12.718</b>

Modo di trasporto/Regione	Emilia Romagna			Totale ripartizione			Italia		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Strada	12.648	22.681	<b>35.329</b>	83.221	84.661	<b>167.882</b>	131.540	143.808	<b>275.347</b>
Ferrovia	525	256	<b>782</b>	8.262	1.605	<b>9.868</b>	11.224	4.527	<b>15.751</b>
Mare	1.193	310	<b>1.503</b>	3.794	1.185	<b>4.979</b>	12.891	10.153	<b>23.044</b>
Aereo	102	316	<b>418</b>	1.513	1.568	<b>3.081</b>	3.619	3.497	<b>7.116</b>
Altro mezzo di trasporto	771	336	<b>1.107</b>	812	348	<b>1.160</b>	6.027	629	<b>6.656</b>
Non dichiarato	9.009	13.054	<b>22.063</b>	55.404	62.829	<b>118.233</b>	84.953	98.007	<b>182.960</b>
<b>Totale</b>	<b>24.249</b>	<b>36.952</b>	<b>61.201</b>	<b>153.006</b>	<b>152.197</b>	<b>305.203</b>	<b>250.254</b>	<b>260.620</b>	<b>510.874</b>

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

La modalità stradale ha un peso pari a circa il 55% sia nel segmento delle importazioni che in quello delle esportazioni. Vi è tuttavia una quota consistente di merci movimentate che rientra nella voce "non dichiarato" e che non consente di fare alcuna valutazione oggettiva.

<sup>2</sup> Le statistiche sul commercio estero fornite dall'Istat tramite il servizio Coeweb sull'interscambio per modalità di trasporto non comprende il dato per singola provincia ma solo il totale regionale. Per questo motivo nella tabella 8 per la Lombardia viene considerato il valore regionale e non solo della parte orientale.

Per gli scambi con i singoli Paesi dell'area Scan-Med sono disponibili i dati dell'interscambio in milioni di euro, riportati nella tabella che segue.

*Tabella 10 - Interscambio commerciale area di studio – Paesi del corridoio Scan-Med, valori in Meuro, anno 2018\**

Paese	Lombardia Orientale			Veneto			Trentino-Alto Adige/Südtirol		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	942	952	<b>1.893</b>	1.856	1.971	<b>3.827</b>	1.245	722	<b>1.967</b>
Germania	3.885	5.419	<b>9.305</b>	11.480	8.260	<b>19.739</b>	2.778	2.338	<b>5.116</b>
Danimarca	80	258	<b>338</b>	347	467	<b>813</b>	52	78	<b>130</b>
Svezia	322	381	<b>703</b>	491	845	<b>1.336</b>	95	202	<b>297</b>
Norvegia	7	113	<b>120</b>	11	331	<b>342</b>	3	80	<b>83</b>
Finlandia	93	147	<b>240</b>	225	256	<b>481</b>	58	44	<b>102</b>
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>5.333</b>	<b>7.270</b>	<b>12.600</b>	<b>14.410</b>	<b>12.129</b>	<b>26.539</b>	<b>4.230</b>	<b>3.465</b>	<b>7.696</b>
Polonia	602	1.164	<b>1.766</b>	1.100	1.883	<b>2.983</b>	128	145	<b>273</b>
Repubblica ceca	294	632	<b>926</b>	1.045	1.180	<b>2.225</b>	84	114	<b>198</b>
Slovacchia	238	329	<b>567</b>	463	600	<b>1.062</b>	53	74	<b>126</b>
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>6.467</b>	<b>9.396</b>	<b>15.860</b>	<b>17.018</b>	<b>15.792</b>	<b>32.809</b>	<b>4.495</b>	<b>3.797</b>	<b>8.293</b>
<b>Ue28</b>	<b>12.926</b>	<b>19.564</b>	<b>32.490</b>	<b>32.269</b>	<b>38.450</b>	<b>70.719</b>	<b>6.548</b>	<b>6.170</b>	<b>12.718</b>

Paese	Emilia-Romagna			Totale ripartizione			Italia		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	1.105	1.450	2.554	5.147	5.095	<b>10.242</b>	9.769	10.167	<b>19.936</b>
Germania	6.174	7.986	14.160	24.317	24.003	<b>48.320</b>	70.315	58.096	<b>128.411</b>
Danimarca	422	601	1.023	901	1.404	<b>2.305</b>	2.567	2.933	<b>5.500</b>
Svezia	570	814	1.384	1.479	2.241	<b>3.720</b>	4.211	4.888	<b>9.099</b>
Norvegia	15	270	284	36	794	<b>830</b>	1.147	1.719	<b>2.866</b>
Finlandia	167	280	447	543	727	<b>1.270</b>	1.585	1.709	<b>3.293</b>
<b>Totale Paesi Scan-Med</b>	<b>8.453</b>	<b>11.401</b>	<b>19.853</b>	<b>32.426</b>	<b>34.265</b>	<b>66.688</b>	<b>89.594</b>	<b>79.511</b>	<b>169.105</b>
Polonia	972	1.984	2.955	2.802	5.175	<b>7.977</b>	9.745	13.404	<b>23.149</b>
Repubblica ceca	533	930	1.463	1.956	2.855	<b>4.811</b>	6.762	6.374	<b>13.136</b>
Slovacchia	381	377	758	1.135	1.379	<b>2.514</b>	4.118	3.061	<b>7.179</b>
<b>Totale Paesi Scan-Med allargato</b>	<b>10.339</b>	<b>14.691</b>	<b>25.029</b>	<b>38.319</b>	<b>43.673</b>	<b>81.991</b>	<b>110.219</b>	<b>102.350</b>	<b>212.569</b>
<b>Ue28</b>	<b>24.249</b>	<b>36.952</b>	<b>61.201</b>	<b>75.992</b>	<b>101.135</b>	<b>177.128</b>	<b>250.254</b>	<b>260.620</b>	<b>510.874</b>

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Se relazioniamo i valori dell'interscambio commerciale della macroarea considerata con i Paesi Scan-Med ai medesimi valori ma dell'Italia intera, possiamo notare come le 4 regioni del nord pesino per circa il 39% dell'interscambio, con un maggiore peso per l'export (43%) rispetto l'import (35%). Nel caso dell'Austria la quota della macroarea arriva a superare il 50% dell'intero interscambio nazionale.

## L'interscambio commerciale delle merci sottoposte a divieto settoriale

---

Oltre ai divieti di transito per i mezzi pesanti, in Tirolo sono in vigore anche in cosiddetti “*divieti settoriali*”, ossia limitazioni al trasporto di determinate tipologie di merci. Tali divieti possono essere suddivisi in **tre blocchi**: merci per le quali il divieto è già in vigore, beni per i quali il divieto dovrebbe partire dal 1° agosto 2019 e, infine, un terzo gruppo di merci per le quali il divieto di trasporto entrerebbe in vigore a partire dal 1° ottobre 2019.

Le tabelle di seguito riportano le statistiche relative all'import e all'export delle categorie merceologiche all'interno delle quali rientrano i beni oggetto delle limitazioni (ad esempio, il legno grezzo e il sughero rientrano nelle statistiche prodotte per la categoria “prodotti della silvicoltura”).

In generale, ad essere sottoposti a divieto sono le materie prime e i materiali grezzi e non i semilavorati o i prodotti realizzati per la vendita al dettaglio. Per ogni tipologia di merce sono previste specifiche indicazioni. Ad esempio, i rifiuti sottoposti a divieto sono quelli elencati nella lista europea dei rifiuti (Decisione della Commissione europea 2000/532/CE). Le spedizioni di rifiuti devono essere accompagnate da documenti di accompagnamento conformi alle norme di legge nazionali e dell'Ue, facilitando in tal modo l'applicabilità della norma di divieto. Nel caso del trasporto di veicoli, il divieto riguarda sia i veicoli finiti (con almeno il telaio ed equipaggiati) sia i veicoli usati. Per contro non sono compresi i servizi di rimorchio di veicoli accidentalmente danneggiati o difettosi, previamente autorizzati, e il trasporto di parti del motore.

Il valore complessivo degli scambi in questi settori con l'area dei paesi interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo rappresenta in media **circa il 50% dell'interscambio complessivo** con l'Ue di queste particolari merceologie. C'è una minore incidenza dell'interscambio di beni che rientrano nella categoria dei materiali ferrosi e non ferrosi che sono circa il 20% degli scambi con l'Ue in questa categoria.

Se relazioniamo il valore dell'interscambio commerciale relativo ai settori merceologici già oggetto di “divieto settoriale” (pari a poco meno di 47 miliardi di euro nel 2018) al complessivo Italia - Paesi Scan-Med otteniamo una quota del 22%, che arriva al 24% per le merci importate. Tra i settori prevalenti abbiamo i “veicoli e rimorchi” e l'acciaio.

Si tratta, tuttavia, di merceologie per le quali con opportune misure di intervento potrebbero risultare convenienti anche altre modalità di trasporto, in particolare quello ferroviario. Occorre però aspettare che l'infrastruttura ferroviaria, con opportuni interventi di miglioramento, possa diventare performante e competitiva anche in termini di costi.

L'apertura della Galleria di Base del Brennero sarà sicuramente un grande passo in questa direzione, pur con i limiti rappresentati dalle vie di accesso che rappresentano a loro volta una priorità assoluta.

*Tabella 11 - Interscambio commerciale Italia - Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \**

Paese Scan-Med		Rifiuti	Pietre, terre e materiali di risulta	Prodotti della silvicoltura	Veicoli e rimorchi	Materiali ferrosi e non ferrosi	Acciaio	Marmo, travertino e piastrelle	Totale
Austria	import	456	22	35	555	0	722	115	1.906
	export	154	14	17	915	0	899	211	2.212
	<b>totale</b>	<b>611</b>	<b>37</b>	<b>53</b>	<b>1.470</b>	<b>1</b>	<b>1.621</b>	<b>326</b>	<b>4.117</b>
Germania	import	1.130	131	10	13.087	30	2.450	383	17.221
	export	250	65	25	6.263	8	4.126	854	11.591
	<b>totale</b>	<b>1.380</b>	<b>196</b>	<b>36</b>	<b>19.350</b>	<b>38</b>	<b>6.576</b>	<b>1.237</b>	<b>28.812</b>
Danimarca	import	11	1	1	44	0	20	51	128
	export	2	4	1	159	0	166	54	386
	<b>totale</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>105</b>	<b>514</b>
Svezia	import	15	0	0	411	1	448	5	881
	export	13	7	1	518	0	255	85	879
	<b>totale</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>929</b>	<b>1</b>	<b>703</b>	<b>90</b>	<b>1.759</b>
Norvegia	import	1	11	0	6	0	2	1	22
	export	4	1	1	79	0	75	54	214
	<b>totale</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>86</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>55</b>	<b>236</b>
Finlandia	import	2	1	1	46	2	226	11	288
	export	1	2	1	132	0	98	29	263
	<b>totale</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>178</b>	<b>2</b>	<b>324</b>	<b>40</b>	<b>550</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>import</b>	<b>1.615</b>	<b>166</b>	<b>48</b>	<b>14.149</b>	<b>33</b>	<b>3.869</b>	<b>556</b>	<b>20.446</b>
	<b>export</b>	<b>425</b>	<b>94</b>	<b>45</b>	<b>8.066</b>	<b>8</b>	<b>5.618</b>	<b>1.287</b>	<b>15.544</b>
	<b>totale</b>	<b>2.040</b>	<b>261</b>	<b>94</b>	<b>22.215</b>	<b>41</b>	<b>9.487</b>	<b>1.853</b>	<b>35.989</b>
Polonia	import	166	0	7	2.087	0	373	57	2.690
	export	21	12	1	1.620	1	903	145	2.701
	<b>totale</b>	<b>186</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>3.708</b>	<b>1</b>	<b>1.276</b>	<b>201</b>	<b>5.391</b>
Repubblica Ceca	import	145	8	2	1.374	0	348	29	1.905
	export	6	5	2	668	0	619	79	1.380
	<b>totale</b>	<b>151</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>2.042</b>	<b>0</b>	<b>967</b>	<b>108</b>	<b>3.285</b>
Slovacchia	import	143	1	2	1.021	1	245	7	1.421
	export	8	3	0	341	0	217	28	597
	<b>totale</b>	<b>151</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1.362</b>	<b>1</b>	<b>462</b>	<b>35</b>	<b>2.018</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>import</b>	<b>2.068</b>	<b>175</b>	<b>60</b>	<b>18.631</b>	<b>34</b>	<b>4.835</b>	<b>658</b>	<b>26.462</b>
	<b>export</b>	<b>459</b>	<b>113</b>	<b>49</b>	<b>10.695</b>	<b>9</b>	<b>7.357</b>	<b>1.539</b>	<b>20.222</b>
	<b>totale</b>	<b>2.528</b>	<b>289</b>	<b>110</b>	<b>29.326</b>	<b>43</b>	<b>12.192</b>	<b>2.197</b>	<b>46.684</b>

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Dal 1° agosto 2019 il divieto settoriale potrebbe essere esteso anche ad altre merci, che si aggiungeranno a quelle già comprese e indicate precedentemente in tabella 11. In particolare il divieto riguarda i prodotti del legno (esclusi i mobili), i prodotti della chimica e della plastica, macchinari e apparecchiature e metalli. Le statistiche sull'interscambio di questi prodotti sono riportate in tabella 12.



Il primo elemento da evidenziare è il valore economico di questi 4 macro settori merceologici che, nel 2018, può essere quantificato in oltre 129 miliardi di euro, pari al 64% dell'intero scambio commerciale tra l'Italia e i Paesi Scan-Med. Si parla di un reale rischio quantificato in quasi 63 miliardi di euro in export e poco meno di 66 miliardi di euro in import. Il settore che pesa di più è quello dei "Macchinari e apparecchiature" con il 43%, seguito dai "Prodotti della chimica/plastica" (28%).

*Tabella 12 - Interscambio commerciale Italia - Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale dal 1° agosto 2019, valori in Meuro, anno 2018*

Paese Scan-Med		Legno (esclusi i mobili)	Prodotti della chimica -plastica	Metalli (esclusi macchinari)	Macchinari e apparecchiature	Totale
Austria	import	1.441	1.480	1.583	1.636	6.140
	export	281	1.430	1.797	2.295	5.083
	<b>totale</b>	<b>1.722</b>	<b>2.910</b>	<b>3.380</b>	<b>3.931</b>	<b>11.944</b>
Germania	import	2.040	15.507	6.591	18.867	43.004
	export	1.415	10.153	10.025	14.052	35.644
	<b>totale</b>	<b>3.455</b>	<b>25.659</b>	<b>16.616</b>	<b>32.919</b>	<b>78.648</b>
Danimarca	import	22	528	63	688	1.301
	export	56	391	335	965	1.746
	<b>totale</b>	<b>78</b>	<b>918</b>	<b>398</b>	<b>1.653</b>	<b>3.047</b>
Svezia	import	814	526	816	876	3.033
	export	61	657	525	1.548	2.791
	<b>totale</b>	<b>876</b>	<b>1.184</b>	<b>1.340</b>	<b>2.424</b>	<b>5.824</b>
Norvegia	import	1	162	24	50	236
	export	21	109	177	723	1.029
	<b>totale</b>	<b>21</b>	<b>271</b>	<b>201</b>	<b>772</b>	<b>1.265</b>
Finlandia	import	489	105	311	518	1.423
	export	21	315	227	641	1.205
	<b>totale</b>	<b>510</b>	<b>420</b>	<b>539</b>	<b>1.159</b>	<b>2.628</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>import</b>	<b>4.807</b>	<b>18.306</b>	<b>9.388</b>	<b>22.635</b>	<b>55.137</b>
	<b>export</b>	<b>1.855</b>	<b>13.055</b>	<b>13.086</b>	<b>20.223</b>	<b>48.219</b>
	<b>totale</b>	<b>6.662</b>	<b>31.361</b>	<b>22.475</b>	<b>42.858</b>	<b>103.356</b>
Polonia	import	414	1.063	972	2.227	4.676
	export	308	2.225	2.056	4.194	8.784
	<b>totale</b>	<b>722</b>	<b>3.288</b>	<b>3.028</b>	<b>6.422</b>	<b>13.460</b>
Repubblica Ceca	import	224	708	620	2.016	3.568
	export	143	943	1.238	1.934	4.258
	<b>totale</b>	<b>367</b>	<b>1.651</b>	<b>1.858</b>	<b>3.950</b>	<b>7.826</b>
Slovacchia	import	158	278	439	1.662	2.537
	export	54	412	639	984	2.089
	<b>totale</b>	<b>211</b>	<b>690</b>	<b>1.078</b>	<b>2.647</b>	<b>4.626</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>import</b>	<b>5.602</b>	<b>20.355</b>	<b>11.419</b>	<b>28.541</b>	<b>65.918</b>
	<b>export</b>	<b>2.359</b>	<b>16.635</b>	<b>17.019</b>	<b>27.336</b>	<b>63.349</b>
	<b>totale</b>	<b>7.962</b>	<b>36.990</b>	<b>28.438</b>	<b>55.877</b>	<b>129.268</b>

*\* dati provvisori*

*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Soffermandoci sulle relazioni commerciali tra l'Italia e i singoli Paesi Scan-Med, emerge un dato interessante: paradossalmente con questi divieti settoriali – almeno nelle relazioni Italia - Austria – sarebbe proprio quest'ultima a subire le conseguenze più negative, visto che per questi settori l'import italiano pesa il 63% sul totale, mentre l'export si ferma al 57%.

Infine, vi è un terzo gruppo di prodotti per i quali il divieto scatterà dal 1° ottobre 2019.

**Tabella 13 - Interscambio commerciale Italia -Scan-Med nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale dal 1° ottobre 2019, valori in Meuro, anno 2018 \***

Paese Scan-Med		Carta e cartone	Prodotti del petrolio liquido	Cemento, calce e gesso	Tubi e profilati	Cereali	Totale
Austria	import	475	105	3	114	211	908
	export	67	307	6	151	22	553
	<b>totale</b>	<b>543</b>	<b>412</b>	<b>9</b>	<b>265</b>	<b>232</b>	<b>1.461</b>
Germania	import	1.085	101	4	931	97	2.218
	export	514	139	8	1.037	18	1.716
	<b>totale</b>	<b>1.599</b>	<b>240</b>	<b>12</b>	<b>1.968</b>	<b>115</b>	<b>3.934</b>
Danimarca	import	2	4	0	7	1	13
	export	6	6	0	49	5	67
	<b>totale</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>6</b>	<b>81</b>
Svezia	import	768	27	0	20	0	815
	export	9	22	0	60	5	96
	<b>totale</b>	<b>777</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>5</b>	<b>911</b>
Norvegia	import	0	44	0	0	0	44
	export	3	5	0	17	0	26
	<b>totale</b>	<b>3</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>71</b>
Finlandia	import	421	0	0	11	0	433
	export	7	2	0	29	0	39
	<b>totale</b>	<b>429</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>471</b>
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>import</b>	<b>2.751</b>	<b>280</b>	<b>7</b>	<b>1.084</b>	<b>308</b>	<b>4.431</b>
	<b>export</b>	<b>607</b>	<b>482</b>	<b>14</b>	<b>1.343</b>	<b>51</b>	<b>2.497</b>
	<b>totale</b>	<b>3.359</b>	<b>762</b>	<b>21</b>	<b>2.427</b>	<b>359</b>	<b>6.928</b>
Polonia	import	143	21	9	94	22	288
	export	167	19	1	265	1	452
	<b>totale</b>	<b>310</b>	<b>41</b>	<b>10</b>	<b>359</b>	<b>22</b>	<b>741</b>
Repubblica Ceca	import	73	10	0	45	25	153
	export	40	10	0	70	1	121
	<b>totale</b>	<b>113</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>26</b>	<b>274</b>
Slovacchia	import	43	47	1	8	24	123
	export	21	4	2	39	0	66
	<b>totale</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>47</b>	<b>25</b>	<b>190</b>
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>import</b>	<b>3.010</b>	<b>359</b>	<b>17</b>	<b>1.231</b>	<b>379</b>	<b>4.996</b>
	<b>export</b>	<b>835</b>	<b>515</b>	<b>16</b>	<b>1.717</b>	<b>53</b>	<b>3.136</b>
	<b>totale</b>	<b>3.845</b>	<b>874</b>	<b>33</b>	<b>2.948</b>	<b>432</b>	<b>8.132</b>

\* dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Queste merci vanno ad ampliare la gamma di beni compresi in alcune categorie in parte già oggetto di divieto (ad es. carta e cartone che rientrano nella stessa categoria merceologica del legno) o ad aggiungerne di nuove (cereali). Nella tabella 13 sono presenti le statistiche dell'import e dell'export della categoria "Cemento, calce e gesso" che sono conteggiate anche nelle statistiche della categoria "Marmo, travertino e piastrelle" della tabella 11. Inoltre, per quanto riguarda "Tubi e profilati" questi rientrano già nel divieto di guida settoriale come prodotto semilavorato dell'acciaio. Dal 1° ottobre 2019 il divieto si estenderebbe anche a tubi e profili cavi fatti di altri materiali, in particolare di altri metalli o plastica, così come i componenti finiti.

Si tratta di comparti il cui valore dell'interscambio nel 2018 è stato di circa **8,1 miliardi di euro**, con un'incidenza di poco più del 32% rispetto all'interscambio complessivo nell'ambito dell'Ue28 di queste merci.

## L'interscambio delle aree attraversate dall'asse autostradale del Brennero

In questo paragrafo viene fornito un dettaglio dell'interscambio con l'estero delle cinque province attraversate dall'asse autostradale del Brennero: Modena, Mantova, Verona, Trento e Bolzano. Lo scopo è quello di dare una misura di quanto pesano le merci oggetto dei divieti settoriali tirolesi sull'economia locale di queste province, che devono alle esportazioni una grossa fetta del proprio Prodotto Interno Lordo, pur senza dimenticare che a essere messi in crisi dai divieti austriaci rischiano di essere i sistemi economici regionali nella loro interezza. L'analisi è fatta considerando l'interscambio con l'Ue28 nel suo complesso e con l'area Scan-Med che comprende i paesi attraversati direttamente dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo più Polonia, Rep. Ceca e Slovacchia.

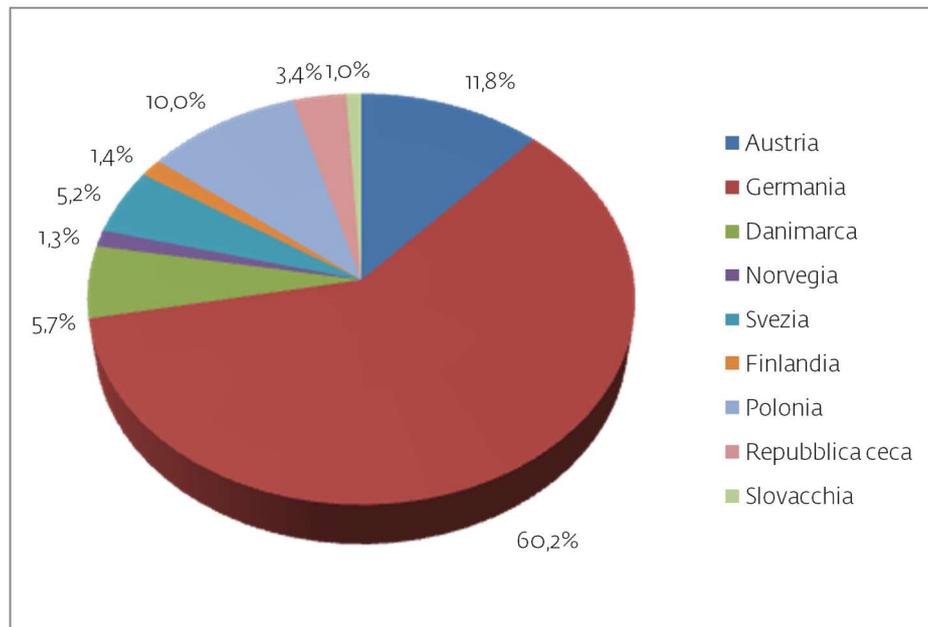
Per semplicità di analisi per ciascuna provincia, nelle tabelle seguenti sarà riportato valore totale del gruppo di merci oggetto dei differenti divieti settoriali, con commenti esplicativi sulle merci più significative. Per l'elenco delle singole merci contenute in ciascun gruppo si rimanda al paragrafo precedente.

### Provincia di Modena

Nel 2018 la provincia di Modena ha totalizzato poco meno di 1/5 dell'interscambio commerciale dell'Emilia Romagna con l'Ue28 e, in scala più ridotta, con i paesi interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo. In termini economici il risultato equivale a 11,3 e 4,8 miliardi di euro rispettivamente. Nell'Ue28 il saldo commerciale è positivo per 2,8 miliardi di euro.

Rispecchiando la tendenza regionale per quanto concerne il commercio estero con i paesi che sono interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, il paese estero che fa registrare il maggior valore dell'interscambio è la Germania con 2,9 miliardi di euro (60,2%). Seguono l'Austria con 575 milioni (11,8%) e la Polonia con 488 milioni (10%). Gli altri stati hanno quote notevolmente inferiori al 10%.

*Figura 3 – Mercati di riferimento della provincia di Modena dell'area Scan-Med, anno 2018*



*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

L'interscambio commerciale delle merci oggetto di divieto settoriale (in vigore e programmati nel 2019), nel 2018 ha totalizzato un valore di 7,4 miliardi di euro rispetto all'Ue28 e 3,1 rispetto all'area interessata dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il valore delle esportazioni supera quello delle importazioni e il saldo commerciale è di 2,4 miliardi con l'Ue28 e 710 milioni con l'area Scan-Med. Il paese verso cui la provincia ha realizzato il maggiore credito è la Germania (234 milioni). Complessivamente l'incidenza di questi beni è di circa il 65% del totale del commercio estero della provincia con entrambe le aree di studio.

Riguardo ai singoli gruppi e con riferimento al 2018, le merci oggetto dei divieti settoriali già in vigore rappresentano il 33% circa del valore degli scambi sia con l'UE28 che con l'area Scan-Med. Le esportazioni hanno un peso più rilevante sul corrispondente totale provinciale, infatti pesano per 41%. In termini assoluti il surplus commerciale della provincia può essere quantificato in oltre 2 miliardi di euro rispetto all'Ue28 e in 712 milioni rispetto all'area Scan-Med. All'interno di questo gruppo, le merci più rilevanti sono veicoli e rimorchi con 2,2 miliardi di euro di interscambio con l'Ue28 e 977 milioni con l'area Scan-Med dovuti prevalentemente alle esportazioni, pari al 54% delle esportazioni totali del gruppo.

Le merci appartenenti al gruppo per cui il divieto scatterà il 1° agosto rappresentano il 29,7% del valore dell'interscambio con l'Ue28 e con l'area Scan-Med. In rapporto ai flussi, c'è un maggiore contributo al valore delle importazioni (33%) rispetto alle esportazioni (27%). Il saldo commerciale totale di merci è positivo (527 milioni di euro rispetto all'Ue28 e 83 rispetto all'area Scan-Med) grazie alle esportazioni di macchinari e apparecchiature (1,5 miliardi esportati in Ue28 e 628 milioni in area Scan-Med), che incidono per oltre il 70% alla formazione del valore di questo gruppo, in entrambe le aree considerate. L'incidenza sale all'80% se si guarda il valore delle esportazioni. Per quanto riguarda le altre merci la provincia è sostanzialmente importatrice.

*Tabella 14 - Interscambio commerciale provincia di Modena nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \**

PAESE	Divieti settoriali in vigore			Divieti settoriali dal 1° agosto 2019			Divieti settoriali dal 1° ottobre 2019		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	20	165	185	117	78	196	17	1	18
Germania	385	730	1.115	448	357	805	33	12	45
Danimarca	2	52	54	14	31	45	1	1	1
Norvegia	0	22	22	1	21	22	0	0	0
Svezia	2	44	46	20	70	90	39	1	40
Finlandia	2	12	15	14	26	40	3	0	3
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>412</b>	<b>1.025</b>	<b>1.437</b>	<b>614</b>	<b>584</b>	<b>1.198</b>	<b>92</b>	<b>15</b>	<b>108</b>
Polonia	30	82	111	31	132	163	6	2	8
Repubblica ceca	8	44	51	25	42	67	3	1	4
Slovacchia	1	12	13	11	7	18	2	0	2
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>450</b>	<b>1.163</b>	<b>1.613</b>	<b>681</b>	<b>765</b>	<b>1.446</b>	<b>103</b>	<b>18</b>	<b>121</b>
<b>Ue28</b>	<b>906</b>	<b>2.927</b>	<b>3.833</b>	<b>1.428</b>	<b>1.956</b>	<b>3.384</b>	<b>191</b>	<b>48</b>	<b>239</b>

PAESE	Totale divieti settoriali			Totale interscambio Modena			Totale interscambio Emilia Romagna		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	154	244	399	240	335	575	1.105	1.450	2.554
Germania	866	1.100	1.965	1.306	1.628	2.934	6.174	7.986	14.160
Danimarca	17	84	101	129	147	277	422	601	1.023
Norvegia	1	43	44	2	61	63	15	270	284
Svezia	61	115	176	86	165	251	570	814	1.384
Finlandia	19	39	58	19	51	70	167	280	447
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>1.118</b>	<b>1.624</b>	<b>2.743</b>	<b>1.782</b>	<b>2.388</b>	<b>4.170</b>	<b>8.452</b>	<b>11.400</b>	<b>19.853</b>
Polonia	67	215	282	182	307	488	972	1.984	2.955
Repubblica ceca	36	86	122	57	111	168	533	930	1.463
Slovacchia	14	20	33	19	28	47	381	377	758
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>1.235</b>	<b>1.945</b>	<b>3.181</b>	<b>2.039</b>	<b>2.834</b>	<b>4.873</b>	<b>10.338</b>	<b>14.690</b>	<b>25.029</b>
<b>Ue28</b>	<b>2.525</b>	<b>4.931</b>	<b>7.456</b>	<b>4.264</b>	<b>7.130</b>	<b>11.394</b>	<b>24.249</b>	<b>36.952</b>	<b>61.201</b>

(\*) dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

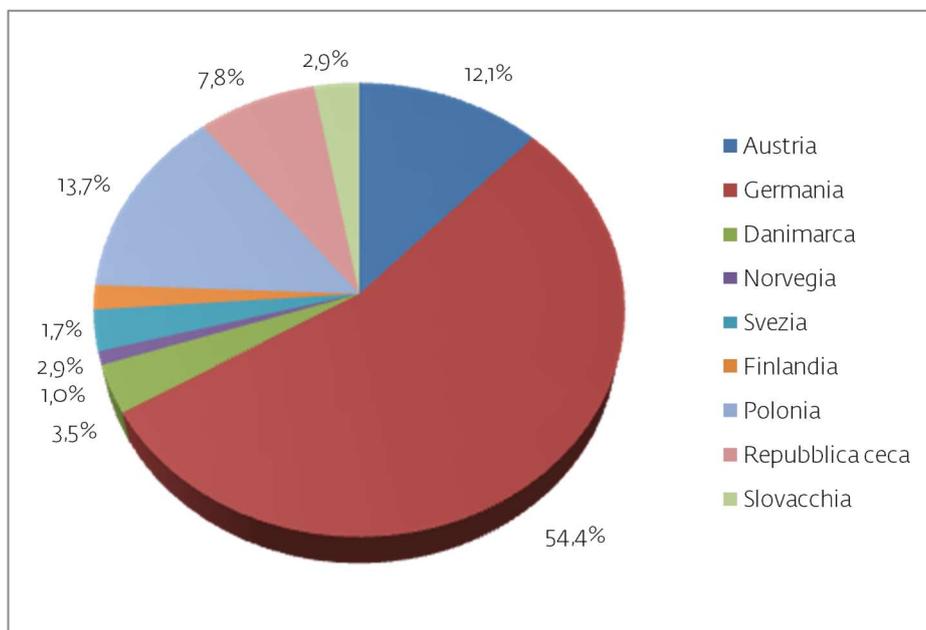
Il terzo gruppo di merci, per le quali il divieto scatterà il 1° ottobre 2019, sono circa il 2% dell'interscambio provinciale, con riferimento ai valori totalizzati nel 2018. La provincia importa prevalentemente carta e cartone dalla Svezia, che risulta anche il paese che beneficia maggiormente da questi commerci (38 milioni di surplus nel 2018). Carta e cartone rappresenta anche la categoria merceologica più rilevante all'interno del gruppo e contribuisce al suo valore per il 44% rispetto all'Ue28 e per il 60% rispetto all'area Scan-Med.

## Provincia di Mantova

Nel 2018, la provincia di Mantova ha contribuito all'import/export nell'Ue28 della Lombardia orientale – che comprende anche le province Brescia e Cremona – con una quota pari al 22,7% (19,1% delle importazioni e 25% delle esportazioni). In valore assoluto questa percentuale si quantifica in 7,3 miliardi di euro totali (import + export).

All'interno dell'area Scan-Med di riferimento, il mercato principale della provincia di Mantova è la Germania che genera il 54,4% del valore degli scambi, seguono la Polonia con il 13,7% e l'Austria con il 12,1%

*Figura 4 – Mercati di riferimento della provincia di Mantova dell'area Scan-Med, anno 2018*



*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Concentrando l'analisi sulle merci oggetto dei diversi divieti settoriali, il valore complessivo degli scambi delle merci che rientrano nei tre gruppi, nel 2018, è stato pari a 5,7 miliardi di euro rispetto all'Ue28 e di 2,7 miliardi con l'area Scan-Med.

Le esportazioni sono nettamente superiori alle importazioni e hanno raggiunto il valore di 4,2 miliardi verso l'Ue28 e 2,1 miliardi verso l'area Scan-Med. Il saldo commerciale è positivo rispetto a tutti i paesi interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo. In particolare, la provincia ha realizzato un surplus di 738 milioni nei confronti della Germania e di 268 milioni con la Polonia. Nel complesso il saldo è positivo per 2,6 miliardi rispetto all'area Ue28 e per 1,5 miliardi rispetto all'area Scan-Med.

Entrando nel dettaglio dei singoli gruppi di merci, i prodotti già sottoposti a limitazione corrispondono al 32,5% degli scambi con l'Ue28 e il 39,6% degli scambi con l'area di riferimento per il corridoio Scan-Med. Il peso maggiore è quello delle esportazioni. Gli scambi con la Germania hanno raggiunto un valore di 650 milioni di euro circa. Nei rapporti con l'Ue28 il saldo commerciale

è favorevole alla provincia di Mantova per oltre 1 miliardo di euro, mentre con l'area Scan-Med il surplus è di 787 milioni. Per quanto riguarda le singole merci, i veicoli e i rimorchi hanno totalizzato 1.394 milioni nel 2018, di cui 932 milioni dalle esportazioni, nell'ambito dell'Ue28 e 664 milioni restringendo l'analisi all'area Scan-Med (504 milioni le esportazioni). Altro prodotto rilevante in questo gruppo è l'acciaio con 867 milioni di valore degli scambi con l'Ue28 (776 milioni di export) e 528 milioni verso l'area Scan-Med (479 milioni di export).

**Tabella 15 - Interscambio commerciale provincia di Mantova nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \***

PAESE	Divieti settoriali in vigore			Divieti settoriali dal 1° agosto 2019			Divieti settoriali dal 1° ottobre 2019		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	16	114	130	65	153	218	14	2	16
Germania	157	500	656	189	605	794	30	10	40
Danimarca	2	38	40	6	38	44	7	1	8
Norvegia	0	8	8	0	13	13	0	0	0
Svezia	4	26	30	4	22	26	1	0	1
Finlandia	1	14	15	13	17	30	0	0	0
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>181</b>	<b>699</b>	<b>880</b>	<b>278</b>	<b>847</b>	<b>1.125</b>	<b>53</b>	<b>13</b>	<b>66</b>
Polonia	21	188	209	23	124	148	2	1	3
Repubblica ceca	15	106	121	30	113	143	2	0	2
Slovacchia	6	14	20	10	21	31	4	0	4
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>221</b>	<b>1.008</b>	<b>1.229</b>	<b>341</b>	<b>1.105</b>	<b>1.446</b>	<b>61</b>	<b>14</b>	<b>75</b>
<b>Ue28</b>	<b>583</b>	<b>1.809</b>	<b>2.391</b>	<b>730</b>	<b>2.389</b>	<b>3.118</b>	<b>244</b>	<b>24</b>	<b>268</b>

PAESE	Totale divieti settoriali			Totale interscambio Mantova			Totale interscambio Lombardia Orientale		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	95	269	364	136	239	375	942	952	1.893
Germania	376	1.114	1.491	527	1.163	1.689	3.885	5.419	9.305
Danimarca	16	76	92	25	83	108	80	258	338
Norvegia	0	21	21	0	30	30	7	113	120
Svezia	10	48	57	13	77	91	322	381	703
Finlandia	15	30	45	15	39	54	93	147	240
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>511</b>	<b>1.559</b>	<b>2.070</b>	<b>717</b>	<b>1.630</b>	<b>2.347</b>	<b>5.330</b>	<b>7.270</b>	<b>12.600</b>
Polonia	46	314	359	109	315	424	602	1.164	1.766
Repubblica ceca	46	219	265	58	183	241	294	632	926
Slovacchia	20	36	55	46	45	91	238	329	567
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>623</b>	<b>2.127</b>	<b>2.750</b>	<b>930</b>	<b>2.174</b>	<b>3.103</b>	<b>6.464</b>	<b>9.395</b>	<b>15.859</b>
<b>Ue28</b>	<b>1.556</b>	<b>4.221</b>	<b>5.777</b>	<b>2.474</b>	<b>4.886</b>	<b>7.359</b>	<b>12.926</b>	<b>19.564</b>	<b>32.490</b>

(\*) dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

I beni per cui il divieto settoriale scatterà il 1° agosto 2019, incidono per il 42,4% sugli scambi della provincia di Mantova con l'Ue28 e per il 46,6% sugli scambi con l'area Scan-Med. In particolare è rilevante il peso sul valore complessivo delle esportazioni che è del 50% circa in riferimento a entrambe le aree. Il saldo commerciale è positivo con un surplus pari a 1,6 miliardi rispetto all'Ue28

e 764 milioni rispetto all'area Scan-Med. Sostanze e prodotti chimici e i metalli superano il miliardo totale di scambi con l'Ue28.

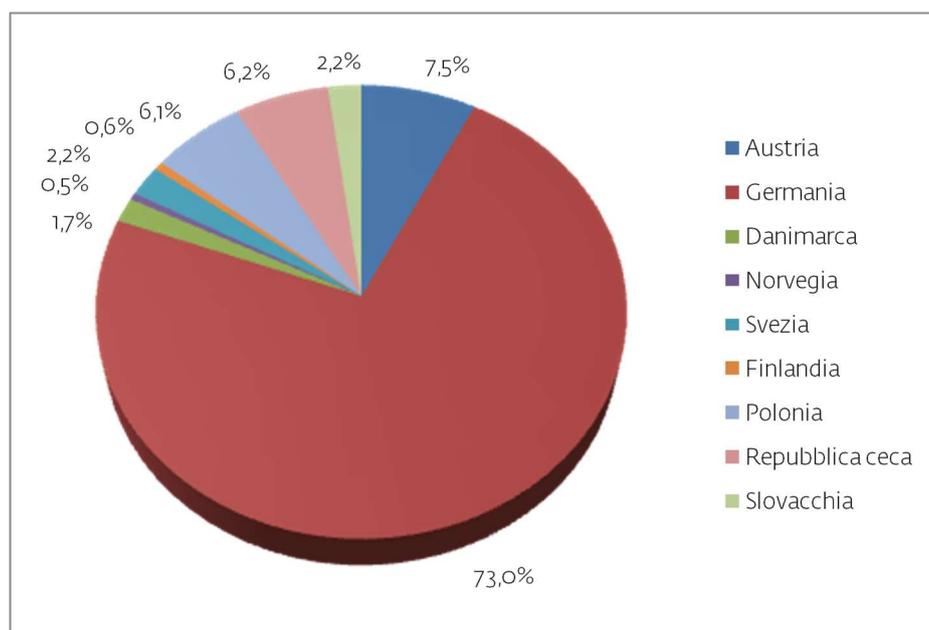
La maggiore incidenza sulle importazioni di questo gruppo è quella delle sostanze chimiche che rappresentano il 51% del valore verso l'Ue28. Nell'area Scan-Med sono il 37,6%. Per quanto riguarda le esportazioni, i metalli rappresentano il 38,2% del valore degli scambi con l'Ue28 e il 48,4% con l'area Scan-Med. Un contributo superiore al 20% alla formazione del valore dell'import e dell'export relativamente a entrambe le aree di riferimento è dato da macchinari e apparecchiature.

Il terzo gruppo di merci che rientrerà nei divieti settoriali dal 1° ottobre 2019, ha un'incidenza sul totale dell'interscambio della provincia pari al 3,6% nei confronti dell'Ue28 e del 2,4% verso l'area Scan-Med. Il valore complessivo degli scambi nel 2018 è stato di 268 milioni di euro verso l'Ue28 e 75 milioni verso l'area Scan-Med. La merce più rilevante sono i prodotti delle "colture agricole", in cui rientrano i cereali merce direttamente oggetto di divieto. Questa merce forma l'80% del valore delle esportazioni di questo gruppo verso l'area Scan-Med e il 62,7% verso l'Ue28.

## Provincia di Verona

Nel 2018 la provincia di Verona ha contribuito all'interscambio del Veneto con l'estero con circa 20 miliardi di euro nei confronti dell'Ue28 (28,3% del totale) e 11,5 miliardi rispetto all'area Scan-Med (35,3%). La Germania rappresenta il 73% del valore complessivo dell'interscambio con l'estero. Gli altri paesi dell'area del corridoio Scan-Med hanno quote inferiori al 10%.

*Figura 5 – Mercati di riferimento della provincia di Verona dell'area Scan-Med, anno 2018*



Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Il valore totale dell'interscambio commerciale dei tre gruppi di merci sottoposti a divieto settoriale, nel 2018 è stato di 12,3 miliardi di euro con l'Ue28 e poco meno di 8 miliardi con l'area Scan-Med. Essi contribuiscono al 61,4% dell'interscambio totale della provincia con l'Ue28 e al 68,8% degli scambi con i paesi interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Le importazioni sono nettamente superiori alle esportazioni. Il deficit con l'Ue28 è pari a 5,1 miliardi, mentre quello con l'area Scan-Med è di 4,7 miliardi. La quasi totalità è attribuibile, come si vedrà, all'importazione di veicoli e rimorchi dalla Germania.

*Tabella 16 - Interscambio commerciale provincia di Verona nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \**

PAESE	Divieti settoriali in vigore			Divieti settoriali dal 1° agosto 2019			Divieti settoriali dal 1° ottobre 2019		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	22	62	85	132	85	217	33	65	98
Germania	4.467	308	4.775	667	515	1.183	98	89	187
Danimarca	3	6	9	17	22	39	3	4	6
Norvegia	1	7	7	1	12	13	0	0	0
Svezia	8	19	27	23	32	55	33	3	35
Finlandia	6	4	10	18	15	32	9	0	9
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>4.507</b>	<b>406</b>	<b>4.913</b>	<b>858</b>	<b>680</b>	<b>1.538</b>	<b>175</b>	<b>162</b>	<b>336</b>
Polonia	110	57	167	80	118	197	13	10	23
Repubblica ceca	461	25	486	29	63	92	2	28	30
Slovacchia	107	9	115	20	30	50	6	13	18
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>5.184</b>	<b>498</b>	<b>5.682</b>	<b>986</b>	<b>891</b>	<b>1.877</b>	<b>196</b>	<b>212</b>	<b>407</b>
<b>Ue28</b>	<b>6.199</b>	<b>1.173</b>	<b>7.372</b>	<b>1.876</b>	<b>2.021</b>	<b>3.897</b>	<b>644</b>	<b>378</b>	<b>1.022</b>

PAESE	Totale divieti settoriali			Totale interscambio Verona			Totale interscambio Veneto		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	188	212	400	487	382	869	1.856	1.971	3.827
Germania	5.232	913	6.145	6.605	1.856	8.461	11.480	8.260	19.739
Danimarca	22	32	54	87	113	200	347	467	813
Norvegia	2	19	20	2	55	57	11	331	342
Svezia	64	53	118	82	172	254	491	845	1.336
Finlandia	32	19	51	29	41	70	225	256	481
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>5.540</b>	<b>1.248</b>	<b>6.788</b>	<b>7.292</b>	<b>2.619</b>	<b>9.911</b>	<b>14.410</b>	<b>12.128</b>	<b>26.538</b>
Polonia	202	185	387	342	365	707	1.100	1.883	2.983
Repubblica ceca	492	116	608	525	189	714	1.045	1.180	2.225
Slovacchia	132	51	184	163	89	252	463	600	1.062
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>6.366</b>	<b>1.600</b>	<b>7.966</b>	<b>8.322</b>	<b>3.262</b>	<b>11.584</b>	<b>17.017</b>	<b>15.791</b>	<b>32.808</b>
<b>Ue28</b>	<b>8.719</b>	<b>3.571</b>	<b>12.291</b>	<b>12.556</b>	<b>7.467</b>	<b>20.023</b>	<b>32.269</b>	<b>38.450</b>	<b>70.719</b>

(\*) dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Esaminando i singoli gruppi, le merci già sottoposte a divieto settoriale rappresentano il 36,8% dell'interscambio commerciale della provincia di Verona con l'Ue28 e il 49% con l'area Scan-Med. In valore corrispondono rispettivamente a 7,3 e 5,6 miliardi di euro. Il valore delle importazioni

supera i 6 miliardi complessivi dall'Ue28 e i 5 miliardi dall'area Scan-Med. Il risultato è dovuto quasi interamente alla categoria veicoli e rimorchi che rappresenta il 47% del totale delle importazioni dall'Ue28 e il 60% dall'area Scan-Med. La Germania è il primo partner per questo tipo di merce con 4,3 miliardi di euro di valore delle importazioni.

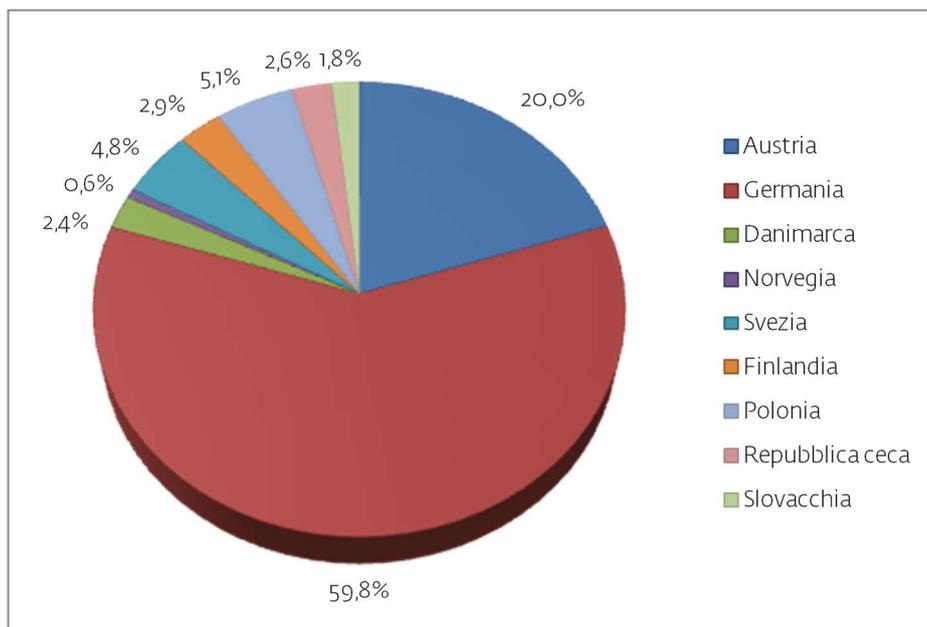
Le merci per cui il divieto settoriale scatterà il 1° agosto 2019 rappresentano rispettivamente il 16,2% e il 19,5% dell'interscambio della provincia di Verona con l'Ue28 e l'area Scan-Med allargato. In termini di valore economico sono quantificabili il 3,8 e 1,8 miliardi. In questo gruppo la merce più rilevante è rappresentata da macchinari e apparecchiature, in particolare per le esportazioni verso l'Ue28 che sono pari a circa 1,1 miliardi e contribuiscono con il 56,9% alle esportazioni totali della provincia. Il saldo commerciale complessivo è positivo rispetto all'Ue28 (145 milioni) e negativo rispetto all'area Scan-Med allargato (-95 milioni).

Le merci sottoposte a divieto settoriale dal 1° ottobre 2019 hanno un peso del 5,1% sul totale dell'interscambio della provincia di Verona con l'Ue28 e il 3,5% con l'area Scan-Med. La merce più rilevante sono i prodotti delle colture agricole, con 479 milioni di valore di scambio con l'Ue28.

## Provincia di Trento

L'interscambio commerciale con l'Ue28 della provincia di Trento, nel 2018 ha raggiunto un valore pari a 4,7 miliardi di euro, di questi oltre 2 miliardi sono stati generati dagli scambi con paesi dell'area del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

*Figura 6 – Mercati di riferimento della provincia di Trento dell'area Scan-Med, anno 2018*



*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Nell'ambito dell'area di studio, il principale mercato di origine/destinazione è la Germania con il 59,8% seguito dall'Austria con il 20%. Gli altri paesi del bacino di riferimento hanno quote di mercato inferiori o pari (Polonia) al 5%.

Il valore totale delle merci sottoposte a divieto settoriale, considerando tutti gli scaglioni previsti dalla normativa austriaca, nel 2018, ha rappresentato oltre il 60% dell'interscambio totale della provincia di Trento. È evidente una prevalenza delle importazioni dall'area Scan-Med. A beneficiarne particolarmente sono la Finlandia con un surplus di 23 milioni di euro, l'Austria con 21 milioni e la Germania con 17 milioni.

Guardando nel dettaglio dei singoli gruppi, le merci già sottoposte a divieto settoriale corrispondono complessivamente al 17,3% dell'interscambio totale della provincia di Trento con l'Ue28. Limitando il rapporto all'area Scan-Med, il loro peso corrisponde al 14,4% del totale degli scambi in quest'area con il saldo è positivo per l'Italia. Se, invece, si guarda all'Ue28 allora le importazioni superano le esportazioni. Il principale mercato è la Germania (59% su area Scan-Med, 23% su Ue28).

Tra le merci all'interno di questo gruppo, la categoria veicoli e rimorchi rappresenta la gran parte del valore in riferimento sia al commercio con l'Ue28 (82% complessivo), sia con l'area Scan-Med (70,9%). Per quanto riguarda i Rifiuti, la provincia è prevalentemente un importatore, soprattutto dalla Germania e dall'Austria. Nel 2018 sono stati importati in totale rifiuti per un valore di oltre 37 milioni di euro dall'Ue28 ed esportati 5 milioni.

Le merci per le quali è previsto l'applicazione del divieto settoriale dal 1° agosto 2019 hanno un'incidenza pari al 34,6% sul totale degli scambi della provincia con l'Ue28 e al 39,8% nell'ambito degli scambi con l'area Scan-Med, in cui c'è una prevalenza delle importazioni sulle esportazioni, per un valore di circa 100 milioni di euro. Germania e Austria sono i principali mercati di riferimento con rispettivamente il 46% e il 12% dell'interscambio (import + export). Da questi due paesi, la provincia importa più di quanto esporti, in particolare legno e prodotti chimici,

All'interno del gruppo, le merceologie più rilevanti sono sostanze e prodotti chimici e macchinari che rappresentano più di un terzo degli scambi in riferimento sia all'Ue28 che all'area Scan-Med. Per quanto riguarda il legno, la provincia può considerarsi un importatore netto, in particolare dall'Austria che rappresenta circa il 50% del mercato. Si registra un maggiore volume delle importazioni anche per i prodotti chimici, pur con un evidente maggiore equilibrio rispetto alle esportazioni.

*Tabella 17 - Interscambio commerciale provincia di Trento nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \**

PAESE	Divieti settoriali in vigore			Divieti settoriali dal 1° agosto 2019			Divieti settoriali dal 1° ottobre 2019		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	27	26	54	93	90	183	34	19	53
Germania	66	123	189	340	200	540	19	85	104
Danimarca	1	2	3	3	12	15	0	0	0
Norvegia	0	1	1	0	4	4	0	0	0
Svezia	13	10	24	9	23	32	29	0	29
Finlandia	9	10	19	12	6	18	18	0	18
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>117</b>	<b>172</b>	<b>289</b>	<b>457</b>	<b>335</b>	<b>792</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>205</b>
Polonia	18	4	22	10	41	51	2	8	10
Repubblica ceca	3	4	8	15	15	29	0	3	3
Slovacchia	2	1	3	11	8	19	5	4	10
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>141</b>	<b>181</b>	<b>322</b>	<b>492</b>	<b>399</b>	<b>891</b>	<b>107</b>	<b>120</b>	<b>227</b>
<b>Ue28</b>	<b>496</b>	<b>325</b>	<b>820</b>	<b>736</b>	<b>901</b>	<b>1.637</b>	<b>204</b>	<b>245</b>	<b>449</b>

PAESE	Totale divieti settoriali			Totale interscambio Trento			Totale interscambio Trentino Alto Adige/ Südtirol		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	155	134	289	225	224	449	1.245	722	1.967
Germania	425	408	833	633	706	1.339	2.778	2.338	5.116
Danimarca	3	14	18	18	35	53	52	78	130
Norvegia	0	4	5	0	14	14	3	80	83
Svezia	51	34	85	55	52	107	95	202	297
Finlandia	39	16	55	40	25	65	58	44	102
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>674</b>	<b>612</b>	<b>1.285</b>	<b>971</b>	<b>1.056</b>	<b>2.027</b>	<b>4.231</b>	<b>3.465</b>	<b>7.695</b>
Polonia	29	53	83	46	68	115	128	145	273
Repubblica ceca	19	22	40	22	35	57	84	114	198
Slovacchia	18	14	32	22	19	40	53	74	126
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>740</b>	<b>700</b>	<b>1.440</b>	<b>1.061</b>	<b>1.178</b>	<b>2.239</b>	<b>4.495</b>	<b>3.797</b>	<b>8.292</b>
<b>Ue28</b>	<b>1.436</b>	<b>1.470</b>	<b>2.906</b>	<b>2.153</b>	<b>2.583</b>	<b>4.736</b>	<b>6.548</b>	<b>6.170</b>	<b>12.718</b>

(\*) dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

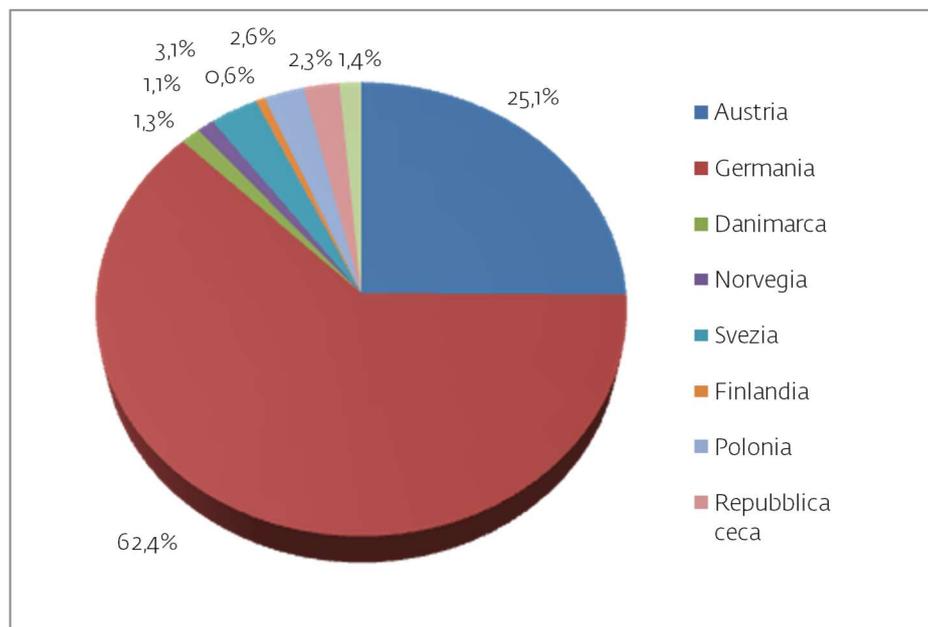
Il gruppo merceologico, per il quale il divieto settoriale scatterà il 1° ottobre 2019, ha un peso sul totale delle esportazioni della provincia di Trento pari al 9,5% all'interno dell'area Ue28 e del 10,1% nell'area Scan-Med. La categoria merceologica più importante di questo gruppo è carta e cartone, per la quale la provincia è importatore rispetto ad Austria, Svezia e Finlandia, ed esportatore rispetto alla Germania. La carta vale circa il 9% delle esportazioni totali della provincia.

## Provincia di Bolzano

Nel 2018 l'interscambio commerciale della provincia di Bolzano con l'Ue28 è stato di 7,9 miliardi di euro, di questi oltre 5 milioni derivano dagli scambi con Germania (3,7 miliardi) e Austria (1,5 miliardi).

La Germania ha un peso del 62,4% sul totale del commercio estero con l'area Scan-Med. L'Austria ha una quota del 25,1%. Gli altri paesi sono tutti al di sotto del 5%.

*Figura 7 – Mercati di riferimento della provincia di Bolzano dell'area Scan-Med, anno 2018*



*Fonte: elaborazione su dati Coeweb*

Il valore complessivo nell'anno 2018 delle merci oggetto dei vari divieti settoriali (in vigore e previsti) ha superato i 3 miliardi di euro negli scambi con l'area Scan-Med e i 4 miliardi nell'ambito dello scambio con l'Ue28. In termini assoluti il saldo per la provincia resta negativo (-255 mln rispetto all'area Scan-Med e -159 milioni rispetto a Ue28). A beneficiarne maggiormente è l'Austria con un surplus di 290 milioni. In termini percentuali queste merci rappresentano complessivamente il 49,7% dell'import e il 55,14% dell'export verso l'area Scan-Med e rispettivamente il 47,8% e il 54,1% verso l'Ue28.

Guardando ai singoli gruppi, le merci già sottoposte a divieto settoriale rappresentano il 13,9% degli scambi complessivi (import + export) della provincia di Bolzano con l'Ue28 e il 14,1% degli scambi con i paesi interessati dal corridoio Scan-Med. Il principale mercato è la Germania con il 67% degli scambi verso l'area Scan-Med e il 51,4% degli scambi con l'intera area Ue28. Dal punto di vista merceologico, il settore più rilevante è quello dei veicoli e rimorchi che rappresenta il 10,4% del totale degli scambi (import + export) della provincia verso l'Ue28.

Si potrebbe dire che all'interno di questo insieme di merci, sia proprio tale categoria a mantenere positivo il saldo della provincia di Bolzano. Infatti tali beni rappresentano circa i 3/4 del valore

complessivo, con una netta prevalenza delle esportazioni sulle importazioni. Per quanto riguarda le altre merci di questo elenco, la provincia è chiaramente importatrice più che esportatrice.

*Tabella 18 - Interscambio commerciale provincia di Bolzano nei settori merceologici sottoposti a divieto settoriale, valori in Meuro, anno 2018 \**

PAESE	Divieti settoriali in vigore			Divieti settoriali dal 1° agosto 2019			Divieti settoriali dal 1° ottobre 2019		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	89	46	135	485	250	734	31	19	50
Germania	201	370	571	676	473	1.149	72	24	96
Danimarca	1	1	1	14	8	22	1	0	1
Norvegia	1	6	7	1	26	27	0	0	0
Svezia	11	78	89	15	29	44	7	0	8
Finlandia	2	2	4	10	5	15	2	0	2
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>305</b>	<b>502</b>	<b>807</b>	<b>1.200</b>	<b>791</b>	<b>1.991</b>	<b>113</b>	<b>44</b>	<b>157</b>
Polonia	5	6	11	26	30	56	2	1	3
Repubblica ceca	13	10	23	21	20	41	1	8	9
Slovacchia	2	9	11	17	28	45	1	4	5
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>325</b>	<b>527</b>	<b>852</b>	<b>1.264</b>	<b>868</b>	<b>2.132</b>	<b>118</b>	<b>57</b>	<b>174</b>
<b>Ue28</b>	<b>422</b>	<b>688</b>	<b>1.110</b>	<b>1.517</b>	<b>1.181</b>	<b>2.698</b>	<b>161</b>	<b>71</b>	<b>232</b>

PAESE	Totale divieti settoriali			Totale interscambio Bolzano			Totale interscambio Trentino Alto Adige		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
Austria	605	315	919	1.020	498	1.518	1.245	722	1.967
Germania	949	867	1.816	2.144	1.632	3.777	2.778	2.338	5.116
Danimarca	16	9	24	34	43	77	52	78	130
Norvegia	1	33	34	2	66	69	3	80	83
Svezia	33	107	140	40	150	190	95	202	297
Finlandia	14	7	21	18	20	38	58	44	102
<b>Totale Scan-Med</b>	<b>1.618</b>	<b>1.337</b>	<b>2.955</b>	<b>3.259</b>	<b>2.409</b>	<b>5.668</b>	<b>4.231</b>	<b>3.465</b>	<b>7.695</b>
Polonia	33	37	70	82	76	158	128	145	273
Repubblica ceca	36	37	73	62	78	140	84	114	198
Slovacchia	20	40	60	31	55	86	53	74	126
<b>Totale Scan-Med allargato</b>	<b>1.707</b>	<b>1.452</b>	<b>3.159</b>	<b>3.434</b>	<b>2.619</b>	<b>6.053</b>	<b>4.495</b>	<b>3.797</b>	<b>8.292</b>
<b>Ue28</b>	<b>2.099</b>	<b>1.940</b>	<b>4.040</b>	<b>4.395</b>	<b>3.587</b>	<b>7.982</b>	<b>6.548</b>	<b>6.170</b>	<b>12.718</b>

(\*) dati provvisori

Fonte: elaborazione su dati Coeweb

Il gruppo di merci, per cui il divieto settoriale è previsto cominciare il 1° agosto 2019, incide per il 33,8% dell'interscambio complessivo della provincia con l'Ue28 e il 35,2% con l'area Scan-Med. Vi è una prevalenza delle importazioni sulle esportazioni. I principali mercati di riferimento sono la Germania e l'Austria dai quali la provincia sostanzialmente importa beni. Queste due nazioni rappresentano rispettivamente il 42,6% e il 27,2% degli scambi con Ue28 e il 53,9% e il 34,4% degli scambi rispetto all'area Scan-Med. Per quanto riguarda le merci, in termini di volume le più importanti sono i metalli (757 milioni di euro) e i macchinari e apparecchiature (738 milioni di euro).

Il gruppo delle merci che saranno sottoposte a divieto settoriale dal 1° ottobre 2019 è quello che incide di meno sul complesso dell'interscambio della provincia di Bolzano, con percentuali pari al 2,9% rispetto al totale Ue28 e all'area Scan-Med allargato. In termini di valore il gruppo merceologico più rilevante è quello dei prodotti delle colture agricole non permanenti, all'interno del quale rientrano i cereali, prodotto sottoposto a divieto settoriale dal 1° ottobre 2019, con 102 milioni di euro complessivi.

In termini percentuali i prodotti delle colture agricole non permanenti rappresentano poco più del 40% dell'interscambio della provincia – all'interno di questo gruppo di merci - sia rispetto all'Ue28 (44,1%) sia rispetto all'area Scan-Med (41,1%).

## I valichi alpini: traffici e costi a confronto

In conseguenza all'aumento degli scambi commerciali dell'Italia con l'Europa, si registra nel corso dell'ultimo biennio un corrispondente aumento del traffico di merci attraverso i valichi alpini che uniscono il nostro paese al resto del continente.

Nel 2017 le tonnellate complessive che hanno attraversato l'arco alpino sono state oltre 216 milioni. Oltre 2/3 hanno viaggiato utilizzando la modalità stradale. È bene evidenziare che nel 2007, il traffico attraverso le Alpi era maggiore (circa 237 milioni di tonnellate), con la medesima ripartizione modale. La tabella 14 evidenzia una crescita dei quantitativi trasportati tra il 2016 e il 2017, in particolare da/verso la Francia e da/verso l'Austria.

*Tabella 19 - Traffico attraverso i valichi alpini, valori in milioni di tonnellate, anno 2017*

Valico	2016			2017			
	Strada	Ferrovia	Totale	Strada	Ferrovia	Totale	
Francia	Ventimiglia	19,3	0,3	19,6	19,5	0,7	20,2
	Monginevro	0,5	--	0,5	0,6	--	0,6
	Moncenisio		2,9	2,9	--	2,7	2,7
	Frejus	10,6	--	10,6	11,1	--	11,1
	Monte Bianco	8,7	--	8,7	9,4	--	9,4
	<b>Totale</b>	<b>39,1</b>	<b>3,2</b>	<b>42,3</b>	<b>40,6</b>	<b>3,4</b>	<b>44,0</b>
Svizzera	Gran San Bernardo	0,4	--	0,4	0,3	--	0,3
	Sempione	1,1	13,4	14,5	1,0	13,6	14,6
	Gottardo	8,4	15,3	23,7	8,6	13,6	22,2
	San Bernardino	1,8	--	1,8	1,8	--	1,8
<b>Totale</b>	<b>11,7</b>	<b>28,7</b>	<b>40,4</b>	<b>11,7</b>	<b>27,2</b>	<b>38,9</b>	
Austria	Resia	1,2	--	1,2	1,2	--	1,2
	Brennero	33,5	13,4	46,9	35,6	13,8	49,4
	Felbertauern	0,7	--	0,7	0,7	--	0,7
	Tauern (via Tarvisio)	15,1	9,7	24,8	16,3	10,3	26,6
	Schoberpass	17,2	4,4	21,6	18,1	4,4	22,5
	Semmering	5,4	10,6	16,0	5,7	11,0	16,7
	Wechsel	15,2	0,3	15,5	15,9	0,2	16,1
<b>Totale</b>	<b>88,3</b>	<b>38,4</b>	<b>126,7</b>	<b>93,5</b>	<b>39,7</b>	<b>133,2</b>	
<b>Totale tre Paesi</b>	<b>139,1</b>	<b>70,3</b>	<b>209,4</b>	<b>145,8</b>	<b>70,3</b>	<b>216,1</b>	

*Fonte: elaborazione su dati Ufficio Federale del Trasporto Svizzero*

Il **Brennero** si conferma il valico maggiormente utilizzato con oltre 49 milioni di tonnellate transitate (+5,38% rispetto al 2016, corrispondenti a 2,5 milioni di tonnellate).

Superato il rallentamento del commercio con l'estero registrato nel biennio 2012 -2013, il ritmo degli scambi è ripreso e il valico del Brennero è diventato il punto di passaggio privilegiato per il trasporto su gomma, anche per aggirare i divieti che nel frattempo la Svizzera ha imposto al traffico pesante. Il traffico stradale è aumentato del 18% dal 2014 al 2017, più della media dell'intero arco alpino che corrisponde al 12%. Nello stesso periodo, comunque, l'incremento dei traffici

riguarda anche il trasporto ferroviario che dal 2014 ha registrato un aumento di circa il 16% sull'asse del Brennero, tre volte l'incremento complessivo registrato lungo tutto l'arco alpino (5,2%).

I servizi di trasporto ferroviario, lungo tutto l'arco alpino, avvengono secondo tre tipologie di offerta: servizi tradizionali, trasporto non accompagnato e autostrada viaggiante (Ro.La). I primi due sono in assoluto i servizi più utilizzati.

Nel 2017 si è registrato, nel complesso, un aumento del trasporto ferroviario non accompagnato del 6,3% a scapito soprattutto dei servizi tradizionali. Questo andamento si può verificare soprattutto lungo i valichi che uniscono l'Italia alla Francia e alla Svizzera.

*Tabella 20 - Traffico ferroviario attraverso i valichi alpini per servizio, anno 2017*

	Valico	Ferrovia 2017 (*.000 tonn)			2017/2016		
		Tradiz.	TCNA	Ro.La.	Tradiz.	TCNA	Ro.La.
Francia	Ventimiglia	429,0	243,7	--	27,4%	--	--
	Monginevro	--	--	--	--	--	--
	Moncenisio	1.242,8	1.463,2	33,3	-43,3%	116,9%	-35,2%
	Fréjus	--	--	--	--	--	--
	Monte Bianco	--	--	--	--	--	--
	<b>Totale</b>	<b>1.671,8</b>	<b>1.706,9</b>	<b>33,3</b>	<b>-33,9%</b>	<b>153,1%</b>	<b>-35,2%</b>
Svizzera	Gran San Bernardo	--	--	--	--	--	--
	Sempione	1.563,8	10.381,1	1.643,9	-39,2%	13,2%	1,8%
	Gottardo	5.469,7	7.932,6	159,7	-12,8%	-10,7%	5,3%
	San Bernardino	--	--	--	--	--	--
	<b>Totale</b>	<b>7.033,5</b>	<b>18.313,7</b>	<b>1.803,6</b>	<b>-20,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,1%</b>
Austria	Resia	--	--	--	--	--	--
	<b>Brennero</b>	<b>3.079,5</b>	<b>7.242,1</b>	<b>3.488,2</b>	<b>17,6%</b>	<b>-1,3%</b>	<b>1,2%</b>
	Felbertauern	--	--	--	--	--	--
	Tauern (via Tarvisio)	7.162,0	3.040,7	67,5	7,5%	4,7%	-42,3%
	Schöberpass	3.208,8	804,8	385,3	-1,1%	10,6%	-4,3%
	Semmering	8.633,0	2.376,7	--	-2,6%	34,1%	--
	Wechsel	94,9	85,9	--	-30,5%	-30,4%	--
<b>Totale</b>	<b>22.178,2</b>	<b>13.550,2</b>	<b>3.941,0</b>	<b>3,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>-0,7%</b>	
<b>Totale tre Paesi</b>		<b>30.883,5</b>	<b>33.570,8</b>	<b>5.777,9</b>	<b>-6,1%</b>	<b>6,3%</b>	<b>-0,1%</b>

*Fonte: elaborazione su dati Ufficio Federale del Trasporto Svizzero*

L'andamento è leggermente diverso sul versante austriaco, dove si è registrata una crescita complessiva sia del traffico tradizionale che del non accompagnato e una diminuzione della Ro.La. In questo contesto il Brennero, nel 2017, mostra un andamento leggermente differente con una diminuzione del TCNA e un aumento delle altre due tipologie di servizi.

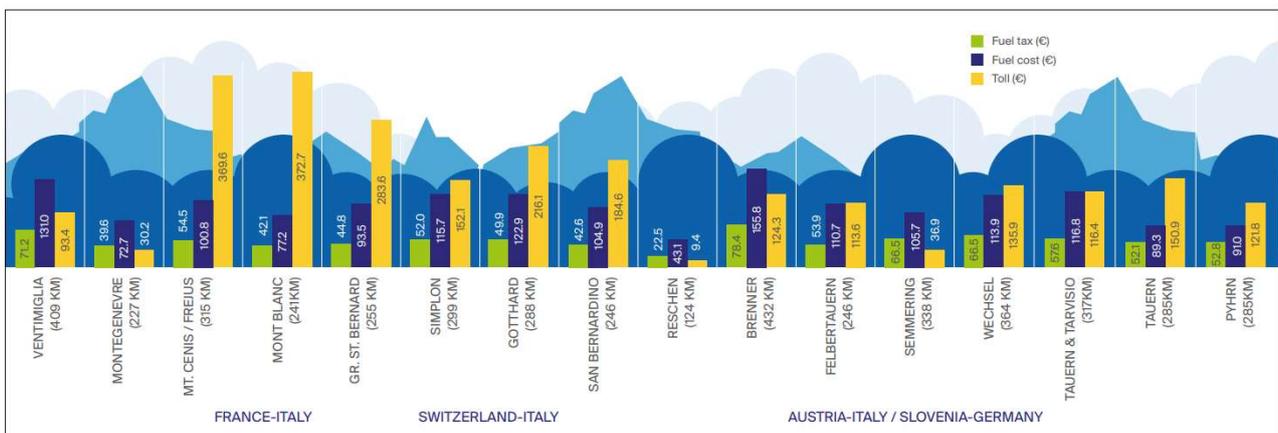
L'arco alpino risente particolarmente degli impatti negativi dovuti all'eccessivo traffico di mezzi stradali, camion e auto private. Una delle soluzioni per ridurre le esternalità prodotte dai trasporti è applicare tariffe per l'uso delle diverse infrastrutture tali da favorire la ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto disponibili in maniera efficace e conveniente sia per l'ambiente che per gli utilizzatori delle infrastrutture.

Nell'ambito della strategia EUSALP è stato condotto uno studio finalizzato a quantificare i macrocosti dei trasporti attraverso una raccolta dettagliata di tutte le componenti di costo sia stradale che ferroviario<sup>3</sup>.

Le figure seguenti sintetizzano i risultati dello studio e mettono a confronto rispettivamente le diverse componenti di costo e il costo totale (gasolio + pedaggio) della modalità stradale lungo tutto l'arco alpino, considerando i veicoli pesanti di categoria Euro 6 transitati nelle ore diurne.

La figura 3 mostra il dettaglio dei diversi elementi che influenzano il costo totale: tasse sul carburante, costo del carburante e pedaggio. Considerando che i costi riportati sono relazionati a percorrenze diverse che vanno dai 124 km del Resia ai 423 km del Brennero, per un confronto corretto è utile parametrizzare i valori al km.

**Figura 8 – Costi del trasporto su strada lungo l'arco alpino (€/veicolo, esclusa IVA)**



Fuel costs are inclusive of fuel taxes / Toll is computed for HGV class emission EURO VI driving during the day

Fonte: EUSALP AG4 Mobility

Possiamo osservare come per le 16 tratte di valico, la principale voce di costo sia il pedaggio che in media vale il 50% del totale, seguito dal costo del gasolio (33%) e dalle tasse sul carburante (17%). Se per queste ultime, i valori sono piuttosto omogenei lungo l'intero arco alpino (con un'incidenza maggiore per i valichi austriaci), se consideriamo il costo del carburante passiamo da un minimo di 0,31€/km (Semmering e Wechsel) ad un massimo di 0,45€/km (Gottardo e San Bernardino). Per quanto riguarda il pedaggio autostradale il differenziale di costo diventa molto più ampio, passando dal Resia (0,08€/km) al Monte Bianco (1,55€/km). Si tratta di elementi che possono certamente influenzare le scelte di percorso dei mezzi pesanti. Il **Brennero** si posiziona nella seconda metà della classifica dei valichi più costosi, con valori in linea con la media generale per quanto riguarda il carburante (tasse e costo), ma più bassi in termini di costo del pedaggio.

<sup>3</sup> TRT – Trasporti e Territorio, Overview of existing pricing components that influence the competitiveness between road and rail freight transport – Final report, Milano Novembre 2018

Tabella 21 - Criteri per il calcolo del pedaggio

		Austria	France	Germany	Italy	Liechtenstein	Slovenia	Switzerland
Infrastruc- ture charg- es: Toll	Based on vehicle category (number of axles)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Based on EURO emis- sion class	✓		✓		✓	✓	✓
	Based on maximum allowed GVW					✓		✓
	Based on day/night time	✓						

Fonte: EUSALP AG4 Mobility

Nella tabella 16, si può osservare come in tutti i Paesi dell'arco alpino, il pedaggio autostradale sia relazionato alla **tipologia di veicolo**, ed in particolare al numero degli assi. Nella maggior parte dei Paesi, con l'eccezione di Italia e Francia, si tiene conto anche del **livello di emissioni**. Se in Svizzera e in Liechtenstein, si considera anche la massa lorda del mezzo quale criterio di calcolo, l'Austria differenzia le tariffe diurne da quelle notturne ulteriormente tra passaggio diurno e notturno.

Figura 9 – Costo totale del trasporto su strada lungo l'arco alpino (€/veicolo, esclusa IVA)



Fonte: EUSALP AG4 Mobility

## Il parco veicolare nell'area di studio

I veicoli pesanti, con portata superiore a 3,5 ton, circolanti in Italia sono complessivamente **721.606**. Nelle regioni del Nord attraversate dal corridoio, i veicoli pesanti costituenti il parco veicolare a fine 2018 sono 206.648, corrispondenti a circa il **28,6% del totale nazionale**. La regione con il maggior numero di veicoli è la Lombardia con 85.751 veicoli, seguita dal Veneto (57.900), e dall'Emilia Romagna (50.846).

*Tabella 22 – Parco veicolare per classificazione Euro, anno 2018*

Territorio	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Non definito	Totale
Lombardia	20.326	4.517	12.260	18.955	5.155	15.595	8.790	153	<b>85.751</b>
Veneto	13.431	3.625	9.540	12.295	7.057	6.698	5.164	90	<b>57.900</b>
Alto Adige	549	150	683	1.224	363	1.579	1.256	-	<b>5.804</b>
Trentino	731	240	818	1.690	477	1.387	1.000	4	<b>6.347</b>
Emilia Romagna	14.207	3.517	8.071	10.904	2.619	7.133	4.302	93	<b>50.846</b>
<b>Totale area di studio</b>	<b>49.244</b>	<b>12.049</b>	<b>31.372</b>	<b>45.068</b>	<b>15.671</b>	<b>32.392</b>	<b>20.512</b>	<b>340</b>	<b>206.648</b>
<b>Italia</b>	<b>297.812</b>	<b>47.565</b>	<b>99.093</b>	<b>122.499</b>	<b>37.719</b>	<b>72.692</b>	<b>42.163</b>	<b>2.063</b>	<b>721.606</b>

*Fonte: elaborazione su dati ACI, Autoritratto 2018*

Nell'area di studio, il **66,7%** del parco circolante è costituito da veicoli di categoria tra Euro 0 ed Euro 3 quindi con un'età superiore a 12 anni (immatricolati prima dell'1/10/06). I veicoli di categoria Euro 4 sono 7,6%, mentre i veicoli di categoria Euro 5 e 6 sono rispettivamente il 15,7% e il 9,9%.

*Tabella 23 – Incidenza % dei veicoli per classificazione Euro sul totale del parco veicolare*

Territorio	Euro 0-3 %	Euro 4 %	Euro 5 %	Euro 6 %
Lombardia	65,4	6,0	18,2	10,3
Veneto	67,2	12,2	11,6	8,9
Alto Adige	44,9	6,3	27,2	21,6
Trentino	54,8	7,5	21,9	15,8
Emilia Romagna	72,2	5,2	14,0	8,5
<b>Totale area di studio</b>	<b>66,7</b>	<b>7,6</b>	<b>15,7</b>	<b>9,9</b>
<b>Italia</b>	<b>78,6</b>	<b>5,2</b>	<b>10,1</b>	<b>5,8</b>

*Fonte: elaborazione su dati ACI, Autoritratto, 2018*

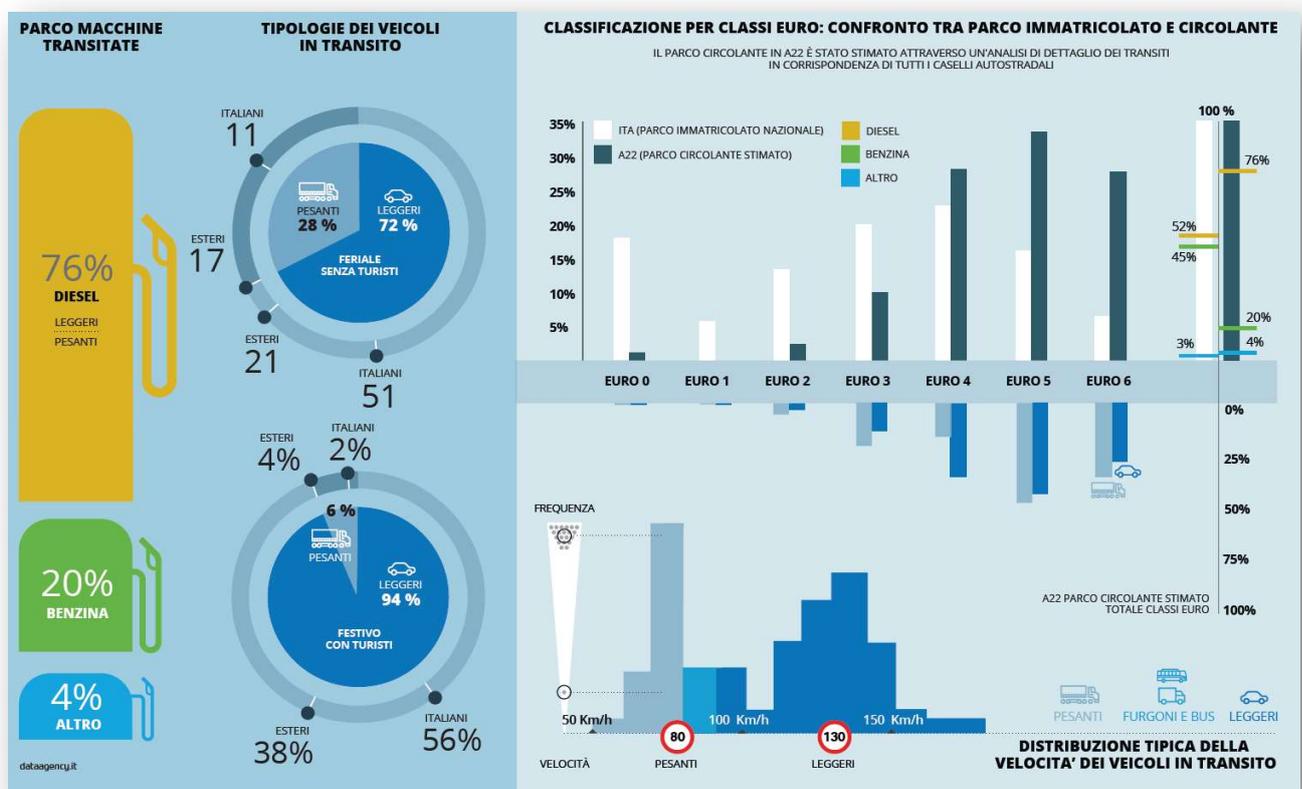
Rispetto all'anno precedente, grazie, evidentemente, anche agli incentivi disponibili per il ricambio delle flotte, il 2018 ha registrato una diminuzione dei veicoli più inquinanti, in particolare da Euro 0 a Euro 4, del 2,6% a livello nazionale, e del 4,3% nell'area di studio a favore di mezzi più evoluti di categoria Euro 5 ed Euro 6. Le imprese di autotrasporto hanno investito soprattutto in mezzi Euro

6, che sono aumentati di circa il 50% dal 2017. Complessivamente dal 2013 i veicoli Euro 6 sono aumentati del 161%:

Considerando i singoli territori, l'area in cui i veicoli di categoria meno inquinante (Euro 5 e 6) hanno una maggiore incidenza sul totale dei veicoli pesanti è l'Alto Adige con il 48,9% complessivo, seguita dal Trentino con il 37,6%, con una media regionale pari al 43%, poco meno del doppio di quella dell'area di studio e tre volte migliore di quella nazionale. La quasi totalità dei veicoli pesanti è alimentato da gasolio, lo 0,4% ha un'alimentazione a benzina + gas liquido/metano e lo 0,2% a benzina.

Gli studi condotti nell'ambito del progetto europeo BrennerLEC hanno portato a un quadro di riferimento molto preciso dei veicoli circolanti nel 2017 sull'A22 nel tratto compreso tra Brennero e Affi.

*Figura 10 – Caratteristiche del parco veicolare in circolazione sulla A22*



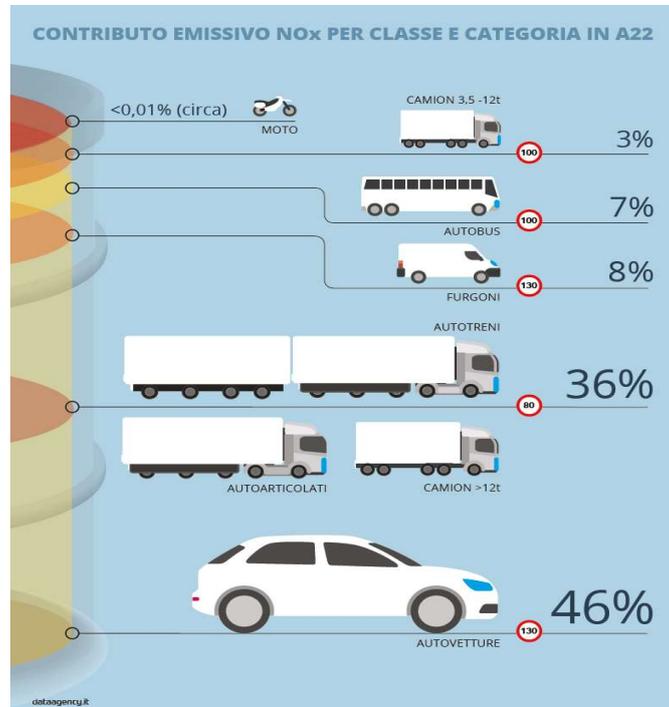
Fonte: Progetto BrennerLEC

In un giorno feriale medio il 72% del traffico in circolazione sulla A22 è rappresentato da veicoli leggeri. La percentuale sale fino al 94% nei giorni festivi o durante la stagione turistica. La quota di mezzi pesanti sulla A22 si attesta intorno al 28%, il 60% dei quali con targa estera.

La ricerca ha poi evidenziato in primo luogo una maggior presenza di veicoli moderni (ovvero con classi Euro più alte). Il tasso di ricambio dei veicoli pesanti è molto rapido e attualmente il 70%

circa dei camion è di classe Euro 5 o Euro 6. Tra le autovetture circa l'80% dei veicoli leggeri in transito è un Euro 4, 5 o 6, a differenza del parco medio nazionale che raggiunge il 50%.

Figura 11 – Emissioni inquinanti dei veicoli in transito lungo al A22



Fonte: Progetto BrennerLEC

Complessivamente, i veicoli leggeri sono responsabili di quasi la metà di tutte le emissioni di NO<sub>x</sub> prodotte dal traffico autostradale (circa il 46%). I mezzi pesanti si fermano al 36%. In base all'ultima normativa Euro 6, circoscrivendo il confronto ai motori diesel, i mezzi pesanti inquinano decisamente meno delle auto. Se consideriamo le principali emissioni e le parametrriamo all'incidenza inquinante<sup>4</sup>, otteniamo un valore di sintesi che evidenzia un rapporto 1:2,5 tra veicoli pesanti e veicoli leggeri: un'autovettura diesel euro 6 inquina come 2 camion e mezzo (euro 6).

Tabella 24 – Confronto emissioni inquinanti tra veicoli leggeri e pesanti

EURO 6	VOC (g/km)	Nox (g/km)	CH4 (g/km)	PM10 (g/km)	Sintesi emissioni
<b>Veicoli leggeri</b>	0,00113	0,50404	0,00002	0,02334	<b>0,2568267</b>
<b>Veicoli pesanti</b>	0,02517	0,19014	0,00401	0,09860	<b>0,1182914</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISPRA, 2018

<sup>4</sup> Secondo l'ufficio federale svizzero dei trasporti, le percentuali di emissioni provenienti dal traffico stradale rispetto alle emissioni complessive sono così ripartite: 50 per cento circa per gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), 12 per cento circa per gli idrocarburi (HC, COV) e 20 per cento circa per le polveri fini (PM10).

## Prime riflessioni

---

Sulla base dei dati e delle analisi riportate nella prima parte del documento, si riportano di seguito alcune riflessioni che hanno permesso un primo confronto all'interno del gruppo di lavoro, da cui poi sono emerse alcune prime controproposte.

**Lungo il Brennero l'alternativa ferroviaria efficace e performante sarà attiva solo tra 10 anni. Fino ad allora, i flussi commerciali devono poter scegliere le modalità di trasporto migliori senza alcun vincolo unilaterale**

- Per agevolare il transito delle merci lungo l'arco alpino, l'Italia sta decisamente puntando sul **potenziamento della rete ferroviaria** anche attraverso lo stanziamento di ingenti risorse. Tuttavia, non si può trascurare il fatto che la durata di questi programmi di investimento è piuttosto ampia e pertanto nella fase di costruzione sarebbe opportuno tenere conto della necessità di garantire, in attesa che l'opera possa entrare in esercizio, alternative per attraversamento dei valichi compatibili con la dotazione infrastrutturale disponibile. Le strategie di contenimento del traffico stradale, poste in essere dall'Austria, sembrano invece non considerare questo passaggio, rendendo così più arduo e oneroso l'attraversamento dell'arco alpino.
- Se da una parte è opportuno interrogarsi sull'efficacia e l'efficienza complessiva di una scelta di politica dei trasporti, è allo stesso modo fondamentale tenere in adeguata considerazione **non solo gli scenari a regime**, ovvero con tutti gli interventi di contrasto, di incentivazione e di potenziamento infrastrutturale ultimati, ma anche le **condizioni di trasporto in corso d'opera**. Se l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede tempi lunghi e lunghissimi di realizzazione, le concomitanti politiche di contrasto all'uso della modalità stradale dovrebbero tener conto dell'oggettiva limitazione di offerta della principale modalità al trasporto terrestre alternativa, sia durante l'adeguamento, sia nel corso delle fasi di ripristino in caso di incidente o di danneggiamento dell'infrastruttura per altri eventi naturali.
- Le **politiche di limitazione al traffico su strada** lungo la catena alpina più che incrementare le modalità di trasporto alternative, in particolare ferroviarie, stanno sostanzialmente contenendo il flusso di traffico con evidenti contraccolpi negativi sul complesso dell'economia italiana.

Lo stato delle infrastrutture è attualmente uno dei principali colli di bottiglia dell'asse del Brennero e rende ancora più critica la gestione dei flussi di traffico e l'offerta di servizi di trasporto alternativi al tutto strada

- Negli ultimi anni il traffico, in termini di veicoli-km, lungo la A22 del Brennero è cresciuto in media del 4,5% annuo e, secondo le statistiche relative al primo semestre 2018, il trend si mantiene in crescita. L'attuale dotazione della A22 - aperta al traffico circa 50 anni fa - non è in grado di sopportare tali incrementi se non con interventi mirati e soprattutto realizzati in tempi brevi.
- Tra le **priorità di intervento** per limitare le conseguenze negative di questa progressione e favorire un uso sempre più efficiente dell'arteria, ci sono la realizzazione della terza corsia nei tratti con più alta densità di veicoli, per rendere più scorrevole soprattutto il traffico dei mezzi pesanti, e ridurre i casi di incolonnamenti e congestione; la realizzazione di parcheggi attrezzati e autoparchi per i TIR, al fine di facilitare la gestione delle soste notturne dei mezzi pesanti o delle emergenze in caso di incidenti o condizioni meteorologiche che rendono pericolosa la circolazione.
- Il **piano di investimenti della società di gestione** della tratta autostradale prevede la realizzazione di alcuni interventi principali come la realizzazione della terza corsia da Bolzano nord, nuove gallerie per bypassare Trento e Rovereto e opere complementari utili a collegare la rete stradale ordinaria con l'autostrada, per un importo complessivo dichiarato, da parte di Autobrennero, di oltre 4 miliardi di euro. Si tratta di progetti in discussione da anni, per i quali si aggiunge un'ulteriore incognita legata al rinnovo della concessione alla società di gestione, attualmente ancora in discussione.
- La **rete ferroviaria esistente**, a sua volta, non appare attraente. Le forti pendenze, il mancato adeguamento tecnologico la rendono poco competitiva e costosa. È necessario quindi che il gestore attui un piano di investimenti mirato, al fine di rendere la linea ferroviaria tradizionale un'opzione praticabile per il trasporto delle merci fino al completamento dei lavori della Galleria di Base, e successivamente un'alternativa alla linea ad Alta Velocità, in special modo per i collegamenti regionali.
- Al fine di trasferire efficacemente il traffico su rotaia non è sufficiente la realizzazione di una moderna tratta ad alta velocità, bensì c'è bisogno anche, e soprattutto, di **terminali efficienti lungo l'intero Corridoio** progettati per gestire i due principali sistemi di trasporto e di trasbordo (trasporto combinato accompagnato e non accompagnato), nonché attrezzati con nuove tecnologie di carico e scarico, e interconnessi con la rete di trasporto europea.

Piena consapevolezza che la Regione alpina è di fatto un patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci.

- Oltre a essere unica in termini ambientali, la Regione Alpina costituisce una cerniera fondamentale per l'integrazione europea e per il libero e fluido scambio commerciale di livello locale, continentale e mondiale. In considerazione di ciò, ferma restando la centralità delle popolazioni residenti e dei governi che le rappresentano nella individuazione delle misure necessarie per preservare l'area, non è allo stesso modo da trascurare il punto di vista di quanti dipendono dal transito attraverso questo territorio e contribuiscono alla sua preservazione attraverso il pagamento di corrispettivi economici commisurati ai danni arrecati.
- Se il patrimonio è universale, l'efficacia e l'efficienza delle misure orientate alla sua valorizzazione e protezione devono poter essere **valutate in modo indipendente e, per quanto possibile oggettivo e trasparente**. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della regione si stabilisce che tutti devono contribuire secondo il **principio del chi inquina paga** (residente e straniero), dall'altra, non si può allo stesso tempo decidere unilateralmente e senza un più ampio consenso in merito all'intensità e alla congruità delle misure, alla ratio della loro applicazione e, soprattutto, alla valutazione dell'efficacia degli interventi compensativi.
- La regione alpina è dunque il teatro di fenomeni che vanno ben oltre la dimensione nazionale dei singoli Stati che la compongono e si collocano all'interno di processi di scala europea, se non globale. Tutto ciò non può dunque infrangersi in politiche miopi che riducono la sostenibilità allo slogan "**not in my backyard**", ma richiede piuttosto una più obiettiva e distaccata analisi dell'efficacia delle misure fino ad oggi adottate.

Più che una politica di riequilibrio modale sembra piuttosto una strategia di contrasto all'attraversamento con evidenti conseguenze sui territori circostanti.

- Nell'arco alpino, dove transita la metà delle esportazioni dell'Italia e oltre il 70% dei flussi in import ed export dell'Italia con gli altri Paesi dell'UE, il **tentativo di bilanciare il trasporto merci tra strada e ferrovia** pare non essere riuscito, se è vero che nel 1980 il 55% delle merci che attraversavano i valichi di Austria, Svizzera e Francia utilizzava il treno, mentre oggi quella quota è scesa al 40%. È evidente, dunque, che le politiche adottate finora per la salvaguardia dell'ambiente, in particolare lungo l'arco alpino, invece di generare l'auspicato riequilibrio modale in favore della ferrovia, si sono tradotte in un **blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte.**
- I dati di traffico se, da una parte, indicano un'esplosione degli attraversamenti da Sud verso Nord e viceversa, dall'altra, mettono in evidenza una serie di **limiti delle misure poste in essere** per garantire la sostenibilità della regione alpina: in primo luogo, la crescita dei volumi di transito nella regione è meno "repentina" rispetto alle dinamiche evolutive del trasporto europeo e internazionale; in secondo luogo, il riversamento del traffico dalla strada al ferro non si avverte.
- Le **misure del passato (Svizzera e Austria)** sono state, da una parte, la disincentivazione dei transiti di camion attraverso limitazioni d'orario (divieto di attraversamento notturno) e la riscossione di tasse di scopo, dall'altra, il potenziamento della rete ferroviaria e l'incentivo al riequilibrio modale. Secondo una recente ricerca di Conftrasporto, dal 2004 al 2016, i proventi riscossi dai due principali Paesi della Regione (Svizzera e Austria) per le cosiddette tasse di scopo ammontano a circa 25 miliardi di euro. A fronte di tale impegno condiviso da imprese e istituzioni, non solo dei Paesi interessati, ma di tutta l'Europa e oltre, si è assistito tra il 2000 e il 2016 a una **crescita del traffico stradale lungo la catena alpina di oltre il 25%**, mentre quello ferroviario è aumentato di poco meno del 15%.

La sfida della sostenibilità è quella di favorire la mobilità di persone e merci in modo compatibile con l'ambiente: questo obiettivo non si raggiunge con i divieti, che non diminuiscono i trasporti ma li rendono meno efficienti producendo costi e inquinamento aggiuntivi, bensì puntando sull'innovazione.

- La mobilità lungo l'asse del Brennero è un aspetto centrale: chiudere l'asse del Brennero o anche solo limitarne la capacità di trasporto attraverso divieti o contingentamenti significa mettere a rischio oltre la metà di tutti i nostri scambi commerciali con l'estero. Le ricadute sulla competitività delle nostre imprese e sui posti di lavoro che garantiscono sarebbe grave,
- La raggiungibilità e l'apertura sono fondamentali per un territorio: creando nuove barriere si mette a rischio il benessere sociale di un territorio, di un intero Paese. I ripetuti divieti imposti in Tirolo provocano **concorrenza sleale** (il divieto di transito settoriale non vale per i mezzi provenienti o diretti in Tirolo, colpendo invece chi deve attraversare il Tirolo, come gli autotrasportatori italiani e tedeschi) e sono spesso **controproducenti**: il divieto di transito notturno ad esempio non consente un flusso dei trasporti continuo e concentra tutto il traffico pesante sulle ore del giorno.
- Secondo uno studio Isfort per Confrtrasporto, un'ora di ritardo per l'attraversamento del Brennero costa all'economia italiana **più di 370 milioni di euro all'anno**, 170 dei quali a carico dell'autotrasporto. Senza contare che la misura del contingentamento, che appare per nulla legata alle dichiarate finalità di tutela ambientale, viola il principio costitutivo della libera circolazione delle merci.

La strategia di conservazione ambientale produce effetti positivi, su alcuni fronti, e meno rassicuranti, su altri.

- La **razionalizzazione del trasporto su gomma** (coefficienti di carico più elevati, efficientamento degli spostamenti e riduzione dei ritorni a vuoto, ecc.) è senz'altro uno degli impatti più positivi.
- Meno positiva è invece la cosiddetta **diversione del traffico** provocata dalle limitazioni/imposizioni, ovvero il trasferimento di quote di traffico verso assi stradali meno restrittivi e onerosi collocati al di fuori della Regione alpina o in Stati della stessa regione dove le limitazioni sono meno incisive.
- Si tratta di una disposizione restrittiva che rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'UE sulla libera circolazione della merce. Esistono altre misure più opportune per migliorare la qualità dell'aria, come ad esempio **l'introduzione di un limite dinamico di velocità e la trasformazione del parco veicoli**. Con l'introduzione del divieto, i prodotti a basso valore aggiunto non saranno più competitivi, provocando così uno stato di concorrenza sleale. Nelle province di Trento e Bolzano, inoltre, l'offerta alternativa su rotaia è insufficiente: l'Alto Adige non dispone di un interporto e quello di Trento necessita di essere valorizzato.
- Occorre inoltre non creare false aspettative riguardo allo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia: si tratta di un obiettivo chiaramente importante e condivisibile, ma al momento attuale lungo la tratta del Brennero non esiste l'infrastruttura adeguata e non ci sono treni sufficienti a trasportare le merci che viaggiano in autostrada. Per favorire lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia bisogna **potenziare la rete infrastrutturale e garantire un servizio a condizioni competitive**: il tunnel di base del Brennero sarà fondamentale in questo senso.

Nessun intervento di lungo periodo per la regolazione dei traffici e per la salvaguardia dell'ambiente risulta efficace se non è supportato da norme condivise e omogenee.

- La **condivisione è prima di tutto normativa**. Ad oggi la normativa europea soprattutto in campo ferroviario risulta ancora frammentata e limitata dalle regolamentazioni nazionali che non tengono conto di alcuni principi di interoperabilità non solo fisica, ma anche operativa.
- Le Alpi sono una barriera naturale che separa l'Italia dall'Europa che ha stimolato nell'ultimo secolo l'applicazione di soluzioni di alta ingegneria per garantire il transito di persone e merci. Se da un lato i colli di bottiglia infrastrutturali agli attraversamenti transfrontalieri sono una priorità nel progetto complessivo della rete TEN-T, non sembrano altrettanto prioritarie **soluzioni per il superamento dei limiti e delle differenze normative** che nei fatti contribuiscono a rendere poco competitivo il trasporto ferroviario. Un esempio sono le disposizioni di sicurezza per la marcia dei treni che adottano sistemi differenti per ciascun paese e non in grado di interagire tra loro.
- La standardizzazione delle regole parte anche dall'adozione di un **linguaggio comune e compreso da tutti**. Ad oggi gli operatori ferroviari richiedono che anche il personale di macchina straniero conosca i regolamenti nella propria lingua. Questo costituisce uno dei principali ostacoli alla creazione di servizi ferroviari internazionali davvero efficienti e attrattivi. Da più parti sta emergendo l'esigenza di adottare l'inglese come mezzo di comunicazione internazionale nel traffico ferroviario.

## Misure alternative ai divieti

---

La posizione delle Camere di commercio lungo l'asse del Brennero è critica rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue, in netta violazione dei trattati internazionali, ma allo stesso tempo vuole essere propositiva e aperta alla discussione in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da applicarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.

I divieti non sono evidentemente l'unica soluzione per la riduzione di tutte le esternalità legate al traffico stradale. La condivisione delle problematiche e la cooperazione tra gli stakeholders istituzionali ed economici appartenenti ai Paesi interessati dai traffici in transito lungo il Brennero possono favorire la ricerca e l'applicazione di soluzioni alternative, realizzabili anche nel medio periodo e con costi sostenibili, in attesa che la Galleria di Base e le relative vie di accesso entrino a regime.

Quelli che seguono sono primi suggerimenti derivanti da analisi preliminari delle principali grandezze che caratterizzano il territorio di studio e dall'osservazione di cosa si sta facendo non solo in Italia ma anche all'estero per la sostenibilità ambientale dei trasporti e una più razionale distribuzione dei traffici tra le diverse modalità di trasporto disponibili.

L'elenco di misure alternative indicate di seguito - sebbene non sia esaustivo - costituisce comunque un punto di partenza per il confronto tra i sistemi camerali promotori della presente iniziativa (Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto) con i competenti referenti regionali e nazionali per l'avvio di una rete di alleanze che comprenda anche i rappresentanti dei settori dell'autotrasporto e della produzione, al fine di creare una massa critica in grado di avanzare proposte unitarie e condivise in sede europea.

### Alternative ai «divieti di transito»

- È opportuno prevedere lo **stesso trattamento per traffico di transito e traffico con O/D Tirolo** per evitare il rischio di una forte discriminazione per le aziende produttrici italiane rispetto a quelle austriache.
- È possibile prevedere l'attuazione dei divieti in base alle emissioni ma traslata temporalmente, al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per **rinnovare il proprio parco veicolare**. Una possibile controproposta da applicare a tutti i mezzi, senza distinzione di provenienza o destinazione:
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 4 a partire dal 1/1/2022
  - Divieto di transito per i mezzi Euro 5 a partire dal 1/1/2025
  - Libera circolazione per i mezzi Euro 6 e tutti gli altri mezzi a basso impatto
- È auspicabile prevedere politiche di investimento sostanziali su base continuativa come avviene in Germania e Francia dove si realizzano **sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli** nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza e si offrono **due anni di transito gratuito sulle autostrade (MAUT)** ai veicoli ad alimentazione alternativa

(GNL) e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso sia in Spagna che in Germania si studia un **piano di rottamazione dei veicoli ante Euro 6 con sostanziali fondi dedicati** .

- In Italia, si può fare riferimento al D.M. 211 del 20/4/2018 per i **contributi per gli investimenti per veicoli a basso impatto ambientale e per il trasporto** intermodale: 9,6 mln euro per veicoli GNL, elettrici e ibridi (incentivi da 4 a 20mila euro); 9 mln euro per veicoli Euro 6 (da 5 a 10mila euro); 14 mln euro per rimorchi e semirimorchi intermodali (max 5mila euro) e 1 mln euro per Casse mobili.
- Inoltre è opportuno evidenziare che tre regioni della macroarea di studio (assieme al Piemonte), nel 2017 hanno sottoscritto l'**Accordo di bacino padano** per l'attuazione di misure congiunte per il miglioramento della qualità dell'aria. Si tratta di un accordo che prevede:
  1. limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel perfettamente in linea con le scadenze ipotizzate dal presente documento per quanto riguarda l'asse del Brennero;
  2. ecobonus per la sostituzione dei veicoli oggetto delle limitazioni

Come segnalato da alcune associazioni, l'Accordo di bacino padano - come le misure di incentivazione per il rinnovo del parco veicolare deliberate su scala regionale - presentano una serie di limiti:

- a. importi stanziati per il rinnovo del parco veicolare inadeguati rispetto alla consistenza del parco stesso ed in particolare dei mezzi oggetto dei divieti;
- b. contributi utilizzabili solo per i veicoli N1 e N2, con esclusione dei veicoli N3 (massa > 12 t), mentre i divieti interessano tutte e tre le classi;
- c. incentivi validi solo per i veicoli destinati al trasporto di merci in conto proprio;
- d. agevolazioni valide solo per l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, a metano e a gpl.

## Alternative ai «divieti settoriali»

- L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – legno, prodotti della chimica-plastica; metalli, macchinari e apparecchiature – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare **un'imposizione inaccettabile** che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica, ma all'intero settore produttivo. I danni non saranno limitati alle imprese italiane, ma si estenderanno inevitabilmente ai sistemi imprenditoriali della Germania e di tutti i paesi che utilizzano il Corridoio Scan-Med per il loro interscambio commerciale con il nostro Paese.
- Un **eventuale «divieto settoriale»** (solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo) potrà comunque essere ipotizzabile solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa, efficiente e competitiva (BBT dal 2028). Al limite, si potrebbero individuare alcune tratte che presentano già oggi condizioni di efficienza/competitività accettabili.

- Allo stato odierno infatti non ci sono **alternative al tutto-strada** in quanto, con l'attuale infrastruttura ferroviaria e terminali ferroviari già intasati, non sarebbe possibile aumentare lo shift modale. La vecchia linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi quasi la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base.

### Alternative ai «divieti notturni»

- L'Austria è l'unico paese dell'arco alpino a differenziare il **pedaggio diurno da quello notturno**. Si tratta di una posizione in linea con i divieti previsti soprattutto per il traffico di transito e che oggi risparmiano solo i mezzi Euro 6. Dal 1/1/2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte.
- Il divieto notturno rappresenta una norma «miope» che non considera le conseguenze negative. L'eliminazione del divieto notturno in Austria potrebbe infatti contribuire a rendere ancora **più fluido e sicuro il traffico** ed eviterebbe il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina. A questo poi nei primi mesi del 2019, si è aggiunto il divieto del fine settimana esteso anche al sabato mattina che crea inevitabilmente un traffico particolarmente intenso ogni venerdì (che ha probabilmente contribuito ai disagi creati dalla chiusura della A22 il primo venerdì di febbraio, in occasione di una forte nevicata).
- Il traffico notturno sarebbe comunque meno impattante e l'aspetto dell'inquinamento acustico potrebbe essere superato prevedendo delle innovative **barriere antirumore** lungo le tratte più sensibili.
- Se davvero l'obiettivo del Tirolo è di natura ambientale, una soluzione potrebbe essere quanto si sta sperimentando con il progetto BrennerLEC, ovvero la **riduzione dinamica della velocità** sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti, magari in particolari tratti e in particolari giornate.

## Comunicazione inviata al Governo Tirolese

---

Il governo provinciale tirolese ha avviato nel 2018 una "Procedura di aggiornamento" del regolamento legato alla **legge sulla tutela dalle emissioni in atmosfera** (IG-L), nella quale trovano applicazione in particolare le direttive UE sulla qualità dell'aria, e che si prefigge come obiettivi essenziali la protezione continua dalle sostanze inquinanti e dannose per l'atmosfera come pure la riduzione preventiva delle emissioni di inquinanti. Questo aggiornamento contiene una serie di modifiche del regolamento di divieto di guida notturna, del regolamento di divieto del traffico settoriale e del regolamento di divieto di guida Euroclass.

Di seguito si riporta il modello di comunicazione inviata - dai diversi enti camerali coinvolti nell'iniziativa - al Dipartimento per la protezione ambientale a Innsbruck, nel quale sono state sintetizzate riflessioni e controproposte emerse dalle analisi e dal confronto.

### **Premessa**

*Il Sistema Camerale (composto dalle Camere di Commercio e dalle loro Unioni regionali) posizionato lungo l'asse del Brennero è fortemente critico rispetto a qualsiasi forma di divieto che limiti la libera circolazione delle merci nell'Ue, in aperta violazione dei trattati internazionali. Allo stesso tempo il Sistema Camerale è aperto alla discussione e pronto ad avanzare proposte in merito a misure di medio-periodo, anche legate alla modalità ferroviaria, da attuarsi nell'attesa del completamento della Galleria di Base del Brennero.*

### **Salvaguardia ambientale e sviluppo delle relazioni economico-commerciali non sono tra loro incompatibili**

*Il Sistema Camerale è pienamente consapevole dell'importanza e della fragilità della macroregione alpina, patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della macroregione è già stabilito che "tutti" – operatori locali ed operatori stranieri - debbano contribuire secondo il principio del "chi inquina paga", dall'altra, non è accettabile che si venga messi di fronte a decisioni unilaterali, prive di ampio consenso in merito all'intensità ed alla congruità delle misure, alla ratio della loro applicazione e, soprattutto, alla valutazione dell'efficacia degli interventi compensativi.*

*La salvaguardia dell'ambiente infatti non è soltanto una priorità per entrambi i versanti dell'arco alpino, ma anche per territori contigui quali la pianura Padana. Per questo motivo, il Sistema Camerale lungo l'asse del Brennero, pur rigettando la politica dei divieti senza alternative, è comunque interessata e disponibile a trovare un punto di equilibrio tra la salvaguardia dell'ambiente e lo sviluppo delle relazioni economico-commerciali.*

*Le politiche adottate finora per la salvaguardia dell'ambiente - in particolare lungo l'arco alpino - invece di generare l'auspicato riequilibrio modale in favore della ferrovia, si sono tradotte in un blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori o in una loro deviazione verso altre rotte. In tale contesto, la sfida della sostenibilità è quella di favorire la mobilità di persone e merci in modo*

*compatibile con l'ambiente: questo obiettivo non si raggiunge con i divieti, che non diminuiscono i trasporti ma li rendono meno efficienti producendo costi e inquinamento aggiuntivi, bensì puntando sull'innovazione.*

*Il trasporto merci pesante attraverso il Brennero – come qualsiasi altro collegamento che coinvolga paesi appartenenti alla UE - non può accettare «soluzioni unilaterali» che impongano divieti, ma esclusivamente interventi e proposte finalizzate ad una movimentazione economicamente sostenibile e rispettosa dell'ambiente. Si tratta di una questione fondamentale per il trasporto su strada italiano, visto che il 70% dell'interscambio commerciale del nostro Paese passa attraverso le Alpi e il Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i mercati del Centro e del Nord Europa.*

*Lungo il Brennero l'alternativa ferroviaria, efficace e performante, sarà attiva solo tra 10 anni. Fino ad allora, i flussi commerciali devono poter scegliere le modalità di trasporto migliori senza alcun vincolo unilaterale. Se l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria richiede tempi lunghi di realizzazione, le concomitanti politiche di contrasto all'uso della modalità stradale devono tener conto dell'oggettiva limitazione di offerta della principale modalità alternativa al trasporto terrestre.*

*La soluzione deve quindi necessariamente passare dalla ricerca ed attuazione di una politica dei trasporti attraverso l'arco alpino il più possibile condivisa, che bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia. In quest'ottica, si riportano di seguito alcune osservazioni critiche e proposte relativamente alla politica dei diversi divieti pianificata dal Governo del Tirolo.*

### **Osservazioni ai divieti pianificati dal Governo tirolese**

- *Il sistema camerale posizionato lungo l'asse del Brennero è contrario a qualsiasi forma di divieto che possa essere in contrasto con il principio di libera circolazione delle merci, una delle quattro libertà fondamentali dell'Unione europea sancita e regolata dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (artt. 28-37). Sarà semmai possibile prevedere l'attuazione dei divieti in base alle emissioni solo in prossimità dell'apertura della nuova Galleria di Base del Brennero. Al fine di dare più tempo alle aziende di autotrasporto per rinnovare il proprio parco veicolare, si potranno ipotizzare limitazioni di transito da applicare a tutti i mezzi, senza distinzione di provenienza o destinazione, che prevedano il blocco per i mezzi Euro IV a partire dal 1/1/2022 e per i mezzi Euro V a partire dal 1/1/2025. Deve essere invece assicurata la libera circolazione per i mezzi Euro VI e tutti gli altri mezzi a basso impatto, prevedendo anche sistemi di premialità per incentivare il rinnovo del parco veicoli nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza.*
- *In ogni caso appare inaccettabile la disparità di trattamento prevista per il traffico merci di transito rispetto a quello con origine e/o destinazione il Tirolo, decisione che produrrebbe una evidente e forte discriminazione per le economie e le aziende produttrici presenti al di fuori delle aree definite dal Tirolo, in primis quelle italiane e quelle tedesche, ed i relativi interscambi.*

- *L'estensione del divieto settoriale ad altre merci – legno, prodotti della chimica-plastica, metalli, macchinari e apparecchiature – e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare una limitazione non accettabile che, se attuata, determinerà danni incalcolabili non soltanto alla filiera del trasporto e della logistica italiana, ma all'interno settore produttivo del "made in Italy". Allo stato attuale, non ci sono alternative realistiche e praticabili al "tutto-strada" in quanto, con l'attuale infrastruttura ferroviaria e terminali ferroviari esistenti, non sarebbe possibile aumentare lo shift modale. L'attuale linea ferroviaria attraverso il Brennero trasporta già oggi pressoché la stessa quantità di tonnellate di merce della linea ferroviaria del Gottardo con la nuova galleria di base. Quindi l'ipotesi di un eventuale «divieto settoriale» - solo per determinate merci per le quali il trasporto ferroviario può essere più efficiente e competitivo - potrà essere presa in considerazione solo quando l'alternativa ferroviaria sarà pienamente operativa, efficiente e competitiva (non prima del 2027 con l'apertura del BBT);*
- *Ad oggi, solo i mezzi Euro 6 possono attraversare il territorio austriaco durante la notte, pagando oltretutto un pedaggio superiore a quello diurno. Dal 1/1/2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte. Il sistema camerale ritiene il divieto notturno una norma «miope» che non considera le conseguenze negative generate da tale divieto in primo luogo sul traffico diurno. Pertanto si chiede l'eliminazione del divieto notturno in Austria, per contribuire a rendere più fluido e sicuro il traffico, evitando il cumulo del traffico pesante con quello dei pendolari nelle prime ore della mattina e l'aumento del traffico diurno. Il traffico notturno è comunque meno impattante e l'aspetto dell'inquinamento acustico potrebbe essere superato prevedendo delle innovative barriere antirumore lungo le tratte più sensibili.*

### **Proposte alternative ai divieti pianificati dal Governo tirolese**

*Il sistema camerale evidenzia inoltre anche una serie di interventi, da realizzarsi sia sul versante italiano che su quello austriaco, utili a favorire l'intermodalità, condizione fondamentale per auspicare un rapido shift modale:*

- *è necessario ed indispensabile accelerare i lavori relativi alle tratte ferroviarie di accesso da nord e da sud in modo tale che, quando la Galleria di Base del Brennero entrerà in funzione, come previsto, nel 2027, vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;*
- *in attesa del completamento della Galleria del Brennero nel 2027, occorre comunque migliorare la linea ferroviaria esistente, dotandola delle tecnologie più avanzate, in modo tale da renderla una valida alternativa alla linea ad elevata capacità in galleria. L'integrazione delle tratte esistenti in un futuro sistema di mobilità proprio della macroregione può contribuire in modo significativo ad incrementare l'utilizzo della ferrovia nel suo complesso e, di riflesso, a conseguire anche nel campo del trasporto passeggeri il trasferimento dalla strada alla rotaia, riducendo così il traffico privato;*



- *occorre infine dotarsi di terminali intermodali efficienti lungo l'intero Corridoio, progettati per gestire i due principali sistemi di trasporto e di trasbordo (trasporto combinato accompagnato e non accompagnato), nonché attrezzati con nuove tecnologie di carico e scarico e dimensionati sul territorio sulla base delle esigenze e delle finalità.*