

---

## L'ANALISI

---

**Giorgio Santilli**

---

# *In discussione non è Schengen ma il mercato unico*

**O**ltre due milioni di veicoli l'anno passano attraverso il Brennero sull'asse che da Bologna e Verona porta le merci italiane verso i mercati austriaco e soprattutto tedesco. Le merci trasportate superano i 29 milioni di tonnellate l'anno. Anche la ferrovia fa la sua parte con 240 treni al giorno di cui circa la metà sono treni merci. Senza contare che il tunnel ferroviario del Brennero è la priorità assoluta nella mappa degli investimenti transfrontalieri europei fin dalla prima generazione dei piani di investimento comunitario: tuttora, con 4,4 miliardi, è di gran lunga l'opera transfrontaliera più impegnativa. Più importante e più costoso, per capirci, della Torino-Lione e, per altro, senza

avere le contestazioni che ha avuto l'asse Est-Ovest. L'unica vera alternativa al Brennero per raggiungere i mercati del Nord-Europa è il Gottardo che, come è noto, è un tunnel svizzero. Fuori, cioè della giurisdizione Ue.

Per queste ragioni la minaccia austriaca di chiudere il Brennero o di tornare ai controlli che si effettuavano dieci anni fa - con ore di fila alla frontiera - suona non solo e non tanto come un attacco al trattato di Schengen e alla mobilità di persone quanto, piuttosto, come un vero assalto - non è chiaro se consapevole o meno - al mercato unico e alla libera circolazione delle merci. Se dieci anni fa a "muovere" gli austriaci nella guerra alle nostre merci erano le questioni ambientali, ora

sono quelle migratorie. Il risultato non cambia, anche se l'integrazione ha fatto passi avanti (che oggi evidentemente si vogliono mettere in discussione).

È evidente comunque che la penalizzazione per l'export di merci italiane sarebbe oggi gravissima e avvantaggerebbe altri Paesi produttori limitrofi, in termini di costi e di presenza sui mercati.

Non bisogna dimenticare, infatti, che oggi la logistica è soprattutto una sfida sui tempi. Sulla riduzione dei tempi ma anche - e soprattutto - sul rispetto dei tempi programmati di consegna.

Ovviamente non stiamo ragionando di principi astratti ma di concretissime vicende economiche se consideriamo che nel 2015 il

Brennero ha ulteriormente consolidato il proprio primato fra i valichi stradali alpini con un incremento di traffico che è stato calcolato da Confetra nell'ordine del 3,8%, superiore anche al 3,5% di incremento del Traforo del Monte Bianco. In questo modo si è arrivati a 3,2 milioni di transiti sul Brennero contro 1,4 milioni del Gottardo, 0,7 milioni del Monte Bianco e altrettanti del Frejus.

È chiaro quindi che un blocco o un rallentamento del Brennero in questo momento - anche se l'Unione europea dovesse poi intervenire ex post per ripristinare la regola comunitaria - danneggerebbe la via su cui viaggia la già fragile ripresa dell'economia italiana.