



«Brennero, pedaggi più cari? Danno per i consumatori»

Pedot (Trasporti Confindustria): «Ogni limite ai camion è un costo. Il futuro? I tir a idrogeno»

di **Daniele Benfanti**

Il blocco integrale del traffico per oltre otto ore sull'Autostrada del Brennero di sabato scorso continua a far discutere. Il corteo sul sedime autostradale della A13, tra Gries e Mauter, sul versante austriaco del Brennero, a sud di Innsbruck, con circa 5mila manifestanti ambientalisti a chiedere interventi concreti per ridurre traffico, rumore e inquinamento è stato un inedito che lascia dietro di sé diversi strascichi. Stefano Pedot, titolare di una ditta di autotrasporto con sede a Lavis, presidente della sezione Trasporti e Logistica di Confindustria Trento, analizza il quadro della situazione.

Presidente Pedot, che giudizio date, come categoria, di quanto successo sabato?

«Per fortuna non si sono registrate le code e i disagi temuti, perché l'informazione è stata molto capillare e la risposta degli automobilisti diretti a Nord dal lato italiano molto responsabile. La macchina di sicurezza era pronta, ma per fortuna non ce n'è stato bisogno».

Tutto bene, quindi?
«Diciamo che la civiltà ha prevalso, anche da parte di chi ha manifestato. Certo, quel blocco autorizzato dalle autorità austriache rappresenta un precedente. Da cittadino dico che ognuno ha diritto di manifestare le proprie idee e posizioni nelle modalità concesse dalla legge. Serve sempre rispetto reciproco. Ma chiudere un'arteria fondamentale per le comunicazioni Sud-Nord mi è parso francamente eccessivo, direi scorretto: si è andati contro lo spirito europeo di libera circolazione di persone e merci».

Per le ditte di autotrasporto è quantificabile il danno economico?

«In questo momento non serve fare numeri, ma il danno è stato obiettivamente alto e se ne sono fatte carico le aziende del settore autotrasporto. Per non considerare i disagi per i

nostri autisti, costretti ad aspettare in aree di sosta anche improvvisate, dove magari mancavano i servizi di base. Hanno avuto molta pazienza».

Dal punto di vista della categoria dell'autotrasporto le ragioni dei manifestanti di Mauter am Brenner, vale a dire limitare i transiti notturni e festivi su A13 e A22, sono condivisibili?
«Il Brennero è un valico che va tenuto aperto. Ogni

ceramiche, certi tipi di acciai proprio non possono transitare su gomma».

Pedaggi flessibili a seconda delle fasce orarie?
«Direi che per l'autotrasporto che ha orari di consegna, itinerari da seguire, non sarebbero incentivanti. Anzi, complicherebbero la vita agli autisti che hanno turni di 13 ore, con massimo 9 di guida».

Esagerata, quindi, la protesta di chi vive a ridosso del tracciato autostradale?
«Pieno rispetto, ma vorrei anche vedere quante di quelle persone abitano vicino all'autostrada da prima che venisse realizzata, oltre 60 anni fa. Modalità di mitigazione dei disagi ci sono...».

Le barriere antirumore e fonoassorbenti, ad esempio.
«Esatto. Si è fatto molto e si può fare di più e meglio. A22 ci ha investito. Anche l'asfalto dell'Autobrennero è fonoassorbente, e i camion di oggi anche se sono di più inquinano molto meno, grazie alle nuove tecnologie verdi».

A proposito di tecnologie e propulsione, i tir a idrogeno possono avere un futuro?

«Per noi sono il futuro. Certo, l'idrogeno ha forti necessità energetiche, e su questo si sta lavorando: aspettiamo che i bus aprano la strada. Ma già oggi ci sono carburanti alternativi come l'Hvo (olio vegetale idrotreatato), un tipo di carburante diesel paraffinico rinnovabile prodotto da un'ampia varietà di materie prime, come i grassi animali e l'olio da cucina esausto. C'è già l'lng, gas naturale liquefatto».

Il passaggio delle merci alla ferrovia per molti è ancora troppo timido, per altri non sarà risolutivo nemmeno quando, probabilmente nel 2032, verrà aperto il Tunnel di Base del Brennero.

«Noi siamo convinti che con l'apertura del Bbt la situazione migliorerà di molto. Una bella fetta di trasporto su gomma potrà essere fatta su rotaia. Ma investiamo anche nelle infrastrutture, come l'interporto di Trento, che ha notevoli margini di crescita».



La protesta? Chiedere un'arteria fondamentale è scorretto. Il tunnel di base dal 2032 porterà su ferro molte merci. Stefano Pedot

limitazione è un ostacolo all'accorciamento delle tempistiche nelle consegne e un costo, che poi ricade sui consumatori finali».

C'è chi propone di aumentare i pedaggi sull'A22, tra i più bassi per quanto riguarda le autostrade alpine, per ridurre il traffico...

«Vale lo stesso discorso. Non credo che si disincentiverebbero i transiti, ma aumenterebbero i costi a carico di chi poi compra le merci. L'Austria oggi mette fin troppi divieti, compresi quelli settoriali: porfido,



Blocco La manifestazione di sabato scorso, sul lato austriaco del Brennero © SALT/Seehauserfoto



Traffico Ogni anno si incrementano i livelli di pressione della circolazione sull'A22, compresi i mezzi pesanti



Rotaia Secondo le sigle ambientaliste si fa ancora troppo poco per spostare le merci dalla gomma alla ferrovia © Foto Benfanti