



Cosa ci dà davvero Schengen?

Ci dà frontiere da attraversare senza fermarsi, in 29 paesi: chi lavora in Svizzera, chi esporta e chi viaggia ne ha un vantaggio quotidiano.

Schengen è una di quelle conquiste che si notano quando smettono di funzionare. Al Brennero, sul Carso e ai valichi con la Francia, negli ultimi anni, è capitato più di una volta.

Dal 1997, senza sbarre

L'Italia ha firmato l'adesione agli accordi di Schengen a Parigi nel novembre 1990 ed è entrata nel sistema il 26 ottobre 1997. Il 1° aprile 1998 sono caduti i controlli dei passaporti sui principali valichi con l'Austria, Brennero compreso. Oggi lo spazio comprende 29 paesi: 25 dell'Unione europea più Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein. Dentro questi confini si passa da un paese all'altro senza controlli sistematici dei documenti, e i controlli si fanno sul confine esterno comune.

Per chi è nato dopo, la frontiera con la sbarra è un ricordo dei genitori. Per l'economia italiana, l'assenza di quella sbarra è una delle condizioni su cui funziona il resto.

Chi lo usa ogni giorno

I frontalieri. Nel secondo trimestre 2026 lavoravano in Ticino 79.121 frontalieri, e visto che il cantone confina solo con l'Italia arrivano quasi tutti da qui. La Svizzera sta fuori dall'Unione e dentro lo spazio Schengen: il diritto di lavorarci viene dall'accordo sulla libera circolazione tra Svizzera e Unione, l'assenza di controlli sistematici da Schengen. Chi parte la mattina da Como per Lugano non mostra il passaporto né all'andata né al ritorno.

Chi esporta. Stati Uniti a parte, i primi mercati dell'export italiano sono la Germania, con l'11,2%, la Francia con il 10,1%, la Spagna e la Svizzera: tutti paesi Schengen. Le merci attraversano le Alpi a ritmi che una frontiera vera non reggerebbe. Dal solo Brennero passano ogni anno oltre 2,5 milioni di camion e circa 50 milioni di tonnellate di merci; nel 2025 il punto di conteggio di Schönberg,

sull'autostrada tirolese, ha registrato in media 6.629 autoarticolati e autotreni al giorno.

Chi viaggia. Un fine settimana a Vienna, una gita a Nizza, l'università a Graz: con la carta d'identità in tasca e nessuna coda al confine.

Il Brennero, dove la frontiera c'è senza esserci

Al Brennero i camionisti italiani fanno la coda anche senza controlli di frontiera. Il motivo sono le misure con cui il Tirolo limita da anni il traffico pesante: divieti di transito notturni, divieti per alcune categorie di merci, limiti invernali e il contingentamento dei camion all'ingresso dell'autostrada. Sono misure sul traffico e nessuno chiede i documenti; per chi trasporta merci, però, l'effetto è simile: ore ferme e consegne che saltano. La CNA Fita, una delle associazioni degli autotrasportatori, stima i danni in 1,8 miliardi di euro in cinque anni.

Nel 2024 l'Italia ha portato l'Austria davanti alla Corte di giustizia dell'Unione. A luglio 2026 l'avvocato generale ha concluso che i divieti notturni, settoriali e invernali violano il diritto europeo, mentre il contingentamento è ammissibile. La sentenza non è ancora arrivata, e fino ad allora le misure restano in vigore. È un caso istruttivo: la libera circolazione delle merci la garantisce il diritto europeo, e a farla valere è un giudice europeo.

I controlli che tornano

Le regole Schengen permettono ai governi di ripristinare controlli temporanei alle frontiere interne in caso di minaccia grave all'ordine pubblico o alla sicurezza. Negli ultimi anni lo hanno fatto in molti, e l'eccezione si è allungata. L'Italia controlla il confine con la Slovenia dal 21 ottobre 2023, con proroghe successive; l'ultima arriva al 18 dicembre 2026. La Francia ha notificato controlli su tutte le frontiere interne, compresa quella italiana, dal 1° novembre 2026 al 30 aprile 2027. La

Germania controlla le sue frontiere terrestri fino al 15 marzo 2027, salvo proroghe.

I controlli di oggi non sono la frontiera degli anni Ottanta, e pesano soprattutto su pendolari e trasportatori. Ma ogni proroga rende l'eccezione un po' più normale, e Schengen si erode da dentro.

Quanto costerebbe chiuderlo

Nel 2016 la fondazione tedesca Bertelsmann ha provato a calcolare quanto sarebbe costato il ritorno stabile dei controlli alle frontiere interne, simulando il decennio 2016-2025. Per l'Italia la perdita di PIL cumulata andava da circa 49 miliardi di euro, nello scenario più mite, a circa 149 in quello più pesante; per l'insieme dei paesi considerati da 470 miliardi a oltre 1.400. Sono stime di modello, da leggere come ordini di grandezza: dicono che un paese esportatore al centro del Mediterraneo e a ridosso delle Alpi ha molto da perdere.

La sovranità messa in comune

Schengen funziona perché i paesi che ne fanno parte hanno messo in comune un pezzo di sovranità tra i più nazionali, il controllo delle frontiere, e si fidano gli uni degli altri sul confine esterno. Quando quella fiducia si incrina, i controlli interni tornano: l'Italia lo sa bene, perché negli anni degli sbarchi più numerosi ha avuto a lungo la sensazione di presidiare da sola il confine di tutti. Dal 2026 l'Unione registra con un sistema elettronico comune ingressi e uscite dei cittadini di paesi terzi, e la difesa più efficace della libertà di movimento interna resta una frontiera esterna gestita insieme. Per chi fa il pendolare tra Como e Lugano, o porta un camion di piastrelle da Sassuolo a Lione, la differenza tra una frontiera aperta e una presidiata si misura in ore, ogni giorno.

Tutte le domande →

DOMANDE FREQUENTI

Da quando l'Italia è nello spazio Schengen?

Ha firmato l'adesione a Parigi il 27 novembre 1990 e vi è entrata il 26 ottobre 1997. I controlli dei passaporti sui principali valichi con l'Austria, Brennero compreso, sono stati aboliti il 1° aprile 1998. Oggi lo spazio Schengen comprende 29 paesi: 25 dell'Unione più Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein.

Quanti italiani lavorano in Svizzera da frontalieri?

Nel secondo trimestre 2026 i frontalieri attivi in Ticino erano 79.121, secondo l'Ufficio federale di statistica svizzero: il cantone confina solo con l'Italia, e da qui arriva quasi tutta questa forza lavoro. La Svizzera non è nell'Unione europea ma fa parte dello spazio Schengen, e anche questo rende il pendolarismo quotidiano più semplice.

Perché al Brennero ci sono code se c'è Schengen?

Perché i limiti al traffico pesante imposti dal Tirolo non sono controlli di frontiera: divieti notturni, settoriali e invernali e il contingentamento dei camion all'ingresso dell'autostrada. L'Italia ha fatto causa all'Austria alla Corte di giustizia UE; a luglio 2026 l'avvocato generale ha giudicato i divieti contrari al diritto europeo. La sentenza è attesa.

L'Italia ha reintrodotto i controlli alle frontiere?

Sì, sul confine con la Slovenia, dal 21 ottobre 2023, con proroghe successive: l'ultima notifica alla Commissione europea copre il periodo fino al 18 dicembre 2026. Le regole Schengen consentono controlli temporanei per minacce gravi all'ordine pubblico o alla sicurezza interna.

Quanto costerebbe all'Italia la fine di Schengen?

Secondo uno studio della fondazione Bertelsmann del 2016, il ritorno stabile dei controlli alle frontiere interne sarebbe costato all'Italia tra 49 e 149 miliardi di euro di PIL in dieci anni, a seconda dello scenario. Per l'insieme dei paesi considerati la perdita andava da 470 miliardi a oltre 1.400 miliardi.

FONTI

- Commissione europea: Schengen area – 29 paesi: 25 Stati membri dell'UE e Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein
- Normattiva: legge 30 settembre 1993, n. 388 – ratifica dell'adesione dell'Italia agli accordi di Schengen, firmata a Parigi il 27 novembre 1990
- Ministero degli Esteri: Ingresso e soggiorno in Italia – il 26 ottobre 1997 l'Italia è entrata nel sistema Schengen
- Euregio Tirolo–Alto Adige–Trentino: Brennero, 25 anni fa cadeva la sbarra (2023) – abolizione dei controlli dei passaporti ai principali valichi austriaci il 1° aprile 1998
- RSI: Aumento dei frontalieri attivi in Svizzera (2026) – secondo trimestre 2026, dati UST: 414.262 frontalieri in Svizzera, 79.121 in Ticino
- Segreteria di Stato della migrazione: Accordo sulla libera circolazione delle persone Svizzera–UE/AELS – in vigore dal 1° giugno 2002; base del diritto dei cittadini UE di lavorare in Svizzera
- ISTAT-ICE: Annuario 2026, nota stampa (2026) – mercati di sbocco 2025: Germania 11,2%, Francia 10,1%, Spagna 5,9%, Svizzera 5,5%
- CINEA: Brenner Base Tunnel, shifting Alpine traffic from road to rail (2024) – ogni anno oltre 2,5 milioni di camion, 14 milioni di veicoli e 50 milioni di tonnellate di merci attraverso il passo
- Land Tirol: Automatische Zählungen 2024/25 (2026) – autostrada del Brennero A13 a Schönberg: 6.629 autoarticolati e autotreni al giorno nel 2025
- Corte di giustizia dell'UE: conclusioni dell'avvocato generale nella causa C-524/24, Italia contro Austria (2026) – 16 luglio 2026: divieti di transito notturno, settoriale e invernale contrari al diritto dell'Unione; contingentamento non contrario
- L'Adige: Brennero, 1,8 miliardi di danni ai trasportatori (2026) – stima CNA Fita su dati Uniontrasporti, cinque anni
- Commissione europea: notifiche di ripristino temporaneo dei controlli alle frontiere interne (2026) – Italia, frontiere terrestri con la Slovenia dal 21 ottobre 2023, notifica n. 495 fino al 18 dicembre 2026; Francia, tutte le frontiere interne compresa l'Italia, notifica n. 510 dal 1° novembre 2026 al 30 aprile 2027; Germania, notifica n. 501 fino al 15 marzo 2027; Austria, notifica n. 506 senza il confine italiano (elenco aggiornato al 16 ottobre 2026)
- Bertelsmann Stiftung: Departure from the Schengen Agreement (2016) – perdite cumulate di PIL 2016–2025: UE-24 da 470,5 a 1.430,1 miliardi di euro; Italia da 48,9 a 148,5 miliardi (tabella 1)
- Commissione europea: Entry/Exit System – avvio graduale dal 12 ottobre 2025, pienamente operativo dal 10 aprile 2026, per i cittadini di paesi terzi