

**LOGISTICA IN TILT**

**Brennero, i blocchi  
austriaci costano  
1,2 miliardi di euro**

**Marco Morino** — a pag. 22

# Trasporti, dai blocchi austriaci un danno da 1,2 miliardi

**IL RISCHIO  
L'avvio  
dei lavori  
sulla rete  
ferroviaria  
tedesca  
comporterà  
ulteriori disagi**

## Logistica in tilt

Anita stima gli effetti sull'economia degli stop alle merci al Brennero

Chieste misure ad hoc per evitare il collasso del corridoio verso Nord

**Marco Morino**

In Italia e in Europa tiene banco la questione logistica, al punto che molte imprese già parlano di «crisi infrastrutturale sistemica». Non c'è solo il conflitto in Ucraina a rallentare il trasporto delle merci. A ostacolare le spedizioni ci sono alcuni grandi lavori di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria, a partire dalla Germania, che stanno riducendo la capacità di trasporto complessiva e causano ritardi nella marcia dei convogli. Ma a finire sotto accusa sono anche le politiche di alcuni governi, tipo quello austriaco, che impongono divieti e limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti sui loro territori. Il caso del Tirolo è esemplare e in questi giorni, proprio in coincidenza con l'avvio dei lavori sulla rete ferroviaria tedesca che comporterà per tutta l'estate considerevoli disagi al trasporto ferroviario di merci da e verso la Germania, è tornato alla ribalta.

I divieti austriaci («illegittimi e

contrari al principio della libera circolazione delle merci in Europa» denunciano le associazioni italiane della logistica e del trasporto merci) hanno procurato un danno di circa 1,2 miliardi di euro all'economia italiana. La stima è di Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica. Non si tratta di danni per il solo settore dei trasporti, ma piuttosto della competitività dell'Alto Adige e dell'Italia. Il 70% delle esportazioni italiane in tonnellate va in Europa, la maggior parte nel Nord Europa e di conseguenza attraverso il Brennero. Anche le esportazioni dell'Alto Adige dipendono fortemente dai mercati tedesco e nordeuropeo. L'interscambio di merce attraverso il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui il Brennero costituisce la spina dorsale, è stimato in circa 170 miliardi di euro l'anno.

Va tenuto presente che le misure anti Tlr vigenti in Tirolo valgono solo per i mezzi in transito, per esempio quelli provenienti dall'Italia, ma non per le merci di origine o destino del Tirolo. Per il traffico di destinazione o di provenienza con l'Austria deve essere garantito «il mantenimento del traffico e della sicurezza dell'approvvigionamento». Una discriminazione che fa infuriare le imprese italiane. Ora lungo l'asse del Brennero è in arrivo la tempesta perfetta. Proprio in queste ore stanno aprendo i temuti cantieri ferroviari in Germania. I lavori dureranno sino alla fine di agosto, causando una riduzione

della circolazione dei treni fino al loro dimezzamento in alcuni giorni. Di conseguenza, è facilmente prevedibile che aumenterà il traffico stradale delle merci, aggravando l'attuale intasamento delle strade.

Per attenuarne gli effetti sul trasporto delle merci – e quindi sulle esportazioni italiane – Anita chiede al governo italiano di premere su Vienna e sulla Ue per sospendere i divieti imposti ai veicoli industriali durante questo periodo.

«La gravità della situazione richiede l'adozione di misure straordinarie per evitare il collasso del corridoio Scan-Med che collega l'Italia con il Centro e Nordeuropa», spiega il presidente di Anita, Thomas Baumgartner. «Abbiamo chiesto al governo di richiedere all'Austria - prosegue Baumgartner - la sospensione delle misure limitative della circolazione stradale vigenti in Tirolo quali: il divieto di transito notturno, i divieti di circolazione del sabato mattina, il sistema di dosaggio a Kufstein e il divieto settoriale di determinate tipologie merceologiche».

In questo momento, numerosi terminal ferroviari a nord e a sud delle Alpi (due esempi: Colonia in

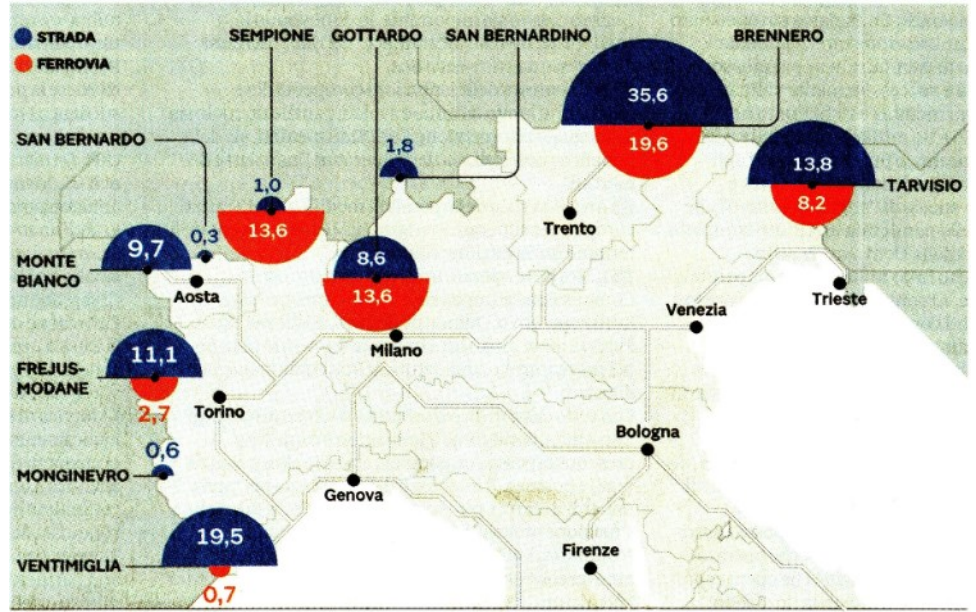


Germania e Verona-Quadrante Europa in Italia) stanno lavorando al limite della loro capacità, ciò che rende estremamente problematica la movimentazione delle unità di carico. Molto spesso la situazione, già di per sé critica, viene ulteriormente aggravata dall'arrivo dei treni in ritardo, costringendo i gestori dei terminal a bloccare l'accettazione dei mezzi in consegna. Inoltre i ritardi nella fornitura dei pezzi di ricambio per i locomotori ed i carri ferroviari stanno traducendosi in una crescente indisponibilità di materiale rotabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il traffico merci nei valichi alpini

Spedizioni import-export in milioni di tonnellate



Fonte: Autostrada del Brennero SpA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88 - L.1878 - T.1851

L'economia del mare

# Agenti in assemblea Pessina: "Cinque pilastri per la Genova del futuro"

La relazione del presidente è un invito perentorio a realizzare le opere programmate da tempo

di **Fabrizio Cerignale**

Ci sono state proposte, come quella di una nuova autostrada tra Genova, Serravalle e Milano, o dell'alta velocità verso Roma, annunciate dalla presidente della Commissione Trasporti Raffaella Paita, preoccupazioni legate agli extracosti dell'edilizia che potrebbero portare a far lievitare opere strategiche come la Diga, ma anche nuove disponibilità come quello avanzata dal sindaco, Marco Bucci, che ha parlato di un possibile utilizzo per la portualità di circa 500 mila metri quadri, di aree siderurgiche.

Sono stati molti i temi al centro dell'assemblea di Assagenti che ha lanciato una "sfida" per il porto e l'economia Italiana basata su cinque pilastri: la nuova diga portuale, il Terzo Valico, il nodo ferroviario, la Gronda autostradale e la digitalizzazione. Opere, destinate a fare di Genova il principale polo lo-

gistico del Paese e un esempio unico di città porto interconnessa anche telematicamente con il mercato di riferimento ma per le quali non possono esistere giustificazioni, né fallimenti.

«Il porto di Genova e la città hanno una straordinaria occasione di rilancio – ha detto il presidente Paolo Pessina – ma se questo treno in corsa sarà rallentato o peggio degnierà, l'unica alternativa sarà il declino. E noi come Assagenti saremo in prima linea per impedirlo».

Le categorie, però, devono fare sistema e in quest'ottica il presidente ha deciso di "aprire" l'assemblea mettendo al tavolo, assieme al segretario dell'autorità di sistema, Paolo Piacenza, al presidente di Federagenti Alessandro Santi, a quello di Federlogistica, Luigi Merlo, anche il presidente di Confindustria Umberto Rizzo, di Camera di Commercio, Gianluigi Attanasio, dei costruttori Giulio Musso. Anche perché la posta in gioco è altissima perché si tratta di opere per le quali: «Non devono esistere incognite sulla costruzione – ha spiegato Pessina – né incertezze sui tempi di realizzazione, al costo di cambiare tutte le metodologie di approccio ai progetti e ai lavori fis-

sando subito centri di responsabilità che saranno chiamati a renderne conto».

Su tutto, infine, aleggia un "fantasma" da sconfiggere, quello della siderurgia perché, secondo Pessina, un porto in affannosa ricerca di spazi non può più permettersi il lusso di ignorare un'area da un milione e 300 mila metri quadri incastonata al centro dello scalo. «Area che è stata sino a oggi un tabù – ha detto – della quale non si poteva parlare all'insegna di una presunta difesa di occupazione nel settore siderurgico, quando tutti sanno che il problema occupazionale potrebbe essere facilmente risolto rendendo l'area di Cornigliano il polmone produttivo del porto».

Una prima apertura è arrivata dal sindaco, Marco Bucci, che si è espresso a favore dell'utilizzo anche parziale, delle aree. Ma l'assemblea è stata, ovviamente, anche l'occasione per parlare del futuro della categoria. «Per decenni abbiamo vissuto di passato, subendo il declino di quella che è stata battezzata la città più vecchia d'Italia – ha concluso Pessina – ma la nostra categoria ha deciso di passare il testimone ai giovani che lavorano nelle nostre aziende dando vita a un vero e proprio think tank che da luglio inizierà a lavorare sul futuro».



◀ **In assemblea**  
Nel fotoservizio di Fabio Bussalino alcuni momenti dell'assemblea degli agenti marittimi genovesi che si è svolta al palazzo della Borsa



▲ **Il presidente**  
di Assagenti Paolo Pessina (a sinistra)



Superficie 31 %