

L'intervento

«Quanto costano alle nostre imprese i divieti al Brennero»

Carlo Sangalli

La nostra economia è gravata da deficit competitivi di lungo corso. In particolare, inefficienze e carenze infrastrutturali penalizzano il settore dei trasporti e limitano l'accessibilità territoriale. Pesano fortemente, inoltre, le criticità connesse (...)



L'intervento

Quanto costano alle nostre imprese i divieti al Brennero

Carlo Sangalli*

La nostra economia è gravata da deficit competitivi di lungo corso. In particolare, inefficienze e carenze infrastrutturali penalizzano il settore dei trasporti e limitano l'accessibilità territoriale. Pesano fortemente, inoltre, le criticità connesse all'attraversamento dei valichi alpini. Basta pensare al "caso" del Brennero. Attraverso questo valico, transitano annualmente merci per circa 160 miliardi di euro: un terzo circa di tutto l'interscambio commerciale del nostro Paese che passa attraverso i valichi alpini. Sull'asse strategico del Brennero, l'Austria ha da tempo adottato unilateralmente dei pesanti divieti di circolazione. Divieti che limitano il principio della libera circolazione europea e generano effetti distorsivi sul mercato, colpendo potenzialmente, in particolare, novecentomila Tir di ultima generazione: quelli meno inquinanti. Quanto alle conseguenze economiche, una sola ora di ritardo nell'attraversamento del Brennero causa - secondo uno studio Isfort - maggiori costi a carico del nostro sistema economico per oltre 370 milioni di euro su base annua. Un dato allarmante, che il nostro Paese non può certo permettersi. Tanto più oggi: cioè, in uno scenario economico fragile con consumi stagnanti, con un'inflazione ancora elevata nonostante i primi segnali di rientro, e con una prospettiva di rallentamento della crescita nella prima parte dell'anno. Un quadro

che, per l'economia veneta, appare anche più complesso. Dopo un lungo periodo di crescita, la regione ha infatti subito in misura assai pesante la crisi del 2020, registrando un calo del Pil del 9,9 per cento e dei consumi del 12,3 per cento: in entrambi i casi, valori più elevati sia della media nazionale che del complesso delle regioni del Nord-Est e sui quali ha certamente influito anche il deciso calo del turismo che incide significativamente sull'andamento dell'economia regionale. Per il 2023, le nostre previsioni di crescita per il Veneto sono, tuttavia, moderatamente "ottimistiche": l'economia veneta dovrebbe, infatti, crescere nella misura dell'1 per cento a fronte di un dato medio italiano dello 0,7 per cento. Insomma, anche il Veneto rallenterebbe, ma in maniera meno accentuata rispetto alla media del nostro Paese. Ed è un rallentamento che ci preoccupa, perché la condizione dell'Italia è, tra l'altro, ancora fortemente esposta alle ripercussioni della prosecuzione della guerra in Ucraina ed ai rischi complessivi della geopolitica. Veniamo, però, da un biennio 2021-2022 in cui la nostra economia ha conseguito risultati davvero importanti ed anche inattesi. Risultati che sono andati oltre le caratteristiche del "rimbalzo" post-pandemico e che evidenziano la dinamicità messa in campo dalla manifattura, dai servizi e dal turismo italiani, accompagnati dalle scelte pubbliche di sostegno di

famiglie ed imprese. Insomma, abbiamo buoni "fondamentali" per reggere gli sviluppi della fase inflazionistica e per rimettere in moto, nel secondo semestre dell'anno, un nuovo processo di crescita. Inoltre, nel 2026, il Veneto sarà un protagonista centrale delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina. Un'opportunità straordinaria per rilanciare nel mondo non solo i territori direttamente coinvolti nel grande evento ma tutto il nostro Paese. A livello generale la "formula" per rafforzare la nostra crescita economica è nota: più produttività attraverso buone riforme e buoni investimenti - entro ed oltre il perimetro del PNRR - che consentano di superare gli svantaggi competitivi e i deficit strutturali di lungo corso che gravano sulle imprese - anche a causa della "questione" dei valichi alpini - mettendole così in condizione di costruire più crescita, occupazione e sviluppo.

*Presidente di **Confcommercio Imprese per l'Italia**



Superficie 20 %

Veto Ue su benzina e diesel

05656 05656

Salvini tratta con la Germania per salvare l'auto

SANDRO IACOMETTI

Il piano è chiaro. Come ha detto Adolfo Urso, il voto contrario dell'Italia al bando dei motori a diesel e benzina a partire dal 2035 «è un segnale per tutta l'attività della Ue anche su altri dossier, dagli imballaggi al tessile». Insomma, in gioco non c'è solo il salvataggio della nostra industria automobilistica. Il bersaglio è l'intero green deal europeo. O meglio,

Il voto sul bando verso un altro rinvio

Salvini chiama Berlino per salvare l'auto

L'asse con la Germania può far saltare lo stop a benzina e diesel. Urso: «È il primo segnale. Il green deal deve cambiare»

la sua declinazione talebana, che di fronte alle difficoltà spinge Bruxelles ad alzare sempre l'asticella, invece di riadattare gli obiettivi al mutato contesto. «Noi condividiamo gli obiettivi ecologici», ha spiegato il ministro delle Imprese a margine del Consiglio competitività della Ue, «ma serve una visione pragmatica, concreta, e non ideologica, messianica, frutto di una concezione che appartiene al passato. All'Europa serve una sveglia». Per dargliela, però, bisognerebbe vincere il primo round, quello sull'auto. Ed è per questo che Matteo Salvini ieri si è attaccato al telefono per far sentire un po' di pressione a Berlino. Nel corso della chiacchierata tra il vicepremier della Lega con il ministro tedesco dei Trasporti, Volker Wissing sarebbe emersa «la forte intesa sul principio di neutralità tecnologica per evitare lo stop dal 2035 per i motori a combustione». Che tradotto si-

gnifica consentire delle deroghe al divieto per i veicoli che usano i biocarburanti ed abbattere le emissioni tanto se non più (considerate tutte le fasi di produzione, uso e manutenzione) dell'elettrico. Esattamente il punto che ha spinto la Germania, mercoledì scorso, ad unirsi ad Italia, Polonia e Bulgaria contro il pacchetto sul tavolo degli ambasciatori della Ue (Coreper II). Un blocco di minoranza sufficiente a far saltare tutto.

Oggi si replica. Con la Commissione che, non potendo modificare in corsa un regolamento già votato e impacchettato dal Parlamento europeo, sta cercando di far leva sulla componente "verde" della maggioranza tedesca per sbloccare il veto di Berlino. Il tentativo è quello di barrare il via libera con la promessa che le modifiche saranno contenute in altri provvedimenti ancora da approvare

nell'ambito del piano Fit for 55. Ma i tempi stretti rendono difficile anche solo intavolare una trattativa.

BOCCIATURA

E la presidenza di turno svedese non ha alcuna intenzione di rischiare una clamorosa bocciatura del piano, che si verificherebbe anche con una semplice astensione della Germania. Per questo, «senza il necessario consenso» il voto sarà stralciato dall'ordine del giorno del Coreper II. Cosa che a quel punto farà saltare anche la ratifica formale prevista al Consiglio Ue del 7 marzo. L'alternativa sarebbe ancora peggiore: ripartire da capo, riportando un nuovo testo al Coreper per poi rifare tutta la trafila negoziale tra Consiglio e Parla-



mento Ue.

Difficile prevedere come andrà a finire, anche perché la Germania ha appena ottenuto quello che voleva sugli aiuti di Stato ed è difficile che potrà puntare i piedi impunemente su tutti i fronti. Considerando anche che la Francia, questa volta, non gli offre alcuna sponda. Anzi. Ma il governo italiano sta iniziando a tessere la sua tela e ieri, con le parole di Urso, ha scoperto le sue carte. Gli occhi sono tutti puntati sul 2024. Quando emergerà, ha detto il ministro, «una maggioranza più capace di interpretare a fondo gli interessi e gli ideali della nostra casa comune europea». Una convinzione, quella di Urso, che nessuno nel Vecchio continente sembra più prendere sottogamba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

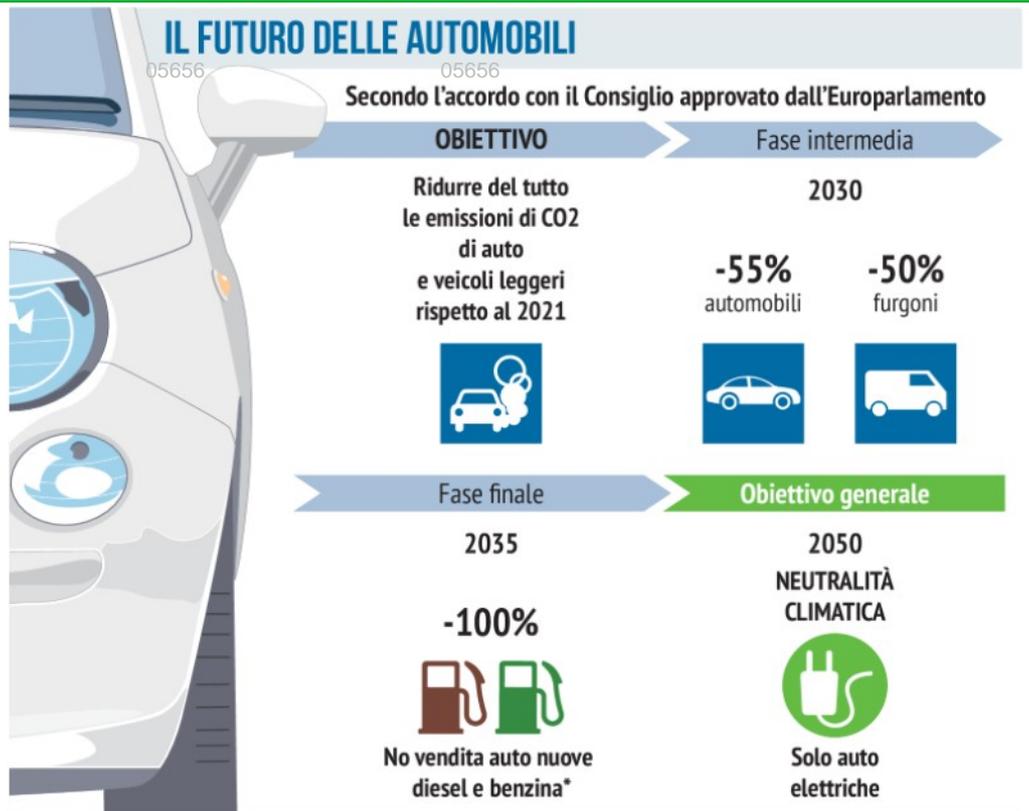
I punti

IL RINVIO

Mercoledì scorso il voto contrario di Italia e Polonia e le astensioni di Germania e Bulgaria hanno costretto la presidenza svedese a rinviare il voto finale (mancherebbe poi solo la ratifica del Consiglio Ue) sul blocco delle immatricolazioni a partire dal 2035 di auto e furgoni alimentati a benzina e diesel.

IL VERTICE

Oggi gli ambasciatori della Ue si riuniranno di nuovo. Ma se la Germania non otterrà impegni precisi sulle deroghe per i biocarburanti non darà il via libera. E per evitare una clamorosa bocciatura del pacchetto la presidenza di turno svedese toglierà il voto dall'ordine del giorno.



*deroga solo per piccole produzioni (fino a 1.000 veicoli/anno)

GEA - WITHUB



Il ministro dei Trasporti Matteo Salvini (LaPresse)

MF SHIPPING & LOGISTICA

PRIMO RAPPORTO ANNUALE SUL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

Il treno può correre di più

Per fare crescere le spedizioni su ferro serve uno sforzo del sistema logistico nazionale con il sostegno delle industrie, a partire dalle grandi imprese di Stato

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

L'associazione delle imprese ferroviarie Fermerci in settimana ha presentato il Rapporto annuale sul trasporto ferroviario merci italiano e nella stessa occasione il presidente Clemente Carta ha proposto un Patto per il rilancio della logistica ferroviaria fra gli operatori del settore e l'industria nazionale al fine di aumentare i volumi di traffico e realizzare lo shift modale richiesto dall'Europa. «Per realizzare questo obiettivo è necessario uno sforzo dell'intero sistema logistico nazionale con il sostegno delle industrie clienti, a partire dalle grandi imprese di Stato», ha chiesto Carta, aggiungendo che, «oltre i sostegni già noti e previsti, occorre in tutti i modi favorire l'accesso della merce al treno».

Dal Rapporto emerge una crescita modesta dei volumi nel 2022, accompagnata da una sostanziale stagnazione della ripartizione delle quote modali ferroviaria e terrestre. Una sintesi che però secondo la stessa associazione «offre una lettura superficiale dell'andamento del settore», che invece andrebbe analizzato considerando in primis che la stabilità del traffico ferroviario si pone «nettamente in controtendenza rispetto alla grave caduta della produzione industriale nazionale», nonché alla «decisa flessione» dell'autotrasporto. Non solo: le dinamiche del sistema ferroviario nazionale, evidenzia Fermerci, sono sostanzialmente coerenti, se non migliori, di quelle di alcuni competitor europei. Il Rapporto mostra innanzi-

tutto (sulla base rispettivamente di dati Istat e Rfi) che nel 2022 i volumi gestiti (in termini di treni/km) sono stati di poco inferiori a quelli del 2021 (53,4 milioni contro 53,8 milioni), anno in cui le movimentazioni in Italia avevano raggiunto il massimo dal 2010. Il confronto con il 2000 (64,8 milioni di treni/km) mostra però un netto calo, nell'ordine del 18%. La tendenza non deve però preoccupare troppo perché, sottolinea Fermerci, si accompagna a una sostanziale stabilità dei volumi (di poco superiori ai 20 miliardi di tonnellate/km), dato all'incirca costante dal 2015 a oggi, a riprova dell'«avanzamento tecnologico della rete e dei mezzi che ha permesso l'entrata in esercizio di treni più lunghi e con maggiore capacità di carico e dell'efficientamento organizzativo dei flussi».

La fotografia di Fermerci offre anche qualche spunto sulla ripartizione geografica dei traffici registrati nel 2022. Al Nord Est è ascrivibile una quota del 41%, contro il 33% del Nord Ovest. Decisamente inferiore la fetta del Centro Italia (8%), mentre al Sud fa capo il 17% dei traffici e alle isole solo l'1%. Il report, oltre a rilevare come la ripartizione rispecchi il peso dei diversi distretti produttivi italiani, osserva anche come negli anni 2018-2022 la circoscrizione nord orientale sia stata quella dove si è osservato il maggior aumento (+16%) a fronte di una sostanziale stabilità dell'offerta nel resto del paese, una situazione che potrebbe però riequilibrarsi con «il forte impulso offerto dal Pnr al potenziamento della rete trasportistica meridionale». Come accennato, l'associa-

zione ha anche voluto mettere in relazione la situazione italiana con quella degli altri Paesi europei, un confronto che restituisce un ritratto dell'Italia positivo considerato che nell'arco di tempo preso in analisi (dal 2003 ad oggi) lo sviluppo dei suoi traffici (+20%) è stato inferiore solo a quello di Germania e Austria.

Tra gli altri punti evidenziati c'è anche l'andamento del traffico ferroviario combinato e intermodale. L'incremento del secondo, riporta il report, è stato «costante e ingente» e non è stato rallentato dalla crisi pandemica. A partire dal 2018 il traffico combinato è infatti «sostanzialmente esploso», con un incremento dell'offerta di 5,9 milioni di treni/km, a fronte di un aumento di quello convenzionale di soli 100mila treni/km. Secondo Fermerci, l'aumento dei treni combinati negli ultimi quattro anni ha anche comportato un mutamento sostanziale dell'offerta, prima più orientata alla domanda convenzionale (55% contro il 45% del combinato nel 2018) e oggi leggermente più attenta a quella intermodale (49% a fronte del 51% nel 2022). Relativamente, invece, al trasporto combinato l'analisi indica che in Italia si è sviluppata una maggiore integrazione tra ferrovia e strada rispetto a quella tra ferrovia e mare. Sul primo fronte si è registrato tra il 2018 ed il 2022 un aumento di 4,7 milioni di treni km combinato terrestre, mentre nello stesso periodo il secondo ha avuto uno sviluppo pari a 1,3 milioni di treni/km aggiuntivi. (riproduzione riservata)



Superficie 56 %

