

# «Incidenti e limitazioni Senza valichi alpini l'economia è a rischio»

**Trasporti.** Paolo Uggè presidente di Fai Conftrasporto sui problemi aperti con la Svizzera e l'Austria  
«Va rispettato il principio della libera circolazione»

COMO  
LEA BORELLI

La ripresa dell'economia italiana è legata a doppio filo con i valichi alpini. L'80% delle merci in Italia viaggia su gomma. Parlando di valore, oltre il 50% delle importazioni e il 60% delle esportazioni passano attraverso i valichi dove transitano merci per quasi 500 milioni di tonnellate. Un terzo utilizza il corridoio del Brennero, dove è stato calcolato che se fosse garantita la libera circolazione, verrebbero assicurati 390 miliardi di euro in più all'economia europea.

## Passaggio vitale

Il Gottardo, che rappresenta uno sbocco vitale, in queste settimane è rimasto chiuso per il deragliamento di un treno nella galleria di base il 10 agosto. Ieri la canna est del tunnel è stata riaperta alla circolazione ferroviaria, consentendo così il passaggio dei primi treni merci. Ma il pericolo congestione è altissimo. La Svizzera prevede un costo aggiuntivo per il transito dei mezzi pesanti e tramite un referendum, ha introdotto anche il

limite di 650 mila passaggi l'anno sul proprio territorio.

«Bisogna partire dall'inizio della storia, dalla Convenzione delle Alpi Protocollo Trasporti sottoscritto nel 2001 che ha introdotto la possibilità per i Paesi che ospitano le Alpi, di poter intervenire in merito alle decisioni sulle infrastrutture nell'area alpina - spiega Paolo Uggè presidente Fai-Conftrasporto - Cinque Paesi sono al di sopra delle Alpi e uno al di sotto, l'Italia. Le decisioni si prendono con la maggioranza dei due terzi, se l'Italia volesse fare delle opere o degli interventi, non lipotrebbe fare senza il benessere della Convenzione. Questo ha prodotto nel tempo, la situazione in cui ci troviamo».

Passando al Brennero: «L'Austria ha accettato il principio

**Attraverso le Alpi  
transitano  
500 milioni  
di tonnellate  
di merci**

della libera circolazione delle merci, uno dei pilastri fondamentali per lo sviluppo dell'economia europea. Da qualche anno però ha messo in atto atteggiamenti che limitano di fatto la libera circolazione, atteggiamenti legati a interessi interni». È stato per esempio bloccato il traffico notturno per i mezzi pesanti italiani anche se di ultimissima generazione, divieto che non vale per i mezzi austriaci, in più sono state introdotte limitazioni legate al tipo di merce trasportata. «Tutti comportamenti che nel tempo, non ostacolati se non con interventi all'acqua di rose, hanno prodotto questa situazione che ora ci sta pesantemente penalizzando. Il 30% delle esportazioni italiane passa dalla Germania, i danni per il nostro sistema economico, non per il trasportatore, ma per il produttore che produce merci e beni, è significativo, parliamo di 100 milioni di euro. Il ministro dei Trasporti Matteo Salvini e il parigrado tedesco, anche loro hanno problemi per le merci che dalla Germania devono venire in Italia per lo più per imbarcarsi, hanno nell'ultima riunione



Mezzi pesanti sul piazzale della dogana commerciale

della Commissione posto la questione Brennero e a metà settembre si tratterà di affrontare a livello di Commissione europea l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Austria per un atteggiamento contro i principi europei».

## Il contesto

Spostandoci a ovest, il traforo autostradale del Monte Bianco dal 4 settembre al 18 dicembre rimarrà chiuso per interventi di manutenzione: «L'unico valico che sembrerebbe restare al di fuori di queste problematiche è quello di Ventimiglia, ma qui la trappola scatta sulla Liguria che ha una situazione molto pesante per quanto riguarda la viabilità

autostradale».

Un quadro complicato: «Chi doveva difendere il prodotto italiano, non l'autotrasporto, non lo ha fatto. Questa è la situazione che il nostro Paese si appresta ad affrontare e sulla quale il Governo, che ha come obiettivo, come tutti gli italiani, quello di ridare competitività all'Italia, deve intervenire pesantemente. Non possiamo pensare a un'iniziativa che rilanci il Paese, che possa rispettare i criteri e i limiti imposti dall'Unione europea, in una condizione che deriva essenzialmente dal mancato rispetto del principio fondamentale della libera circolazione delle persone e delle merci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Anche i mezzi più green sono colpiti dai divieti

Ogni anno attraverso il valico del Brennero transitano merci per circa 160 miliardi di euro, circa un terzo di tutto l'interscambio commerciale del Paese che passa attraverso i valichi alpini. Secondo i dati di Conftrasporto, delle 51 milioni di tonnellate di merce che nel corso del 2020 sono transitate lungo tale asse, il 73% si è spostato su strada. Su questo asse strategico l'Austria ha unilateralmente adottato dei pesanti divieti di circolazione, che limitano il principio della libera circolazione europea.

Oltre ai divieti generali che colpiscono i veicoli meno puliti, sono stati disposti divieti notturni e divieti settoriali, che colpiscono anche 900 mila Tir di ultima generazione, Euro 6. Esenzioni sono state disposte e prorogate per tutto il 2023 a vantaggio esclusivo dei traffici locali.

Secondo uno studio commissionato dal Parlamento Europeo, i benefici complessivi garantiti all'economia europea dalla libertà di circolazione ammonterebbero a circa 390 miliardi di euro l'anno.

In base a uno studio realizzato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, per soltanto un'ora di ritardo nell'attraversamento del valico, la nostra economia paga più di 370 milioni di euro su base annua.

## Da ieri riapertura soltanto parziale E rimane l'incertezza

Una parte del traffico merci è tornato a circolare dentro la "canna est" della galleria di base del San Gottardo. Al momento sarà possibile far transitare nella galleria circa 90 treni merci al giorno (che saliranno a 100, mentre altri 20 continueranno a essere dirottati sulla li-

nea panoramica. Da oggi - questo quanto comunicato ieri sul versante italiano del confine - migliorerà anche l'offerta nel traffico viaggiatori. La capacità di posti a sedere nel traffico nazionale, in particolare, sarà solo ancora leggermente ridotta.

Dietro questo annuncio,

particolarmente atteso tredici giorni dopo il deragliamento di un treno merci in quel di Faido (13 i vagoni ancora presenti dentro il tunnel, alcuni dei quali danneggiati a tal punto da dover essere smembrati dentro il tunnel), resta però l'incertezza legata ai tempi della riapertura totale al traffico merci - 30 convogli viaggeranno ancora sulla linea panoramica - nonché al traffico passeggeri.

È delle ultime ore la notizia che la deputazione ticinese - vale a dire i rappresentanti istituzionali a Berna - ha dato corso ad una lettera al Consiglio federale in cui chiama in causa direttamen-

te anche l'Italia. E questo perché si legge che, stando ai deputati del vicino Cantone, il Consiglio federale dovrebbe chiedere al nostro Paese di «limitare i ritardi dei treni in ingresso in Svizzera dall'Italia», nonché garantire un sistema efficiente di fermate «a sud del Ticino per gli Intercity e gli Eurocity».

Il tema è politico, ma anche economico, considerato che «il deragliamento del treno merci sta creando problemi e incertezza all'economia e al turismo nonché alla popolazione che utilizza il collegamento». Proprio da Svizzera Turismo era stato lanciato nei giorni un appello

per garantire in tempi celeri una riapertura del tunnel del Gottardo anche al traffico passeggeri. Tema che evidentemente riguarda da vicino anche l'Italia. Nella missiva, i deputati del vicino Cantone - ricordando anche l'imminenza delle elezioni federali - hanno anche rimarcato come «è importante che si intervenga in modo rapido e deciso per limitare il più possibile le conseguenze dell'incidente sul traffico di merci e passeggeri e per garantire delle soluzioni all'altezza della situazione precedente».

La riapertura al traffico merci - che subito dopo il de-

ragliamento sembrava immminente, ma che invece ha richiesto quasi due settimane di lavoro (con annesso corollario di polemiche, considerato che il deragliamento ha lesionato ben 8 chilometri di binari) - dunque non è servita a placare gli animi nel vicino Cantone. Anche l'Italia è sicuramente parte in causa della vicenda, ma al momento il nostro Paese ha scelto il profilo basso, confidando nella celerità dei lavori in essere da parte delle Ferrovie Federali Svizzere. Il dato oggettivo al momento è che il traffico passeggeri non ripartirà prima della fine dell'anno. **M. Pal.**

## LE TENDENZE IL TESSUTO COMASCO DI TARONI

# Effetto rosa e quadretto Vichy Barbie influenza le collezioni

Dopo l'uscita del film, è "Barbiemania" in tutto il mondo. È già un'icona l'abito rosa a quadretti indossato dalla protagonista Margot Robbie, confezionato con un tessuto della storica tessitura Taroni. Copiato da marchi posizionati nelle più di-

verse fasce di mercato, ha incantato tutte le fashioniste. Un fenomeno, come spiega Marina Nelli docente e consulente tessile, che si è ripetuto altre volte in passato con il disegno Vichy, classico evergreen delle collezioni made in Como.

«Il quadretto, come il rosa, richiama l'innocenza leggermen-

te impudica e maliziosa di Lolita. È ottimismo ("vedere tutto rosa") come negli anni '50 quando niente sembrava impossibile. È la Cadillac rosa di Elvis Presley. È la quota rosa, necessaria, paritaria presenza femminile. È colore floreale per eccellenza, i tralci di rose di Blumarine, anche se ora va la rosa più cangiante, meno

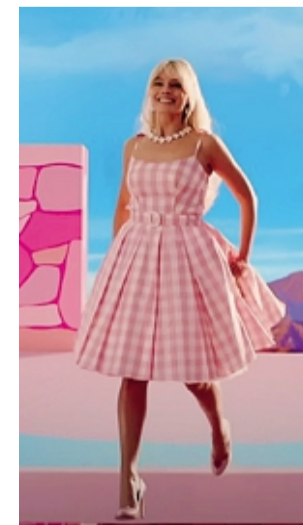
edulcorata. Fa vibrare di emozione quando è lo shocking di Elsa Schiaparelli. È ancora più fashion quando diventa carne abbinato al nero (Chanel). Sono i fenicotteri rosa di un film romantico di sempre (La mia Africa). Sono i Lokum (i dolci di Istanbul), la purea di fragole e ricotta e vin rosé e se ne sente il sapore. Ovviamente fin dal 1959 è la Barbie, oggi prepotentemente tornata alla ribalta, anche se messa di fronte alla realtà».

L'ondata di rosa, peraltro anticipata da celebrate griffe come Valentino, influenzerà le prossime collezioni primavera/estate 2024? «Il troppo rosa di ora diventerà probabilmente o più

azalea o corallo, nei chiari sarà più tea con note brune, negli scuri sarà più burgundy».

Il ritorno di un colore così vivace rilancerà anche la stampa, molto ridimensionata sulle ultime passerelle: «Rosa e stampa continua Marina Nelli - vanno di pari passo, la grafia serve per sfumare le tonalità e ammorbidire senza eccessive sdolcinature anche i, disegni geometrici». Ed è assai probabile che la tendenza interesserà anche l'universo dell'arredo: «Il tema Vichy - conclude Nelli - attecchirà soprattutto nell'arredo e nella fornitura per la casa: da country diventerà più chic e più glamour».

**S. Bri.**



Barbie con il vestito comasco

# Brennero, nuovi stop dall'Austria

►Gli autotrasportatori italiani di nuovo in allarme  
Uggè: «Intervenga l'Europa o ci muoveremo da soli»

►«Torni la libertà di circolazione o ristori adeguati  
Rischio di danni pesanti per l'economia nazionale»

**ITALIA E GERMANIA  
AVEVANO GIÀ CHIESTO  
UN INTERVENTO  
DECISO CONTRO VIENNA  
MA LA COMMISSIONE  
NON SI È MOSSA**

## IL CASO

**VENEZIA** Di nuovo caldo il "fronte" del valico del Brennero dopo i nuovi stop al passaggio dei mezzi pesanti deciso unilateralmente dall'Austria. «Basta: o ci pensa l'Europa o ci muoveremo da soli», la reazione del presidente nazionale di **Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè**, dopo l'annuncio che Vienna ha diramato in questi giorni il nuovo dosaggio per il transito dei Tir. «Se la Commissione europea non interverrà, come richiesto dal ministro Salvini e dal suo omologo tedesco, per far rispettare uno dei principi costitutivi della Comunità europea (la libertà di circolazione), avvieremo iniziative adeguate per tutelare gli interessi economici del nostro Paese», aggiunge il presidente della Federazione degli Autotrasportatori Italiani, che fa riferimento all'azione congiunta messa in atto dai ministri di Roma e Berlino nel giugno scorso.

«Mi auguro che la Commissione europea trovi una soluzione che ripristini quello che è un diritto, o preveda ristori economici proporzionati - prosegue Uggè -. Intanto si istituiscano da subito controlli adeguati sui mezzi che entrano nel territorio nazionale. L'ambiente è un tema al quale anche l'Italia tiene. Tuttavia, tra le limitazioni austriache, quelle al traforo del Bianco e della Svizzera, l'economia nazionale rischia il tracollo». Poi la battuta polemica: «È forse questo che si vuole? Senza far nulla rapidamente questo sarà il risultato. Il nostro Governo non può accettarlo», conclude il presidente **Fai-Confrtrasporto** chiedendo un nuovo intervento di Matteo Sal-

vini.

Nel giugno scorso infatti l'Italia, d'intesa con la Germania, ha chiesto formalmente l'intervento di Bruxelles contro i divieti unilaterali introdotti dall'Austria. Con l'asse italo-tedesco si sono schierate la Repubblica Ceca, la Lituania, la Romania, la Bulgaria e l'Olanda, ma la commissaria Adina Valean non è intervenuta nei confronti dell'Austria e ha invitato i tre Paesi interessati ad essere più collaborativi. Conclusione: i blocchi al Brennero si allargano e la situazione dei trasporti potrebbe di nuovo tornare complicata dopo le code chilometriche dei mesi scorsi.

## BORCHIA: SANZIONI

«L'Austria conferma i divieti di circolazione dei mezzi pesanti in Tirolo anche nel 2024? Non esiste. Sono assolutamente discriminatori per l'Italia e provocano un danno annuo di oltre 250 milioni di euro per la nostra economia - avverte l'eurodeputato veneto della Lega, Paolo Borchia, componente della commissione Trasporti in Pe -. Non solo, sono contrari al diritto comunitario e mettono in pericolo la libera circolazione delle merci nel mercato interno europeo. Lo abbiamo chiesto e lo ribadiamo: intervenga rapidamente la Commissione europea». Poi l'attacco: «La situazione attuale è frutto della posizione pilatesca della presidente von der Leyen: finora è stata incapace di difendere diritti e principi base dell'Unione come appunto la libertà di circolazione, il mercato unico e la concorrenza. Al contrario, Lega e il ministro Salvini da sempre si battono contro le limitazioni austriache che penalizzano gli autotrasportatori italiani e tedeschi, ma che permettono a quelli tirolesi di transitare liberamente godendo di un trattamento preferenziale. Ora basta: l'Austria deve togliere le restrizioni oppure va sanzionata».

**M.Cr.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EXPORT IN DIFFICOLTÀ TRA CHIUSURE E PASSAGGI CONTINGENTATI

# Trasporto merci, in tilt valichi e trafori

Marco Morino — a pag. 14

## Logistica

Bianco, Gottardo e Brennero  
i valichi dell'export in tilt — p.14

# Monte Bianco, Gottardo e Brennero: i valichi dell'export vanno in tilt

**Uggè, presidente di Fai-Contrasporto:**  
«Gli ostacoli dell'arco alpino possono affossare la ripresa»

**Dal Gottardo transitano circa 22,2 milioni di tonnellate di merci l'anno; l'Italia accelera sul nodo di Genova**

## Logistica

Il deragliamento di un treno merci in Svizzera manda in crisi i trasporti Nord-Sud

Dal 4 settembre chiuderà il traforo con la Francia e la ferrovia del Frejus non basta

### Marco Morino

Anche in pieno agosto tiene banco la questione dei valichi alpini: dal Brennero, con le limitazioni alla circolazione dei Tir da parte dell'Austria che tuttora resistono, alla chiusura imminente del Monte Bianco. E a complicare le difficoltà di accesso delle imprese italiane ai mercati europei spunta ora un fronte svizzero. A seguito dell'incidente nella galleria di base del Gottardo del 10 agosto, si è formato un arretrato di treni e unità di carico lungo il corridoio Reno Alpi, nonostante la scarsa domanda dovuta alle vacanze. Dice Paolo Uggè, presidente di Fai-Contrasporto: «Gli ostacoli nell'attraversamento dell'arco alpino possono affossare la ripresa dell'economia italiana».

Ma andiamo con ordine. Mentre si avvicina la chiusura per lavori di manutenzione del traforo autostradale del Monte Bianco (4 settembre-18 dicembre 2023) senza che la ferrovia alpina del Frejus rappresenti una valida alternativa alla strada, l'attenzione di queste ore è tutta sul corridoio ferroviario internazionale Reno Alpi (Genova-Rotterdam), il

cui tratto terminale sul versante sud, quello italiano, è rappresentato dal progetto Terzo valico dei Giovi/nodo di Genova.

### Il deragliamento in Svizzera

Lo scorso 10 agosto un treno merci diretto in Germania è deragliato mentre attraversava la galleria di base del Gottardo, in Svizzera, danneggiando gravemente l'infrastruttura del tunnel. Non ci sono stati feriti, né fuoriuscita di merci pericolose. Tuttavia la galleria, attraversata da circa 400 treni al giorno tra convogli passeggeri e merci, è stata chiusa e il traffico deviato. Le Ferrovie federali svizzere (Sbb) stimano che i danni siano più ingenti del previsto: dovranno essere sostituiti 8 chilometri di binari e 20mila traversine di calcestruzzo. È probabile che il ripristino completo dell'infrastruttura slitti al 2024. Per il momento si procederà a singhiozzo. Da domani, 23 agosto, per il solo traffico merci sarà parzialmente riaperto il tunnel Est (non danneggiato dall'incidente) della galleria di base, attraverso cui dovrebbero transitare circa 90 convogli al giorno con profilo di quattro metri. La Svizzera dispone di opzioni di deviazione attraverso la linea di montagna del Gottardo e la linea del Lötschberg/Sempione. Ma queste - avvisa Hupac, il colosso svizzero della logistica - non possono accogliere l'intero volume di traffico della galleria di base del Gottardo a causa delle limitazioni di profilo e di capacità. Il traffico ferroviario delle merci è in pericolo di un massiccio ritorno alla

strada, la cui dimensione sarà poi da calcolare nei prossimi mesi.

### Gli scambi ai valichi

Anche l'Italia osserva con attenzione quanto sta accadendo in Svizzera. Il valico alpino del Gottardo è il terzo per volumi di traffico dopo Brennero e Tarvisio e precede Ventimiglia. Attraverso il Gottardo transitano, in import-export, circa 22,2 milioni di tonnellate di merci l'anno, di cui 8,6 milioni su strada e 13,6 milioni su ferrovia. Dal Brennero, a titolo di confronto, transitano 49,4 milioni di tonnellate di merce l'anno in import-export (35,6 milioni su strada e 13,8 via treno), da Tarvisio 27,8 milioni (8,2 su ferrovia) e da Ventimiglia 20,2 milioni (19,5 su strada). Dal Monte Bianco transitano invece 9,7 milioni di merci l'anno, tutte su strada.

### La galleria di Genova

Nelle stesse ore in cui si verificava il deragliamento in Svizzera, in Italia, alle porte di Genova, il consorzio Cociv guidato dal gruppo Webuild, riapriva la galleria Facchini 1, un'opera importantissima per agevolare l'uscita (come pure l'ingresso) dei treni container dal porto di Genova e consentire una rapida immissione dei convogli sulla futura



linea ad alta velocità del Terzo valico, attualmente in costruzione.

L'Italia con il progetto del Terzo valico ha puntato moltissimo sullo sviluppo del corridoio ferroviario ad alta velocità/alta capacità Genova-Rotterdam. L'obiettivo è consentire al Mediterraneo e al porto di Genova di fare concorrenza ai grandi porti del Nord Europa: Rotterdam (Olanda), Anversa-Bruges (Belgio), Amburgo (Germania). Gli interventi per adeguare la galleria Facchini 1 agli standard europei, arrivati adesso a compimento, sono parte del nodo di Genova, ovvero quella serie di opere infrastrutturali che permetteranno all'alta velocità ferroviaria di raggiungere il cuore cittadino, fino al porto. Ultimata la galleria, i lavori per il completamento del Terzo valico proseguono altrove. L'impegno dell'Italia è agevolare le esportazioni trasferendo velocemente merci e container verso le Alpi. Ma la partita dei valichi è ancora tutta da giocare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trafo del Monte Bianco



Trafo del Gottardo



Valico del Brennero

**Caos.** Le chiusure dei trafori del Bianco e del Gottardo porteranno all'aumento di traffico sul Brennero già congestionato



**Verso la chiusura del Monte Bianco.**

Il tunnel di collegamento con la Francia sarà bloccato dai lavori di manutenzione dal 4 settembre al 18 dicembre

# Il Da Vinci si conferma l'aeroporto dei record

Lo scalo della Capitale ha recentemente ottenuto il riconoscimento dell'Airport Council International come miglior hub d'Europa con oltre quaranta milioni di passeggeri

**UN NUOVO TRAGUARDO DOPO LE 5 STELLE SKYTRAX: IN LINEA CON LE STRATEGIE DEL GRUPPO MUNDYS DI CUI ADR È PARTE** **CON SMART SECURITY I VIAGGIATORI SVOLGONO I CONTROLLI DI SICUREZZA CON UN TEMPO MEDIO DI TRE MINUTI**

**V**incere è difficile ma confermarlo è ancora di più. Non lo è per il Leonardo da Vinci, un'eccellenza italiana, che per la quinta volta negli ultimi sei anni è stato riconosciuto come migliore aeroporto d'Europa nella categoria "oltre 40 milioni di passeggeri" dall'Airport Council International (ACI) - associazione internazionale di categoria dei principali aeroporti del mondo - che ha assegnato al principale aeroporto italiano il "Best Airport Awards 2023". Un altro traguardo di "eccellenza" per quanto riguarda i servizi e la qualità del tempo trascorso dai passeggeri in aeroporto, e che si va a sommare alle 5 stelle Skytrax, il massimo riconoscimento assegnato dall'organizzazione internazionale di rating del trasporto aereo. A darne l'annuncio è stato l'amministratore delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone, alla presenza di oltre 500 tra passeggeri e personale di ADR che, all'interno del Molo E hanno festeggiato questo importante traguardo.

## I CRITERI

I criteri di valutazione del Best Airport 2023 si sono concentrati sulla resilienza operativa e sulla sostenibilità nel contesto di ri-

presa dal Covid-19. Proprio durante la pandemia, la società di gestione dello scalo romano, ha trasformato la crisi in opportunità investendo su alcuni driver principali, innovazione e sostenibilità, che caratterizzano il percorso a cui è orientato il Gruppo Mundys, di cui ADR è parte. Gli ottimi risultati ottenuti su queste direttrici hanno reso possibile la vittoria del Leonardo da Vinci, aeroporto che in questo particolare periodo dell'anno sta accogliendo circa 140 mila passeggeri al giorno con picchi di 150 mila e con un traffico che attualmente si attesta al 95% di recovery rispetto al 2019. Nell'ambito della sostenibilità va ricordato l'impegno di ADR nel ridurre progressivamente l'impronta ambientale dei propri aeroporti con il target del "Net Zero Emission" nel 2030, con venti anni di anticipo rispetto a quanto prefissato a livello di settore aeroportuale europeo. Inoltre, tra gli obiettivi dell'azienda per definire un percorso che renda compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente attraverso il Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo, ADR ha promosso un Osservatorio con lo scopo di accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del settore nel

contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030 e che raccoglie player industriali, stakeholder istituzionali e associazioni, coordinati da esperti del mondo accademico. Rilevanti anche i temi dell'intermodalità, con lo sviluppo di prodotti integrati treno+aereo, la diffusione del SAF (Sustainable Aviation Fuel), il biocarburante in grado di ridurre le emissioni di CO2 del 60-80%, la produzione di energia rinnovabile con la realizzazione del più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo in un aeroporto europeo, che sarà collocato parallelamente alla pista 3 del Leonardo da Vinci. Sul fronte dell'innovazione, grande protagonista della strategia di Aeroporti di Roma, particolare apprezzamento è andato all'orientamento a "open innovation" e digitalizzazione, per offrire ai passeggeri sempre più comfort e sicurezza durante il viaggio. È con questo obiettivo che



Superficie 63 %

spicca la realizzazione dell'Innovation Hub (l'acceleratore di start-up nel cuore del Terminal 1 da cui alcune selezionate eccellenze del settore possono sperimentare sul campo le loro soluzioni innovative in ambito aeroportuale), il lancio della seconda call4ideas, la costituzione della società di Corporate Venture Capital "ADR Ventures" veicolo societario creato da ADR per investire in startup e supportare la crescita di giovani imprenditori, e lo sviluppo dei servizi di Urban Air Mobility con l'avvio dei primi collegamenti dei velivoli elettrici a decollo verticale tra l'aeroporto e Roma per il Giubileo. Il Leonardo Da Vinci è il primo aeroporto al mondo ad aver aderito al programma di ACI "share

airport" per la condivisione real-time dei principali dati di interesse con l'intero ecosistema (aeroporti, passeggeri e stakeholders di servizi come agenzie, hotels, etc) come ad esempio la puntualità dei voli, i tempi di attesa ai banchi check-in e ai varchi di sicurezza. ADR, dunque, sta incessantemente lavorando per realizzare l'aeroporto del futuro. Una rivoluzione senza precedenti che comincia dai controlli di sicurezza, da sempre uno dei momenti più importanti dell'esperienza di viaggio del passeggero. L'installazione di nuove tecnologie in ottica di "smart security" mira a rendere ancora più snella l'esperienza dei passeggeri al varco di sicurezza: oggi i passeggeri a Fiumi-

cino svolgono i controlli sicurezza con un tempo medio di 3 minuti. In particolare, a gennaio di quest'anno il Terminal 1 di Fiumicino è diventato uno dei primi in Europa ad essere completamente equipaggiato con le nuove macchine radiogene Eds C3 per il controllo del bagaglio a mano che eseguono una vera e propria Tac 3D del bagaglio, con algoritmi avanzati per l'individuazione degli oggetti non ammessi. I passeggeri possono così portare nel bagaglio a mano i liquidi senza limiti di quantità, oltre a apparecchi elettronici senza la necessità di estrarli e separarli dalla valigia. Grazie a Qpass poi, possono prenotare un appuntamento per effettuare i controlli di sicurezza prima del volo.

**Mirko Polisano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA NOVITÀ

Notizie, storie e arte  
Tutto raccontato  
attraverso i podcast

Inquadrando un QR code posizionato sui leadwall dei gate di imbarco presso il Molo A i passeggeri possono ascoltare, via podcast, una guida della destinazione di arrivo con curiosità e luoghi da non perdere che può essere scaricata e portata anche in volo. I podcast sono in doppia lingua: italiano e inglese



L'Innovation Hub realizzato all'interno dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino

DA OGGI I PREZZI MEDI

00088 **Carburanti,** 00088  
**il Garante:**  
**non sono in atto**  
**speculazioni**

Dominelli — a pag. 4

# Carburanti, parte oggi l'obbligo del prezzo medio nei distributori

**Le misure.** Al via la nuova cartellonistica nelle stazioni di servizio. Urso: «Con ulteriore operazione trasparenza conterremo i valori di benzina e gasolio». Al Mimit il tavolo sul riassetto della rete

**Mineo: non ci sono speculazioni in corso. Sindacati di categoria e consumatori critici sui presunti vantaggi**  
**Celestina Dominelli**

ROMA

Scatta oggi l'obbligo, voluto dal governo con il decreto Trasparenza varato lo scorso gennaio, del nuovo cartellone con il prezzo medio praticato regionale (o nazionale in autostrada) che dovrà essere esposto in tutti gli impianti di distribuzione carburanti. «Con questa ulteriore operazione trasparenza sarà possibile contenere il prezzo di benzina e gasolio», ha detto ieri il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, nel corso di una conferenza stampa convocata insieme al sottosegretario, Massimo Bitonci, e al Garante per la sorveglianza dei prezzi, Benedetto Mineo. Il confronto ha offerto al titolare del Mimit l'occasione per tornare sul tema degli ultimi rincari dei carburanti, balzati nuovamente per effetto del nuovo rialzo delle quotazioni dei prodotti raffinati (con la benzina "fai da te" sopra quota 1,9 euro al litro, ai massimi da fine luglio 2022, e con il gasolio oltre 1,76 euro al litro).

«In questa ultima settimana il prezzo medio dei carburanti è aumentato di 4 centesimi in conseguenza dell'incremento dei prezzi internazionali», ha spiegato Urso per poi evidenziare che questi aumenti «sono ben lontani da quanto accadeva prima del tetto europeo al prezzo del gas». Anche perché, ha proseguito il ministro, «in Italia la tassazione è più elevata che in altri Paesi ma se depuriamo da questo dato il prezzo del carburante, noi siamo sotto gli altri

Paesi europei». Parole ribadite anche da Mr Prezzi secondo il quale «quello che sta avvenendo, sta avvenendo nella stessa direzione del mercato internazionale, da questo punto di vista - ha rimarcato Mineo - registriamo che non ci sono speculazioni». Quanto al nodo delle accise, su cui ieri il movimento M5S ha preannunciato un'interrogazione in commissione Finanze della Camera al ministero dell'Economia per chiedere un nuovo decreto di riduzione, il ministro ha mandato un messaggio chiarissimo. «Le risorse pubbliche devono andare laddove c'è davvero un'emergenza e non è questo il caso oggi».

Non ci saranno, dunque, interventi per calmierare i rincari. E il Mimit, già domenica scorsa, era intervenuto con una nota per bollare come «casi isolati» le notizie di alcuni impianti con prezzi limite a 2,5 euro per litro per la benzina senza piombo in modalità servito. Ma le rassicurazioni del ministero non sono servite a spegnere le polemiche. Con le associazioni dei consumatori, da Assoutenti alla Unc, che giudicano i nuovi cartelloni non sufficienti a ottenere un effetto calmierante sui listini alla pompa e criticano anche l'invito rivolto dal ministro ai cittadini affinché denunciino «eventuali picchi anomali» sul sito del ministero o alla guardia di finanza, ricordando le tante istanze depositate negli anni sui rincari e rimaste senza seguito.

Perplessi, poi, sulle nuove misure anche i sindacati e le associazioni di categoria (si veda intervista a lato). Per il presidente della Fegica, Roberto Di Vincenzo, «riguardo a quanto il cartello del prezzo medio possa essere efficace per i consumatori, si è già espressa ripetutamente l'Antitrust

parlando di operazione inutile e controproducente». Mentre per il presidente della Faib, Giuseppe Sperduto, «il rischio è che si realizzi quello che le associazioni di settore e la stessa Agcm hanno pubblicamente denunciato, ossia un allineamento verso l'alto del prezzo medio, perché questo potrebbe stabilizzare sul mercato interno le spinte internazionali sui prezzi, togliendo spazio alla competitività». Le forti tensioni sui prezzi dei carburanti, avverte Bruno Bearzi, presidente Figisc-Confcommercio, «che si registrano in questi giorni sono effetto della situazione internazionale dei mercati, ma non sarà il cartello del prezzo medio a farli scendere».

Insomma, le posizioni di operatori e governo divergono rispetto alle soluzioni da implementare. Ma oggi pomeriggio, al nuovo tavolo sul riordino della rete, al quale parteciperanno, oltre al ministro Urso, anche il collega dell'Ambiente, Gilberto Pichetto e il sottosegretario Bitonci, che ieri ha rilanciato l'idea in futuro di un'app o di un qr code, si tenterà di ridurre le distanze cercando un punto di compromesso sul progetto di riforma del settore che da tempo sollecita una razionalizzazione degli impianti per riportare efficienza e redditività.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 43 %

# 1,91

## EURO IL LITRO

Il prezzo medio di ieri alla pompa è di 1,91 euro per la benzina e 1,76 euro per il diesel

## IL NUOVO OBBLIGO

### Cosa cambia dal 1° agosto

Dal 1° agosto i gestori delle pompe di carburanti dovranno pubblicizzare, oltre ai prezzi praticati, anche il prezzo medio regionale se il punto vendita è sulla viabilità stradale, e il prezzo medio nazionale se si trova invece su quella autostradale.

## Come vanno esposti i prezzi

Come ricorda l'Unem nel suo puntuale decalogo, i prezzi vanno esposti in modo visibile su un cartello riportante i valori medi per ciascun tipo di carburante venduto (prezzo medio self-service per gasolio e benzina, prezzo medio servito per gpl e metano). Il prezzo medio deve essere esposto per gasolio, benzina, Gpl e metano compresso (Gng). Sono esclusi invece, Gnl, L-Gnc e carburanti speciali.

## Il prezzo medio è variabile

Il prezzo medio è differente da Regione a Regione perché ogni Regione presenta condizioni di mercato diverse che dipendono dalla tipologia di impianti, dalla presenza più o meno diffusa sui punti vendita di carburanti di altri servizi e attività commerciali e di infrastrutture logistiche per il rifornimento degli impianti stessi.

# 20 milioni

## IL COSTO DEI NUOVI CARTELLI

È il costo per l'adeguamento degli impianti alla nuova cartellonistica secondo le stime dell'Unione Energie per la Mobilità (Unem).



## I RINCARI DEI CARBURANTI

Per il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, «nell'ultima settimana il prezzo medio è cresciuto di 4 cent per via dell'aumento dei prezzi internazionali».



Le nuove misure. Al via da oggi i nuovi cartelli con il prezzo medio "regionale" nei distributori della rete ordinaria e "nazionale" per quelli in autostrada