



## Dai valichi alpini al porto di Genova: tutti i nodi che soffocano la logistica in Italia

Il test anti Covid al Brennero fa infuriare le imprese, già penalizzate dal caro trafori e dalla riapertura dei cantieri lungo le autostrade liguri Servizio

di Marco Morino

Brennero Frejus Monte Bianco porto di Genova e autostrade liguri : il sistema logistico nazionale è sotto pressione. Si allargano i punti critici, minacciando le catene di approvvigionamento europee. L'autotrasporto italiano è in fibrillazione. Dopo l'ultimo caso, il certificato anti Covid imposto agli autisti italiani dalle autorità tedesche e austriache al valico alpino del Brennero, è esplosa la protesta delle associazioni di categoria: Anita (Confindustria), Confetra, Conftrasporto-Confcommercio, Trasportounito.

Ecco, in sintesi, il loro pensiero: «La competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta minacciata da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid test entro le 48 ore precedenti rischia di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese. Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa italiana. Come pure i nuovi cantieri autostradali lungo la rete ligure, che obbligano gli autotrasportatori a percorrere 40 chilometri in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova».

Le associazioni chiedono prima di tutto di affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa; garantirne il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale.

Il Brennero e le limitazioni austriache

Lungo l'asse del Brennero, attraverso il quale transita circa la metà delle esportazioni italiane dirette in Europa, per un valore di circa 200 miliardi di euro di merci, sono da tempo in vigore limitazioni alla circolazione dei veicoli industriali decise da parte austriaca. Innanzitutto il divieto al transito notturno per il traffico pesante; poi il limite al numero di mezzi che possono transitare durante alcune date stabilite dal Land Tirolo; e ancora il divieto di transito ai camion che trasportano, attraverso il valico, determinate categorie di prodotti.

Tutto ciò finalizzato alla riduzione del traffico e dell'inquinamento acustico e ambientale, ma si scontra anche con il principio cardine dell'Unione europea della libera circolazione delle merci. Ed è per questo che più volte la Corte di giustizia europea ha accolto ricorsi ai divieti settoriali, ad esempio, condannando il governo austriaco a ritirare il provvedimento.

Ora arriva anche il tampone a carico degli autotrasportatori italiani alla frontiera del Brennero, mentre non c'è nessuna reciprocità per i loro colleghi che transitano verso l'Italia. Una situazione insostenibile, denunciano le associazioni di categoria. Unica, parziale consolazione: gli autotrasportatori che devono attraversare il Brennero possono presentare il test che attesti la negatività al Covid anche in lingua italiana. Inizialmente erano previsti unicamente l'inglese e il tedesco.

Gli italiani non sono soli in questa battaglia. Anche l'Uetr (l'Unione delle associazioni europee che riunisce le imprese di autotrasporto merci) ha rilasciato una nota a



proposito della decisione di Germania, Austria e Repubblica Ceca di imporre agli autotrasportatori l'obbligo del test - effettuato non più di 48 ore prima - per passare le frontiere. L'associazione invita la Commissione europea e l'Europarlamento ad agire per garantire il rispetto e la piena operatività delle Green Lanes , le corsie preferenziali per il trasporto delle merci istituite alla fine dello scorso marzo proprio per assicurare che l'attraversamento dei confini, compresi gli eventuali controlli e screening sanitari, non duri più di 15 minuti.

Al momento la ferrovia non rappresenta ancora una valida alternativa al trasporto su strada. Lo diventerà forse tra 10 anni, quando verrà completata ed entrerà in funzione la nuova maxi galleria ferroviaria di base del Brennero , tra Innsbruck e Fortezza, progettata sia per il trasporto passeggeri sia soprattutto per il trasporto merci. Fino ad allora bisognerà rassegnarsi alla strada e ai Tir.

Non può rappresentare una soluzione, ovviamente, deviare i flussi verso il Tarvisio o attraverso la Svizzera: l'aumento di tempi, percorrenze, e quindi dei costi finali per la merce, andrebbe tutta a detrimento della competitività del sistema produttivo nazionale. Urge quindi che la Commissione europea riesca a imporre le proprie Raccomandazioni in tema di "corridoi verdi " a tutti gli Stati membri assicurando in tal modo la continuità del trasporto merci e della logistica.

Il caro trafori

Il secondo fronte critico è ancora sulle Alpi ed è rappresentato dai trafori del Frejus e del Monte Bianco . Premessa: lungo tutto l'arco alpino transitano oltre 261 milioni di tonnellate di merci l'anno, in tutte le direzioni. Più dei 2/3 sono movimentate sulla strada , vista anche l'orografia del territorio. I principali partner commerciali dell'Italia, cioè la Germania e la Francia, vengono raggiunti attraverso i corridoi alpini, i quali per l'export italiano rappresentano uno snodo logistico di fondamentale importanza.

Il fatto è, denunciano Confetra Piemonte e Astra-Associazione trasportatori Cuneo, che sia il Frejus sia il Monte Bianco sono gravati da un costo esorbitante dei pedaggi . Le due associazioni calcolano che negli ultimi vent'anni l'aumento del pedaggio al Frejus e al Monte Bianco sia stato del 131% (nello stesso arco temporale l'aumento dell'inflazione è stato del 39%).

Dicono le imprese: «I trafori alpini sono fondamentali per il libero mercato europeo e non possono essere lo strumento per l'imposizione di veri e propri dazi occulti . Questi costi si scaricano sulle imprese, soprattutto su quelle di autotrasporto e sui consumatori finali. Occorre accendere un faro – sottolineano le associazioni – su questa problematica poco conosciuta dalla pubblica opinione: i trafori alpini sono un patrimonio pubblico ampiamente ammortizzato e non possono essere il bancomat di gruppi privati o pubblici».

Il concessionario del traforo del Frejus (parte italiana) è la società Sitaf , controllata al 66% dalla società Astm (gruppo Gavio ) e al 31,74% dall'Anas. Il concessionario del traforo del Monte Bianco (parte italiana) è la società Sitmb , controllata al 51% da Autostrade per l'Italia (Aspi, gruppo Benetton) , da Anas 32% e altri soci minori. Il traforo del Frejus collega Torino, il Piemonte meridionale e i flussi provenienti dalla pianura Padana con Lione e la Francia del Nord. Il Monte Bianco collega il Piemonte Settentrionale con Milano e la pianura Padana con la Svizzera francese e il Nord della Francia. È lampante che per l'economia del Nord Ovest il passaggio di questi trafori è fondamentale e obbligatorio

I cantieri in Liguria

Torna l'incubo cantieri lungo le autostrade liguri. Quaranta chilometri di autostrada in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova; inevitabili code chilometriche in città e lungo il tragitto autostradale, disagi che ricadranno sugli autotrasportatori e che,



dopo quaranta giorni di blocco, si troveranno a pagare un conto danni che varierà fra i 25 e i 28 milioni di euro . Secondo Trasportounito è già tutto scritto e inevitabile, da quando lunedì 15 febbraio Autostrade per l'Italia (Aspi) ha aperto un cantiere che chiuderà per 40 giorni la tratta tra Genova Ovest e Bolzaneto (allacciamento A7/A12) e tutti i mezzi pesanti in uscita dal porto verranno dirottati verso la A10 o la A26 sobbarcandosi, oltre agli inevitabili ingorghi, 40 chilometri di guida in più.

Non sarà il solo cantiere lungo la rete autostradale della Liguria: ne sono previsti altri, sempre nel nodo di Genova, almeno fino all'estate. Aspi, da parte sua, garantisce che le attività di manutenzione saranno svolte h24, sette giorni su sette , con l'impegno del maggior numero possibile di operai, tecnici e mezzi così da ridurre al minimo i tempi di chiusura dei tratti autostradali interessati. I disagi però saranno inevitabili. Ma Aspi replica: «Si è deciso di sfruttare il più possibile l'attuale fase di traffico ridotto, tipico del periodo e ulteriormente condizionato dalle restrizioni anti-Covid, avviando subito gli interventi di maggior complessità localizzati nelle gallerie dell'area genovese. A partire dal prossimo giugno saranno invece eseguiti i lavori previsti per le aree più esterne e meno interessate dal traffico estivo, così da liberare la zona cittadina dai relativi riflessi sulla viabilità».

Insomma, meglio chiudere adesso che in estate, quando il traffico sarà ai massimi. Ma la logistica non conosce stagioni, la merce viaggia tutti i giorni e l'apertura di un cantiere in autostrada è sempre fonte di preoccupazione.

