

# La battaglia dei valichi può azzoppare la crescita

Il 70% delle merci transita da lì. Il passaggio alla rotaia è auspicabile  
Ma va deciso di comune accordo senza penalizzare lo sviluppo del settore

di Umberto Torelli

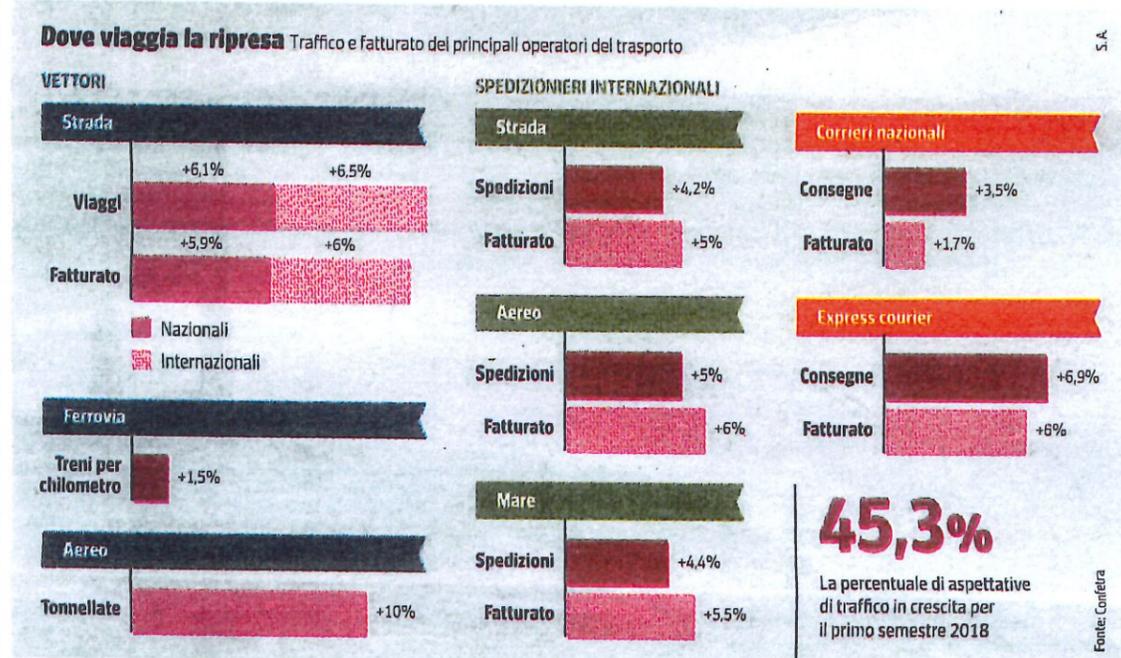
**T**raffico merci e fatturato in aumento negli ultimi dodici mesi per logistica e trasporti, con un'ulteriore crescita rispetto all'anno precedente. Lo rileva l'ultima «Nota Congiunturale 2017» elaborata dal Centro studi confetra (Confederazione generale italiana trasporti e logistica). Anche i dati raccolti nel primo trimestre 2018 confermano il trend positivo, ma con qualche nuvola all'orizzonte. «Nel lungo periodo la situazione generale di incertezza politica ed economica — afferma il presi-



**Confetra**  
Nereo Marcucci, presidente della Confederazione generale italiana trasporti e logistica: nel 2018 trend positivo nei primi mesi

dente Nereo Marcucci — potrebbe interferire sul consolidamento della ripresa». A oggi sono due i comparti che registrano le migliori performance, cargo ferroviario ed aereo. Il primo perché con la «cura del ferro» cioè i provvedimenti attuati dal ministero dei Trasporti si sono create condizioni favorevoli a integrare movimentazione ferroviaria e marittima. Il secondo registra la crescita a due cifre dei voli cargo merce verso i Paesi esteri grazie l'aumento dell'export. Grazie al *made in Italy* dei settori fashion e food che necessitano di veloci spedizioni a medio e lungo raggio.

Negli ultimi 12 mesi viene segnalata la ripresa della domanda dei beni di consumo sul territorio nazionale. Questo ha generato un incremento del 6,1% del traffico nazionale dei grandi vettori stradali a carico completo. I cosiddetti giganti della strada.



E anche del 3,5% del trasporto a collette. È la tipologia di spedizione con merci dal peso inferiore a 50 quintali, gestite da un unico veicolo, ma commissionate da diversi mittenti. Un sistema di condivisione usato per le consegne dai grandi centri di stoccaggio verso magazzini di smistamento locale e cittadino. L'unica nota dolente rilevata da Confetra riguarda i dati con segno meno sul traffico transhipment, cioè la movimentazione di container su grandi navi. Riferiti in particolare ai due porti di Gioia Tauro (-12,4%) e Cagliari (-38,7%) dove si fanno trasbordi pesanti di carico e scarico merci. Interessato anche il porto di Taranto con il traffico delle rinfuse solide che segna un -4,7%, qui l'andamento negativo si riferisce al perdurante stato di crisi dell'Ilva.

A proposito di porti rimane da risolvere il problema della tassazione co-

munitaria dei ricavi Adsp (Autorità del sistema portuale). Si tratta di organismi della pubblica Amministrazione con autonomi poteri di regolazione e vigilanza. Svolgono anche attività di riscossione canoni e tributi. Dunque appare inopportuno, come vorrebbe la Ue, considerarle imprese private, assoggettandole alla fiscalità generale. «Gli effetti di una simile posizione colpirebbero le Autorità di sistema, i concessionari e gli operatori ferroviari togliendo competitività ai porti e alla filiera logistica», aggiunge Marcucci.

## Il futuro

Per incrementare il circolo virtuoso il nuovo governo dovrà trovare al più presto una soluzione alle politiche dei valichi alpini. A oggi il 70% delle merci italiane transita da lì. «L'Italia deve as-

sumere un ruolo guida nella politica delle Alpi con peso maggiore nelle decisioni — dice Marcucci —. Evitando che siano i soli Paesi confinanti a decidere in modo univoco il blocco di assviari per noi indispensabili». Come la recente decisione del Tirolo, appoggiata da Vienna, di limitare il transito dei Tir al Brennero, con 25 giorni di circolazione contingentata a numero chiuso fino al prossimo luglio. E poi ci sono le Alpi Marittime dove alcuni comuni francesi hanno emesso ordinanze di divieto della circolazione di mezzi pesanti. Con il blocco dei Colli di Tenda e Maddalena si creano gravi conseguenze sull'economia del cuneese. «Una politica di buon vicinato opera per il trasferimento graduale di quote di traffico dalla gomma al ferro — conclude Marcucci —. Ma decisioni unilaterali sono inaccettabili».