



**Le associazioni di categoria.** I divieti fanno perdere tempo che si tradurrà in un aggravio dei costi di trasporto

## Brennero, preoccupa il blocco dei tir «Per le imprese il danno è doppio»

«Se le leggi e gli accordi comunitari non vengono rispettati da tutti si rischia di minare le fondamenta sulle quali la stessa Unione europea è stata costituita e il "caso Brennero", con i ripetuti illegittimi divieti al transito colpevolmente non "condannati", rappresentano una pagina poco edificante della storia dell'Europa che continuiamo a chiamare unita anche quando è invece pronta a dividersi se ci sono di mezzo meri interessi economici. Come continua ad accadere, appunto, per i divieti imposti al valico con l'Austria alla libera circolazione di uomini e merci». Ad affermarlo è Giuseppe Cristinelli, presidente della Fai di Bergamo, pronto a scendere di nuovo in campo per ribadire come sia «giunta davvero l'ora di mettere la parola fine a una storia infinita».

Ma Giuseppe Cristinelli non si è limitato a far sentire ancora una volta la voce dell'autotrasporto: ha voluto ascoltare anche la voce della committenza, di chi produce, per «presentare tutti insieme il conto del danno subito dal territorio». Un danno economico al quale si aggiunge, peraltro, anche la beffa di un ulteriore aumento dell'inquinamento, come denuncia Alberto Brivio, presidente di Coldiretti Bergamo, che insieme con Paolo Agnelli, presidente di Confimi Industria e Giovanna Ricuperati, presidente di Confindustria Bergamo, ha accolto l'invito a difendere il lavoro «made in Bergamo».

**BRIVIO, COLDIRETTI: «PRODOTTI FRESCHI A RISCHIO»**

«Il settore più colpito è indubbiamente quello della cosiddetta quarta gamma, tanto per intenderci quello delle insalate imbutate, che per il territorio berga-

masco ha un valore particolarmente significativo, con fatturati a otto cifre, ma il problema riguarda in realtà l'intero settore fresco, da frutta e verdura a salumi e formaggi, fino ai fiori» conferma Brivio sottolineando un aspetto fondamentale, ovvero che «stiamo parlando di prodotti che in alcuni casi possono avere una "vita" molto breve, come nel caso proprio delle insalate confezionate la cui scadenza è a 4 o 5 giorni dalla preparazione e per i quali ogni ora di ritardo nella con-

segna significa meno tempo di permanenza sugli scaffali e maggior rischio di finire al macero. Senza dimenticare che questo genere di merci deve viaggiare con temperature che vengono mantenute basse solo tenendo accesi i motori, immettendo nuovi veleni nell'aria»

**AGNELLI, CONFIMI: «LA MECCANICA È SOTTO SCACCO»**

«Questi ostacoli alla circolazione delle merci, non solo infrastrutturali legati a un'unica via di accesso

al nord Europa, ma anche organizzativi e strumentali, se pensiamo al surplus di controlli sui veicoli "sostenibili" alla frontiera austriaca, si traducono tutti in ulteriori costi per le aziende - gli fa eco Agnelli -. Il mercato si è andato trasformando dopo la pandemia, è tutto pensato just in time ed è impensabile supportare la secon-

da manifattura d'Europa senza leve logistiche. Occorre chiesi ripensato il trasporto merci e che tutto avvenga con urgenza. La manifattura e la meccanica in

particolare sono sotto scacco. Essendo per lo più "terzisti" ed essendo diretti fornitori, talvolta perfino inesclusiva, della Germania si rischia di fermare non solo le forniture ma intere produzioni».

**RICUPERATI, CONFINDUSTRIA: «COLPITO L'EXPORT DI PIÙ SETTORI»**

E Giovanna Ricuperati, presidente di Confindustria Bergamo, aggiunge: «L'industria bergamasca è una provincia fortemente

esportatrice, con una produzione industriale diversificata e strettamente connessa con il centro Europa. Di qui l'importanza di poter contare su sistemi infrastrutturali articolati che garantiscano agevoli spostamenti di merci e persone. In questo contesto, lo strozzamento del Brennero, in palese violazione dei principi di libera circolazione delle merci, rappresenta una forte criticità che riguarda moltissimi settori. Considerando l'interscambio fra import ed export verso l'area del centro-nord Europa, quindi verso Norvegia, Svezia, Finlandia, Danimarca, Germania, Austria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia, secondo una nostra stima, appaiono particolarmente esposti il settore farmaceutico e dell'automotive. In misura lievemente ridotta, ma comunque significativa, i settori del legno, della carta e stampa, della gomma-





► 16 giugno 2023

plastica, degli apparecchi elettrici, della chimica, dei prodotti in metallo e dei macchinari. Anche tenendo conto dei corridoi alternativi già sperimentati in questi anni a causa del vincolo del Tirolo, la sempre più difficile concorrenza di quella che è una delle grandi direttrici per la connessione con il resto del mondo costituisce un enorme freno all'attività manifatturiera del centro-Nord e del paese in generale».

Riflessioni che fanno comprendere come una soluzione al problema dei divieti al Brennero non sia più rinviabile per non penalizzare ulteriormente imprese che, conclude Cristinelli, «se non potranno contare su infrastrutture adeguate e flussi di traffico regolari dovranno per forza subire nuovi rincari che l'autotrasporto sarà costretto ad applicare, perché il tempo è denaro. A partire da quello sprecato fermi in coda».



I divieti imposti al valico con l'Austria stanno mettendo in ginocchio non solo l'autotrasporto ma anche il settore manifatturiero e quello dell'agricoltura

