

Economia & Imprese



Allenamento.
Il Tag Heuer in modalità cronometro digitale

Sport hi tech
Da Tag Heuer uno smartwatch ancora più connesso

Pioniere nel segmento degli smartwatch di lusso, dal 2015 la maison allora ha introdotto una varietà di modelli, l'ultimo dei quali è il Connected Modular Golf Edition

Articoli e gallery sugli orologi di alta gamma
www.ilssole24ore.com/moda

Ricerca
Coronavirus, supercalcolatori al lavoro per una terapia

I supercalcolatori del Cineca sono al lavoro per verificare l'efficacia di 10 mila farmaci e 500 miliardi di molecole. Il progetto, guidato da Dompé, è stato finanziato dalla Ue con 3 milioni di euro

— pag. 15

L'Austria blocca i Tir al Brennero Il Governo: intervenga l'Europa

TRASPORTO MERCI

Code fino a 90 chilometri
De Micheli: Vienna ripristini la normalità dei transiti

Confindustria: fermo illegittimo e gravemente dannoso per l'export

Marco Morino
MILANO

«Di questo passo, le industrie tedesche si cercheranno altri fornitori in altri Paesi». «Un danno incalcolabile per l'export italiano». «Non si capisce perché l'Italia non intervenga. Occorre chiudere i confini alla merce che arriva dall'Austria». Tra le imprese e gli autotrasportatori italiani finiti nella trappola del Brennero, dopo che l'Austria ha stretto le maglie dei controlli alle frontiere causa emergenza sanitaria, il nervosismo è alle stelle. Il controllo intensi-

saria Ue ai Trasporti, Adina Valean, chiedendo l'intervento della Commissione europea. La ministra De Micheli e il governo hanno confermato con forza e sostenuti dai fatti che non ci sono esigenze di natura sanitaria per rallentare l'incendio delle merci. Un nota del ministero precisa che le drastiche misure per il contenimento del virus da parte dell'Italia garantiscono la sicurezza del trasporto merci. «Ci aspettiamo entro questa sera (ieri sera per chi legge, ndr) il ripristino della normalità da parte dell'Austria, essendo totalmente ingiustificate le misure adottate», conclude la De Micheli. Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ha dato disposizioni di comunicare agli austriaci che Roma avrebbe applicato le stesse regole nei confronti dei loro cittadini. Da ieri sono quindi in corso controlli della polizia verso gli austriaci che entrano in Italia.

Coda di 90 chilometri

Ieri a un certo punto la coda di mezzi pesanti (Tir) in uscita dall'Italia al valico del Brennero, lungo l'autostrada A22, ha raggiunto i 90 chilometri: in pratica una fila unica da Egna al confine di Stato. Per fronteggiare l'emergenza l'Autobrennero ha deviato il traffico pesante verso la A4 e ha chiuso gli ingressi ai caselli di Bressanone, Chiava e Bolzano Nord per far sì che fra i mezzi pesanti non restassero intrappolate delle auto. Tutto questo questo dopo che gli autisti avevano passato la notte ai bordi dell'autostrada.

Controlli più rapidi

Nel pomeriggio la tensione si è allentata. Spiega la società concessionaria della A22: «Attualmente i controlli al valico del Brennero sono più veloci. Mentre finora passavano solo 100 Tir all'ora, ora sembra siano circa 350 all'ora». Da parte sua, il ministero degli Esteri fa sapere che subito dopo l'entrata in vigore del dispositivo sui controlli alle frontiere per gli austriaci, c'è stata un'inversione del trend: l'Austria ha infatti velocizzato i controlli sui Tir italiani su tre corsie, con deviazione del traffico vetture sulla statale. Le ultime stime parlano di 400 transiti ogni ora.

Ma il problema di fondo resta. L'Austria fa di tutto per ostacolare i transiti di merce sul suo territorio, come dimostrano l'inasprimento dei divieti settoriali e gli altri limiti alla circolazione dei Tir imposti dal Tirolo. L'asse del Bren-



Valico strategico. Il Brennero è un segmento fondamentale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

CHIUSO LINATE

Aeroporti, attivi solo 17 scali

Vista la crisi sanitaria in atto e il taglio dei voli deciso da numerose compagnie aeree, l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) propone alla ministra De Micheli una riduzione del numero di aeroporti attivi nel Paese. L'Ente suggerisce «l'operatività limitata» in 17 scali nazionali, «evidenziando che tale configurazione minima potrebbe essere attuata entro 48 ore»: Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Lampedusa, Milano Malpensa, Napoli Capodichino, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino, Torino, Venezia Tesserà. Tra gli scali che hanno chiuso i battenti, c'è anche Milano Linate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

nero è vitale per il nostro export perché garantisce l'integrazione dell'Italia con il mercato unico europeo. E alternative alla strada, per ora, non ce ne sono. La nuova linea ferroviaria sarà attiva solo tra 10 anni, con il completamento del tunnel di base.

Confindustria chiede sanzioni

Anche Confindustria chiede al governo e alla Commissione europea di intervenire urgentemente e con decisione sul governo austriaco per far cessare il blocco dei transiti stradali di merci del Brennero. «Tutti gli sforzi che le imprese italiane stanno attuando in queste settimane per continuare a produrre e a non bloccare l'economia - afferma Confindustria - osservando regole ferree per la sicurezza sanitaria, vengono letteralmente distrutti da pseudo-misure di prevenzione strumentali e opportunistiche messe in atto dal governo regionale del Tirolo e avallati dal governo federale austriaco sul transito autostradale del Brennero». Prodotti deperibili e freschi non vengono consegnati in tempo e rischiano di essere inutilizzabili. Manca-

te consegne di manufatti necessari ad alimentare le catene industriali rischiano di far chiudere le imprese.

«Il blocco dei trasporti italiani verso il nord Europa - dice Confindustria - sta causando danni incalcolabili per il nostro export e per gli scambi europei. Le nostre imprese rischiano di essere escluse dalle catene produttive europee di numerosi settori industriali». Per Confindustria è assolutamente necessario un intervento straordinario e urgente della Commissione europea per mantenere la libertà di movimento di persone e merci e sanzionare l'Austria e qualsiasi altro Stato membro adotti misure che non hanno nulla a che fare con l'emergenza sanitaria e che appaiono palesemente dannose e discriminatorie e violano gravemente i Trattati europei.

In serata sulla A22 del Brennero si registravano quattro chilometri di coda. Al momento, viene riferito da fonti diplomatiche, «l'emergenza sembra essere risolta». Ma la tensione, soprattutto con il governatore del Tirolo Günther Platter, resta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

vo che l'Austria sta applicando a ogni singolo mezzo e passeggero in viaggio verso nord provoca un aumento vertiginoso della tensione tra gli autotrasportatori e incrina le relazioni diplomatiche con Roma.

Governo in campo

Ieri la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha chiamato la collega austriaca chiedendo di ripristinare la normalità dei transiti sia ferroviari sia stradali al Brennero, tenuto anche conto del fatto che la maggior parte dei carichi sono solo in transito in Austria, diretti in Germania e nei Paesi del Nord Europa. La ministra ha scritto inoltre alla Commis-

«Alle merci italiane non serve alcuna certificazione»

L'INTERVISTA

TERESA BELLANOVA

Il ministro: «Su Brennero e Croazia già attivata la nostra rete diplomatica»

Giorgio Dell'Orefice

Nell'emergenza Coronavirus il settore agroalimentare italiano è in prima fila. I negozi di generi alimentari saranno tra i pochi a restare aperti ma al settore sono anche legate alcune delle criticità dovute all'emergenza come la mancanza di manodopera nei campi oltre alle difficoltà che si stanno registrando alle frontiere per l'export di prodotti italiani. «Che il settore agroalimentare deriva dalla sua centralità - spiega la ministra delle Politiche agricole, Teresa Bellanova - il bene-cibo è essenziale e

strategico per l'economia.

Le prime difficoltà si stanno riscontrando in campo con la mancanza di manodopera denunciata in questi giorni dalle organizzazioni agricole.

Le segnalazioni stanno arrivando anche alla Task Force insediata al nostro ministero. Stiamo avviando una consultazione per mappare il calendario dei fabbisogni dei prossimi mesi.

È possibile immaginare un potenziamento dei voucher?

Gli strumenti per sostenere il lavoro stagionale e imprese ci sono. Non so se i voucher siano quelli più indicati. Su questo ci confronteremo: con le associazioni, i rappresentanti dei lavoratori, il Parlamento.

I supermercati resteranno aperti ma non i mercati rionali e i venditori ambulanti. È pensabile una revisione di questi limiti? Abbiamo salvaguardato i supermercati e anche i mercati al chiuso. In quelli all'aperto è oggettiva-

mente più difficile garantire le misure di sicurezza. Il lasso di tempo indicato dal Decreto approvato mercoledì sera indica come termine il 25 marzo. Un intervento di revisione dei limiti mi sembra, al momento, improbabile

Quali difficoltà ci sono sul fronte della distribuzione?

I prodotti sugli scaffali stanno arrivando regolarmente. Non mi pare ci siano problemi. Invito i cittadini a non accalcarsi fuori dai negozi; non ce n'è bisogno. I problemi, se mai, sono per i prodotti alimentari che devono arrivare in Europa, come abbiamo visto con le code al Brennero o la notte scorsa ai confini con la Croazia. Su questo abbiamo



TERESA BELLANOVA
Ministra delle politiche agricole

già attivato la nostra rete diplomatica e siamo al lavoro insieme agli altri ministeri perché le nostre merci e i nostri prodotti alimentari non siano penalizzati da richieste e comportamenti irricevibili.

Ma ogni giorno si registrano nuove difficoltà

I grandi player ci segnalano il rischio che la grande distribuzione tedesca possa non accettare le merci se gravate da ritardi. Anche per questo è necessario che la Commissione Ue richiami tutti i Paesi membri al rispetto delle regole del mercato unico perché tali comportamenti non si traducano in pratiche e concorrenza sleale.

Dall'estero, nonostante le rassicurazioni dell'Efsa, vengono richieste certificazioni «virus free» sulle merci alimentari italiane esportate. Come rispondere? Il cibo italiano è sicuro. Ogni richiesta di certificazione virus free è irricevibile. Che va considerata una pratica sleale. Quanto dichiarato ieri dall'Efsa esclude, ancora

una volta, che il cibo possa trasmettere il virus.

Nel prossimo Df ci saranno i provvedimenti per il settore alimentare. Ci può anticipare quelli sui ci siete al lavoro?

Stiamo immaginando un'azione ad ampio spettro. Avendo ben chiara una doppia traiettoria: agire sulle criticità generate dall'emergenza, sostenere imprese e lavoratori perché la ripresa possa essere imboccata il più rapidamente possibile. Le due priorità sono garantire liquidità alle imprese e tutelare il lavoro. Per questo pensiamo a un Fondo per andare incontro alle esigenze delle imprese, all'esonero di contributi previdenziali e assistenziali, al sostegno agli agriturismi, a misure di tutela per i lavoratori a tempo determinato. E pensiamo a un sostegno specifico per il settore lattiero caseario. Per evitare sprechi alimentari e dare supporto ad allevatori e produttori di latte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROVVIGIONAMENTI

LA DIPENDENZA DALL'ESTERO

Cereali nel caos della logistica, ecco l'import a rischio

Dall'estero arriva il 30% del grano duro. Il 25% del latte che beviamo o utilizziamo per i nostri formaggi. Ma soprattutto, dall'estero dipendiamo per il 64% del grano tenero che consumiamo in Italia. Quello che serve per fare i biscotti, le merendine. Il pane, soprattutto. Che succederà agli approvvigionamenti, se dovessero continuare i blocchi alle frontiere? Per quanto potranno bastare, le nostre scorte?

Per Confagricoltura, che ha fatto i calcoli sulla nostra dipendenza dall'estero in tema di materie prime alimentari, un paio di mesi di autonomia dei nostri magazzini ad oggi sono garantiti. «È ovvio che se continueremo a dover affrontare blocchi al sistema della logistica come quelli del Brennero, e mi auguro che questo non accada, qualche problema finiremo con l'avercelo», ammette il presidente dell'associazione, Massimiliano Giansanti. Tutto dipenderà da come l'Unione europea deciderà di affrontare il tema: «Il coronavirus - sostiene Giansanti - ormai è diffuso su tutto il territorio dell'Unione, nella prossima riunione del 18 di marzo la Ue non potrà non affrontare la questione della logistica e garantire il transito delle merci».

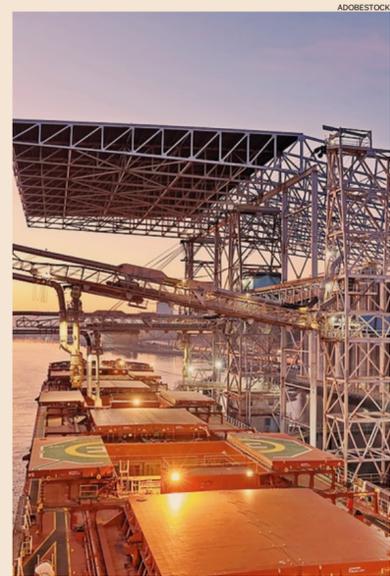
La maggior parte del grano tenero che importiamo dall'estero proviene dalla Francia. Ma a differenza dell'Austria con il Brennero, Parigi non ha bloccato il traffico merci con l'Italia. Per la farina, dunque, possiamo stare tranquilli? «Il venditore è francese, l'acquirente è italiano ma tutti i trasportatori vengono dall'Est Europa - chiarisce Giansanti - e sono loro il vero anello mancante della catena. Sono loro che in questi giorni si stanno rifiutando di venire in Italia, perché non vogliono rischiare la quarantena». La questione, insomma, è tutta logistica. Il tema degli approvvigionamenti è legato a doppio nodo a quello dei trasporti.

Anche quel 25% di latte che ogni anno importiamo proviene dall'Europa, e dipende quindi dall'andamento dell'autotrasporto. Dall'Est europeo direttamente, calcola sempre Confagricoltura, arriva il grosso del mais che acquistiamo all'estero: rappresenta il 40% del nostro fabbisogno totale, in larga parte è dedicato all'alimentazione animale e a garantirlo sono soprattutto Romania e Ungheria. O almeno così è stato finora. La soia ci arriva dagli Stati Uniti e dal Brasile: sia per gli allevamenti che per l'uso umano, all'estero acquistiamo il 56% del nostro fabbisogno. Oltre al latte e ai cereali, ricorda invece la Coldiretti, anche una quota della carne che mangiamo in Italia arriva da fuori: per l'esattezza, il 35% dalla carne suina e dei salumi, il 40% di quella bovina e addirittura il 70% di quella ovina e caprina.

Infine, non meno preoccupante, c'è la questione delle sementi. L'Italia dipende molto dai semi che arrivano dall'estero: per il mais, per il frumento, persino per i pomodori Pachino, i cui semi sono un brevetto israeliano. E come se non bastasse, questi sono proprio i giorni in cui gli agricoltori si apprestano ad affrontare le campagne di semina. Per questo anche Assosementi lancia il suo appello al governo: assicurare la fornitura delle sementi è un passo essenziale per tutelare l'agroalimentare italiano. «Stiamo vivendo una fase cruciale per le campagne primaverili - ha dichiarato il presidente di Assosementi, Giuseppe Carli - è evidente che le mancate semine rischiano di causare gravi ripercussioni nella produzione di cibo».

— **Micaela Cappellini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I cereali via mare. Le navi da trasporto in fase di carico