

Federagenti lancia l'allarme siccità sul fiume Reno

A rischio i traffici commerciali con Germania ed Europa: è il momento di sfruttare la via del mare



La logistica europea entra nella sfera delle preoccupazioni degli operatori italiani. A far scattare l'allarme è il fiume Reno, sotto il livello di guardia. Prosciugata dalla siccità, la grande via d'acqua da un lato sta mettendo in crisi il sistema di approvvigionamento logistico nord-europeo, dall'altro sta schiudendo potenzialità insperate per il Mediterraneo e i traffici portuali italiani.

Il livello del fiume, negli ultimi dieci giorni, è piombato 30 centimetri sotto il livello di guardia nel suo tratto più stretto e a minor pescaggio a Kaub, a ovest di Francoforte. Il tratto rappresenta di fatto un collo di bottiglia per la nervatura fluviale strategica del sistema logistico del centro Europa, visto che traffica 160 milioni di tonnellate di merci lungo i 1.300 km che scorrono tra la Svizzera e l'Olanda. Per la Germania passano da qui quantità importantissime di tutte le materie prime essenziali per la sua industria pesante e agroalimentare.

Il Governo di Berlino ha già imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime, anche quelle agroalimentari, rispetto a quello passeggeri su linee ferroviarie oggi congestionate. Non a caso proprio di oggi è la notizia che Hupac, all'Interporto di Pordenone, raddoppia l'offerta di servizi intermodali tra Italia e Germania proprio a causa della siccità del Reno (vedi nostra news [Merci. Interporto Pordenone raddoppia l'intermodalità per la Germania](#)).

Ad accendere i riflettori su questo quadro drammatico che coinvolge la logistica europea, e quella italiana, è **Alessandro Santi**, presidente di Federagenti, Federazione italiana degli agenti e raccomandatori marittimi. Le conseguenze di una drammatica crisi nella catena di approvvigionamento delle materie prime essenziali sarebbero incalcolabili: secondo il think-tank Kiel Institute nel 2018, anno in cui la Germania aveva subito le conseguenze di una siccità paragonabile anche se inferiore a quella attuale, si è registrata una flessione dello 0,4% del pil.

Come già detto il Governo di Berlino ha già imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri su linee ferroviarie oggi congestionate. Le ferrovie tornano ad essere la cura, parziale per il grande malato fiume Reno. La Germania e l'Olanda insieme rappresentano circa il 70% del traffico merce fluviale in Europa: l'Italia è terzultima in Europa con solo 0,04%. “Ma oggi tutto potrebbe cambiare -sottolinea **Santi**-. Quella che è stata la forza per Paesi dotati di deep sea port ma anche di un potente reticolo fluviale, potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire”.

“Con il perdurare di una crisi climatica che rende sempre più frequenti stagioni di siccità l'Italia, con 8.500 km di costa e con uno status di porto diffuso che non ha mai fatto valere sullo scacchiere internazionale, può tornare a giocare le sue carte nello scenario logistico europeo -spiega ancora **Santi**-. Porti e retroporti efficienti, investimenti su insediamenti industriali e produttivi nelle aree portuali, con l'implementazione concreta delle Zes/ZIs potrebbe rappresentare una chiave strategica e ambientalmente più sostenibile per affrontare i prossimi decenni nei traffici commerciali di merci e prodotti, dall'agroalimentare a quelli più propriamente industriali”.