



IL PIL CALA DI MEZZO PUNTO

# Germania, in crisi con la siccità i trasporti sul Reno

Isabella Bufacchi — a pag. 6

**Prosciugato dalla siccità.** Una veduta del fiume Reno all'altezza della città di Colonia, il livello delle acque è al minimo



**NAVI ALLEGGERITE**  
Dalle Alpi al Mare del Nord, tutte le imprese che usano il Reno per le merci hanno ridotto i carichi delle navi al 30%



**VIA D'ACQUA**  
Ogni anno sul fiume che attraversa nove nazioni vengono trasportate oltre 300 milioni di tonnellate di merci



# In Germania la siccità costa mezzo punto di Pil

## Traffici ridotti sul Reno

Il peso del cambiamento climatico

**I danni all'economia.** Il livello dell'acqua del fiume più importante d'Europa per il trasporto delle merci è sceso a 32 centimetri a Kaub, vicino Francoforte

**Isabella Bufacchi**

*Dal nostro corrispondente*  
FRANCOFORTE

Tutta la Germania guarda da settimane il livello dell'acqua del Reno rilevato a Kaub, micro cittadina a un'ora da Francoforte. A Kaub, il punto di misurazione più attendibile, a Ferragosto (fuori stagione per le basse maree che arrivano di solito in ottobre), in quel punto il fiume lungo 1233 km è sceso a 32 centimetri, ben sotto il livello di navigabilità quota 40, avvicinandosi al minimo storico di 25 centimetri del 22 ottobre 2018. Poco sollievo è arrivato dai recenti giorni di pioggia: il livello del Reno è risalito un po' ovunque ma si prevede tornerà a scendere agli inizi di settembre. E la Germania non sta tranquilla: il Reno non navigabile può tagliare fino a mezzo punto di Pil.

La Ford controlla il livello del Reno a Colonia, dove Henry Ford aprì una fabbrica nel 1930 contando sul trasporto fluviale delle auto. Ad oggi, il 40% circa delle Ford Fiesta prodotte a Colonia viene trasportato sul Reno, utilizzando cinque navi che trasportano 500 auto l'una, per arrivare ai porti di Anversa in Belgio e Vlissingen in Olanda per poi da lì, con navi container più grandi, si salpa per Australia, Hong Kong, Taiwan. A Ferragosto a Colonia il Reno è sceso a 71 centimetri e la Ford ha dovuto fare quello che questo mese hanno fatto tutte le imprese che usano il Reno, che collega le Alpi al Mare del Nord: ha alleggerito il carico delle navi, lo ha ridotto al 30% con 150 auto trasportate a nave invece di 500. E ha aumentato il numero delle navi.

La siccità prosciuga le acque del Reno e la strozzatura del traffico fluviale strangola l'economia in Germania.

Per il capo economista per la Germania di Deutsche bank, Stefan

Schneider, le acque basse del Reno contribuiscono a rallentare la crescita e potrebbero aggravare la recessione in arrivo. Per Reuters, i problemi della navigabilità del Reno possono tagliare la crescita tedesca fino a mezzo punto di Pil.

Vater Rhein, Padre Reno (così viene chiamato come dio fluviale), è tra le più importanti vie di navigazione del mondo ed è la più importante in Europa ed è determinante per il Pil tedesco. Ogni anno, oltre 300 milioni di tonnellate di merci vengono trasportate sul Reno tra Rheinfelden, in Svizzera, e il Mare del Nord. Altre 200 milioni di tonnellate sono trasportate sul tratto tra Rheinfelden e il confine tedesco-olandese.

Sul Reno, che con gli affluenti copre un'area di 200.000 chilometri quadrati sulla quale vivono 60 milioni di persone, si affacciano nove Stati: Germania, Francia, Italia, Austria, Olanda, Belgio, Svizzera, Lussemburgo, Liechtenstein.

È anche il fiume europeo con la più alta intensità di industrie: è sulle rive del Reno che le imprese più importanti del settore chimico e metallurgico producono 550 miliardi di euro l'anno.

Il Reno in Germania è una via di trasporto per tanti settori: chimico, alimentare, tessile, elettrico, metallico, della gomma, petrolchimico, auto, navale e dalle raffinerie.

E in questa crisi energetica, il Reno serve per trasportare più carbone, una infrastruttura vitale nel momento in cui le centrali elettriche a carbone in Germania sono state riattivate per sostituire quelle a gas.

Uniper, il distributore tedesco di energia colpito duramente dalla crisi energetica, ha avvisato che due centrali elettriche alimentate a carbone dovranno ridurre la produzione a causa dei rallentamenti del trasporto via Reno. Il calo dei trasporti di car-

bone sul Reno è stato compensato con un aumento delle ferrovie: ma Deutsche Bahn non è stata all'altezza della situazione, per mancanza di una riserva adeguata di vagoni merci, anche dove il carbone ha avuto priorità assoluta a danno dei passeggeri e treni in ritardo.

La siccità in Germania non ha colpito soltanto il Reno ma i suoi affluenti come il Nahe e altri fiumi importanti per i trasporti fluviali in Germania, che è uno dei Paesi più ricchi di acqua al mondo: il livello delle acque si è abbassato molto su Danubio, Elba e Oder.

A causa del cambiamento climatico, l'acqua rischia di diventare un bene scarso in Germania. Gli esperti hanno calcolato che possono servire fino a 3.700 litri di acqua per produrre un'automobile.

L'industria dell'automotive consuma 7,5 miliardi di acqua l'anno. L'uso eccessivo di acqua («tanta quanta una piccola città») è stato uno dei motivi principali di opposizione delle associazioni degli ambientalisti in Brandeburgo contro Elon Musk e l'apertura della gigafactory di Tesla a Grünheide, nei pressi di Berlino.

Lo stesso è accaduto al gruppo Coca Cola che non ha potuto costruire un terzo pozzo profondo 195 metri per estrarre fino a 350 milioni di litri d'acqua all'anno a Lüneburg, Bassa Sassonia.

L'industria dell'acciaio consuma molta acqua. L'Associazione tedesca dell'industria siderurgica sostiene che per produrre una tonnellata di acciaio grezzo occorrono circa otto metri cubi di acqua. La produzione di acciaio è pari a circa quaranta milioni di tonnellate all'anno, con un consumo di acqua pari a 300 milioni di metri cubi.

L'Associazione federale dell'industria alimentare e delle bevande tedesca ha calcolato, per un'inchie-

sta di FAZ, che per un litro di latte sono necessari fino a 1000 litri di acqua, per un chilo di formaggio occorrono 4.900 litri di acqua.

Non è escluso che la Germania farà per l'acqua quello che sta facendo ora per il gas: dove possibile, più risparmio. Vater Rhein intanto spera che piova più spesso: anche se il fiume più lungo della Germania è anche temuto per le inondazioni, dai tempi di Goethe quando nel 1809

scrisse la Ballata di Johanna Sebus che muore annegata nel fiume dopo aver messo in salvo la madre. Dal 1995 il rischio di inondazioni del Reno è stato ridotto drasticamente investendo fino a 10 miliardi di euro in misure preventive, con l'estensione di aree per la ritenzione idrica e piane alluvionali. Marc Daniel Heintz, portavoce della Commissione internazionale per la protezione del Reno che si occupa di ecologia, contattato

dal Sole24Ore ha spiegato che «l'acqua bassa è un fenomeno naturale». «La globalizzazione ha imposto navi più grandi che sono più vulnerabili all'acqua bassa ma la questione si pone in questi termini: è il Reno che deve adattarsi agli esseri umani oppure siamo noi che dobbiamo adattarci al fiume. Gli interessi economici possono essere riconciliati con quelli ecologici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il Reno, via fluviale più grande d'Europa

In 10 punti le acque del Reno sono a livelli minimi



### I SETTORI INDUSTRIALI

#### Basilea/Mulhouse/Friburgo

Industria chimica, alimentare, tessile e metallurgica

#### Strasburgo

Industria della cellulosa, alimentare, tessile e metallurgica

#### Reno-Ruhr Colonia, Düsseldorf, Duisburg

Industria petrolchimica, raffinerie, produzione di metalli e automobili, centri di servizi e commercio

#### Francoforte

Industria chimica, della gomma, elettrica e metallurgica, servizi

#### Reno-Neckar Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen

Chimica

#### Rotterdam

Cantieri navali, raffinerie, impianti chimici, industria metallurgica e automobilistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.