

## Collegamenti difficili con la Francia

# Frejus, stop ai tir dopo la maxi frana

## E adesso chiude il traforo del Bianco: oltre 3 mesi di lavori (e rischio caos)

Le immagini sono impressionanti. Sono le 17.15 di domenica e diversi video mostrano il costone di una montagna nella valle francese della Maurienne, in Savoia, franare provocando un gigantesco polverone. Grossi massi e detriti — per circa 700 metri cubi di roccia, secondo Afp — rotolano verso il basso, fermandosi miracolosamente a poche decine di metri dall'autostrada A43 e dalla parallela strada dipartimentale che costeggia la linea ferroviaria su cui transitano i treni, anche quelli ad alta velocità, tra Roma e Parigi. Adesso i collegamenti tra l'Italia e la Francia sono nel caos dato che, cautelativamente, la circolazione sulla linea ferroviaria e sulla A43 è stata sospesa.

Difficile dire quando riprenderà, forse domani o giovedì. Ma non è detto, tanto che in un cauto tweet il ministro dei Trasporti transalpino Clement Beaune parla di «diversi giorni» per il «ritorno alla normalità». Intanto ieri i Tgv e i Frecciarossa per l'Italia sono stati fermati alla stazione di Chambéry e poi sono tornati indietro e lo stesso è successo ai Tav per Parigi che a Modane hanno effettuato il «dietrofront» per Milano.

Già dal mattino il traforo del Frejus è stato chiuso ai mezzi pesanti, inevitabili le ripercussioni sul traffico lungo il tunnel del Monte Bianco la cui percorrenza è passata dalla normale mezz'ora a tre ore. Il Geie-Tmb, gestore italo-francese del Traforo, ha riaggiornato le previsioni stimando su entrambi i versanti tempi di attesa di almeno due ore fino a giovedì.

Problemi destinati a moltiplicarsi visto che lunedì prossimo il tunnel chiuderà al

traffico. Sarà il primo della lunga serie di stop — tutti sui 4 mesi, sino al 2040 — che durerà fino al 18 dicembre. Lo scopo, programmato a 60 anni dalla realizzazione dell'infrastruttura, è quello di riammodernare il tunnel.

Ora la speranza è che la galleria del Frejus possa consentire il transito del traffico anche ai mezzi pesanti prima di lunedì, in modo da non dover rischiare di variare l'iter dei lavori lungo la volta del Bianco. «Al momento non sono state assunte decisioni e non abbiamo variato i nostri programmi», ha spiegato all'Ansa Riccardo Rigacci, direttore di Geie-Tmb. «Trasporteremo merci che rischiano di restare sui piazzali, la situazione è drammatica» prevede Paolo Uggè, presidente di Confratsport. Marco Bussone, presidente Uncem (comunità montane) chiede al ministero dei Trasporti «di intervenire per differire i lavori sino alla risoluzione dell'emergenza in Maurienne».

Non solo. Il *Dauphiné libéré*, quotidiano della Savoia, racconta che ieri, sempre nello stesso punto, alle 7.10 c'è stata un'altra frana. E il sindaco del piccolo borgo montano di Freney, Roland Aveniere, polemizza: «L'autostrada non avrebbe mai dovuto transitare a quell'altitudine».

**A. Full.**  
**F. Ruf.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**l'Italia e la Francia sono nel caos dato che, cautelativamente, la circolazione sulla linea ferroviaria e sulla A43 è stata sospesa.**

ISCRIVITI

Difficile dire quando riprenderà, forse domani o giovedì. Ma non è detto, tanto che in un cauto tweet il ministro dei Trasporti transalpino Clement Beaune parla di «diversi giorni» per il «ritorno alla normalità». **Intanto ieri i Tgv e i Frecciarossa per l'Italia sono stati fermati alla stazione di Chambéry** e poi sono tornati indietro e lo stesso è successo ai Tav per Parigi che a Modane hanno effettuato il «dietrofront» per Milano. **Già dal mattino il traforo del Frejus è stato chiuso ai mezzi pesanti, inevitabili le ripercussioni sul traffico lungo il tunnel del Monte Bianco** la cui percorrenza è passata dalla normale mezz'ora a tre ore. Il Geie-Tmb, gestore italo-francese del Traforo, ha riaggiornato le previsioni stimando su entrambi i versanti tempi di attesa di almeno due ore fino a giovedì. Problemi destinati a moltiplicarsi visto che lunedì prossimo **il tunnel chiuderà al traffico. Sarà il primo della lunga serie di stop — tutti sui 4 mesi, sino al 2040 — che durerà fino al 18 dicembre.** Lo scopo, programmato a 60 anni dalla realizzazione dell'infrastruttura, è quello di riammodernare il tunnel.

**Ora la speranza è che la galleria del Frejus possa consentire il transito del traffico anche ai mezzi pesanti prima di lunedì, in modo da non dover rischiare di variare l'iter dei lavori lungo la volta del Bianco.** «Al momento non sono state assunte decisioni e non abbiamo variato i nostri programmi», ha spiegato all'Ansa Riccardo Rigacci, direttore di Geie-Tmb. «Trasporteremo merci che rischiano di restare sui piazzali, la situazione è drammatica» prevede Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto. Marco Bussone, presidente Uncem (comunità montane) chiede al ministero dei Trasporti «di intervenire per differire i lavori sino alla risoluzione dell'emergenza in Maurienne». Non solo. Il *Dauphiné libéré*, quotidiano della Savoia, racconta che ieri, sempre nello stesso punto, alle 7.10 c'è stata un'altra frana. E il sindaco del piccolo borgo montano di Freney, Roland Aveniere, polemizza: «L'autostrada non avrebbe mai dovuto

transitare a quell'altitudine».

### Tunnel del Monte Bianco: tre mesi di stop per 18 anni

La tempesta perfetta si è abbattuta sul sistema dei trasporti alle frontiere tra Italia e Francia. Il blocco dei mezzi pesanti al traforo stradale del Fréjus arriva infatti a ridosso di una data da tempo cerchiata in rosso. **Lunedì 4 settembre è prevista la chiusura di 15 settimane, per lavori, del principale itinerario alternativo, il tunnel del Monte Bianco.** Fino al 18 dicembre sarà chiuso. Tre mesi di stop per 18 anni. Oggi il 66% del volume complessivo d'importexport dell'Italia con i Paesi europei viaggia su strada, il 34% su ferrovia. Secondo quanto calcolato da Confindustria, **il blocco del Monte Bianco costerà 11 miliardi di euro.** «Penalizzare una zona così strategica per la produzione e per l'export vuol dire penalizzare l'Italia intera — dice Marco Gay —. Il presidente di Confindustria Piemonte è preoccupato. Infatti, sempre secondo calcoli di Confindustria, i 72 mesi di stop della circolazione provocheranno un calo del Pil del 9,8% in Valle d'Aosta, mentre il Nord-Ovest dovrà assorbire una flessione negativa del 5,4%.

### Lo stop del traforo ferroviario del Gottardo

Rimane invece chiuso a tempo **il traforo ferroviario del Gottardo, all'interno del quale l'11 agosto scorso è deragliato un treno.** Sedici carri sono usciti dai binari e uno di questi ha distrutto una delle porte che danno accesso ai tunnel di sicurezza, scavati per l'evacuazione dei passeggeri proprio in caso di incidente. L'opera, nata per avvicinare l'Europa mediterranea e quella a nord delle Alpi, è considerata la più grande infrastruttura del Vecchio Continente, una doppia galleria di 57 chilometri (la più lunga del mondo) [inaugurata il primo giugno 2016.](#) **Ora il collegamento sui due versanti delle Alpi per i passeggeri avverrà lungo la vecchia linea che richiede tempi di percorrenza più lunghi di oltre un'ora.** Resta, con tempi più dilatati, l'alternativa della galleria autostradale. «La situazione è preoccupante, il blocco dei trafori autostradale e ferroviario e la chiusura prevista del Monte Bianco — dice Paolo Foietta, presidente della commissione intergovernativa Italia-Francia per il collegamento ferroviario Torino-Lione — mostrano una fragilità che sarà superata solo con il nuovo tunnel di base (della Tav Torino-Lione, ndr) che ci metterebbe al sicuro da tali tipi di eventi sia in Alta Val di Susa che in Maurienne».

### In anificoltà anche il Brennero

**Situazione difficile anche per la linea ferroviaria del Brennero,** sulla quale transitano i treni internazionali Eurocity diretti in Italia e provenienti da Monaco di Baviera, **chiusa ieri sul versante austriaco (nel tratto tra Innsbruck e il passo del Brennero) per una frana.** Una colata di terra e sassi ha invaso i binari tra gli abitati di Steinach e il confine di stato. Inaugurata nel 1867, nacque come via di comunicazione interna dell'Impero austriaco ed è una delle più importanti vie di transito europee nella regione alpina e un asse di collegamento principale tra l'Europa settentrionale, centrale e meridionale. **In media 80 treni al giorno percorrono questa**

**tratta nelle due direzioni:** treni internazionali a lunga percorrenza, treni regionali e treni merci.

## I danni economici

Il Brennero, con 49,4 milioni di tonnellate di merce l'anno in import- export (35,6 milioni su strada e 13,8 via treno), **è il principale tra i valichi alpini:** precede Tarvisio con 27,8 milioni, Ventimiglia con 20,2 milioni e il Frejus con 13,8 milioni. Dal Monte Bianco transitano invece 9,7 milioni di merci l'anno, tutte su strada. **I danni economici conseguenti alla chiusura dei valichi alpini, che rappresentano la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo, italiani ed europei, sono notevoli.** L'Italia importa le materie prime per trasformarle e produrre beni finali, che viaggiano verso i mercati esteri. Con l'esclusione dei prodotti petroliferi, di tutto l'import/export dell'Italia con il mondo pari a 266 milioni di tonnellate, il 60% (oltre 170 milioni di tonnellate) si svolge con i Paesi europei e deve passare per l'arco alpino e i principali valichi: Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e San Gottardo, Brennero e Tarvisio.

29 agosto 2023 (modifica il 29 agosto 2023 | 12:24)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 [Leggi e commenta](#)

## CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Buonpertutti | Servizi | Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project

Codici Sconto | Corso di Inglese - Francese

Copyright 2023 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: CAIORCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicità

RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00

Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326 | ISSN 2499-0485

