

**TRASPORTO MERCI**

**Trafori, ipotesi rinvio  
chiusura del Monte Bianco**

Se il traforo del Fréjus non dovesse riaprire ai mezzi pesanti entro lunedì prossimo è un'ipotesi sul tavolo il rinvio della chiusura per lavori del tunnel del Bianco. Lo dicono le autorità francesi. — a pagina 14

**Il caos trafori**

Valichi, governo in campo  
«Tenere aperto il Bianco» — p.14

# Valichi, governo in campo «Tenere aperto il Bianco»

## Trasporti

**Riunione al Mit: dialogo con la Francia per rivedere tempi di chiusura del traforo**

**Sul Brennero si lavora per ricorso in Corte di Giustizia Ue contro i divieti austriaci**

**Per superare i problemi del Gottardo le compagnie ferroviarie merci organizzano itinerari alternativi**

**Marco Morino**

Il dossier valichi finisce sul tavolo del governo, con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini pronto a scendere in campo per individuare le soluzioni più efficaci. Anche dopo la parziale riapertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, la situazione dei passaggi alpini tra l'Italia e l'Europa resta critica.

Riavvolgiamo il nastro: domenica 27 agosto il maltempo ha provocato una caduta di massi e detriti dal lato francese del traforo del Fréjus, impedendo il transito di camion e treni. Chiusa anche la ferrovia internazionale tra Italia e Francia. Poiché si temono ulteriori smottamenti, non è possibile fare alcuna previsione sui tempi di riattivazione della linea. Intanto il valico del Brennero resta penalizzato dalle limitazioni imposte dall'Austria al transito dei Tir, mentre per oltre tre mesi il traforo del Monte Bianco rimar-

rà chiuso al traffico per lavori di manutenzione (4 settembre-18 dicembre 2023). Dopo che le autorità francesi hanno vietato la circolazione nella galleria stradale del Fréjus a tutti i veicoli con massa superiore alle 3,5 tonnellate, il traffico pesante si è riversato sul Monte Bianco: lunedì 28 agosto dal traforo sono transitati oltre 4 mila Tir, un numero che indica un sostanziale raddoppio rispetto alla normalità. Peraltro si tratta degli ultimi giorni in cui il traforo del Monte Bianco sarà agibile, a meno che non intervengano fatti nuovi a modificare la situazione.

E proprio di questo tema si è discusso nella riunione operativa convocata ieri mattina al Mit (ministero Infrastrutture e Trasporti). Una nota riassume gli esiti del vertice: su Fréjus e Monte Bianco è attivo un canale di dialogo con la Francia e la Società di Gestione per rivedere le tempistiche di chiusura del traforo e, nel medio termine, definire le modalità più idonee per i lavori di messa in sicurezza della galleria, spiega il Mit. Sul Brennero, «si lavora al ricorso in Corte di Giustizia Ue» contro i divieti unilaterali austriaci, a fronte dello stallo nel negoziato promosso dalla Commissione a causa dell'intransigenza di Vienna, sottolinea ancora il ministero.

Il mondo dell'autotrasporto, attraverso il presidente di Fai-Confrasperto Paolo Uggè (rappresenta circa 100 mila Tir), spinge per guadagnare tempo sul versante lavori nel traforo del Monte Bianco. Dice Uggè: «Vista la situazione straordinaria che stiamo attraversando, noi diciamo che la data del 4 settembre non deve essere vissuta come un dogma. Bene l'idea del mini-

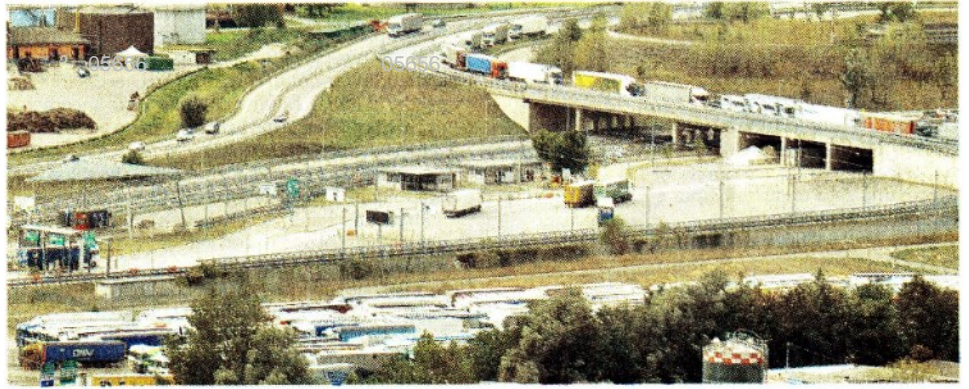
stro Salvini di intavolare, sul punto, un confronto con la Francia. Questo non è il momento giusto per simili interventi». E dalla Francia la segretaria generale della prefettura della Savoia, Laurence Tur, afferma che il rinvio dei lavori nel tunnel del Monte Bianco è «un'ipotesi sul tavolo». Da parte sua, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, osserva: «La frana in Francia e le ricadute sulla circolazione in Piemonte confermano ciò che il Piemonte sostiene da tempo, ovvero la necessità non più rinviabile di realizzare la seconda canna del Monte Bianco».

Intanto, le compagnie ferroviarie merci attive in Italia stanno offrendo alla clientela itinerari alternativi al corridoio del Gottardo. Ad avere riorganizzato parte dei servizi, in questo caso per limitare i transiti attraverso la galleria di base svizzera, è stata anche Mercitalia Logistics (Gruppo Fs), che ha spiegato di avere studiato «percorsi alternativi come la tratta Rheinhafen-Pomezia attraverso il Lötschberg/Sempione fino a Domodossola e la Duisburg-Padova attraverso il Brennero». Anche la compagnia tedesca Cargobeamer ha potenziato il servizio Domodossola-Kaldenkirchen attraverso la via del Lötschberg. Infine Lorenzo Zurino, presidente del Forum italiano dell'export, chiede al mi-



nistro Salvini un piano d'urgenza mirato alle esigenze delle imprese esportatrici e basato sul potenziamento del trasporto merci su ferrovia, che in Italia con il 10% ha una quota di mercato nettamente inferiore alla media europea (18%) e sulla modernizzazione del sistema portuale, un settore strategico che muove 500 milioni di tonnellate di merce ogni anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Coda ai confini.** Mezzi pesanti diretti al traforo del Monte Bianco: incombe la data di chiusura prevista per il 4 settembre

# Blocchi e divieti ai valichi in crisi il traffico a Nordest

Le limitazioni del Tirolo sul Brennero fanno aumentare il traffico a Tarvisio Uggè: «Così le imprese non riescono ad accedere ai mercati europei»

**L'agroalimentare tra i settori più colpiti: interessati due terzi dell'export**

**Giorgio Barbieri / PADOVA**

Dalle limitazioni al traffico lungo il Brennero imposte dal Tirolo all'interruzione della linea ferroviaria del Frejus, dall'aumento dei mezzi pesanti in transito sul Tarvisio alla chiusura da lunedì prossimo e per 15 settimane del tunnel del Monte Bianco. Il caos che in questi giorni si vive ai valichi alpini, attraverso i quali transitano ogni anno 170 milioni di tonnellate di merci, rischia di mandare in crisi anche il sistema dei trasporti a Nordest trasformandosi in una zavorra per l'export delle aziende del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia. «Così l'economia italiana subisce la difficoltà di accesso ai mercati europei», afferma il presidente di Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè.

I valichi alpini rappresentano infatti la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo, italiani ed europei. I principali passaggi per il traffico delle merci sono sette: Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e San Gottardo, Brennero e Tarvisio. Due dei quali, il Monte Bianco e il Sempione, sono rispettivamente solo autostradale e solo ferroviario. Gli altri cinque sono percorribili sia su gomma sia su treno.

La questione più spinosa riguarda il Brennero sul quale

il ministero dei Trasporti ha avviato una procedura di precontenzioso in Europa contro i divieti unilaterali decisi dall'Austria e dal Tirolo. Si tratta di limitazioni "a scacchiera" che consentono il passaggio solo ad orari prestabiliti, blocco del traffico notturno, limiti alla circolazione di determinate merci, divieto di uscire dall'autostrada, rispetto delle festività. Una situazione che si traduce in decine di chilometri di code per i tir italiani. Lungo il Brennero l'Italia esporta il 32% di tutto l'export verso l'Europa, con un interscambio di merce di circa 170 miliardi l'anno (30% viaggia su ferrovia).

Conseguenza non secondaria di questa situazione è l'aumento del traffico pesante in Friuli, al Tarvisio, dove si trova il secondo valico autostradale tra Italia e Austria e dove normalmente transitano 19 milioni di tonnellate di merci via autostrada e 8 via ferro. Secondo le prime stime l'aumento del traffico sarebbe quantificabile intorno al 15% dato che gli autotrasportatori sempre più spesso hanno preferito allungare le tratte piuttosto di rimanere incolonnati per ore tra la Provincia autonoma di Bolzano e il Tirolo austriaco.

«Il fluido attraversamento dell'intero arco alpino è una questione che merita di essere posta al centro dell'agenda politica nazionale, in quanto di cruciale importanza per il settore del trasporto e dell'industria italiana», afferma Riccardo Morelli, pre-

sidente dell'associazione imprese trasporti automobilistici, «siamo un Paese che intrattiene intensi scambi commerciali con gli Stati dell'UE e le Alpi rappresentano la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo, italiani ed europei». «Dal Brennero alla chiusura del Monte Bianco, con lo spostamento del traffico pesante al Frejus», aggiunge Uggè, «fra le limitazioni ai Tir da parte dell'Austria e i lavori di manutenzione ai trafori, l'economia italiana subisce la difficoltà di accesso ai mercati europei. Premesso che le manutenzioni sono necessarie, il governo porti immediatamente la questione all'attenzione della Ue e chiedi di poter utilizzare risorse per i settori economici particolarmente colpiti, da non assoggettare alle normative degli aiuti di Stato, o che siano aggiuntive rispetto a quelle a fondo perduto già previste dal PNRR».

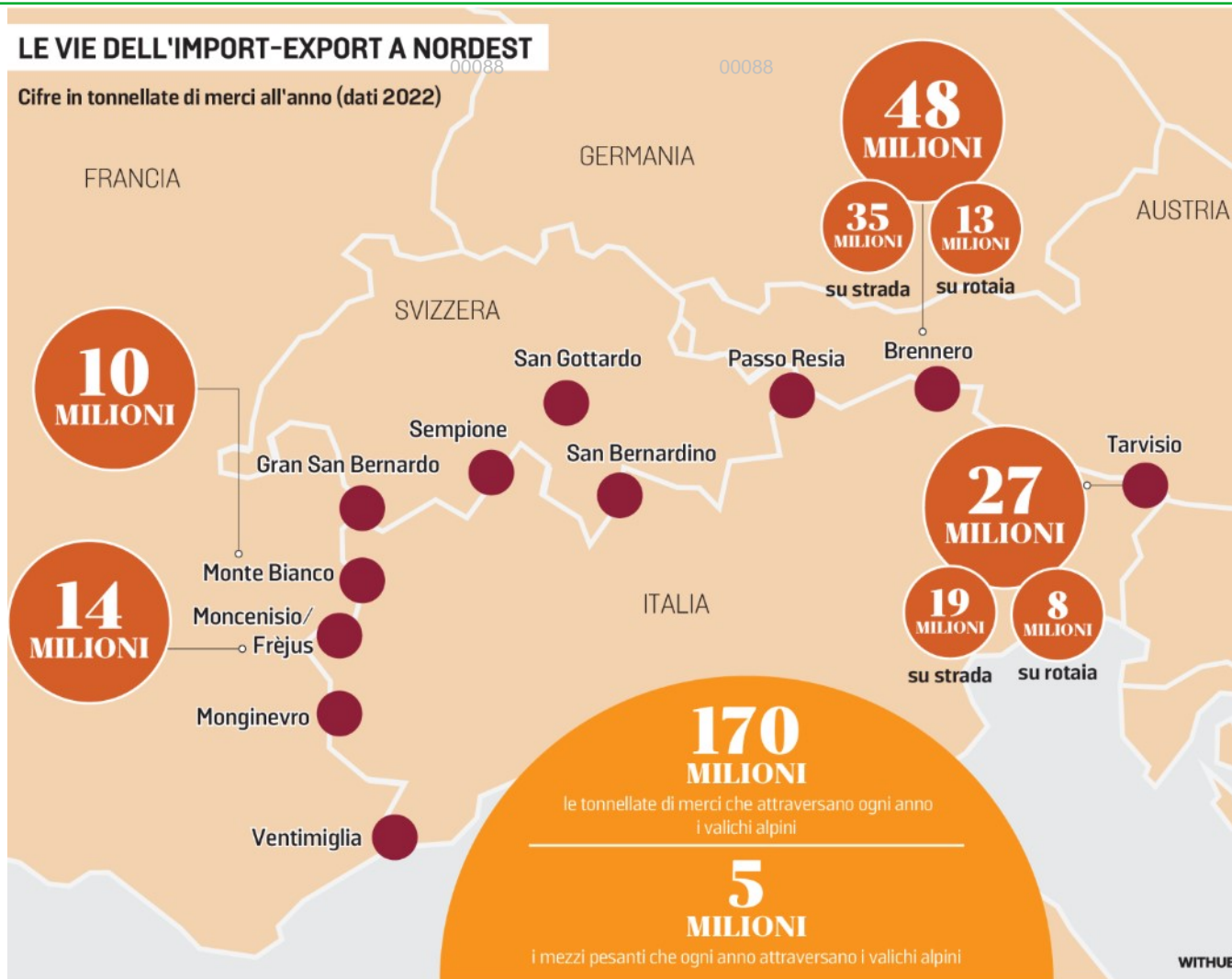
Tra i settori maggiormente colpiti da questa crisi dei trasporti c'è l'agroalimentare dato che quasi i due terzi delle esportazioni interessano i Paesi dell'Unione europea che vengono raggiunti principalmente attraverso i valichi alpini con l'88% delle merci che in Italia viaggia infatti su gomma. L'allungamento dei tempi di trasporto, sottolinea anche Coldiretti, preoccupa soprattutto per il transito delle merci deperibili in una situazione di forte concorrenza estera a partire dalla Spagna. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### LE VIE DELL'IMPORT-EXPORT A NORDEST

Cifre in tonnellate di merci all'anno (dati 2022)



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88



In alto Tir in coda al Brennero, sopra il a Tarvisio

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88