



Scatta l'allarme sui valichi alpini «L'Italia rischia l'isolamento»

Trasporti

I nodi critici al Monte Bianco e al Brennero, in questo caso sia su strada che su rotaia

Il 60% dell'import-export del Paese interessa l'Europa e passa attraverso le Alpi

Marco Morino

C'è una questione alpina che si sta imponendo all'attenzione generale. E con essa i pericoli che corrono le esportazioni italiane e, in generale, la competitività della nostra economia. Qualche giorno fa, è stato il viceministro delle **Infrastrutture**, Edoardo Rixi, parlando all'evento organizzato dal Sole 24 Ore sul Pnrr, a chiedere al governo di studiare con urgenza un piano per i valichi alpini, sia per la strada sia per la ferrovia, che consenta di gestire i traffici lungo le nostre direttrici principali. E ieri è toccato alle imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, rappresentate da Anita (Confindustria) rilanciare l'allarme sui valichi alpini, la cui rilevanza «è ancora sottovalutata e poco percepita dall'opinione pubblica».

Dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita, in un convegno organizzato a Roma: «L'Italia è un Paese privo di materie prime. Le importa per trasformarle e produrre beni finali, che viaggiano verso i mercati esteri. Con l'esclusione dei prodotti petroliferi, l'import/export dell'Italia con il

mondo è pari a 266 milioni di tonnellate. Di queste, il 60% (circa 160 milioni di tonnellate) interessa i Paesi europei e passa dall'arco alpino. I valichi rappresentano dunque la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo italiani ed europei».

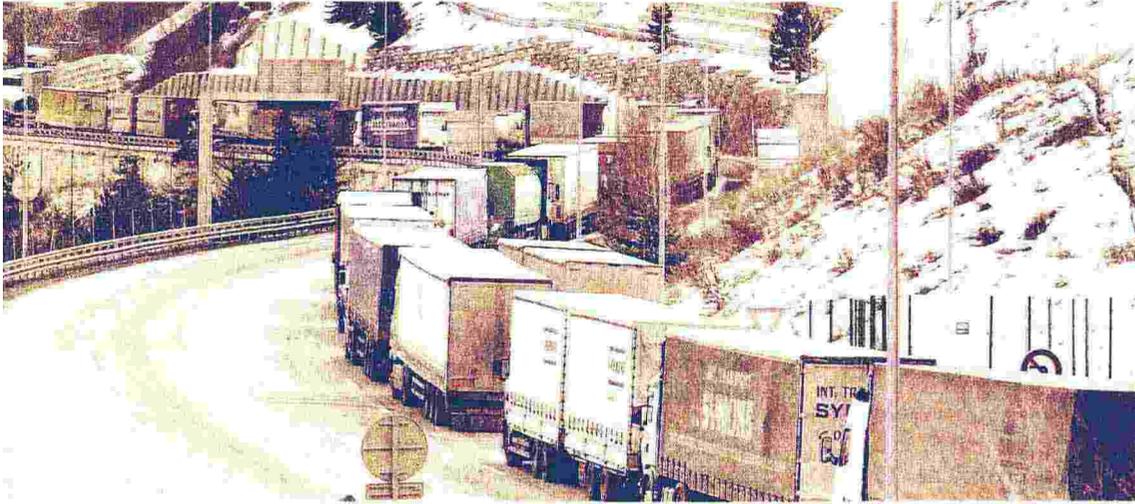
I principali passaggi per il traffico delle merci lungo l'arco alpino sono sette: Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e San Gottardo, Brennero e Tarvisio. Due dei quali, il valico del Monte Bianco e quello del Sempione, sono rispettivamente solo autostradale e solo ferroviario. Gli altri cinque sono percorribili sia su gomma sia su treno. A seconda del valico utilizzato, le merci possono raggiungere la Francia, la Svizzera o l'Austria e continuare poi il viaggio verso altre destinazioni in tutta Europa. Pensiamo alla Germania, alla Spagna, alla Gran Bretagna, al Benelux, alla Polonia. Oggi il 66% del volume complessivo d'import-export dell'Italia con i Paesi europei viaggia su strada, il 34% su ferrovia.

Ora però ai valichi alpini si vanno accumulando una serie di emergenze che rischiano di isolare l'Italia dal resto d'Europa. Lungo l'asse del Brennero, da anni è in corso un braccio di ferro tra Italia e Austria sulle limitazioni al transito stradale dei mezzi pesanti imposte in modo unilaterale dal Tirolo (particolarmente contestati dalle imprese italiane sono i divieti notturni ai Tir). Anita chiede un intervento risolutivo da parte della Commissione europea per il ripristino della libera circolazione delle merci. Intanto, sotto le montagne si scava per costruire la nuova galleria ferroviaria tra Fortezza e Innsbruck, futura alternativa su ferro al trasporto stradale.

Un'opera mastodontica i cui tempi di realizzazione restano però molto incerti: l'Italia procede come da programma, l'Austria invece è in ritardo con i lavori. Forse serviranno altri 10 anni per completare il tunnel. Poi è prevista la chiusura del tunnel stradale del Monte Bianco: tre mesi all'anno per i prossimi 18 anni per lavori di manutenzione. Prime chiusure già dal prossimo mese di settembre. L'Italia propone la costruzione di una seconda galleria, ma i francesi (in prima fila il sindaco di Chamonix) si oppongono a ogni ipotesi di raddoppio. Intanto, sulla Tav Torino-Lione i francesi, come gli austriaci per la galleria di base del Brennero, sono in ritardo rispetto all'Italia. In tutto questo, il valico di Ventimiglia rischia il collasso e pure il Gran San Bernardo andrà presto in manutenzione.

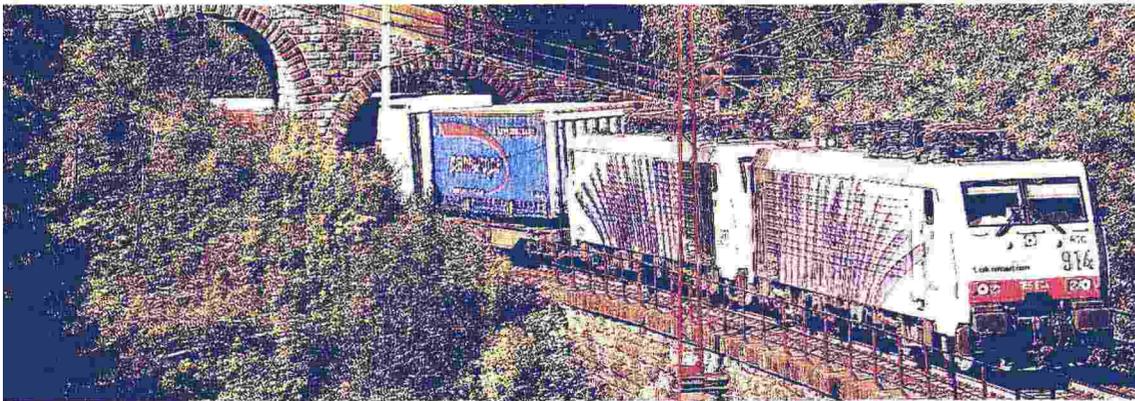
«Per questa ragione – osserva Baumgartner – pensiamo che sia necessario valutare se le **infrastrutture** esistenti o in corso di realizzazione, stradali e ferroviarie, saranno in grado di gestire in modo efficiente i flussi di merci attesi, oppure se non siano necessarie ulteriori **infrastrutture**. Penso alla molto discussa "Alemania" che collegherebbe il Veneto con la Baviera oppure alla dimenticata Milano-Ulm», che permetterebbe di collegare la Lombardia con la Germania attraverso la Svizzera. Il viceministro Rixi, in videocollegamento, osserva: «Abbiamo il dovere di garantire al nostro Paese una capacità logistica significativa, tenendo presente che l'autotrasporto resterà ancora per i prossimi 30-40 anni la modalità prevalente per la spedizione e la consegna delle merci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tir e treni.

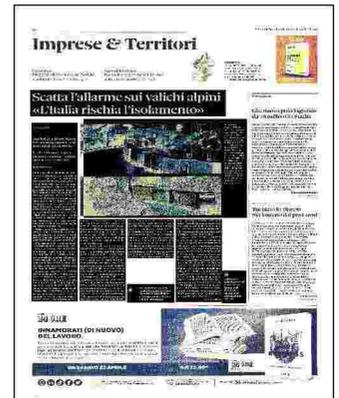
Oggi il 66% del volume complessivo dell'import-export dell'Italia con i Paesi europei viaggia su strada, il 34% su ferrovia. Tra i valichi alpini, il Brennero è in assoluto il corridoio attraverso il quale transitano i maggiori volumi di merce, sia per la strada sia per la ferrovia. Anche il valico di Tarvisio riveste una notevole importanza strategica, al pari del tunnel (solo stradale) del Monte Bianco



Baumgartner (Anita):
I valichi rappresentano la connessione fisica tra i mercati produttivi, italiani ed europei



OSTACOLI
Con l'Austria è in corso un braccio di ferro sui divieti alla circolazione dei Tir



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

185509