



ELIMINATO UN BALZELLO
 «Faremo noi gratis, come Ministero, ciò che fino a ieri faceva Art a spese degli autotrasportatori», come sempre Matteo Salvini (foto) alza i toni e prende a schiaffi Bruxelles e il Garante dei trasporti e delle infrastrutture. Sul 'gratis' poi ci sarà da discutere in fase di conversione del decreto Omnibus visto che i soldi non ci sono.

27 AGOSTO

Per la frana in Francia, a Saint-André en Savoie, l'accesso al traforo del Fréjus è vietato ai mezzi oltre i 6 metri e sopra le 3,5 tonnellate.

29 AGOSTO

Il traffico del Frejus dirottato al Monte Bianco causa la congestione del traforo e della rete autostradale del Piemonte. I camion si fermano a Ivrea.

1 SETTEMBRE

L'inizio dei lavori di ristrutturazione del traforo del Monte Bianco è posticipato con provvedimento congiunto del Ministro francese dei Trasporti, Clément Beaune, e di quello italiano, Matteo Salvini.

1 SETTEMBRE

«L'attraversamento dell'arco alpino è questione da porre al centro dell'agenda politica nazionale, così il presidente Anita, Riccardo Morelli.

2 SETTEMBRE

«Problemi che dovrebbero essere gestiti ben oltre i livelli nazionali», così il segretario di Assotir, Claudio Donati.



Si riparte. Anzi no

I VALICHI SONO CHIUSI

Una frana ferma il traffico pesante sul Frejus. Tutto si sposta verso il Monte Bianco. Disagi. Si rimanda la data di inizio dei lavori nel traforo. Emerge la fragilità del sistema dei valichi alpini, freno per l'autotrasporto e l'economia

È bastata una frana di fine estate, domenica 27 agosto, per ricordare non solo all'autotrasporto, del Fréjus è stato interdetto ai mezzi di lunghezza oltre i 6 metri e sopra le 3,5 ton. Emerge, il traffico pesante si è spostato al Monte Bianco, che però doveva chiudere dal 4 settembre per lavori. Dirottamento che in poche ore ha congestionato il traforo e la rete autostradale del Piemonte, con i camion fermi a Ivrea e dirottati a Ventimiglia.

La priorità viene data agli scambi commerciali tra Italia e Francia. Il Bianco non chiude

Beaune-Salvini

VIA IL CONTRIBUTO ART MA NON SI SA CHI PAGHERÀ

Il decreto Omnibus, approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 8 agosto, contiene l'esclusione dell'autotrasporto merci dalle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) e il conseguente esonero della categoria tra i soggetti obbligati a versare il contributo annuale.

«Un'ottima notizia per il nostro settore», commenta il presidente di Anita Riccardo Morelli, «Un sentito ringraziamento va al Ministro Salvini che l'ha proposta e fatta includere nel decreto Omnibus, dimostrando ancora una volta grande impegno per la tutela delle realtà imprenditoriali dell'autotrasporto».

Bene, si tralascia però il fatto che a Bruxelles ci tengano assai al ruolo delle Autorità indipendenti dagli esecutivi dei paesi Ue. A parte il fatto che qualcun altro dovrà pur pagare il contributo venuto meno (quello dell'autotrasporto, appunto), Salvini, da par suo, si è messo di traverso rispetto agli

obiettivi perseguiti dalla Commissione europea in tema di regolazione dei mercati. «Abbiamo fatto qualcosa che gli autotrasportatori aspettavano da tempo, eliminando il balzello, la tassa, il contributo annuale che le imprese di autotrasporto versavano all'Art. Faremo noi gratis, come Ministero, ciò

che fino a ieri faceva Art a spese degli autotrasportatori», ha tuonato Salvini. Peccato che con i chiari di luna che tirano in fatto di conti dello Stato, vedi anche le dichiarazioni del 'suo' ministro delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, fatte a Cernobbio il 3 settembre, quel 'gratis' sembra proprio suonare un po' stonato.

ANGOLO CIECO

Prima cosa educazione

Si deve sapere cosa vuol dire affiancare un mezzo pesante

All'indomani dell'ennesimo investimento mortale, avvenuto a Milano e costato la vita a una ciclista di 28 anni, agganciata da un autocarro in viale Caldara, vicino a piazza Medaglie d'Oro, in centro città, guidato da un camionista di 54 anni, indagato con l'accusa di omicidio stradale, interviene il presidente di Fai Paolo Uggè: «Ciò che si deve fare è chiaro: introdurre una modifica al Codice della strada, che preveda l'adozione in Italia e, per estensione, a livello europeo, di strumenti obbligatori atti a superare il problema dell'angolo cieco». Quindi, rendere obbligatorie le telecamere per consentire ai conducenti dei tir di avere la necessaria e completa visuale sulla strada.

«Ho scritto al consigliere del comune di Milano Mazzei, lo stesso che oltre a i sensori fece proposte intelligenti come i camion più leggeri e solo di notte. Gli ho chiesto se fosse mai stato su un camion Mi ha risposto, no. Il problema non lo risolvono con telecamere o sensori ma con l'educazione stradale. La maggior parte dei ciclisti circola fuori regola, a volte con cuffie, spesso senza luci». «Gli utenti della strada in fase di conseguimento di ogni tipo di patente, e anche prima di acquistare una bici o un monopattino, dovrebbero essere martellati con una corretta formazione». «Finché non ci sarà una educazione stradale che spieghi cosa vuol dire affiancare un mezzo pesante il problema non si risolverà».

Oscar Sandri

Stazioni di servizio e aree di sosta in prossimità del traforo sono letteralmente scoppiati per insufficienza degli spazi. Ativa, la società che gestisce la tangenziale di Torino, ha stimato una media di 11 mila veicoli in più al giorno e più della metà, 6.500, erano tir. Risultato per le aziende: tempi di consegna più lunghi, aumento dei costi per i mancati ricarichi dei mezzi, e pianificazioni rivoluzionate.

Beaune-Salvini rinviato i lavori al Bianco

A quel punto, il primo settembre è arrivato l'annuncio del rinvio dei lavori nel traforo del Monte Bianco. «Inizialmente programmati il 4 settembre», si legge nel comunicato congiunto, «l'inizio dei lavori di ristrutturazione della volta è stato posticipato a causa della

chiusura del tunnel del Fréjus ai mezzi pesanti. In linea con gli annunci fatti dal ministro francese dei Trasporti, Clément Beaune, e dall'omologo italiano, Matteo Salvini, la priorità viene data al mantenimento degli scambi commerciali tra Italia e Francia. Pertanto, il Traforo del Monte Bianco non chiuderà il 4 settembre e resterà aperto in funzione delle indicazioni che

saranno fornite dalle autorità competenti. Secondo informazioni fornite dai tecnici, attualmente il tempo necessario alla riapertura al traffico in tutta sicurezza della A43 e del traforo del Fréjus ai mezzi pesanti è previsto entro 8 giorni, se le condizioni tecniche e meteo-

logiche lo permetteranno».

Ma al di là dei tempi che saranno necessari per rimettere in sesto il Frejus e avviare i lavori al Monte Bianco, la vicenda ha fatto riemergere la centralità del problema dei valichi alpini, che resta sostanzialmente irrisolto, con l'altra criticità del Brennero.

«Anita apprezza le iniziative che il Ministro Salvini ha intrapreso sulla situazione dei valichi alpini per gestire le criticità legate alla chiusura del Bianco, con le sue ripercussioni soprattutto sui

traffici al Frejus, e sulle limitazioni unilaterali imposte dal Tirolo lungo l'Asse del Brennero», afferma il neopresiden-

Invitiamo Salvini a valutare l'attivazione di un corridoio straordinario con la Svizzera

Riccardo Morelli

te di Anita, Riccardo Morelli. «Il fluido attraversamento dell'intero arco alpino è questione che merita di essere posta al centro dell'agenda politica nazionale, in quanto di cruciale importanza. Siamo un paese che intrattiene intensi scambi commerciali con gli stati Ue e le Alpi rappresentano la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo, italiani e europei».

Sul Brennero interverrà la Corte di giustizia

La questione è molto sentita da Anita, che solo pochi mesi fa aveva organizzato il convegno 'Le Alpi al centro delle politiche di trasporto per la competitività dell'economia italiana' proprio per discutere dei delicati equilibri che governano la mobilità delle merci sull'arco alpino. I recenti eventi (inclu-

so il deragliamento del treno al San Gottardo e le annose restrizioni sul corridoio del Brennero su cui appare ormai improcrastinabile il ricorso alla Corte di giustizia europea) dimostrano la fragilità del trasporto internazionale su tutto l'arco alpino. «Abbiamo un problema serio da affrontare per garantire gli interscambi», aggiunge Morelli, «e bene ha fatto Matteo Salvini ad affrontare il tema a 360 gradi, guardando al versante francese e a quello austriaco. Lo invitiamo a valutare l'attivazione di un corridoio straordinario con la Svizzera quantomeno per gestire situazioni di emergenza come

OK A MAREBONUS E FERROBONUS

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il ministero dell'Economia hanno rilasciato il nuovo regolamento sul Marebonus e il testo definitivo sul Ferrobonus. Lo ha reso noto il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, sottolineando le modalità di ripartizione e erogazione di risorse a favore delle imprese di autotrasporto conto terzi che utilizzano le autostrade del mare, e è un passo avanti finalizzato al miglioramento della catena intermodale strada-mare per favorire la decongestione della rete viaria e la riduzione degli impatti negativi sul traffico mediante il maggior utilizzo di servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax». Nel mese di settembre sarà convocato un incontro con gli operatori del comparto per discutere sul merito delle necessità di due strumenti fondamentali per sostenere il trasporto intermodale, favorendo la decongestione delle strade.



PRIMO SPONSOR DI SALVINI
«Anita apprezza le iniziative di Salvini», dichiara il neopresidente Riccardo Morelli (foto) a proposito del Monte Bianco e del Brennero. E ancora, «Un sentito ringraziamento al Ministro», dopo che il contributo Art è stato tolto.

pagando il prezzo degli errori e dei ritardi commessi in passato. Accogliamo con una punta di ottimismo l'episodio di collaborazione tra Italia e Francia (al Bianco)».

Battaglia decisiva per la nostra economia

A intervenire è anche il Presidente Fai Paolo Uggè, che non perde l'occasione per ricordare di essersi occupato della vicenda in tempi non sospetti. «Ricordo che l'inizio della battaglia risale a quando il governo Amato e il ministro Bersani accettarono la Convenzione delle Alpi e il Protocollo trasporti. Col rischio di ridurre la competitività delle nostre merci, impendendo loro di arrivare sui mercati europei. Dopo tanti ministri chiacchieroni e inconcludenti, Salvini ha dato una svolta alla vicenda, coinvolgendo il ministro tedesco. La posizione dell'Austria sarà oggetto di verifica da parte della Commissione europea, che dovrebbe aprire procedura di infrazione contro il governo austriaco. Oggi ancor di più per il troppo evidente motivo che, per altre ragioni di sicurezza e manutenzione, le merci trasformate o prodotte in Italia faticano a raggiungere i mercati europei. Questa è una battaglia decisiva per la nostra economia e per le attività di trasporto».

Riccardo Venturi