



La Francia rischia di perdere i fondi UE per la Torino-Lione



Hannibal potenzierà a febbraio il treno fra Melzo e Rotterdam



Più concreta la riapertura della ferrovia Santhià-Arona per le merci



DB Group annuncia treni blocco tra Cina e Italia



La ferrovia AV Salerno-Reggio Calabria torna alla casella di partenza

Danni fino a 165 milioni per chiusure e vincoli sui valichi ferroviari

Lunedì, 4 Dicembre 2023 16:03

di Redazione



Foto: FFS

Le chiusure parziali o totali dei due grandi assi ferroviari con l'Europa, vale a dire il Frejus e il Gottardo, costano molto care agli operatori italiani ed europei del trasporto merci. Per le aziende attive lungo questi corridoi **si stima un impatto negativo fino a 165 milioni di euro**. L'indagine porta la firma di Andrea Giuricin, docente per i corsi di economia dei trasporti all'Università di Milano Bicocca, ed è stata rilanciata dall'agenzia online specializzata RailFreight che fa parte del gruppo olandese ProMedia.

Il dato prima riportato riguarderebbe solo gli operatori del trasporto merci ferroviario, ma **l'impatto si estende a tutto il sistema economico nazionale** anche se è difficile arrivare a una stima sui costi allargati. La maggior parte delle perdite, ipotizzate in 32 milioni di euro, si riferisce alla chiusura della ferrovia del Frejus in seguito alla frana che si è abbattuta il 27 agosto 2023 sul lato francese in località La Praz.

Per quanto riguarda la galleria del San Gottardo, l'impatto negativo potrebbe essere vicino ai 15 milioni di euro. Sul corridoio italo-svizzero si era arrivati a una chiusura totale della ferrovia per una quindicina di giorni, poi il transito all'interno del tunnel di base è ripreso ma con notevoli limitazioni in quanto si svolge solo utilizzando una delle due canne del traforo, quella non coinvolta dallo svio del treno merci del 10 agosto 2023.

Le perdite prima stimate sono quelle dovute a un impatto immediato, ma se si facesse **riferimento al lungo periodo** si potrebbe arrivare a superare i 140 milioni di euro. Questa cifra si giustifica con il fatto che la clientela, costretta nel frattempo a rivolgersi al trasporto su gomma, difficilmente torna automaticamente e in modo spontaneo alla ferrovia una volta eliminati chiusure e ostacoli sui binari. Spesso in questo caso, è una clientela persa o comunque difficile da recuperare.

La situazione appare particolarmente critica per la Torino-Lione, il principale valico di frontiera ferroviario tra Italia e Francia, già penalizzato da limiti infrastrutturali soprattutto legati al transito nella galleria storica. Dopo aver faticosamente fatto partire un servizio di autostrada viaggiante e di trasporti intermodali tra Torino Orbassano e Aiton e rivolto soprattutto alle cisterne e alle merci pericolose, il blocco totale della linea transfrontaliera rischia di trasformarsi in un colpo mortale anche per la gestione economica della società Aifa che lo gestisce. Ovviamente tutto questo non sarebbe successo se fosse operativo e in esercizio il nuovo corridoio ad alta capacità con il tunnel di base del Moncenisio.

La situazione appare **più gestibile sul fronte del Gottardo** anche per l'efficienza manifestata dal gestore delle ferrovie svizzere nell'organizzare l'inoltro dei treni merci in blocco a plotone. Ma anche in questo caso si avverte la mancanza di validi itinerari alternativi, in quanto il valico esistente del Sempione non ha grandi margini di capacità, oltre a presentare vincoli strutturali come i limiti della galleria elicoidale di Varzo, mentre in Svizzera il tunnel di base del Lötschberg resta per due terzi a binario singolo.

Piermario Curti Sacchi



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? **Iscriviti alla nostra Newsletter** con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. **Gratuita e NO SPAM!**