



9° FORUM INTERNAZIONALE
DI CONFTRASPORTO

Il sistema dei valichi alpini.

Tra manutenzioni, frane e divieti,
quale impatto sui servizi di
trasporto?

Roma, 14.10.2024

**PANEL «Accessibilità infrastrutturale
per la competitività del Paese»**



UNIONTRASPORTI

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

- DIMENSIONE TEMPORALE
- DIMENSIONE TERRITORIALE
- DIMENSIONE ECONOMICA

QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI

- TRAFFICI STRADALI E FERROVIARI
- CRITICITA', CHIUSURE E PROSPETTIVE

IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI

- IL CASO DEL "TUNNEL DEL MONTE BIANCO"
- IL CASO DI "RASTATT" LUNGO IL CORRIDOIO RENO-ALPI
- IL CASO DEI "DIVIETI TIROLESII" AL BRENNERO
- IL CASO DEL "PONTE LUEG" AL BRENNERO



LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

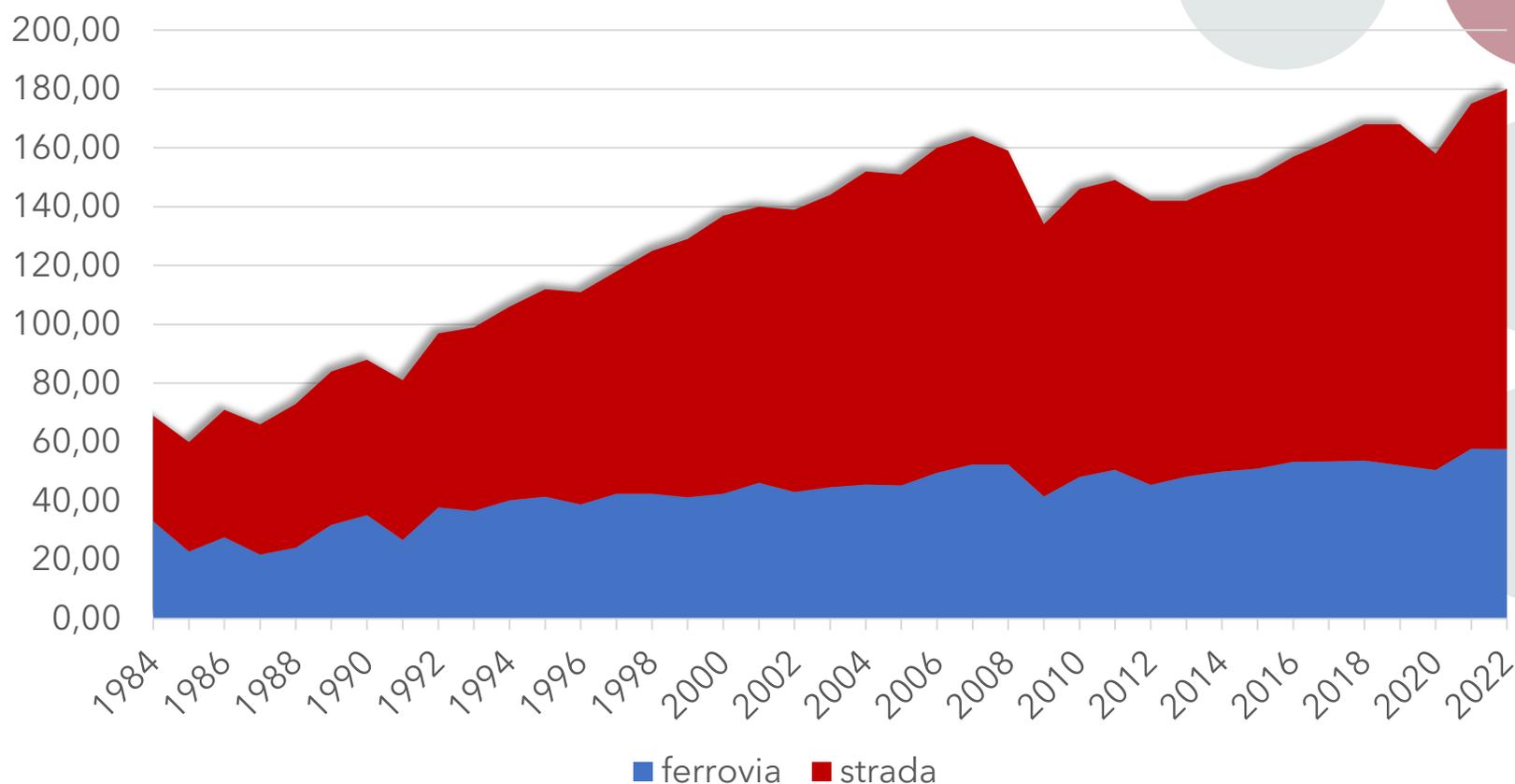
DIMENSIONE TEMPORALE: COME SONO EVOLUTI I TRAFFICI?

Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni annuali).

Se la ferrovia, in questi quasi 40 anni, ha avuto una **crescita annua dell'1,9%**, il traffico alpino su strada è cresciuto **oltre 3 volte più veloce** (+6,2% annuo).

Il traffico si è velocemente **spostato ad est** con le relazioni Italia-Austria che pesano oltre il 50%, a fronte di una contrazione Italia-Francia (26%).

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO NEGLI ULTIMI 40 ANNI (valori in milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

DIMENSIONE TEMPORALE: QUANTI ANNI HANNO GLI ATTUALI TUNNEL?

ETA' DEI TUNNEL FERROVIARI E STRADALI LUNGO L'ARCO ALPINO



Mont-Cenis	1871
Lötschberg	1913
Simplon	1906
Gothard	1882
Tauern	1909
Brenner	1867



Fréjus	1980
Mont-Blanc	1965
Grand-Saint-Bernard	1964
Gothard	1980
San Bernardino	1967
Tauern	1975



Lötschberg	2007
Gothard	2016
Ceneri	2020
➔ Fréjus	2032
➔ Brenner	2032

DIMENSIONE TEMPORALE: DA QUANTI ANNI SI PARLA DI VALICHI ALPINI?

UNA QUESTIONE "STORICA"...

«Il **Piano Generale dei Trasporti nel 1986** ribadì che l'analisi effettuata sui vincoli posti dall'arco alpino nelle relazioni tra il nostro Paese e l'intero sistema degli altri Paesi dell'Europa era **talmente grave da imporre, come priorità di base, proprio la realizzazione di nuovi valichi e l'ammodernamento di quelli (sempre pochi) esistenti**. Ricordo che i lavori del Piano imposero la realizzazione di un nuovo tunnel ferroviario Torino – Lione, imposero il completamento funzionale del Sempione, imposero la realizzazione del Gottardo e del Brennero».

Ercole Incalza

- La **lungimiranza** di chi quasi 40 anni fa (i lavori del Piano Generale dei Trasporti cominciarono nel 1984) pose come obiettivo chiave la realizzazione di quattro nuovi valichi
- Il **ruolo della Unione Europea** nel garantire le adeguate coperture per portare a compimento le opere in corso sui valichi
- La **necessità di ricorrere a scelte "ridondanti"** sapendo che in assenza di alternative ai transiti lungo l'arco alpino il danno è elevatissimo ed è un danno non ipotizzato ma realmente sperimentato in più occasioni
- L'interesse nell'accedere in Europa e l'interesse dell'Europa ad accedere nel bacino del Mediterraneo rappresenta la **reciproca convenienza non di un singolo Paese ma della intera Unione Europea**; una convenienza che non può essere soggetta a discutibili analisi costi benefici

DIMENSIONE TERRITORIALE: QUESTIONE LOCALE, NAZIONALE O EUROPEA?



- LA QUESTIONE VALICHI NON È UNA QUESTIONE BILATERALE FRA L'ITALIA E LA FRANCIA, FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA, FRA L'ITALIA E L'AUSTRIA E COSÌ VIA. SI TRATTA DI UNA **QUESTIONE COMUNITARIA**, PERCHÉ TOCCA DUE DELLE QUATTRO LIBERTÀ FONDAMENTALI SULLE QUALI È COSTRUITO IL MERCATO INTERNO
- PER IL SISTEMA DELLA LOGISTICA, ANCHE SE OGNI VALICO ALPINO HA LE SUE PECULIARITÀ, I VALICHI VANNO VISTI COME UN **UNICO SISTEMA DI CONNESSIONE DELLA NOSTRA ECONOMIA CON IL RESTO D'EUROPA**
- NUMEROSI VALICHI RAPPRESENTANO **NODI FONDAMENTALI DELLA RETE TEN-T**, MOTIVO PER CUI DIVERSE OPERE (COME I TUNNEL DI BASE DEL FREJUS E QUELLO DEL BRENNERO) SONO COFINANZIATI DALL'UNIONE EUROPEA

DIMENSIONE ECONOMICA: IL VOLUME DELL'INTERSCAMBIO

A fronte di un interscambio commerciale con i Paesi dell'Unione europea di **poco meno di 220 milioni di tonnellate di merci** (che superano i 230 milioni se aggiungiamo UK e Svizzera), quasi 184 milioni sono relativi ai primi 10 partner commerciali dell'Italia. Se aggiungiamo il partner Svizzera, l'interscambio con questi 11 paesi raggiunge **190 milioni di tonnellate (oltre l'80% del totale)**.

Dalle statistiche Coeweb Istat, al netto della modalità non dichiarata, **l'83% di queste merci si muove lungo gli assi terrestri** e quindi attraversa i valichi, con la **modalità ferroviaria che copre l'11%** delle movimentazioni.

	Interscambio (mln tonn)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Francia	48,5	71,8%	9,0%	19,1%	0,1%	0,1%
2. Germania	42,5	85,0%	12,7%	2,2%	0,1%	0,0%
3. Spagna	20,3	61,0%	1,4%	37,5%	0,0%	0,1%
4. Austria	15,7	79,6%	19,6%	0,8%	0,0%	0,0%
5. Paesi Bassi	14,0	63,5%	5,0%	31,3%	0,1%	0,1%
6. Slovenia	10,4	55,4%	17,0%	27,6%	0,0%	0,0%
7. Belgio	9,0	76,5%	3,7%	19,7%	0,1%	0,1%
8. Polonia	8,6	93,6%	3,1%	3,2%	0,0%	0,1%
9. Ungheria	7,5	58,3%	40,5%	1,2%	0,0%	0,0%
10. Regno Unito	7,4	31,0%	5,9%	62,0%	1,0%	0,1%
TOP 10	183,9	72,1%	11,0%	16,8%	0,1%	0,1%
12. Svizzera	6,1	79,3%	19,4%	0,1%	0,0%	1,2%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

DIMENSIONE ECONOMICA: IL VALORE DELL'INTERSCAMBIO

Se parliamo di valore delle merci, l'interscambio commerciale con i Paesi dell'Unione europea vale **oltre 660 miliardi di euro** (che diventano **746 miliardi** se aggiungiamo UK e Svizzera). I primi 10 partner commerciali dell'Italia cubano oltre 610 miliardi di euro, che diventano 626 aggiungendo la vicina Slovenia.

Al netto della modalità non dichiarata, la quota di interscambio commerciale in valore che si **muove su strada e ferrovia (attraverso quindi i valichi) supera l'87%** che corrisponde a **circa 550 miliardi di euro**. In questo caso, la quota in capo alla **modalità ferroviaria scende al 4,3%**.

	Interscambio (mld euro)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Germania	168,5	89,0%	7,8%	1,0%	2,0%	0,2%
2. Francia	111,2	80,1%	3,2%	6,0%	2,1%	8,6%
3. Spagna	62,6	78,8%	1,7%	18,2%	1,3%	0,1%
4. Paesi Bassi	55,2	85,3%	2,9%	9,0%	1,9%	0,9%
5. Svizzera	49,6	81,3%	2,5%	0,1%	1,8%	14,3%
6. Belgio	48,5	86,6%	1,5%	7,5%	4,3%	0,1%
7. Regno Unito	35,6	54,3%	2,9%	31,9%	9,8%	1,1%
8. Polonia	33,6	95,9%	2,6%	1,0%	0,4%	0,2%
9. Austria	28,5	86,4%	8,7%	0,4%	0,4%	4,1%
10. Romania	19,0	83,6%	2,1%	13,0%	1,3%	0,0%
TOP 10	612,2	83,3%	4,3%	7,0%	2,3%	3,1%
13.Slovenia	13,8	85,4%	3,9%	5,4%	1,8%	3,5%

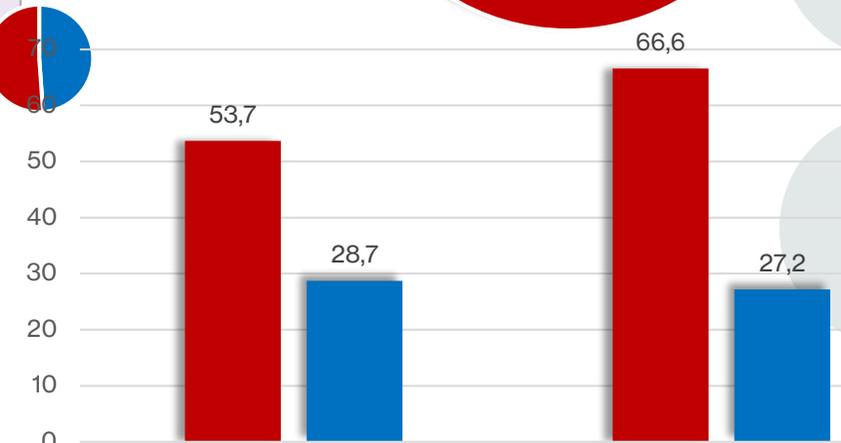
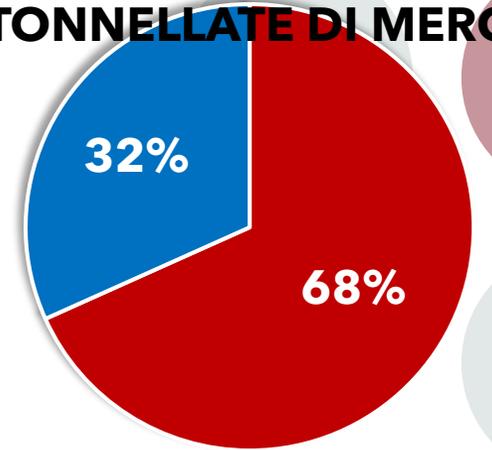
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat



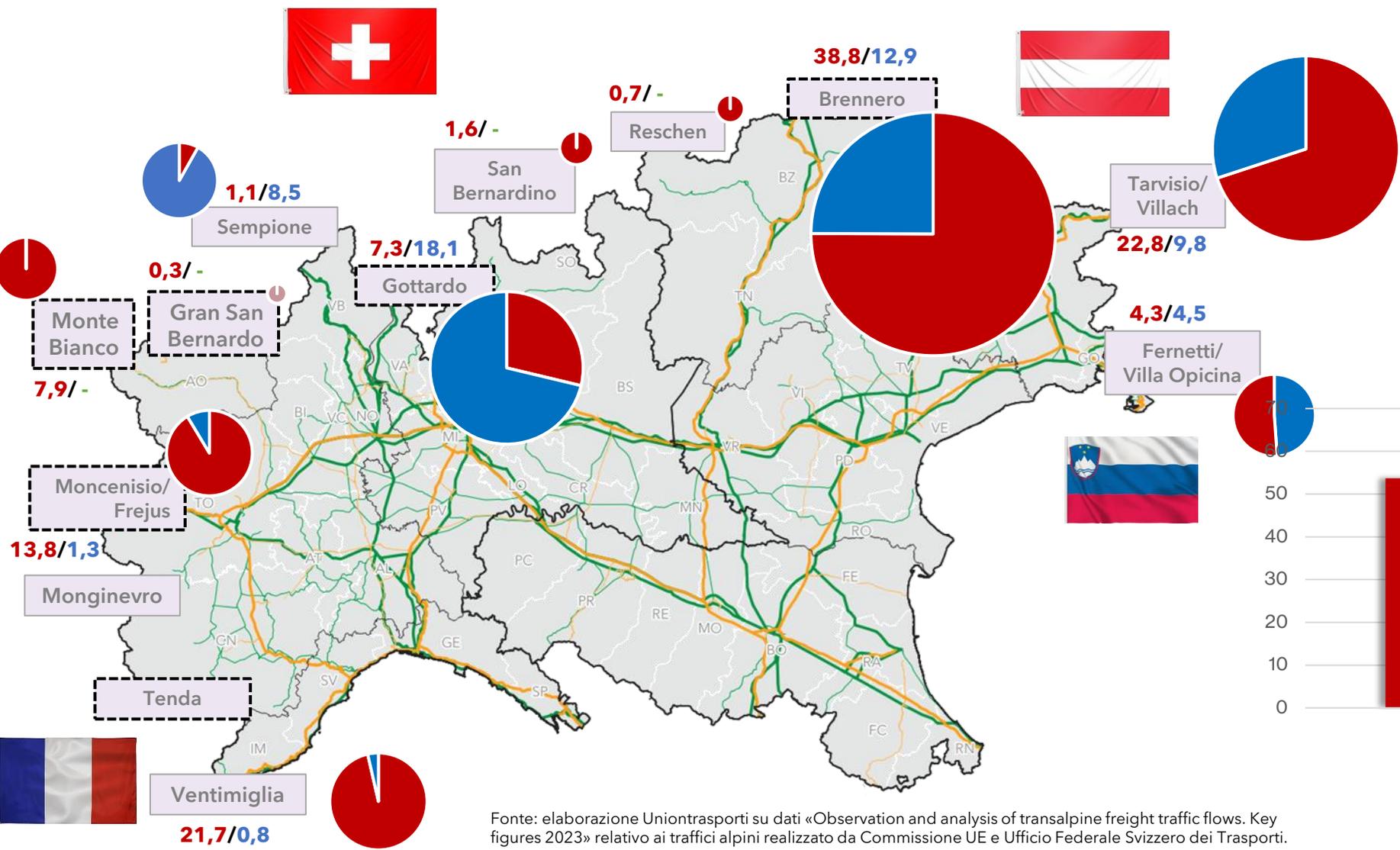
QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI

QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2023

QUASI 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE



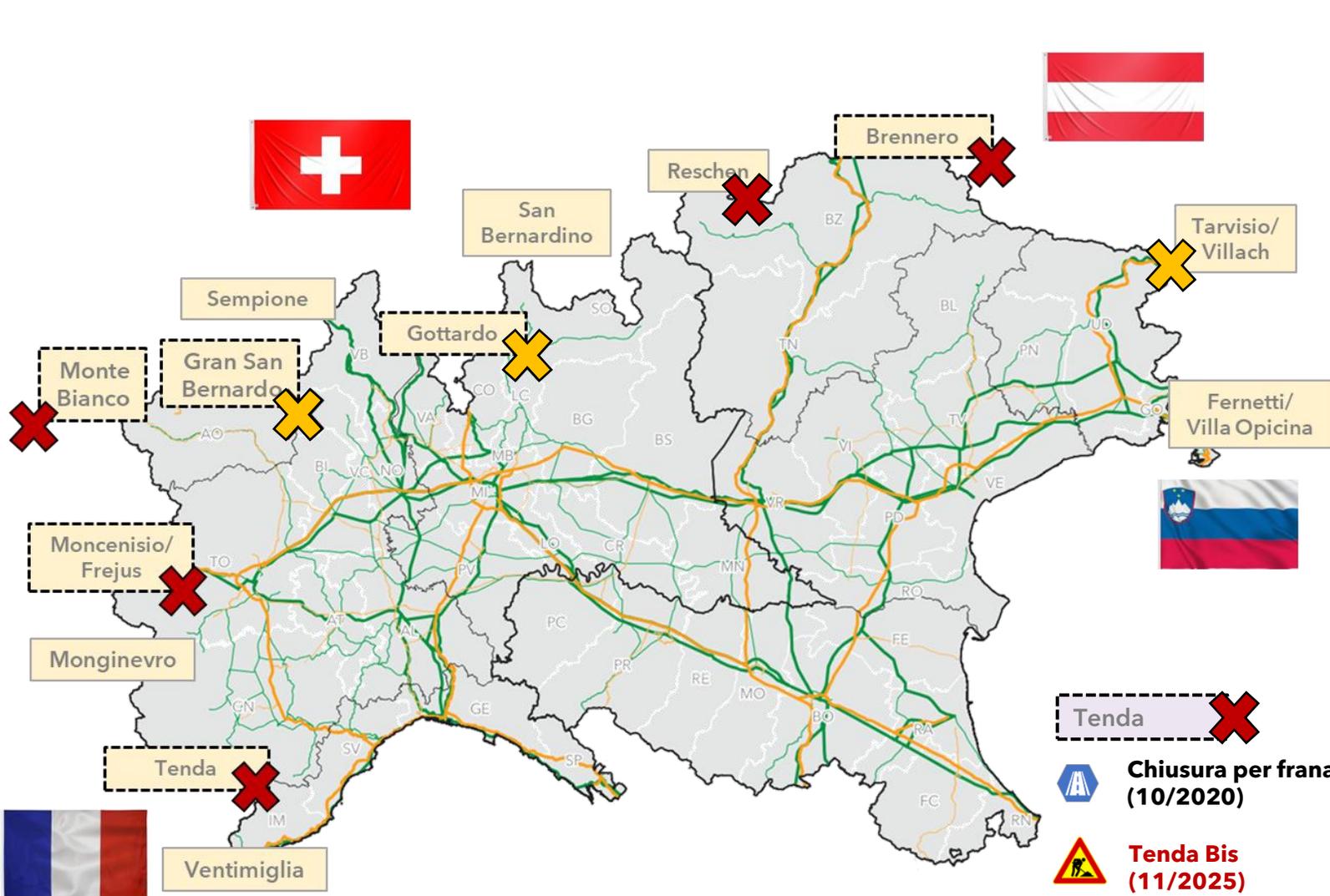
■ Strada ■ Ferrovia
Nord Ovest 46,8% vs Nord Est 53,2%



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Observation and analysis of transalpine freight traffic flows. Key figures 2023» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti.



QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: CRITICITÀ, CHIUSURE E PROSPETTIVE



- Moncenisio/Frejus**
 - Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a marzo 2025
 - Senso unico alternato (10/2024)
- Torino-Lione** (12/2032)
- Raddoppio tunnel Frejus** (12/2024)
- Monte Bianco**
 - Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni - 2024)
- Gran San Bernardo**
 - Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)
- Passo Resia**
 - Chiusura Strada Statale (10/2024 - 12/2024)
- Gottardo**
 - Chiusura per deragliamenti (08/2023) e riapertura a pieno regime a settembre 2024
 - Chiusura per danni alla soletta (09/2023)
- Raddoppio tunnel Gottardo** (2029)
- Tenda**
 - Chiusura per frana (10/2020)
 - Tenda Bis (11/2025)
- Brennero**
 - Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)
 - Manutenzione Ponte Lueg (1/2025 - 12/2028)
- Galleria di Base BBT** (2032)



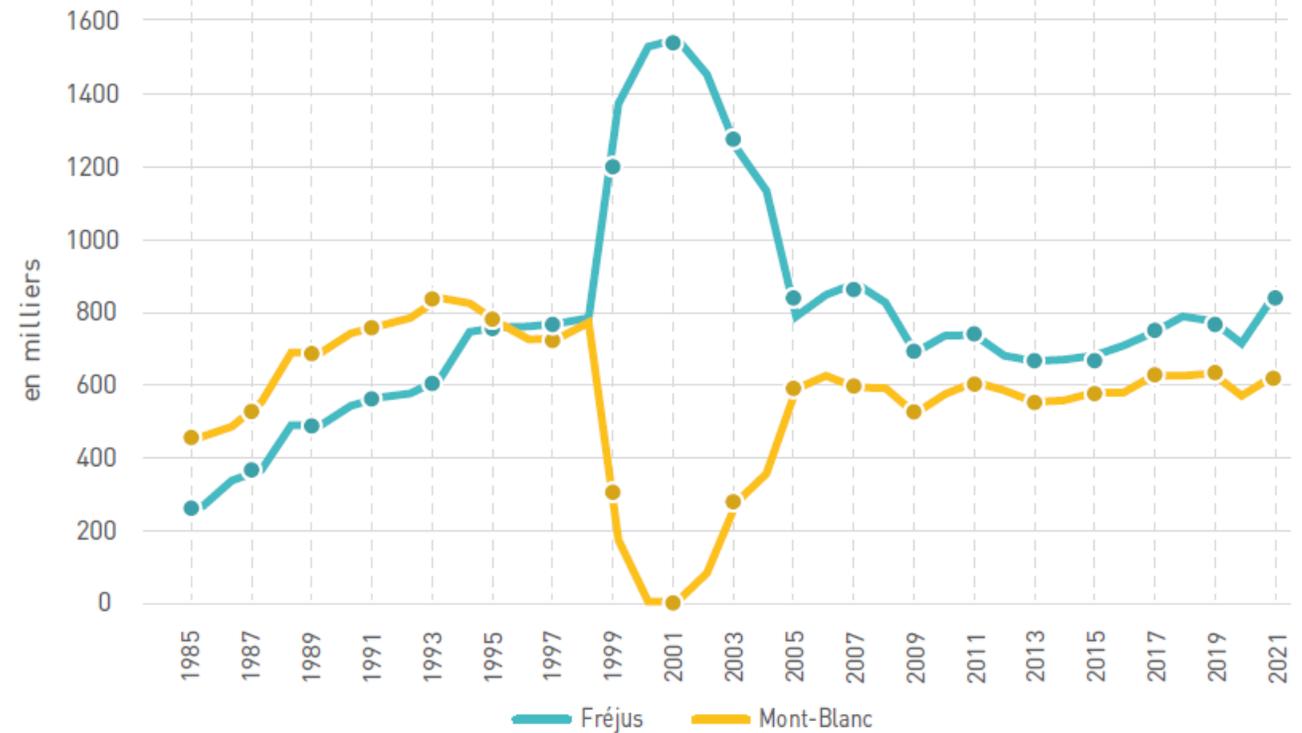
IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI

IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEL "TUNNEL DEL MONTE BIANCO"



I transiti (veicoli leggeri e pesanti) lungo il TMB sono **4.600** al giorno , circa **1,7 milioni all'anno**; lo stop previsto per problemi manutentivi sarà di tre mesi all'anno per 18 anni e, secondo calcoli di **Confindustria**, produrrà un calo del Pil del **9,8 per cento** in **Valle d'Aosta** e nell'intero nord-ovest del **5,4 per cento**. **Quindi un impatto stimato di 11 MILIARDI di euro in 18 ANNI.**

Durante la chiusura del TMB dal marzo 1999 al marzo 2002, **gran parte del traffico si è trasferito al tunnel del Frejus.**



Sources : DG MOVE / OFT, SFTRF, ATMB

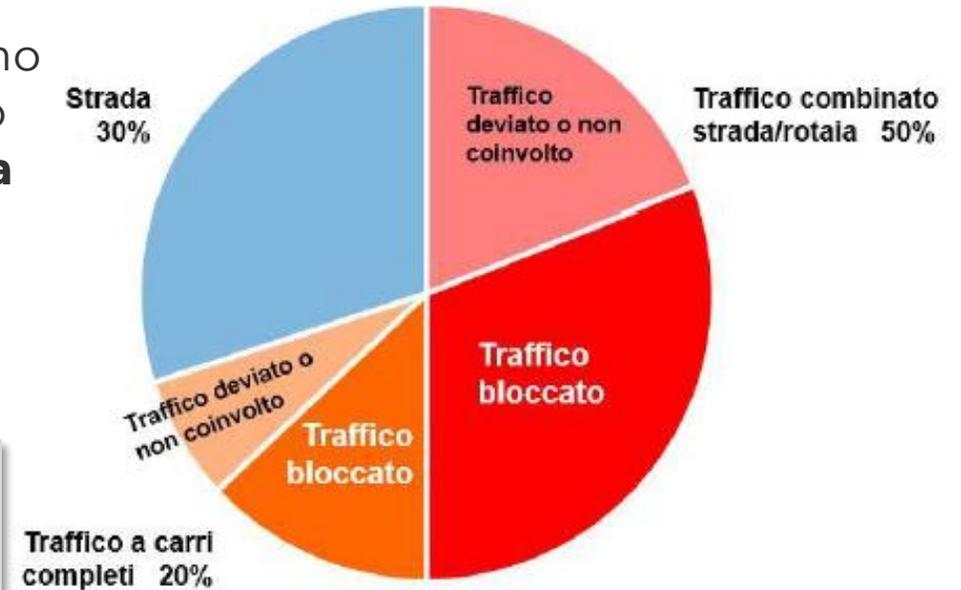
IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DI "RASTATT" LUNGO IL RENO-ALPI

Per l'operatore Hupac, la **chiusura totale di sette settimane** della linea del Reno presso Rastatt ha significato una **perdita di oltre 30mila spedizioni**, nonostante l'attivazione di una serie di deviazioni su altre linee.

IMPATTO

Oltre 2 mld euro (969 mln per imprese ferroviarie, 771 mln per imprese produzione, 308 mln per il danno infrastrutturale)

Nonostante deviazioni e alternative, **circa il 45% del volume** del traffico merci Europa-Italia via Svizzera è **rimasto bloccato**



Modal split sull'asse nord-sud via CH e impatto Rastatt (base: UFT, 2016)

Mercati coinvolti: UK-NL-BE-DE-DK-SE-IT

IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEI "DIVIETI TIROLESIS" AL BRENNERO

- **L'asse autostradale** - sul versante austriaco - presenta una capacità ampiamente limitata dai numerosi divieti imposti unilateralmente dal Land Tirolo. Uniontrasporti ha stimato che il **50% della capacità teorica annuale dell'autostrada è inutilizzabile** (ipotizzando un potenziale utilizzo h24), limitata dal divieto notturno (32%), da quello del weekend (16%), da divieti specifici per alcuni mezzi pesanti e dal sistema di dosaggio (2%).
- Il traffico commerciale è quindi «costretto» a utilizzare l'infrastruttura solo nelle ore diurne dei giorni feriali, creando **maggiore congestione, maggiore inquinamento, maggiore rischi di incidenti.**



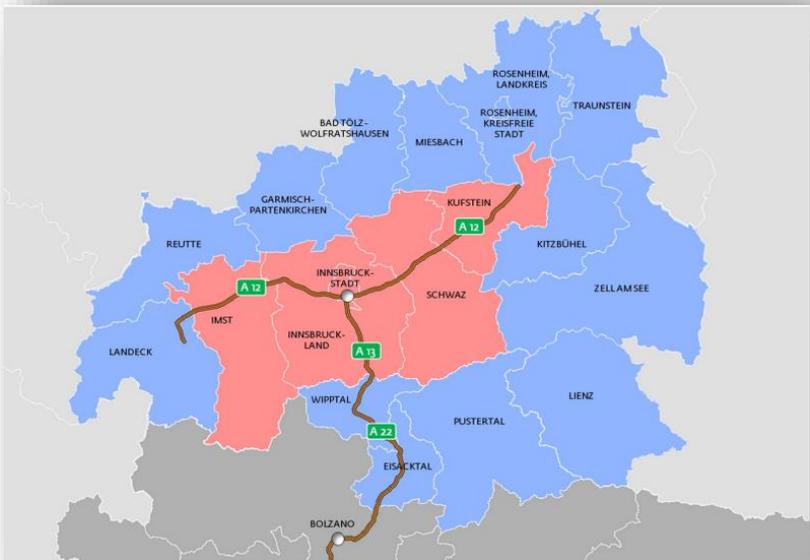
- L'eliminazione anche del solo divieto notturno non significherebbe una automatica crescita del traffico pesante, ma renderebbe **la circolazione stradale più fluida, più sicura, meno congestionata, più sostenibile e anche meno stressante per gli autisti.**
- Si è stimato che, senza il divieto notturno, il **flusso medio veicolare** passerebbe dagli attuali 556 veicoli/ora a 339 veicoli/ora, valore molto prossimo a quello imposto dal sistema di dosaggio austriaco.

IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEI "DIVIETI TIROLESI" AL BRENNERO



L'insieme delle limitazioni imposte unilateralmente dal Governo del Tirolo (notturne, settoriali, weekend), il contingentamento dei mezzi pesanti, il costo doppio del pedaggio notturno, l'inefficienza della Ro.La. portano un **danno economico alle nostre imprese** che utilizzano l'asse del Brennero pari a **370 milioni di euro all'anno**.

Negli ultimi 5 anni, l'impatto complessivo è stato di **oltre 1,8 miliardi di euro**.



Fonte: Studio impatto divieti Brennero, Uniontrasporti/Sigma NL

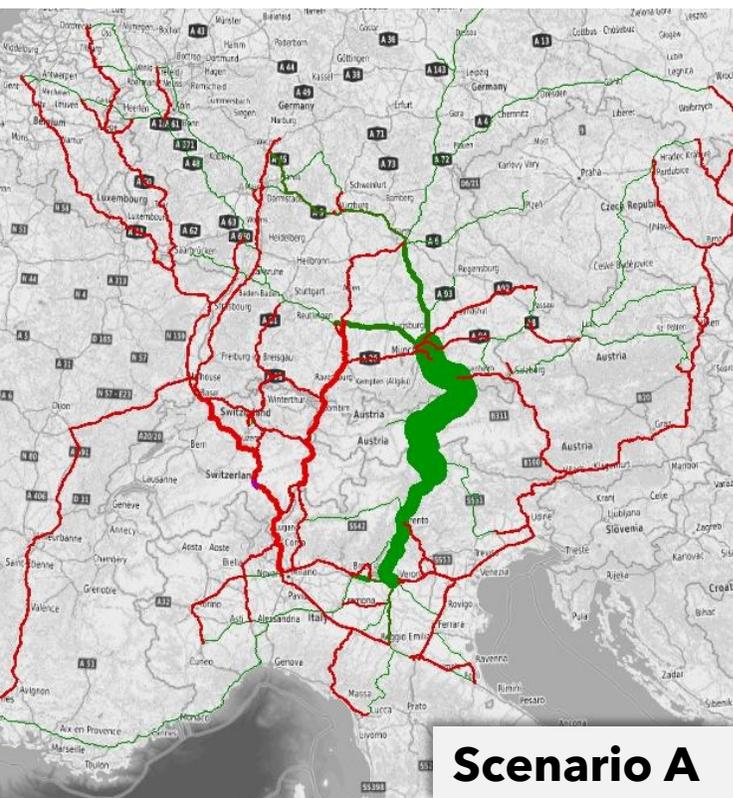
IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEL "PONTE LUEG" AL BRENNERO



A partire dal 1 gennaio 2025 - in base alle limitazioni del Ponte Lueg recentemente comunicate da ASFNAG - il corridoio del Brennero subirà **ulteriori riduzioni di capacità**, soprattutto per quanto riguarda il traffico pesante che, oltre ad essere limitato nella sola corsia più centrale, si vedrà soggetto a **nuovi ulteriori divieti di transito**.

La **soluzione a «corsia unica»** presenta numerose criticità sia in termini di limitazione dei flussi che per la sicurezza. La corsia unica causerà infatti **forti rallentamenti e lunghe code di veicoli leggeri e pesanti** con l'elevata probabilità che il traffico impegni costantemente l'impalcato del ponte, con **carichi statici molto più significativi** rispetto a quanto avverrebbe con un deflusso continuo e dinamico, ottenibile con la **doppia corsia e senza divieto notturno**.

IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEL "PONTE LUEG" AL BRENNERO



Scenario A

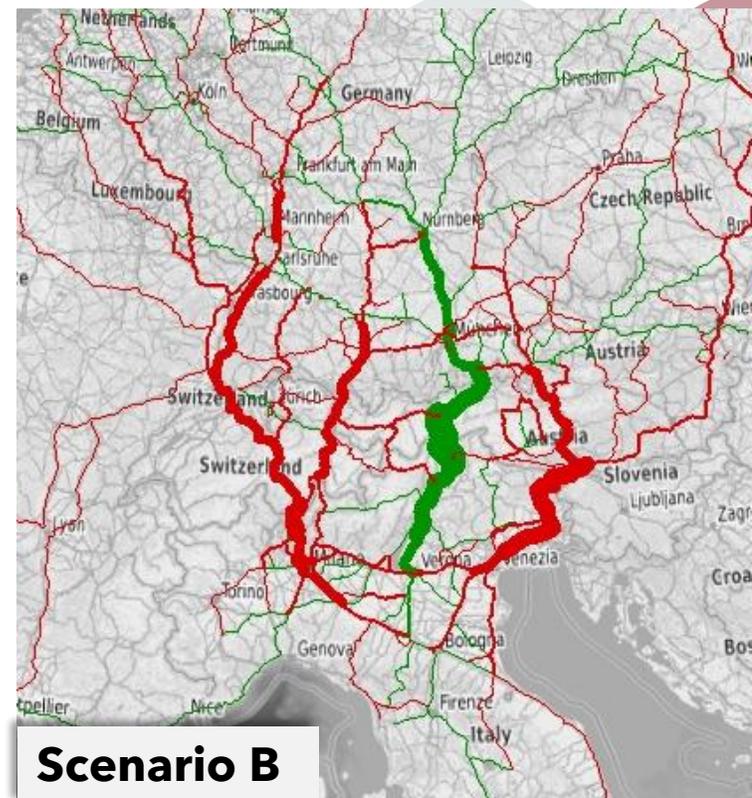
Impatto stimato **174 milioni di euro/anno** di cui:

- 80,5 mln € per i passeggeri
- **93,5 mln € per le merci**

Nello **scenario A**, la capacità si è ipotizzata ridotta del **50%** (1 sola corsia per senso di marcia e, nei periodi più trafficati, 2 corsie per il traffico leggero). Poco meno del 90% del **traffico commerciale** resterebbe sull'autostrada del Brennero con significativi aggravii di tempo e di costi, mentre il 10% andrebbe verso il Gottardo, il San Bernardino e il Tarvisio.

Nello **scenario B**, si ipotizza «worst case» con la chiusura della tratta e il divieto di utilizzo della strada statale (B182) per i veicoli pesanti (situazione che si potrebbe creare anche per l'assenza della corsia di emergenza e per la presenza di cordoli divisorii tra le carreggiate). Il **traffico pesante** si trasferirebbe verso il Tarvisio, il Gottardo e il San Bernardino.

Fonte: Studio sulla resilienza dei valichi alpini, Uniontrasporti/TRT



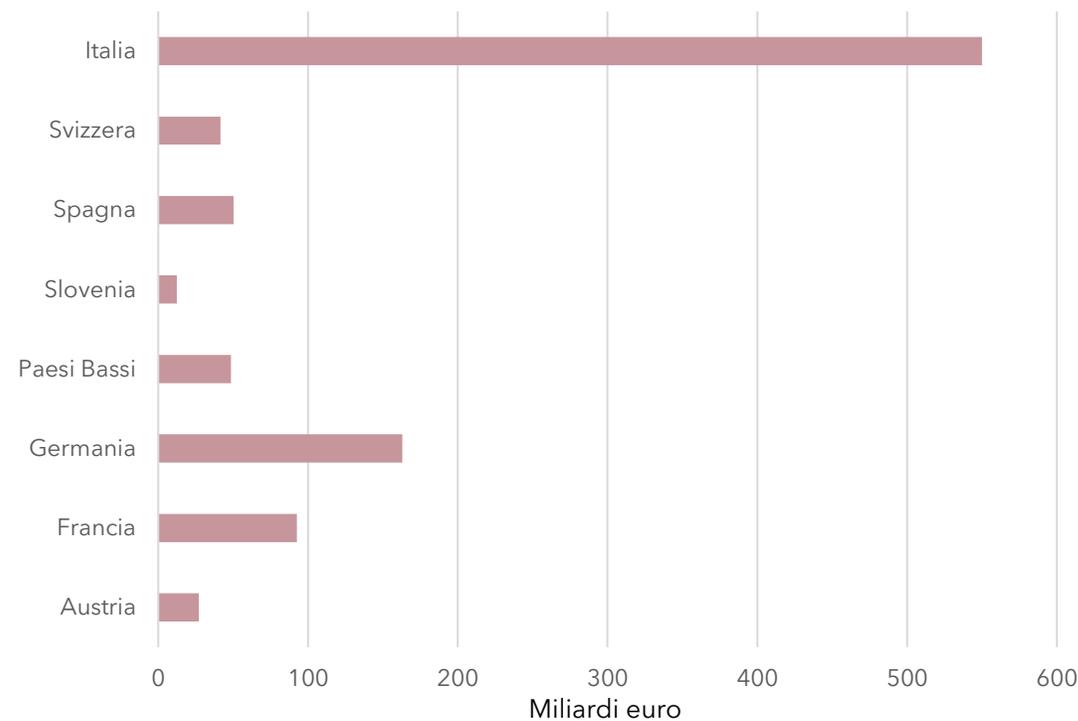
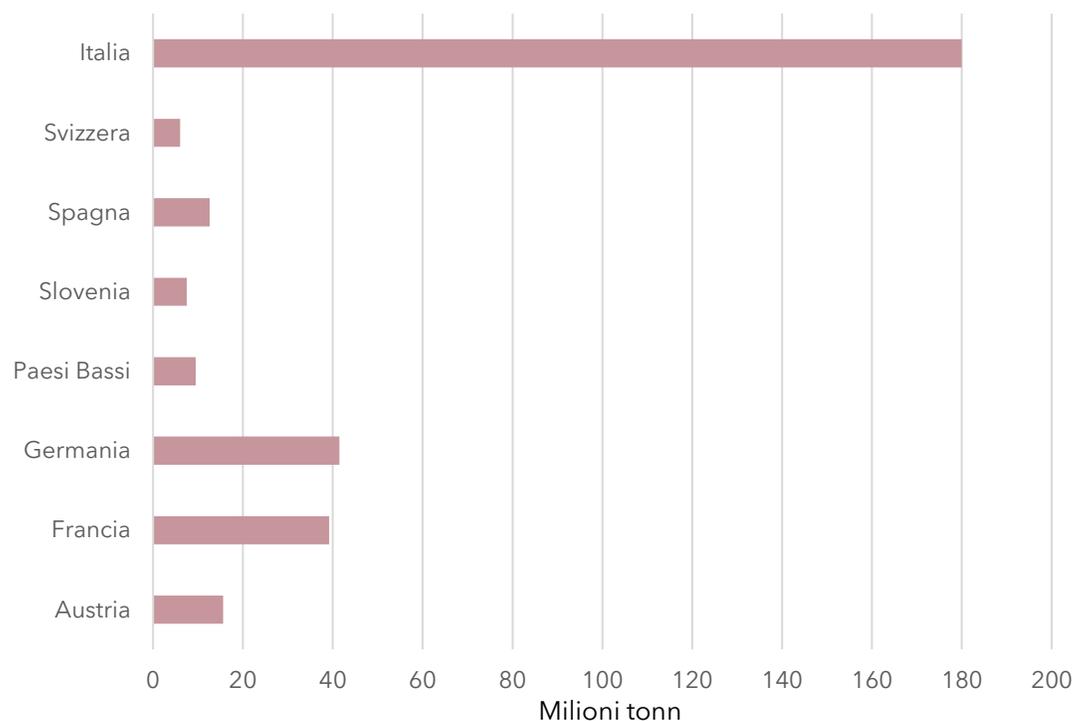
Scenario B

Impatto stimato **640 milioni di euro/anno** di cui:

- 312,7 mln € per i passeggeri
- **327,3 mln € per le merci**

IMPATTO CHIUSURE: MAGGIORE IMPATTO PER LA NOSTRA ECONOMIA

La fragilità del sistema dei valichi alpini, pur avendo una dimensione europea, crea il **maggiore impatto all'economia italiana e alle nostre imprese**. L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene via terra (**180 milioni di tonnellate** per un valore economico di **circa 550 miliardi di euro**) è influenzato dall'efficienza di tutti i valichi. Per la Germania, l'impatto dei valichi riguarda «solo» 41 milioni di tonnellate per un valore di 163 miliardi di euro.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI

