



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO

La mobilità delle merci in Trentino

Performance territoriali, priorità infrastrutturali e criticità ai valichi

20.05.2025 Mobilità e sviluppo: un tema strategico per il Trentino



UNIONTRASPORTI



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



Valutazione di effetti, esternalità e impatti dei divieti di circolazione dei veicoli pesanti lungo l'asse del Brennero

Impatto economico, sociale e ambientale delle limitazioni tirolesi sulle nostre imprese

UNIONTRASPORTI con il supporto di **sigmani**

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI BOZZANO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI TRENTO



Worst Case Brenner

Studio degli impatti dei nuovi limiti al traffico lungo l'asse del Brennero

Principali evidenze

UNIONTRASPORTI

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI BOZZANO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI TRENTO



Veneto e Trentino-Alto Adige verso le Olimpiadi Milano Cortina 2026

Infrastrutture, mobilità, sostenibilità e turismo

UNIONTRASPORTI

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE Fondo di Perequazione 2021-2022

UNIONCAMERE VENETO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI BOZZANO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRENTO

links PASSION FOR INNOVATION



Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige

Le opere indispensabili per il sistema economico

2023

UNIONTRASPORTI

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE Fondo di Perequazione 2021-2022

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI BOZZANO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI TRENTO



La mobilità elettrica in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026

Infrastruttura di ricarica e parco veicolare

UNIONTRASPORTI

UNIONCAMERE LOMBARDA

UNIONCAMERE VENETO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI BOZZANO

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TURISMO E AGRICOLTURA DI TRENTO

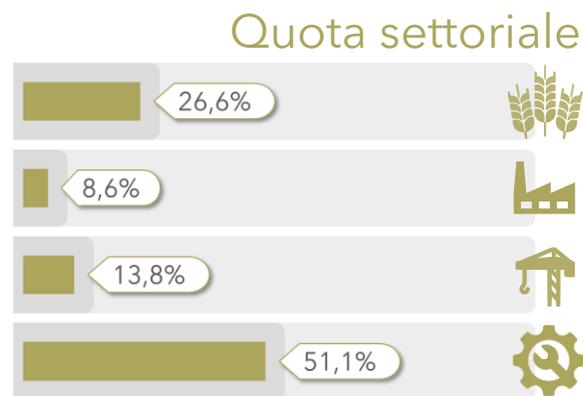
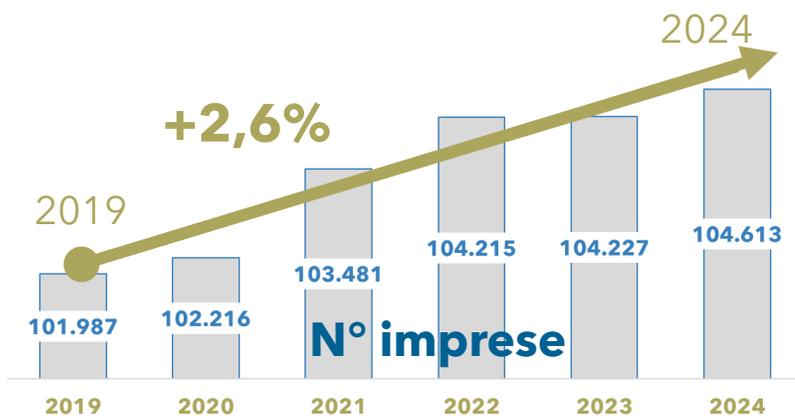
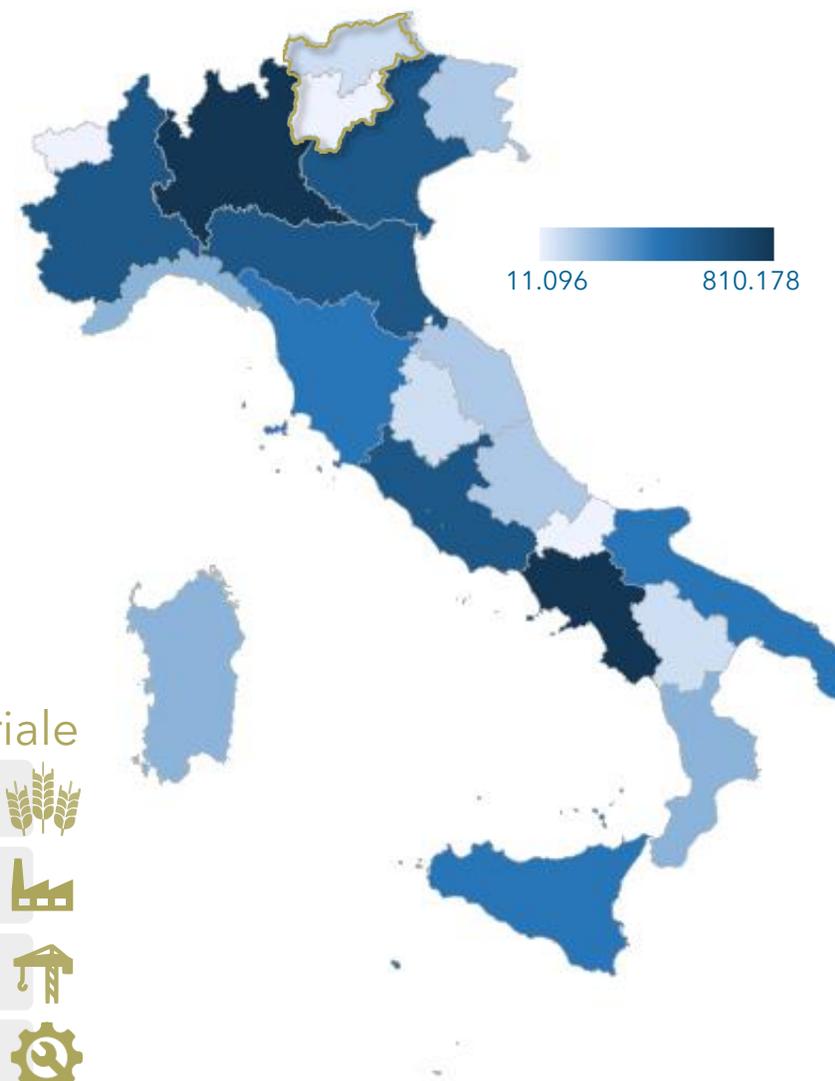
links PASSION FOR INNOVATION

L'impegno del sistema camerale sui temi della mobilità, della logistica e dello sviluppo infrastrutturale



104.613 imprese attive

	TN	BZ
IMPRESE [n°]	46.611	58.002
% TAA	44,6%	55,4%
# IT	19°	17°



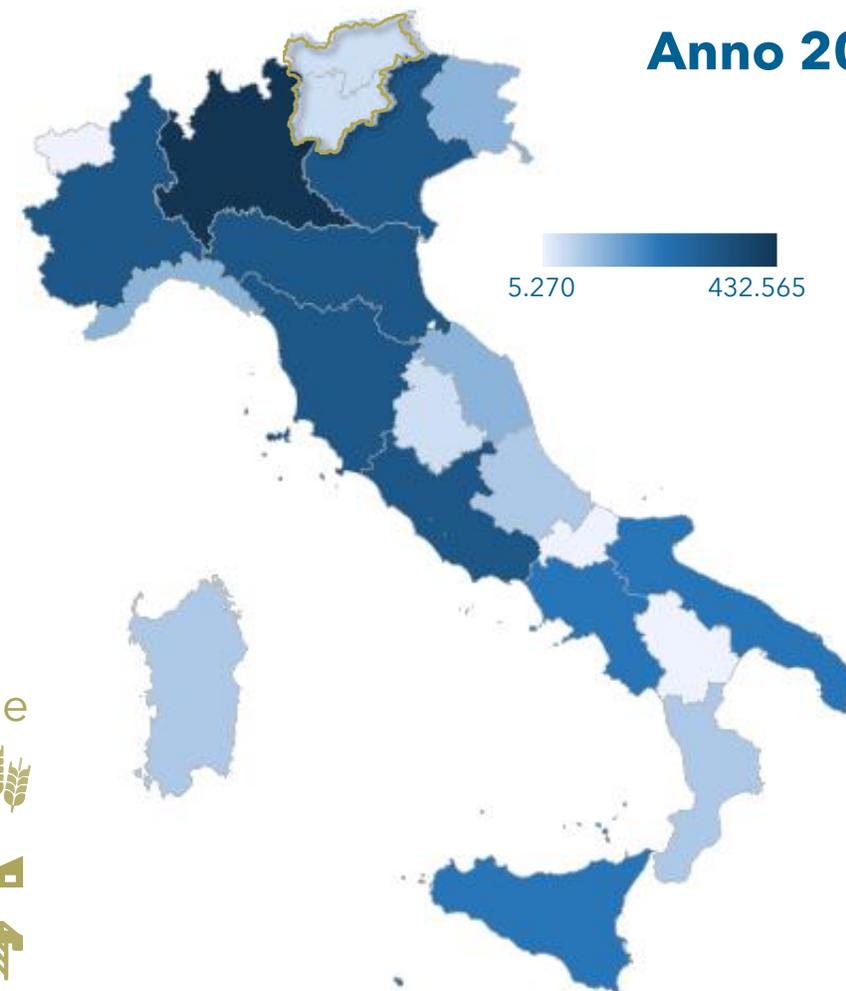
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



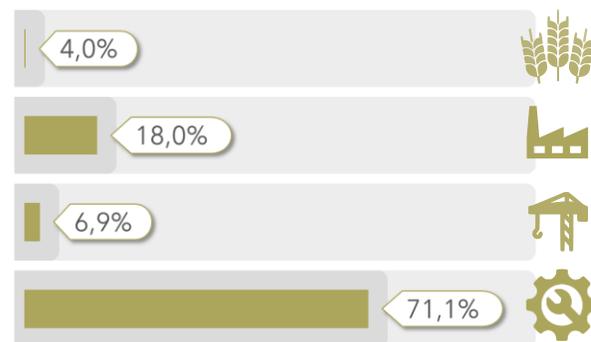
51.510
milioni di euro

Anno 2023

	TN	BZ
V.A. [mln €]	23.228	28.282
% TAA	45,1%	54,9%
# IT	18°	16°



Quota settoriale



Fonte: elaborazione Uniontrasporti



ESPORTAZIONI

12.758 milioni di euro

	TN	BZ
EXPORT [mln €]	5.317	7.441
% TAA	41,7%	58,3%
# IT	17°	14°



2.296 IMPRESE ESPORTATRICI
(7,0% del Nord-Est) ⁽¹⁾
61% BZ e 39% TN

-  **2 imprese** ogni 100 attive (3 BZ, 2 TN, 3 N-E , 3 IT)
-  **21 addetti** ogni 100 nelle attive (23 BZ, 19 TN, 30 N-E , 24 IT)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO

ESPORTAZIONI

- Le esportazioni contribuiscono per circa il **22%** alla formazione del PIL regionale
- La **provincia di Trento** forma il 42% dell'export regionale.
- La modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il **trasporto su strada (77%)**, seguita dal **trasporto marittimo (20%)**. Al terzo posto si posiziona la modalità aerea (3%) ed infine il trasporto ferroviario (0,2%). Verso i Paesi EU, il trasporto stradale sale al 98%.
- Il 66% delle esportazioni sono dirette verso l'UE27 (post Brexit)
- A livello mondiale, il primo Paese destinatario delle esportazioni è la **Germania** per entrambe le province (BZ: 31%, TN: 16%), seguita da Stati Uniti (13%) e Francia (10%) per la provincia di Trento, mentre per la provincia di Bolzano al secondo posto si colloca l'Austria (11%) e al terzo posto gli Stati Uniti (7%).

DESTINAZIONI PRINCIPALI EXPORT

	BOLZANO 7.441 mln €	TRENTO 5.317 mln €
	Germania 31%	Germania 16%
	Austria 11%	Stati Uniti 13%
	Stati Uniti 7%	Francia 10%
	Francia 5%	Regno Unito 9%
	Svizzera 5%	Austria 5%

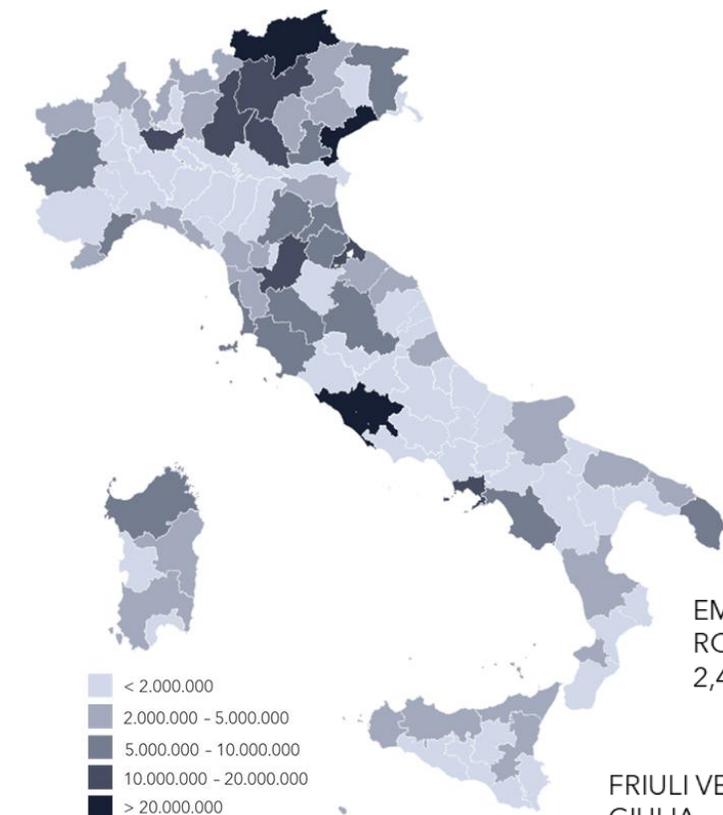
MODALITÀ DI TRASPORTO EXPORT

	Mondo	EU
	77,3%	97,9%
	19,8%	1,2%
	2,8%	0,8%
	0,2%	0,0%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

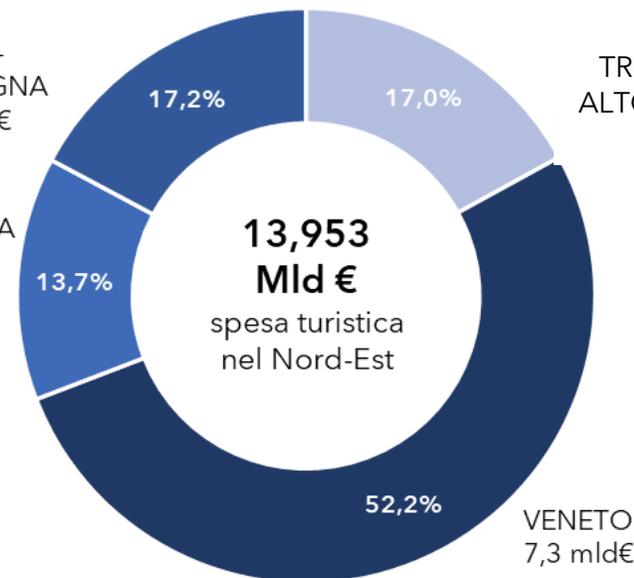


DESTINAZIONE TURISTICA



EMILIA -
ROMAGNA
2,4 mld€

FRIULI VENEZIA
GIULIA
1,9 mld€



TRENTINO-
ALTO ADIGE
2,4 mld€

VENETO
7,3 mld€

- Nel 2023, i **numeri del turismo nel nostro Paese** (arrivi e presenze) hanno superato i valori del 2019 (pre-Covid) con oltre 133 milioni di arrivi, di cui il 52,6% dall'estero.
- La **spesa turistica degli stranieri in Italia** vale quasi 52 miliardi di euro, di cui 10,4 miliardi derivano da turisti tedeschi e austriaci.
- Il 50% dei turisti stranieri utilizza la **modalità stradale** per arrivare in Italia.
- Il **Trentino-Alto Adige rappresenta la 2° destinazione turistica** su scala nazionale, dopo il Veneto, con oltre 55 milioni di presenze (12,4%)
- Bolzano e Trento occupano il terzo e il quarto posto (dopo Roma e Venezia).
- La **spesa turistica degli stranieri in Trentino Alto Adige** cuba **2,4 miliardi di euro**, 3/4 dei quali derivanti da turisti tedeschi e austriaci.

		2023	variazione 23/22	variazione 23/19
Bolzano	Arrivi	8.429.848	6,3%	9,6%
	Presenze	36.085.187	5,0%	7,3%
	Permanenza media	4,3	-1,2%	-2,1%
Trento	Arrivi	4.859.462	8,4%	7,3%
	Presenze	19.141.944	7,7%	3,9%
	Permanenza media	3,9	-0,6%	-3,2%

Fonte: elaborazione varie Uniontrasporti



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI

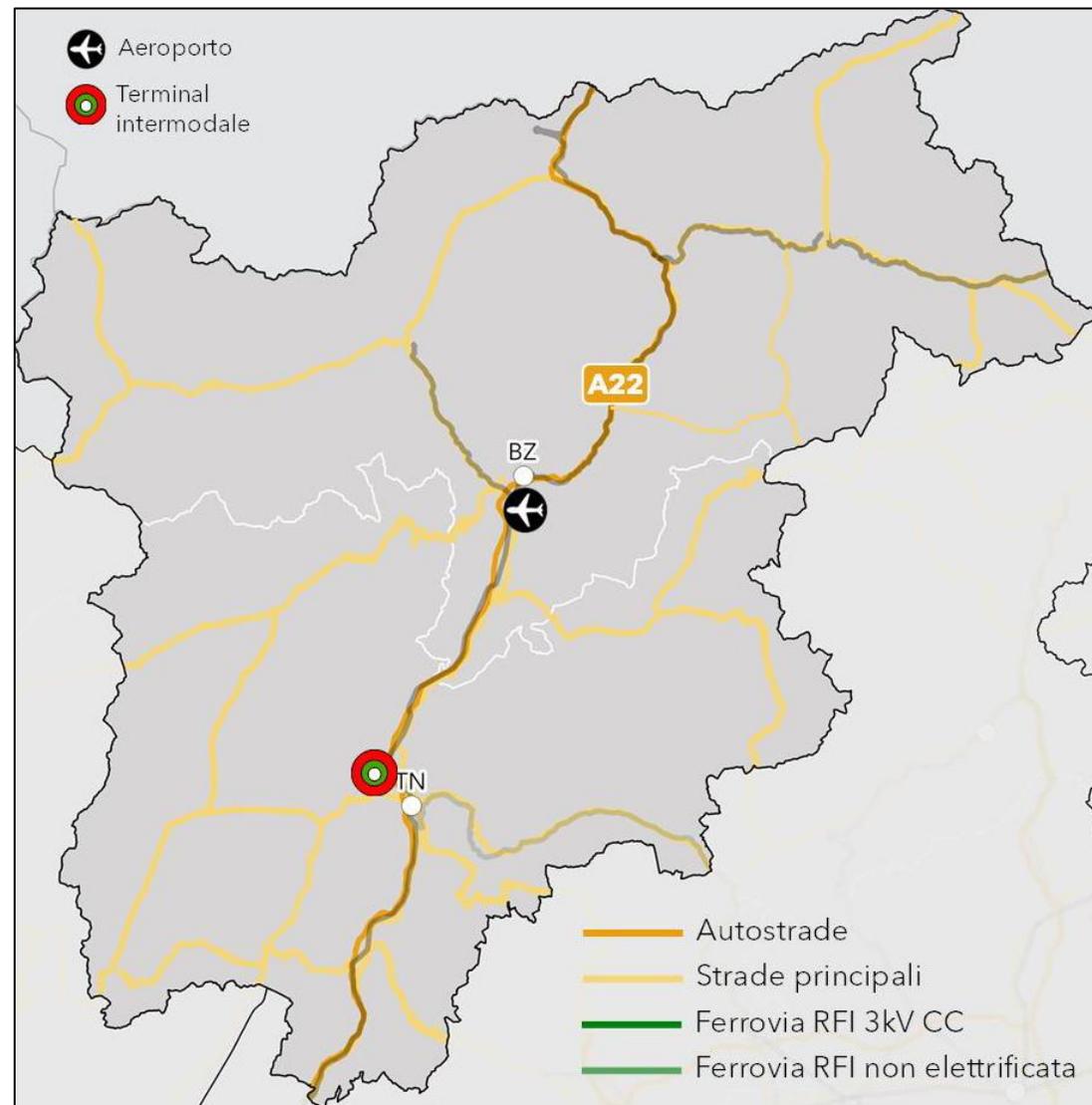


CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO

7

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- **5.600 Km di rete stradale** di cui il 3% di categoria autostradale gestito da Autostrada del Brennero Spa, mentre le altre strade sono di competenza delle province autonome territorialmente competenti
- **356 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui l'81% elettrificata (3kV CC) e il 55% a doppio binario. Vanno ricordate la linea ferroviaria della Val Venosta, gestita da **STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA**, e la linea ferroviaria Trento-Malè (scartamento ridotto), gestita da **Trentino Trasporti**.
- **1 aeroporto operativo: Bolzano-Dolomiti**, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il 17 giugno 2021 sono ripresi i voli di linea (dopo uno stop di 6 anni), operati da Skyalps verso numerose destinazioni; il network è in ampliamento e in evoluzione.
- **1 terminal intermodale: Interporto di Trento**, localizzato lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero-Monaco e l'autostrada A22 Modena- Brennero, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il Terminal intermodale è dotato di 9 binari (di cui 3 da 750 m, 4 da 650 m e 2 da 400 m). Specializzato nei servizi di Autostrada Viaggiante (RoLa) da/per l'Austria (Wörgl) e opera servizi di trasporto ferroviario convenzionale, TCA e TCNA.



INDICE DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALE TERRITORIALE

Il KPI di sintesi posiziona il territorio di **Bolzano** all'**8° posto** e il territorio di **Trento** al **13° posto** rispetto alle altre 19 regioni italiane.

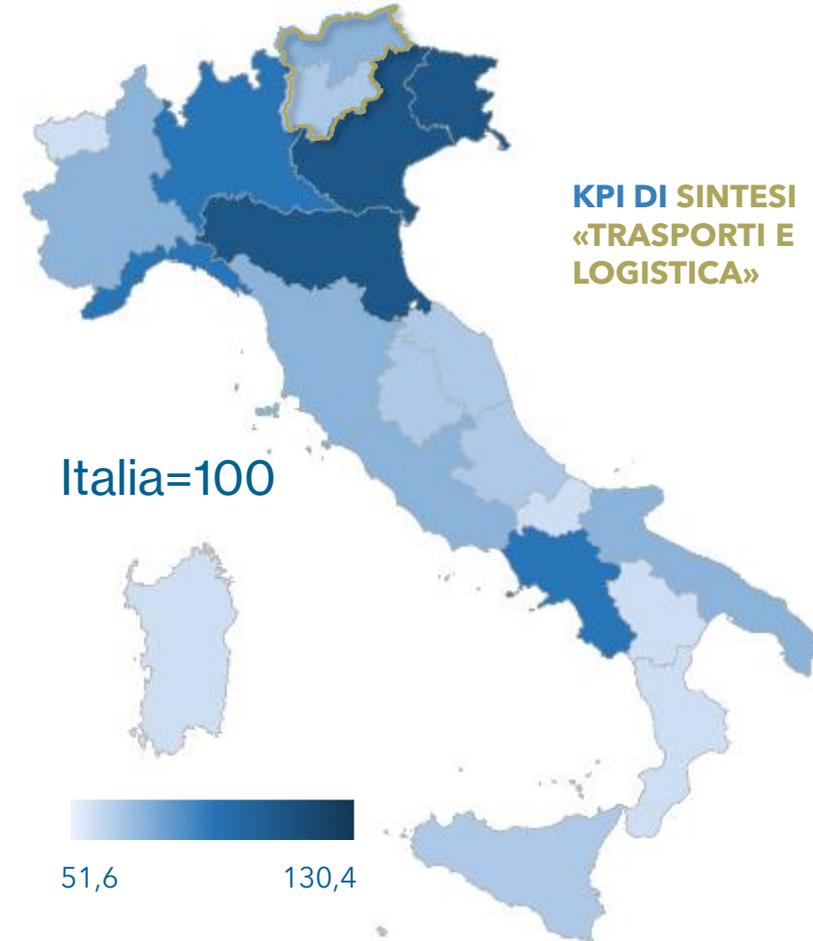
Pur scontando un deficit orografico e di posizionamento, si evidenziano risultati notevoli: **Trento** si distingue nel **settore logistico (162,6)**, mentre **Bolzano** nel **settore ferroviario (123,1)** e **aeroportuale (114,1)**.

	STRADE	FERROVIE	PORTI	AEROPORTI	LOGISTICA	SINTESI
P.A. BZ	96,2	123,1	0,0	114,1	105,3	102,9
P.A. TN	85,8	93,8	5,6	48,5	162,6	89,8
VEN	109,3	107,4	155,2	138,8	206,1	130,4
FVG	112,1	122,3	220,8	95,4	176,6	129,2
EMR	110,4	125,4	65,8	125,1	156,4	121,6
NORD-EST	108,6	117,6	116,7	120,1	173,9	123,5
NORD-OVEST	107,1	105,8	55,3	113,7	123,4	107,0
CENTRO	102,8	103,0	92,5	86,2	79,8	96,4
SUD E ISOLE	88,1	83,4	125,4	86,7	50,9	83,0
ITALIA	100	100	100	100	100	100

(1) La ripartizione contempla 105 territori, tenendo conto di 4 territori in Sardegna (SS, NU, OR, CA) e 5 territori in Puglia (FG, BA, TA, BR, LE).

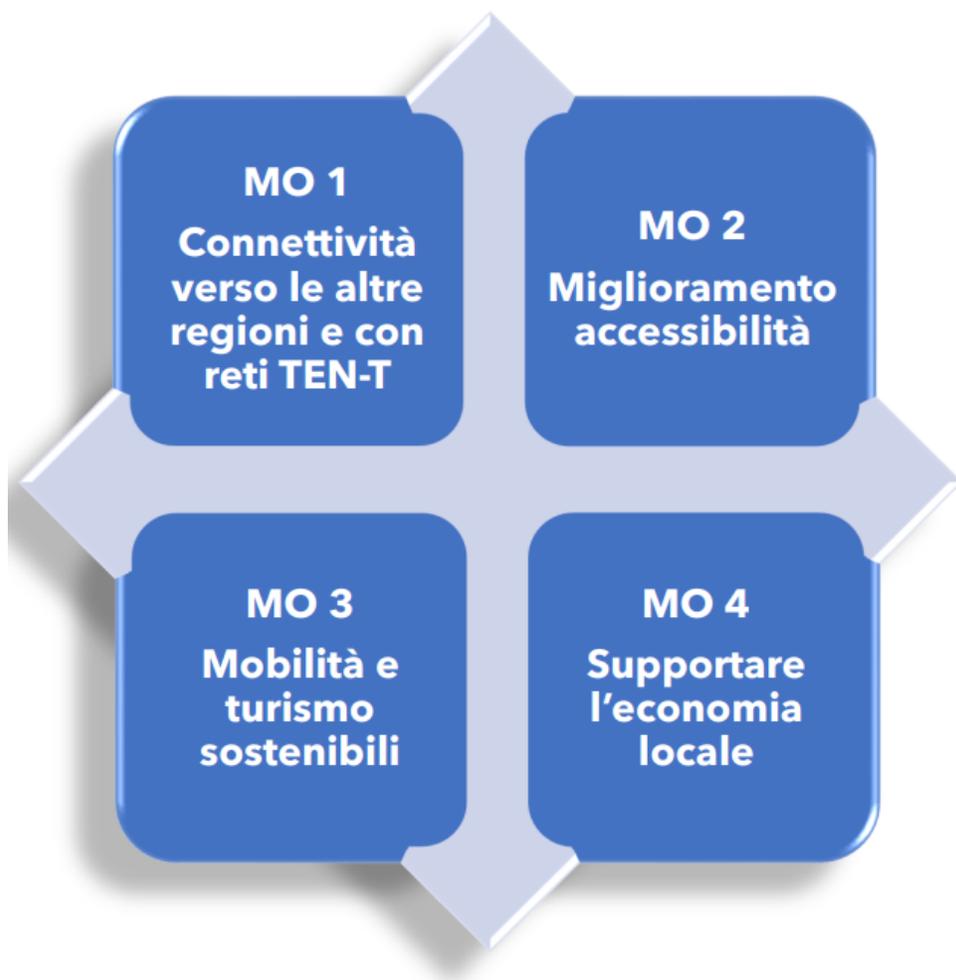
(2) Per le infrastrutture di nodo l'analisi tiene conto della capacità di attrazione anche nelle province limitrofe.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



i Calcolato attraverso un approccio multicriteria che contempla un ampio spettro di indicatori, fornisce una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti, anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza** in relazione al **contesto socioeconomico e orografico** in cui risiedono. In sintesi esprime l'effetto che le infrastrutture di trasporto e logistica esercitano sulla crescita economica e sociale del territorio. I KPI territoriali sono calcolati per provincia⁽¹⁾ e declinati in **5 categorie** - **strade, ferrovie, porti (marittimi e fluviali), aeroporti e centri intermodali** - che compongono l'**indice di sintesi infrastrutturale**⁽²⁾.

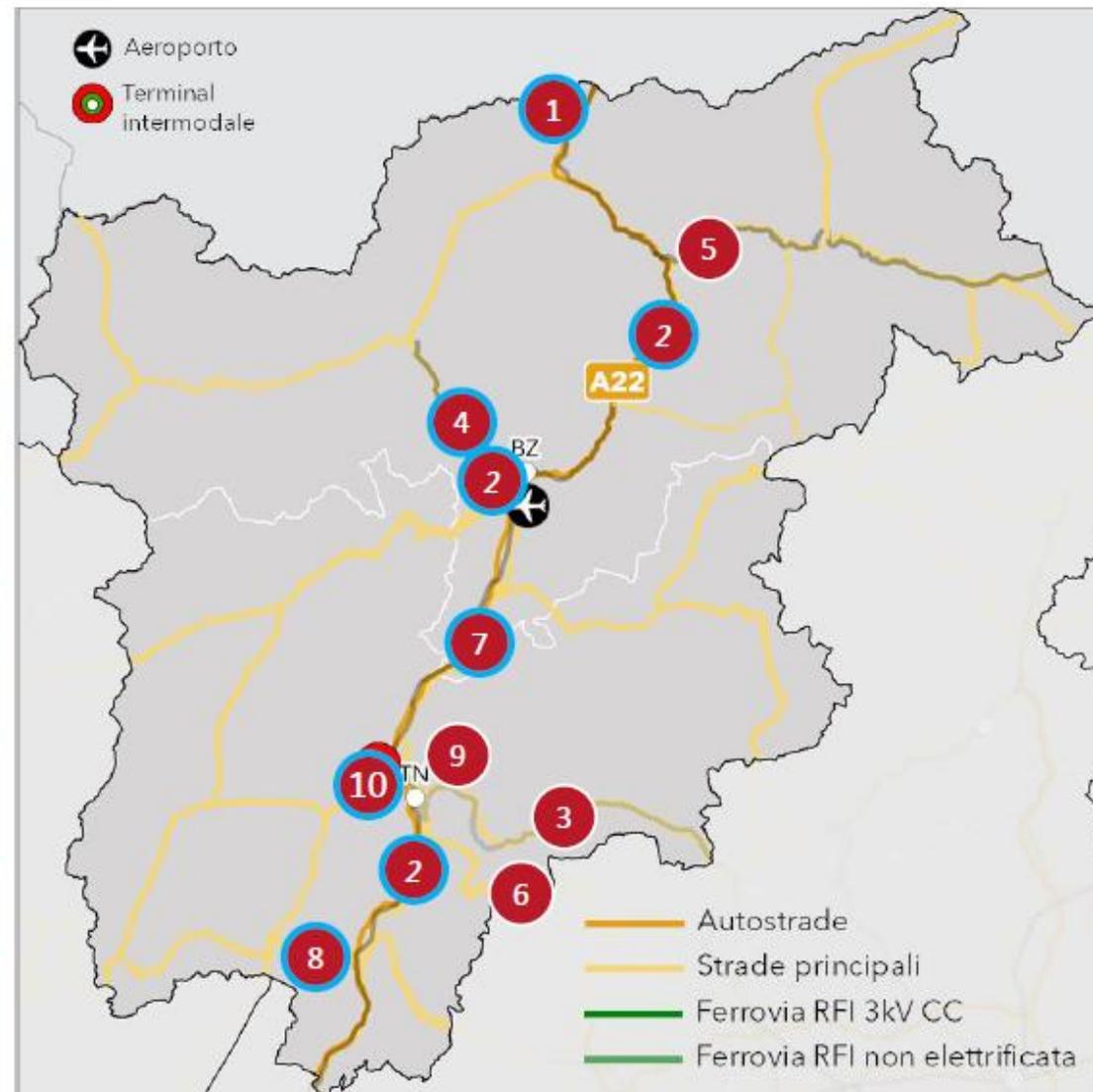




- **MO1 - Migliorare la connettività con le altre regioni e con le reti TEN-T.** È di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe e l'inserimento all'interno delle reti europee.
- **MO2 - Migliorare l'accessibilità.** È necessario potenziare i collegamenti verso le zone più periferiche e le località turistiche meno accessibili.
- **MO3 - Sviluppare una mobilità e un turismo sostenibili.** È importante investire in sistemi di trasporto e infrastrutture sostenibili a favore di un'immagine sempre più green della regione.
- **MO4 - Supportare l'economia locale.** Le infrastrutture sia fisiche sia digitali (BUL e 5G) devono essere in grado di supportare lo sviluppo dell'economia locale e favorire gli investimenti sul territorio.

PRIORITA' INFRASTRUTTURALI E URGENZE DI INTERVENTO

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
1, 3		Realizzazione galleria di base del Brennero	1
1, 3		Potenziamento opere di accesso al Brennero <ul style="list-style-type: none"> • Lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena • Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano • Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto 	2
1, 2, 3		Elettrificazione Trento-Bassano	3
2, 3		Potenziamento linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo e raddoppio	4
1, 2, 3		Realizzazione variante Val di Riga	5
1		Prolungamento Autostrada Valdastico Nord A31	6
1, 4		Potenziamento Autostrada del Brennero A22 (terza corsia e aree di sosta) e creazione Digital Green Corridor (infrastruttura di ricarica elettrica e di rifornimento idrogeno)	7
2, 3, 4		Sviluppo della mobilità nell'Alto Garda	8
1, 4		Potenziamento dell'interporto di Trento	9
1, 4		Miglioramento della tangenziale di Trento	10





QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO

12

EVOLUZIONE TRAFFICO ALPINO

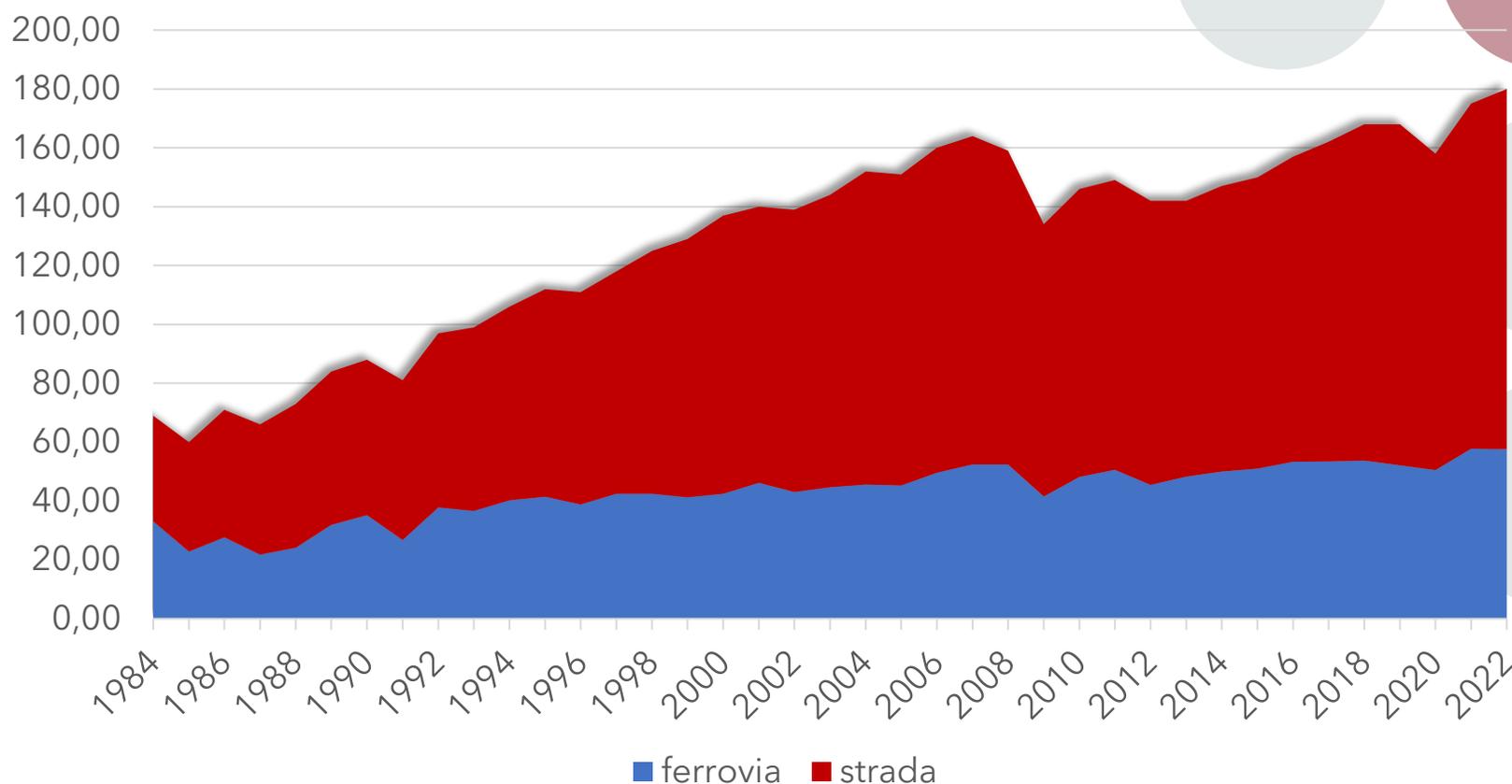
Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni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



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI



CONFCOMMERCIO **13**
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO



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

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



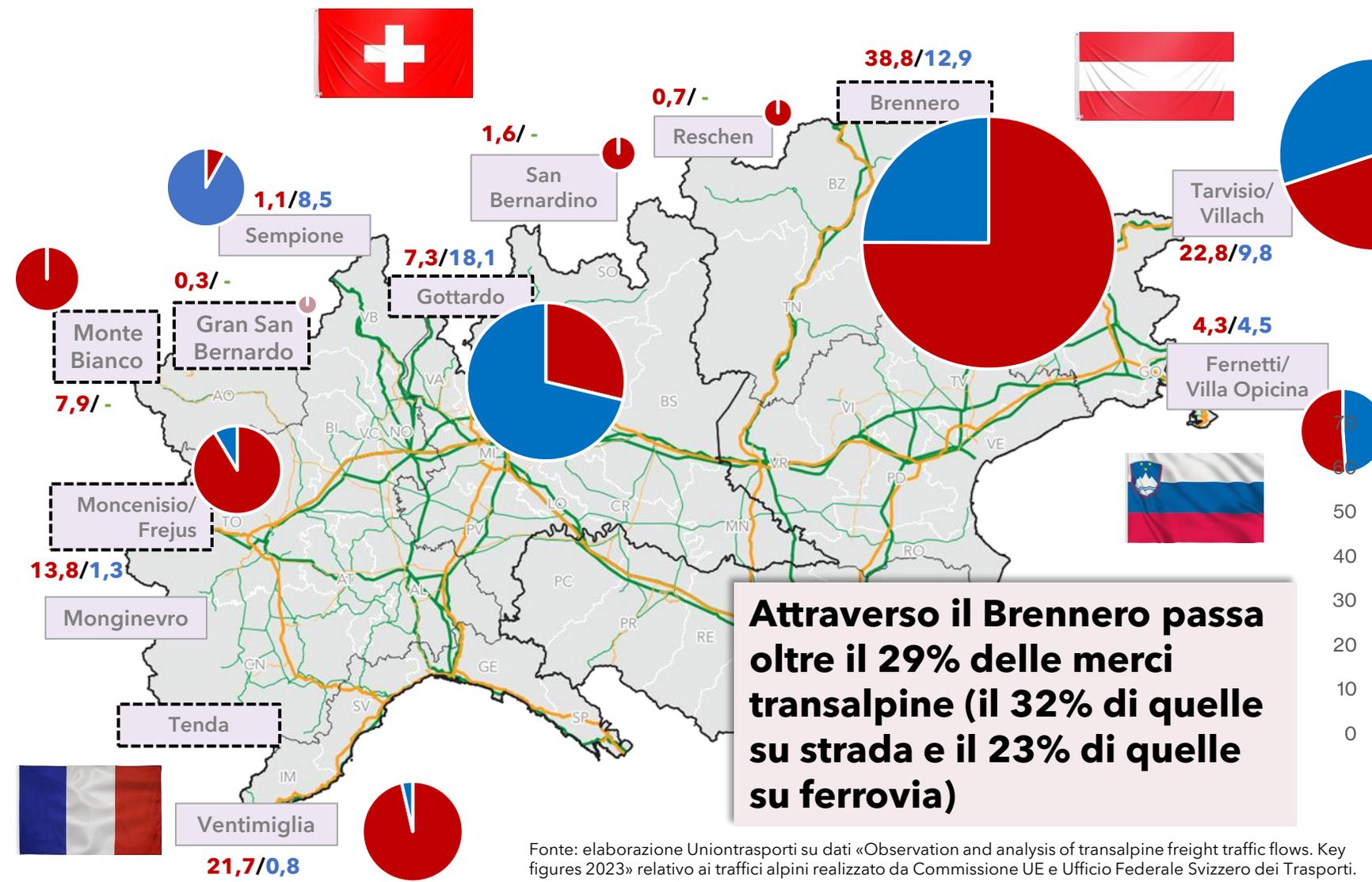
QUESTIONE LOCALE, NAZIONALE O EUROPEA?



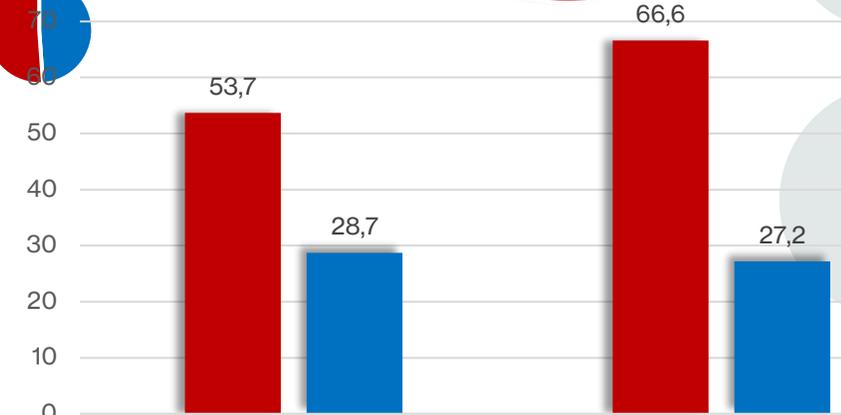
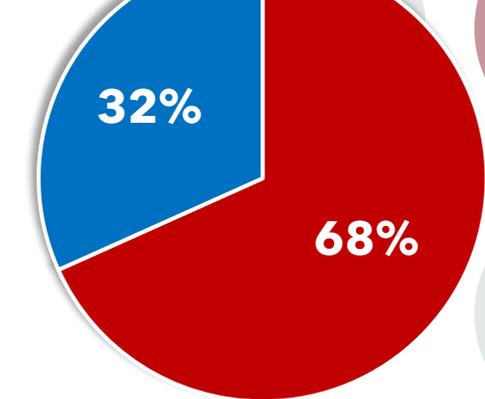
- LA QUESTIONE VALICHI NON È UNA QUESTIONE BILATERALE FRA L'ITALIA E LA FRANCIA, **FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA**, FRA L'ITALIA E L'AUSTRIA E COSÌ VIA. SI TRATTA DI UNA **QUESTIONE COMUNITARIA**, PERCHÉ TOCCA DUE DELLE QUATTRO LIBERTÀ FONDAMENTALI SULLE QUALI È COSTRUITO IL MERCATO INTERNO
- PER IL SISTEMA 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



QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2023



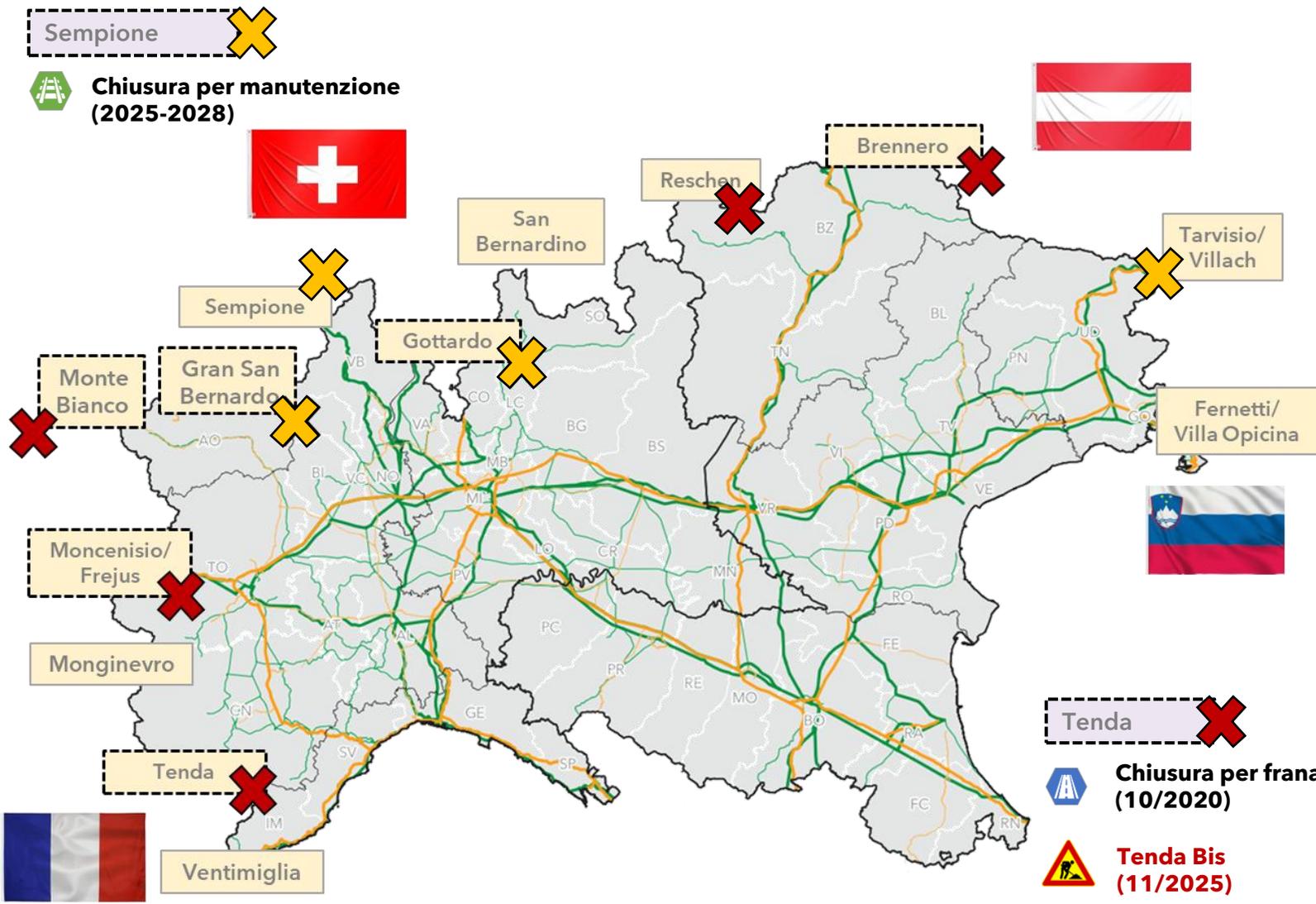
176 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE



■ 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** (Red X)
 - Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a marzo 2025
 - Senso unico alternato (10/2024)
- Monte Bianco** (Red X)
 - Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni - 2024)
- Gran San Bernardo** (Yellow X)
 - Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)
- Passo Resia** (Red X)
 - Chiusura Strada Statale (10/2024 - 12/2024)
- Gottardo** (Yellow X)
 - Chiusura per deragliamenti (08/2023) e riapertura a pieno regime a settembre 2024
 - Chiusura per danni alla soletta (09/2023)
- Brennero** (Red X)
 - Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)
 - Manutenzione Ponte Lueg (1/2025 - 12/2028)
- Torino-Lione** (12/2032) (Yellow Triangle)
- Raddoppio tunnel Frejus** (06/2025?) (Yellow Triangle)
- Raddoppio tunnel Gottardo** (2029) (Yellow Triangle)
- Galleria di Base BBT** (2032) (Yellow Triangle)



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



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI



CONFCOMMERIO **19**
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENTINO

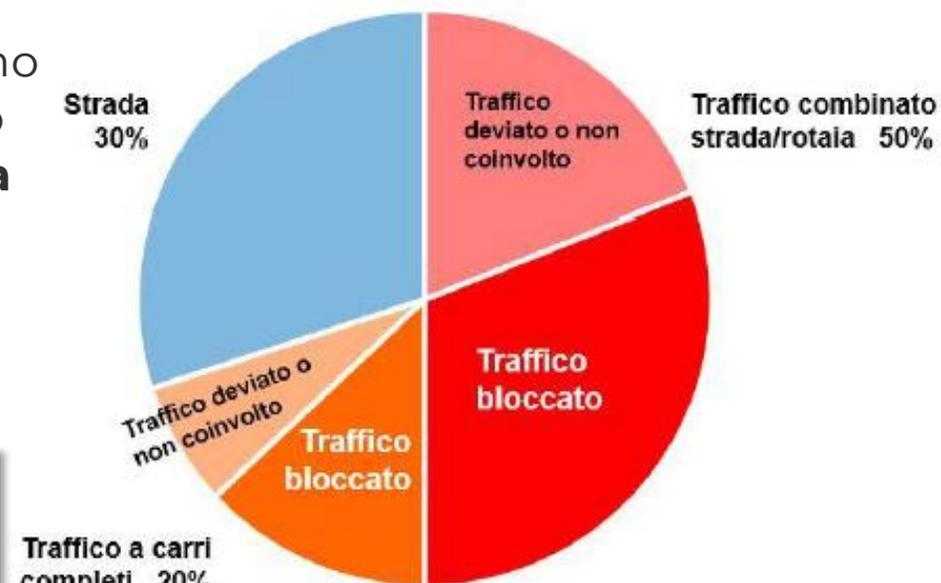
IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DI "RASTATT" LUNGO IL RENO-ALPI

Per l'operatore Hupac, la **chiusura totale di sette settimane** della linea del Reno presso Rastatt ha significato una **perdita di oltre 30 mila 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**



Traffico a carri completi 20%

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

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



- **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.**

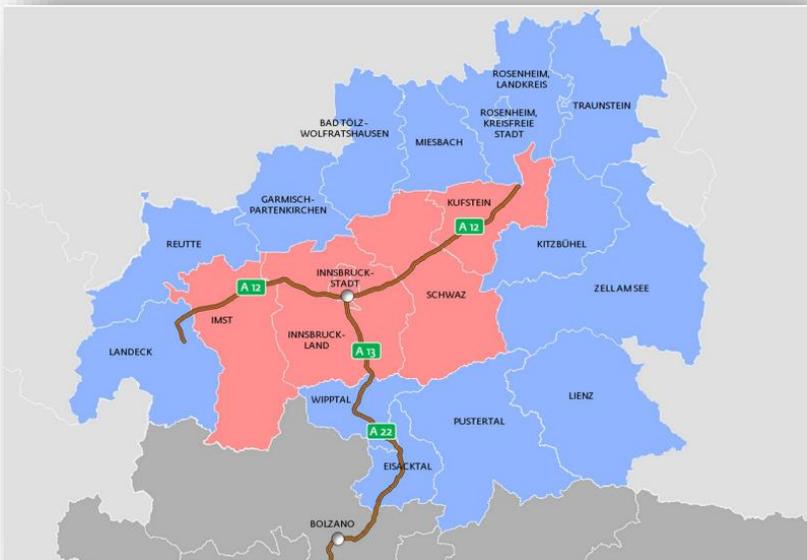


- L'eliminazione anche del solo divieto notturno non significherebbe una automatica crescita del traffico pesante, ma renderebbe **la circolazione stradale più fluida, più sicura, meno congestionata, più sostenibile e anche meno stressante per gli autisti.**
- Si è stimato che, senza il divieto notturno, 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.



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



Per oltre il 55% dell'anno, il Ponte Lueg sarà percorribile su una sola corsia



Autobus e camion circolano nella corsia di sinistra per alleviare la pressione sul ponte

A partire dal 1 gennaio 2025 - in base alle limitazioni del Ponte Lueg recentemente comunicate da ASFINAG - il corridoio del Brennero sta subendo **ulteriori riduzioni di capacità**, soprattutto per quanto riguarda il traffico pesante che, oltre ad essere limitato nella sola corsia più centrale, è assoggettato 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 sta causando **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

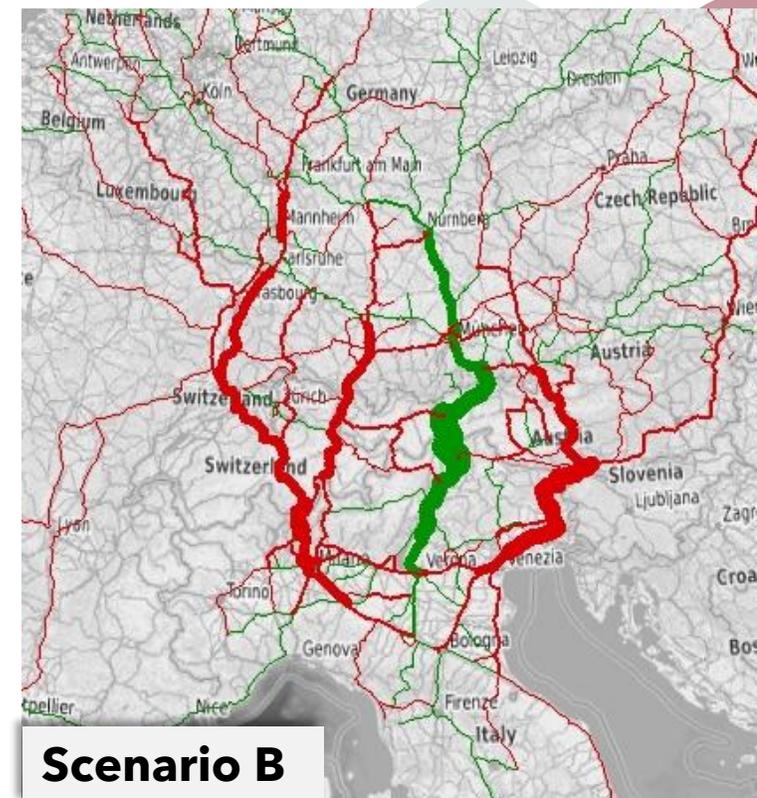
Impatto stimato **174 milioni di euro/anno** di cui:

- 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

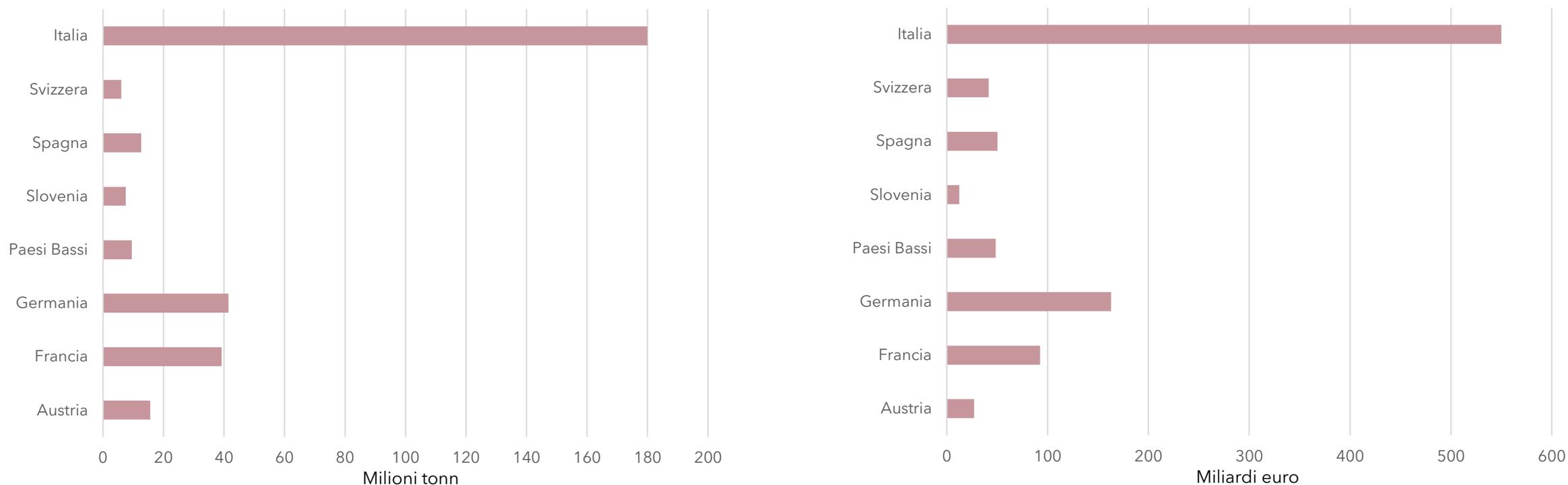
Impatto stimato **640 milioni di euro/anno** di cui:

- 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



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



UNIONTRASPORTI



CONFCOMMERCIO 25
IMPRESE PER L'ITALIA
TRENINO

Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI