

Le Alpi: confine o cerniera? Flussi e vincoli per l'economia italiana

Roma, 09.10.2025

Dalla penisola all'isola:
L'Italia tra limiti alpini, ETS e
competitività

Una nuova isola nel Mediterraneo?



Confine?

- **Limite** di un territorio, di un terreno
- **Limite** di una regione geografica o di uno stato; zona di transizione in cui scompaiono le caratteristiche individuanti di una regione e cominciano quelle differenzianti
- *c. naturale*, quello che s'identifica, più o meno, con linee prestabilite dalla natura, quali coste, crinali di montagna, fiumi, ecc.
- *c. politico*, quello stabilito per convenzione tra governi, che separa due organismi politici mediante una *linea di confine* la quale, quando è possibile, è costituita da una fascia disabitata con funzioni di isolamento

...aggiungerei anche il concetto di «confine economico» o meglio di «limite economico»

Cerniera?

- **Sistema di collegamento** articolato di due organi o strutture rigidi;
- figurativo, persona o **cosa con funzione di riferimento o di collegamento.**



LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI



DIMENSIONE TEMPORALE: COME SONO EVOLUTI I TRAFFICI?

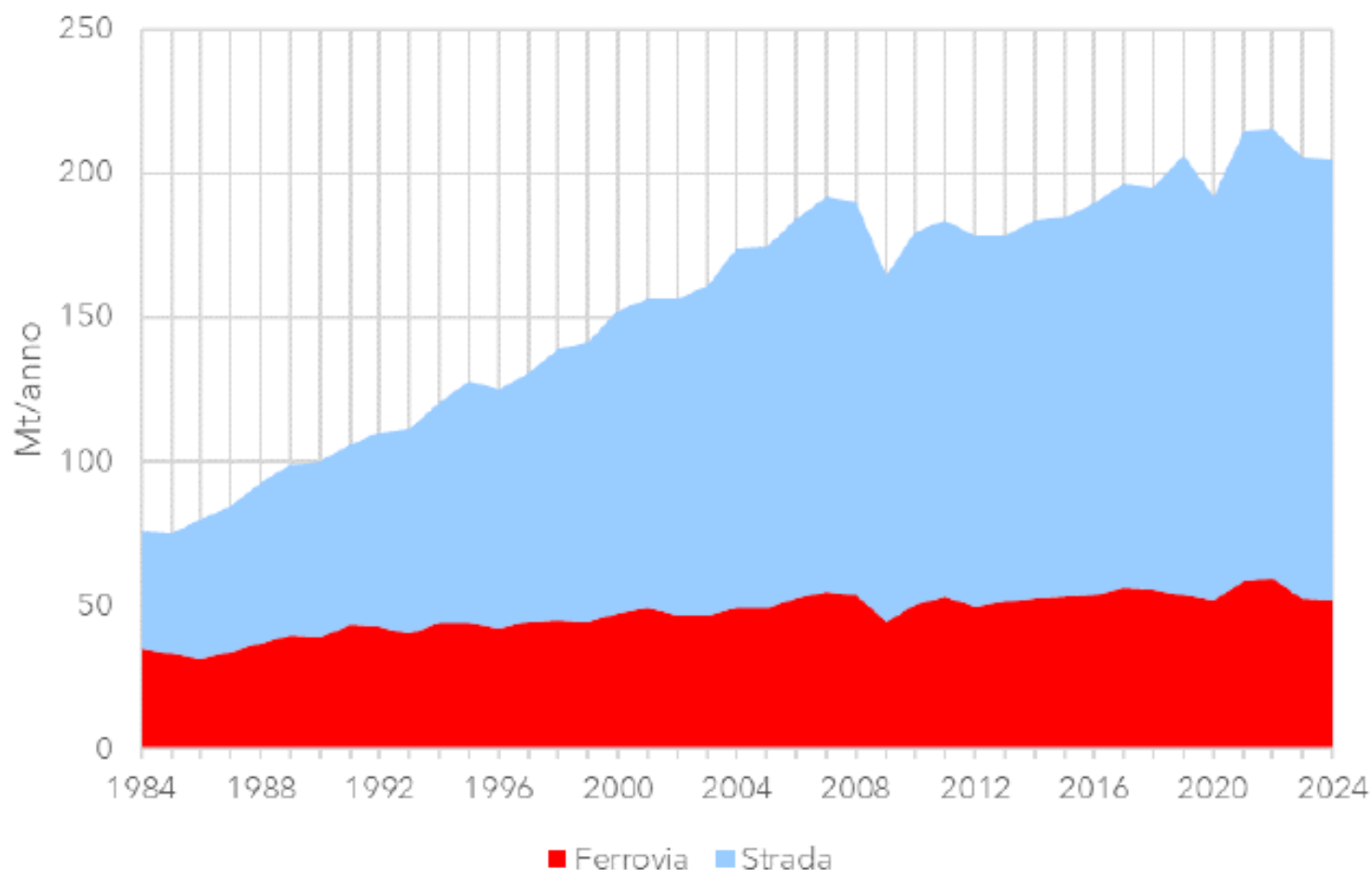
Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni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

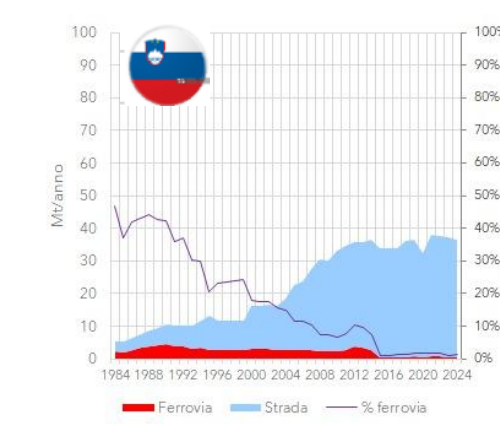
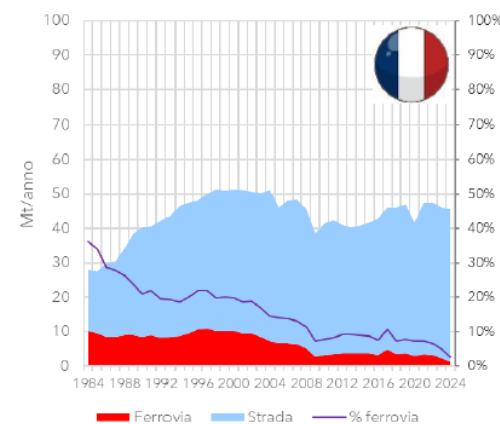
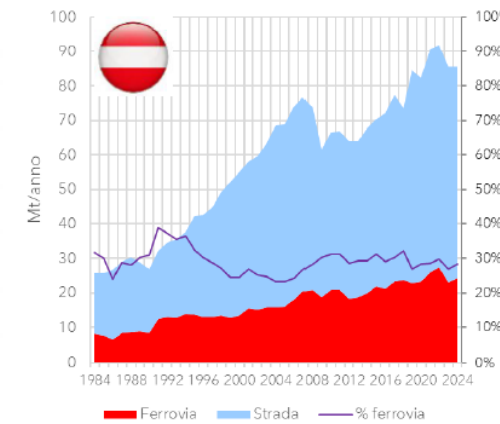
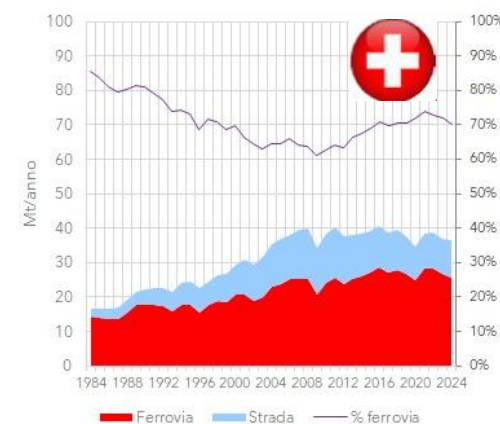
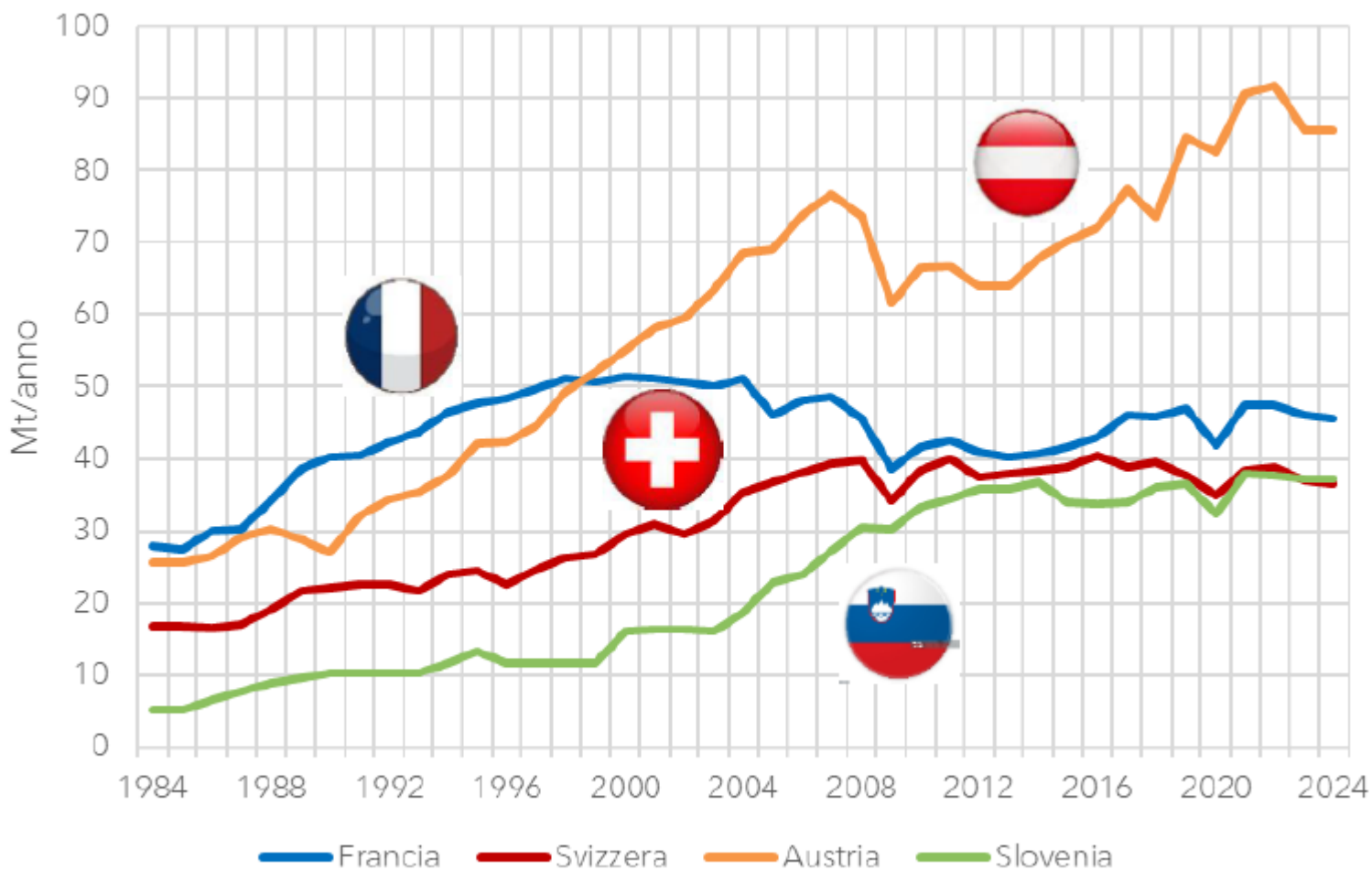
(valori in milioni di tonnellate)



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

DIMENSIONE TEMPORALE: COME SONO EVOLUTI I TRAFFICI?

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO PER CONFINE DI TRANSITO (valori in milioni di tonnellate)



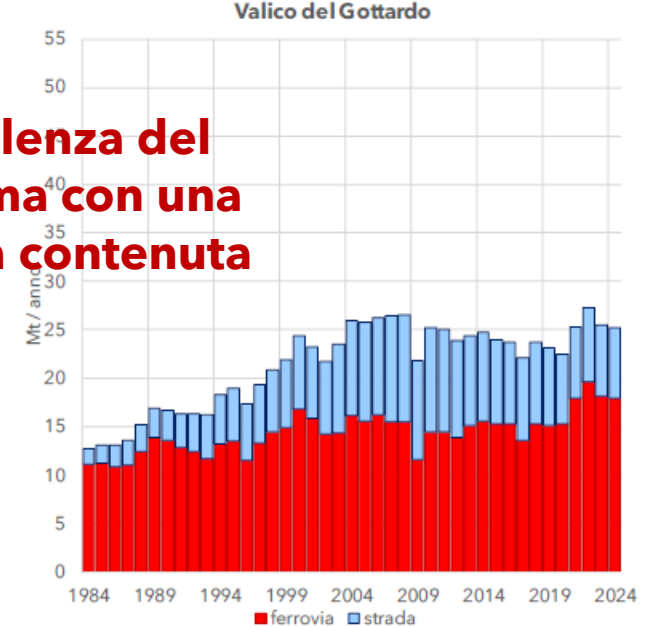
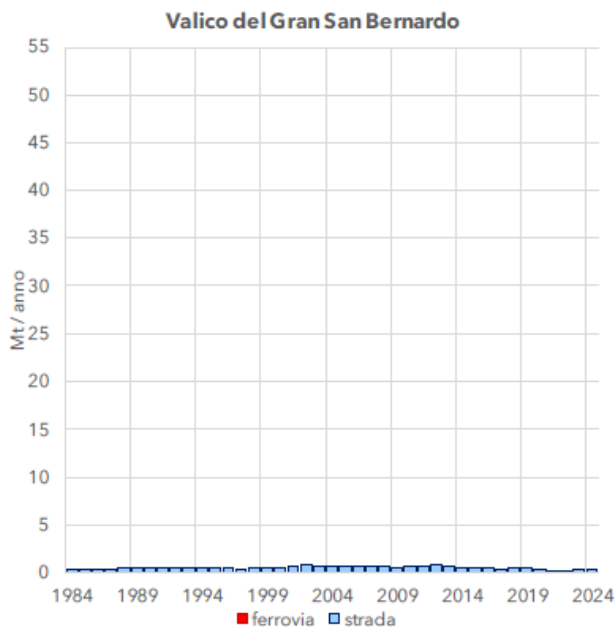
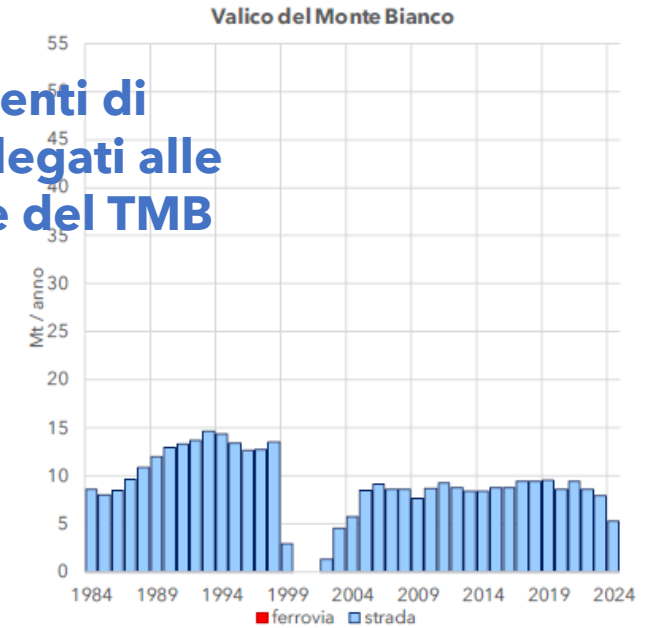
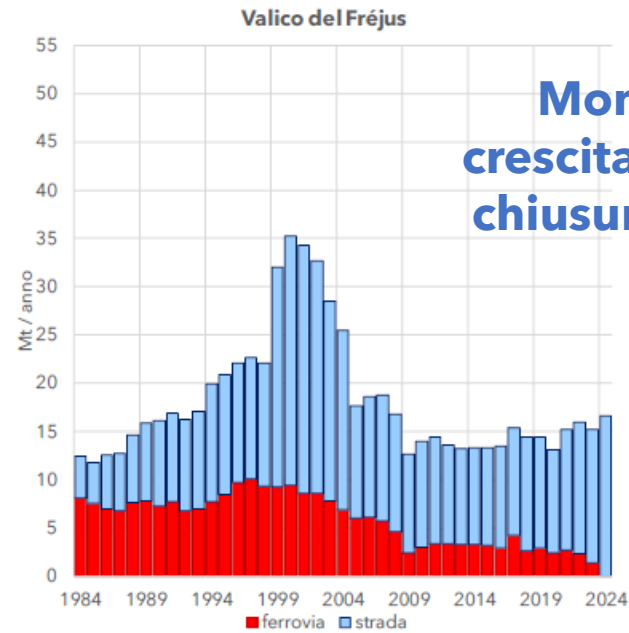
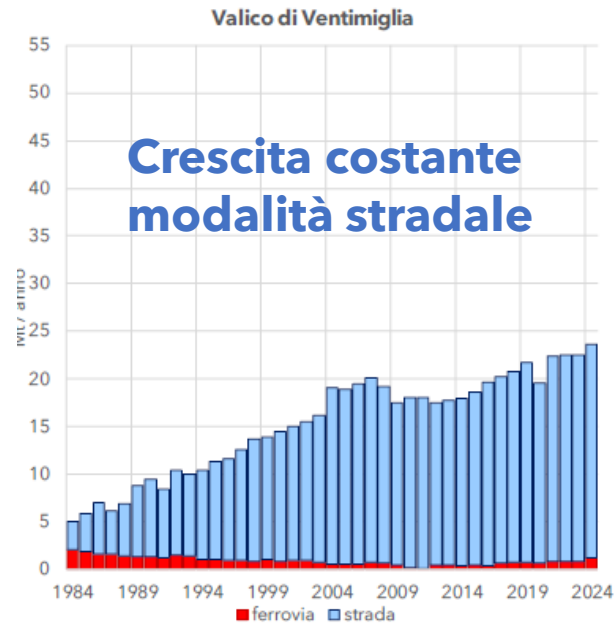
Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

VALICHI LOCALIZZATI NEL NORD OVEST

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO PER SINGOLO VALICO

(valori in milioni di tonnellate)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat



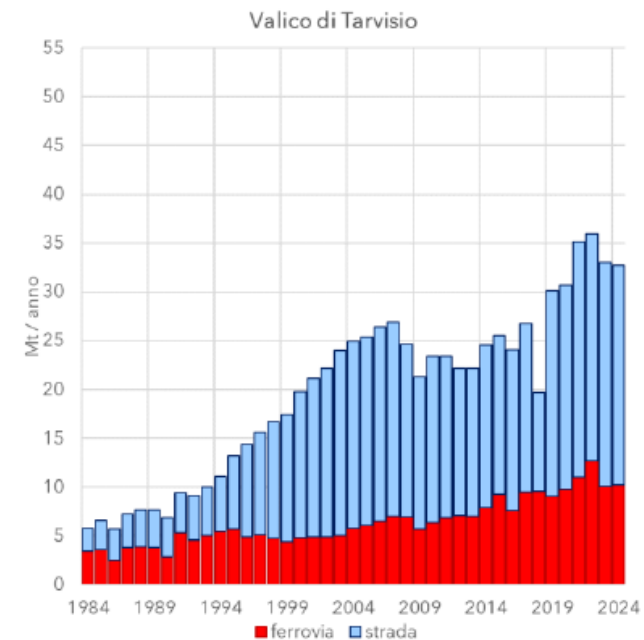
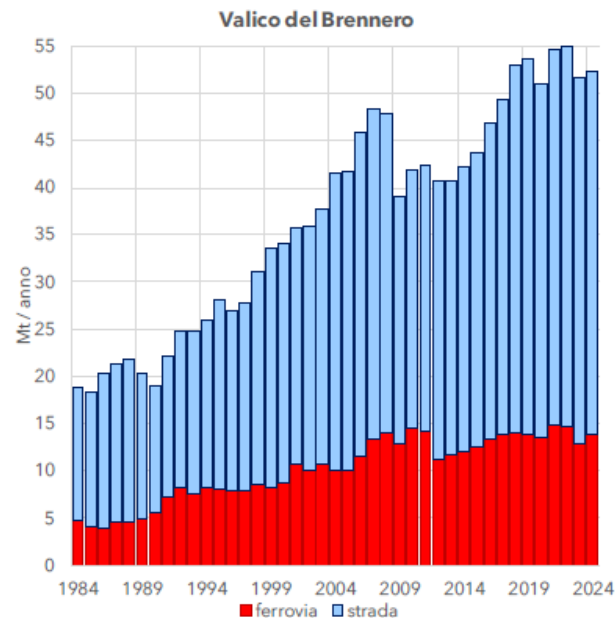
VALICHI LOCALIZZATI NEL NORD EST

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO PER SINGOLO VALICO

(valori in milioni di tonnellate)

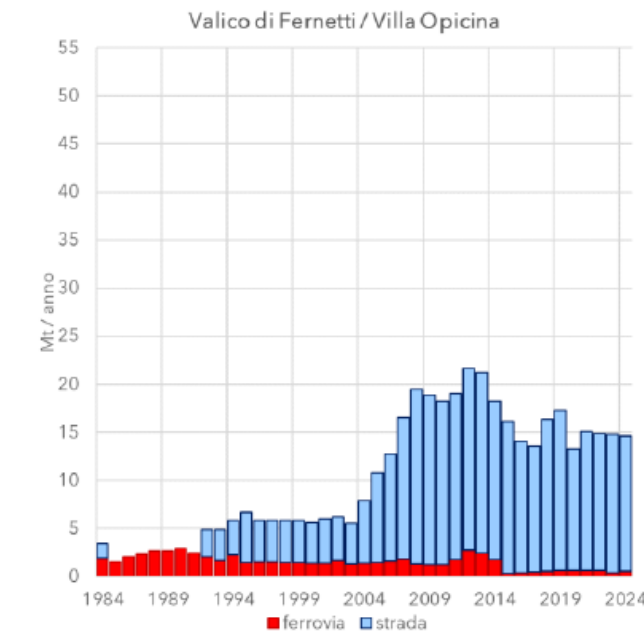
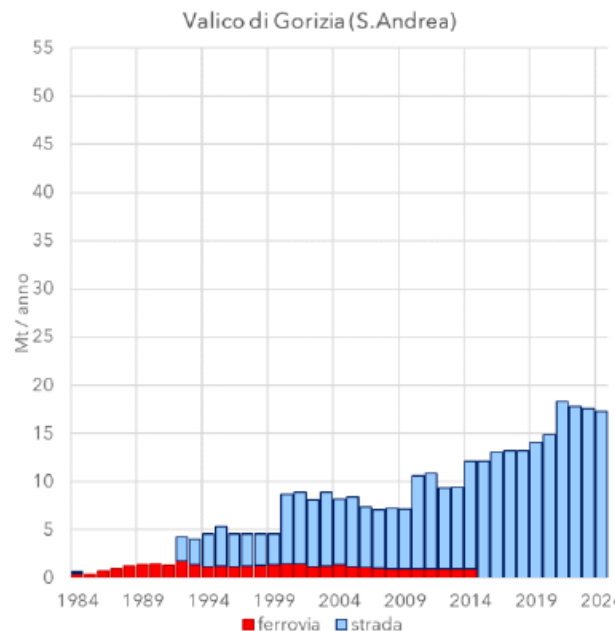
BRENNERO E TARVISIO

Crescita importante della modalità stradale, ma con un significativo contributo anche della ferrovia



VALICHI SLOVENI

Crescita costante della modalità stradale, con un contributo molto limitato della ferrovia



Elaborazione META su dati UFT
- Ufficio Federale dei Trasporti,
ASFINAG, Si.Stat



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 VALORE DELL'INTERSCAMBIO DI VALICO

L'interscambio commerciale nel 2024 con i Paesi dell'Unione europea vale **oltre 670 miliardi di euro** (che diventano **751 miliardi** se aggiungiamo UK e Svizzera). I primi 10 partner commerciali dell'Italia cubano **oltre 600 miliardi di euro**. Nel primo semestre 2025, si registra una crescita ulteriore del 2,2%, trascinata ancora dall'export (+2,9%)

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 525 miliardi di euro**.

	Interscambio (mld euro)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Germania	160,0	89,0%	7,8%	1,0%	2,0%	0,2%
2. Francia	110,5	80,1%	3,2%	6,0%	2,1%	8,6%
3. Spagna	68,4	78,8%	1,7%	18,2%	1,3%	0,1%
4. Paesi Bassi	55,7	85,3%	2,9%	9,0%	1,9%	0,9%
5. Svizzera	45,9	81,3%	2,5%	0,1%	1,8%	14,3%
6. Belgio	45,4	86,6%	1,5%	7,5%	4,3%	0,1%
7. Polonia	35,7	95,90%	2,60%	1,00%	0,40%	0,20%
8. Regno Unito	35,5	54,3%	2,9%	31,9%	9,8%	1,1%
9. Austria	25,1	86,4%	8,7%	0,4%	0,4%	4,1%
10. Romania	18,9	83,6%	2,1%	13,0%	1,3%	0,0%
TOP 10	601,1	83,2%	4,2%	7,2%	2,4%	3,1%

525 miliardi di euro

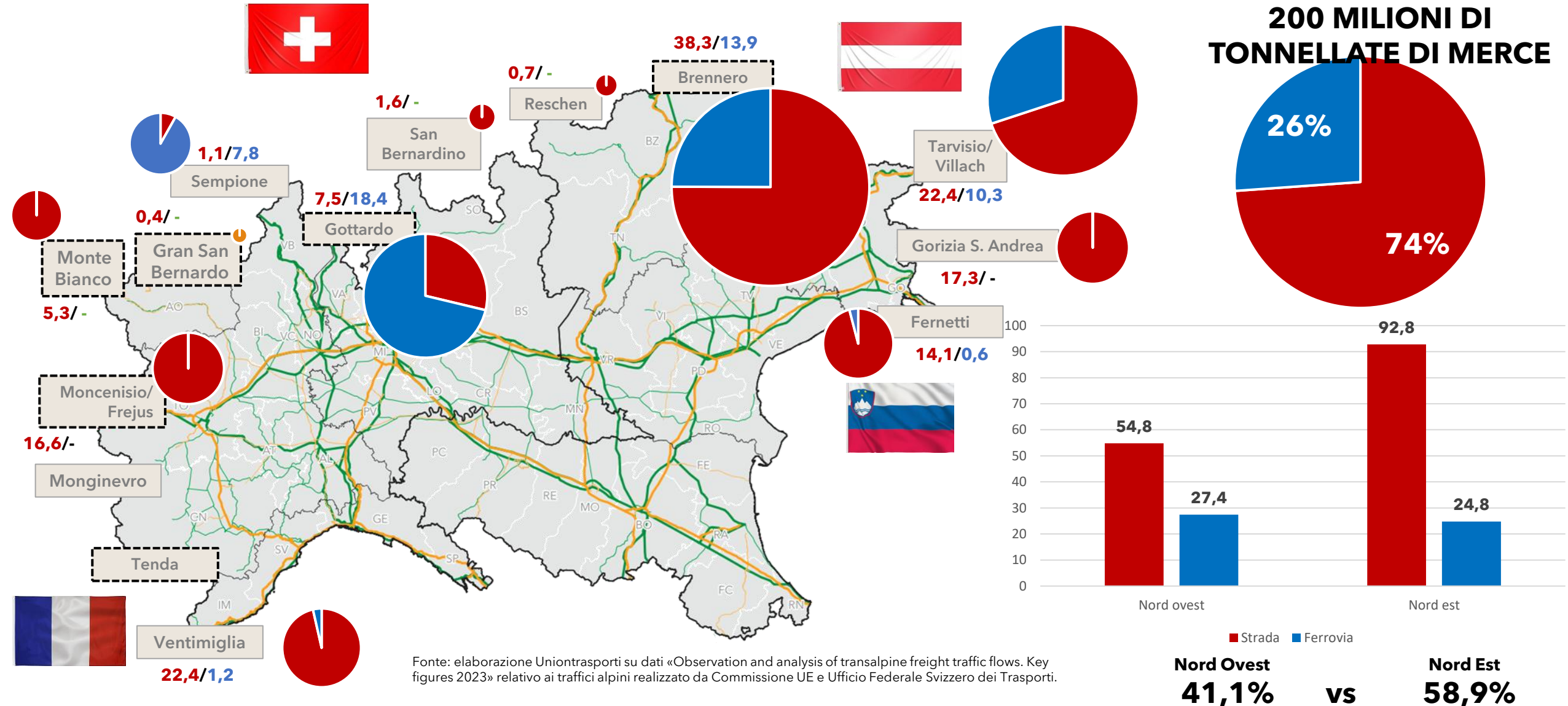
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat



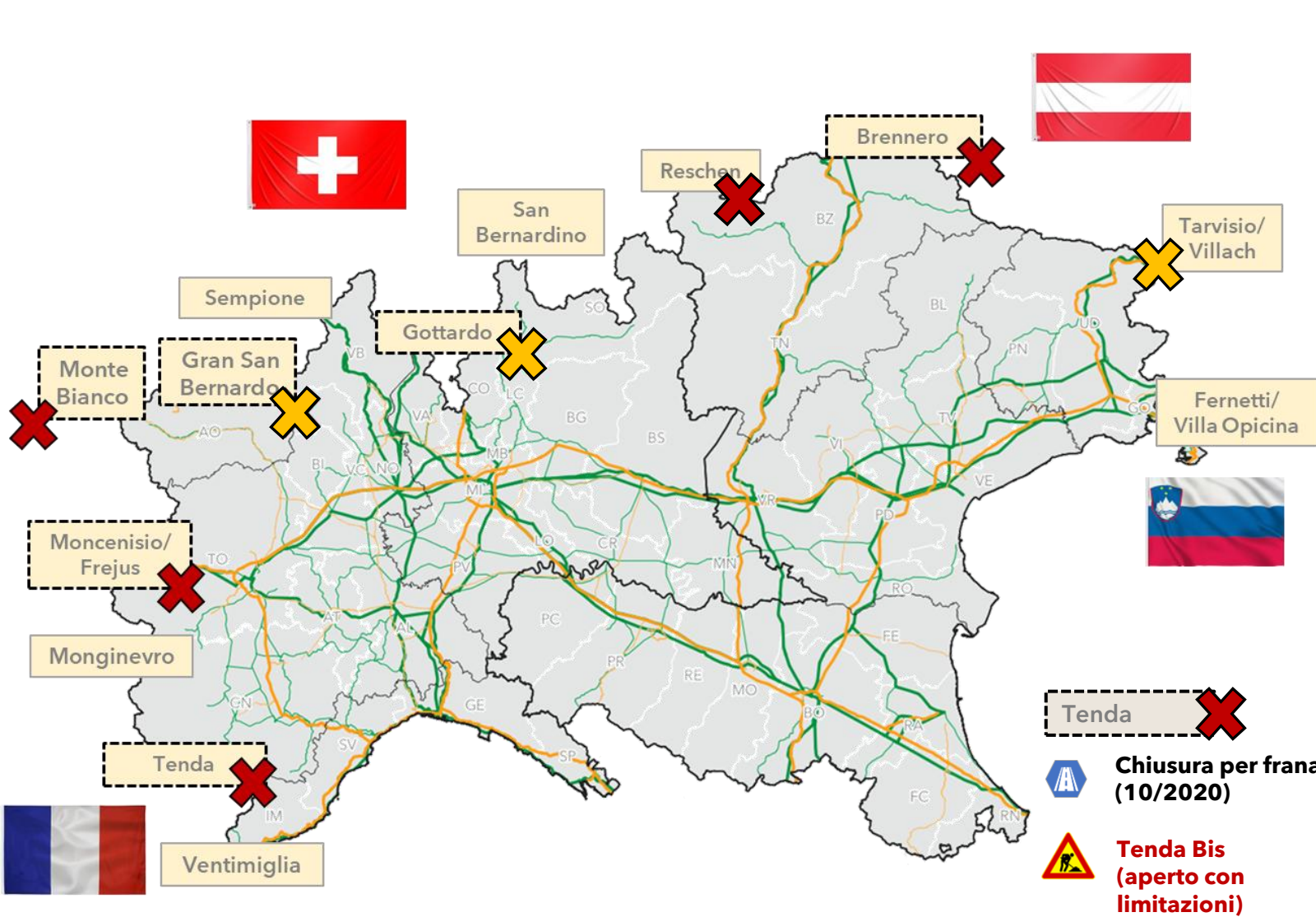
QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI TRA FLUSSI E VINCOLI



QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2024



I PRINCIPALI "VINCOLI" 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)
- Monte Bianco**
 - Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni)
- Gran San Bernardo**
 - Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)
- Gottardo**
 - Chiusura per deragliamenti (08/2023) e previsione sostituzione rotaie 2032/2034
 - Chiusura per danni alla soletta (09/2023)
- Tenda**
 - Chiusura per frana (10/2020)
 - Tenda Bis (aperto con limitazioni)
- Brennero**
 - Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)
 - Manutenzione Ponte Lueg (1/2025 - 12/2028)
- Torino-Lione** (12/2032)
 - Raddoppio tunnel Gottardo (2029)
 - Galleria di Base BBT (2032)
- Passo Resia**
 - Chiusura Strada Statale (10/2024 - 12/2024)
- Tarvisio/Villach**
 - Limitazioni A10 del Tauri

I FLUSSI DEL NOSTRO EXPORT: RUOLO TRASVERSALE DEI VALICHI

PIEMONTE ESPORTAZIONI EUROPA

LEGENDA

Mt/anno
2024

— 0,1

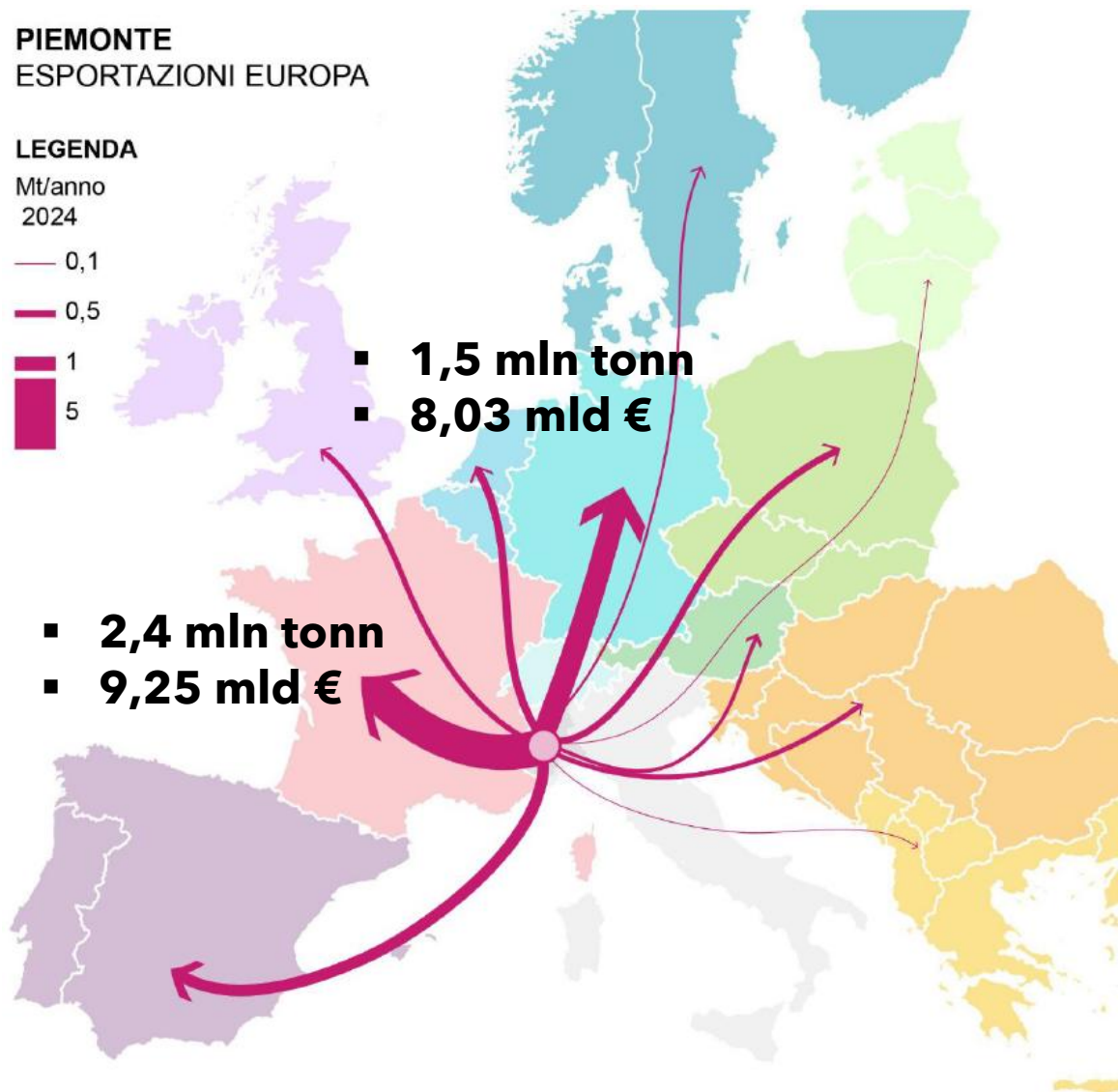
— 0,5

— 1

— 5

- 1,5 mln tonn
- 8,03 mld €

- 2,4 mln tonn
- 9,25 mld €



VENETO ESPORTAZIONI EUROPA

LEGENDA

Mt/anno
2024

— 0,1

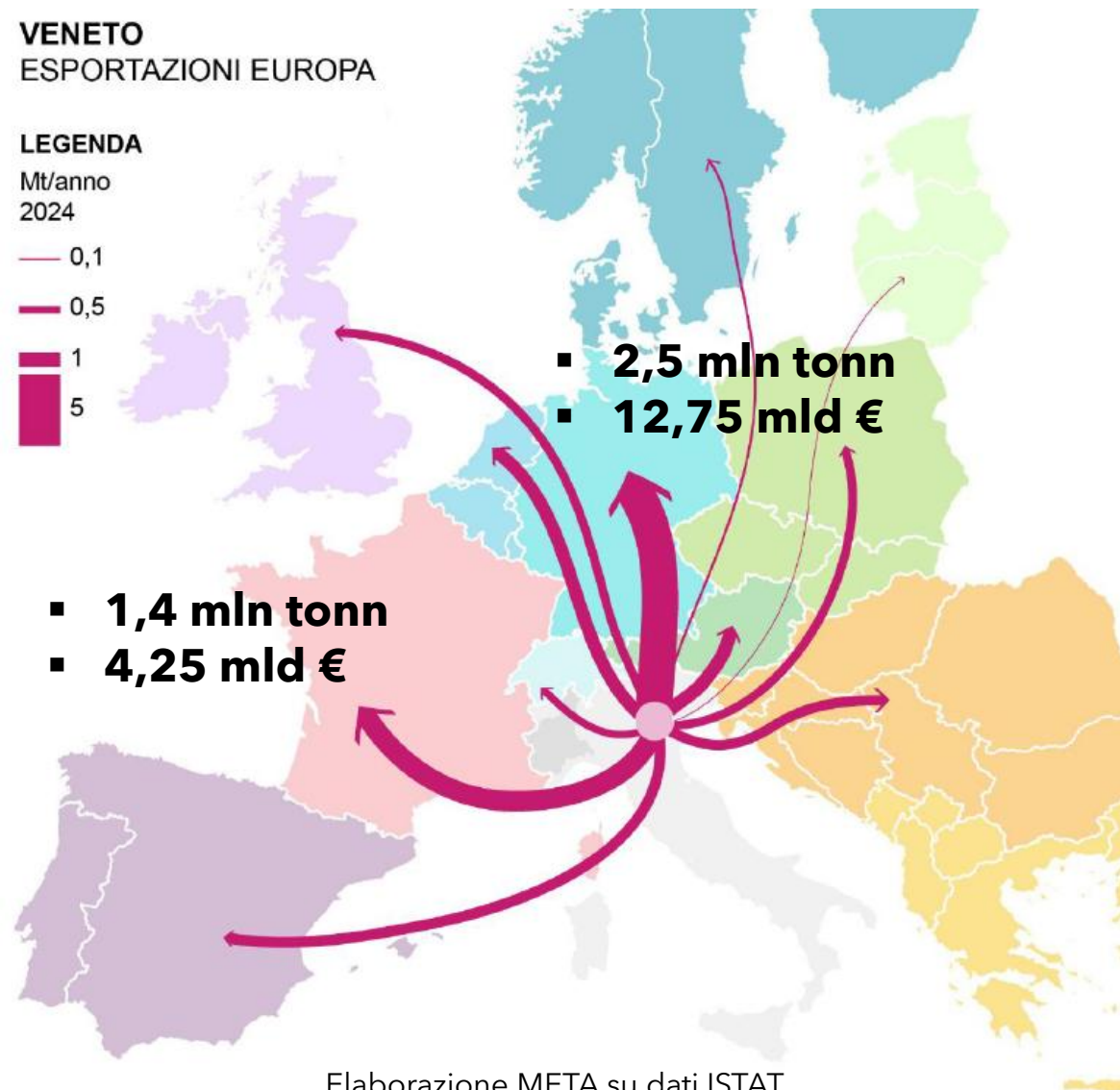
— 0,5

— 1

— 5

- 2,5 mln tonn
- 12,75 mld €

- 1,4 mln tonn
- 4,25 mld €



Elaborazione META su dati ISTAT



IMPATTO E CONSEGUENZE DELLA RIDOTTA PERMEABILITÀ DEL SISTEMA DEI VALICHI



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

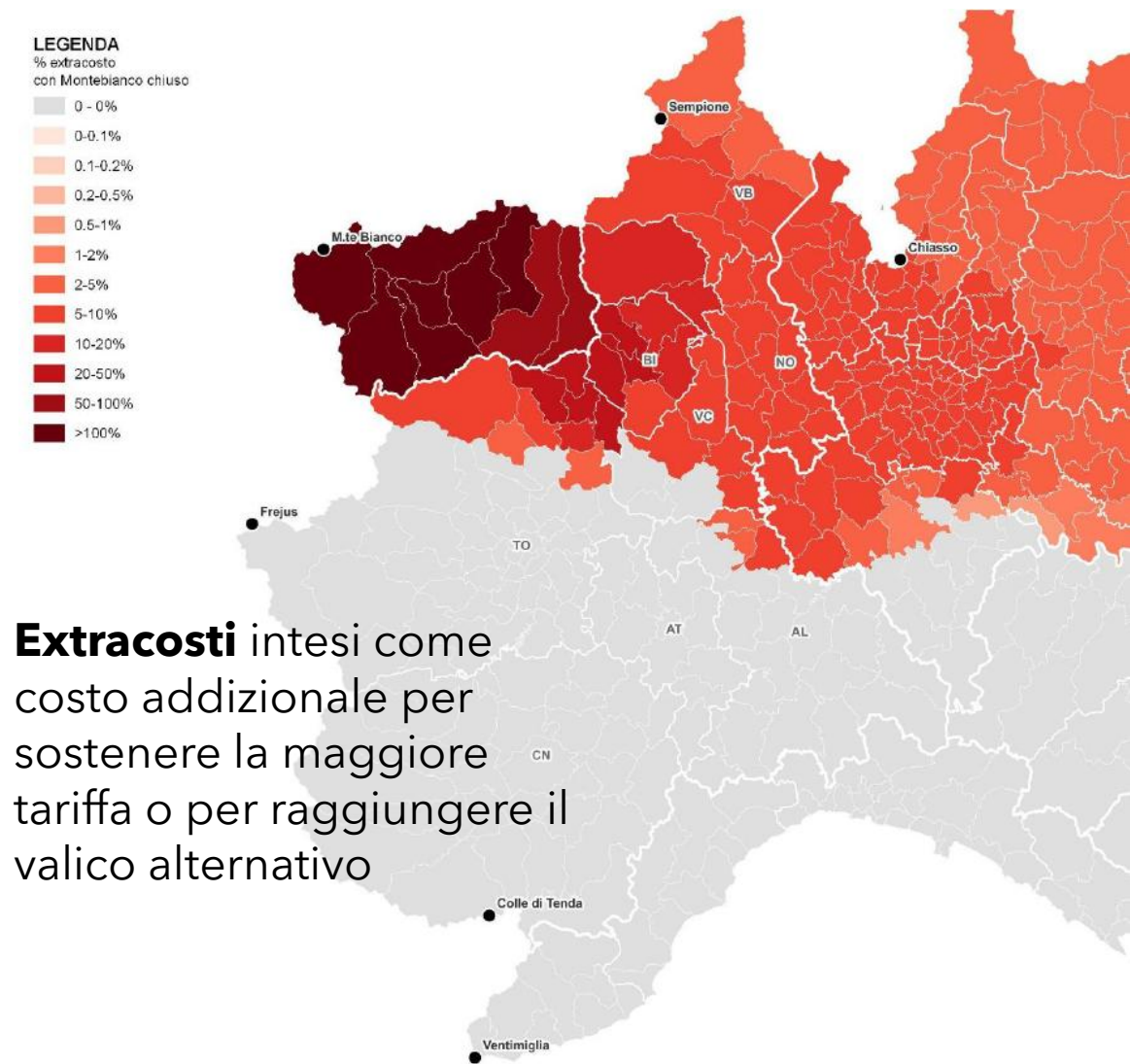


Un recente studio dell'Università della Valle d'Aosta ha stimato un **impatto diretto di 12 MILIONI DI EURO/ANNO** per chiusure di circa tre mesi/anno, così ripartiti:

- 2,65 M€ all'industria
- 2,39 M€ al commercio al dettaglio e ristorazione
- 6,80 M€ al turismo

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.**

IMPATTO CHIUSURE: STIMA DEGLI EXTRACOSTI PER IL MONTE BIANCO



Extracosti intesi come costo addizionale per sostenere la maggiore tariffa o per raggiungere il valico alternativo

Fonte: Elaborazione META (modello i-TraM)

- **Un impatto di extracosti** che si propaga a buona parte del Nord Italia (Alto Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino AA e Friuli VG).
- **Costi aggiuntivi per imprese:** aumento dei costi del trasporto, maggiore consumo di carburante, tempi più lunghi, ed esigenze di riorganizzazione logistica.
- **Incertezza e percezione:** il turismo potrebbe soffrire anche per ragioni psicologiche (destinazioni percepite come meno accessibili), oltre al danno reale.
- **Alternative soggette a condizioni meteo:** molti passaggi alternativi sono valichi alpini che non sono utilizzabili tutto l'anno; in inverno le condizioni possono renderli impraticabili o pericolosi.

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.**



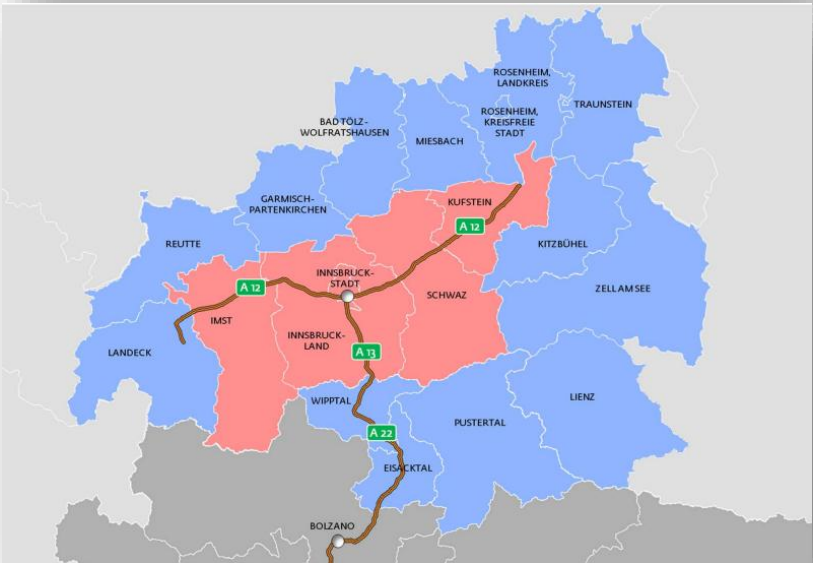
- L'eliminazione anche del solo divieto notturno non significherebbe una automatica crescita del traffico pesante, ma renderebbe **la circolazione stradale più fluida, più sicura, meno congestionata, più sostenibile e anche meno stressante per gli autisti.**
- Si è stimato che, senza il divieto notturno,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



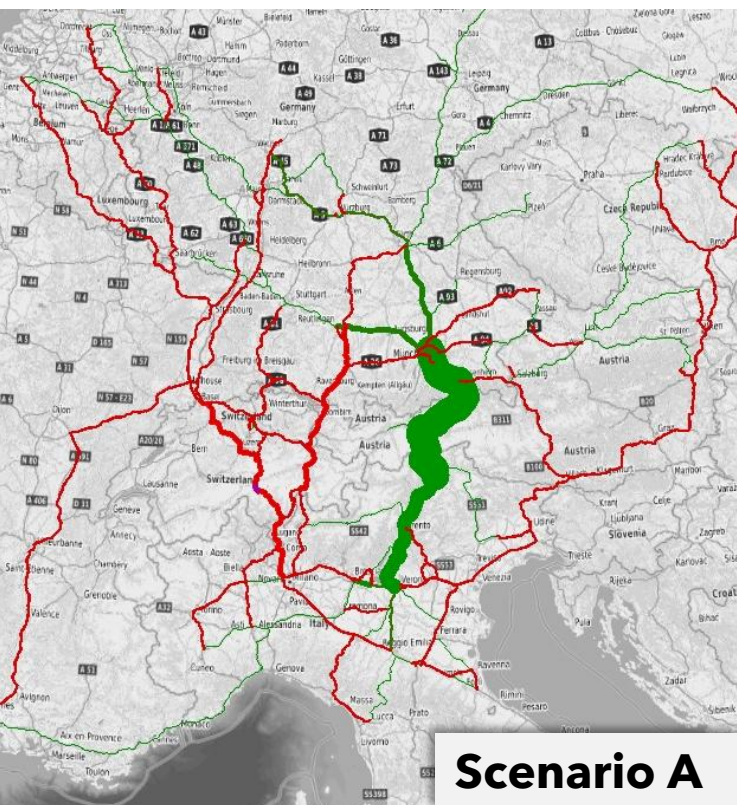
L'insieme delle limitazioni imposte unilateralmente dal Governo del Tirolo (notturne, settoriali, weekend), il contingentamento dei mezzi pesanti, il costo doppio del pedaggio notturno, l'inefficienza della Ro.La. portano un **danno economico alle nostre imprese** che utilizzano l'asse del Brennero pari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



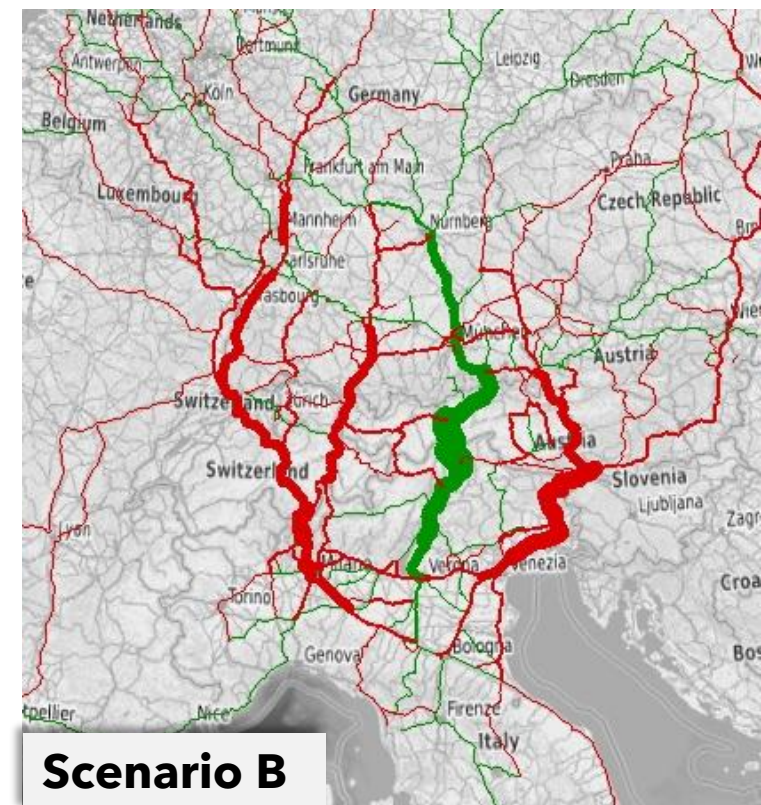
Impatto stimato **174 milioni di euro/anno** di cui:

- 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



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

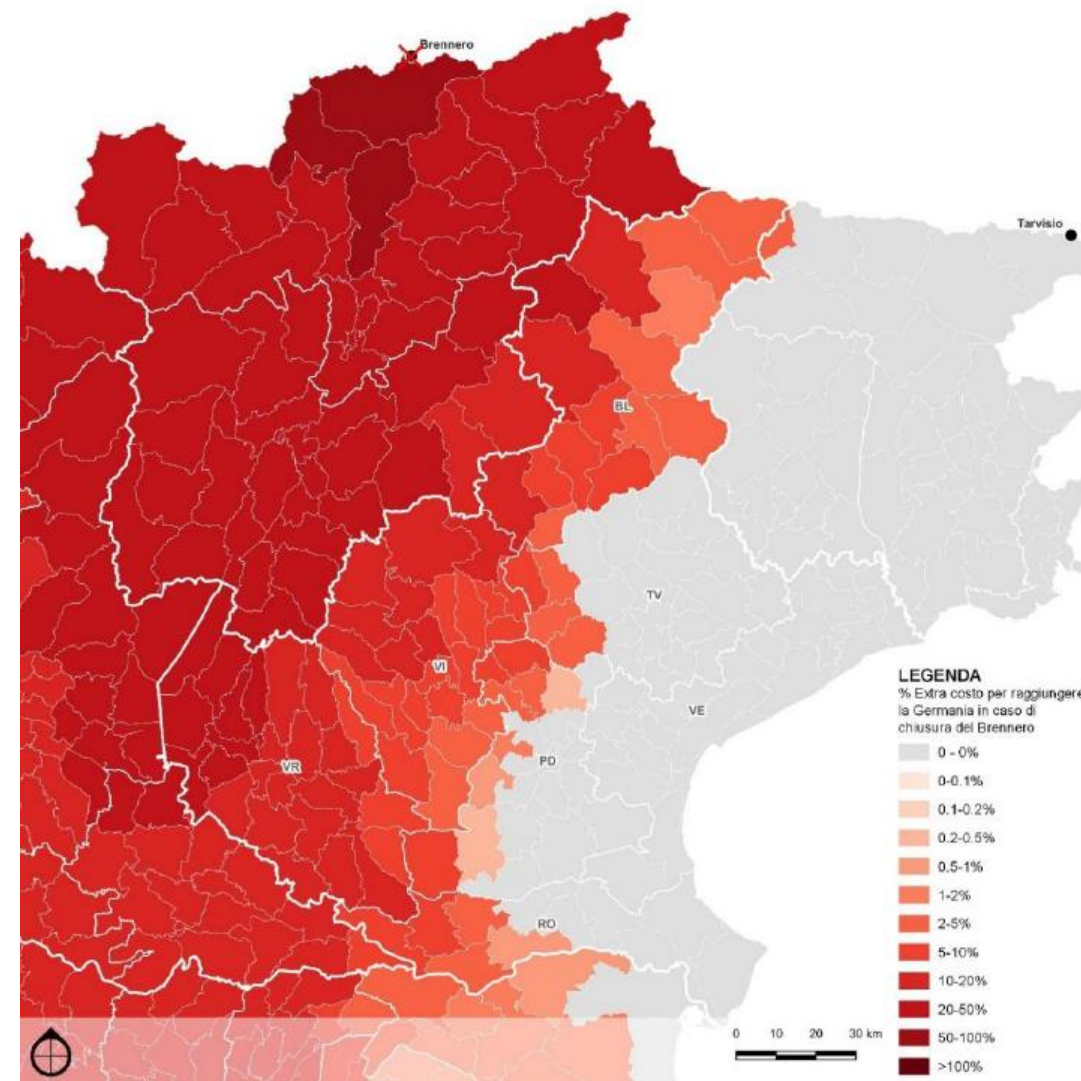
- 312,7 mln € per i passeggeri
- **327,3 mln € per le merci**

IMPATTO CHIUSURE: STIMA DEGLI EXTRACOSTI AL BRENNERO

Ruolo significativo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che rappresenta una **vera e propria colonna vertebrale dei flussi orientati verso la Germania, e più in generale il Nord Europa**. Si

tratta di una funzione tanto più insostituibile, quanto più connessa ad una direttrice infrastrutturale e ad un valico posti all'interno dell'arco alpino in posizione abbastanza isolata, e dunque difficilmente mutuabile da altre direttrici.

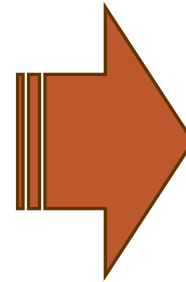
A riprova di questa condizione, una **stima degli extracosti** associati ad una eventuale indisponibilità del valico per i traffici stradali e ferroviari evidenzia **effetti assai intensi ed estesi a larghe porzioni del territorio non soltanto veneto, ma italiano tout court**.



Fonte: Elaborazione META (modello i-TraM)

PER CONCLUDERE...

- LA SATURAZIONE DEL **VALICO DI VENTIMIGLIA**
- LA CHIUSURA DELLA **GALLERIA DEL MONCENISIO** PER LA FRANA
- I RITARDI NELL'APERTURA DELLA **SECONDA CANNA DEL FREJUS E DEL TENDA BIS**
- I 18 ANNI DI CHIUSURE TRIMESTRALI DEL **TUNNEL DEL MONTE BIANCO**
- LA CAPACITA' RIDOTTA DEL **VALICO DEL SEMPIONE** FINO AL 2028
- LA PREVISIONE DELLA SOSTITUZIONE DEI BINARI NEL **TUNNEL DEL GOTTARDO** (2032-2034)
- I DIVIETI TIROLESIS E IL RIFACIMENTO DEL PONTE LUEG LUNGO **L'ASSE DEL BRENNERO**,
- LE LIMITAZIONI SULLA A10 DEI TAURI (**ASSE TARVISIO**)
- LA CHIUSURA DI TRATTA DELLA **SUPERSTRADA SLOVENA H4**



**ENORMI DISAGI PER GLI AUTISTI
(TEMPI DI PERCORRENZA,
DISTANZE PERCORSE, STRESS DI
GUIDA, DIFFICOLTA' A RIENTRARE
A CASA)**

Ma soprattutto...

- **MAGGIORI COSTI PER LE AZIENDE DI PRODUZIONE**
- **MINORE COMPETITIVITÀ PER LE NOSTRE IMPRESE**
- **MINORE ATTRATTIVITÀ PER IL NOSTRO PAESE**
- **FORTE CONTRAZIONE DELL'EXPORT**
- **ELEVATO RISCHIO DI DELOCALIZZAZIONE DELLA PRODUZIONE**

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

