



L'importanza dei valichi alpini e della loro permeabilità

Flussi e vincoli per l'economia del Nord Est

Trieste, 02.12.2025

Sessione 1 - Le reti transeuropee multimodali nel Nord Est come elemento strategico dell'economia italiana

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD EST 2025

L'IMPEGNO DEL SISTEMA CAMERALE DEL NORD EST

Il sistema camerale del Friuli Venezia Giulia, del Veneto, del Trentino Alto Adige e dell'Emilia Romagna (e anche della Lombardia) sostiene da diversi anni lo sviluppo infrastrutturale e logistico del Nord Est, con il supporto tecnico di Uniontrasporti. Oltre a numerose partecipazioni in autostrade, aeroporti e interporti, negli ultimi anni sta fornendo un importante contributo di analisi e conoscenza per sostenere le Regioni nelle loro scelte di programmazione, attraverso numerosi momenti di ascolto del territorio e del tessuto imprenditoriale.

- 3 edizioni dei **Libri Bianchi regionali** sulle priorità infrastrutturali
- 3 **indagini su fabbisogni** ed esigenze logistiche delle imprese del Nord Est
- Numerosi **focus progettuali** (ZLS, cargo aereo, reti ten-t, Brennero, Olimpiadi MICO2026, SPV)
- Decine di **webinar su digitalizzazione e sostenibilità**
- Valutazione **impatto delle limitazioni al Brennero**

con la **CCIAA Venezia Giulia** particolarmente attenta alle esigenze del territorio:

- Studio sulla ZLS FVG
- Masterplan sull'Offerta ricettiva in vista di GO! 2025
- Studio sulla logistica sostenibile in Friuli Venezia Giulia
- Strategia di Sviluppo del Distretto Nautico del Friuli Venezia Giulia





LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE TEMPORALE: COME SONO EVOLUTI I TRAFFICI?

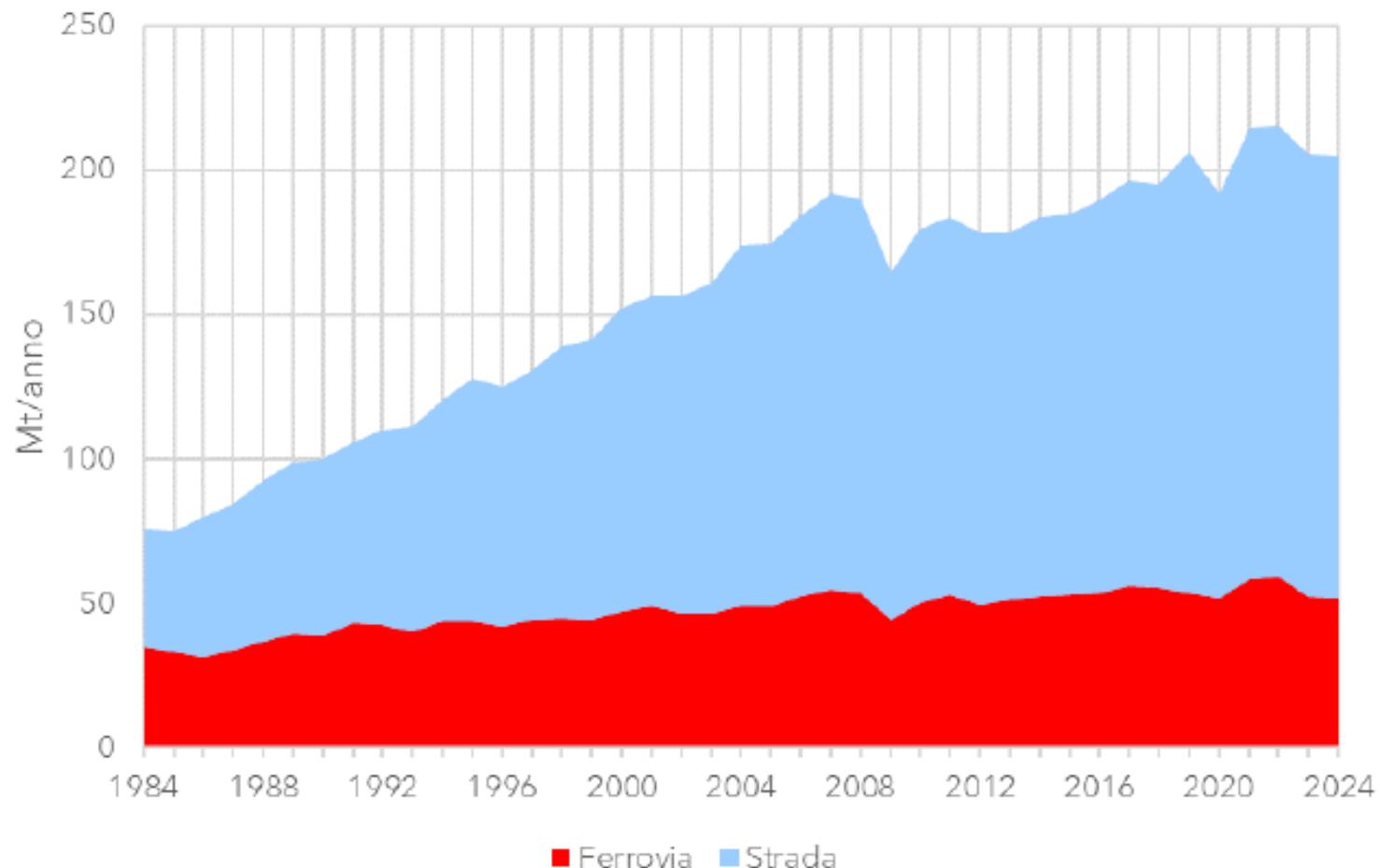
Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni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

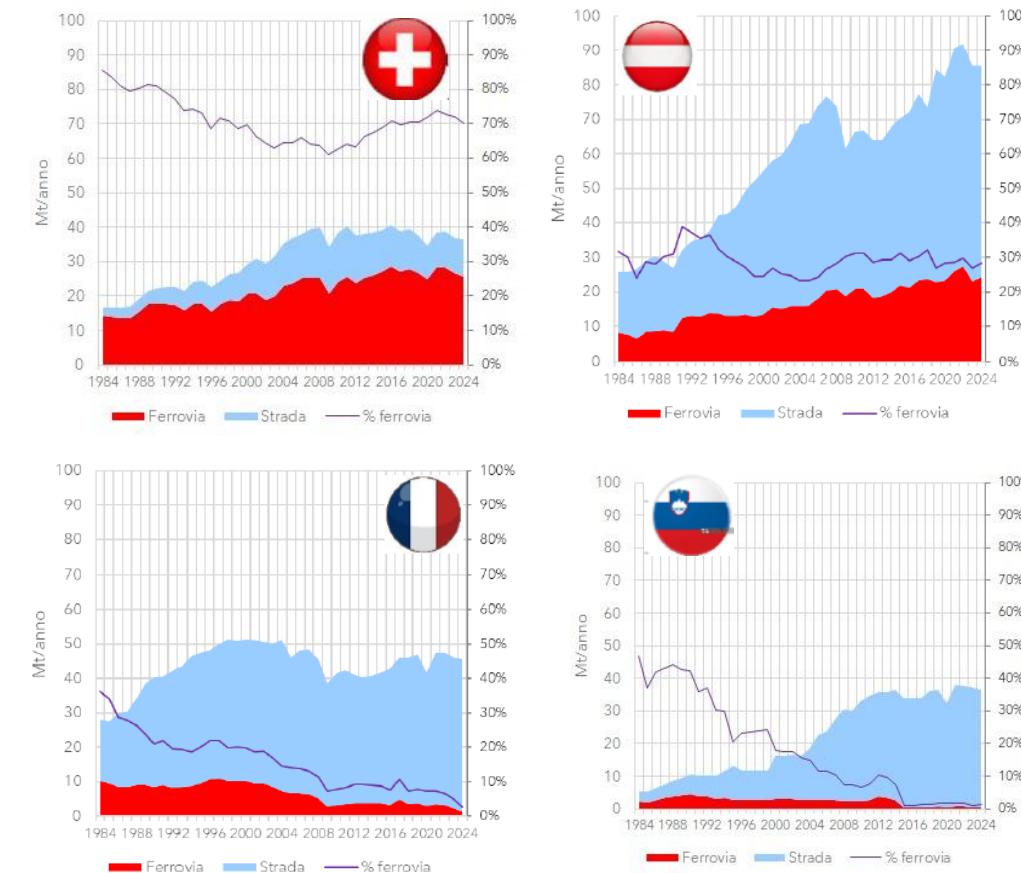
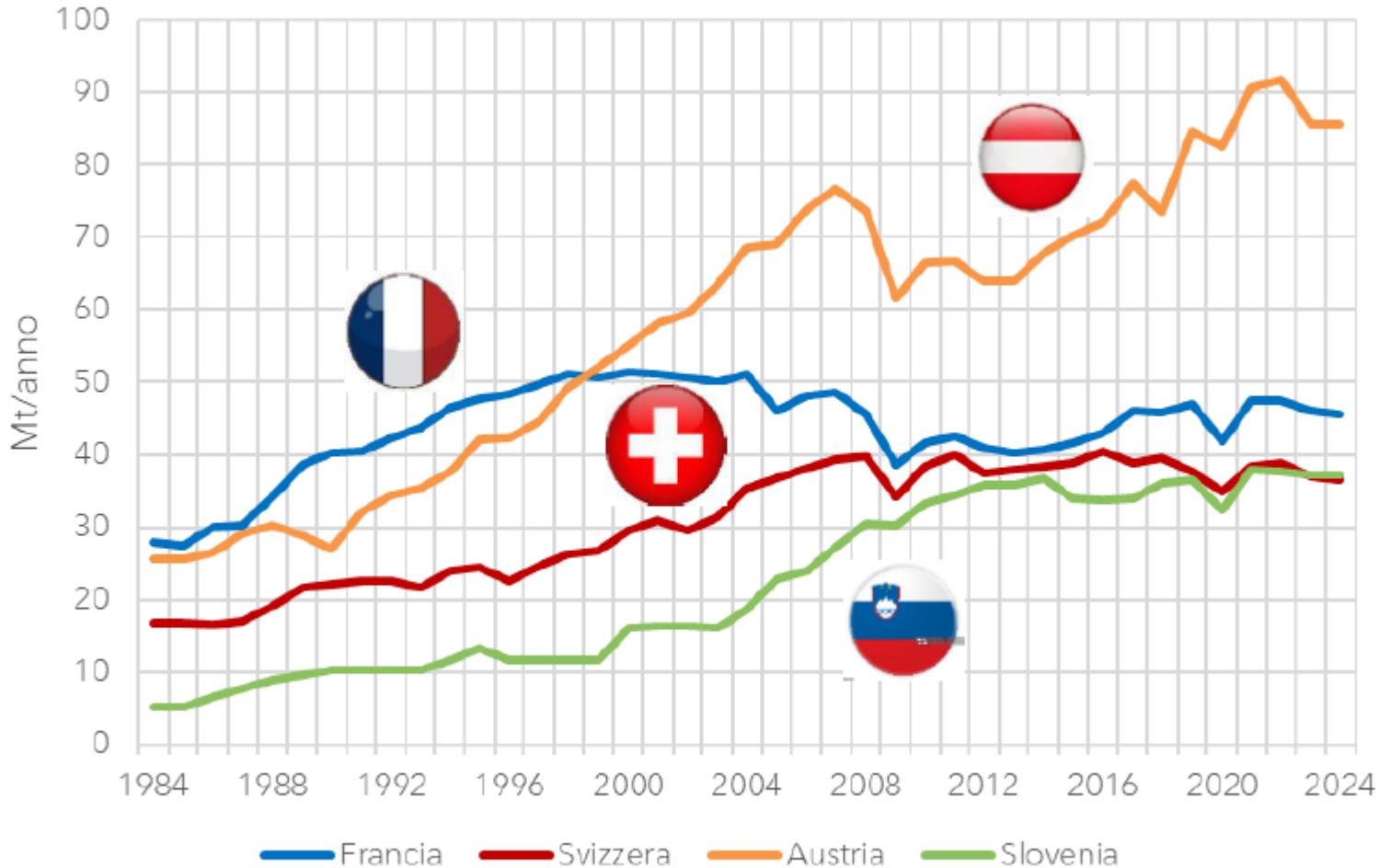


Fonte: elaborazione Uniontrasporti/Meta su dati DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN



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

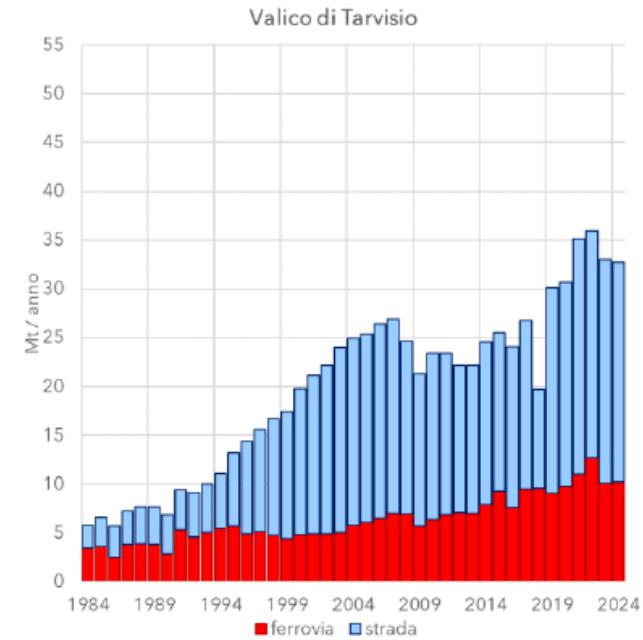
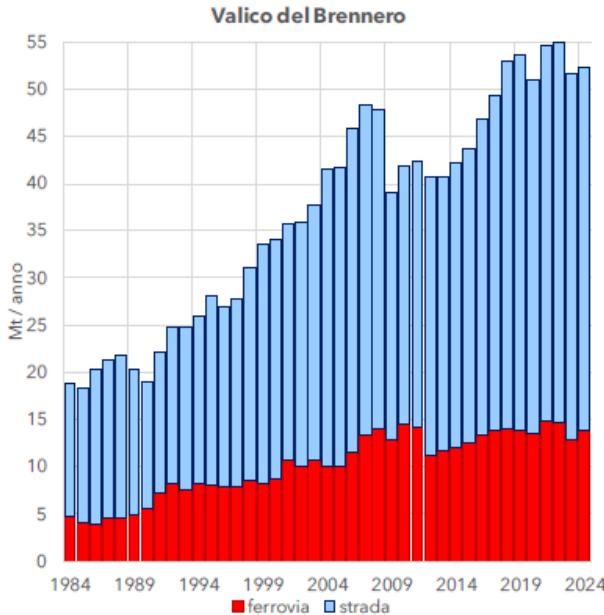
VALICHI LOCALIZZATI NEL NORD EST

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO PER SINGOLO VALICO

(valori in milioni di
tonnellate)

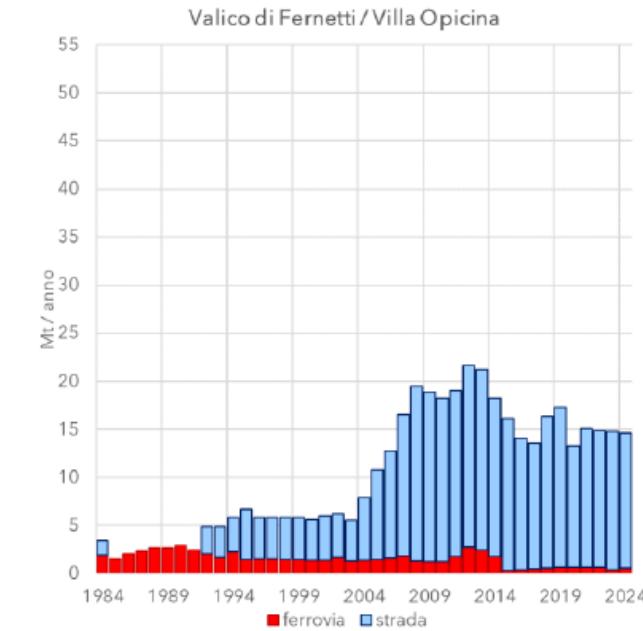
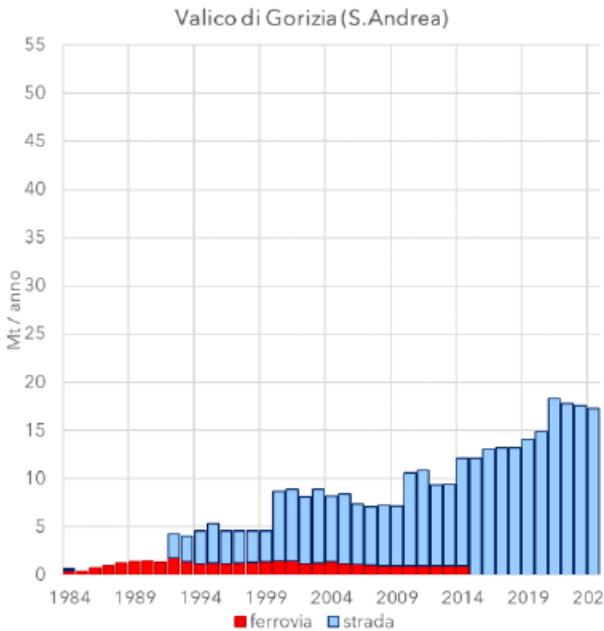
BRENNERO E TARVISIO

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

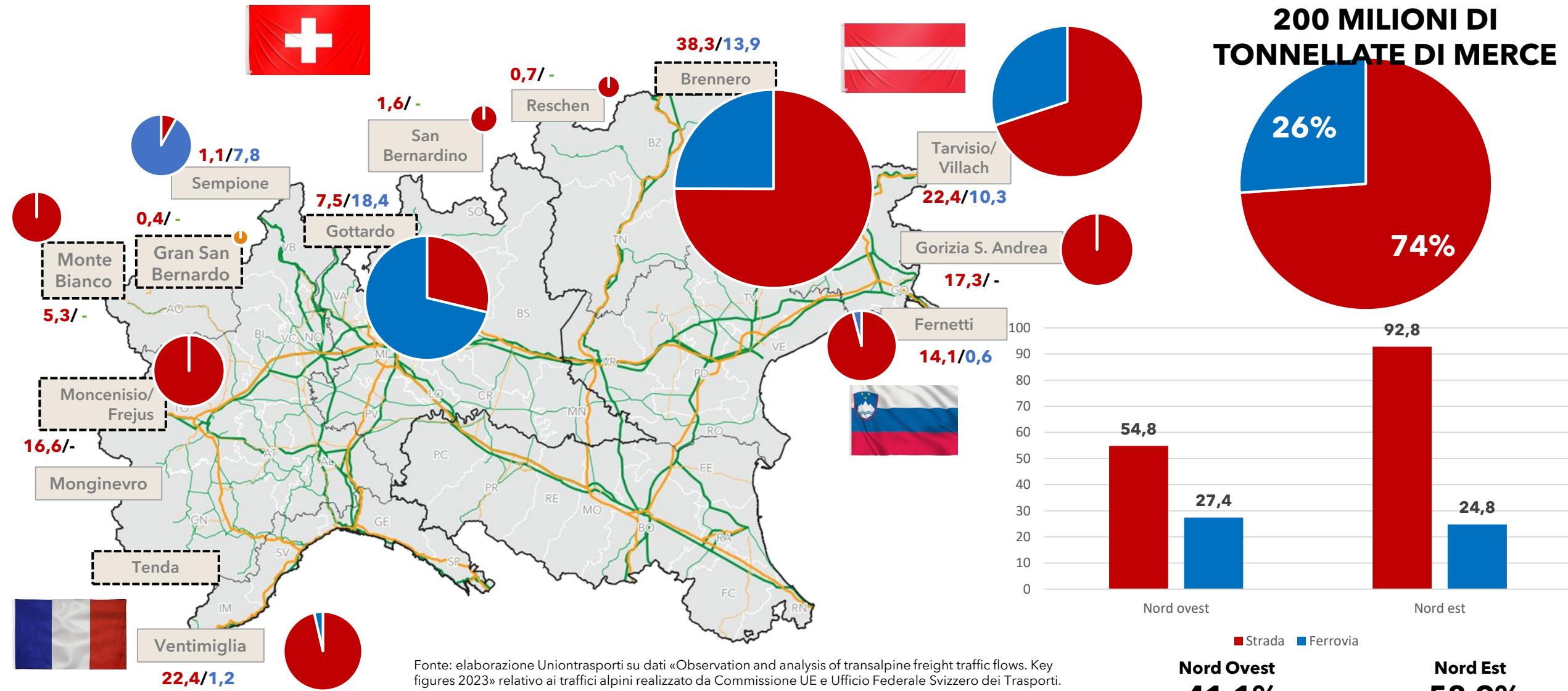
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat



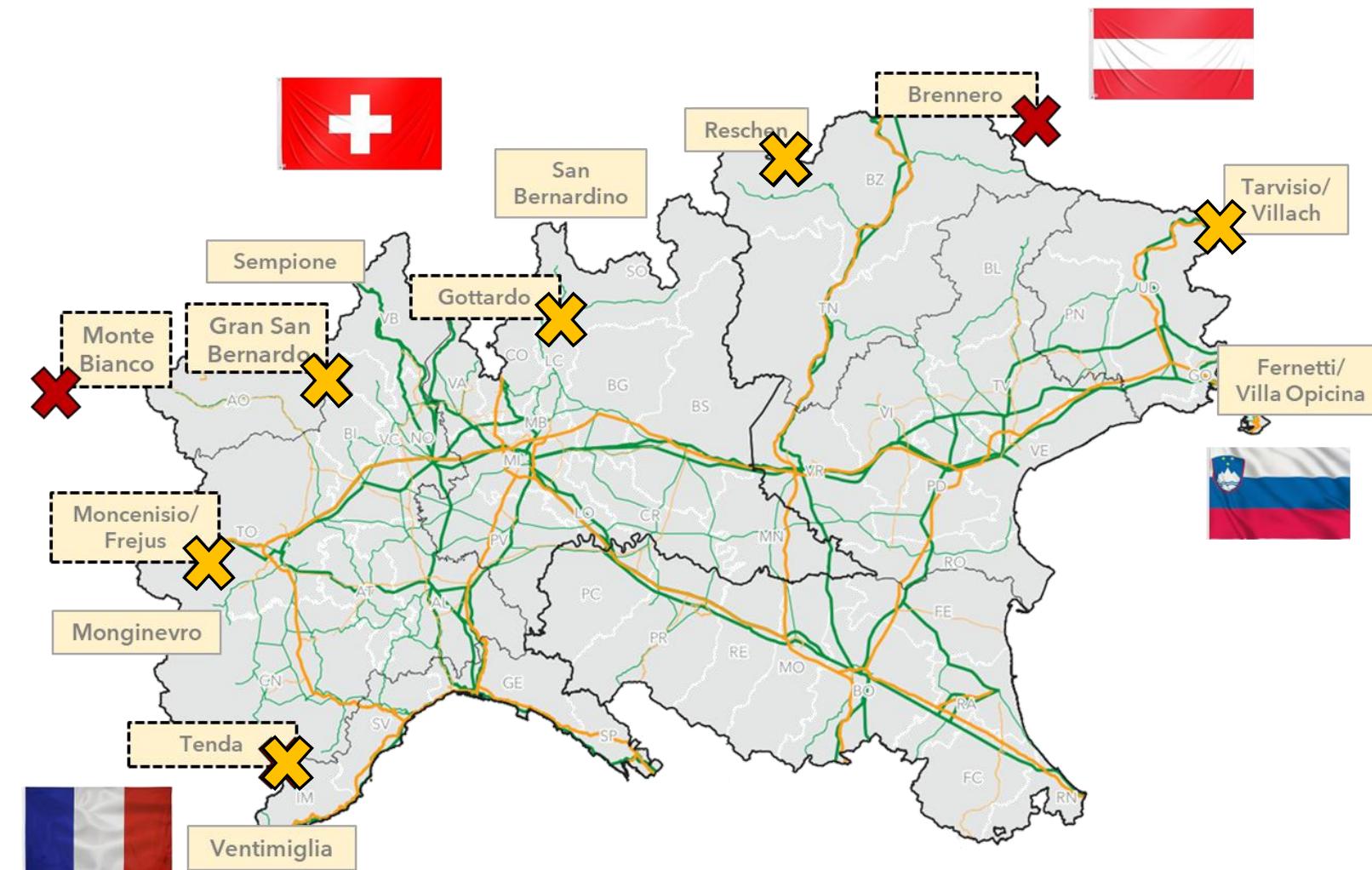


QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI TRA FLUSSI E VINCOLI

QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2024



I PRINCIPALI "VINCOLI" DEI VALICHI: CRITICITÀ, CHIUSURE E PROSPETTIVE



- | | |
|--|---|
| <p>Moncenisio/Frejus </p> <p>Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a marzo 2025</p> <p>Senso unico alternato (10/2024)</p> | <p>Tenda </p> <p>Chiusura per frana (10/2020)</p> |
| <p>Monte Bianco </p> <p>Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni)</p> | <p>Gran San Bernardo </p> <p>Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m</p> |
| <p>Gottardo </p> <p>Chiusura per deragliamento (08/2023) e previsione sostituzione rotaie 2032/2034</p> <p>Chiusura per danni alla soletta (09/2023)</p> | <p>Raddoppio tunnel Gottardo (2029) </p> |
| <p>Brennero </p> <p>Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)</p> <p>Manutenzione Ponte Lueg (1/2025 - 12/2028)</p> | <p>Galleria di Base BBT (2032) </p> |
| <p>Passo Resia </p> <p>Limitazione mezzi pesanti</p> | <p>Tarvisio/Villach </p> <p>Limitazioni A10 del Tauri</p> |



IMPRESE ED EXPORT: RUOLO DELLE REGIONI DEL NORD EST

	IMPRESE	% NORD-EST	% ITALIA	Var. '24/'19	Var. '24/'23
FRIULI-VENEZIA G.	86.735	8,7%	1,7%	-2,5%	-0,1%
P.A. BOLZANO	58.002	5,8%	1,1%	+4,2%	+0,5%
P.A.TRENTO	46.611	4,7%	0,9%	+0,7%	+0,2%
VENETO	418.367	41,9%	8,3%	-2,8%	-0,9%
EMILIA-ROMAGNA	388.601	38,9%	7,7%	-2,8%	-0,7%
NORD-EST	998.316	100%	19,8%	-2,2%	-0,6%

	EXPORT [mld €]	% NORD-EST	% ITALIA	Var. '24/'19	Var. '24/'23
FRIULI-VENEZIA G.	19,1	9,7%	3,1%	+23,0%	+0,2%
P.A. BOLZANO	7,4	3,8%	1,2%	+45,9%	+3,2%
P.A.TRENTO	5,3	2,7%	0,9%	+33,1%	+0,1%
VENETO	80,2	41,0%	12,9%	+23,0%	-1,8%
EMILIA-ROMAGNA	83,6	42,8%	13,4%	+25,5%	-2,0%
NORD-EST	195,6	100%	31,4%	+25,1%	-1,5%

1 milione di imprese che esportano prodotti per un valore di **quasi 200 miliardi di euro** (oltre il 30% dell'export nazionale).

Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT e ICE



I FLUSSI DEL NOSTRO EXPORT: RUOLO TRASVERSALE DEI VALICHI

PIEMONTE
ESPORTAZIONI EUROPA

LEGENDA

Mt/anno
2024

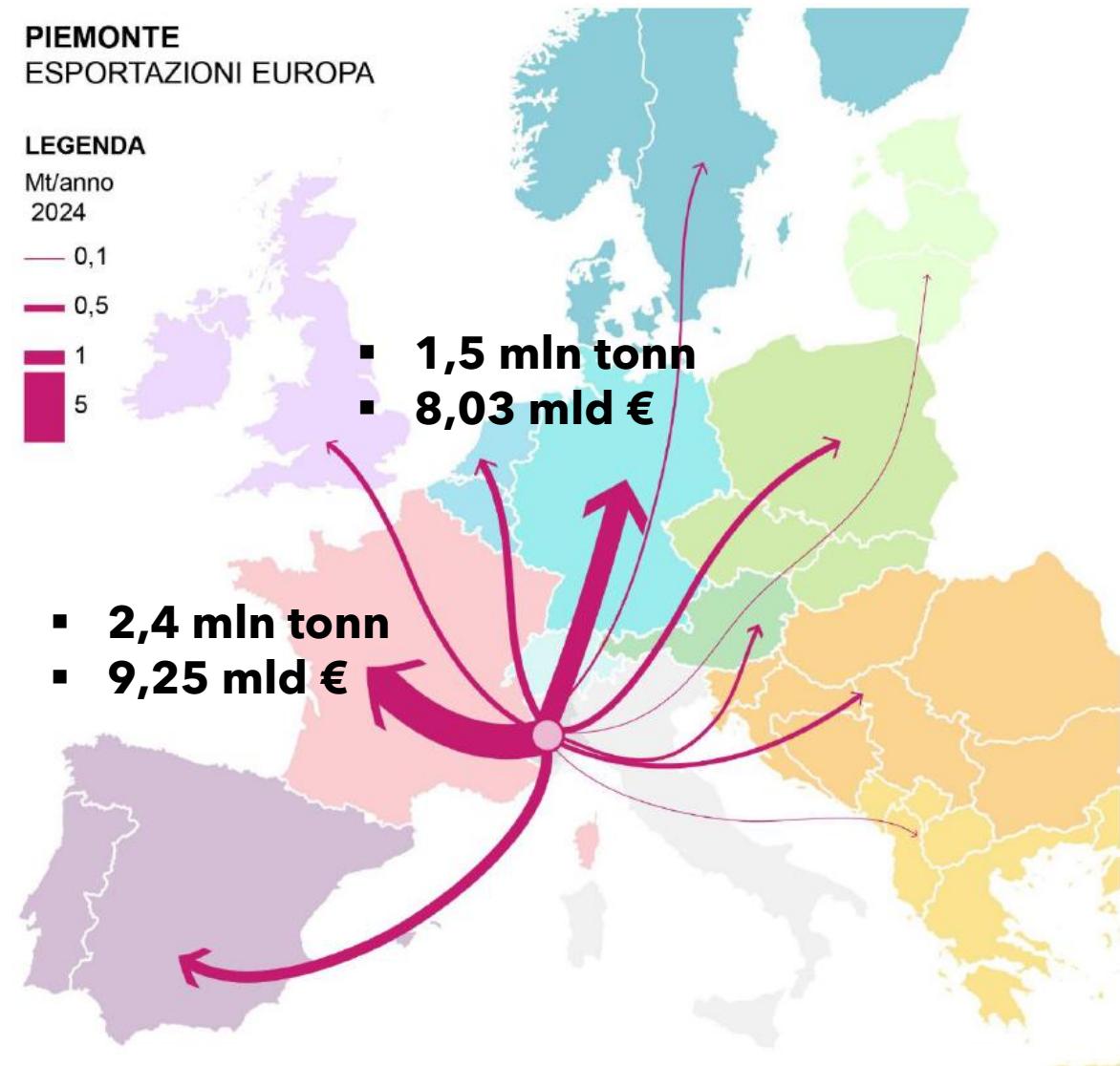
0,1

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

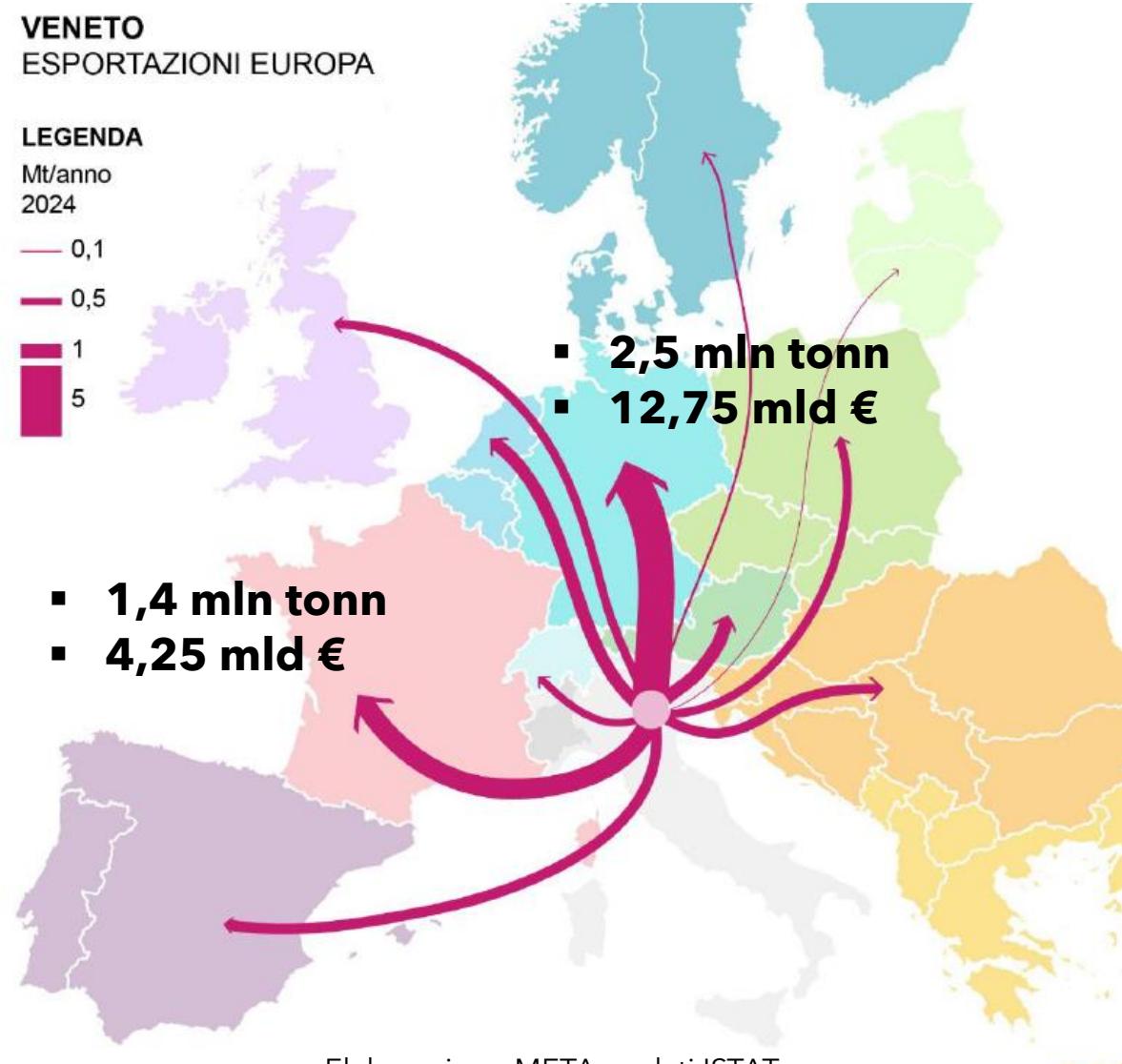
0,1

0,5

1

5

- 2,5 mln tonn
- 12,75 mld €
- 1,4 mln tonn
- 4,25 mld €



Elaborazione META su dati ISTAT



UNIONTRASPORTI

L'importanza dei valichi alpini e della loro permeabilità



IMPATTO E CONSEGUENZE DELLA RIDOTTA PERMEABILITÀ DEL SISTEMA DEI VALICHI



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

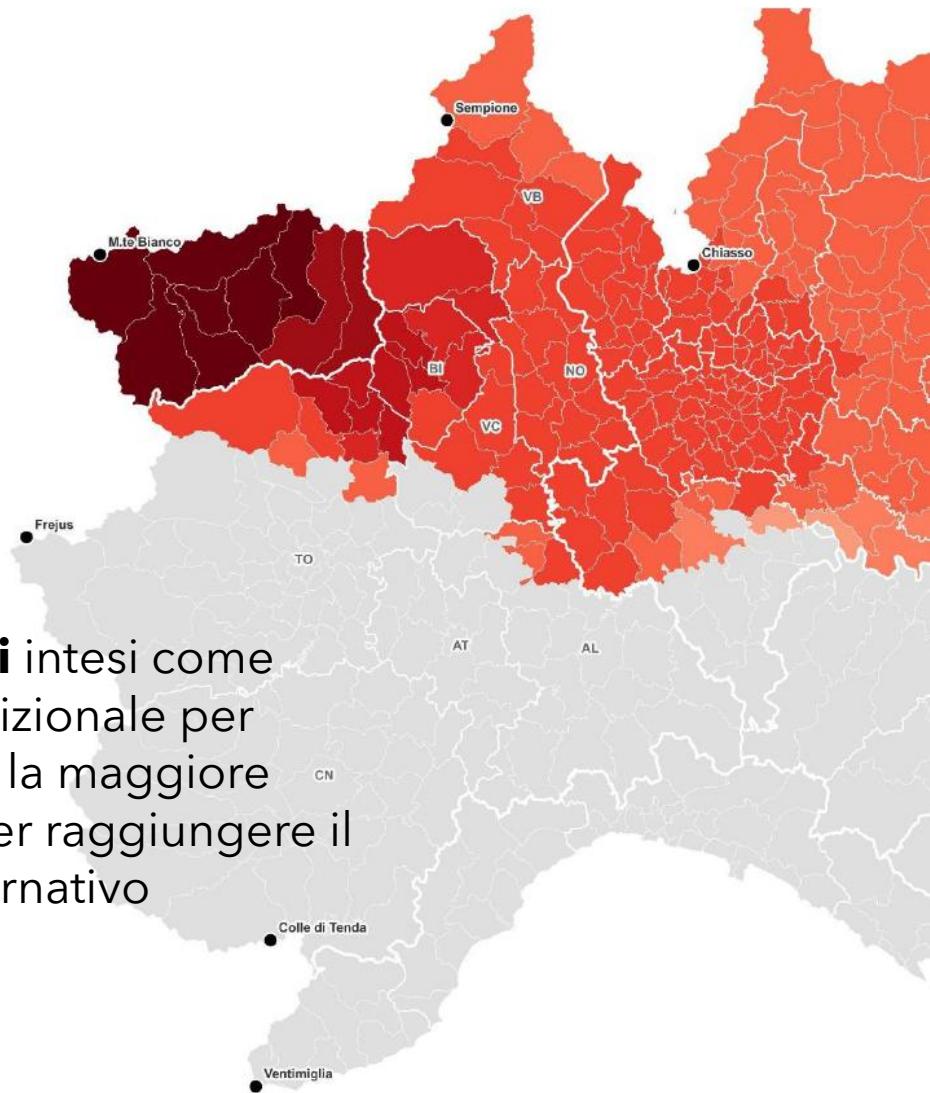


Un recente studio dell'Università della Valle d'Aosta ha stimato un **impatto diretto di 12 MILIONI DI EURO/ANNO** per chiusure di circa tre mesi/anno, così ripartiti:

- 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



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.



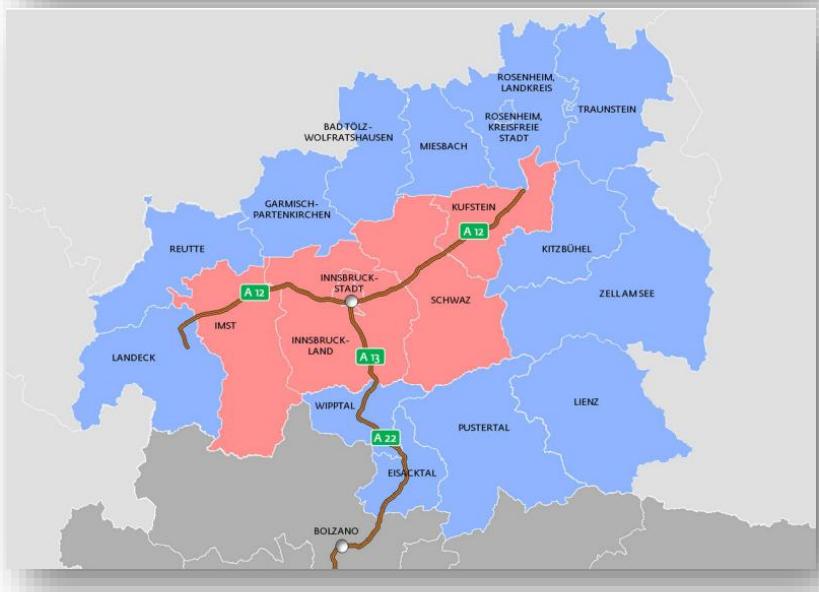
IMPATTO CHIUSURE: IL CASO DEI "DIVIETI TIROLESI" AL BRENNERO

- **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 **maggior 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

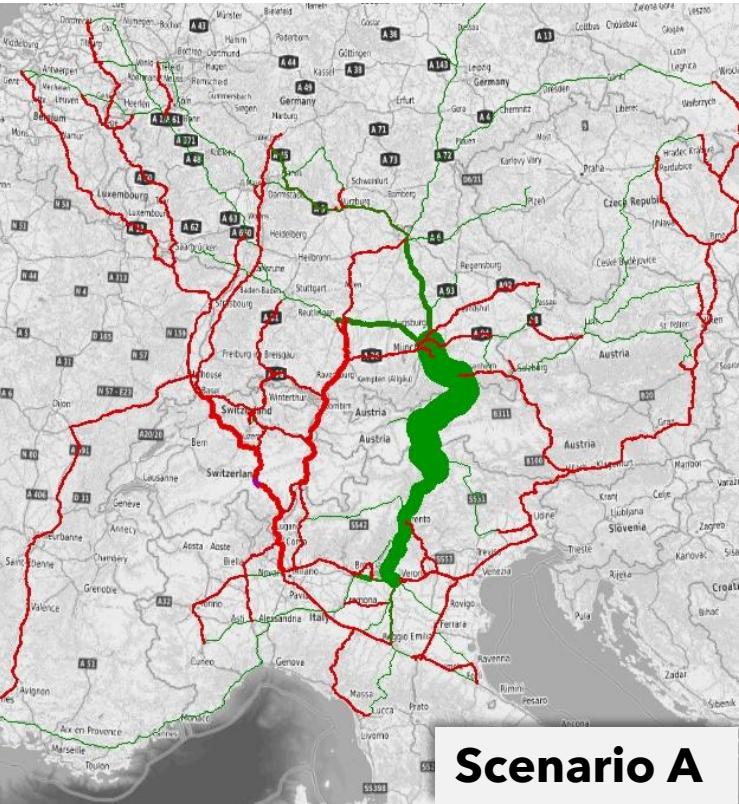


L'insieme delle limitazioni imposte unilateralmente dal Governo del Tirolo (notturne, settoriali, weekend), il contingentamento dei mezzi pesanti, il costo doppio del pedaggio notturno, l'inefficienza della Ro.La. portano un **danno economico alle nostre imprese** che utilizzano l'asse del Brennero pari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

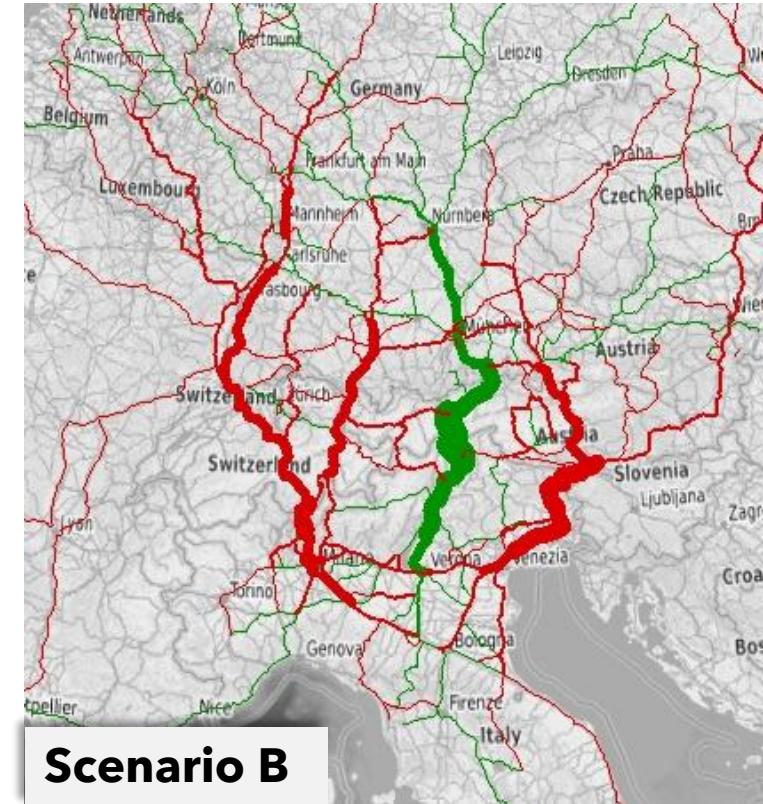


Impatto stimato **174 milioni di euro/anno** di cui:
▪ 80,5 mln € per i passeggeri
▪ **93,5 mln € per le merci**

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 aggravi 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.

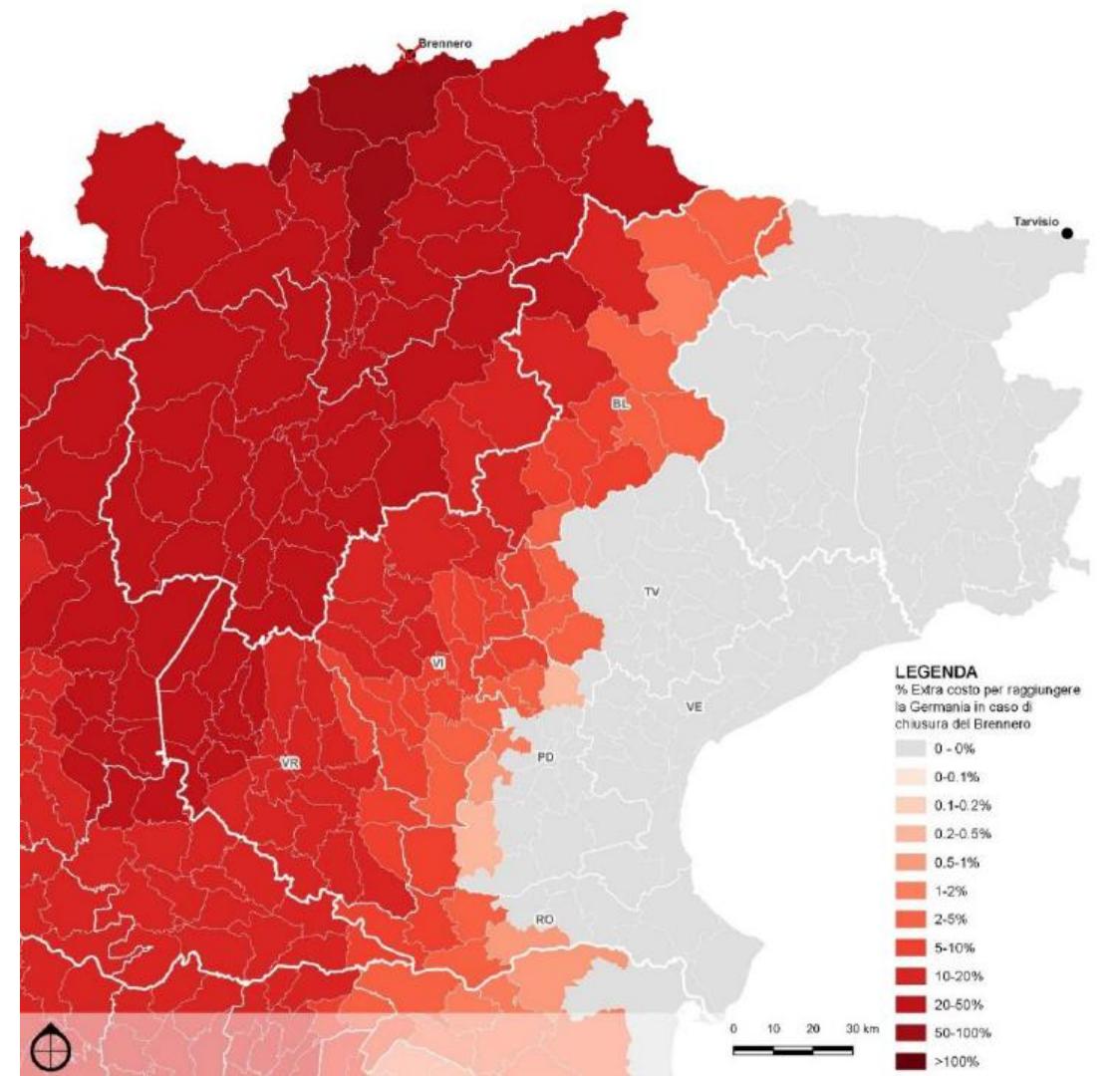
Fonte: Studio sulla resilienza dei valichi alpini, Uniontrasporti/TRT



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 diretrice infrastrutturale e ad un valico posto all'interno dell'arco alpino in posizione abbastanza isolata, e dunque difficilmente mutuabile da altre diretrici. 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 SEMPIO** FINO AL 2028
- LA PREVISIONE DELLA SOSTITUZIONE DEI BINARI NEL **TUNNEL DEL GOTTARDO** (2032-2034)
- I DIVIETI TIROLESI 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

