

17ª CONFERENZA LOGISTICA
«La collaborazione di filiera per un
trasporto chimico sicuro e sostenibile»

Prima sessione
«Dall'Europa all'Italia:
le sfide per il settore»

VALICHI ALPINI, PERCORSO AD OSTACOLI PER LE MERCI



DIJON
BASEL
ZURICH
BERNE
GENEVE
ANNECY
CHAMBERY
GRENOBLE
TORINO
MILANO
VERONA
PADOVA
BOLOGNA
GENOVA
NICE
VINTIMIGLIA
MARSEILLE

Lötschberg

Gothard

Simplon

Mt Blanc

Fréjus/Mt Cenis

Vintimille

Brenner

Tauern

Tarvisio

Réseau fret
(itinéraires principaux)

 Routier

 Ferré

Type de passage

Passage ou col

Tunnel

○ Autre

Type de transport

Routier

Ferré





Avant 2000



Après 2000

AUTRICHE

SUISSE

ITALIE

FRANCE

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

- DIMENSIONE TEMPORALE
- DIMENSIONE TERRITORIALE
- DIMENSIONE ECONOMICA

QUALCHE NUMERO SUL SETTORE CHIMICO

QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI

- TRAFFICI STRADALI E FERROVIARI
- CRITICITA', CHIUSURE E PROSPETTIVE
- LIMITAZIONI TRASPORTO PRODOTTI CHIMICI

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

- CHIUSURA/LIMITAZIONE DI UN VALICO STRADALE
- CHIUSURA DI UN VALICO FERROVIARIO
- DIFFERENZE DI IMPATTO TRA PAESI





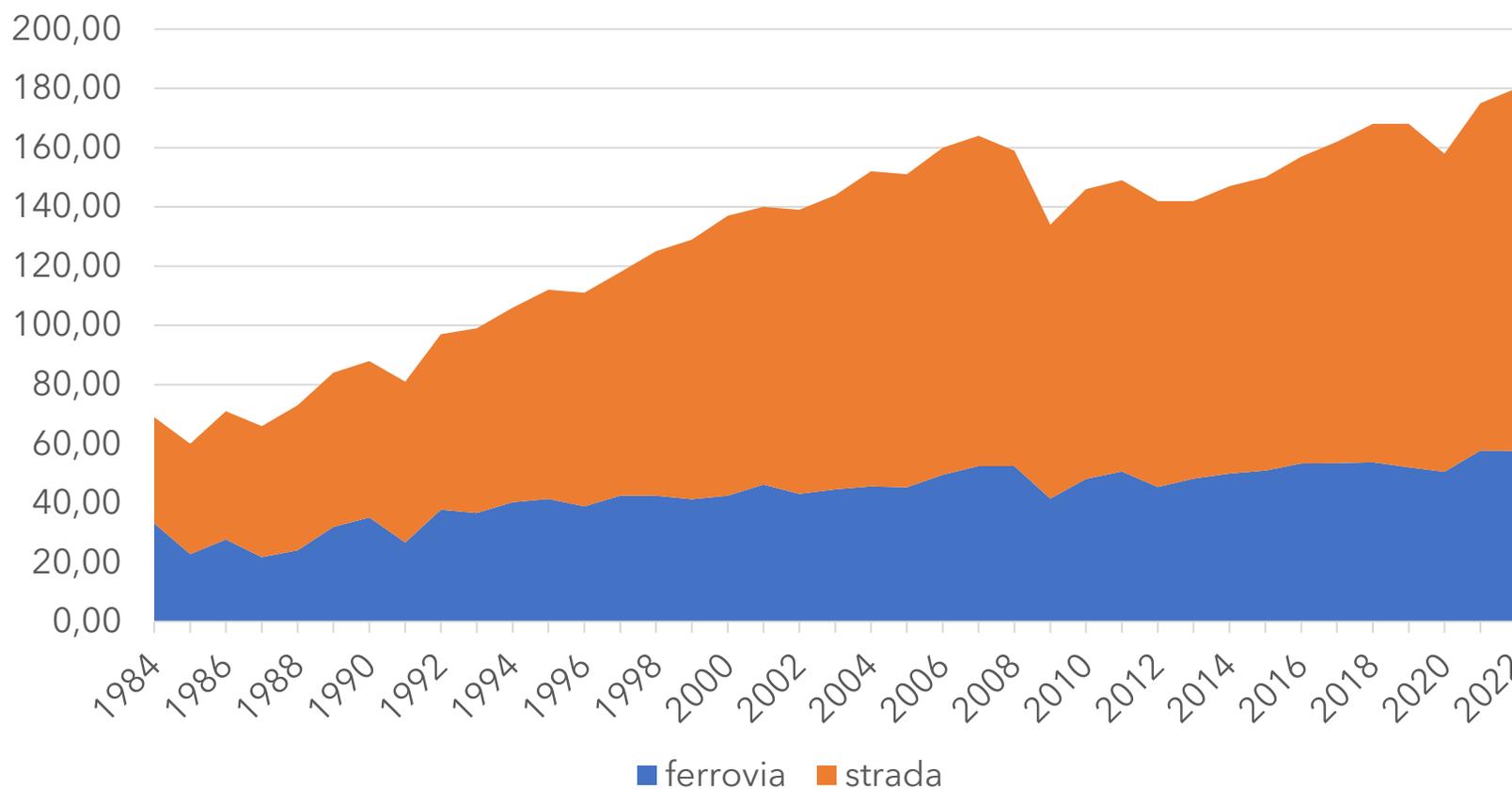
LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI



LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE TEMPORALE

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



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

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%).

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE TEMPORALE

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+

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE TEMPORALE

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

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE TERRITORIALE

- 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



LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE ECONOMICA

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%

LE TRE DIMENSIONI DELLA QUESTIONE VALICHI ALPINI

DIMENSIONE ECONOMICA

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%**.

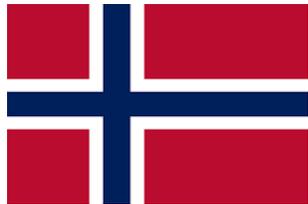
	Interscambio (mld euro)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Germania	168,5	89,0%	7,8%	1,0%	2,0%	0,2%
2. Francia	111,2	80,1%	3,2%	6,0%	2,1%	8,6%
3. Spagna	62,6	78,8%	1,7%	18,2%	1,3%	0,1%
4. Paesi Bassi	55,2	85,3%	2,9%	9,0%	1,9%	0,9%
5. Svizzera	49,6	81,3%	2,5%	0,1%	1,8%	14,3%
6. Belgio	48,5	86,6%	1,5%	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%



QUALCHE NUMERO SUL SETTORE CHIMICO

INTERSCAMBIO COMMERCIALE DI PRODOTTI CHIMICI

20 - FABBRICAZIONE DI PRODOTTI CHIMICI DI BASE, DI FERTILIZZANTI E COMPOSTI AZOTATI, DI MATERIE PLASTICHE E GOMMA SINTETICA IN FORME PRIMARIE



INTERSCAMBIO COMMERCIALE COMPLESSIVO



2023

VALORE PARI A 93,5 miliardi di euro di cui:

- Import pari a 53,7 miliardi di euro
- Export pari a 39,8 miliardi di euro

VOLUME PARI A 38 milioni di tonn di cui:

- Import pari a 24,5 milioni di tonn
- Export pari a 13,5 milioni di tonn

UE 27+UK+NO+CH coprono **2/3 dell'interscambio complessivo** (quasi 26 mln tonn per un valore di oltre 64 mld euro)

INTERSCAMBIO COMMERCIALE DI PRODOTTI CHIMICI

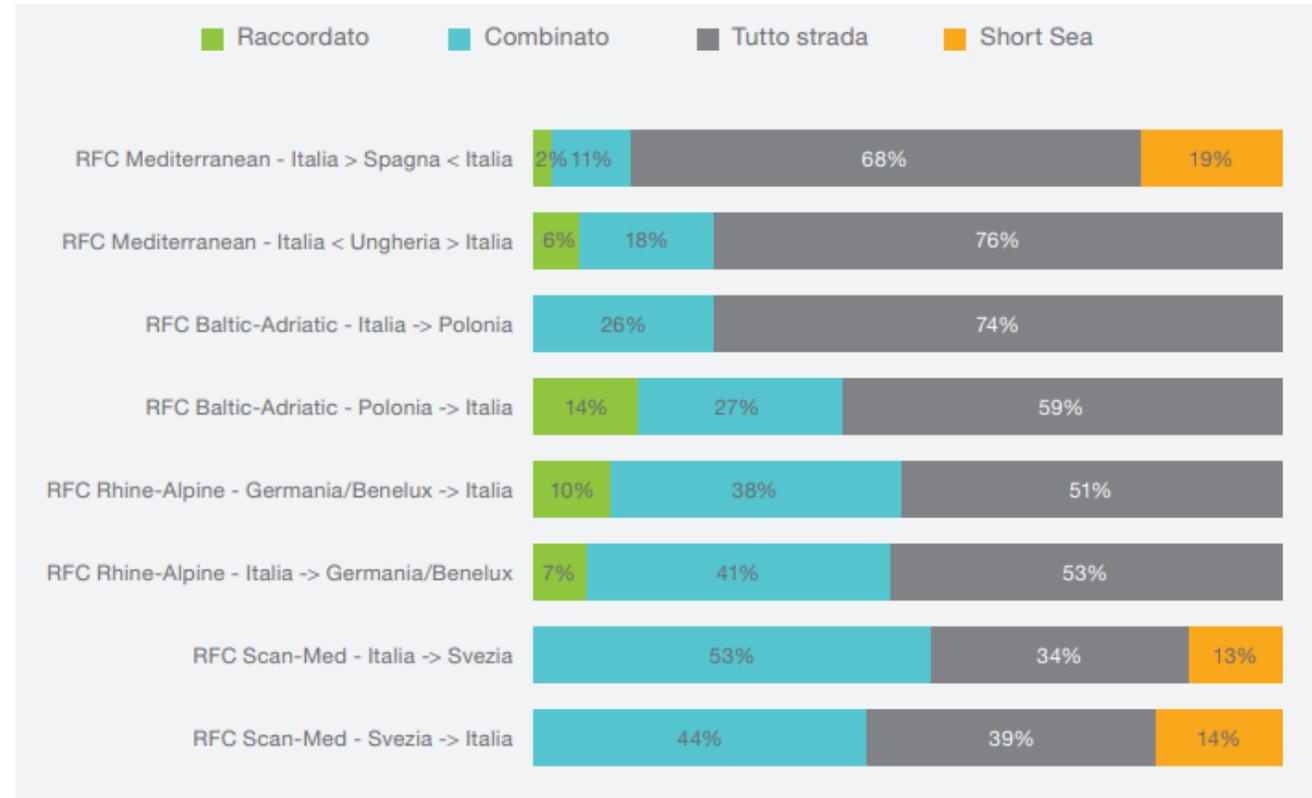
PARTNER COMMERCIALI (UE27+UK+NO+CH)



L'86% del «valore» dell'interscambio in Europa riguarda la Top10, mentre il 70% riguarda i primi 5 partner. Numeri simili se parliamo di «volume» (85% Top10 e 67% Top5)

Diretrici di traffico e modalità di trasporto

■ Raccordato ■ Combinato ■ Tutto strada ■ Short Sea



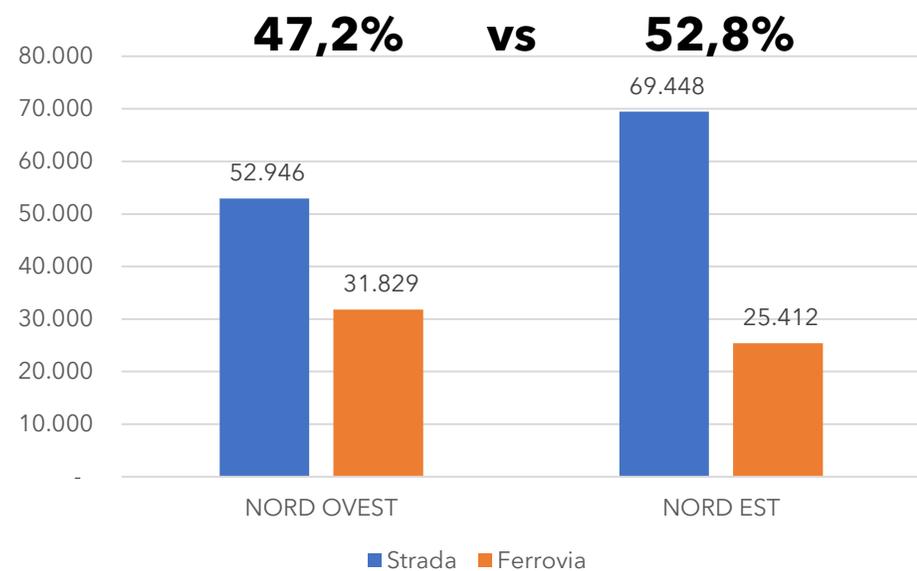
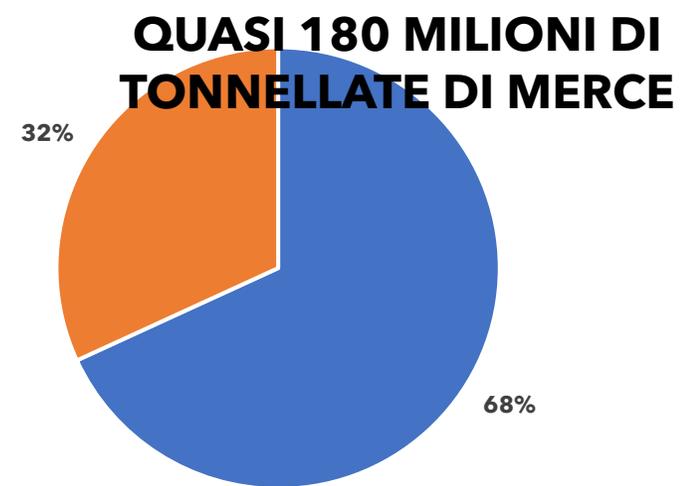
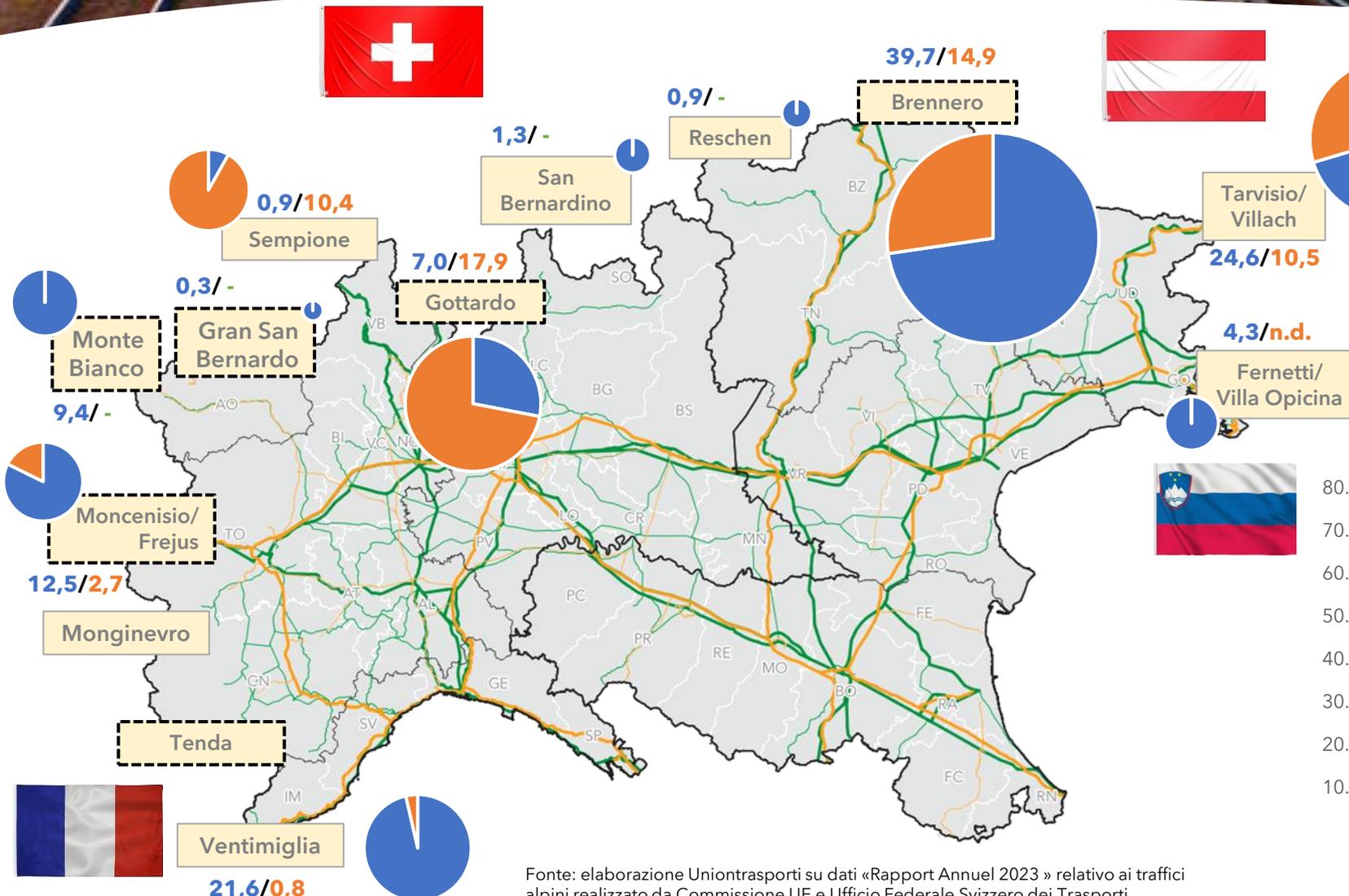
Fonte: indagine Federchimica 2019

Anche nel 2023, il 77,5% utilizza il «tutto strada»



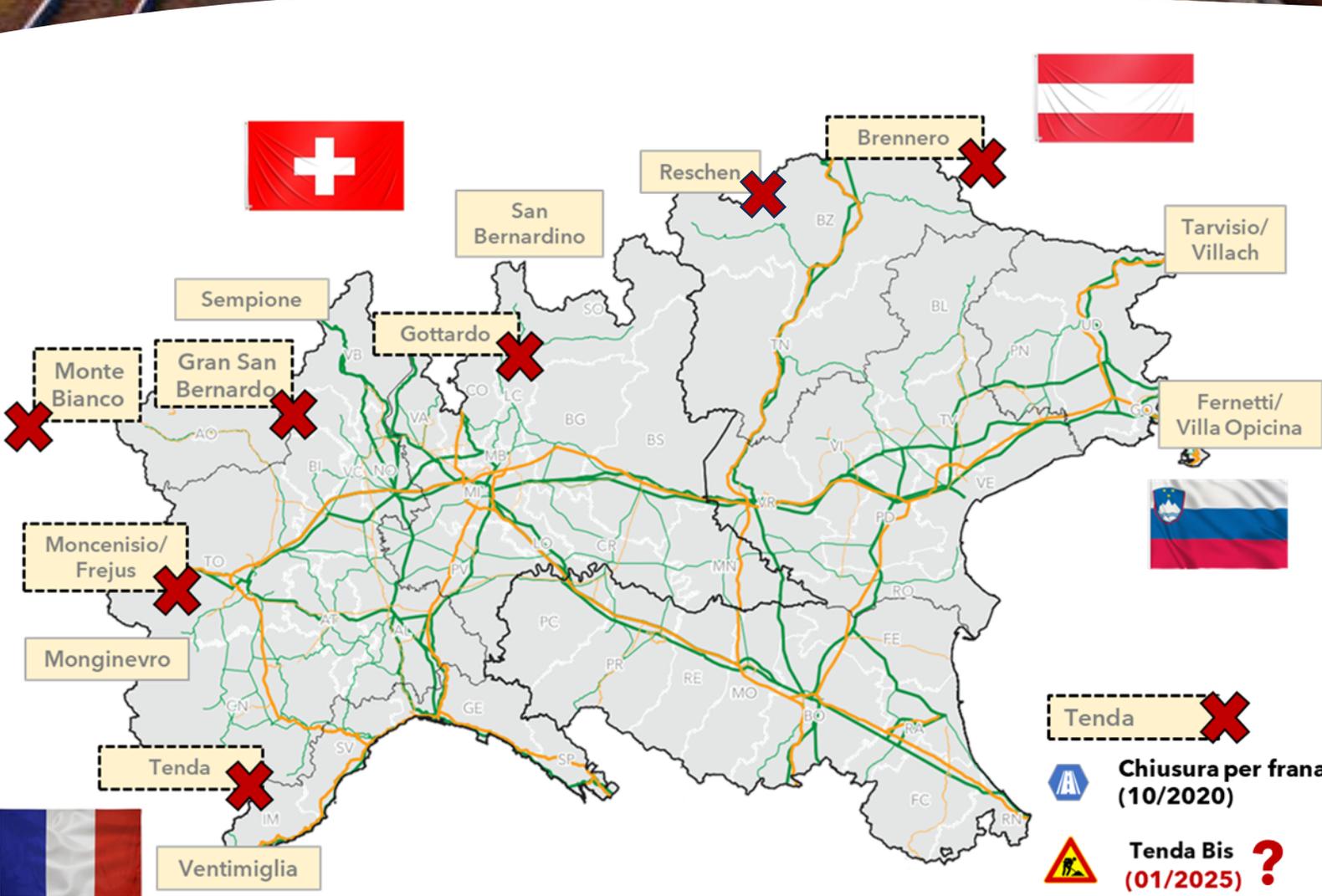
QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI

QUADRO DEI VALICHI ALPINI TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2022



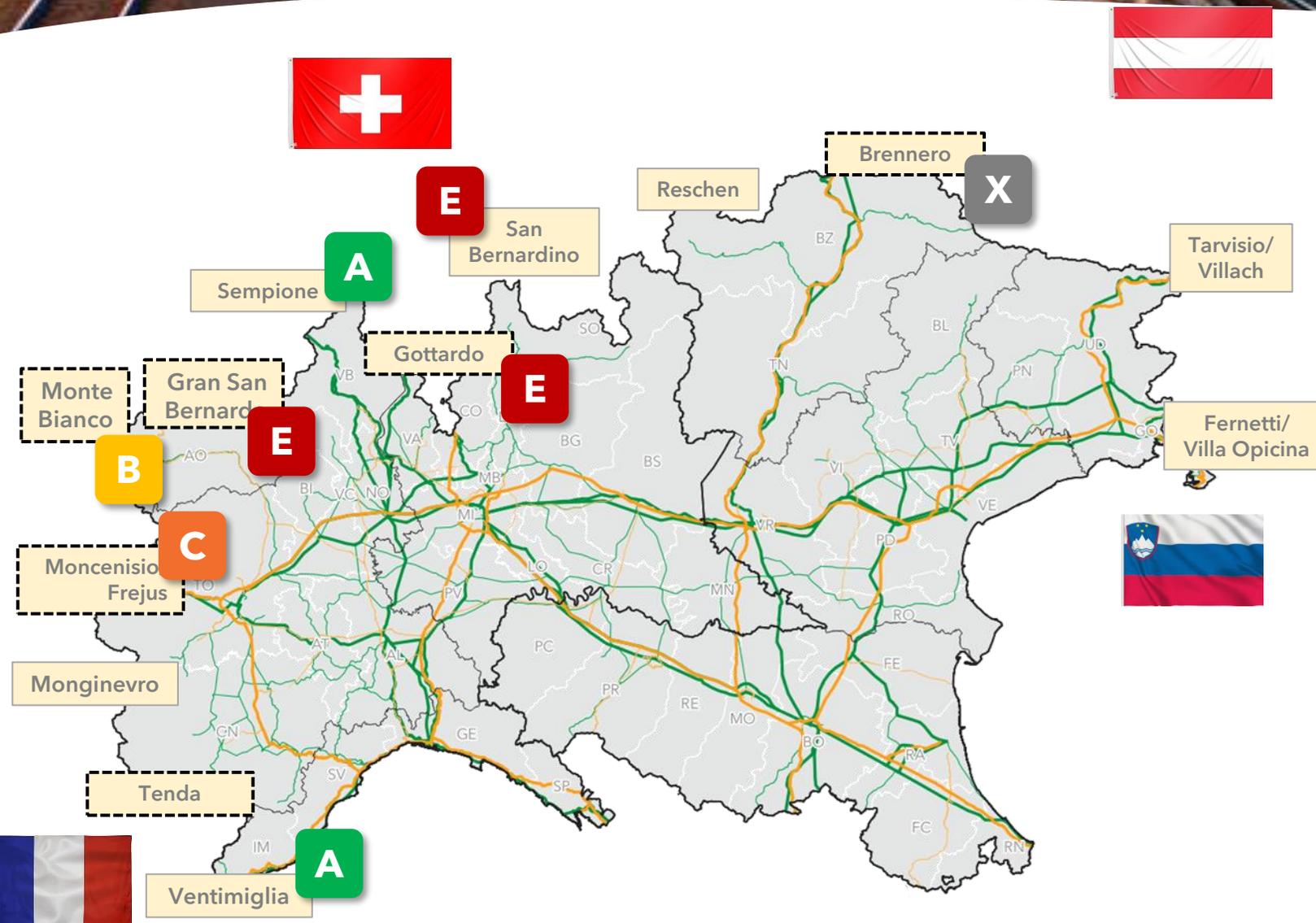
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Rapport Annual 2023» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti.

QUADRO DEI VALICHI ALPINI CRITICITÀ, CHIUSURE E PROSPETTIVE



- Moncenisio/Frejus** ❌
 - ⚠️ Torino-Lione (12/2032) ?
 - ⚠️ Raddoppio Frejus (01/2025)
 - 🚧 Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario nel primo trim 2025
- Monte Bianco** ❌
 - 🚧 Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni - 2024)
- Gran San Bernardo** ❌
 - 🚧 Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)
- Reschen** ❌
 - 🚧 Chiusura per costruz. galleria (8.10-25.12.2024)
 - ⚠️ Raddoppio tunnel stradale (2029)
- Gottardo** ❌
 - 🚧 Chiusura per deragliament (08/2023) e riapertura a pieno regime a settembre 2024
 - 🚧 Chiusura per danni alla soletta (09/2023)
- Tenda** ❌
 - 🚧 Chiusura per frana (10/2020)
 - ⚠️ Tenda Bis (01/2025) ?
- Brennero** ❌
 - 🚧 Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)
 - 🚧 Manutenzione Ponte Lueg (dal 2025 per 3/4 anni)
 - 🚧 Chiusura per manutenzione (08/2023)
 - ⚠️ Galleria Base BBT (2032) ?

QUADRO DEI VALICHI ALPINI LIMITAZIONI PER IL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICI



- A** Nessuna restrizione per il trasporto di merci pericolose
- B** Restrizioni moderate per merci che potrebbero causare danni in caso di esplosione
- C** Limitazioni severe, escludendo merci ad alto rischio di esplosione o che possono generare fumo tossico
- D** Limitazioni al transito di sostanze esplosive, infiammabili o tossiche
- E** Divieto assoluto di transito per tutte le merci pericolose
- X** Divieto in determinati giorni e nel weekend+settoriali



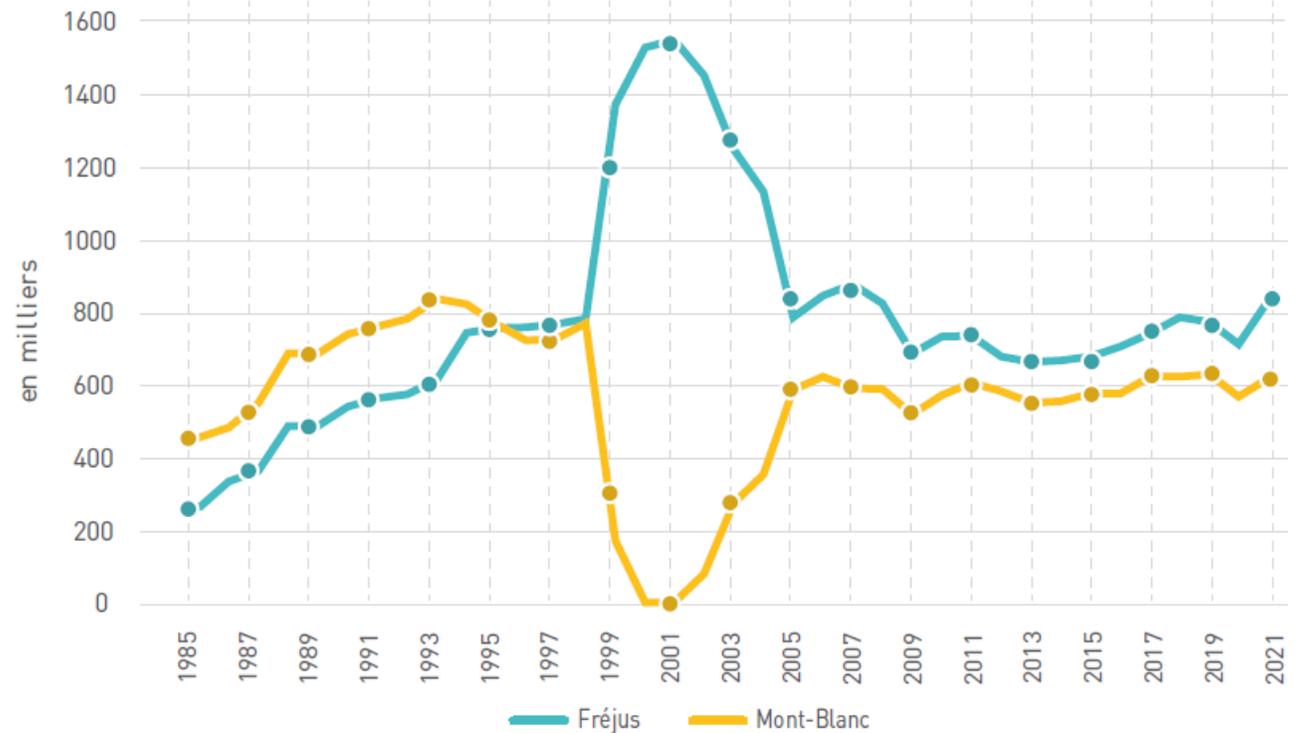
**IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI
ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI**

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



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.**

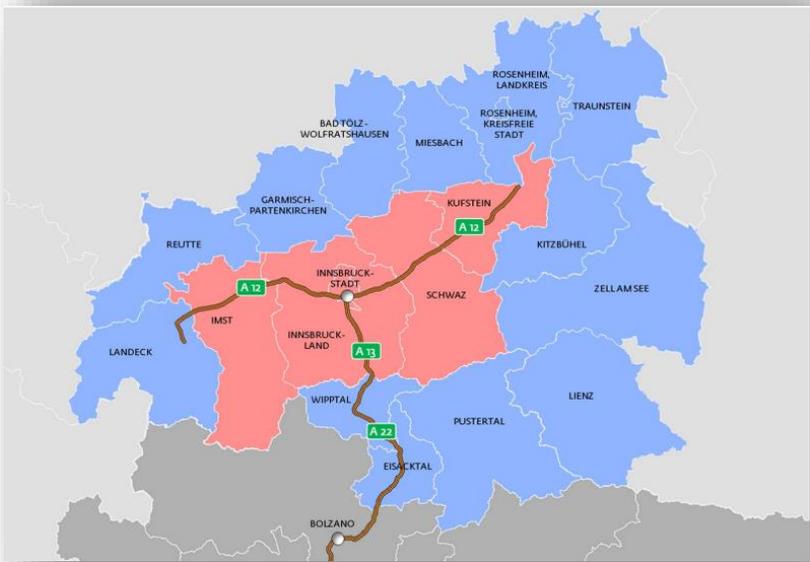


IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI



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**.



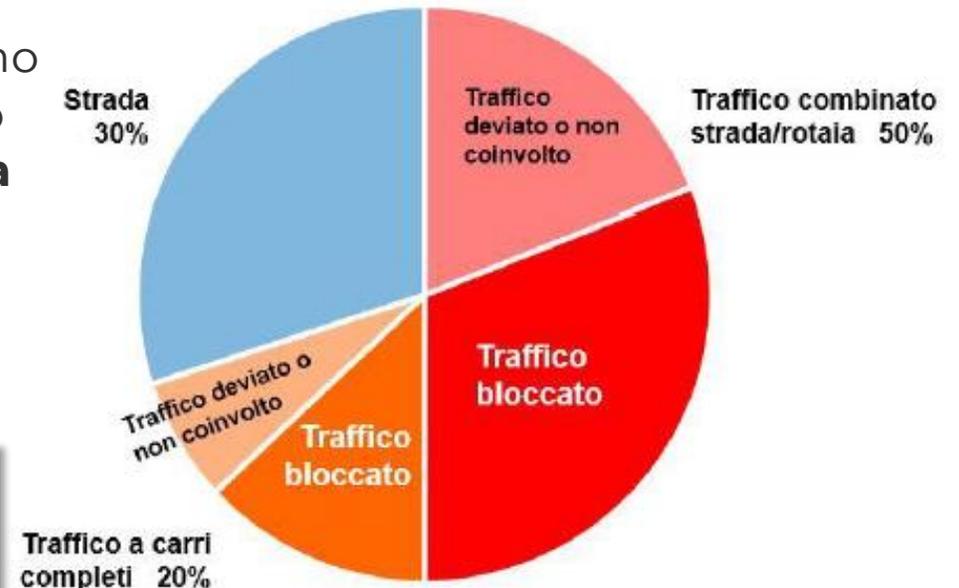
IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI



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 produttive, 308 mln per il danno infrastrutturale)



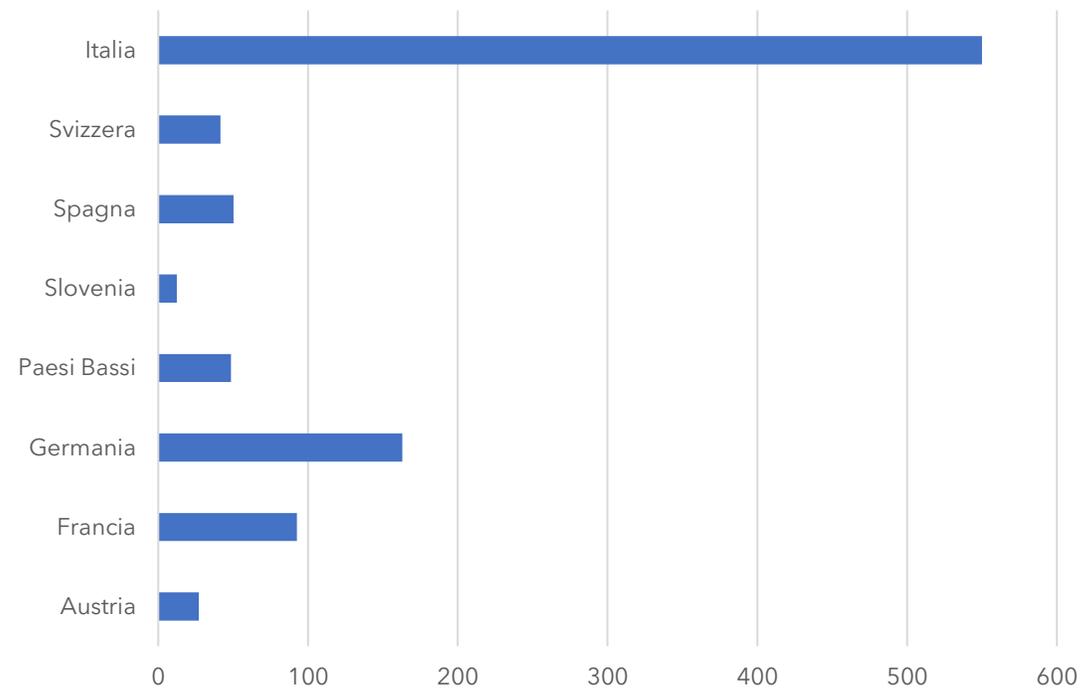
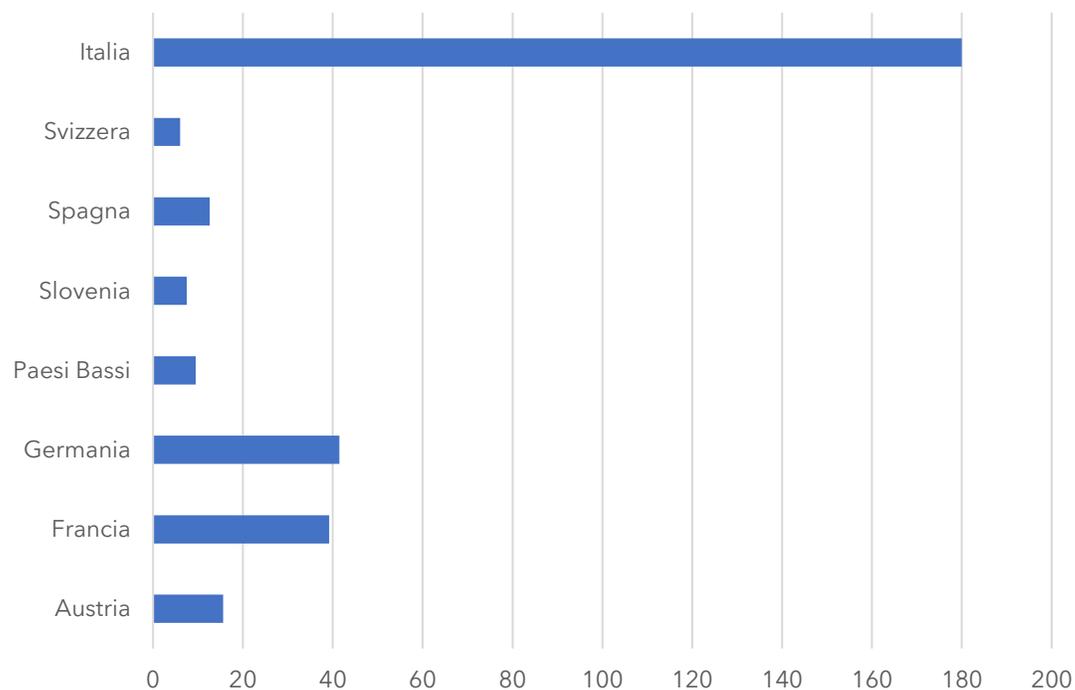
Modal split sull'asse nord-sud via CH e impatto Rastatt (base: UFT, 2016)

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

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

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

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.





GRAZIE PER L'ATTENZIONE

fontanili@uniontrasporti.it