



OUEST**RAIL**.
SEZIONE SEMPIONE 

Impatto delle chiusure

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

AG OUESTRAIL a Domodossola
Venerdì, 9 maggio 2025, ore 9.30



UNIONTRASPORTI

CONCETTI E PAROLE CHIAVE

**RAPPORTI
COMMERCIALI
ITALIA-SVIZZERA**



**NECESSITA' DI
COLLEGAMENTI
INFRASTRUTTURALI
MODERNI E SICURI**

**IMPATTO
ECONOMICO
DELLE CHIUSURE**



**«COSTI DEL NON
FARE»**



COOPERAZIONE

RESILIENZA

COME SONO EVOLUTI I TRAFFICI?

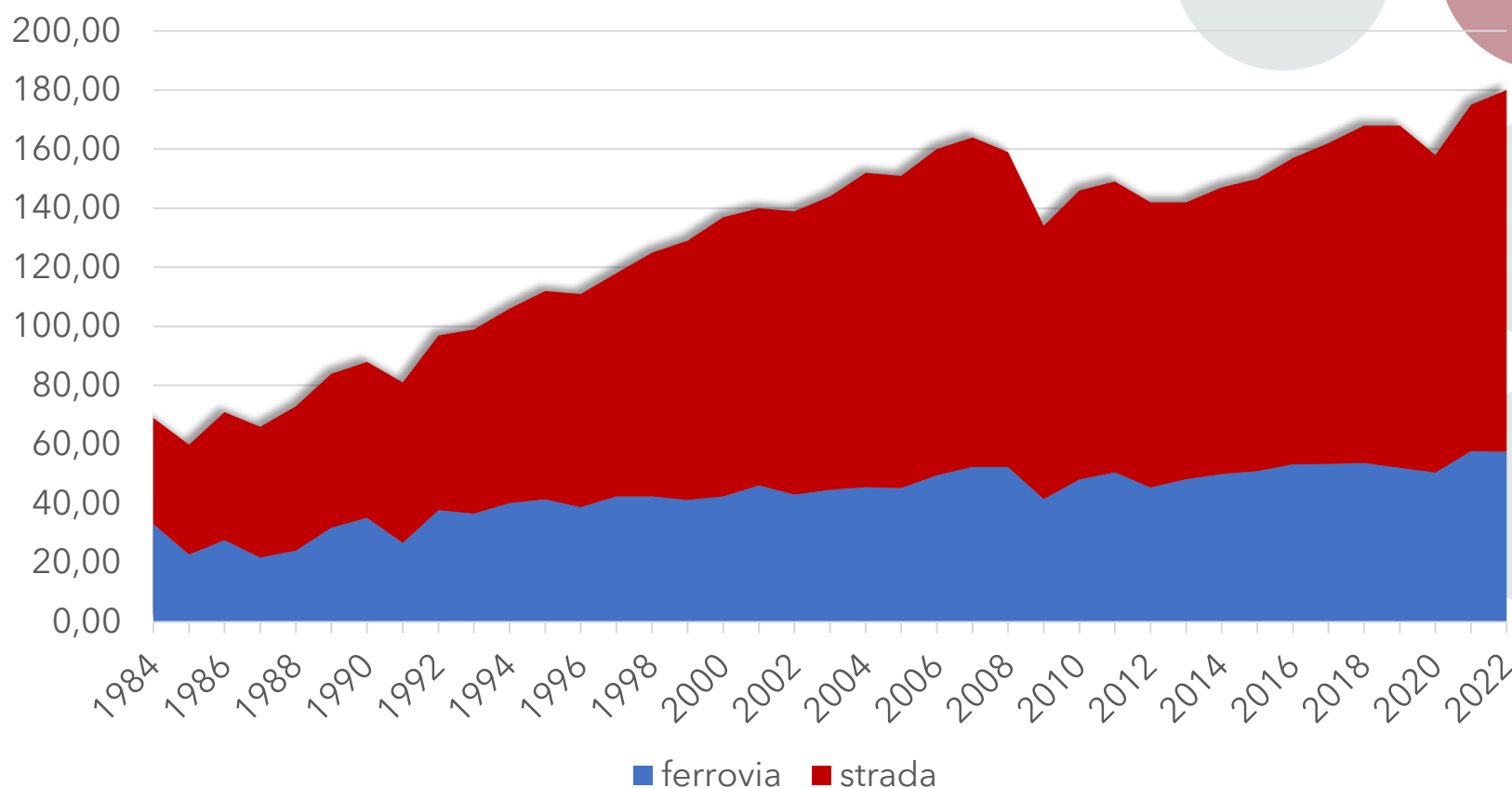
Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni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

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

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

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



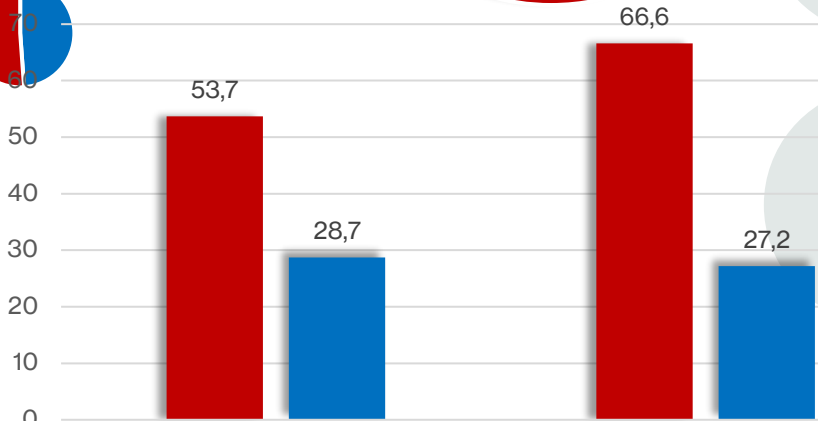
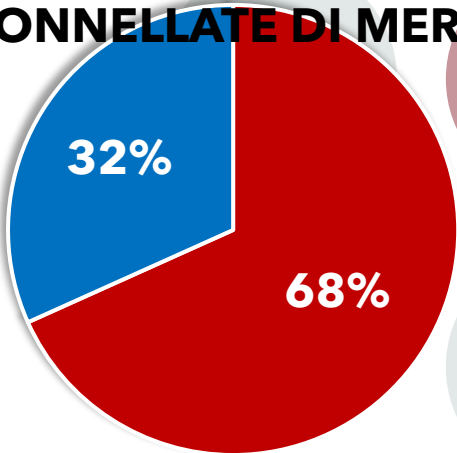
QUADRO ATTUALE DEI VALICHI ALPINI

QUADRO ATTUALE DEI VALICHI: TRAFFICI FERROVIARI E STRADALI 2023

- 2022 10,4 mln ton
- 2023 8,5 mln ton
- 2024 7,7 mln ton



QUASI 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE

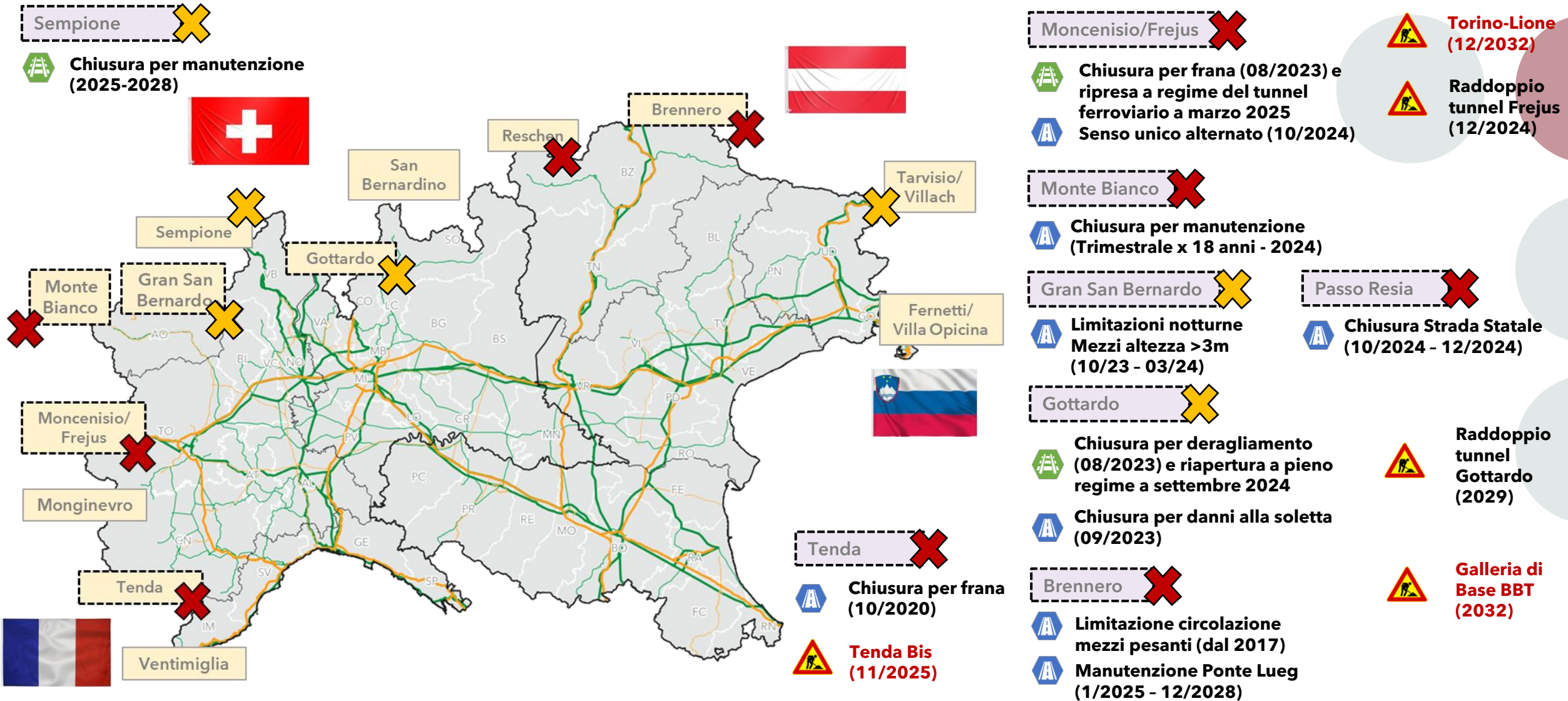


Nord Ovest 46,8% **vs** **Nord Est** 53,2%

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





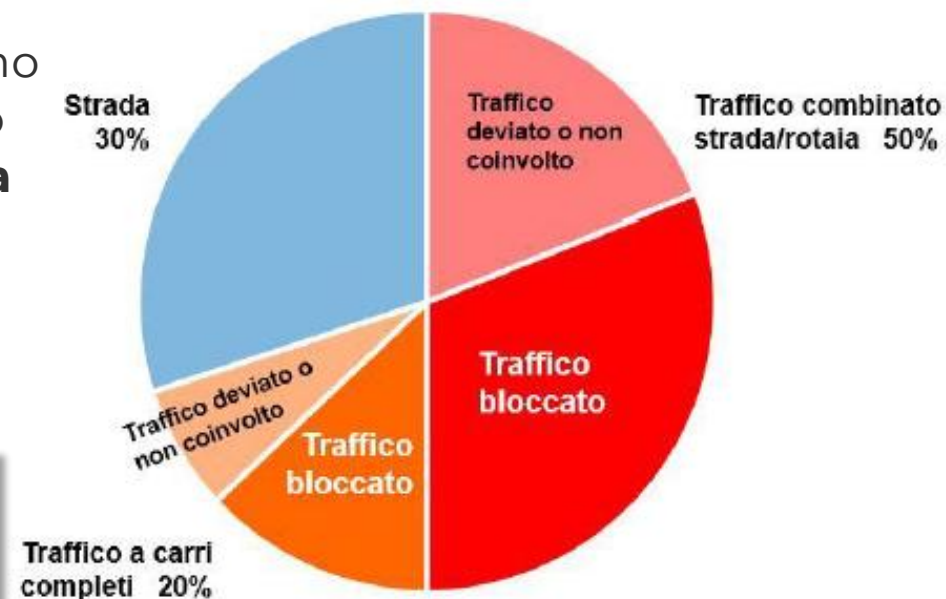
IMPATTO E CONSEGUENZE DI CHIUSURE E/O LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE AI VALICHI

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)



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**

Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI

QUEST**RAIL**
SEZIONE SEMPIONE 