COMUNICATO STAMPA

VALICHI ALPINI, OGNI ANNO TRANSITANO 200 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI: UNIONCAMERE MISURA I RISCHI PER L'ECONOMIA ITALIANA

Presentato alla Camera dei Deputati lo studio di Uniontrasporti sulla resilienza dei collegamenti transalpini. Dalle chiusure dei trafori alle limitazioni del traffico, sotto esame gli effetti sulla competitività delle imprese. Le proposte per rafforzare la tenuta di un sistema strategico per il mercato unico europeo.

Roma, 4 novembre 2026 – Ogni anno **200 milioni di tonnellate di merci** attraversano le Alpi su strada e ferrovia, lungo le principali direttrici che collegano l'Italia ai mercati europei. Il loro valore rappresenta il **90%** di quello complessivo prodotto dall'interscambio commerciale italiano con i Paesi dell'Unione europea, che nel 2025 ha raggiunto i **665 miliardi di euro**, salendo a **750 miliardi** considerando anche Regno Unito e Svizzera. Le situazioni di crisi del sistema dei valichi alpini, con interruzioni o limitazioni della circolazione anche su più collegamenti contemporaneamente, arrivano a provocare danni economici **fino a 1,5 miliardi di euro l'anno**.

È da questi dati e dalla consapevolezza dei rischi per l'economia nazionale che nasce lo studio **"Analisi di resilienza del sistema dei valichi alpini"**, commissionato da **Unioncamere** alla propria società in house **Uniontrasporti** e presentato oggi, 4 novembre, alla Camera dei Deputati. Perché – come ha ricordato il **presidente di Unioncamere, Andrea Prete**: "Il sistema dei valichi alpini rappresenta molto più di una rete di infrastrutture di trasporto: è la spina dorsale logistica dell'integrazione economica europea, dalla cui efficienza dipende una parte fondamentale della competitività del sistema produttivo italiano. Una competitività che Unioncamere ha l'obiettivo di tutelare e accrescere, consapevoli che ogni interruzione, limitazione o rallentamento dei collegamenti stradali e ferroviari transalpini – ha concluso Prete - si traduce in maggiori costi per le imprese, ritardi nelle consegne e perdita di affidabilità delle catene di approvvigionamento".

Dopo i saluti istituzionali del presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, onorevole **Salvatore Deidda,** e dei presidenti di Unioncamere, **Andrea Prete**, e di Uniontrasporti, **Ivo Blandina**, i risultati e le proposte dello studio sono stati illustrati dal direttore di Uniontrasporti, **Antonello Fontanili.**

L'analisi è stata poi oggetto di un confronto che ha coinvolto **Sabrina De Filippis**, amministratore delegato di FS Logistix, **Leopoldo Destro**, vicepresidente di Confindustria con delega ai Trasporti, alla logistica e all'industria del turismo, **Umberto Lebruto**, amministratore delegato di BBT SE (Galleria

Marco Mancini
Ufficio stampa Uniontrasporti
tel. 3351362727
e-mail: ufficiostampa@uniontrasporti.it

di base del Brennero - Società europea), **Alessandro Peron,** segretario generale della FIAP (Federazione italiana autotrasportatori professionali) e **Manuela Rocca**, vicedirettore generale – Italia con delega alla sostenibilità di TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin),

Il sistema dei valichi vede oggi molti collegamenti privi di adeguate ridondanze e gravati da problematiche di varia natura che limitano la sua potenzialità. In questo quadro la ferrovia continua a svolgere un ruolo importante, pur avendo visto negli ultimi quarant'anni la propria quota di traffico transalpino ridursi dal 48% al 32%. Nello stesso periodo, a fronte di una crescita media annua dei volumi ferroviari dell'1,9%, quelli stradali sono aumentati del 6,2%. E, nello stesso arco temporale, il traffico complessivo si è spostato ad Est con le relazioni Italia-Austria che oggi pesano oltre il 50%, a fronte di una contrazione di quelli tra Italia e Francia (26% vs il 48% del periodo 1985-1991).

Gli impatti di una crisi del sistema, evidenziati dallo studio di Uniontrasporti, possono provocare danni economici **fino a un miliardo e mezzo di euro l'anno**, inclusi i costi esterni, sociali e ambientali, ma le conseguenze possono protrarsi ben oltre il ripristino della normalità. La minore affidabilità nelle consegne rischia infatti di compromettere i rapporti commerciali, fino alla perdita di clienti o di interi mercati, con ripercussioni sulla competitività e sull'occupazione dei distretti produttivi. A essere maggiormente penalizzate sono le piccole e medie imprese, che dispongono generalmente di un minore potere negoziale sui servizi logistici e di minori possibilità di diversificare fornitori, magazzini e itinerari.

Quattro scenari di crisi per misurare la resilienza del sistema

L'indagine ha analizzato la capacità attuale e futura della rete dei collegamenti transalpini di rispondere alla domanda di trasporto merci e passeggeri, sottoponendo il sistema a una sorta di *stress test*. Sono stati simulati quattro diversi scenari di crisi, attuali e futuri, con un orizzonte temporale al 2040, valutando gli effetti delle interruzioni sia in presenza sia in assenza di infrastrutture fondamentali in corso di realizzazione, come la galleria ferroviaria di base del Brennero e la nuova linea Torino-Lione.

L'obiettivo è comprendere quali conseguenze potrebbero prodursi sulla mobilità e sugli scambi commerciali di fronte a nuove criticità, tenendo conto anche delle limitazioni determinate dagli interventi di manutenzione programmata su alcuni degli undici principali valichi esaminati. È il caso, ad esempio del traforo del Monte Bianco o dei lavori stradali sul versante austriaco del Brennero che si sommano alle note restrizioni al traffico merci imposte dall'Austria.

Queste comportano già per le imprese costi aggiuntivi stimati in circa **370 milioni di euro l'anno**, ai quali si sommano ulteriori **174 milioni di euro**, proprio per gli effetti dei lavori di manutenzione sul

Marco Mancini
Ufficio stampa Uniontrasporti
tel. 3351362727
e-mail: ufficiostampa@uniontrasporti.it

ponte Lueg. Le limitazioni imposte dall'Austria sono al centro di un contenzioso davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea, che potrebbe pronunciarsi entro la fine dell'anno. Nelle conclusioni presentate il 16 luglio scorso, l'avvocato generale ha ritenuto contrari al diritto europeo tre dei quattro provvedimenti contestati dall'Italia: il divieto di transito notturno, quello settoriale e quello invernale. Le conclusioni non sono vincolanti per la Corte.

Gli scenari di crisi ipotizzati nello studio sono tutt'altro che teorici, come dimostrano le vicende degli ultimi anni: dalla frana nella valle francese della Maurienne, che nell'agosto 2023 ha compromesso i collegamenti del Frejus, interrompendo per circa 19 mesi la circolazione ferroviaria, al deragliamento di un treno merci nel traforo ferroviario del San Gottardo, che ha ridotto per oltre un anno la capacità di uno dei principali corridoi europei.

Dall'analisi dei rischi alle misure per affrontare le emergenze

“Lo studio – a evidenziarlo è stato il **presidente di Uniontrasporti, Ivo Blandina** - non si limita a individuare le vulnerabilità della rete e a quantificarne le possibili conseguenze economiche, ma mette a disposizione delle istituzioni e delle imprese uno strumento condiviso per misurare i rischi, anticipare le criticità e individuare gli interventi più efficaci per contenerne l'impatto, alimentando un indispensabile confronto anche con i paesi vicini e le istituzioni comunitarie**.”**

L'obiettivo è trasformare la gestione delle emergenze in un sistema di procedure codificate, da attivare tempestivamente in caso di interruzione dei collegamenti.

Tra le misure immediatamente attuabili, l'analisi propone di **individuare e prequalificare itinerari alternativi**, sui quali prevedere le necessarie semplificazioni doganali, soprattutto nei collegamenti tra Italia e Svizzera. A questo si affianca l'adozione di un **protocollo di coordinamento transfrontaliero** che consenta ai Paesi interessati di intervenire secondo procedure condivise e standardizzate, anche attraverso un **cruscotto informativo digitale unico** per la gestione dei flussi e delle emergenze.

Una governance europea per infrastrutture strategiche

Le misure operative richiedono tuttavia un impegno politico a livello comunitario. La prima proposta dello studio è riconoscere i valichi alpini come **infrastrutture economiche strategiche europee**, superando una gestione prevalentemente nazionale di collegamenti essenziali per il funzionamento del mercato unico.

Marco Mancini
Ufficio stampa Uniontrasporti
tel. 3351362727
e-mail: ufficiostampa@uniontrasporti.it

In questa prospettiva, Uniontrasporti propone lo sviluppo di un **sistema europeo di gestione coordinata e digitale dei flussi merci**, a partire dai corridoi maggiormente congestionati, per ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile e migliorare la risposta alle situazioni di crisi.

Un'altra proposta riguarda l'introduzione di una **valutazione preventiva obbligatoria degli impatti economici** in occasione delle grandi limitazioni programmate della capacità di attraversamento delle Alpi, così da misurarne anticipatamente le conseguenze sulle filiere produttive e individuare le necessarie misure compensative o alternative.

Lo studio sottolinea inoltre la necessità di sostenere la **transizione intermodale**, accompagnando le imprese senza penalizzarle nei periodi in cui l'alternativa ferroviaria non dispone ancora di capacità e prestazioni adeguate.

Infine, viene proposta l'istituzione di un **monitoraggio economico permanente**, capace di tradurre interruzioni, congestioni e disservizi infrastrutturali in costi misurabili per le imprese e per l'intero sistema produttivo.

Marco Mancini
Ufficio stampa Uniontrasporti
tel. 3351362727
e-mail: ufficiostampa@uniontrasporti.it