



POSITION PAPER DEL SISTEMA CAMERALE

L'IMPORTANZA DEL TUNNEL DEL MONTE BIANCO PER IL SISTEMA ECONOMICO DI VALLE D'AOSTA E PIEMONTE



CAMERA VALDOSTANA
CHAMBRE VALDÔTAINE



UNIONTRASPORTI



PERCHE' UN POSITION PAPER?

Il presente Position paper, elaborato dalla Chambre Valdôtaine e da Unioncamere Piemonte con il supporto della società di sistema Uniontrasporti, nasce dall'**esigenza di comprendere meglio i fabbisogni delle imprese rispetto alle chiusure previste per il Tunnel del Monte Bianco.**

Il documento si inserisce all'interno di un **contesto di forte incertezza**: il traforo del Monte Bianco, infrastruttura essenziale per la mobilità di merci e persone per i territori Valdostano e Piemontese e per l'intero Paese, necessita di interventi manutentivi, che ne comporteranno chiusure trimestrali prolungate per i prossimi 18 anni.

Questo documento non vuole sovrapporsi alle numerose analisi già esistenti o in corso relative all'impatto delle chiusure, ma valorizzare invece **il punto di vista del sistema imprenditoriale.**

PERCHE' UN POSITION PAPER?

Al momento della redazione del Position paper, si è conclusa la prima chiusura programmata dell'infrastruttura (dal 16/10/2023 al 15/12/2023): **durante il periodo di chiusura del Tunnel del Monte Bianco, il sistema camerale ha rilevato le problematiche emerse, le soluzioni adottate, le necessità e le aspettative del sistema imprenditoriale. E' stata pertanto avviata un'attività di indagine e confronto con il mondo associativo e le imprese che hanno dichiarato di avere un'attività di business strettamente legata all'accessibilità del Tunnel, nello specifico è stato somministrato un questionario e realizzate interviste in profondità e focus group.** I principali risultati del confronto con gli stakeholders sono riportati all'interno del presente documento.

Il tema delle chiusure del Tunnel del Monte Bianco interessa il sistema socio-economico e della mobilità a più livelli. All'interno del presente documento si è pertanto cercato di:

- fornire una visione ampia del **ruolo dell'infrastruttura per il sistema delle imprese e nel sistema dei valichi alpini**
- approfondire quali siano le **conseguenze della chiusura** infrastrutturale,
- valorizzare i principali contributi esistenti relativi **all'impatto stimato delle chiusure**,
- identificare **possibili soluzioni** - contingenti e non - per limitare le conseguenze delle stesse,
- fornire alcuni spunti per il **futuro della mobilità del territorio**,
- enfatizzare la posizione del sistema camerale rispetto alle chiusure e alle **possibili strategie di intervento.**

Il futuro del Tunnel del Monte Bianco, elemento fondamentale di un sistema di valichi ormai inadeguato alle esigenze del mondo produttivo, **DEVE** essere **tema di prioritaria importanza nell'Agenda del Governo.**

L'IMPORTANZA DEL SISTEMA DEI VALICHI

In Italia, nel 2022, l'interscambio commerciale con i paesi dell'UE ha raggiunto un valore economico di poco meno di **670 miliardi di Euro**. Quasi 184 milioni di tonnellate di merce interessano i primi 10 partner commerciali dell'Italia. Se aggiungiamo la Svizzera, l'interscambio con tali paesi raggiunge i 190 milioni di tonnellate di merce, pari a circa l'80% del totale delle esportazioni.

Al netto della modalità non dichiarata, **l'83% di queste merci si muove via terra**, con la modalità ferroviaria che copre appena l'11% delle movimentazioni. L'interscambio commerciale italiano con l'estero via terra transita in larga misura lungo le **reti Reti Ten-t**: nel Nord-Ovest, le principali direttrici delle merci sono costituite dal **corridoio Mediterraneo** e dal **corridoio Reno Alpi**.

I valichi e i trafori delle reti TEN-T Core e della rete Comprehensive - di cui il Tunnel del Monte Bianco è parte - sono nodi fondamentali per un'efficiente circolazione delle merci in Europa, che transitano in larga misura via strada.



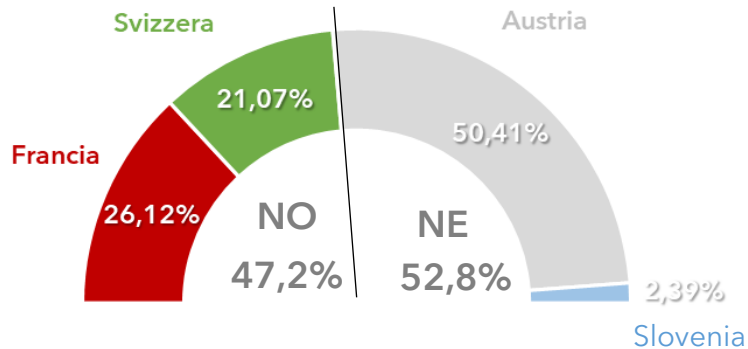
IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO NEL SISTEMA DEI VALICHI

I PRINCIPALI VALICHI

180 milioni di ton
di MERCI

	Stradale	Ferrovio
Ventimiglia	■	■
Tenda	■	
Frejus/Moncenisio	■	■
Monte Bianco	■	
Gran San Bernardo	■	
San Bernardino	■	
Sempione	■	■
San Gottardo	■	■
Resia	■	
Brennero	■	■
Tarvisio	■	■
Fernetti/Villa Opicina	■	■

33 milioni
di VEICOLI



Circa il **70%** delle merci
viaggia su **gomma**:
di queste, la quota che passa
dai valichi al confine con la
Francia è di oltre il **35%**

Il **26%**
sono **mezzi pesanti**, pari a
9 MILIONI

IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO

1.677.045 veicoli annui nel 2023
4.595 veicoli medi giornalieri

- 5% dell'export terrestre italiano
- 7,7% dell'export via strada
- 7° valico per transiti veicolari complessivi
- 6° valico per traffici pesanti
- Dei 3,6 milioni di veicoli pesanti che vanno verso la **Francia**, il **17,3%** passa dal **TMB**.

Oltre il **41%** dei mezzi
pesanti pesanti attraversa i
valichi al confine con la
Francia

COSA STA SUCCEDENDO AI VALICHI DEL NORD OVEST?

Il sistema dei valichi alpini sta dimostrando tutta la sua fragilità e la sua inadeguatezza sia per sostenere i volumi di traffico che giornalmente attraversano i confini italiani, sia per far fronte ad eventuali situazioni emergenziali che possono comportare la chiusura di uno o più accessi. Il 2023 ha messo in luce, con drammatica evidenza, la **debolezza strutturale del sistema di mobilità transfrontaliera** lungo l'arco alpino, facendo registrare una lunga serie di **problematiche per la mobilità transfrontaliera**.

Nel 2029 il Tunnel del Monte Bianco sarà l'unico traforo a singola canna

PRINCIPALI CRITICITA' VIABILISTICHE

VALICO DI VENTIMIGLIA

Circolazione limitata dai numerosi cantieri presenti sulle autostrade liguri

TRAFORO DEL TENDA

Il traffico è attualmente interrotto dal 2020 per frana.

TRAFORO DEL FREJUS

Chiusura del traforo e della A43 causa frana dal 27/08/2023. Riaperto ai mezzi pesanti il 9/09/2023. Senso unico alternato notturno tra il 7/11/2023 e il 2/12/2023. **Tunnel ferroviario ancora chiuso.**

TRAFORO DEL M. BIANCO

Manutenzione straordinaria trimestrale per 18 anni, prima chiusura tra Ottobre e Dicembre 2023. Ulteriori chiusure previste per il 2024

TRAFORO DEL S.GOTTARDO

Tunnel stradale chiuso dal 10/09/2023 per crollo della soletta. Parte del tunnel ferroviario è chiuso dal 10/08/2023 per il **deragliamento di un treno merci** all'interno della canna ovest. La circolazione parziale dei treni merci è stata ripristinata il 23/08/2023.

CONSEGUENZE PER I TRAFFICI

A10 spesso al limite di saturazione della sua capacità di traffico.

Traffico dirottato verso Ventimiglia, Frejus e valichi minori.

Traffico pesante dirottato verso il Tunnel del Monte Bianco. Traffico ferroviario in gran parte ritornato su gomma.

Traffico pesante dirottato sul Frejus, traffico leggero sui valichi minori (Traforo del Gran San Bernardo, Piccolo S.Bernardo)

Il traffico veicolare è stato deviato verso il San Bernardino e il Passo dal San Gottardo. I treni passeggeri sono stati dirottati lungo la linea panoramica.

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO PREVISTI

▪ **NESSUN POTENZIAMENTO PIANIFICATO AD OGGI**

▪ NUOVO TUNNEL (2024)

- RADDOPPIO TRAFORO STRADALE (2024)
- TAV TORINO LIONE (2032)

▪ **NESSUN POTENZIAMENTO PIANIFICATO AD OGGI**

- RADDOPPIO TRAFORO STRADALE (2029)

PER CHI È IMPORTANTE IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO?

Il Tunnel del Monte Bianco è un'infrastruttura fondamentale non solo per l'economia dei territori valdostano e piemontese, ma per tutta la logistica del Nord-Ovest.

PER LE IMPRESE DEL SETTORE TURISTICO

Il tunnel è essenziale per garantire l'accessibilità turistica al territorio valdostano. Nel 2023 gli arrivi turistici in Valle d'Aosta sono stati **oltre 1,3 milioni (+12,6%), le presenze 3,7 milioni**, segnando il nuovo record assoluto. **Sia gli arrivi che le presenze straniere rappresentano il 39,2% del totale.** Buona parte di questi arrivi stranieri in Valle d'Aosta è di provenienza francese e svizzera. Per i turisti di tali paesi, che presumibilmente raggiungono la Valle d'Aosta con la propria auto, il Tunnel del Monte Bianco rappresenta il canale di accesso primario alla regione (sebbene una parte dei turisti svizzeri utilizzino anche il Traforo del Gran San Bernardo). A questi vanno aggiunti i numerosi turisti stranieri che presumibilmente atterrano negli aeroporti dell'area e raggiungono la Valle d'Aosta con auto a noleggio o servizi di transfer: ad esempio, l'incoming dal Regno Unito è molto rilevante, e quello dagli Stati Uniti è in costante crescita.

I turisti che atterrano presso l'aeroporto di Ginevra, raggiungono la Valle d'Aosta attraverso il Tunnel del Monte Bianco.

L'economia valdostana del turismo dipende, in larga misura, dall'accessibilità territoriale garantita dal Tunnel del Monte Bianco



CAMERA VALDOSTANA
CHAMBRE VALDÔTAINE

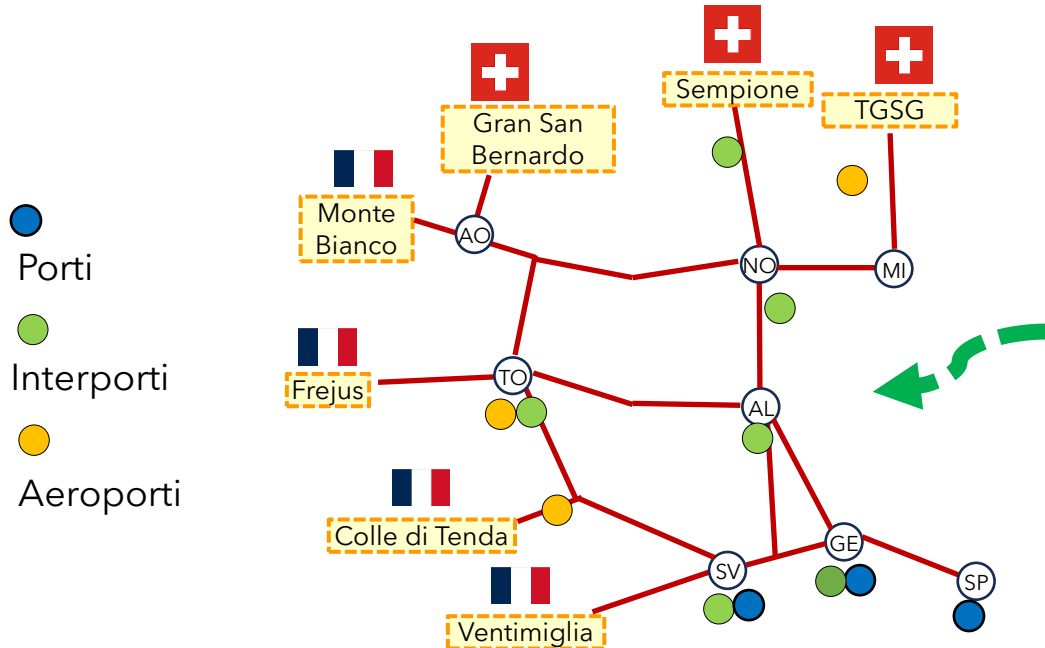


UNIONTRASPORTI

PER CHI È IMPORTANTE IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO?

PER LE IMPRESE VALDOSTANE DELLA MANIFATTURA E DEI SERVIZI

Il 20% dell'export valdostano è diretto in Francia, e poco meno del 20% in Svizzera. **Il Tunnel del Monte Bianco rappresenta uno dei principali canali di accesso del traffico pesante a tali territori.** Esso costituisce inoltre il naturale prolungamento della Valle d'Aosta verso Chamonix, la Valle dell'Arve e il territorio Francese, aree caratterizzate da una forte continuità territoriale e da un costante interscambio di merci, servizi e persone.



LA VOCE DELLE IMPRESE

Oltre l'**82%** dei rispondenti dichiara importante il collegamento attraverso il Tunnel Monte Bianco.

L'utilizzo del tunnel

- **59,2%** serve l'**utenza che transita** (es.turisti)
- **34,4%** per le **esportazioni**
- **20%** per gli **approvvigionamenti**
- **15,2%** per erogare **servizi** all'estero.

PER TUTTA LA LOGISTICA DEL NORD OVEST

Nell'ambito del più ampio sistema di valichi dell'area Nord-Ovest, il Tunnel del Monte Bianco rappresenta un **tassello fondamentale della mobilità**: da esso transita il traffico diretto in **Francia e in parte del nord Europa**, che non segue la rotta del Frejus e di Ventimiglia. I valichi alpini di **Ventimiglia, Frejus e Monte Bianco** sono infrastrutture chiave per il passaggio delle merci provenienti dai **porti liguri di Savona, Genova e La Spezia** e dal sistema di **interporti** di Piemonte e Lombardia.

COSA SUCCEDE SE CHIUDE IL TUNNEL MONTE BIANCO?

Si riportano qui alcune tra le principali conseguenze dirette e indirette, per il sistema economico in generale, per il comparto del turismo, per il sistema della mobilità.

L'IMPATTO ECONOMICO SUL VALORE AGGIUNTO

Confindustria Valle d'Aosta, unitamente alle principali settori economici e parti sociali del territorio, ha emesso una nota congiunta rispetto alle chiusure.

All'interno del documento viene evidenziato il ruolo del Traforo del Monte Bianco per l'economia della Valle d'Aosta e stimati i principali impatti delle chiusure programmate per l'infrastruttura.

L'effetto economico delle chiusure è stato misurato attraverso **un'analisi di tipo comparativo**, sulla base della dinamica occorsa per esportazioni e valore aggiunto tra il 1999 e il 2002, a seguito dell'incendio che ha comportato la completa chiusura del traforo per 4 anni.

Confindustria VDA stima una **perdita di valore aggiunto pari a -0,54% per una chiusura di tre mesi e -9,8% per chiusure trimestrali prolungate per 20 anni**. La perdita per la macro area Nord-Ovest è stimata del -0,3% in termini annui.

LA VOCE DELLE IMPRESE - Impatto delle chiusure

- Circa il **70%** stima un **impatto negativo significativo sui propri ricavi**
- Il **72%** dovrà **rinunciare a una parte del proprio business** realizzato con clienti esteri
- Il **35,6%** avrà **maggior difficoltà a raggiungere** i propri mercati di riferimento.
- Per circa un quarto dei rispondenti **difficoltà di approvvigionamento** da fornitori esteri.



COSA SUCCEDE SE CHIUDE IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO?

L'IMPATTO SUL TURISMO

- Nel 2023 l'Università Bocconi ha realizzato un ulteriore studio relativo alle **perdite dovute al calo turistico in Valle d'Aosta impatti delle chiusure***.
- Vengono ipotizzati due scenari, uno relativo all'ipotesi di chiusura dell'infrastruttura per tre anni e uno che contempla l'ipotesi di chiusure trimestrali o quadrimestrali per un arco temporale di 20 anni.
- Nei due scenari, viene stimata una **diminuzione delle presenze turistiche e degli escursionisti**: sulla base della spesa media giornaliera effettuata, è stimata una perdita che va **da 69 ad oltre 83 milioni di euro**.
- Va inoltre considerata la possibilità che si verifichi un **cambiamento strutturale nella scelta della destinazione turistica**, sia per la difficoltà effettiva di raggiungere la stessa durante i periodi delle chiusure, sia per la possibilità che i tour operator decidano di valorizzare destinazioni per le quali possono garantire un'accessibilità continuativa, o, ancora, per una percezione generale dell'utenza di «scarsa accessibilità territoriale», gravata dall'ulteriore accessibilità

LA VOCE DELLE IMPRESE

- Il **90%** dei rispondenti del settore turismo giudica «**Molto importante**» o «**Abbastanza importante**» il TMB per la propria attività d'impresa.
- Il **76,7%** delle imprese del settore stima un impatto «**molto negativo**» o «**abbastanza negativo**» sul proprio **fatturato**

L'Università Bocconi stima da 69 a oltre 83 Milioni di Euro persi dall'economia del turismo

Esiste un reale rischio di marginalizzazione turistica della Valle d'Aosta

COSA SUCCEDE SE CHIUDE IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO?

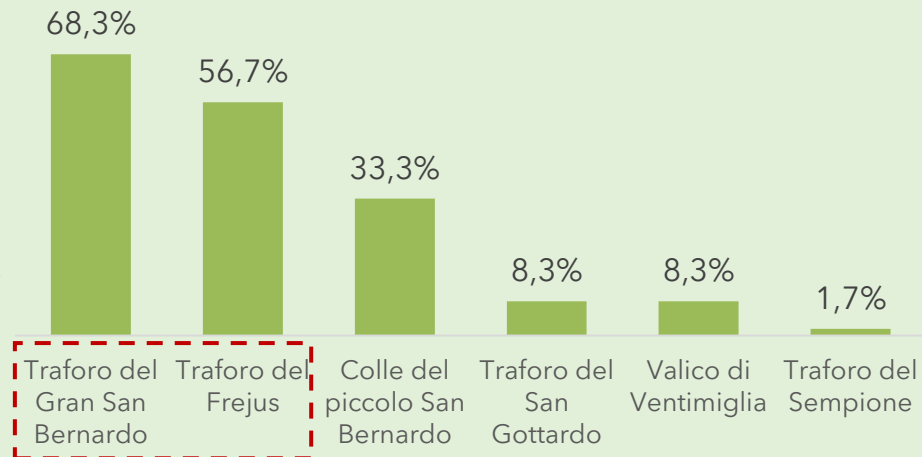
L'IMPATTO SULLA MOBILITA'

Con le chiusure trimestrali del traforo, il traffico leggero e pesante deve necessariamente dirigersi verso **itinerari alternativi**. Finché il colle del Piccolo san Bernardo è aperto, esso può essere percorso dai mezzi leggeri, unitamente al Traforo del Gran San Bernardo. I transiti dal territorio svizzero richiedono però, per il trasporto delle merci, l'adesione a specifici accordi doganali, analoghi a quelli posti in essere a seguito della chiusura fermo del Tunnel del Monte Bianco occorso nel 1999. **Per i mezzi pesanti, l'alternativa più concreta è costituita dal transito attraverso il Frejus.**

LA VOCE DELLE IMPRESE

- Solo il **32%** delle imprese rispondenti ha dichiarato di avere in previsione l'adozione o di aver adottato **misure per ridurre l'impatto delle chiusure del TMB**.
- Di questi, il **78,6%** prenderà in considerazione **percorsi stradali alternativi** al TMB.

Gli itinerari alternativi indicati dai rispondenti



Il 45% delle imprese stima fino a **+30% il tempo aggiuntivo** per raggiungere il proprio mercato di riferimento

Il 38% delle imprese stima fino a **+30% di costi aggiuntivi**

E' concreta la possibilità che la variazione delle rotte logistiche per un periodo così prolungato possa assumere carattere permanente, senza la possibilità di ritorno

COSA SUCCEDE SE CHIUDE IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO?

L'IMPATTO SUL FREJUS E SUL NODO DI TORINO

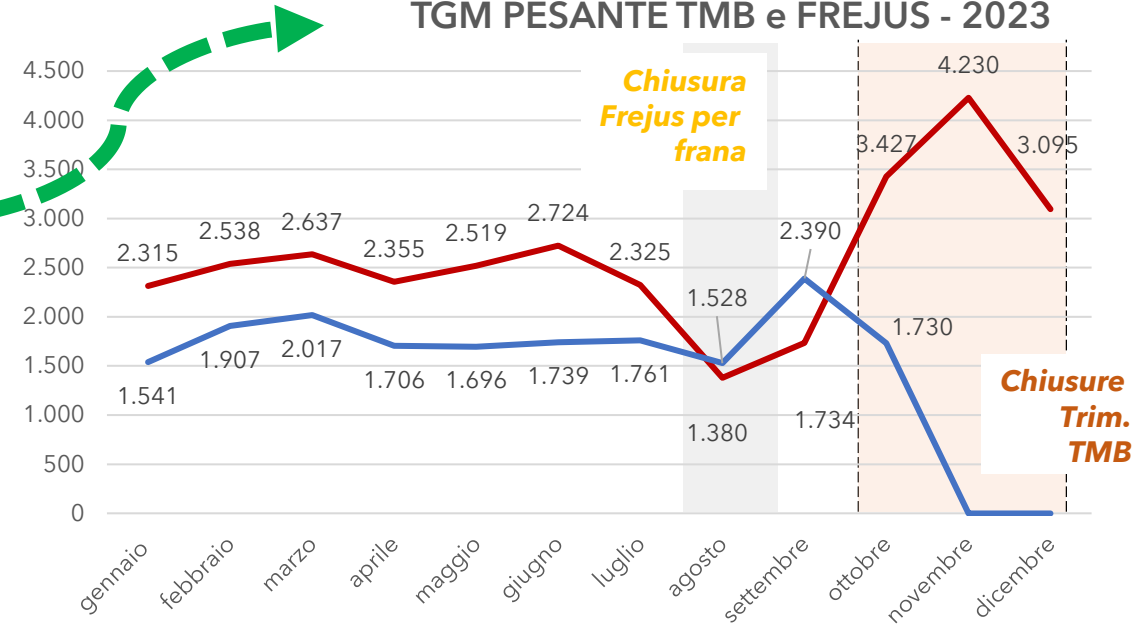
I veicoli in transito al Frejus nel mese di ottobre 2023 sono stati quasi 200mila, con un incremento pari al +3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La variazione dei flussi al Frejus non è da subito evidente perché, nel 2022, il Traforo del Monte Bianco era già stato chiuso dal 17/10 al 7/11 e il traffico era convogliato verso il Frejus. L'effetto delle recenti chiusure del Tunnel del Monte Bianco sui traffici si rileva chiaramente a partire dal mese di **novembre: dal Frejus sono transitati complessivamente 217.190 veicoli, di cui 126.896 pesanti (+43% rispetto al 2022) e 90.294 leggeri (+22,6%)**. La differenza di veicoli pesanti, in valore assoluto, tra novembre 2022 e 2023 è pari a 38.145: i transiti del Traforo del Monte Bianco a novembre 2022, sono stati 37.714.

Si può stimare che il Frejus, nel solo mese di Novembre, abbia assorbito quasi **40.000 veicoli pesanti** che sarebbero transitati dal Tunnel del Monte Bianco.

Il considerevole aumento dei veicoli diretti verso il Frejus anziché verso il Traforo del Monte Bianco, ha causato un significativo impatto sulla mobilità del nodo torinese e sul sistema tangenziale e autostradale intorno al capoluogo.

La Prefettura di Torino ha stimato un aumento pari al 45% di traffico sulle tangenziali del capoluogo, dato in linea con l'aumento di traffico percentuale sui mezzi pesanti rilevato al Frejus.

TGM PESANTE TMB e FREJUS - 2023



Casello di Bruere (dir.Frejus)

Sett.47 (20-26/11) +31,6% veicoli pesanti
Sett. 49 (4-10/12) +35,8% veicoli pesanti
rispetto alle stesse settimane nel 2022

La situazione della mobilità da/verso la Valle d'Aosta è ulteriormente aggravata dai cantieri che interessano il **raccordo autostradale A4/A5 tra Ivrea-Santhià**

QUALI SOLUZIONI?

La chiusura trimestrale del Tunnel del Monte Bianco, per un arco temporale previsto di 18 anni, rappresenta **la punta di un iceberg di un sistema di accessibilità transfrontaliera terrestre ad oggi fortemente inadeguato**. Uno sguardo d'insieme evidenzia come, negli ultimi anni, si siano verificate una serie di condizioni che, **ciclicamente, hanno portato il sistema sull'orlo della paralisi**: se si guarda ai soli valichi che interessano il Nord-Ovest, nella seconda parte del 2023, risultano completamente chiusi il traforo del Tenda, il traforo ferroviario del Moncenisio, e seppur parzialmente il traforo ferroviario del San Gottardo. Il Tunnel del Monte Bianco ha riaperto solo a metà dicembre 2023 e il tunnel stradale del Frejus è rimasto chiuso per parte del mese di agosto e inizio settembre, analogamente al tunnel stradale del San Gottardo. In tale sistema, **il Tunnel del Monte Bianco rappresenta un elemento fondamentale**: senza una visione strategica dello stesso, il rischio è concreto su più fronti.

Da un lato la **perdita di competitività del territorio valdostano** che, nel Tunnel del Monte Bianco, trova la propria naturale estensione verso il territorio francese: gli studi di Confindustria e dell'Università Bocconi, stimano ricadute estremamente pesanti per il PIL regionale e della macroarea e sul comparto turistico. Dall'altro emerge **il rischio di un forte stress per il sistema della mobilità del Nord-Ovest**, che, in occasione delle chiusure, si è manifestato con l'ingente aumento del traffico veicolare, in particolare sul traforo del Frejus e sul sistema di tangenziali del nodo torinese e, a cascata, sul sistema logistico della macroarea.

In aggiunta, lo stesso trasporto ferroviario delle merci è in forte difficoltà, sia per la chiusura totale o parziale di alcuni dei principali tunnel (San Gottardo e Moncenisio), sia per la carenza di spazi disponibili. Le imprese stanno attivando meccanismi di «**reverse modal shift**»: chi aveva scelto la modalità ferroviaria, sta tornando alla gomma. Il rischio non riguarda solo la variazione delle modalità di trasporto, ma anche la possibilità di **variazione permanente delle rotte logistiche**.

E' necessario che vengano adottate **misure volte a:**

- **MITIGARE GLI EFFETTI DELLA CRITICITA' CONTINGENTE**
- **POTENZIARE IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO**

in considerazione del ruolo centrale che l'infrastruttura ha per l'economia del territorio Valdostano, per il sistema logistico del Nord-Ovest e per l'efficienza dell'intero sistema dei valichi.

QUALI SOLUZIONI?

L'ipotesi Il canna*

Tempistiche previste

5 anni per la progettazione
3-4 anni per la realizzazione

Costi di realizzazione

1,2 Miliardi di Euro

*Stime Confindustria Piemonte-Valle d'Aosta

Una canna aggiuntiva consentirebbe la **continuità dei traffici** in caso di chiusura di uno degli accessi, oltre alla vantaggiosa **razionalizzazione dei flussi veicolari** limitando l'inquinamento, grazie alla riduzione delle lunghe attese agli ingressi, dove i mezzi pesanti - in particolare i camion frigo - mantengono i motori in funzione. E' chiaro che le misure atte a mitigare l'impatto delle chiusure, seppur necessarie, sono interventi che rispondono solo parzialmente alle esigenze delle imprese e dei traffici sul lungo periodo.

Separare i flussi veicolari, senza aumentare la capacità complessiva garantirebbe ai traffici le migliori condizioni di **sicurezza** possibili: ciò significa un minor rischio di incidenti, anche in considerazione del futuro utilizzo di veicoli a idrogeno, e mettersi al riparo dal rischio che i trafori a **singola canna, in futuro, non vengano più considerati idonei al traffico pesante.**

Interventi ritenuti utili dalle imprese per una più efficace gestione delle chiusure

«È in discussione l'ipotesi di realizzare una galleria aggiuntiva per il TMB. Quanto ritiene importante la realizzazione di questo intervento?»

- 40%** Misure compensative per i costi aggiuntivi di trasporto
- 40%** Ristori per le imprese il cui business dipende dall'accessibilità del TMB
- 33%** Accordi specifici con la Svizzera per semplificare i processi doganali per le merci in transito
- 23%** Coordinamento dei traffici ai valichi e trafori del Nord-Ovest

Per **l'84%** delle imprese intervistate, la seconda canna è un intervento **IMPORTANTE**

Non investire sul Tunnel del Monte Bianco significa gettare un'ombra di forte incertezza sul futuro economico della Valle d'Aosta, del Nord-Ovest e sulla mobilità delle merci transfrontaliera.



CAMERA VALDOSTANA
CHAMBRE VALDÔTAINE



UNIONTRASPORTI

PER UN QUADRO D'INSIEME

CRITICITA'

- Evidente **fragilità del sistema dei valichi** (con un notevole impatto sull'economia dell'intero Paese)
- Problematica dei valichi va considerata su scala territoriale, ma affrontata e gestita **a livello nazionale e comunitario**
- **Scarsa risonanza mediatica** della questione, in particolare nell'area del Nord Ovest
- Tunnel del Monte Bianco sarà **unico traforo a singola canna nel 2029**
- Scadenza/rinnovo concessione A5 e Tangenziale di Torino e **scarso coordinamento dei cantieri** (es. lavori raccordo A4/A5 Ivrea-Santhià post chiusura Tunnel del Monte Bianco)
- **Costi di manutenzione dei trafori** a carico degli utenti (costanti aumenti dei pedaggi a carico dell'autotrasporto), in assenza di un miglioramento del servizio che continua ad essere inadeguato
- Settore dell'autotrasporto che si carica di una responsabilità che dovrebbe essere del Governo centrale (rispetto dei tempi di consegna, aumento costi del trasporto, riduzione del fatturato dipendono dalle chiusure dell'infrastruttura)
- **Scarse tutele per le imprese** penalizzate dalla chiusura del Tunnel
- Accordi doganali con la Svizzera **non attuabili/convenienti** per tutte le tipologie d'impresa
- Ulteriori situazioni di aggravio per la mobilità territoriale: **chiusura della linea ferroviaria tra Aosta e Chivasso**, con linee di bus sostitutive (ad aumentare un traffico stradale già in crescita per l'avvio della stagione invernale) e **rischio blocco della A5 Torino-Aosta; cantieri sul raccordo A4/A5** con il traffico pesante deviato verso Torino

RISCHI

- **Perdita di competitività** del sistema economico
- **Marginalizzazione territoriale** del territorio valdostano
- **Rischio offshoring/nearshoring** imprese valdostane sul lungo periodo
- **Cambiamenti strutturali nella logistica e nel turismo** (effetto "isteresi")
- Assenza di alternative viabilistiche per i valichi del Nord-Ovest: **rischio blocco dell'economia**
- Emergenza valichi vista come solo italiana, necessità di evidenziare le **numerose opportunità reciproche**
- Differenza del **"valore economico dei valichi alpini"** per l'Italia rispetto agli altri Paesi (valichi cruciali per l'export italiano)



COSA CHIEDONO LE IMPRESE

OGGI: GESTIONE EFFICACE ED EFFICIENTE DELLE CHIUSURE PROGRAMMATE

- Realizzazione di un **piano emergenza valichi**, un pacchetto di soluzioni tampone che consentano sfoghi immediati quando si verifica la chiusura di uno o più valichi senza la paralisi del sistema di mobilità
- Necessità di **migliorare la pianificazione/programmazione degli interventi di manutenzione** sulle infrastrutture dei principali assi di mobilità delle merci, prevedendo una **maggiore concertazione territoriale** e il **coinvolgimento delle categorie economiche** presenti sul territorio
- Aumentare a livello nazionale e internazionale la **risonanza mediatica** relativa al problema delle chiusure del Tunnel del Monte Bianco e, più in generale, della situazione dei valichi alpini
- **Chiarezza e tempestività comunicativa** circa la durata effettiva degli interventi manutentivi necessari al Tunnel del Monte Bianco stabilita a seguito dei cantieri test.
- Favorire **soluzioni a breve medio termine** al fine di ridurre disagi ed impatto sulle imprese quali:
 - ➔ Ristori e altre misure compensative per le imprese che, con le chiusure, rilevano una diminuzione del fatturato o un aumento dei costi (es. logistici)
 - ➔ Supporto per realizzazione accordi doganali con la Svizzera
 - ➔ Valutazione della possibilità di realizzare le chiusure nei periodi di minore intensità turistica e in quelli con la disponibilità anche dei valichi minori

PROSPETTIVE PER LA MOBILITA' DI DOMANI

- Favorire e supportare il **confronto tra il Governo italiano e quello francese** in tema di seconda canna del Tunnel del Monte Bianco, valorizzando i vantaggi reciproci tra Italia e Francia e potenziamento dei legami con il territorio francese
- Avviare azioni di sensibilizzazione presso la Commissione europea, affinché le problematiche legate all'accessibilità dei valichi italiani siano inquadrare nell'ambito del **diritto alla libera circolazione delle merci**
- Enfatizzare i **concetti/principi di ridondanza, sicurezza ed efficienza del sistema dei valichi**: serve una pianificazione di lungo periodo dei fabbisogni infrastrutturali lungo l'arco alpino che tenga conto delle reali necessità delle imprese.

