

 ECONOMIA

di Erika David il 21/11/2023

Fattore Tunnel, Confindustria dice basta allo stallo tra Italia e Francia

A Skyway questa mattina l'evento del Consiglio delle rappresentanze regionali di Confindustria dedicato ai collegamenti alpini con l'estero



Il "Fattore Tunnel" e il suo peso sull'economia della Valle d'Aosta ma non solo, è stato al centro dell'evento di questa mattina, che ha visto riunite a Skyaway, a Courmayeur, il Consiglio delle rappresentanze regionali di Confindustria.

«Il fattore tunnel continua a incidere sulle programmazioni, sulle risposte che riusciremo a dare, sui tempi di consegna e sui margini che otterremo da ogni singola vendita» ha detto **Francesco Turcato**, presidente di Confindustria Valle d'Aosta.

«Perché è con quelli che poi alla fine del mese, possiamo investire sullo sviluppo delle imprese, e quindi di questo territorio, di cui rappresentiamo il 40% del valore aggiunto prodotto in Valle d'Aosta ogni anno» sottolinea.

Turcato evidenzia come sia sul Traforo del Monte Bianco, sia la gestione dei flussi dopo la frana nella valle della Maurienne, «le risposte da parte francese sono arrivate a singhiozzo. Devo, come imprenditore, dobbiamo, come parte attiva dell'economia



italiana, e dovremo pretendere come europei, che si esca da questo stallo preoccupante che colpisce sia l'Italia che la Francia, a partire dal raddoppio del traforo del Monte Bianco».

L'analisi sull'impatto economico della chiusura del Traforo del Monte Bianco

Nell'analisi di **Stefano Colli**, economista Centro studi Confindustria, si evidenzia come la chiusura del Traforo del Monte Bianco in seguito al tragico rogo del marzo 1999, abbia comportato la perdita stimata di transiti di 7,4 milioni di veicoli fino alla riapertura del 2002.

Per quanto riguarda i flussi turistici nel 1999 le presenze di stranieri in Valle d'Aosta sono scese del 6,6 e gli arrivi del 10,2%, nel 199, con un ulteriore calo dello 0,2% nel 2000, anno in cui la Valle d'Aosta è stata l'unica regione italiana a registrare un calo del valore aggiunto: -0,3% rispetto al 3,8% della media nazionale e 3,5% del Nord Ovest.

Anche il Pil è cresciuto meno, con uno scostamento, tra il 1999 e il 2002, di -6,2%, e l'indice di predittività del Pil valdostano che ha toccato il minimo assoluto con uno scostamento, rispetto alla media, del -1,4%.

Il costo della chiusura

Secondo lo studio di Colli, «in base alla correlazione tra economia italiana e valdostana, quest'ultima sarebbe dovuta crescere del **2,2% annuo in più** in assenza dell'anomalia statistica osservata».

«Per avere, infine, una stima di quanto sarebbe l'effetto di una chiusura oggi – si legge nell'analisi di Stefano Colli – bisogna tener conto di come le condizioni di transito siano cambiate nel tempo, proprio a seguito dell'evento del 1999».

«Circa 1 milione di transiti annui dalla Francia si è trasferito su altre vie di accesso. Tenuto conto di questo elemento, il costo in termini di valore aggiunto di una nuova chiusura del Traforo del Monte Bianco della durata di un anno potrebbe essere di circa il -2,2% del valore aggiunto regionale».

«Se la chiusura fosse di tre mesi, l'impatto economico sarebbe pari al -0,54%. Ricordando che questo effetto negativo sul Pil annuo regionale verrebbe subito dalla Valle d'Aosta per 18 anni consecutivi, l'impatto cumulato in questo lungo periodo sarebbe nell'ordine di grandezza di -9,8 punti percentuali. Inoltre, l'impatto sul Nord-Ovest (esclusa la Valle d'Aosta) sarebbe di -0,3% in termini annui».

Lo studio stima in una perdita del Pil del 6,7% il costo della chiusura del traforo tre mesi l'anno per 18 anni.

La tavola rotonda

Il convegno è proseguito con la tavola rotonda con la partecipazione di **Marco Gay**, presidente Confindustria Piemonte, e **Luigi Bertschy**, vicepresidente e assessore allo sviluppo economico, formazione e lavoro, trasporti e mobilità sostenibile Regione Autonoma Valle d'Aosta.

È inoltre intervenuto il presidente della Regione **Renzo Testolin** ricordando, come riporta l'agenzia Dire, come «la prospettiva del futuro del Tunnel del Monte Bianco per noi rimane il raddoppio della canna per fluidificare il transito e affrontare i lavori di manutenzione in maniera più serena e ragionata».

«Il tunnel attuale è evidentemente una struttura che necessita di ammodernamento» sottolinea **Testolin** auspicando che l'approccio francese possa cambiare «e avvicinarsi a un'idea di raddoppio del tunnel del Monte Bianco che possa portare benefici a entrambe le nazioni».

Secondo l'assessore **Luigi Bertschy** «Il raddoppio del tunnel spaventa a livello di comunicazione».

«Abbiamo bisogno di un altro tunnel per dividere i flussi -andata e ritorno- per avere in futuro un'infrastruttura molto più sicura di quella attuale e avendo la possibilità di utilizzare una delle due canne per i lavori di manutenzione quando ci sarà bisogno di chiusure. Non parliamo più di raddoppio ma abbiamo bisogno di una seconda canna».

(re.aostanews.it)



ULTIME NEWS

