



ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

DIREZIONE AFFARI ECONOMICI E CENTRO STUDI

LE INFRASTRUTTURE IN ITALIA

Sull'importanza che le infrastrutture hanno per lo sviluppo economico di un Paese si sono espresse a più riprese sia organizzazioni internazionali quali la Commissione europea e l'Ocse, sia istituzioni nazionali come la Banca d'Italia.

Rispetto ai partner europei, nostri diretti concorrenti sui mercati internazionali, l'Italia evidenzia un grave gap infrastrutturale.

❖ *Il ritardo delle infrastrutture a rete in Italia*

Per quanto riguarda le infrastrutture a rete, il caso delle **autostrade** è emblematico.

L'Italia, all'inizio degli anni '70 era leader in Europa per quanto riguarda le autostrade, seconda sola alla Germania e con una dotazione due volte superiore a quella francese ed addirittura dieci volte maggiore di quella spagnola.

Ma dopo la metà degli anni '70 la situazione è completamente mutata.

Oggi la rete italiana mostra i segni di 30 anni di mancati investimenti e si trova a rincorrere nazioni che un tempo erano più indietro di noi.

Sviluppo della rete autostradale nei principali paesi europei

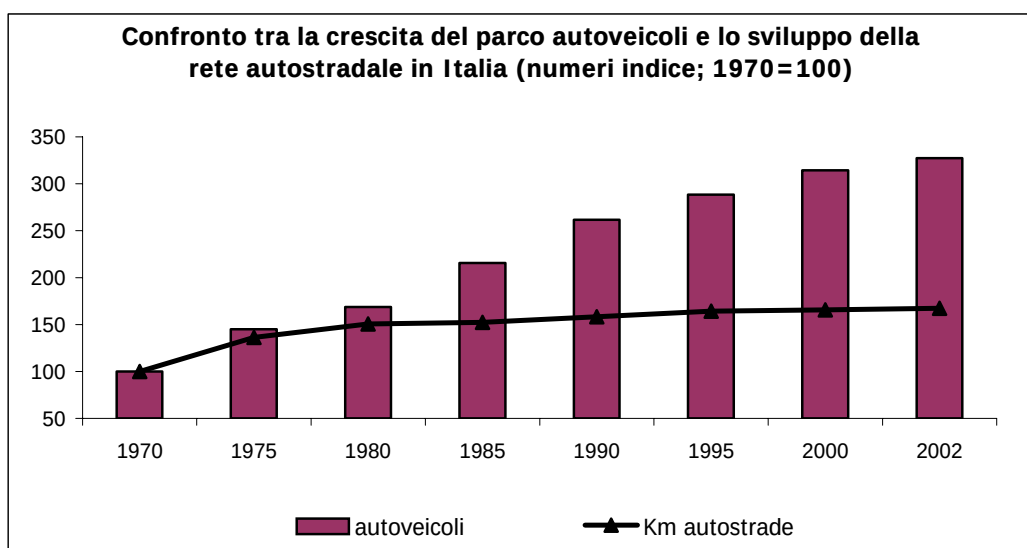
(km e variazioni % quinquennali)

	Germania		Spagna		Francia		Italia		Regno Unito	
1970	4.461		1.585		1.542		3.913		1.133	
1975	6.207	39%	1.746	10%	3.119	102%	5.329	36%	2.082	84%
1980	7.538	21%	1.923	10%	5.287	70%	5.900	11%	2.694	29%
1985	8.350	11%	2.117	10%	5.885	11%	5.955	1%	2.951	10%
1990	10.854	30%	4.693	122%	6.824	16%	6.193	4%	3.181	8%
1995	11.190	3%	6.962	48%	8.275	21%	6.435	4%	3.307	4%
2000	11.712	5%	9.049	30%	9.766	18%	6.478	1%	3.600	9%
2004	12.037	3%	10.286	14%	10.379	6%	6.542	1%	3.657	2%
Var. % 1970-2004		170%		549%		573%		67%		223%

Elaborazione ANCE su dati Eurostat

E' evidente come negli altri Paesi europei si sia continuato ad investire nelle reti autostradali.

Parallelamente, però, in Italia si è assistito ad un aumento esponenziale del parco automobilistico, dovuto principalmente alla mancanza di valide alternative negli spostamenti urbani ed extraurbani alle automobili. Negli ultimi 20 anni gli autoveicoli circolanti sono aumentati di oltre il 90% a fronte di una crescita della rete, nello stesso lasso di tempo, solo dell'11%.



Elaborazione ANCE su dati Eurostat

Un discorso analogo può essere fatto per le **ferrovie**.

In Italia l'estensione della rete ferroviaria rispetto alla superficie del Paese è pari a circa la metà di quella tedesca, al 70% di quella francese ed inferiore anche al Regno Unito.

Anche dal punto di vista della qualità, le ferrovie italiane risultano indietro rispetto al resto dell'Europa.

La percentuale di linee a doppio binario sul totale della rete nel nostro Paese è del 39%, molto inferiore rispetto alla Francia (52%), alla Germania (50%), all'Olanda (67%) e al Belgio (77%).

Il ritardo della rete ferroviaria italiana, però, lo si può desumere anche confrontando i dati relativi alla crescita della rete con l'aumento del numero dei passeggeri.

Quest'ultimo dato negli ultimi 35 anni è aumentato del 50%, mentre i km di rete sono rimasti sostanzialmente stabili.

**Caratteristiche delle reti ferroviarie in Europa
(anno 2004, in Km)**

Paese	estensione totale	linee con doppio binario in % sul totale	Estensione totale rispetto al territorio* (n.i. Germania=100)
Belgio	3.536	76,7	33,8
Rep. Ceca**	9.602	19,2	77,2
Danimarca***	2.779	33,8	-
Germania***	35.804	50,0	100,0
Estonia**	959	11,3	-
Grecia**	2.414	16,9	11,1
Spagna	12.837	30,5	30,1
Francia	30.880	52,3	69,9
Irlanda****	1.919	26,1	12,1
Italia***	15.985	39,2	48,6
Lettonia	2.270	13,3	-
Lituania	1.782	21,6	-
Ungheria	7.685	16,8	-
Olanda	2.811	66,8	23,0
Austria***	5.642	-	32,5
Polonia	20.250	43,4	-
Portogallo***	2.801	18,5	15,4
Slovenia	1.228	26,9	-
Slovacchia	3.660	27,9	-
Finlandia	5.741	8,8	16,5
Svezia**	11.037	16,0	27,5
Regno Unito	16.458	-	55,6
Norvegia	4.077	5,2	-

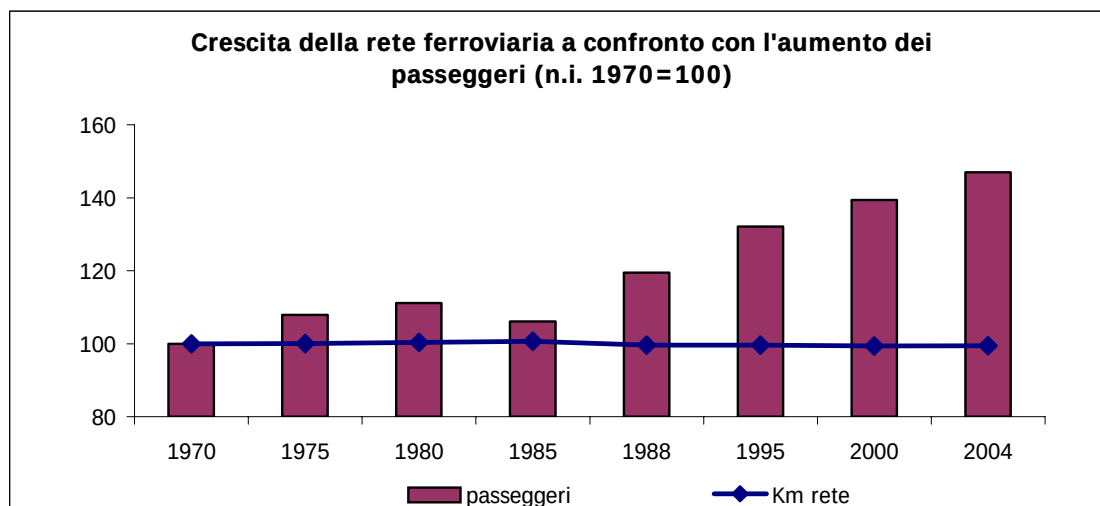
* Questo indicatore rapporta l'estensione totale della rete ferroviaria alla radice quadrata della superficie del Paese

** Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2003

*** Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2002

**** Il dato relativo all'estensione totale della rete fa riferimento all'anno 2001

Elaborazione ANCE su dati Eurostat ed Union Internationale des Chemin de Fer



Elaborazione ANCE su dati Istat e Eurostat

Questi dati fanno ben comprendere quanto gli investimenti in queste infrastrutture di trasporto siano stati trascurati in Italia negli ultimi decenni.

❖ *Ma il gap non risparmia le città*

Anche in questo caso le analisi dell'Ance mostrano **l'esistenza di gravi carenze che compromettono la competitività della maggior parte dei centri urbani**, competitività intesa come accessibilità, attrattività economica, concentrazione di attività internazionali e direzionali, qualità delle relazioni che vi si svolgono.

Un tema che sta sempre più acquistando spazio è legato alla mobilità urbana, un aspetto molto delicato visto il **fenomeno del pendolarismo**, che sempre più caratterizza le nostre città.

Secondo dati Istat relativi agli spostamenti quotidiani nei grandi comuni per motivi di studio o di lavoro, risulta che a Roma ogni giorno la popolazione che arriva nel comune capoluogo è pari a 214.000 unità, a Milano la cifra sale a 436.000. E' come se ogni giorno queste città accogliessero la popolazione residente di Verona, nel caso di Roma, e più di tutta la popolazione residente di Bologna, nel caso di Milano.

E' evidente che è aumentata l'esigenza di spostamenti rapidi ed efficienti e che la mobilità rappresenta una delle sfide della politica urbana, per creare un contesto ambientale favorevole ai cittadini e alle imprese.

Dando uno sguardo alla disponibilità di infrastrutture di trasporto presente nelle città italiane, la situazione è disarmante.

Un argomento che catalizza gran parte dei malumori degli abitanti delle città di tutta la Penisola, sono le **metropolitane**.

Bilbao, media città della Spagna con 357.000 abitanti, ha una rete metropolitana più estesa di quella di Roma, una delle più grandi metropoli d'Europa.

La situazione di Milano non è differente. Senza considerare Londra, Parigi e Madrid, capitali europee note per la loro dotazione di linee metropolitane, anche Berlino, Barcellona e Stoccolma possono

beneficiare di una rete più capillare di quella del capoluogo lombardo.

Dotazione di metropolitane nelle principali città europee

Città	Paese	Estensione (in km)	N. linee	N. stazioni	Popolazione
Londra	Regno Unito	408	12	100	7.417.700
Madrid	Spagna	226,9	13	-	3.169.400
Parigi	Francia	211	12		2.110.400
Berlino	Germania	151,7	9	170	3.274.500
Stoccolma	Svezia	100	3	100	1.251.900
Barcellona	Spagna	86,6	5	118	1.528.800
Milano	Italia	69	3		1.256.211
Bonn	Germania	54,7	7	-	-
Bilbao	Spagna	34,14	2	27	357.000
Roma	Italia	33,9	2	49	2.546.804
Bruxelles	Belgio	29,5	3	71	992.041
Napoli	Italia	14	1	14	1.004.500
Genova	Italia	4,5	1		610.307
Catania	Italia	3,8	1	4	313.110

Elaborazione Ance su fonti diverse

La carenza nella qualità dei servizi pubblici locali ha portato ad un aumento molto sostenuto nell'utilizzo delle automobili negli spostamenti in città. In Italia c'è uno dei più alti tassi di concentrazione di auto, con quasi una autovettura ogni due abitanti nei capoluoghi di provincia.

Ma ad un numero così elevato di autoveicoli non fa riscontro un numero di parcheggi adeguato. Confrontando tra loro i dati sui **parcheggi** a pagamento relativi ad alcune tra le più importanti città europee, Roma è in netto ritardo. Parigi ha una dotazione di parcheggi a pagamento 37 volte superiore ai posti auto privati di Roma mentre Barcellona presenta una dotazione 30 volte maggiore alla nostra capitale.

La disponibilità di parcheggi nelle metropoli europee

Città europee	Paesi europei	Abitanti (migliaia)	n. autoveicoli (migliaia)	Disponibilità di parcheggi		n. abitanti per autoveicolo
				pubblici in strutture	su strada	
Vienna	Austria	1.700	650	29.690	11.300	2,62
Brussels	Belgio	1.100	466	18.000	0	2,36
Parigi	Francia	12.000	5000	166.700	145.000	2,40
Lione	Francia	1.200	400	14.900	14.700	3,00
Brema	Germania	500	260	6.500	3.500	1,92
Colonia	Germania	1.000	450	14.270	31.840	2,22
Stoccarda	Germania	600	300	12.000	6.400	2,00
Monaco	Germania	1.300	704	20.740	105.800	1,85
Dublino	Irlanda	1.200	550	6.000	11.000	2,18
Roma *	Italia	2.800	1.800	4.540	47.170	1,38
Lisbona	Portogallo	700	400	19.000	43.500	1,75
Madrid	Spagna	2.900	872	18.075	46.000	3,33
Barcellona	Spagna	1.500	135	135.000	6.700	11,11
Totale		28.500	11.987	465.415	472.910	2,27

* Per Roma il dato proviene dall'indagine effettuata dall'AIPARK sulla sosta ed i parcheggi nel dicembre 2001

Elaborazione Ance su dati AIPARK, dicembre 2002

5 febbraio 2007