

Rete stradale e autostradale, un
divario cresciuto sempre più
rapidamente dagli anni '70

Estratto da

2009

SECONDO RAPPORTO SULLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA

Volume I

29 maggio 2009 – 1^a edizione

a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi

Capitolo 2 – LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE ITALIANA A CONFRONTO CON I PRINCIPALI PAESI EUROPEI

Come è stato evidenziato in precedenza, una dotazione infrastrutturale efficiente e adeguata ai bisogni di un territorio influisce in maniera determinante sulla sua crescita economica potenziale.

Nel seguito sono riportati alcuni confronti per alcune tipologie di infrastrutture a rete tra la dotazione italiana e quella dei nostri principali *partners* europei (Francia, Germania, Spagna, Regno Unito): si è partiti da quelle legate alla grande mobilità e al trasporto di merci nazionale ed internazionale – autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti – per arrivare a quelle che influiscono sulla mobilità cittadina, vale a dire metropolitane e linee tranviarie.

Si è anche ritenuto opportuno analizzare la capacità di generazione e distribuzione di energia elettrica, un'altra variabile che influisce in maniera determinante sulle decisioni di localizzazione dei capitali privati.

Infine, si è provveduto ad illustrare il quadro della dotazione italiana in carceri e scuole, due tipologie di infrastrutture poste al centro delle politiche del Governo nel corso degli ultimi mesi.

Le analisi che seguono sono state sviluppate su due livelli.

Il primo si riferisce alla disponibilità fisica di infrastrutture, ovvero delle grandi reti che attraversano il territorio nazionale, e dei tempi di realizzazione delle stesse negli ultimi anni. Questa dotazione possiamo definirla "di base", perché consente ad un territorio di superare l'isolamento permettendo lo spostamento di persone e merci.

Consapevoli che la semplice misurazione dell'estensione di una rete ha un significato limitativo, dal momento che ogni Paese ha una conformazione geografica particolare, si è cercato anche di rapportare il valore dell'estensione delle reti ad indicatori della domanda espressa dal mondo produttivo o dalla popolazione del Paese.

Nelle analisi sono anche state evidenziate le tendenze in atto al fine di valutare la capacità futura dell'Italia di competere nei mercati europei ed internazionali.

2.1 – Rete stradale ed autostradale, un divario cresciuto sempre più rapidamente dagli anni '70

La prima rete infrastrutturale considerata è quella autostradale che, per quanto riguarda le infrastrutture a rete, rappresenta un caso emblematico. Il confronto con Spagna, Germania, Francia e Regno Unito mostra tutto il ritardo italiano.

La rete italiana, che all'inizio degli anni '70 era tra le più moderne e sviluppate d'Europa, dopo quasi 40 anni mostra i segni dei mancati investimenti e si trova a rincorrere nazioni che un tempo erano più indietro di noi.

Nel 1970, la rete italiana, con una lunghezza complessiva pari a 3.913 km, era infatti seconda solo a quella tedesca, che misurava complessivamente 6.061 km, ma soprattutto era rispettivamente 2,5 e 10 volte di quella francese e di quella spagnola.

Sviluppo della rete autostradale nei principali paesi europei (Km)

	Germania		Spagna		Francia		Italia		Regno Unito	
1970	6.061		387		1.553		3.913		1.183	
1980	9.225	52,2%	2.008	418,9%	4.862	213,1%	5.900	50,8%	2.683	126,8%
1990	10.854	17,7%	4.976	147,8%	6.824	40,4%	6.193	5,0%	3.181	18,6%
1995	11.190	3,1%	6.962	39,9%	8.275	21,3%	6.435	3,9%	3.383	6,4%
2000	11.712	4,7%	9.049	30,0%	9.766	18,0%	6.478	0,7%	3.581	5,9%
2005	12.363	5,6%	11.432	26,3%	10.804	10,6%	6.542	1,0%	3.634	1,5%
2006	12.531	1,4%	12.073	5,6%	10.842	0,4%	6.554	0,2%	3.670	1,0%
Var. % 1970-2006		106,7%		3019,6%		598,1%		67,5%		210,2%

Elaborazione Ance su dati Eurostat

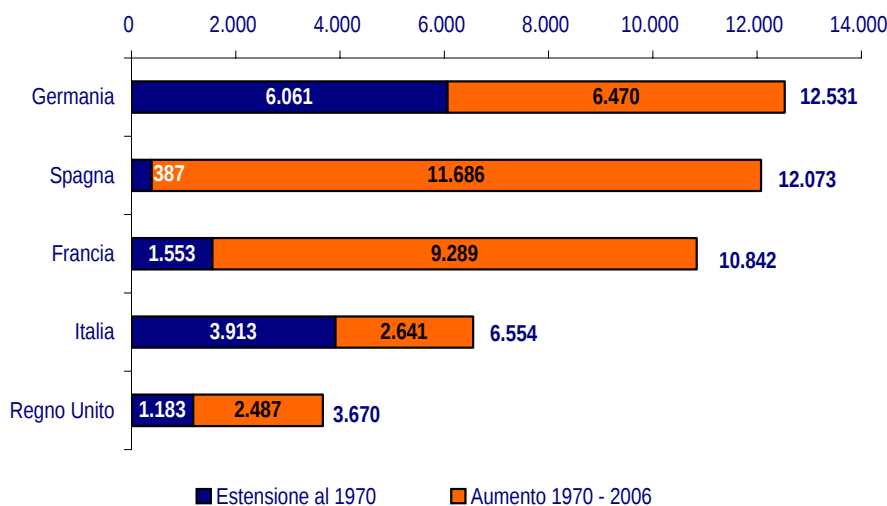
Dal 1970 al 2006, l'**Italia** ha sviluppando la propria rete poco più del Regno Unito, costruendo 2.641 km di autostrade.

La **Gran Bretagna**, nonostante abbia sempre privilegiato il trasporto su rotaia a quello su gomma, ha infatti realizzato 2.487 km di autostrade.

Nello stesso periodo, **Spagna e Francia**, due Paesi che hanno posto lo sviluppo del territorio, e quindi delle infrastrutture, al centro delle loro politiche economiche, hanno fortemente sviluppato la loro rete autostradale realizzando, rispettivamente, 11.686 km e 9.289 km.

Rete autostradale

Estensione in km



Elaborazione Ance su dati Eurostat

Con questi livelli di realizzazione, i due Paesi sono riusciti a recuperare il loro ritardo infrastrutturale e a raggiungere l'Italia all'inizio degli anni '90 nonostante nel 1970, il gap infrastrutturale nei confronti dell'Italia –ed in particolare quello della Spagna– sembrava incolmabile.

Dopo aver raggiunto l'Italia, Francia e Spagna hanno continuato ad investire nello sviluppo delle autostrade, con intensità di realizzazione anche superiori a quelle del periodo 1970-1990, come evidenziato dal seguente grafico.

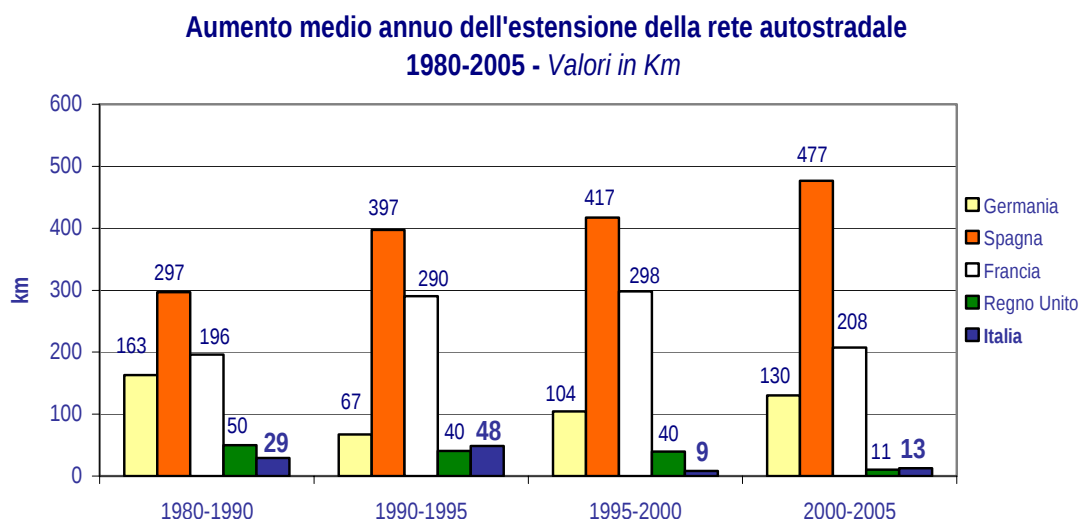
La Spagna, infatti, ha quasi raddoppiato l'intensità degli investimenti nel periodo 1990-2006.

La Francia, invece, ha leggermente diminuito l'intensità dei suoi investimenti i quali sono rimasti sostenuti e molto superiori a quelli italiani nel periodo 1990-2006.

Per dare un'idea, dall'inizio degli anni '90, mentre l'Italia costruisce mediamente ogni anno un'infrastruttura autostradale di collegamento tra Roma e Ostia, la Spagna costruisce un'autostrada di collegamento tra Madrid e Valencia o tra Saragozza e Barcellona e la Francia realizza un'infrastruttura che collega Marsiglia a Nizza.

Per quanto riguarda la **Germania**, la costanza negli investimenti, anche se con intensità meno sostenute rispetto alla Francia e la Spagna, ha permesso al Paese di continuare a godere della rete maggiormente sviluppata in Europa.

Così, nel corso degli ultimi anni, l'Italia ha visto le differenze con gli altri Paesi europei acuirsi per lo sforzo troppo limitato a favore della realizzazione di infrastrutture autostradali: negli ultimi 6 anni, l'Italia, ormai staccata, ha infatti compiuto investimenti per allungare la sua rete del solo 1%.



Elaborazione Ance su dati Eurostat

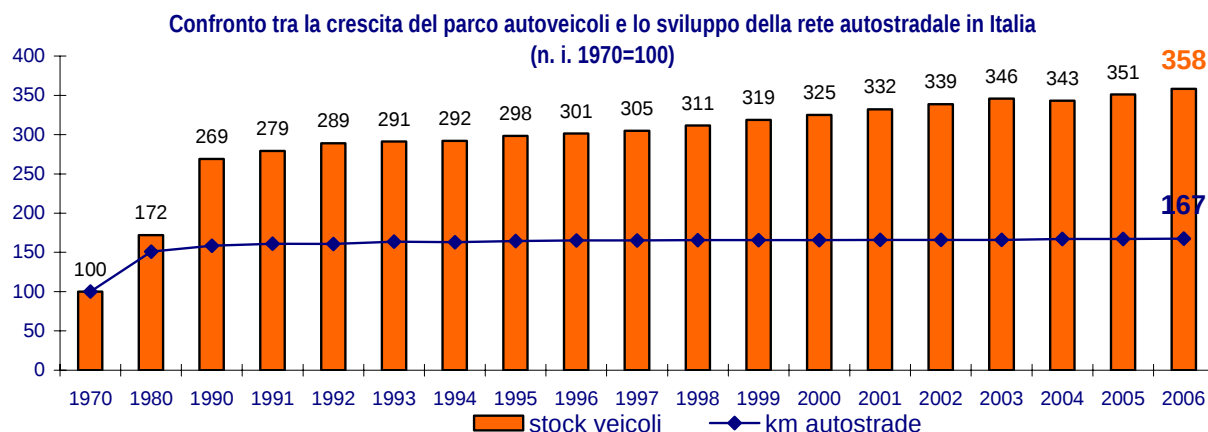
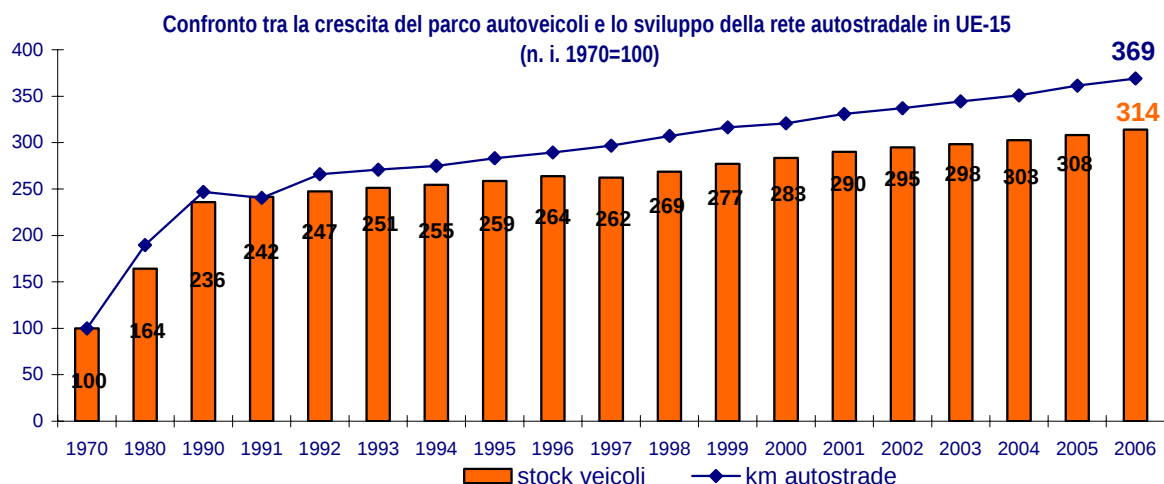
L'effetto più evidente del mancato adeguamento dell'infrastruttura autostradale italiana al fabbisogno di imprese e cittadini è il **forte congestionamento della rete**, espresso in termini di **veicoli per km di autostrada**.

Nei Paesi Ue-15 la rete si è sviluppata ad un tasso medio maggiore rispetto a quello dell'aumento dei veicoli circolanti.

Tra il 1970 ed il 2006, in Europa i veicoli circolanti sono raddoppiati, mentre i chilometri di autostrada sono cresciuti di due volte e mezzo. I principali Paesi membri all'incremento dei veicoli circolanti hanno quindi risposto con un adeguamento più che proporzionale del sistema autostradale.

In Italia i veicoli circolanti sono infatti passati dagli 11 milioni del 1970 ai 39 milioni del 2006, con un aumento del 250%, notevolmente superiore al +67% della crescita della rete autostradale.

Il risultato è che nel 2006, in Italia vi erano circa 6.000 veicoli per km di autostrada, molti di più rispetto alla media europea, pari a 3.728 veicoli per km. La Germania e la Francia, entrambe con circa 3.600 veicoli per km, sono in linea con l'Europa (3.700 veicoli per km), mentre la Spagna (2.200 veicoli/km) si trova a livelli notevolmente inferiori rispetto alla media continentale.



Esempi eclatanti del congestionamento del traffico in Italia sono costituiti dalla Tangenziale di Napoli, dove transitano 138.000 autoveicoli al giorno¹² su un tratto lungo 20 km e dotato di 3 corsie per senso di marcia, dal tratto Milano-Brescia dell'A4, lungo 93,5 km (3 corsie per senso di marcia) su cui circolano 101.000 veicoli al giorno, ed, infine, dalla Padova-Mestre (A4) dove su 23,3 km di rete transitano quotidianamente 80.000 veicoli, distribuiti anch'essi su 3 corsie.

¹² Il dato, calcolato da Autostrade per l'Italia Spa, si riferisce ai Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG) relativi al 2003.