



BANCA D'ITALIA  
EUROSISTEMA

## CONVEGNO SULL'INDAGINE CAMPIONARIA SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI DI MERCI E PASSEGGERI

*Milano, ottobre 2000*

### **Le rilevazioni statistiche attinenti alla dotazione infrastrutturale della regione Lombardia**

*di Giulio Lanciotti*

Porgo a tutti i convenuti un caloroso saluto, anche da parte dell'Istituto.

Limito il mio intervento ad alcune considerazioni di carattere introduttivo, circoscrivendolo inoltre alla situazione della Lombardia.

L'esame dell'assetto infrastrutturale di questa regione è interessante per illustrare come le statistiche debbano essere sempre attentamente lette per poter fornire un quadro veritiero della realtà che si sta osservando.

La corretta valutazione dell'adeguatezza di un sistema di infrastrutture alle esigenze delle imprese è infatti il primo passo da compiere per un'analisi dell'impatto che i trasporti esercitano sulla redditività e quindi sulla competitività delle imprese stesse.

La quantità di infrastrutture presenti in Lombardia non sembrerebbe, in prima approssimazione, carente se valutata in termini assoluti o anche grossolanamente comparativi: la Lombardia possiede infatti una rete viaria di quasi 28 mila Kmq che, in rapporto all'estensione territoriale, risulta superiore alla media nazionale; anche gli altri indicatori di dotazione infrastrutturale relativi alla regione risultano generalmente superiori al dato medio nazionale.

La situazione risulta invece molto più critica se si valuta il grado di adeguatezza di tale dotazione in rapporto alle esigenze della popolazione lombarda e delle numerose imprese presenti sul territorio. Occorre infatti, ovviamente, valutare la dotazione anche dal punto di vista della domanda di infrastrutture.

La Lombardia è la quarta regione italiana per estensione territoriale e occupa una superficie di quasi 24 mila Kmq, pari a circa l'8 per cento del territorio nazionale. Alla fine del 1998, la popolazione lombarda superava i 9 milioni di abitanti (16,5 per cento del dato nazionale), con un aumento di quasi 173.000 unità rispetto al 1991: essa è dunque la regione italiana con il maggior numero di abitanti.

La densità degli abitanti è molto elevata, 378 abitanti per Km<sup>2</sup> contro una media nazionale di 191; è inoltre molto alto il grado di urbanizzazione: il 24 per cento circa degli abitanti risiede infatti negli 11 comuni capoluogo e il 29 per cento in comuni con oltre 50.000 abitanti.

Dai risultati del "Censimento intermedio dell'industria e dei servizi" condotto dall'Istat nel 1996, risulta che in Lombardia vi sono quasi 640.000 imprese che impiegano oltre tre milioni di addetti.

La concentrazione delle imprese rispetto al territorio è pari a circa 27 imprese ogni Km<sup>2</sup>; si tratta del secondo valore più elevato fra le regioni italiane, preceduto solo da quello del Veneto; la media nazionale è pari a 11,7. Rispetto alla popolazione vi sono in Lombardia 70,5 imprese ogni 1.000 abitanti contro una media nazionale di 61,1. Le vendite all'estero rappresentano il 32 per cento circa del fatturato totale delle imprese industriali lombarde; il valore dell'export regionale a fine 1999 era pari a circa 120.000 miliardi di lire, il 29 per cento del dato nazionale.

Se si rapporta quindi la dotazione di infrastrutture a tali indicatori di domanda, il quadro muta considerevolmente.

La dotazione di autostrade e strade statali misurata in rapporto alla popolazione (Km di rete per abitante) è infatti inferiore del 51,3 per cento rispetto alla media nazionale; la situazione è ancor più critica per le strade provinciali dove il differenziale negativo rispetto alla media nazionale è del 52 per cento.

In rapporto alla superficie territoriale, questa dotazione infrastrutturale corrisponde a 1.165 Km di rete viaria per ogni 1.000 Km<sup>2</sup> di territorio, leggermente superiore alla media nazionale di 1.021. Tuttavia, il confronto con la media nazionale della dotazione viaria lombarda va valutato, come si è detto, prendendo in considerazione anche altri parametri. In Lombardia si svolge il 20 per cento circa del trasporto merci su strada nazionale (Ministero dei Trasporti, dati riferiti al 1997); il numero di veicoli circolanti in rapporto alla popolazione è superiore alla media nazionale (644 veicoli ogni 1.000 abitanti in Lombardia contro 569 in Italia).

Se si considera, quindi, un indicatore del grado di congestione, come quello dato dal rapporto tra veicoli circolanti e l'estensione della rete stradale, si può notare come i valori riferiti alla Lombardia siano quasi doppi rispetto a quelli medi nazionali (236 veicoli circolanti per Km di strade contro 120).

La problematica della dotazione infrastrutturale non riguarda tuttavia solo la Lombardia ma anche le altre regioni italiane. Per decenni l'espansione della rete autostradale è stato uno dei vanti del Paese ed ha accompagnato e sostenuto lo straordinario sviluppo economico e produttivo italiano. Ciò ha contribuito, forse inconsapevolmente, a ritenere per lungo tempo non prioritari gli interventi in questa tipologia di infrastrutture. Il risultato è che attualmente l'Italia può contare su una rete autostradale in parte inadeguata.

Degli attuali 6.453 chilometri in esercizio (dato al 31 dicembre 1999), il 91,4 per cento era già esistente nel 1980, mentre soltanto 552 chilometri sono stati realizzati negli ultimi venti anni. Il nostro Paese si colloca all'ultimo posto in Europa nella graduatoria relativa agli interventi compiuti per la realizzazione di nuovi tronchi nel periodo compreso tra il 1980 ed il 1996; i ritmi dei lavori di adeguamento e di ammodernamento della rete, che nel 1980 risultava tra le più avanzate d'Europa, non sono stati quindi al passo con la straordinaria crescita dei volumi di traffico. In Italia, si rileva infatti il più consistente parco macchine con riferimento alla numerosità della popolazione (nel 1997 si registravano ad esempio 577 autovetture ogni 1.000 abitanti contro le 505 della Germania, le 478 della Francia e le 390 della Spagna).

Ad aggravare ulteriormente la situazione contribuisce indubbiamente anche il fatto che l'Italia è uno dei paesi in cui il trasporto su strada rappresenta di gran lunga la modalità più utilizzata per la movimentazione delle merci.

Come sappiamo l'attuale assetto normativo delega alle Regioni il ruolo di coordinare le istanze degli enti locali, trasponendole in Accordi-quadro negoziati e sottoscritti con il Governo. Ciascun Accordo corrisponde a uno specifico obiettivo strategico e integra tra di loro più progetti infrastrutturali, nuovi e già previsti.

Tra gli Accordi-quadro sinora conclusi, va citato quello relativo al potenziamento dell'accesso stradale e ferroviario all'aeroporto di Malpensa, il cui traffico presenta ritmi di espansione particolarmente elevati. In generale, il totale del traffico aeroportuale lombardo è cresciuto di oltre il 20 per cento, sia per quanto riguarda il traffico passeggeri che le merci: molto più della media nazionale, che presenta un tasso di crescita pari al 6,7 per cento per i passeggeri e pressoché nullo per le merci. Il peso del sistema aeroportuale lombardo sul totale nazionale, quindi, è cresciuto in tutti i comparti e in particolare nel trasporto merci.

Tra le altre iniziative si sottolineano l'Accordo per la riduzione del traffico di transito sui centri urbani, anche di minore dimensione, e quello per connettere il traffico commerciale della regione, soprattutto dei centri di scambio esterni al polo di Milano, alle principali direttrici europee attraverso la modernizzazione delle preesistenti linee ferroviarie-merci e il potenziamento dei raccordi.

Nella regione la presenza di informazioni statistiche dettagliate sulle dotazioni infrastrutturali e sull'impatto che il loro utilizzo esercita sull'economicità delle imprese riveste dunque un'importanza particolarmente rilevante, in considerazione appunto dell'elevata densità della popolazione e delle imprese, gran parte delle quali organizzate in aree distrettuali.

Come segnalato dal Rapporto sull'indagine dell'UIC e come verrà sottolineato negli interventi che seguiranno, se l'obiettivo primario dell'attività conoscitiva promossa e condotta dall'Ufficio è quella istituzionale di "consentire una produzione statistica appropriata e di qualità per la bilancia dei pagamenti", ben oltre va la sua utilità.

Nel contesto concorrenziale di un settore in rapida evoluzione, la diffusione dell'informazione tra gli operatori è condizione per il corretto funzionamento del mercato. Ciascun operatore viene così posto in grado di individuare il proprio posizionamento strategico e di fissare i propri obiettivi di sviluppo.

Di qui il grande interesse per i lavori di questo Convegno che mi accingo a seguire rinnovando l'augurio del migliore successo.