|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Contesto infrastrutturale, competitività e confronti internazionali.(tab 1 e 2)**

* Le infrastrutture costituiscono uno dei 12 pilastri della competitività secondo il World Economic Forum, che elabora annualmente il Global Competitiveness Index. Nel 2013, la posizione dell’Italia è molto distante da quella di Paesi come Germania, Francia, ma anche Spagna quanto ad infrastrutture di ogni tipo: dalle strade alle ferrovie, passando per porti ed aeroporti.

In termini di competitività generale l’Italia si trova al 49° posto su 148 paesi

* Guardando all’estensione della sola rete autostradale, si osserva come l’Italia sia passata dalla seconda posizione in Europa detenuta nel 1970, con 3.913 km di rete, alla quarta posizione del 2012, con 6.668 km. Il dato più significativo riguarda però l’incremento nella lunghezza della rete: a fronte di Paesi come Spagna, Francia e Germania che in quarant’anni hanno incrementato la loro rete autostradale rispettivamente di 13.100, 9.800 e 8.400 chilometri, per l’Italia l’incremento si ferma a quota 2.700 km.
* Da tutto questo discendono le modeste performance logistiche del nostro Paese, registrate dal Logistic Perfomance Index (World Bank) per il 2012. L’Italia è al 24esimo posto su 155 paesi, costantemente dietro a Paesi come Germania, Francia e Spagna per la maggior parte degli aspetti che compongono la performance logistica.
* L’importanza di una rete autostradale estesa è sottolineata dalla ripartizione modale del trasporto interno di merci: secondo i dati Eurostat, nel 2011 circa l’89% delle merci trasportate in Italia viaggiano su gomma, a fronte di una media europea del trasporto merci su strada sul totale pari al 75% .
* Conseguenza dei dati appena riportati è il notevole grado di congestione raggiunto dalle aree urbane del Paese: lo dimostra il Tom Tom European Traffic Index, che vede nella top ten del 2013 ben 2 città italiane (Palermo e Roma).
* Grado di congestione che inevitabilmente ha ripercussioni anche sulla velocità commerciale media dei veicoli adibiti al trasporto merci su gomma: l’indagine comparativa 2011 condotta dall’Albo degli Autotrasportatori mostra come la velocità commerciale in Italia sia inferiore a quella degli altri Paesi considerati (Tab. 1). Interessante anche il confronto con la velocità commerciale media registrata nel 2008, più elevata di 5 km/h rispetto a quella del 2010 (53 km/h vs. 48 km/h).

I dati presentati inducono una riflessione circa la perdita di competitività a livello internazionale che mancanza di investimenti nel settore autostradale, conseguente deficit infrastrutturale e conseguente congestione, concorrono a determinare per il nostro Paese. Le Autostrade del Mare possono costituire una concreta risposta ai problemi di mobilità delle merci in Italia, sia da un punto di vista di riduzione della congestione autostradale sia sotto il profilo della valorizzazione della dotazione portuale e costiera di cui il nostro Paese già dispone, sia, ancora, in un’ottica ambientale. E’ tuttavia opportuno osservare come i benefici che l’implementazione delle Autostrade del Mare può generare non potranno essere valorizzati al massimo grado se non in presenza di una programmazione nazionale di investimenti strategici attenta al tema del posizionamento competitivo dell’Italia nel contesto internazionale e al ruolo di primo piano, giocato in tale partita, dalla logistica.

Tabella 1 - Confronto internazionale su competitività, infrastrutture, performance logistiche.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Italia** | **Germania** | **Spagna** | **Francia** | **Grecia** |
| **Qualità delle infrastrutture e competitività – 2013**  *Fonte: Global competitiveness Report – WEF 2013 (interviste)* | | | | | |
| Qualità delle infrastrutture | **53** | 10 | 12 | 6 | 60 |
| Qualità delle strade | **55** | 11 | 13 | 2 | 63 |
| Qualità delle infrastrutture ferroviarie | **29** | 7 | 5 | 4 | 64 |
| Qualità delle infrastrutture portuali | **67** | 9 | 12 | 25 | 57 |
| Qualità delle infrastrutture di trasporto aereo | **73** | 8 | 12 | 10 | 44 |
| Global competitiveness Index (Rank su 148) | **49** | 4 | 35 | 23 | 91 |
| **Dotazione autostradale 1970-2012**  *Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat,* | | | | | |
| Km rete autostradale 1970 | **3.913** | 4.461 | 1.585 | 1.542 | 65 |
| Km rete autostradale 2012 (\*dato 2011) | **6.668\*** | 12.879 | 14.701 | 11.412\* | n.d. |
| Rank 1970 | **2** | 1 | 3 | 4 | 11 |
| Rank 2012 | **4** | 2 | 1 | 3 | n.d. |
| Differenza km rete autostradale 1970-2012 | **2.755** | 8.418 | 13.116 | 9.870 | n.d. |
| **Performance logistiche, 2012**  *Fonte: Logistic Performance Index 2012, World Bank (interviste)* | | | | | |
| Logistic Performance Index, Rank su 155 | **24** | 4 | 20 | 12 | 69 |
| Controlli doganali | **27** | 6 | 25 | 14 | 94 |
| Spedizioni internazionali | **19** | 11 | 10 | 5 | 87 |
| Servizi logistici | **21** | 4 | 19 | 14 | 73 |
| Tracciabilità spedizioni | **20** | 7 | 23 | 12 | 63 |
| Puntualità consegne | **18** | 2 | 22 | 23 | 67 |
| **Ripartizione modale del traffico interno di merci, 2011 (%)**  *Fonte: Eurostat* | | | | | |
| Ferrovia (media EU27: 18,8) | **11,2** | 19,7 | 5,2 | 11 | 3,2 |
| Strada (media EU27: 74,9) | **88,8** | 70,8 | 94,8 | 86,3 | 96,8 |
| Vie d’acqua interne (media EU27: 6,3) | **0** | 9,5 | 0 | 2,9 | 0 |
| **Velocità commerciale del trasporto merci su gomma (km/h)**  *Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Indagine comparativa 2011 Albo Autotrasportatori* | | | | | |
| Velocità commerciale 2010 (km/h) | **48** | 53 | 50 | 53 | n.d. |
| Velocità commerciale 2008 (km/h) | **53** | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |

Tabella 2 – Indice di congestione urbana e autostradale (top ten), 2013

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rank** | **Città** | **Nazione** | **Congestione** | **Congestione autostradale** |
| 1 | Moscow | Russia | 65% | 63% |
| 2 | Istanbul | Turchia | 57% | 59% |
| 3 | Warsaw | Polonia | 44% | 40% |
| **4** | **Palermo** | **Italia** | **40%** | **32%** |
| 5 | Marseille | Francia | 40% | 25% |
| **6** | **Roma** | **Italia** | **36%** | **28%** |
| 7 | Paris | Francia | 36% | 35% |
| 8 | Stockholm | Svezia | 36% | 34% |
| 9 | Brussels | Belgio | 34% | 30% |
| 10 | Lyon | Francia | 31% | 27% |

*Fonte: Tom Tom European Traffic Index, 2013*

**Le eccellenze da valorizzare**

* 7 500 chilometri di costa
* 290 porti
* circa 300 traghetti per 5 milioni di tonnellate di stazza lorda (leadership mondiale),
* 105.000 imprese di autotrasporto (terza posizione in Europa dopo Spagna e Polonia)

**Una stima dei benefici**

Se si realizzasse il progetto delle “Autostrade del mare 2.0” si potrebbe:

Spostare dalla gomma al mare oltre 12 milioni di tonnellate di merci che si muovono lungo il Paese

Togliere dalla strada oltre 700 mila camion

eliminare 8.000 Km di coda virtuale di camion[[1]](#footnote-1)

risparmiare 2 miliardi di KWh di energia consumata ogni anno ( più dell’energia consumata in un anno da tutta la città di Firenze, pari 1,5MLD)

ridurre conseguentemente il consumo di gasolio annuo di circa 200 milioni di tonnellate.[[2]](#footnote-2)

Ridurre le emissioni di CO2 di 400 tonnellate ogni anno [[3]](#footnote-3)

Accrescere di circa 80 giornate l’anno (+21%) la piena operatività delle imprese di autotrasporto aderenti al progetto (attraverso l’esenzione dal calendario dei divieti di circolazione).

**Autostrade del Mare 2.0: una nuova proposta organica**

* Un Patto per le ADM 2.0, ovvero un chiaro indirizzo politico istituzionale che metta assieme tutti i diversi stakeholder coinvolti
* Uno strumento programmatico che traduca in vincolanti priorità di intervento le scelte strategiche del Piano Nazionale della Logistica e misure organiche per l’accessibilità dei porti
* incentivazione tramite bandi di progetti di nuove linee o di ampliamento delle esistenti promossi sinergicamente da tutti i soggetti della filiera
* incentivazione mirata in funzione della merce trasferita e indirizzata alle scelte di traffico non accompagnato (rimorchi e semirimorchi)
* piano di riconversione della motorizzazione delle navi verso soluzioni meno impattanti (LNG-metano), che tenga conto delle esigenze di rifornimento
* rafforzamento delle attività di controllo del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale
* esenzione dal rispetto dei divieti di circolazione per i veicoli aderenti

1. Secondo i modelli di calcolo utilizzati dal Programma Europeo Marco Polo la fila virtuale dovrebbe corrispondere a 7.840 Km (http://ec.europa.eu/transport/marcopolo) [↑](#footnote-ref-1)
2. Stima effettuata tramite il sistema di calcolo ECOTRANSIT [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) [↑](#footnote-ref-2)
3. Stima effettuata tramite il sistema di calcolo ECOTRANSIT [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) [↑](#footnote-ref-3)