

TRAFFICO: A NORDEST CORRE IL 60% DEI TIR IN PIU' CHE A NORDOVEST

Ogni giorno sulle principali autostrade del "nuovo" triangolo produttivo (Milano-Bologna-Padova) transitano 240 mila mezzi pesanti, oltre il 60 per cento di quelli che solcano il "vecchio" triangolo industriale (Torino-Milano-Genova) che, invece, ammontano a 148 mila unità. A questo risultato è giunto l'Ufficio studi della CGIA che, ipotizzando di scattare una foto aerea che riprende il Nord Italia, ha "contato" il numero di veicoli pesanti effettivi medi giornalieri presenti nei principali tratti autostradali di quest'area.

Ancorché parziale (*), fanno sapere dalla CGIA, questa rilevazione ci consente di affermare in maniera empirica come i flussi di merci e, conseguentemente, anche il peso del sistema economico del Paese, si sia ormai definitivamente spostato a Nordest. Dichiara il coordinatore dell'Ufficio studi della CGIA, Paolo Zabeo:

"Il forte squilibrio territoriale emerso da questa comparazione è solo in parte ascrivibile al fatto che a Nordovest c'è una rete ferroviaria più diffusa che in altre parti del Paese. Questa specificità, collegata agli effetti sul trasporto merci delle autostrade del mare, ha consentito di assorbire una quota di prodotti che, altrimenti, viaggerebbero su gomma. Detto ciò, è altrettanto indiscutibile che il Nordest, allargato per ragioni storiche e culturali anche alle province di Brescia e Bergamo, è diventato il vero motore economico del Paese. Con centinaia di migliaia di Pmi da rifornire o con prodotti finiti che

partono da questo territorio per raggiungere i mercati di destinazione, la numerosa presenza di Tir è sicuramente un segnale di grande vivacità produttiva che, tuttavia, ha originato anche delle criticità, come il congestionamento da traffico e la sicurezza stradale, molto avvertite dall'opinione pubblica".

Più puntuale del precedente, invece, è il dato relativo al numero di Tir teorici medi giornalieri (***) che transitano sulle principali autostrade italiane che rappresenta un indicatore della densità del traffico (gli ultimi dati dell'Aiscat attualmente disponibili sono relativi al primo semestre 2017).

(*) Veicoli "pesanti" effettivi: è il numero di autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati entrati in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

() Veicoli "pesanti" teorici:** sono le unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente; il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra veicoli-chilometro e la lunghezza dell'autostrada.

Fonte: Aiscat

L'autostrada più trafficata d'Italia è l'A4 Brescia-Padova che registra 26.242 veicoli pesanti teorici medi giornalieri. Seguono l'A4 Milano-Brescia con 24.699, l'A1 Milano-Bologna con 21.663, l'A1 Bologna-Firenze con 16.490, l'A14 Bologna-Ancona con 15.069 e il Passante/Tangenziale di Mestre con 13.829. Il dato medio riferito all'intera tratta autostradale presente in Italia è pari a 9.085 mezzi pesanti (vedi Tab. 1).

Rispetto all'anno pre-crisi (2007), il numero medio di Tir circolanti nelle autostrade italiane è ancora più basso del 12 per cento. Se nel 2007 il numero di veicoli pesanti teorici medi giornalieri circolanti su tutte le autostrade d'Italia era pari a 10.334, l'anno scorso, sebbene dal 2014 ci sia stata una decisa inversione di tendenza, si è fermato, come dicevamo più sopra, a quota 9.085 (vedi Graf. 2).

Sempre in questi ultimi 10 anni, tra le 35 tratte autostradali analizzate, le uniche che hanno recuperato i flussi di traffico del 2007 sono state l'A5 Aosta-Traforo del Monte Bianco (+16,2 per cento), la

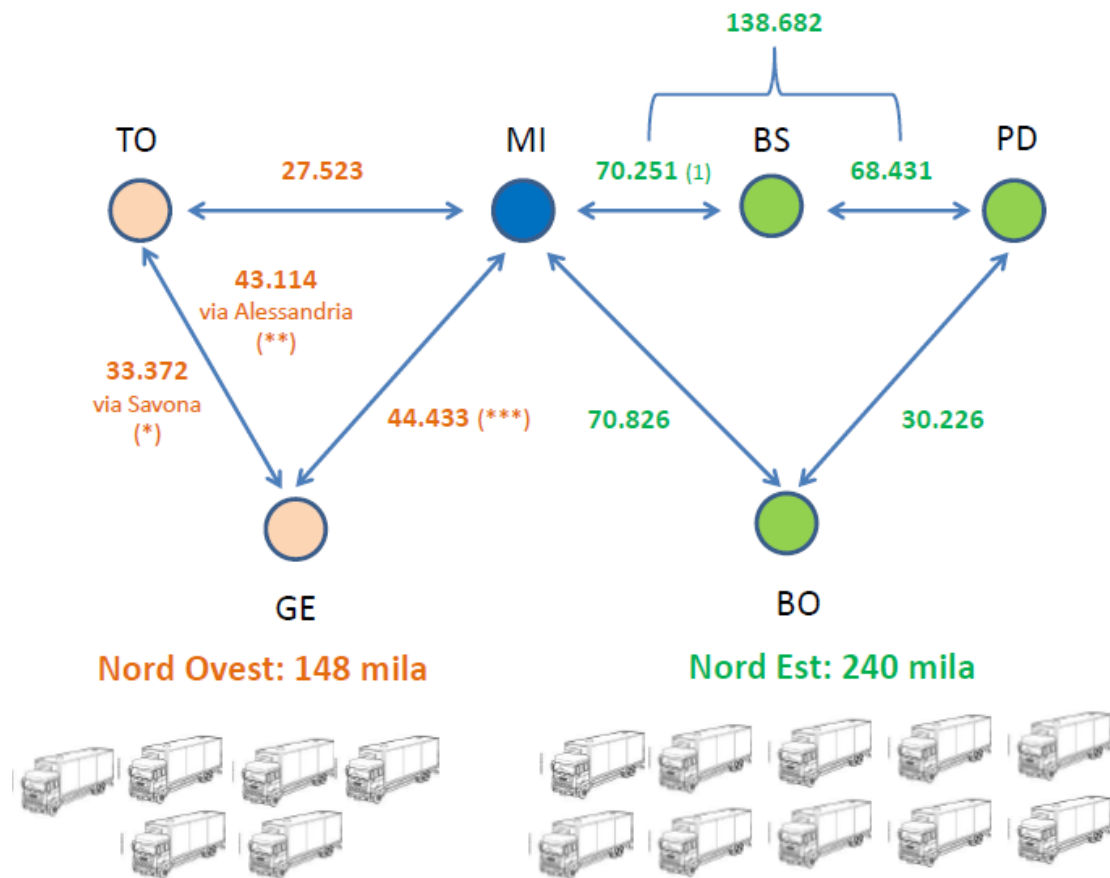
T1 Traforo del Monte Bianco (+8,6 per cento) e l'A22 del Brennero-Verona (+2,3 per cento). Tutte le altre, invece, presentano ancora variazioni negative (vedi Tab. 2).

“A incrementare i volumi di traffico – segnala il Segretario della CGIA Renato Mason – sono stati solo i principali assi autostradali che hanno consentito alle nostre merci di arrivare nel cuore dell'Europa, in particolar modo in Francia e Germania. Tutte le altre, invece, hanno registrato forti contrazioni, così come è avvenuto anche per il trasporto merci su rotaia che in questi ultimi 10 anni a livello nazionale ha perso il 10 per cento di traffico”.

E nonostante alcune direttrici dell'export abbiano recuperato i flussi di traffico pre-crisi, gli autotrasportatori stranieri “presidiano” ormai stabilmente queste tratte. Secondo i dati Eurostat (2015) il peso dell'autotrasporto dai paesi terzi ha raggiunto livelli impressionanti. Nel traffico bilaterale Italia-Francia, ad esempio, i Tir da paesi terzi “assorbono” il 35,2 per cento del flusso totale; in quello Italia-Austria l'incidenza è del 45,3 per cento e in quello Italia-Germania raggiunge addirittura il 48,7 per cento.

Secondo le stime dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, il numero delle imprese presenti in Italia oscilla attorno alle 90.000 unità. Il 52 per cento del totale è costituito da ditte individuali, il 16 per cento da società in nome collettivo, il 27 per cento da società di capitali e un altro 5 per cento da consorzi e cooperative. E nonostante gli incrementi di traffico verificatisi negli ultimi 4 anni, la situazione del settore dell'autotrasporto italiano rimane ancora molto difficile. Tasse, costi e burocrazia hanno penalizzato soprattutto le aziende del settore ubicate nelle aree di confine che continuano a subire la concorrenza sleale praticata soprattutto dai trasportatori dell'Est Europa.

Graf. 1 – Schema del traffico pesante nei 2 triangoli industriali del Nord
 Numero di Veicoli Effettivi Medi Giornalieri (I semestre 2017)



Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Aiscat (pubblicazioni semestrali)

- (*) Somma dei risultati relativi alle tratte Torino-Savona e Savona-Genova.
- (**) Somma dell'intera tratta Torino-Alessandria-Piacenza e della tratta Alessandria-GE (Voltri).
- (***) Somma dei due tratti Milano-Serravalle e Genova-Serravalle.
- (1) Considerata anche la nuova Brescia-Milano (A35).

Tab. 1 – Le autostrade con più traffico pesante in Italia

(dati relativi al I semestre del 2017; rank per colonna C)

Primi 30 tratti – RANK PER COLONNA C	KM della TRATTA	AUTOSTRADA	A	B	C
			Nr. Veicoli effettivi medi giornalieri	Veicoli-km in milioni	Nr. Veicoli Teorici Medi Giornalieri
1	146,1	A4 - Brescia-Padova	68.431	694,0	26.242
2	93,5	A4 - Milano-Brescia	61.159	418,0	24.699
3	192,1	A1 - Milano-Bologna	70.826	753,2	21.663
4	91,1	A1 - Bologna-Firenze	24.979	271,9	16.490
5	236,0	A14 - Bologna-Ancona	59.819	643,7	15.069
6	74,1	A4/A57 - Passante di Mestre, Padova Venezia-Mestre e tang. Mestre	40.447	224,5	13.829
7	273,0	A1 - Firenze-Roma	49.289	654,9	13.254
8	202,0	A1 - Roma-Napoli	37.245	478,3	13.081
9	90,0	A22 - Verona-Modena	22.385	201,3	12.354
10	88,6	A21 - Piacenza-Fiorenzuola	20.706	165,4	12.182
11	224,0	A22 - Brennero-Verona	31.018	493,2	12.166
12	77,7	A8/A9 - Milano-Varese e Lainate-Como-Chiasso	42.011	170,3	12.106
13	127,0	A4 - Torino-Milano	27.523	285,2	12.092
14	127,3	A13 - Bologna-Padova	30.226	257,1	11.159
15	164,9	A21 - Torino-Piacenza	28.979	333,9	11.060
16	45,3	A1 - Collegamento Firenze-Roma e Roma-Napoli	13.625	87,0	10.614
17	210,2	A4 - Venezia-Trieste (compresa A23 Palmanova-UD, A28 Portogruaro-Conegliano, A34 Villesse-Gorizia e Tangenziale di Mestre fino a Terraglio)	46.077	399,9	10.513
18	20,2	A56 - Tangenziale di Napoli	19.345	38,1	10.419
19	45,5	A10 - Genova-Savona	23.709	80,7	9.803
20	133,8	A14 - Ancona-Pescara	21.004	236,9	9.780
21	86,3	A7 - Milano-Serravalle	23.131	148,8	9.525
22	55,3	A30 - Caserta-Nola-Salerno	18.942	94,0	9.392
23	83,7	A26 - (GE)Voltri- Alessandria e racc. con A7)	14.135	130,2	8.595
24	24,0	A8/A26 - Diramazione A8/A27	8.086	37,1	8.541
25	81,7	A11 - Firenze-Pisa Nord	28.277	124,1	8.395
26	51,6	A3 - Napoli-Salerno	13.327 (***)	76,6	8.205
27	49,7	A14 - Pescara-Lanciano	11.080	67,6	7.513
28	48,7	A12 - Genova-Sestri Levante	12.984	65,8	7.466
29	113,3	A10 - Ventimiglia-Savona	12.730	148,5	7.240
30	50,0	A7 - Serravalle-Genova	21.302	63,8	7.051
5.761 Totale autostrade			9.474,3	9.085	

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Aiscat

Legenda:

Triangolo MILANO-BOLOGNA-PADOVA, esteso a Trieste (*)

Triangolo MILANO-TORINO-GENOVA, esteso a Savona

I valichi dell'export

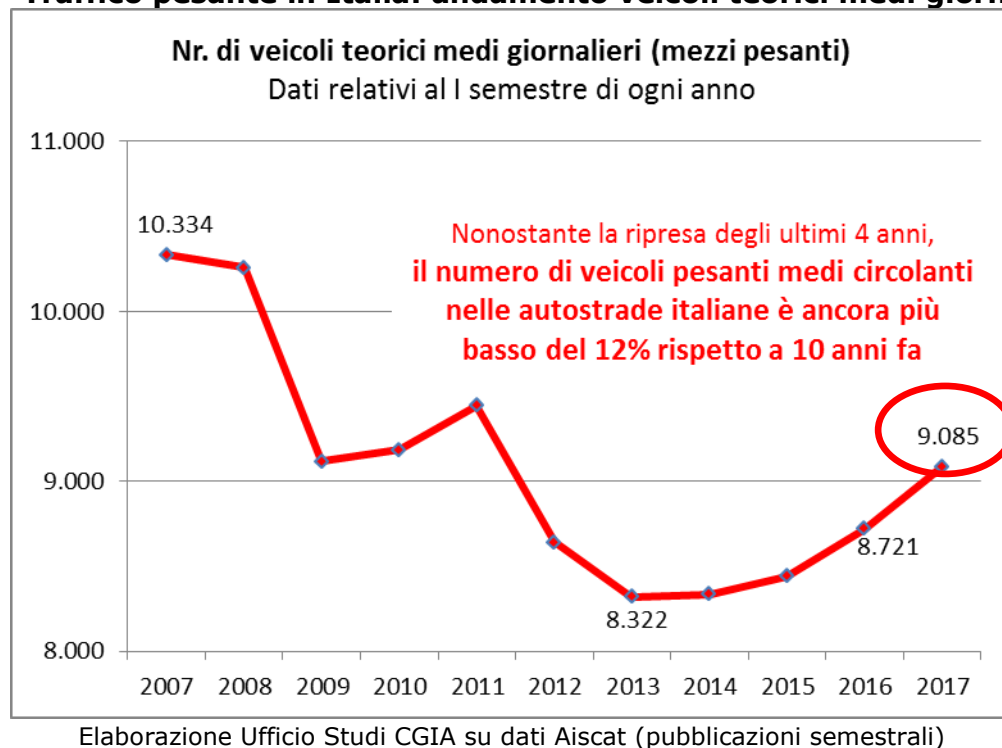
Assi del Centro (**)

Assi del Mezzogiorno

(*) Incluso anche il Passante di Mestre. La nuova arteria Brescia-Milano, con meno di 4.440 veicoli teorici medi giornalieri (mezzi pesanti) non rientra nei primi 30 posti.

(**) Le tratte Bologna-Firenze e Bologna-Ancona sono state considerate nell'asse centrale in quanto si sviluppano principalmente nel Centro Italia. (***) Dato I semestre 2016.

Graf. 2 – Traffico pesante in Italia: andamento veicoli teorici medi giornalieri (*)



(*) Unità veicolari che idealmente percorrono un intero tratto autostradale a partire dai dati sulla percorrenza complessiva dei veicoli (veicoli-km) in un giorno; il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-km e la lunghezza dell'autostrada e rappresenta, rapportato ai giorni, il volume di traffico effettivo giornaliero in una tratta autostradale.

Non è stato effettuato il confronto temporale sul numero di veicoli effettivi ovvero sul numero di veicoli entrati in autostrada a prescindere dalla loro percorrenza in quanto, questo dato (che viene riportato comunque per completezza nella tabella 1 per il I semestre 2017), non fornisce appunto informazioni sulla percorrenza dei mezzi pesanti e non coglie dunque il volume di traffico reale.

Tab. 2 – Traffico pesante in Italia: a che punto rispetto a 10 anni prima

Numero di Veicoli Teorici Medi Giornalieri (rank tratte per area nel I semestre 2017)

Aree	Tratte autostradali	I sem 2007	I sem 2017	Var. % 2017/2007
Diretrrici export	A22 - Brennero-Verona	11.895	12.166	+2,3
Diretrrici export	A8/A9 - Milano-Varese e Lainate-Como-Chiasso	13.897	12.106	-12,9
Diretrrici export	A10 - Ventimiglia-Savona	7.576	7.240	-4,4
Diretrrici export	A23 - Udine-Tarvisio	6.504	4.893	-24,8
Diretrrici export	A5 - Aosta-Trafofo Monte Bianco	2.187	2.541	+16,2
Diretrrici export	T4 - Traforo del Frejus	2.648	2.139	-19,2
Diretrrici export	T1 - Traforo del Monte Bianco	1.882	2.044	+8,6
Diretrrici export	T2 - Traforo del Gran S. Bernardo	176	115	-34,7
NORD-EST	A4 - Brescia-Padova	27.941	26.242	-6,1
NORD-EST	A4 - Milano-Brescia	26.567	24.699	-7,0
NORD-EST	A1 - Milano-Bologna	23.521	21.663	-7,9
NORD-EST	A13 - Bologna-Padova	12.186	11.159	-8,4
NORD-EST	A4 - Venezia-Trieste (compresa A23 Palmanova-UD, A28 Portogruaro-Conegliano, A34 Villesse-Gorizia e Tangenziale di Mestre fino a Terraglio)	11.868	10.513	-11,4
NORD-OVEST	A4 - Torino-Milano	12.219	12.092	-1,0
NORD-OVEST	A21 - Torino-Piacenza	13.065	11.060	-15,3
NORD-OVEST	A10 - Genova-Savona	10.590	9.803	-7,4
NORD-OVEST	A7 - Milano-Serravalle	9.582	9.525	-0,6
NORD-OVEST	A26 - (GE)Voltri-Alessandria e racc. con A7	8.850	8.595	-2,9
NORD-OVEST	A7 - Serravalle-Genova	7.437	7.051	-5,2
NORD-OVEST	A6 - Torino-Savona	3.801	3.523	-7,3
CENTRO	A1 - Bologna-Firenze	17.597	16.490	-6,3
CENTRO	A14 - Bologna-Ancona	17.770	15.069	-15,2
CENTRO	A1 - Firenze-Roma	14.462	13.254	-8,4
CENTRO	A14 - Ancona-Pescara	11.995	9.780	-18,5
CENTRO	A11 - Firenze-Pisa Nord	10.091	8.395	-16,8
CENTRO	A12 - Livorno-Civitavecchia	3.493	2.926	-16,2
SUD	A1 - Roma-Napoli	15.026	13.081	-12,9
SUD	A30 - Caserta-Nola-Salerno	10.140	9.392	-7,4
SUD	A3 - Napoli-Salerno	8.932	8.205	-8,1
SUD	A14 - Pescara-Lanciano	9.906	7.513	-24,2
SUD	A18 - Messina-Catania	5.172	4.359	-15,7
SUD	A16 - Napoli-Canosa	4.541	4.292	-5,5
SUD	A14 - Lanciano-Canosa	5.399	4.111	-23,9
SUD	A14 - Canosa-Bari-Taranto	3.293	2.664	-19,1
SUD	A20 - Messina-Palermo	1.977	1.535	-22,4
Totale autostrade		10.334	9.085	-12,1
Triangolo MILANO-BOLOGNA-PADOVA, esteso a Trieste (*)		19.892	18.116	-8,9
Assi del Centro (**)		14.436	12.548	-13,1
Triangolo MILANO-TORINO-GENOVA, esteso a Savona		9.625	8.951	-7,0
I valichi dell'export		9.411	8.870	-5,7
Assi del Mezzogiorno		6.758	5.768	-14,6

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Aiscat (pubblicazioni semestrali)

(*) Sono escluse dall'analisi il Passante di Mestre e la nuova arteria Brescia-Milano (A35).

(**) Le tratte Bologna-Firenze e Bologna-Ancona sono state considerate nell'asse centrale in quanto si sviluppano principalmente nel Centro Italia. NB: i dati medi relativi alle 5 aree considerate sono stati stimati come media ponderata dei veicoli teorici medi giornalieri rispetto alla lunghezza delle tratte autostradali.