

H) FRIULI VENEZIA GIULIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta friulana della nuova linea ac/av Milano-Venezia-Trieste	Ampliamento autostrada A4 con terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse	Potenziamento porti di interesse regionale: Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro	Trieste, miglioramento accessibilità stradale al porto lato-terra
Tratta friulana della nuova linea ac/av Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna	Adeguamento a sezione autostradale raccordo stradale Villesse-Gorizia		

I) EMILIA ROMAGNA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi e sistemi urbani
Tratta emiliana corridoio ferroviario adriatico Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Corridoio Mestre-Civitavecchia: nuova Romea E55 e adeguamento della E45	Potenziamento piattaforma logistica di Ravenna	Bologna, stazione ferroviaria
Tratta emiliana corridoio ferroviario TI.BRE Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Corridoio TI.BRE Brennero-Verona-Parma-La Spezia		Bologna, nodo autostradale e stradale: passante, potenziamento tangenziale e opere connesse
Corridoio ferroviario Milano-Roma	Adeguamento viabilità di attraversamento valichi appenninici tosco-emiliani		Bologna, metropolitana
	Realizzazione, mediante potenziamento di strade esistenti e realizzazioni ex novo, di un asse di gronda definito "Transcispadana"		Costa romagnola, ferrovia Ravenna-Rimini e trasporto rapido di massa Rimini-Riccione-Cattolica
			Modena trasporto rapido di massa

J) TOSCANA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Completamento av/ac Bologna-Roma	Variante di valico Bologna-Firenze e realizzazione terza corsia A1	Potenziamento piattaforma logistica costiera costituita dai porti di Livorno, interventi nell'ambito ferroviario Pisa-Livorno	Firenze, nodo av/ac (sottoattraversamento linea AV e nuova stazione)
	Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina-Civitavecchia)		Firenze, tramvie urbane
	Completamento della strada di grande comunicazione E78 Grosseto-Fano		
	Adeguamento viabilità di attraversamento valichi appenninici toscano-emiliani		

K) MARCHE

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta marchigiana corridoio ferroviario adriatico Bologna-Bari-Taranto	Terza corsia A14 Rimini-Pesaro	Potenziamento porto di Ancona	
Raddoppio ferrovia Falconara-Orte e arretramento di un tratto della linea ferroviaria Adriatica	Completamento superstrada Perugia-Ancona (Quadrilatero M/U)	Potenziamento scalo aeroportuale di Falconara	
	Completamento superstrada Foligno-Civitanova marche (Quadrilatero M/U)	Potenziamento Interporto di Jesi	
	Collegamento Fabriano-Camerino (Quadrilatero M/U)		
	Completamento della strada di grande comunicazione E78 Grosseto-Fano		
	"Pedemontana delle Marche": potenziamento e riassetto di strade esistenti		

L) UMBRIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Linea Orte-Falconara	Completamento superstrada Perugia-Ancona (Quadrilatero M/U)	Piastre logistiche di Terni, Foligno, Città di Castello	Perugia, nodo stradale e ferroviario
	Completamento superstrada Foligno-Civitanova marche (Quadrilatero M/U)	Potenziamento aeroporti di Perugia e Foligno	
	Tratto umbro strada di grande comunicazione E78 Fano-Grosseto		
	Trasversale sud Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti tratta Terni-Rieti		
	Corridoio Mestre-Civitavecchia: tratta umbra adeguamento della E45		

M) LAZIO

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Completamento Av/Ac Roma-Napoli (in parziale esercizio)	Corridoio tirrenico meridionale (Roma-Latina)	Sistema di interporti per l'area romana: - Tivoli: nuovo interporto by pass Tiburtina - Fiumicino - Civitavecchia con Orte	Roma, nodo ferroviario e completamento anello
Creazione linea trasporto regionale Roma-Latina-Formia (parte ferroviaria corridoio tirrenico meridionale) a seguito entrata in esercizio av Roma-Napoli	Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina-Civitavecchia)	Potenziamento sistema aeroportuale regionale: Fiumicino (hub), Ciampino, Latina (low cost)	Roma, nuove linee metropolitane (B1 e C)
	Bretella autostradale Cisterna-Valmontone		Roma, completamento terza corsia GRA
	Completamento adeguamento via Cassia Roma-Viterbo		
	Adeguamento tratto laziale della ss Salaria		
	Adeguamento ss 156 tra Latina e Frosinone		

N) ABRUZZO

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta abruzzese raddoppio della linea ferroviaria adriatica Bologna-Bari-Taranto	Completamento trasversale autostradale appenninica con raccordo tra l'autostrada A24 e l'autostrada A14	Miglioramento connessioni con Interporto Val Pescara, Autoporto di Roseto	Completamento nodo ferroviario di Pescara
Potenziamento linea ferroviaria Roma-Pescara	Sistemazione ss 17 appennino abruzzese	Potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a migliorarne la fruibilità commerciale	Circonvallazione Francavilla - Pescara e raccordo con le reti di livello superiore
Potenziamento della rete ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione e di connessione alla rete nazionale	Completamento della strada Rieti – L'Aquila – Navelli	Potenziamento dell'Aeroporto d'Abruzzo;	
Potenziamento del collegamento ferroviario merci tra l'Interporto della Val Pescara e il Porto di Ortona.	Potenziamento del collegamento Sulmona – Napoli		
	Completamento della Pedemontana Abruzzo-Marche		

O) MOLISE

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratto molisano del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Bari-Taranto	Nuova tratta San Vittore-Termoli, bretella A1-A14	Potenziamento Porto di Termoli	Campobasso, metropolitana leggera
	Completamento collegamento Isernia-Atina		
	Completamento collegamento Isernia-Castel di Sangro		
	Collegamento interregionale Termoli-Grottaminarda tra A3, A16 e A14		

P) CAMPANIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Completamento Av/Ac Roma-Napoli (in esercizio)	Ammodernamento autostrada A3 Salerno-Reggio C.	Accessibilità ferroviaria dei porti di Napoli e Salerno	Napoli Afragola, realizzazione nuova stazione Av
Completamento sistema av/ac a sud linea Napoli-Reggio C.	Collegamento autostradale Caserta-Benevento	Porto di Salerno, stazione marittima, Porto di Napoli riorganizzazione waterfront	Napoli, riorganizzazione nodo interscambio stazione Porta Garibaldi
Completamento sistema av/ac ad est direttrice Napoli-Bari	Completamento corridoio tirrenico, collegamento A1 (Capua) e Domiziana	Potenziamento nodi interportuali : Nola, Maddaloni, Pontecagnano	Completamento Sistema Metropolitana Regionale
	Collegamento interregionale Termoli-Grottaminarda tra A3, A16 e A14	Potenziamento sistema aeroportuale campano articolato sui poli di Capodichino, Salerno-Pontecagnano e Grazzanise	

Q) BASILICATA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Linea ferroviaria Ferrandina-Matera-Altamura-Bari	Ammodernamento della A3 Salerno-Reggio Calabria, tratta lucana		
Ammodernamento linea Potenza-Melfi	Riqualificazione tratta lucana della ss. 106 Taranto- Reggio.C.		
	Asse stradale Napoli-Salerno-Potenza-Bari		
	Ammodernamento direttrice Bari-Altamura-Matera		

R) PUGLIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta pugliese corridoio ferroviario adriatico Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Riqualificazione della ss. 106 Taranto- Reggio.C.	Potenziamento Interporto Brindisi	Bari, nodo ferroviario e stazione
Tratta pugliese corridoio ferroviario Taranto-Sibari-Paola-Reggio.C.	Ammodernamento ss 16 Bari-Cerignola-Foggia	Porto di Taranto: adeguamento funzionale	Bari, riqualificazione tratte ferroviarie in metropolitana di superficie
Asse ferroviario Bari-Taranto	Ammodernamento direttrice Bari-Brindisi-Lecce-S. Maria di Leuca	Piano regionale autostrade del mare	
Tratta pugliese corridoio Roma-Caserta-Foggia-Bari	Ammodernamento direttrice Bari-Altamura-Matera		
	Ammodernamento Bari-Taranto.		

S) CALABRIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta calabrese linea ac Napoli-Reggio C.	Ammodernamento autostrada A3 Salerno-Reggio C. tratta calabrese	Gioia Tauro: allacci plurimodali del sistema interportuale Creazione di una piastra logistica regionale integrata posta a servizio ed alimentata dalla struttura portuale di Gioia Tauro	
Tratta calabrese linea Taranto-Sibari-Paola-Reggio.C.	Riqualificazione ss. Ionica Lecce-Taranto-Sibari-Reggio C.		

T) SICILIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Corridoio tirrenico direttrice Palermo-Messina	Completamento asse autostradale Messina-Palermo (in esercizio)	Hub interportuale di Catania	Palermo, nodo ferroviario e stazione ferroviaria centrale
Corridoio tirrenico direttrice Messina-Catania-Siracusa	Completamento dell'autostrada Catania-Siracusa		Palermo, chiusura dell'anello ferroviario
Linea Palermo-Agrigento	Completamento dell'autostrada Siracusa-Gela.		Messina, realizzazione della MetroFerrovia
			Catania, prolungamento della linea metropolitana della Ferrovia Circumetnea. nella tratta urbana

U) SARDEGNA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Ammodernamento tratta Cagliari-Oristano	Completamento adeguamento ss 131 Cagliari- Porto Torres	Potenziamento sistema portuale regionale: Olbia-Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari	Cagliari, adeguamento viabilità conurbazione (ss 554/ss 195)
Ammodernamento tratta Oristano-Sassari-Porto Torres-Olbia-Golfo Aranci	Completamento adeguamento ss 291 Sassari-aeroporto di Alghero		Cagliari, trasformazione in servizio metropolitano di tratte ferroviarie
	Completamento adeguamento collegamento Nuoro-Olbia-S. Teresa di G.		
	Completamento adeguamento SS 125 (Cagliari-Tortoli)		

3.2 Le priorità emergenti e la programmazione a breve medio termine

Nel contesto del quadro di programmazione territoriale le possibili scelte in ordine ad una prima definizione degli interventi a breve medio termine discendono, in sintesi, da quattro fondamentali assunzioni:

1. la centralità del sistema logistico del Paese come preminenza nazionale. All'interno di questo tema, la priorità principale è individuata in una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea, per caratteristiche operative e servizi offerti. I sistemi portuali (e i loro retroporti), capaci di competere a livello internazionale, costituiscono l'ossatura portante su cui costruire il sistema. Reti di trasporto omogenee ed efficienti ne garantiscono la connettività, le reti immateriali la funzionalità e le condizioni di contesto (es. la concorrenza) l'efficienza;
2. la connessione dei sistemi urbani e degli insediamenti produttivi alle principali reti per la mobilità di persone, merci, conoscenze. La sinergia tra i territori e i nodi logistici richiede l'ottimizzazione delle relazioni spaziali che uniscono le reti logistiche e di supporto ai sistemi produttivi (specie quelli strutturati in distretti), ai sistemi insediativi, ai sistemi distributivi;
3. l'accessibilità delle aree periferiche. Le azioni di governo dovranno promuovere la realizzazione di modalità sostenibili (economicamente, ambientalmente e socialmente) per consentire a questi territori di uscire dall'isolamento;
4. un'attenta ricognizione dello stato dei meccanismi di valutazione d'impatto ambientale, anche ai fini del Protocollo di Kyoto.

Per chiarezza espositiva è tracciata una descrizione per settori, che porta a privilegiare, sul territorio, la costituzione di sistemi integrati tra le diverse tipologie di trasporto, così come è importante rilevare che, oltre agli interventi materiali sul sistema infrastrutturale, la costruzione di un efficace sistema logistico nazionale passa anche attraverso la realizzazione di diffusi interventi a carattere immateriale, quali l'implementazione di tecnologie avanzate per la

movimentazione di merci e persone (infostruttura), e gestionale, per migliorare i livelli di competitività del sistema nazionale.

3.3 Il sistema stradale e autostradale

3.3.1 *La situazione attuale*

La modalità di trasporto stradale rappresenta in Europa di gran lunga la principale, sia per quanto riguarda i passeggeri, sia per quanto riguarda le merci. Il confronto con altre realtà mondiali, ed in particolare con gli USA, mostra come la ripartizione modale dell'Europa a 25 sia molto più sbilanciata a favore della gomma nell'ambito del trasporto merci (vedi tabelle).

Negli USA, infatti, si registra una quota più elevata (86,6%) di traffico passeggeri su auto privata rispetto al dato europeo (76,3%), mentre la ripartizione modale del traffico merci statunitense presenta valori sostanzialmente equilibrati tra strada (31,0%) e ferrovia (39,4%), laddove in Europa il sistema stradale assorbe oltre il 44% dei traffici contro il solo 10% del sistema ferroviario.

Lo stesso tipo di analisi riferita al quadro nazionale vede emergere uno squilibrio a favore del vettore stradale ancora più significativo rispetto al dato europeo.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, infatti, nel 2003 a fronte di un traffico complessivo interno stimabile in circa 205 miliardi di tonnellate-km (valore che registra una diminuzione del 5,7% rispetto al 2002), i dati desunti dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti mostrano con tutta evidenza l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che assorbe quasi il 64% della merce trasportata.

Traffico totale interno di merci per modalità di trasporto

Modalità di trasporto	1990		1995		2000		2003	
	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%
Impianti fissi	30.687	16,0%	33.629	16,2%	34.774	16,1%	33.785	16,5%
Su strada	124.209	64,9%	137.254	66,3%	146.640	67,9%	130.752	63,9%
Vie d'acqua	35.783	18,7%	35.442	17,1%	33.615	15,6%	39.285	19,2%
Navigazione aerea	612	0,3%	671	0,3%	846	0,4%	880	0,4%
Totale	191.291	100,0%	206.996	100,0%	215.875	100,0%	204.702	100,0%

Fonte: Elaborazione su dati MIITT

I principali motivi alla base della indiscussa prevalenza della modalità stradale rispetto alle altre possono essere individuati nella maggiore flessibilità e adattabilità del trasporto su gomma nell'offerta di servizi *door to door*, ma anche nella dotazione infrastrutturale complessiva fortemente sbilanciata a favore della strada (l'estensione delle sole tratte autostradali sommate alle altre strade di interesse nazionale ammonta a oltre 23.000 km, a fronte dei 16.000 km complessivi della rete ferroviaria).

Nell'ambito del trasporto passeggeri, che fa registrare nel 2003 un totale di oltre 950 miliardi di passeggeri-km, il peso relativo della modalità stradale in confronto alle altre, sia pur in leggero calo rispetto al 2000, appare ancor più significativo, con una quota vicina al 93% del traffico complessivo (vedi tabella). Anche per quanto riguarda i trasporti collettivi extraurbani, la strada, con 85.956 milioni di passeggeri-km per il 2003 (pari al 9,0% del totale), prevale sulle ferrovie (che assorbono una quota pari al 5,3%).

Traffico totale interno di passeggeri per tutti i comparti di trasporto

Modalità di trasporto	1990		1995		2000		2003	
	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%	Mil. di tonnellate	%
Impianti fissi	51.959	7,1%	52.172	6,3%	55.511	5,8%	56.569	5,9%
Su strada	666.672	91,6%	761.742	92,5%	886.715	92,7%	879.778	92,5%
Vie d'acqua	2.887	0,4%	2.667	0,3%	3.947	0,4%	3.868	0,4%
Navigazione aerea	6.416	0,9%	7.108	0,9%	10.384	1,1%	11.358	1,2%
Totale	727.934	100,0%	823.689	100,0%	956.557	100,0%	951.573	100,0%

Fonte: Elaborazione su dati MIITT

Il traffico di merci e persone sulla rete stradale italiana presenta alcune caratteristiche peculiari che possono essere così riassunte:

- elevata concentrazione del traffico su alcune direttrici (secondo alcune stime circa il 60% dei flussi extraurbani si muove su una rete corrispondente per estensione al 2% del totale) con conseguenti fenomeni di congestione, soprattutto al centro-nord e in corrispondenza dei principali nuclei urbani;
- distribuzione della domanda di trasporto fortemente squilibrata (oltre il 50% concentrato in cinque regioni: Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna e Veneto);
- distribuzione delle merci fortemente caratterizzata da tratte di breve e medio raggio, con circa il 75% dei viaggi relativi a spostamenti inferiori ai 200 km, dovuta anche alla notevole frammentazione del tessuto produttivo.

Per completare il quadro dell'informazione statistica inerente il traffico su strada occorre dedicare attenzione alle caratteristiche specifiche dei volumi di traffico che interessano il sistema autostradale italiano, dati rilevati dall'Aiscat sull'intera rete autostradale in concessione. Ebbene, da tali elaborazioni si evince che nel 2003 si è raggiunto un volume di traffico complessivo, sulle autostrade concesse, pari a 77.436 milioni di veicoli-km, dei quali 18.356 milioni (il 23,7%) relativi ai veicoli "pesanti" e 59.080 milioni, pari al 76,3%, relativi ai veicoli "leggeri".

Valori di traffico relativi alle autostrade concesse

	1990	1995	Var. % 1990-1995	2000	Var. % 1995-2000	2003	Var. % 2000-2003
Veicoli leggeri (milioni-km)	40.050	46.219	15,4%	52.626	13,9%	59.080	12,3%
Veicoli pesanti (milioni-km)	11.886	13.507	13,6%	16.768	24,1%	18.356	9,5%
Totale	51.936	59.726	15,0%	69.394	16,2%	77.436	11,6%

Fonte: Elaborazione su dati Aiscat

Passando all'analisi dello stato delle infrastrutture che costituiscono la rete fondamentale del sistema stradale italiano si evidenzia, come già accennato, un'estensione complessiva della rete pari a quasi 173.000

km, con un incremento negli ultimi 13 anni di circa 11.000 km (302 dei quali relativi al sistema autostradale). Da segnalare che il dato relativo alle altre strade di interesse nazionale (-62,9% tra 2000 e 2003) è determinato dal trasferimento di parte della rete a gestione ANAS alle Regioni, a seguito della promulgazione del Decreto Legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999.

Estensione stradale italiana (km)

	1990	1995	Var. % 1990-1995	2000	Var. % 1995-2000	2003	Var. % 2000-2003
Autostrade	6.185	6.435	4,0%	6.478	0,7%	6.487	0,1%
Altre strade di interesse nazionale	44.742	45.130	0,9%	46.556	3,2%	17.250	-62,9%
Strade regionali e provinciali	111.011	114.442	3,1%	114.691	0,2%	149.106	30,0%
Totale	161.938	166.007	2,5%	167.725	1,0%	172.843	3,1%

Fonte: Elaborazione su dati MIITT

Con riferimento specifico al sistema autostradale, rappresentato in figura, si rileva una distribuzione squilibrata sul territorio nazionale con una densità di rete superiore alla media nazionale al nord (1,3 km ogni 10.000 abitanti). Nelle tre macro-aree italiane individuate dall'Istat, infatti, si registra:

- una netta prevalenza di arterie autostradali al Nord (regioni Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria ed Emilia Romagna), dove si concentra il 51% della rete; La regione Piemonte è quella che presenta la maggiore estensione di rete (806 km), seguita da Lombardia (circa 580 km), Emilia Romagna (569 km), Veneto (478 km) e Liguria (375 km);
- il 17% della rete autostradale nazionale interessa le regioni del Centro (Toscana, Umbria, Marche e Lazio), con una predominanza di Lazio (469,5 km di sviluppo) e Toscana (423,9 km);
- il restante 32% si concentra nel Sud del Paese (Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia); nel Mezzogiorno la maggiore estensione di infrastrutture autostradali si registra in Sicilia (591 km circa), seguita dalla

Campania (441,5 km), dall'Abruzzo (352,3 km) e dalla Puglia (313,1 km).

Oltre alle disomogeneità distributive della rete autostradale si registrano anche notevoli disomogeneità funzionali, prestazionali e di efficienza ma, nel complesso, le caratteristiche della rete autostradale italiana permettono di considerarla come un sistema, sia pur condizionato dalle disfunzioni derivanti dai limiti della rete di adduzione.

Tale sistema, sviluppatosi prevalentemente tra gli anni '50 e la prima metà degli anni '70, registra oggi notevoli problemi di congestione, dovuti in larga misura alla inadeguatezza di una rete progettata e realizzata con lungimiranza, ma per rispondere a volumi di traffico molto diversi da quelli attuali e per veicoli dalle caratteristiche molto differenti.

Tra le cause principali di tale stato di sofferenza è da annoverare il modestissimo sviluppo della rete registrato a partire dalla seconda metà degli anni '70. Il 1975, infatti, può essere considerato, dal punto di vista della realizzazione di nuovi investimenti nel settore autostradale, una sorta di spartiacque. A seguito della crisi petrolifera si erano manifestati profondi segnali di crisi del settore autostradale, in particolare delle concessionarie che si erano assunte l'onere della costruzione e gestione delle nuove arterie. Di fronte a questo stato di cose la risposta dello Stato fu drastica: la legge 492 del 16 ottobre 1975 decretò il blocco della costruzione di nuove autostrade, dei tratti autostradali e dei trafori di cui non fosse ancora stata effettuata l'assegnazione dell'appalto.

La rete autostradale italiana



Fonte: Anas SpA

La situazione di stallo nello sviluppo della rete autostradale italiana, ha determinato l'aggravarsi del gap del nostro Paese rispetto ai partner europei. L'Italia presenta, infatti, un'estensione per abitante della rete autostradale inferiore alla media europea (113,2 km per milione di abitanti contro 151,0) e neanche paragonabile a quella dei principali Stati dell'Unione (la Francia registra 174,1 – la Germania 154,9 – la Spagna 253,1).

Estensione della rete autostradale nei Paesi dell'Unione Europea

	1970	1980	Variazione % 1970-1980	1990	Variazione % 1980-1990	2000	Variazione % 1990-2000	2003	Popolazione 2003 (milioni di abitanti)	Km per milione di abitanti
Belgio	488	1 203	146,5%	1 666	38,5%	1 702	2,2%	1 729	10,36	167,0
Rep. Ceca				357		499	39,8%	518	10,20	50,8
Danimarca	184	516	180,4%	601	16,5%	953	58,6%	1 027	5,38	190,8
Germania	6 061	9 225	52,2%	10 854	17,7%	11 712	7,9%	12 044	82,54	145,9
Estonia				41		93	126,8%		1,36	0,0
Grecia	11	91	727,3%	190	108,8%	707	272,1%		11,02	0,0
Spagna	387	2 008	418,9%	4 693	133,7%	9 049	92,8%	10 296	40,68	253,1
Francia	1 553	4 862	213,1%	6 824	40,4%	9 766	43,1%	10 379	59,63	174,1
Irlanda	0	0		26		103	296,2%	176	3,96	44,4
Italia	3 913	5 900	50,8%	6 193	5,0%	6 478	4,6%	6 487	57,32	113,2
Cipro				120		257	114,2%	268	0,72	374,8
Lettonia	-	-		-		-		-	2,33	
Lituania						417		417	3,46	120,4
Lussemburgo	7	44	528,6%	78	77,3%	114	46,2%	147	0,45	327,9
Ungheria				267		448	67,8%	542	10,14	53,4
Malta	-	-		-		-		-	0,40	
Paesi Bassi	1 209	1 798	48,7%	2 092	16,4%	2 289	9,4%	2 541	16,19	156,9
Austria	478	938	96,2%	1 445	54,1%	1 633	13,0%	1 670	8,07	207,0
Polonia				257		358	39,3%	405	38,22	10,6
Portogallo	66	132	100,0%	316	139,4%	1 482	369,0%	2 002	10,41	192,4
Slovenia				228		427	87,3%	477	2,00	239,1
Slovacchia				192		296	54,2%	313	5,38	58,2
Finlandia	108	204	88,9%	225	10,3%	549	144,0%	653	5,21	125,4
Svezia	403	850	110,9%	939	10,5%	1 499	59,6%	1 591	8,94	177,9
Regno Unito	1 183	2 683	126,8%	3 181	18,6%	3 600	13,2%	3 609	59,33	60,8
EU15	16 051	30 454	89,7%	39 323	29,1%	51 636		57 291	379,48	151,0

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat

Il gap infrastrutturale appare ancora più significativo se si considera che l'Italia presenta un numero di veicoli circolanti per abitante tra i più elevati d'Europa.

Numero di veicoli per 1.000 abitanti

	1970	1980	1990	2000	2003
Belgio	213,4	320,2	386,9	455,8	463,7
Rep. Ceca	69,8	172,9	233,9	335,0	362,9
Danimarca	217,5	271,3	308,9	346,6	351,0
Germania	193,5	330,0	445,1	520,8	541,1
Estonia	21,9	85,7	153,7	339,4	321,2
Grecia	25,8	88,9	170,2	288,7	347,8
Spagna	70,1	200,8	308,6	432,2	441,3
Francia	233,3	353,5	414,3	470,3	487,7
Irlanda	132,4	215,0	226,2	344,7	374,2
Italia	188,7	313,1	483,1	563,3	592,7
Cipro	97,3	174,8	304,2	383,6	414,2
Lettonia	16,9	66,0	106,5	235,5	279,8
Lituania	13,8	72,2	133,2	336,2	364,7
Lussemburgo	211,9	352,5	477,1	622,1	649,7
Ungheria	23,2	94,3	187,4	231,8	274,5
Malta				483,2	522,2
Paesi Bassi	195,4	320,2	367,0	409,0	424,9
Austria	160,0	297,5	387,9	510,8	498,1
Polonia	14,7	66,6	137,8	258,5	294,4
Portogallo	48,6	129,2	258,4	512,6	572,4
Slovenia	87,2	217,9	289,0	426,1	445,6
Slovacchia	36,1	110,5	165,7	236,9	252,1
Finlandia	154,8	256,1	387,9	412,0	435,8
Svezia	283,1	346,6	419,2	450,2	454,1
Regno Unito	213,3	277,2	359,2	418,7	452,1
EU25	157,7	259,5	354,7	440,3	464,8
EU15	183,0	292,9	394,0	472,9	495,2

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat

L'ossatura fondamentale della rete stradale inserita nello SNIT di primo livello è costituita da tre assi longitudinali disposti in direzione nord-sud e da un asse trasversale che attraversa la pianura padana. Tale disegno è poi completato da una serie di direttrici che assicurano le interconnessioni tra gli assi fondamentali richiamati.