



Verso un Libro Bianco sui
Trasporti in Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Verso un Libro Bianco sui
Trasporti in Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Il presente Libro Bianco è stato curato dalla Direzione Centrale Comunicazione e Immagine di Confcommercio-Imprese per l'Italia e redatto da Massimo **Bongiorno** con il contributo dell'Ufficio Studi e del Settore Infrastrutture, Trasporti, Logistica e Mobilità di Confcommercio-Imprese per l'Italia.
Editing a cura di Francesco **Rossi** - Direzione Centrale Comunicazione e Immagine

© 2012 Confcommercio-Imprese per l'Italia

INDICE

PREMESSA	1
<hr/>	
I. IL BEL BAESE "CONGESTIONATO"	3
<hr/>	
II. INFRASTRUTTURE, VEXATA QUAESTIO	6
<hr/>	
III. LE "INCOMPIUTE"	9
<hr/>	
IV. COSA CHIEDE, E CHIEDEVA, L'EUROPA	11
<hr/>	
IV.1 Dal Trattato di Roma al Piano Delors	11
IV.2 TEN-T e Libro Bianco del 2011	12

V. DA DOVE VENIAMO: APPUNTI TRA TRENI E AUTOSTRADE PER UN QUADRO STORICO	16
<hr/>	
V.1 Ferrovie	16
V.1.1 Le origini	16
V.1.2 Fascismo e strade ferrate	17
V.1.3 Dal secondo dopoguerra	20
V.2 Autostrade	22
V.2.1 Prima della guerra	22
V.2.2 Dopo la guerra	23

FONTI

Tutte le elaborazioni sono a cura di Confcommercio e dell'Ufficio Studi di Confcommercio su dati: Camera dei Deputati; Comitato Centrale Albo Autotrasportatori; Eurostat; Istat, Conto Nazionale Autotrasporti; Promotec; Riviste di settore; Sistemi di logistica - Giordano Editore; Unione Europea TEN-T.

PREMESSA

All'apice del suo splendore, l'impero romano era attraversato da una capillare rete viaria estesa per circa 100mila km¹, una volta e mezza l'attuale copertura autostradale dell'UE a 27: dalla capitale, lungo tutta la penisola, fino alla Spagna, alla Britannia, all'Egitto, al Marocco e all'Asia minore. Uno straordinario capolavoro di efficienza logistica, e uno specifico know how ingegneristico e manutentivo, per tanti versi ineguagliato. Ma andato sostanzialmente perduto nei secoli più bui del medioevo e di cui, ancora oggi, si fatica a ritrovare l'eredità.

L'Italia – ci hanno insegnato da bambini – è una lunga e stretta penisola, solcata per l'80% da montagne e colline. Trasportare merci e

passaggeri, comunicare, non deve mai essere stata una cosa facile. Non è certo un caso che proprio negli stessi anni in cui in Francia, Spagna e Inghilterra si andavano strutturando vere lingue nazionali, Dante Alighieri catalogasse nel suo *De Vulgari Eloquentia* l'incredibile caleidoscopio di dialetti giunto fino al Ventesimo secolo. Fatti salvi tutti i distinguo di un'intricata e unica storia politica, non si conservano così tanti ed eterogenei 'campanili' senza strutturali, atavici, problemi di trasporto e comunicazione.

* * *

Chiunque si approcci al tema della mobilità nel Bel Paese in tempi recenti, nonché a tutte le problematiche correlate, quale che sia il modo in cui lo declini (intermodalità, tipologie di trasporto, approcci storici, aspetti economici e finanziari, sostenibilità ambientale e urbana,

1 La stima è cauta e riferita alle strade maggiori. Sulla base della *Tabula Peutingeriana*, è stato calcolato uno sviluppo complessivo della rete viaria imperiale di oltre 200mila km.

problematiche commerciali, alta velocità, trasporto passeggeri... e via di questo passo) ha davanti a sé un'impresa titanica.

Sono pochissimi gli studiosi che se ne occupano per professione in ambiti accademici, per lo più in una zona di confine tra la Storia e l'Economia, al netto di inevitabili peregrinazioni in Urbanistica e altre aree – più e meno – scientifiche, solitamente caratterizzate da deboli statuti epistemologici.

Ma la prima impressione, per chi abbia frequentato la materia in modi meno continui o, per così dire, "approfonditi", è di una aggrovigliata matassa di interessi spesso anche molto conflittuali, resa inestricabile da decenni di sedimentazioni più o meno disomogenee e più o meno legittime.

Se poi, per tentare di orientarsi, ci si mette incautamente a caccia di una qualche 'chiave' di lettura, e si cominciano a cercare dati certi e aggiornati, non è affatto detto che le cose migliorino. Esiste una babele di fonti diverse, più e meno attendibili: per lo meno tante quanti sono gli interessi, politici ed economici, in gioco. Tutte mediamente 'militanti' e tendenzialmente

autoriferite, anche in termini linguistici: dunque, spesso, non proprio comprensibilissime ai più.

Eppure tutte hanno perlomeno un riferimento comune. Una sorta di 'bibbia' ufficiale che, anno per anno, traccia il quadro della situazione e da cui non è possibile prescindere: il "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti" pubblicato – dal 1967 - a cadenza periodica dal Governo. Un gigantesco - e faticosissimo - tomo di 500 pagine in cui, ammesso che non ci si perda, non è difficile utilizzare gli stessi dati per sostenere a un tempo una tesi e il suo opposto.

Anche per questo, ma non solo per questo, quello che avete tra le mani non è, e non ha alcuna intenzione di essere, un "Libro Bianco sui Trasporti in Italia". Non ha né le dimensioni né la completezza che un'opera del genere dovrebbe per forza di cose avere. Si limita a proporla piuttosto, magari denunciandone l'esigenza. Privilegiando le informazioni relative al settore stradale e ferroviario, per motivi di spazio. E nella forma inevitabilmente frammentaria – per ora - del pamphlet. Nessuna pretesa di esaustività, dunque. Piuttosto di stimolo, di provocazione. Di riflessione.

I.

IL BEL BAESE “CONGESTIONATO”

La velocità media attuale nei maggiori centri urbani italiani ricorda da vicino quella raggiunta alla fine del '700: oscilla intorno ai 15 km/h e scende fino a 7-8 km/h nelle ore di punta². E' uno dei sintomi più macroscopici del “congestionamento” delle reti urbane e metropolitane del Bel Paese, con costi sociali ed economici altissimi. E che a sua volta produce effetti difficilmente sostenibili, se non grotteschi, come il fatto che si impieghi più tempo per raggiungere l'aeroporto della Malpensa o di Orio al Serio dal centro di Milano che per viaggiare in aereo tra il capoluogo lombardo e Roma o Trapani.

2 Dati Anci e Legambiente. I record negativi spettano a Napoli, Roma e Milano, rispettivamente con medie di 7,3, 8,3 e 8,5 km/h. Ma questione è trattata da tempo: se ne occupa, tra gli altri, Gerald Messadiè in “Le grandi invenzioni del mondo moderno”, Garzanti 1990.

Ma è solo un epifenomeno, per quanto grave, di un sistema di trasporto nazionale che sopporta il peso di criticità diffuse e profonde. La *congestione* delle reti è il risultato di un mix micidiale di ingredienti (parco auto circolante, infrastrutture urbane ed extraurbane inadeguate, trasporto pubblico inefficiente, mancanza di parcheggi, tariffe popolari non usate come regolatori della domanda, bassa velocità commerciale e, non ultimo, inquinamento).

Tra gli indicatori maggiormente utilizzati dagli studiosi per misurare la *congestione* due sono particolarmente significativi: l'*accessibilità*, che analizza il modo in cui i singoli nodi (come, appunto, i centri urbani) sono collegati alla rete nel suo complesso, e la *connettività*, che invece prende in esame gli spostamenti all'interno delle aree designate dai singoli nodi.

Ebbene, entrambi questi indicatori hanno fatto registrare con continuità negli anni andamenti preoccupantemente negativi. La *connettività* media nelle province italiane evidenzia decrementi medi, rispetto all'optimum teorico, che oscillano tra il 20 e il 30%, con trend di peggioramento medio nel decennio di osservazione (2001-2010) del 2,5% all'anno in termini relativi.

Questo trend impatta inevitabilmente sui costi per il trasporto di merci e persone e dunque, in ultima analisi, per il sistema-paese. Costi che vengono complessivamente meglio evidenziati usando l'altro indicatore preso in esame, quello dell'*accessibilità*.

Quest'ultimo ha fatto segnare nello stesso periodo di osservazione (2001-2010) un calo costante in tutte le regioni italiane: dal 19,4% perso in Abruzzo (massima performance negativa) all'1,5% perso in Sicilia.

La media nazionale evidenzia un peggioramento del 15%, che appare particolarmente grave se rapportato ai trend positivi registrati invece tra i principali competitor europei, Germania in primis.

La perdita di Pil conseguente a questo peggioramento, calcolata dall'ufficio studi di Confcommercio, è probabilmente il dato più eclatante di questa analisi: se l'Italia avesse messo in campo, nel decennio osservato, politiche di

Tab. 1 - Quadro di andamento della connettività 2001-2010

Posizione	Provincia	Percentuale di riduzione 2010	Percentuale di riduzione 2000
1	Milano	-34,11%	-27,04%
2	Napoli	-22,12%	-22,51%
3	Roma	-22,34%	-18,94%
4	Torino	-15,96%	-11,83%
5	Como	-15,67%	-11,41%
6	Varese	-14,90%	-11,28%
7	Venezia	-11,47%	-8,49%
8	Palermo	-11,45%	-5,56%
9	Genova	-11,02%	-8,11%
10	Bari	-10,65%	-7,95%
11	Bologna	-9,12%	-6,78%
12	Siracusa	-9,11%	-3,57%
13	Firenze	-8,70%	-6,37%
14	Brescia	-8,69%	-6,16%
15	Salerno	-8,35%	-2,59%
16	Cagliari	-7,89%	-3,85%
17	Ancona	-7,49%	-5,62%
18	Bergamo	-7,47%	-1,28%

miglioramento dell'accessibilità tali da allineare il sistema-paese all'andamento dello stesso indicatore in Germania, si sarebbe registrato un incremento del Pil pari a **142 miliardi di euro**³.

Ma anche senza rapportarsi ai principali protagonisti continentali, limitarsi ad una omogeneizzazione dei livelli di accessibilità alla rete sul piano nazionale, riducendo gli enormi squilibri esistenti ad esempio tra Nord e Sud, avrebbe prodotto significativi effetti virtuosi.

In questo caso, infatti, il Pil perduto nel 2010 viene quantificato in **50 miliardi di euro**⁴: corrispondente all'incremento del 3,2% del Pil che si sarebbe registrato portando i livelli di accessibilità medi del Mezzogiorno agli standard raggiunti nella regione Lombardia.

Coerentemente con questo quadro, la *velocità commerciale* sulla rete stradale – riferita agli autoarticolati, dunque alla principale modalità di trasporto merci⁵ - resta inferiore sia alla media europea sia a quella registrata tra i competitor⁶. La velocità commerciale all'interno delle aree urbane, invece, nel decennio di osservazione, ha registrato un sostanziale dimezzamento.

Allo stesso modo, i *costi chilometrici* medi in Italia, calcolati utilizzando un set di variabili molto complesso ed eterogeneo, si dimostrano poco concorrenziali rispetto all'offerta sul mercato: 1,579 euro a chilometro, contro l'1,518 della Francia, l'1,530 della Germania, l'1,206 della Spagna, l'1,047 della Polonia e addirittura lo 0,887 della Romania⁷.

3 Il risultato sarebbe stato raggiunto con un miglioramento del 21% dell'indice, necessario a raggiungere lo standard tedesco (simulazione Ufficio Studi Confcommercio)

4 Elaborazione Ufficio Studi Confcommercio.

5 Il 90% del trasporto merci in Italia avviene su gomma.

6 In Italia 48 km/h, contro una media europea di 50 km/h e i 53 km/h di Francia e Germania.

7 Dati rilevati nel 2010.

II.

INFRASTRUTTURE, VEXATA QUAESTIO

Il “gap infrastrutturale” del Bel Paese è ormai da troppo tempo, e in ogni sede politica e istituzionale, tema ricorrente. Capace sempre di innescare polemiche anche aspramente ideologiche. Bisogna innanzitutto sgomberare il campo dalla domanda preliminare: se, cioè, tale “gap” sia realmente fondato. Domanda avanzata legittimamente da chi sostiene che in Italia si è speso tanto, ma male. E per farlo esistono fior di numeri.

Una delle obiezioni abitualmente opposte alle nuove infrastrutturazioni stradali è che l'Italia possiede già una densità autostradale alta: 2,2 km di asfalto ogni 100 km quadrati, contro una media europea di 1,5.

Questa obiezione appare molto pretestuosa, sotto molti profili. Ne citeremo tre. Prima di tutto perché utilizza come media europea quella riferita all'UE

allargata a 27, che comprende paesi – come quelli dell'Est – quasi del tutto privi di autostrade.

Senza scomodare Trilussa, è facile verificare che nel confronto con i paesi sviluppati l'Italia ha invece una “densità” sensibilmente più bassa: l'indicatore varia infatti dal 5,5 di Olanda, Belgio e Lussemburgo al 3,6 della Spagna e 2,7 della Germania⁸.

La situazione appare ancora più chiara quando si tenga presente l'impatto in termini di congestionamento del parco veicoli circolante: con 41,4 milioni di unità l'Italia detiene in questo campo un record mondiale ed europeo.

L'aumento, rispetto al 1970, è stato del 271%, a fronte di una crescita dell'intera rete stradale

8 Dati Istat, Atlante Statistico delle Infrastrutture.

del paese del 34%⁹. Si dunque è passati da 81 a 225 veicoli per ogni km di strada disponibile. (fig. 1).

In terzo luogo, l'obiezione non tiene in alcun conto il rapporto tra il numero di abitanti e lo sviluppo della rete autostradale. Anche qui il confronto con gli altri paesi europei è eloquente. In Italia abbiamo 111 km di autostrada per ogni milione di abitanti, contro i 282 della Spagna, i 174 della Francia e i 154 della Germania.

La verità è che in Italia gli investimenti in infrastrutture sono in caduta libera da oltre venti anni: rispetto al 1990 si spende il 35% in meno, a fronte di un aumento del Pil del 21,9%. Il dato appare più allarmante se confrontato con gli altri paesi europei. Nel periodo in esame, ad

esempio, la rete autostradale italiana è cresciuta del 7%, contro il 61,8% registrato in Francia e addirittura il +171,6% della Spagna.

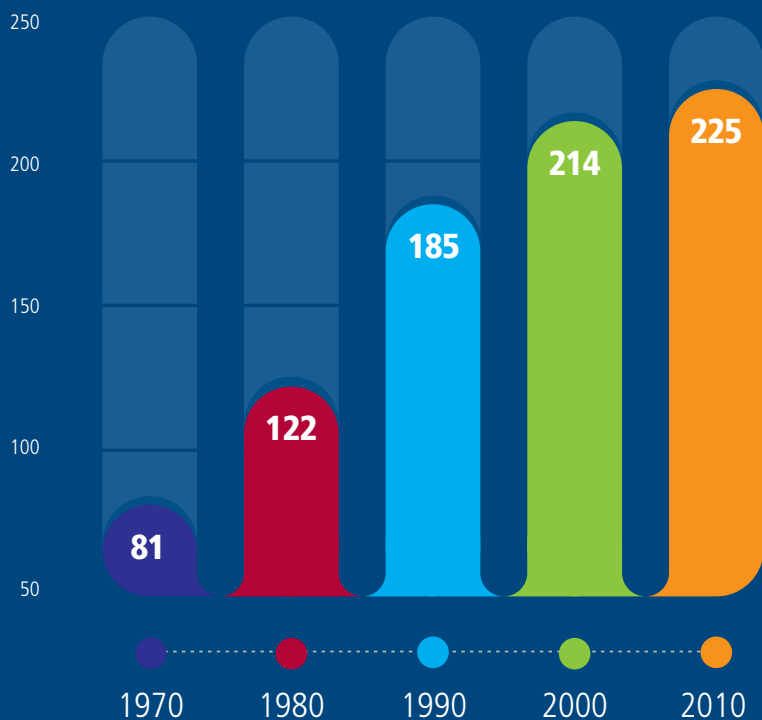
Così il Bel Paese, che nel 1970 era in questo settore il secondo in tutta Europa, dispone oggi della metà della rete di cui usufruiscono rispettivamente Francia, Germania o Spagna (tab. 2).

Allo stesso modo, è crollato il primato nella costruzione di ferrovie veloci che l'Italia deteneva 20 anni fa, quando era seconda alla sola Francia. Oggi la Germania ci supera abbondantemente mentre i cugini d'oltralpe e la Spagna dispongono del doppio della nostra rete (tab. 3).

Neppure gli effetti della liberalizzazione del trasporto aereo, che pure ha indiscutibilmente

9 Dati Osservatorio Promotec, 2010

Fig. 1 - Veicoli per km di strade in Italia, 1970-2010



rivoluzionato il mercato, fanno recuperare all'Italia un po' di terreno nella competizione con i partner europei. Rispetto all'indice del numero di passeggeri ogni 100 abitanti,

il Bel paese è infatti in evidente affanno: 183, contro i 194 della Francia, i 207 della Germania, i 310 del Regno Unito e i 334 della Spagna.

Tab. 2 - Lunghezza reti autostradali 1990-2008

	1990	2000	2008	Var. %
ITALIA	6.193	6.478	6.629	+7,0%
Germania	10.854	11.712	12.645	+16,5%
Francia	6.824	9.766	11.042	+61,8%
Regno Unito	3.181	3.600	3.559	+11,9%
Spagna	4.976	9.049	13.515	+171,8%
EU15	39.616	51.490	61.521	+55,3%

Tab. 3 - Reti di ferrovia veloce 1990-2010

	1990	2000	2010	Var. ass. (km)
ITALIA	224	248	923	+699
Germania	90	636	1.285	+1.195
Francia	710	1.281	1.896	+1.186
Spagna	-	471	2.056	+2.056

III.

LE "INCOMPIUTE"

Aspettano. Da quasi mezzo secolo. Sono le cosiddette "incompiute": un gruppo di 27 infrastrutture viarie, quelle più spesso invocate (invano) dagli imprenditori sul territorio, in qualche modo cominciate e mai portate a termine. Tutte insieme valgono 31 miliardi di euro ed hanno ormai accumulato ritardi che variano da un minimo di 5 anni (la terza corsia dell'A11 in Toscana e il prolungamento dell'A27 in Veneto) a un massimo di 50 (il tunnel Rapallo Fontanabuona in Liguria e la trasversale Fano-Grosseto in Toscana).

Ma l'elenco è lungo e attraversa la penisola da un capo all'altro, isole incluse: va dalla ormai celeberrima Pedemontana Veneta, che si trascina in una interminabile gestazione da 46 anni e ancora non vede la luce, all'autostrada Roma-Latina (11 anni), o, ancora, la statale 96 Bari-Matera (20 anni). Ecco un elenco delle principali incompiute per regione (tra parentesi i tempi di attesa) (tab. 4).

Se si guarda allo stato di attuazione del PIS¹⁰ (Programma per le infrastrutture strategiche), attualmente valutato oltre 367 miliardi di euro, c'è di che pensare: solo il 9,3% delle opere è stato portato a termine, oltre metà è ancora in fase di progettazione.

E' senza dubbio doveroso tenere nella debita considerazione gli effetti che la grave congiuntura economica inevitabilmente stanno esercitando sugli stanziamenti previsti. Le risorse per nuove infrastrutture hanno subito nell'ultimo biennio 2009-2011 una riduzione del 34%, toccando il livello più basso da venti anni a questa parte¹¹.

Ed è facile prevedere che il taglio di 18 miliardi negli stanziamenti per il triennio 2012-2014

10 Camera dei deputati, Rapporto sulla L.443/2001

11 Dati Centro Studi Ance, 2011.

finirà per pesare soprattutto, ancora una volta, sulla spesa destinata ad investimenti pubblici.

Ma allo stesso tempo, va ricordata la pericolosa lentezza con cui si stanno utilizzando i 41,2 miliardi di fondi strutturali e FAS¹² stanziati per il

12 Il Fondo Aree Sottoutilizzate è uno strumento di finanziamento strutturale per le politiche regionali del governo che raccoglie risorse sia nazionali che comunitarie.

quinquennio 2007-2013. Si tratta di stanziamenti destinati a programmi di infrastrutture nazionali (11,7 mld) e regionali (29,5 mld) destinati per l'85% nel Mezzogiorno.

Al momento risulta utilizzato solo il 12% delle risorse: il rischio è trovarsi a fine anno obbligati a restituire a Bruxelles 2,6 miliardi di euro, la porzione comunitaria dei fondi FAS stanziati.

Tab. 4 - Le "incompiute"

Regione	Infrastruttura	Tempi di attesa
Sicilia	Autostrada Ragusa-Catania	11 anni
Campania	Polo d'interscambio Striano-Palma Campania	9 anni
Puglia	Completamento statale 96 Bari-Matera	9 anni
Lazio	Roma-Latina	11 anni
Abruzzo	Collegamento Montesilvano-Collecorvino	27 anni
Toscana	Bretella Prato-Lastra a Signa	10 anni
Umbria e Marche	Trasversale Fano-grosseto	50 anni
Liguria	Tunnel Rapallo-Fontanabuona	50 anni
	Gronda di ponente a Genova	30 anni
Piemonte	Pedemontana piemontese	30 anni
	Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Bre-Be-Mi)	16 anni
Lombardia	Tangenziale est esterna di Milano	9 anni
	Connessione ferroviaria al Gottardo, gronda NE	10 anni
Emilia Romagna	Bretella Campogalliano-Sassuolo	24 anni
Veneto	Pedemontana veneta	46 anni
Friuli Venezia Giulia	Collegamento Campiello-Sequals-Gemona	20 anni

Tab. 5 - Stato di attuazione del PIS al 2011

Stadio di attuazione	Milioni di €	Val. %
In progettazione	208.290	56,7%
In gara	34.526	9,4%
Con contratto	37.368	10,2%
In corso	26.269	9,9%
Concluse	34.334	9,3%
Nd	16.671	4,5%
Totale	367.458	100,0%

IV.

COSA CHIEDE, E CHIEDEVA, L'EUROPA

L'ultimo *Libro Bianco sui Trasporti UE* fissa una serie di obiettivi da raggiungere per gradi, nel corso di un orizzonte temporale che si spinge fino al 2050. E' stato adottato dalla Commissione Europea il 28 marzo 2011 ed è il terzo di una serie. Il documento che lo aveva preceduto, uscito nel 2001, si limitava a delineare una sorta di "piano decennale". Lo stesso faceva il primo Libro Bianco, adottato nel 1992. Questa sorta di "triade" – completata dalla recente revisione

delle reti di trasporto transeuropee - rappresenta il punto di arrivo di un percorso iniziato molti anni prima, a Roma, con la firma del Trattato costitutivo della *Comunità Economica Europea* il 25 marzo 1957. Trattato che aveva tra i suoi pilastri fondamentali il principio della libertà di circolazione per merci, persone e servizi. E che proprio per questo riconosceva al settore dei trasporti una rilevanza strategica assolutamente prioritaria. Ma procediamo con ordine.

IV.1 DAL TRATTATO DI ROMA AL PIANO DELORS

Al settore dei Trasporti venne riservato il titolo IV del Trattato del 1957: conteneva una serie di norme di principio tese al superamento di ogni residuo

protezionistico, all'eliminazione dei dazi, all'omogeneizzazione e razionalizzazione del caleidoscopio normativo presente nelle diverse nazioni (e anche all'interno di

ciascuna nazione) e alla realizzazione di una vera e propria politica comune di comparto.

Quest'ultima, aveva una esplicita conseguenza: la realizzazione di una serie di infrastrutture continentali, con tutte le complesse questioni connesse alla progettazione, al finanziamento e alla manutenzione.

Ma le difficoltà poste dalla difficile compatibilità di tante realtà politiche ed economiche diverse furono superiori al previsto. E la scadenza fissata per l'adozione di misure attuative di una Politica Comune sui Trasporti, il 31 dicembre 1969, cadde sostanzialmente nel vuoto. Per tutti i due decenni successivi alla firma di Roma, i paesi comunitari misero in campo nel settore dei Trasporti strategie spiccatamente nazionali, a tratti anche profondamente disomogenee.

Le cose cominciano a cambiare solo a metà degli anni Ottanta, prima sull'onda della *Dichiarazione Solenne sull'Unione Europea*, che nel 1983 diede nuovo impulso vitale ai processi di integrazione – non solo dei mercati - nel Continente, e poi dell'*Atto Unico Europeo*, che nell'87 emendava i Trattati di Roma e poneva le basi dell'UE anticipando Maastricht.

La liberalizzazione del Trasporto aereo, introdotta tramite tre diversi pacchetti normativi nell'arco del decennio compreso tra il 1987 e il 1997, fu una autentica rivoluzione e un grande successo: l'ingresso di nuovi operatori e la diminuzione dei costi prodotta dalla concorrenza, scatenarono una domanda di servizi prima inesistente,

assicurando al comparto tassi di crescita a tre cifre per oltre un decennio.

Altrettanto importante fu l'intervento nel settore tradizionalmente più protetto, quello ferroviario. La Direttiva CEE 440 del 1991 (recepita in Italia con il D.lgs 146/99) pose le basi per una profonda e sostanziale riorganizzazione del sistema, imponendo la separazione tra le attività di gestione della rete e quella di trasporto e manutenzione del materiale rotabile, in vista della liberalizzazione del mercato e dell'apertura alla concorrenza.

A partire dagli anni Novanta prende forma in modo più preciso una politica comunitaria comune in termini infrastrutturali, con dotazioni finanziarie di peso. L'obiettivo – delineato con il Trattato di Maastricht nel 1993, che introduce il concetto di "Rete Transeuropea", e con il primo Libro Bianco sui Trasporti del '92 - è la costituzione di reti modali di Trasporto combinato, Alta Velocità, porti e aeroporti. Privilegiando le modalità a più basso impatto ambientale.

Il *Piano Delors*, che viene approvato nel 1993 e aggiunge agli elementi prima citati anche l'incentivazione dei collegamenti con l'Europa orientale e un maggiore riequilibrio territoriale che redistribuisca ricchezza, individua 34 progetti. Tre di questi, definiti prioritari in ambito ferroviario, riguardano l'Italia: la TAV Torino-Lione, l'aeroporto di Malpensa e l'asse del Brennero. A diciannove anni di distanza, solo lo scalo lombardo è stato completato, ed è in funzione dal '99.

IV.2 TEN-T E LIBRO BIANCO DEL 2011

La programmazione di un sistema di reti di trasporto trans-europee (TEN-T, Trans-European

Networks-Transport) è stato il principale parto del processo virtuoso avviato in Europa a partire

da Maastricht e dal Piano Delors. Il sistema, che prevedeva 30 *progetti prioritari* – “PP” da avviare entro il 2010 - di cui 4 interessanti l’Italia, è stato come è noto sottoposto ad un lungo processo di audit e revisione a partire dal 2009 che ne analizzasse i ritardi e rimodulasse la formulazione.

Processo approvato alla fine dello scorso anno alla delineazione di una strategia a lungo termine 2030-2050 attraverso un approccio per “corridoi” (termine con cui in Italia già si indicavano le Ten-T da almeno 15 anni) (fig. 2).

Fig. 2 - Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano



I “vecchi” corridoi (Ten-T) riguardanti il nostro paese erano così determinati: il Corridoio I Berlino-Palermo (PP1), il Corridoio V Lisbona-Kiev (PP6-PP3), le Autostrade del Mare (PP21) e infine il Corridoio XXIV Genova-Rotterdam (PP24).

La revisione comunitaria ora è approdata all’individuazione di tre priorità orizzontali:

1. il progetto SESAR (Single European Sky ATM Research Programme), sistema europeo di nuova generazione volto a modernizzare l’infrastruttura di controllo del traffico aereo, tenendo conto delle trasformazioni che hanno interessato il settore in seguito alla creazione del “cielo unico europeo”;
2. i sistemi di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), stradale (ITS) e fluviale (RIS);
3. la rete centrale per i porti e gli aeroporti.

Per la realizzazione della rete, sono stati individuati 10 “Corridoi necessari”, di cui 4 attraversano l’Italia:

1. il corridoio-1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna, nell’ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;
2. il corridoio-3 Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese che comprenderà, tra l’altro, i collegamenti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divaca;
3. il corridoio-5 Helsinki-La Valletta che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;
4. il corridoio-9 Genova-Rotterdam che comprenderà i collegamenti ferroviari

Genova-Milano-Novara (cosiddetto “terzo valico appenninico”).

Il *Libro Bianco sui Trasporti UE* del 28 marzo 2011 è coerente con questa nuova impostazione. Il volume è suddiviso in tre parti – analisi della situazione, gli obiettivi e le sfide fondamentali da affrontare, la strategia e le regole per attuarle – e un allegato che contiene un elenco di 40 iniziative da mettere in campo nei prossimi anni.

L’analisi della situazione parte dalla considerazione che il settore dei trasporti in Europa impiega direttamente dieci milioni di persone e rappresenta il 5% circa del Pil, che per le imprese il costo del trasporto si aggira sul 10-15% del prodotto finito ed in media le famiglie spendono il 13,2% del proprio bilancio in beni e servizi di trasporto.

I trasporti dipendono per il 96% dal petrolio, il cui prezzo è stimato che nei prossimi decenni sia destinato a raddoppiare, la congestione costa all’Europa circa l’1% di PIL ogni anno, e le emissioni secondo i piani della UE dovranno ridursi dell’80-95% entro il 2050 rispetto ai dati del 1990.

Dieci gli obiettivi fondamentali indicati nel documento:

1. Nelle città dimezzare entro il 2030 l’uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030;
2. Nel trasporto aereo aumentare l’uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO₂ derivate dagli oli combustibili entro il 2050;
3. Il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso

- ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050;
4. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo;
 5. Completare entro il 2030 la reti infrastrutturali TEN-T;
 6. Collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;
 7. Completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020 e applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo);
 8. Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
 9. Per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime" e aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE;
 10. Arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni ed i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

V.

DA DOVE VENIAMO: APPUNTI TRA TRENI E AUTOSTRADE PER UN QUADRO STORICO

V.1 FERROVIE

V.1.1 LE ORIGINI

Quando la *Railway mania* esplode, tra il 1840 e il 1860, ed Europa e Stati Uniti cominciano letteralmente a ‘coprirsi’ di strade ferrate finanziate sempre più spesso dalla mano pubblica, l’Italia è ancora solo l’“espressione geografica” di Metternich e il treno è visto sostanzialmente come un concetto esotico. Eppure, un giovane e lungimirante conte di Cavour, nel suo poco conosciuto “*Des chemins de fer en Italie*” del 1846, aveva addirittura proposto e disegnato una “unità ferroviaria” della penisola molto prima di pensare seriamente a quella nazionale!

I “primi vagiti” sono partenopei. I nostalgici neoborbonici, ma non solo loro, amano citare

il primato della Napoli-Portici: 7,6 km di strada ferrata che, aperti all’esercizio il 3 ottobre del 1839, inaugurarono la storia del trasporto ferroviario nell’Italia preunitaria. Messo però a segno quel primo comunque significativo risultato il Regno delle Due Sicilie fu presto raggiunto e superato dagli altri ‘competitor’ peninsulari.

Nel 1861, alla costituzione del Regno d’Italia, i 2.189 km di ferrovie in esercizio risultavano così ripartiti: Piemonte, 850; Lombardo-Veneto, 607 (entreranno a far parte integralmente della rete nazionale nel 1866); Granducato di Toscana, 323; Stato Pontificio, 132; Regno delle Due Sicilie, 128; Ducato di Parma, 99; Ducato di Modena,

50¹³. Al Nord si concentrava dunque il 70% delle strade ferrate, mentre tutto il Sud ne aveva meno del 6%.

La rete più estesa ed efficiente, quella piemontese, funzionò naturalmente da modello. Anche sul piano della *Governance*, improntata alla tipologia di liberismo di moda all'epoca e quindi mista: 12 piccole società concessionarie si dividevano quasi metà delle ferrovie in esercizio (404 km), un'azienda privata di maggiore peso, la "Società Vittorio Emanuele", gestiva i 170 km cruciali per i collegamenti con l'estero, mentre allo Stato restavano i 276 km residui (fig. 3).

Così all'indomani dell'unificazione il primo governo unitario possedeva solo il 18% del trasporto ferroviario, gestendone direttamente circa un quarto: tutto il resto risultava polverizzato in una nebulosa di società concessionarie, per lo più di modeste dimensioni e spesso controllate da capitali esteri.

Una situazione che rispecchiava la mancanza di una "regia" nazionale e l'imbarazzante ritardo tecnologico rispetto all'Europa più sviluppata. Le differenze infrastrutturali e di materiale rotabile erano enormi, persino l'ora legale da una città all'altra aveva scarti significativi (la

13 Ogliari e Nuscolino, *I Trasporti in Italia dal 1800*, Milano 2001

V.1.2 FASCISMO E STRADE FERRATE

Durante il ventennio lo Stato investì moltissimo nel trasporto ferroviario e la propaganda del regime ne fece una sorta di simbolo, un modello di efficienza e modernità. Può sembrare paradossale che, proprio in questo periodo, cominciasse – in Italia come in tutta Europa - un

parametrazione con l'ora di Roma fu fissata per regolamento solo nel 1866).

La questione divenne inevitabilmente una priorità assoluta per il giovanissimo Stato, che cercò subito di razionalizzare il settore pianificando l'ampliamento e l'omogeneizzazione della rete e riducendo il numero di concessionarie private.

Per tutti i primi venti anni di vita della nuova nazione, metà dell'intera spesa statale destinata alle opere pubbliche fu integralmente assorbita dal settore ferroviario: la prima "grande opera" logistica della penisola, il traforo del San Gottardo, fu realizzata nel 1881 e a fine secolo la rete era arrivata ad uno sviluppo di quasi 11mila km.

Nel frattempo il modello di gestione privatistico della rete, sostenuto da forti sovvenzioni governative, stava segnando il passo evidenziando fortissimi limiti e dimostrandosi inadeguato alla strategia di realizzazione di un sistema integrato ed efficiente.

I primi a nazionalizzare in Europa furono gli svizzeri alla fine del secolo, dopo un referendum che ebbe vasta eco in tutta Europa. L'Italia giunse seconda: le Ferrovie dello Stato nascevano per legge il 22 aprile 1905, il primo luglio successivo acquisivano l'intera rete che, all'indomani del primo dopoguerra, superava ormai i 15mila km, di cui quasi 400 elettrificati.

lento declino della centralità delle strade ferrate rispetto all'affermarsi di nuovi mezzi di trasporto (l'aereo e soprattutto la gomma).

Eppure lungo tutti gli anni Venti si assiste ad uno sforzo di ammodernamento e

Fig. 3 - Situazione della rete ferroviaria italiana nel 1861



razionalizzazione gigantesco, mentre per il decennio successivo si parla addirittura di "Età dell'oro" delle ferrovie.

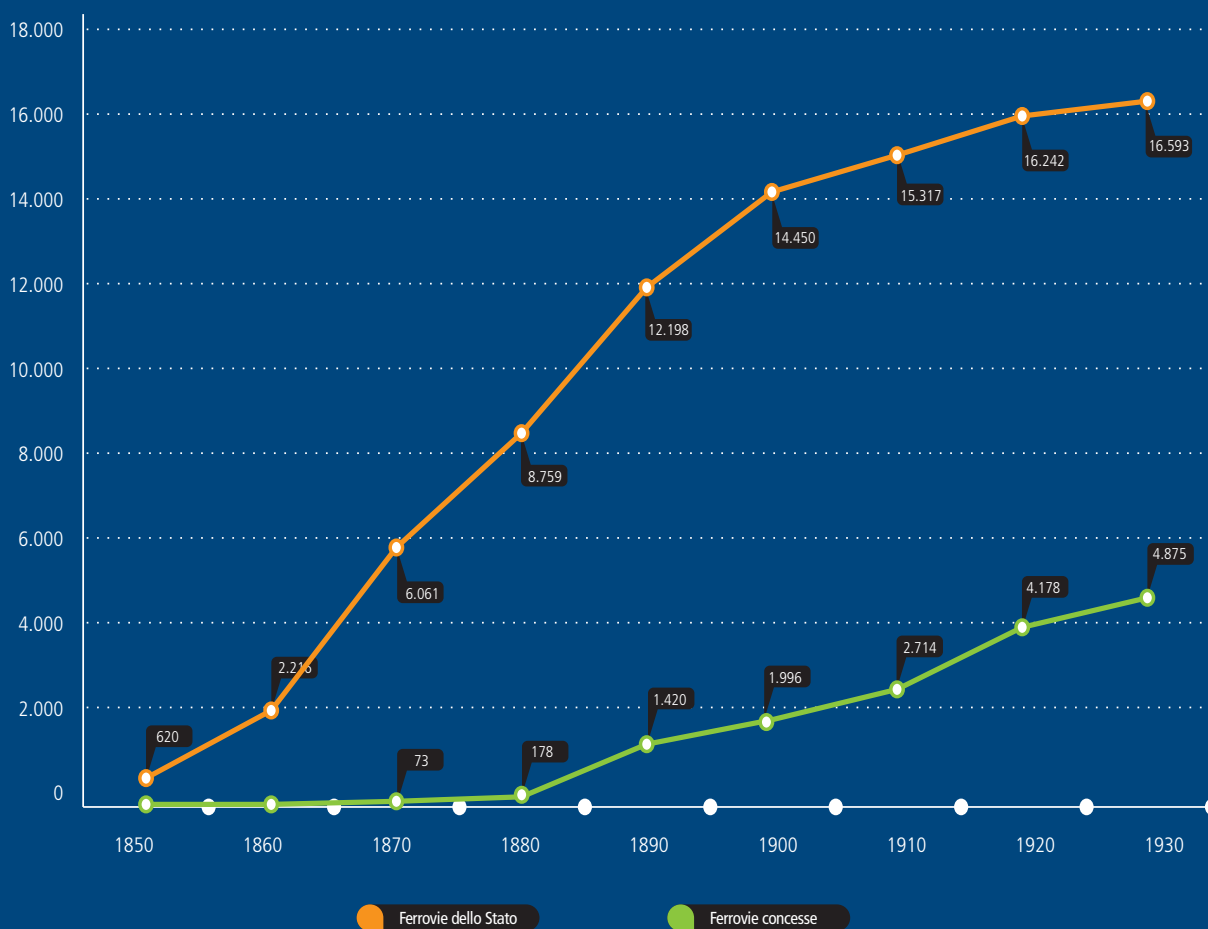
Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, lo sviluppo complessivo della rete arrivò a circa 22mila km, di cui 4.570 già a doppio binario (il massimo venne toccato nel 1942: 23.227 km totali, numero mai più eguagliato).

Di questi quasi 5mila erano in concessione e 17mila km amministrati direttamente dalle Ferrovie dello Stato. Le linee elettrificate erano quasi un terzo del totale, estendendosi per 5.218 km: un record che poneva l'Italia all'avanguardia in Europa (fig. 4).

Di fronte alla concorrenza del trasporto su gomma, che col miglioramento delle strade, la flessibilità del servizio "porta a porta" e le basse tariffe si faceva sempre più agguerrita, il governo rispose con una politica di tassazione sulle merci trasportate – a partire dal '35 – che favoriva il treno. Allo stesso tempo, il fenomeno stimolò la crescita e il miglioramento dell'offerta.

Apparvero così una serie di novità ferroviarie che ebbero grande e duraturo successo: come i "rapidi" e i "direttissimi", sulle principali direttrici di traffico riaperte e accorciate da nuove infrastrutture; i "treni leggeri", convogli di poche carrozze sulle tratte brevi ad alta velocità commerciale; la Littorina, automotrice

Fig. 4 - Sviluppo ferrovie italiane 1850-1930



di una sorta di autobus su binario che si rivelò straordinariamente longeva; il primo elettrotreno, l'ETR200, che sulla Roma-Napoli toccò i 200km orari.

Allo stesso tempo il regime edificava i "templi laici" di questa avventura. La Stazione Centrale di Milano, la risistemazione di quella di Santa Maria Novella a Firenze, il progetto di Roma Termini, la nuova stazione di Napoli a piazza Garibaldi - così come molte altre costruzioni simili in tutto il paese - divennero autentiche

icone della rivoluzione che visse il trasporto ferroviario in questi anni.

Allo stesso modo, la puntualità negli orari e i record di velocità nei collegamenti furono sapientemente usati dalla propaganda del regime. Con i nuovi elettrotreni Breda alla fine degli anni Trenta si copriva la Roma-Milano in 5 ore e 38 minuti e la Firenze-Milano - dove furono superati i 200km orari - in un'ora e 55: dopo la guerra, per ottenere "performance" paragonabili, bisognerà aspettare più di 40 anni!

V.1.3 DAL SECONDO DOPOGUERRA

Il conflitto fu letale per questo complesso sistema. All'indomani della liberazione, erano andati distrutti circa 5mila ponti - 1/3 del totale - e 7mila km di binari: il 30% della rete. Le linee elettrificate erano quasi completamente perdute, il 70% del materiale rotabile non esisteva più: si dovette tornare alle locomotive a vapore.

La ricostruzione venne avviata con grandi difficoltà e la rete non fu mai ripristinata completamente. Il kilometraggio a doppio binario raggiunto nel '39 fu eguagliato solo nel 1965, quando per lo meno le linee elettrificate rimesse in funzione corrispondevano al 50% della rete. Ma la verità è che dagli anni '50 in poi la storia delle ferrovie italiane è anche la testimonianza della continua perdita di terreno, e della sostanziale sconfitta, nella competizione col trasporto su strada.

Tra il '56 e il '57 fu abolita la terza classe, parificata alla seconda; nello stesso periodo vennero introdotte le nuove carrozze a cuccette e furono istituiti i Tee (Trans Europe Express) per i collegamenti continentali ad elevata velocità commerciale; nel '53 era nato il nuovo elettrotreno di lusso Etr300 *Settebello*, seguito

sette anni dopo dall'analogo *Arlecchino*, capace di viaggiare a 180 km/h. Ma gli investimenti statali in infrastrutture e ammodernamenti nel settore erano crollati: nel '59 la spesa pubblica per la viabilità stradale era schizzata a 240 miliardi di lire, contro i 35 destinati alle ferrovie.

La motorizzazione di massa imponeva altre strategie, che non furono integrate nel sistema ferroviario. La quota ferroviaria del trasporto passeggeri nel 1970 era crollata sotto l'11% mentre quella del trasporto merci per tutto il boom economico era rimasta sotto il 24%. L'assenza di una strategia trapela anche dalle insostenibili disomogeneità nei carichi di traffico rilevati nel decennio Settanta: il 96% di merci e passeggeri viaggiava su 2/3 della rete, mentre il restante 4% risultava "diluito" su oltre 5mila km di binari!

Il sistema ferroviario che arriva a metà anni Ottanta ha un carico pesantissimo di contraddizioni: un quarto dei locomotori era stato costruito prima del 1940 (tra questi, le celebri Littorine) e un'altra metà del totale risaliva a prima del '69. Il 25 giugno 1970 era stata avviata, precorrendo i tempi rispetto a

tutta Europa, la costruzione della linea ad alta velocità Roma-Firenze. Sette anni dopo veniva inaugurata la prima tratta di 138 km.

Dopo di che arriva una stupefacente sequenza di rinvii e ostacoli di ogni genere: i lavori si fermano, ripartono, rallentano. La consegna della linea arriva dopo oltre venti anni, il 26 maggio 1992.

L'ETR400 *Pendolino*, ultima grande innovazione italiana entrata in servizio nel 1976, sebbene accolta da grandi apprezzamenti internazionali finisce inspiegabilmente nel dimenticatoio fino a metà anni Ottanta, quando si ritorna a parlare di Alta velocità.

Nel frattempo, la mancanza di organicità negli investimenti e la sostanziale riduzione delle commesse, causarono la lenta ma inesorabile uscita dal mercato di costruttori storici e

uno gravissimo stop tecnologico (cessione di brevetti avveniristici a fabbricanti esteri) da cui l'industria ferroviaria nazionale non si sarebbe più ripresa.

Nel 1985, a 80 anni di distanza dalla nazionalizzazione, arriva quella che apparve all'epoca come la più grande riforma istituzionale dell'Amministrazione italiana dal dopoguerra: nasce l'Ente Ferrovie dello Stato, sotto il controllo del Tesoro – che ne nomina il Cda - ma dotato di personalità giuridica e autonomia patrimoniale e contabile.

Sette anni dopo, l'Ente viene trasformato in Società per azioni, con il 100% del capitale in mano pubblica. Nel maggio del '99, infine, dando corso alle direttive europee in materia, si avvia la divisione amministrativa dell'azienda unitaria separando la gestione della rete da quella del servizio.

Tab. 6 - Estensione rete ferroviaria italiana

	Km di rete ferroviaria nazionale	Km/100.000 abitanti
EU25	198.963	44
Repubblica Ceca	9.602	94
Austria	5.656	72
Estonia	959	71
Bulgaria	4.318	55
Polonia	19.900	52
Francia	29.269	49
Irlanda	1.919	48
Germania	36.269	44
Danimarca	2.273	42
Spagna	14.387	35
Belgio	3.521	34
Italia	16.287	28
Grecia	2.414	22
Olanda	2.811	17

Alla società capogruppo (dal 2011 *Ferrovie dello Stato Spa*) faranno quindi capo otto controllate. Le principali sono *Trenitalia* e *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI): la prima, costituita nel 2000, gestisce i materiali rotabili, il personale viaggiante e i servizi di trasporto (nelle tre divisioni: passeggeri, cargo e regionale); la seconda, nata l'anno successivo, ha la gestione della rete di binari e stipula i contratti di noleggio della stessa agli operatori ferroviari privati in possesso della prevista certificazione.

Tra le altre, poi, *Grandi Stazioni Spa* si occupa della valorizzazione delle 13 stazioni principali (e Centostazioni Spa delle 103 stazioni rimanenti), *Ferservizi* del patrimonio immobiliare e *Italferr* della progettazione delle nuove linee ad alta velocità e dell'ammodernamento complessivo della rete.

Nel frattempo, a fine anni '90 partivano i cantieri dell'Alta velocità sulle nuove linee Roma-Napoli, Torino-Milano, Bologna-Firenze e Milano-Bologna, tutte in esercizio dal 12 dicembre 2009 (tab. 6).

V.2 AUTOSTRADE

V.2.1 PRIMA DELLA GUERRA

L'idea di costruire strade appositamente progettate per il solo traffico automobilistico fa per la prima volta capolino nella storia al *Congresso Internazionale della Strada* di Parigi nel 1908. Nei paesi maggiormente motorizzati, gli Stati Uniti per primi, si cominciò quasi subito a dare una qualche forma a questa suggestione. Ma la prima vera e propria autostrada nasce in Italia, a metà degli anni Venti¹⁴: quando il 21 settembre del 1924, a Lainate, il re Vittorio Emanuele III taglia il nastro della Milano-Varese (primo tratto degli 84 km della Milano-Laghi completata un anno dopo) sulla Lancia guidata dal progettista, l'ingegner Piero Puricelli, la platea è gremita di curiosissimi osservatori internazionali. Subito dopo, la consulenza di Puricelli verrà richiesta da mezza Europa: per molto tempo, e in molte lingue diverse,

per indicare l'autostrada si usò solo il termine italiano, non tradotto.

La propaganda del regime, naturalmente, diede grande risalto a quella che veniva presentata come la diretta discendente delle grandi strade consolari romane. E in meno di 10 anni, con un sistema di concessioni a privati sovvenzionate dallo Stato, si costruirono 458 km di autostrade (tra le principali, la Milano-Bergamo, la Napoli-Pompei, la Roma-Ostia, la Padova-Mestre e la Torino-Milano).

L'aspetto di queste arterie extraurbane era molto diverso da quello moderno: si trattava di strade a due corsie - il cui pedaggio si pagava in apposite aree di sosta - con la sede in lastre di cemento larga 8 metri. Ma erano comunque sufficienti per i flussi di traffico dell'epoca. Anzi: erano sovradimensionate. Infatti, complici anche gli effetti della crisi del '29 e le sanzioni dopo la guerra d'Etiopia, il modello dimostrò presto la sua insostenibilità finanziaria. Così prima della fine degli anni Trenta, con largo anticipo sui contratti di concessione ai privati (regolati sui cinque

14 Secondo alcuni il primato andrebbe alla AVUS (*Automobil Verkehrs und Übungs-Straße*, in italiano *Strada per il traffico (V) e per le prove (U) delle Automobili*), inaugurata nel 1921 a Berlino. Ma la AVUS risultava soprattutto una pista di prova, lunga appena 10 km, mentre la Milano-Laghi nasceva come vera e propria arteria extraurbana.

lustri), lo Stato riscattò quasi l'intera rete. Restarono fuori dal suo controllo diretto solo la Milano-Torino, la Napoli-Pompei e

la Padova-Mestre, le uniche tratte con una redditività sufficiente.

V.2.2 DOPO LA GUERRA

Esauritasi con il conflitto la spinta data al settore nel corso del Ventennio, sarà solo negli anni del boom – con l'avvio della motorizzazione di massa – che l'Italia si doterà di una vera rete autostradale. Rete che rivestirà, come era accaduto per le ferrovie all'indomani dell'unità nazionale, il ruolo simbolico e reale allo stesso tempo di ammodernatore per il paese.

Nel '46, dalle ceneri dell'AASS, l'Azienda Autonoma Statale della Strada - che gestiva la rete stradale italiana dal 1928 - nasce l'ANAS (dal '61, "Azienda nazionale autonoma delle strade"). Quest'ultima, sotto il completo controllo del Tesoro, gestirà la rete italiana di interesse nazionale. Quattro anni dopo, nell'ambito dell'IRI, viene costituita la *Società Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa*, il cui primo progetto sarà la costruzione dell'Autostrada del Sole.

Dopo di che, i passaggi chiave sono due: nel '55 la "*Legge Romita*" (con 100 miliardi di stanziamento in 10 anni) e nel '61 il "*Piano Zaccagnini*" (1.000 miliardi). La prima pianificava la costruzione delle nuove autostrade (dette "di seconda generazione" per distinguerle da quelle realizzate prima del conflitto) e aveva al centro il progetto dell'Autostrada del Sole (che era stato elaborato da Italcementi, Agip, Fiat e Pirelli). La seconda, invece, precisava il piano infrastrutturale e, soprattutto, aumentava considerevolmente la presenza diretta dello Stato attraverso una modifica della normativa e il controllo dell'IRI.

I 755 km dell'Autostrada del Sole, cominciati il 19 maggio del '56, furono completati abbastanza rapidamente: nel '59 si inaugurò la Milano-Bologna, nel '60 la Bologna-Firenze, nel '62 la Roma-Napoli e nel '64 il tratto toscano mancante.

Ci si accorse troppo tardi che i progetti realizzativi non avevano tenuto conto dei rapporti con la viabilità ordinaria nei territori: oggi ne paghiamo il prezzo, in termini di forti criticità sia nella connettività che nell'accessibilità. Ma all'epoca si continuò a costruire a ritmi vertiginosi, rispetto al resto del continente, e il 'gap' infrastrutturale fu presto colmato. A metà degli anni Settanta la rete autostradale italiana diventa per estensione la seconda in Europa, subito dopo la Germania, superando i 5mila km: il doppio di quella francese e due volte e mezzo quella britannica.

Proprio nel '75, però, questo processo rallenta in modo vistoso e in molti casi si blocca del tutto. Le cause furono molteplici: da quelle politiche, con le polemiche sullo squilibrio Nord-Sud che le nuove infrastrutture avrebbero accresciuto invece di diminuire, a tutte le diverse criticità prodotte dalla crisi petrolifera del '73.

A monte di tutto c'era però la cronica situazione di deficit finanziario delle autostrade, che costrinse lo Stato a due grandi interventi di salvataggio, seguiti da un più stretto controllo gestionale: nel '68 per le concessionarie a capitale pubblico, nel '71 per quelle a capitale privato.

Nel '75 iniziano comunque i lavori per il traforo stradale del Frejus che viene consegnato 5 anni dopo e a cui farà seguito, nell'84, l'apertura della galleria del Gran Sasso sulla L'Aquila-Teramo. Nel 1982, il varo del *Piano Decennale per la Viabilità di Grande Comunicazione* (Legge 531/1982) segna la ripresa degli investimenti e il superamento dello stop di sette anni prima. Nell'87, *Società Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa* viene quotata in Borsa: inizia un percorso che porterà prima alla privatizzazione (1999), quindi alla riorganizzazione nel 2003, quando le attività vengono conferite a tre diverse altre società. Il 'core business' andrà ad *Autostrade per l'Italia Spa*, che ha in concessione l'Autostrada del Sole ed è tuttora il gestore privato principale della rete con quasi metà del kilometraggio totale.

Nel 2002 era intanto stata costituita la società *Autostrade Spa* che incorporerà la *Società*

Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa e verrà quotata al suo posto alla Borsa Valori di Milano. Nel 2007 il cda di *Autostrade Spa* approva il cambio di denominazione in *Atlantia Spa*, controllata dal gruppo Benetton tramite la holding di famiglia *Edizioni Srl*.

Attualmente l'ANAS gestisce direttamente solo 900 dei 6.631 km della rete autostradale nazionale: fondamentalmente il Grande Raccordo anulare di Roma, l'A3 Salerno-Reggio Calabria e in Sicilia l'A29 Palermo-Mazara del Vallo e l'A19 Palermo-Catania.

Tutto il resto è assegnato in concessione: *Autostrade per l'Italia Spa* ha la fetta più grande, con 2.854 km in gestione fino al 2038, mentre i circa 2.900 km rimanenti sono divisi tra 24 diverse altre società.

