

Paese che negli anni '90 non ha costituito nessuna struttura a supporto del processo di miglioramento della sicurezza stradale e non si è dotata di alcuno strumento di indirizzo, pianificazione, programmazione e coordinamento. Questa assenza ha pesato in modo decisivo sullo scadimento relativo e assoluto della sicurezza stradale nel nostro Paese.

Il quadro sopra delineato si è modificato solo alla fine degli anni '90 quando la legge 144/99 ha previsto l'istituzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e, successivamente, quando è stata costituita la *"Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale"* (2001) e, quando il CIPE ha approvato il *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (2002).

C) UN MODELLO INTERPRETATIVO NON COMPLETAMENTE EFFICACE

Il terzo fattore che ha concorso a determinare l'evoluzione regressiva degli anni '90 riguarda un fattore squisitamente culturale: il modello concettuale e interpretativo della sicurezza stradale.

Secondo il modello interpretativo dominante gli incidenti stradali sono determinati in misura preponderante da comportamenti di guida disattenta o trasgressiva.²⁷ Si tratta tuttavia di un modello interpretativo inadeguato in quanto da un lato dietro ogni incidente c'è sicuramente un comportamento di guida carente ma dall'altro lato, a fronte di comportamenti di guida che ignorano in modo ricorrente i limiti di velocità, le distanze di sicurezza, la necessità di non usare il telefono cellulare mentre si è alla guida e di non guidare quando si è particolarmente stanchi, etc. non si registra una distribuzione degli incidenti relativamente omogenea sul territorio o per tratta stradale o per tipo di mezzo di trasporto utilizzato. **Gli incidenti con morti e feriti, in Italia come negli altri Paesi, tendono a concentrarsi, anno dopo anno, su un numero ridotto di tratte stradali e sempre sulle stesse, in alcuni territori e sempre gli stessi, in alcune fasce orarie e su alcune modalità di trasporto, sempre le stesse.**²⁸

La maggior parte dei Paesi che possono vantare tassi di mortalità nettamente inferiori a quello italiano affronta il problema della sicurezza uti-

giorni 25 e 26 Ottobre 2004. L'analisi si basa su una rilevazione tramite questionario e i risultati sono stati pubblicati in: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Commissione europea, *"Road safety in Europe."*, RST, Roma, 2005.

²⁷ Solitamente si sostiene che il 90% degli incidenti stradali sia determinato da questo tipo di cause. In poco meno del 10% degli incidenti la causa è da ricercare nello stato della strada e nelle restanti minime frazioni (1% - 2%) nello stato del veicolo.

²⁸ L'addensamento di incidenti e vittime in particolari tratte stradali e in particolari territori è trattata più avanti nel capitolo 4, *"Profili territoriali"*.

lizzando modelli interpretativi più complessi che vedono l'incidente stradale, specialmente l'incidente stradale grave con feriti o morti, come il risultato della combinazione di diversi fattori di rischio: la disattenzione del conducente (o la sua stanchezza o la sua disponibilità a trasgredire le norme di sicurezza stradale), lo stato della strada, lo stato del traffico, il tipo di mezzo di trasporto utilizzato, etc. Secondo questo più evoluto ed efficace modello interpretativo, la sicurezza (o insicurezza) stradale è il risultato di una complessa combinazione di fattori di diversa natura. Più in particolare, in un contesto caratterizzato da una larga diffusione di comportamenti di guida scarsamente coerenti con i parametri della sicurezza stradale, gli incidenti stradali si concentrano laddove sono presenti anche **fattori di rischio aggiuntivi, connessi alle condizioni della strada, al traffico, al tipo di veicolo, etc.** A tale proposito sembra opportuno ricordare che la stessa Commissione europea nel terzo programma europeo per la sicurezza stradale, *"Dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010: una responsabilità condivisa"* individua una *"insufficienza di protezione offerta dai veicoli in caso d'urto"* e prosegue asserendo che: *"L'analisi degli incidenti mostra che se tutte le automobili fossero concepite per offrire, in caso di incidente, una protezione equivalente a quella offerta dalle migliori della loro categoria, la metà delle lesioni mortali e invalidanti potrebbero essere evitate"*.²⁹

Per quanto riguarda i rischi connessi allo stato della rete stradale si nota invece che un'analisi accurata della distribuzione degli incidenti con vittime evidenzia divari di mortalità e ferimento estremamente elevati e stabili. In particolare alcune recenti indagini a supporto delle scelte di programmazione regionale e locale in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale hanno condotto a risultati di rilevante interesse ai fini della comprensione delle cause dell'incidentalità stradale. A titolo puramente esemplificativo si nota che in Lombardia si rileva un divario territoriale (comunale) di tassi di mortalità e ferimento di oltre 40 volte. Il dato, riferito ad un periodo quinquennale, mostra che se da un lato abbiamo territori comunali dove gli incidenti stradali determinano tassi di mortalità superiori a 30 morti e a 1.000 feriti per 100.000 abitanti, dall'altro esiste un esteso gruppo di comuni (oltre 500) dove gli incidenti stradali non hanno mai determinato un decesso nel corso degli ultimi cinque anni e un numero, ovviamente più ristretto, di comuni dove gli incidenti stradali non hanno determinato alcuna vittima in assoluto, sempre negli ultimi cinque anni.

²⁹ Commissione delle Comunità europee, Terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, Bruxelles, 14.5.2003, def.

Allo stesso modo, la rete stradale registra livelli di rischio estremamente diversificati sia per quanto riguarda l'insieme delle strade, sia – cosa ben più rilevante – **all'interno della stessa strada**. In particolare, su un ampio numero di strade ad elevato rischio si passa da tratte che negli ultimi cinque anni hanno registrato ogni anno non meno di 2 morti e diverse decine di feriti per chilometro a tratte, immediatamente contigue, dove negli ultimi cinque anni non si sono mai verificati incidenti con morti e feriti.³⁰ In queste condizioni spiegare l'incidentalità con i comportamenti individuali significherebbe anche affermare che la popolazione di un comune è tutta prudente e rispettosa delle regole della sicurezza stradale mentre la popolazione del comune accanto è massimamente imprudente e trasgressiva o che gli utenti di una stessa strada, in una determinata chilometrica ignorano tutte le regole della prudenza e della sicurezza e nei chilometri successivi sono così prudenti e rispettosi delle regole da non generare mai incidenti stradali con morti o feriti. I limiti di un siffatto modello interpretativo sono del tutto intuitivi. Sembra invece più adeguato ed efficace ritenere che in quei territori, in quelle tratte stradali che registrano picchi di incidentalità e raccolgono la gran parte delle vittime, ai diffusi comportamenti imprudenti e trasgressivi **si sommino fattori di insicurezza locali che alzano il livello di rischio e determinano un livello di probabilità di incidente molto più elevato**.

Il modello interpretativo tradizionale entra, dunque, rapidamente in crisi quando si tratta di spiegare non già una generica incidentalità, astratta da qualunque contesto territoriale, infrastrutturale o di mobilità, ma l'incidentalità specifica che si verifica in una strada, in un territorio comunale o provinciale, in una regione o in un intero Paese. Le verifiche empiriche indicano come sia opportuno mirare le politiche di miglioramento della sicurezza stradale non solo sugli utenti della strada, ma anche sulla qualità delle strade, sul tipo di traffico, sulla composizione modale del traffico, indicano, in sostanza, come sia opportuno **costruire un sistema di mobilità che sia in grado di "tollerare gli errori dei conducenti"**.

Infine, si nota che il modello interpretativo tradizionale, deriva sostanzialmente **dall'esame delle circostanze degli incidenti stradali indicate dalla polizia stradale che non può e non deve tenere conto dei fattori generali e strutturali legati al sistema infrastrutturale o alla configura-**

³⁰ Si veda quanto riportato in: Regione Lombardia, *"Lo stato della sicurezza stradale in Lombardia"*, RST, 2004.

zione della mobilità ma mira ad individuare responsabilità soggettive, tende cioè a rilevare le componenti di rischio legata ai comportamenti di guida individuali.

2.3.2 FATTORI E CARATTERI DEL NUOVO PROCESSO DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

Per quanto riguarda i probabili fattori che hanno riavviato il processo di miglioramento nel luglio del 2003 le modalità e i tempi del miglioramento suggeriscono che la causa di gran lunga più probabile sia costituita dalle modifiche apportate al quadro normativo nazionale (revisione del Codice della Strada), con particolare riferimento all'introduzione della patente a punti.

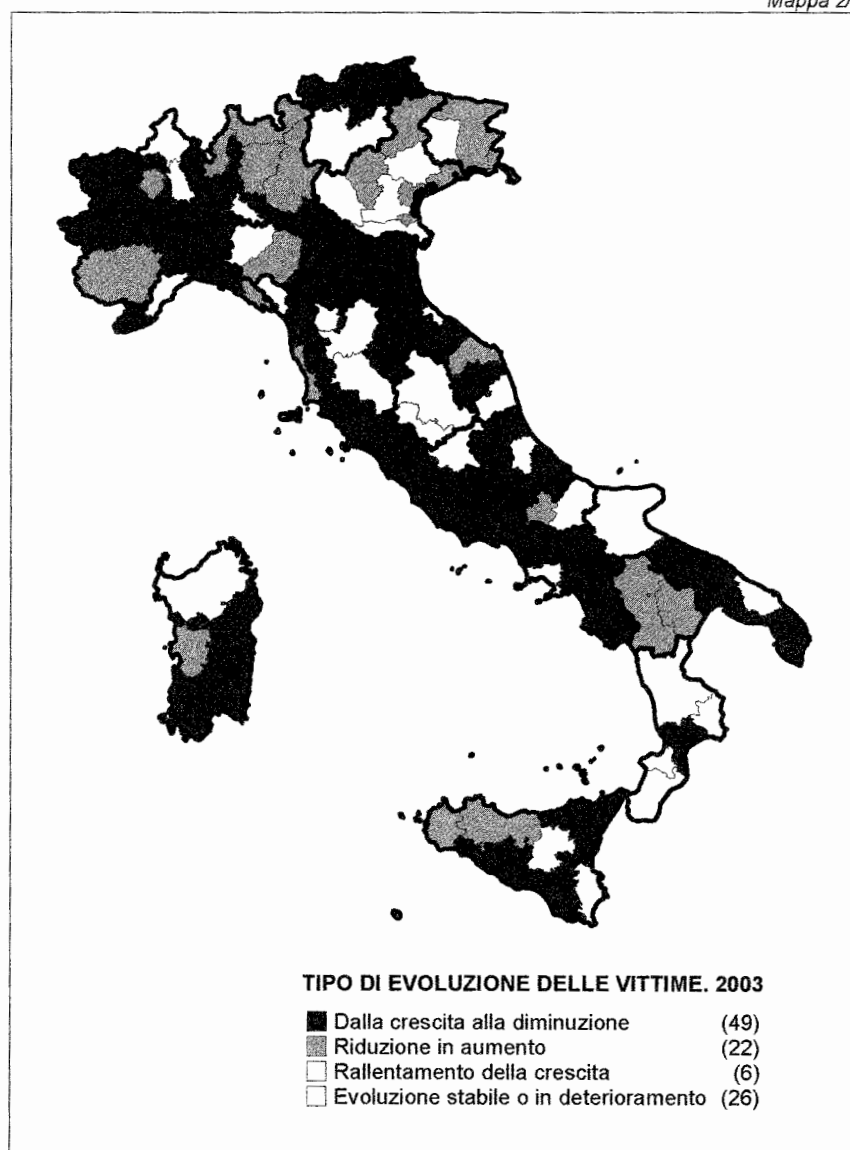
A tale proposito occorre infatti considerare che l'inversione dell'evoluzione (dalla crescita alla riduzione del numero di vittime degli incidenti stradali) si è manifestata **simultaneamente** su quasi tutto il territorio nazionale, con pochissime eccezioni. In particolare:

- in 49 territori provinciali si passa da un andamento delle vittime in crescita ad un andamento in riduzione;
- in altre 22 province che già registravano una riduzione di vittime nel periodo precedente, si registra una intensificazione di tale riduzione;
- in ulteriori 6 province il processo di crescita delle vittime rallenta vistosamente.

Nel complesso in 77 province che raccolgono circa il 78% della popolazione italiana (oltre 45,3 milioni di abitanti) e l'80% del danno sociale determinato dagli incidenti stradali, si registra un **intenso e simultaneo miglioramento della sicurezza stradale nel 2003**. (mappa 2/1)

Tale miglioramento, ha inoltre un carattere di assoluta generalità: riguarda sia la mobilità su strade extraurbane sia quella su sistemi viari urbani, sia le grandi aree urbane che le aree costituite da strutture insediative di minori dimensioni. In sostanza, il miglioramento della sicurezza stradale non ha alcuna caratterizzazione geografica o di tipologia di mobilità o di tipo di struttura territoriale. L'unica, rilevante, differenziazione riguarda le modalità di spostamento.

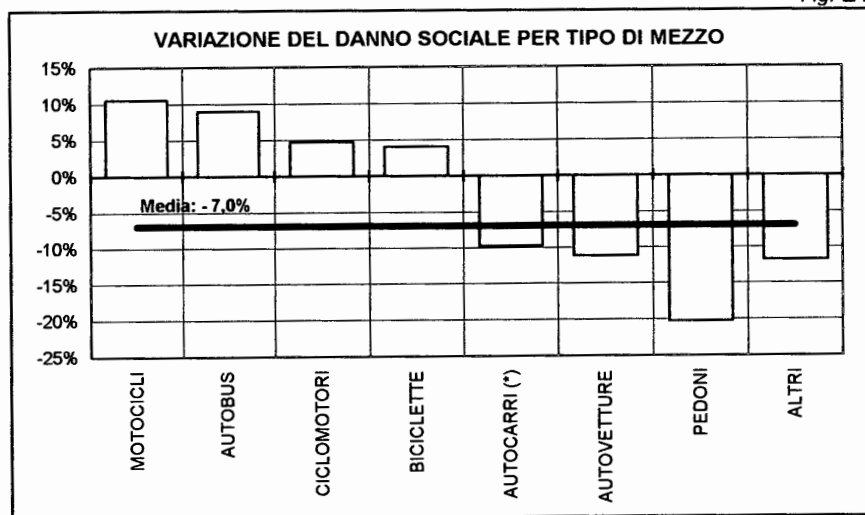
Mappa 2/1



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Il miglioramento riguarda infatti solo le autovetture e i mezzi di trasporto delle merci mentre risultano esclusi dal miglioramento i motocicli (che nel corso del 2003 hanno registrato un aumento di 112 morti (+13,0%) e 3.511 feriti (+9,4%), i ciclomotori che nel corso del 2003 hanno registrato un aumento di 39 morti (+9,5%) e 1.649 feriti (+3,8%), i mezzi di trasporto passeggeri (+ 6 morti, pari a +35,3%; +119 feriti, pari a +6,2%), i ciclisti (+7 morti, pari a +2,2% e + 515 feriti, pari a +0,5%). Per quanto riguarda i pedoni si registra un'evoluzione divergente, con una forte riduzione di morti (- 426, pari a -35,9%), un leggero incremento di feriti (+21, pari a +0,1%), ma nel complesso, in termini di costo sociale, questo comparto di mobilità registra il più intenso miglioramento. (Fig. 2/7)

Fig. 2/7

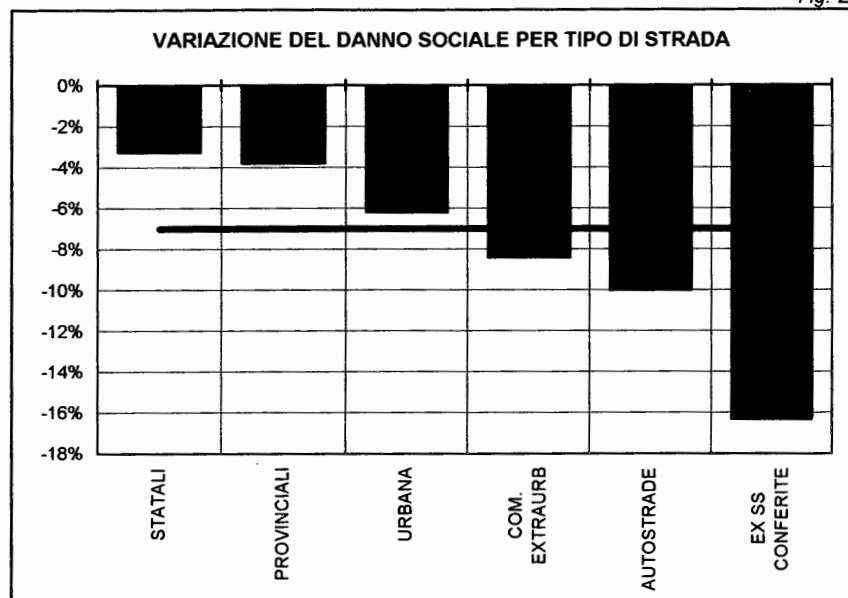


Elaborazioni RST su dati ISTAT

Sembra, dunque, che sia rimasta esclusa dal processo di miglioramento la componente degli spostamenti su veicoli a due ruote (ciclisti, ciclomotori, motocicli) e il trasporto pubblico: tutte modalità di spostamento tipicamente, o, prevalentemente, urbane. I motivi di questa forte divergenza di effetti dovranno essere accuratamente analizzati nei prossimi mesi alla luce di indagini e rilevazioni specifiche poiché è del tutto evidente che senza un'adeguata comprensione di questo fenomeno sarà difficile ridurre una importante componente di incidentalità, quella degli utenti deboli.³¹

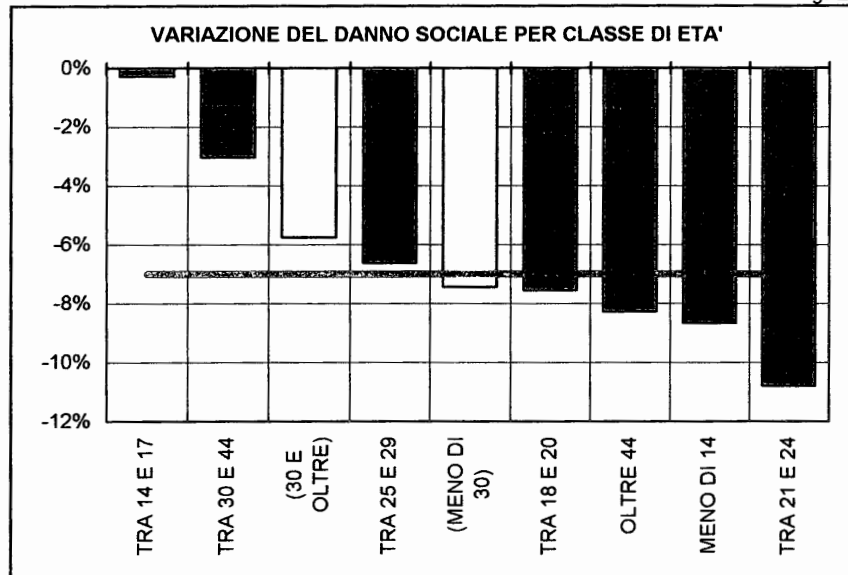
³¹ Così vengono indicati nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale i cittadini che si spostano sui mezzi o con modalità che offrono scarse o nulle protezioni in caso di impatto: pedoni, ciclisti, conducenti di veicoli a due ruote a motore. La commissione europea indica lo stesso insieme con il termine di "vulnerable users".

Fig. 2/8



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 2/9



Elaborazioni RST su dati ISTAT

2.4 I MIGLIORAMENTI DEL BIENNIO 2003-2004 E L'OBIETTIVO DI DIMEZZAMENTO DELLE VITTIME STRADALI

I progressi di sicurezza conseguiti nel biennio 2003 – 2004 rendono sicuramente più vicino l'obiettivo comunitario di ridurre della metà il numero delle vittime degli incidenti stradali ma rendono anche certo il suo raggiungimento? Premesso che l'obiettivo del dimezzamento delle vittime degli incidenti stradali riferito alla situazione italiana e misurato a partire dal 2002,³² comporta la **riduzione del numero di morti da 6.739 a 3.400 e del numero di feriti da 341.660 a 171.000**, per valutare concretamente la possibilità di raggiungere tali obiettivi sembra opportuno svolgere due considerazioni.³³

Tenendo presente che nel biennio 2003-2004 è già stata realizzata una riduzione di 1.600 morti e di 50.000 feriti, nei sei anni compresi tra il 2005 e il 2010 **è necessario ridurre le vittime degli incidenti stradali di ulteriori 1.800 morti e 120.00 feriti** (mediamente, -300 morti e -20.000 feriti ogni anno).

Data la natura straordinaria della riduzione di vittime (che, come indicato nel precedente paragrafo, è legata alla revisione del meccanismo sanzionatorio e di alcune regole della circolazione) non appare credibile che nei prossimi anni si verifichino “spontaneamente” riduzioni delle vittime degli incidenti stradali di intensità paragonabile a quella che ha caratterizzato il biennio 2003-2004. Per proseguire il processo di miglioramento occorre realizzare nuove misure e nuovi interventi che compensino la maggiore esposizione al rischio determinata dagli aumenti di mobilità su strada e migliorino ulteriormente i livelli di sicurezza fino a determinare una riduzione delle vittime degli incidenti stradali.

Nel del 2003 e nel 2004 si sono registrate riduzioni dell'ordine dello 11% annuo per quanto riguarda il numero di morti e del 7% annuo per quanto riguarda il numero di feriti. Tali valori potranno essere raggiunti nuovamente solo in presenza di interventi e misure che abbiano un impatto nella sicurezza stradale analogo a quello della patente a punti. Senza un'azione specifica di elevato impatto e a scala nazionale non appare credibile ipotizzare tassi di riduzione anche solo prossimi a quelli appena indicati. Esaurito l'effetto diretto delle modifiche del codice della strada la riduzione del numero di vittime si è attestata, infatti, su un più modesto 3% annuo (sia per il numero di morti che per il numero di feri-

³² Il 2002 è anno di approvazione del suddetto programma europeo per la sicurezza stradale, nonché del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*.

³³ Gli obiettivi vengono deliberatamente indicati con valori approssimati alle centinaia per il numero di morti e alle migliaia per il numero di feriti.

ti), tale riduzione potrebbe essere grossolanamente indicata come una possibile tendenza migliorativa di medio periodo legata all'evoluzione della cultura della sicurezza stradale indotta dall'aggiornamento del Codice della Strada e dall'avvio della realizzazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

In relazione a tali schematiche considerazioni si possono definire quattro ipotesi evolutive del numero di vittime, con l'avvertenza che **non si tratta di previsioni** ma di riflessioni quantitative finalizzate unicamente a valutare il rapporto tra il sentiero evolutivo che occorre seguire per raggiungere gli obiettivi (*sentiero obiettivo*) e alcune evoluzioni tipo. In particolare sembra utile valutare quattro possibili evoluzioni tipo:

- a) un'evoluzione tendenziale, costituita dalla proiezione fino al 2010 del tasso di riduzione di vittime rilevato nel secondo semestre 2004 (circa -3% annuo);
- b) un'ipotesi evolutiva estensiva, dove il tasso di riduzione tendenziale delle vittime è aumentato del 50%;
- c) un'ipotesi evolutiva restrittiva (prudente), dove il tasso di riduzione tendenziale delle vittime è ridotto del 50%;
- d) una ipotesi evolutiva del tutto astratta (spudoratamente ottimistica), dove si ipotizza che lo straordinario tasso di riduzione determinatosi a seguito dell'aggiornamento del quadro normativo, si mantenga inalterato dal 2004 fino al 2010.³⁴

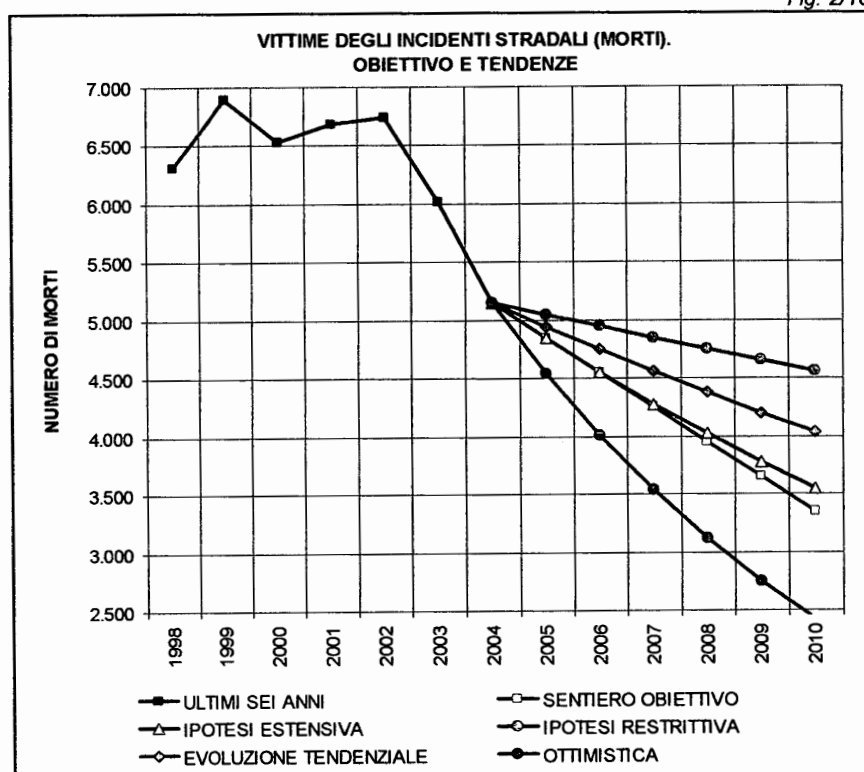
Secondo **l'ipotesi tendenziale**, per il 2010 si possono attendere circa 4.000 morti e poco meno di 250.000 feriti, valori decisamente lontani dall'obiettivo (3.400 morti e 171.000 feriti). **L'ipotesi restrittiva**, più prudente, indica un numero finale di vittime, sempre all'anno 2010, ancora superiore (4.500 morti e 270.000 feriti). **L'ipotesi estensiva** (che assume un senso concreto solo se viene posto in essere un sistema di misure e azioni per la sicurezza stradale che sia consistente, innovativo e decisamente efficace) ci conduce abbastanza vicino ad uno dei due obiettivi (il numero di morti atteso per il 2010 risulta pari a 3.500 contro un valore obiettivo di 3.400) ma non altrettanto vicino all'obiettivo di dimezzamento dei feriti (il numero di feriti atteso per il 2010 risulta essere pari a 220.000 contro un obiettivo di 171.000).

Solo per completezza – e per fornire un astratto riferimento – si indica che ipotizzando che per i prossimi sei anni le vittime si riducano ad un tasso pari a quello registrato nel secondo semestre del 2003 e nel primo semestre del 2004, il numero atteso di vittime degli incidenti stradali ri-

³⁴ Le stime relative all'andamento delle vittime degli incidenti stradali nel 2004 già indicano come questa ipotesi, nel secondo semestre del 2004, non si sia verificata.

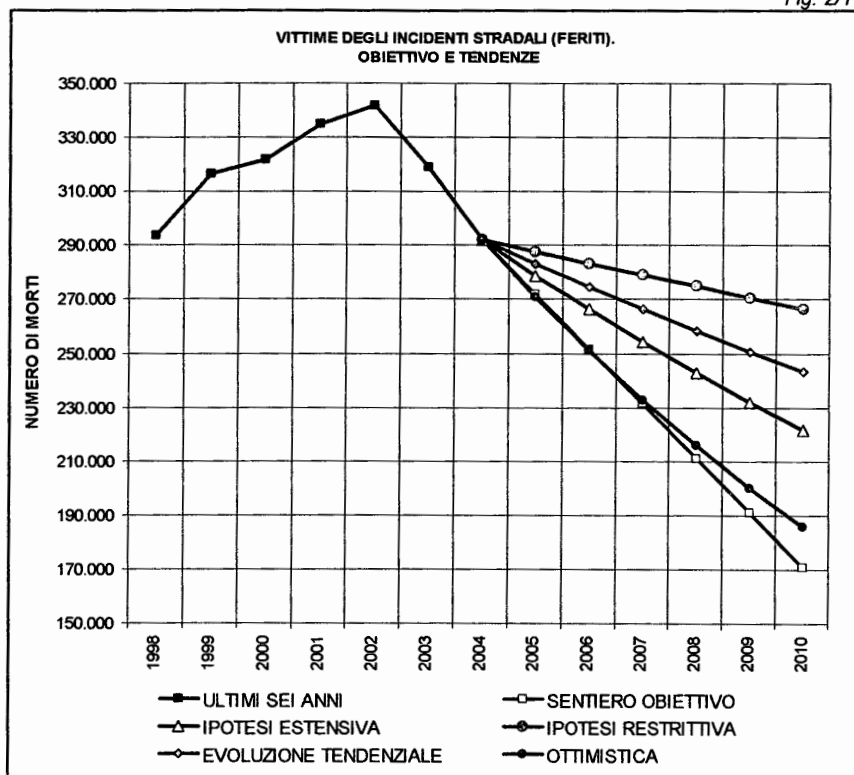
sulta inferiore a quello obiettivo. In particolare in tale, astrattissima, ipotesi il numero di morti atteso per il 2010 è pari a 2.500 contro un obiettivo di 3.400 e il numero di feriti atteso è pari a 190.000 contro un obiettivo di 171.000. (figure 2/10 e 2/11)

Fig. 2/10



Elaborazioni RST su dati ISTAT e Polstrada

Fig. 2/11



Elaborazioni RST su dati ISTAT e Polstrada

In definitiva, **il raggiungimento degli obiettivi indicati del terzo programma europeo per la sicurezza stradale, anche alla luce dei recenti e straordinari progressi, non appare affatto impresa di scarso impegno poiché:**

- a) per dimezzare il numero di morti per incidenti stradali entro il 2010 occorre raddoppiare il tasso di riduzione registrato nel secondo semestre del 2004 realizzando mediamente una riduzione annua percentuale del 6% (il che implica una riduzione media nel periodo di circa 300 morti ogni anno) laddove nel secondo semestre 2004 non si è andato oltre una riduzione del 3%;
- b) per dimezzare il numero di feriti occorre rendere stabile la straordinaria riduzione verificatasi nel secondo semestre del 2003 e nel primo semestre del 2004 riducendo il numero di feriti di circa 20.000 unità ogni anno.

Si consideri infine che **tutte le ipotesi formulate**, tranne, forse, quella restrittiva **implicano lo sviluppo di un efficace sistema di azioni mirate a ridurre i fattori di rischio e migliorare i livelli di sicurezza stradale che si sviluppa con continuità per il periodo**. L'esame dell'evoluzione del numero delle vittime degli incidenti stradali e delle politiche per la sicurezza stradale nei Paesi sviluppati mostra infatti con grande chiarezza come il conseguimento di rilevanti e durature riduzioni delle vittime degli incidenti stradali (oltre il 5% annuo) sia raggiungibile solo in presenza di ampie e vigorose politiche di sicurezza, sostenute da adeguate strutture, da un'efficiente strumentazione e da consistenti risorse finanziarie e professionali.

3 IL SETTORE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

3.1 DIMENSIONI ECONOMICHE DEL COMPARTO DEI TRASPORTI

Il miglioramento della sicurezza stradale riguarda tutto il Paese - i cittadini, i diversi livelli di governo, le rappresentanze sociali ed economiche, il sistema delle imprese - ma interagisce più direttamente e profondamente con il comparto dei trasporti e delle infrastrutture. Questo eterogeneo aggregato comprende cinque settori di attività:

- la fabbricazione di mezzi di trasporto;
- la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture stradali;
- il commercio, la riparazione, la manutenzione e la gestione dei mezzi di trasporto;
- i servizi di trasporto merci;
- i servizi di trasporto passeggeri.

Ovviamente, anche altri settori di attività - come quello dei servizi sanitari, dei servizi di prevenzione, controllo e repressione, della amministrazione della giustizia, etc. - contribuiscono a determinare la configurazione della sicurezza stradale. In alcuni Paesi³⁵ si è cercato di creare un bilancio complessivo di tutte queste attività, rapportandolo poi all'incidentalità e alle diseconomie dirette e indirette da questa generate con l'obiettivo di analizzare il rapporto tra mezzi impiegati e risultati conseguiti. I benefici di un'analisi di questo genere ai fini della individuazione delle priorità e delle linee di intervento che, a parità di risorse complessivamente impegnate, consentono di raggiungere i maggiori risultati, sono del tutto evidenti.

Il nostro Paese non è nelle condizioni di costruire un bilancio economico di tale natura ma quello illustrato di seguito rappresenta una prima approssimazione, resa possibile dalle analisi e dai risultati contenuti nel *"Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. 2004"*³⁶ che, in massima misura, costituisce la fonte del presente capitolo.

³⁵ Per tutti citiamo la Francia dove il miglioramento della sicurezza stradale costituisce una delle quattro priorità nazionali e dove, su impulso del Presidente della Repubblica, è stato costituito un coordinamento di sette ministeri, presieduto dal primo ministro. Il coordinamento ha costruito il bilancio economico e sociale complessivo della *"insicurezza stradale"* utilizzandolo per dar conto al Parlamento francese delle azioni poste in essere e dei risultati conseguiti. Ovviamente, la realizzazione di questo complesso documento, è stata resa possibile dalla intensa e sistematica attività di una struttura nazionale specificamente dedicata alla sicurezza stradale, la INRETS.

³⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale per i Sistemi Informativi e la Statistica, *"Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti"*, Roma, 2004.

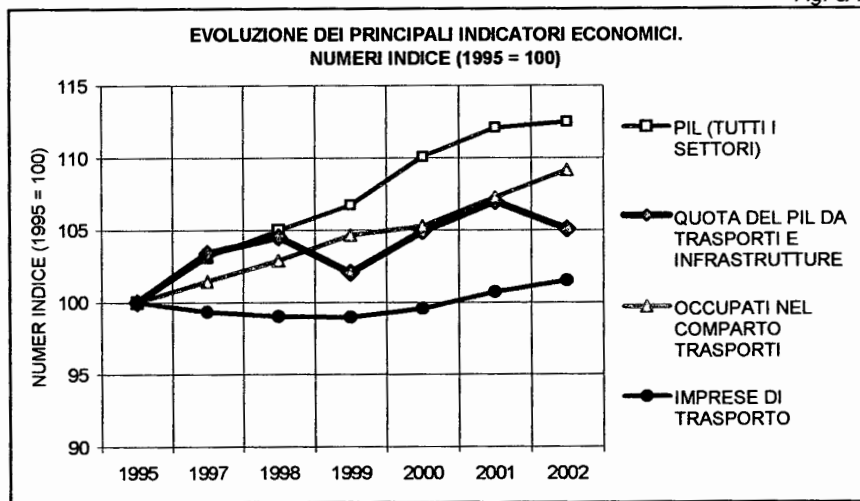
3.2 CONTRIBUTO DEL SETTORE AL PIL, ALL'OCCUPAZIONE E AL SISTEMA DELLE IMPRESE

3.2.1 TRASPORTI E INFRASTRUTTURE IN GENERALE

Il comparto delle infrastrutture e dei trasporti (fabbricazione di mezzi di trasporto; costruzione e manutenzione delle reti infrastrutturali; commercio, riparazione, manutenzione e gestione dei mezzi di trasporto; servizi di trasporto merci; servizi di trasporto passeggeri) ha generato, nel 2002, circa l'**8,2% del PIL nazionale**, con un andamento che, nell'ultimo quinquennio, è risultato leggermente calante (dall'8,8% all'8,2%). La riduzione della quota di PIL generata dal comparto non è determinata da una riduzione del valore aggiunto, che in valori costanti (Eurolire 1995) passa da 83.860 milioni di Euro nel 1997 a 85.202 milioni di Euro nel 2002, ma da una crescita del comparto più lenta di quella media del sistema economico nel suo complesso.

L'occupazione del comparto risulta pari a 2.268.000 unità (il 9,4% delle unità di lavoro nel complesso), con un andamento leggermente crescente in termini assoluti e sostanzialmente stabile in termini di quota sul complesso degli occupati. Le imprese attive che operano nel comparto dei trasporti sono 187.500 (con una dinamica in leggera crescita) e rappresentano il 3,5% delle imprese attive nel nostro Paese.³⁷ (fig. 3/1)

Fig. 3/1



Elaborazione RST su dati del CNIT 2004

³⁷ Tutti i dati sono desunti dal "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. 2004" elaborato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tab. 3/1

VALORE AGGIUNTO AI PREZZI DI MERCATO							
Valori in miliardi di Euro lire 1995							
	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
PRODOTTO INTERNO LORDO	923,1	952,1	969,1	985,3	1.016,2	1.034,5	1.038,4
FABBRICAZIONE MEZZI DI TRASP.	11,6	11,4	11,3	11,2	11,5	10,9	9,8
COSTRUZ. E MANUT. INFRASTRUTTURE (*)	9,1	9,3	9,3	9,4	9,7	10,1	10,1
COMMERCIO E GESTIONE MEZZI	20,3	21,0	21,5	21,0	20,7	20,7	20,8
TRASPORTO MERCI (*)	23,8	25,2	25,5	24,5	25,6	27,3	27,3
TRASPORTO PASSEGGERI (*)	2,9	2,7	2,7	2,6	2,8	2,8	2,7
COMPARTO NEL COMPLESSO	81,1	83,9	84,8	82,8	85,1	86,8	85,2
QUOTA SUL PIL	8,8%	8,8%	8,7%	8,4%	8,4%	8,4%	8,2%
OCCUPATI NEL COMPARTO (000)	2.172	2.204	2.235	2.273	2.287	2.330	2.371
IMPRESE ATTIVE (000)	184,7	183,5	182,9	182,8	183,9	186,0	187,5

(*) Valori stimati

Elaborazione RST su dati del CNIT 2004

3.2.2 TRASPORTI SU STRADA E INFRASTRUTTURE VIARIE

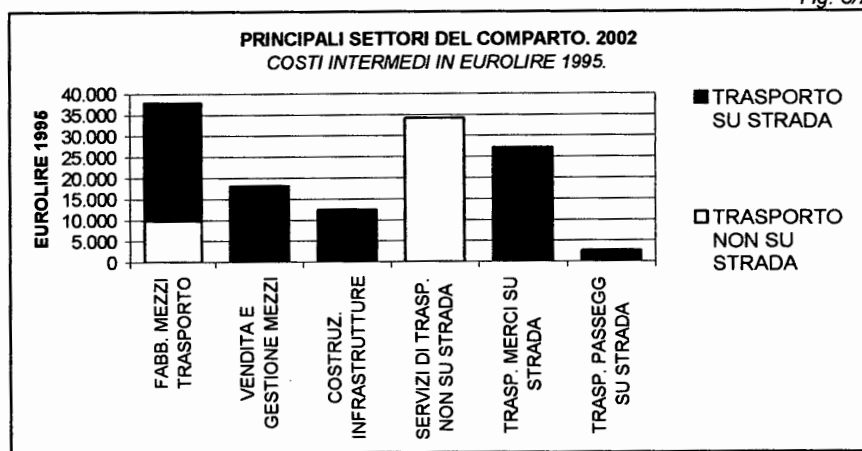
Le attività che riguardano esclusivamente il trasporto su strada generano una quota di PIL solo leggermente inferiore: il 6,5%, con un andamento nell'ultimo quinquennio del tutto analogo a quello del comparto dei trasporti in generale (dal 6,9% al 6,5%). Anche in questo caso la dinamica discendente non è determinata da una contrazione in termini assoluti ma da una crescita più lenta di quella del sistema economico complessivo. Il comparto del trasporto su strada passa infatti da **65.885 a 67.540 milioni** di Euro lire (in valori costanti 1995).

Le unità di lavoro presenti nel comparto dei trasporti su strada (compresa la costruzione delle reti infrastrutturali) risultano essere 1.819.000 (il 7,5% delle unità di lavoro complessive). Sul versante dell'occupazione si registra una dinamica crescente sia in termini assoluti (da 1.684.000 a 1.819.000) sia in termini di quota sull'occupazione complessiva (da 7,3% al 7,5%).

Infine, le imprese di trasporto attive nel comparto dei trasporti su strada risultano essere circa 155.000, con una dinamica leggermente regressiva sia in termini assoluti (da 162.000 a 155.000 unità) sia in termini di quota sul totale (dal 3,4% al 3,1%). La contrazione del numero delle imprese combinata con l'aumento degli occupati indica un leggero ma progressivo incremento della dimensione media delle imprese.

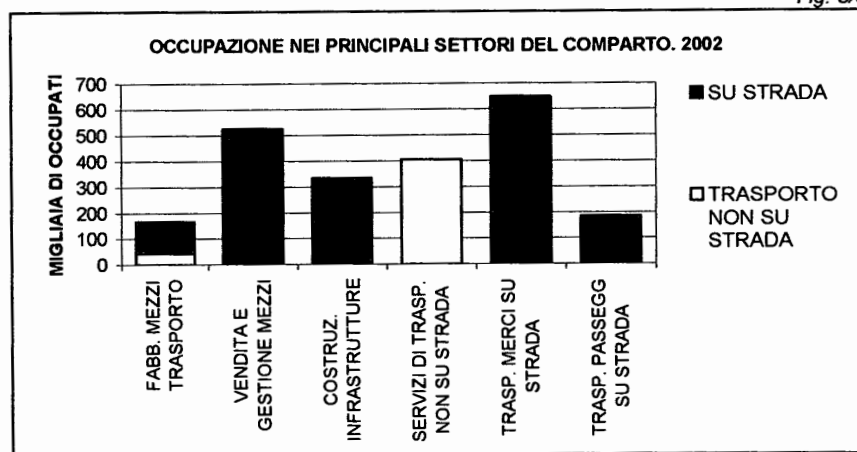
Di seguito si riporta la composizione del comparto per settori di attività sia in termini di costi intermedi, sia in termini di unità di lavoro. (figure 3/2 e 3/3)

Fig. 3/2



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Fig. 3/3



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004