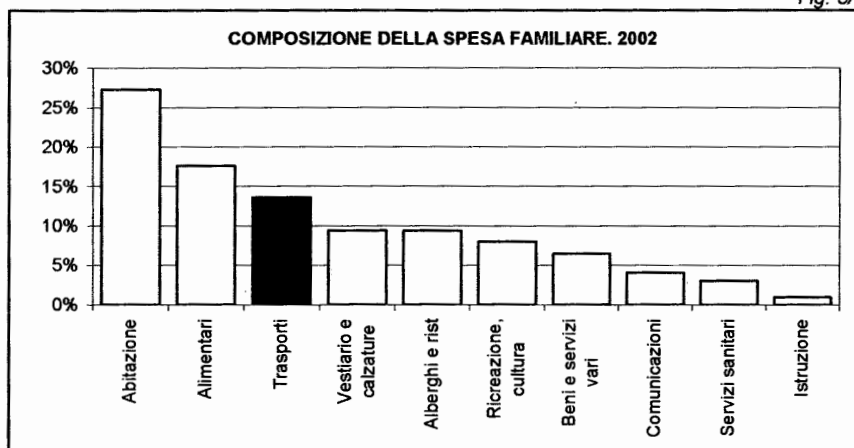


3.3 LA SPESA DELLE FAMIGLIE PER I TRASPORTI

Se il comparto dei trasporti rappresenta una quota rilevante del sistema economico e dell'occupazione, assume una rilevanza ancora maggiore in relazione ai consumi delle famiglie. La spesa per i trasporti rappresenta infatti il 13,6% della spesa familiare complessiva³⁸ e costituisce la terza voce dopo la spesa per l'abitazione (27,3%) e per i generi alimentari (17,6%). In particolare le famiglie italiane nel 2002 hanno dedicato all'acquisto di mezzi di trasporto, al loro esercizio e all'acquisto di servizi di trasporto, **100.908 milioni di Euro** in valori correnti.³⁹ Il comparto è costituito **in netta prevalenza da spese per la mobilità su strada, che risultano pari a 89.922 milioni di Euro.**⁴⁰ (figura 3/4)

Fig. 3/4



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

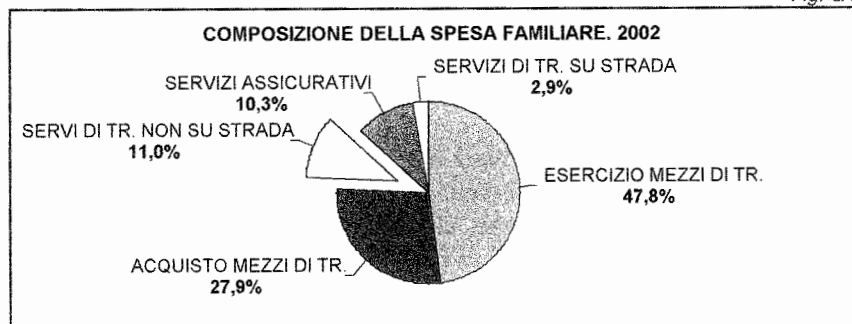
I costi sostenuti dalle famiglie per l'acquisto dei mezzi di trasporto, per il loro esercizio (manutenzione, riparazione, carburante, etc.), per i servizi assicurativi connessi ai propri mezzi di trasporto e per l'acquisizione di servizi di trasporto su strada (autobus urbani ed extraurbani, taxi, tram e metropolitana, etc.) nell'ultimo decennio hanno rappresentato stabilmente una quota compresa tra l'89% e il 90% della spesa familiare complessiva nel settore dei trasporti. (figura 3/5)

³⁸ Fonte: "Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti. 2004", Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i Sistemi Informativi e Statistici. Si noti che il dato è comprensivo della spesa per assicurazioni che, nell'ambito dei consumi famigliari, è costituita prevalentemente - ancorché non esclusivamente - da servizi assicurativi per gli auto e moto veicoli.

³⁹ Equivalenti a 85.588 milioni di Euro lire 1995.

⁴⁰ Pari a 76.185 milioni di Euro lire 1995.

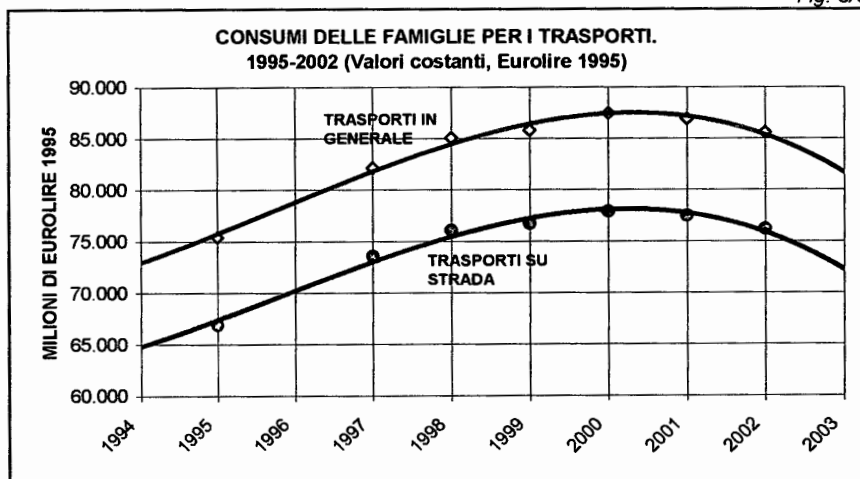
Fig. 3/5



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Da rilevare infine che la spesa familiare nel comparto dei trasporti, dopo una crescita piuttosto sostenuta tra il 1995 e il 2000 (la spesa nei trasporti in generale è passata da 75.391 milioni di Euro a 87.435, con un incremento del 3,2% annuo, quelle relative ai trasporti su strada è passato da 66.909 milioni a 77.8880, con un incremento annuo del 3,3%), **nell'ultimo biennio ha registrato una sensibile contrazione.**⁴¹ (figura 3/6)

Fig. 3/6



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

In particolare negli ultimi due anni la spesa delle famiglie nel comparto dei trasporti ha perso, in valori costanti, 1.847 milioni di Euro passando da 87.435 milioni a 85.588 milioni di Euro (-1,1% annuo). Una identica evoluzione si è registrata nel comparto del trasporto su strada che è pas-

⁴¹ L'evoluzione della spesa familiare è espressa in valori costanti (Euro lire 1995).

sato da 77.880 a 76.185 milioni di Euro perdendo 1.695 milioni di Euro (-1,1% annuo).

Tab. 3/2

SPESA DELLE FAMIGLIE					
	1995	1999	2000	2001	2002
Spesa complessiva	549,8	603,8	622,7	628,4	627,5
Alimentari	105,8	107,4	109,9	110,0	110,4
Vestituario e calzature	52,8	57,3	58,7	59,4	59,2
Abitazione	159,4	169,8	170,2	171,9	171,3
Servizi sanitari	17,3	18,6	18,7	18,8	19,2
Trasporti	67,4	77,2	78,6	77,9	76,6
- di cui per acquisto mezzi trasp.	17,3	24,7	25,4	24,9	24,0
- di cui per esercizio mezzi trasp.	39,5	41,1	41,3	41,2	40,8
- di cui per utilizzo servizi di trasp.	10,6	11,4	11,9	11,8	11,8
Comunicazioni	11,3	20,0	23,7	24,7	25,7
Ricreazione, cultura	40,0	47,0	50,0	50,6	50,5
Istruzione	5,7	6,0	6,1	6,1	6,0
Alberghi e rist	48,1	53,0	57,6	59,1	58,9
Beni e servizi vari	41,9	47,5	49,3	50,0	49,8
- di cui assicurazioni	8,0	8,6	8,8	9,0	9,0
Quota di spesa per trasporti su spesa totale					
Trasporti allargato (*)	75,4	85,8	87,4	86,9	85,6
	13,7%	14,2%	14,0%	13,8%	13,6%
Trasporti su strada	63	76	77	78	77
	11,4%	12,6%	12,3%	12,4%	12,3%
Strada su Trasp nel complesso	83,3%	88,7%	87,7%	89,6%	90,5%
SPESA PER FAMIGLIA E PROCAPITE					
	1995	1999	2000	2001	2002
Famiglie (milioni)	20,1	21,4	21,7	21,8	21,9
Popolazione (milioni)	57,3	57,7	57,7	57,0	57,3
Spesa per NF (migliaia di Euro)					
- Totale	27,4	28,2	28,8	28,8	28,7
- Trasporti allargato (*)	3,8	4,0	4,0	4,0	3,9
- Trasporti su strada	3,1	3,6	3,5	3,6	3,5
Spesa procapite (migliaia di Euro)					
- Totale	9,6	10,5	10,8	11,0	10,9
- Trasporti allargato (*)	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5
- Trasporti su strada	1,1	1,3	1,3	1,4	1,4

(*) Comprende anche la spesa per servizi assicurativi.

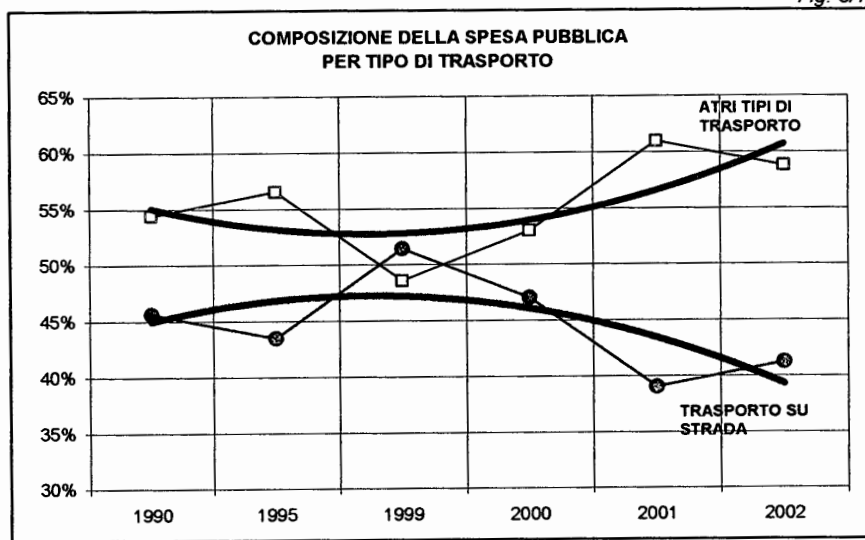
Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

3.4 LA SPESA PUBBLICA

3.4.1 DIMENSIONI ED EVOLUZIONE GENERALE

Nel 2002 la spesa pubblica nel comparto dei trasporti risulta pari a **34.822 milioni di Euro** (20.456 milioni in conto corrente e 14.366 in conto capitale) e rappresenta il 5,9% della spesa pubblica complessiva. La quota di spesa relativa ai soli trasporti su strada risulta pari a **14.406 milioni di Euro** (dei quali 6.570 in conto corrente e i restanti 7.836 in conto capitale) e rappresenta il **2,4% della spesa pubblica**. La spesa pubblica relativa alla sola quota del trasporto su strada risulta mediamente pari al 45% della spesa pubblica nei trasporti in generale, con una tendenziale riduzione che, nell'ultimo periodo, la porta verso il 40%. (figura 3/7)

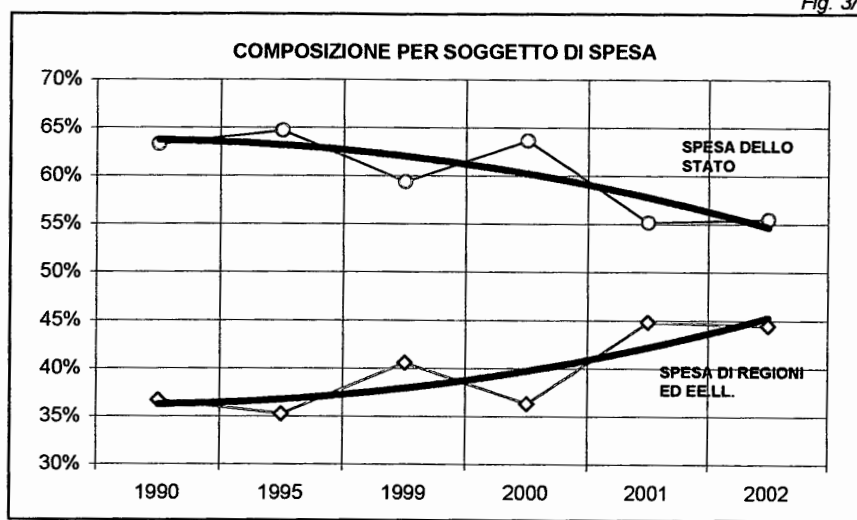
Fig. 3/7



Questi oneri nel 1990 erano sostenuti per 63% dallo Stato e aziende pubbliche nazionali e per il restante 37% da Regioni, Province, Comuni e Aziende pubbliche locali.

La progressiva devoluzione di funzioni e risorse ha condotto ad una progressiva riduzione della spesa sostenuta dal livello nazionale che tra il 1999 e il 2002 si riduce del 9% e, nel 2002, si attesta attorno al 55% della spesa complessiva nel comparto e ad una complementare crescita della spesa lo regionale e locale (+7% tra il 1999 e il 2002) che, sempre nel 2002, si attesta sul 45% della spesa complessiva nel comparto. (figura 3/8)

Fig. 3/8



3.4.2 LA SPESA STATALE

Più in particolare mentre la spesa pubblica complessiva nel comparto dei trasporti nell'ultimo quadriennio (1999-2002) rimane, relativamente stabile (con oscillazione comprese tra +4,6% e -4,9%), quella che affrisce al solo trasporto su strada (mezzi, servizi di trasporto e costruzione di infrastrutture) subisce un **deciso ridimensionamento**, con una contrazione complessiva di 3.352 milioni di Euro (in valori costanti 1995) e- quivalente ad una riduzione del 22%. Tale ridimensionamento è determinato in netta prevalenza dalla **riduzione dell'impegno finanziario statale** che, nell'ultimo biennio:

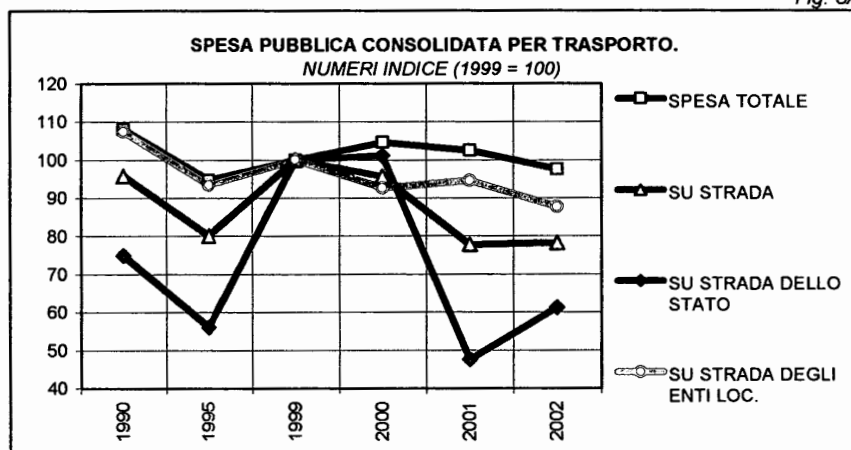
- per quanto riguarda la spesa in conto corrente passa da 1.382 milioni di Euro a 370 milioni di Euro, perdendo 1.012 milioni di Euro pari ad una contrazione della spesa del 73%;
- per quanto riguarda la spesa in conto capitale passa da 4.105 milioni di Euro a 2.989 milioni di Euro, perdendo 1.115 milioni di Euro, pari ad una riduzione della spesa del 27%.

Il risultato in termini di spesa consolidata è una **contrazione della spesa statale di 2.127 milioni di Euro (-39%)** che comporta una radicale ridimensionamento dell'impegno pubblico nel settore dei trasporti stradali ma non in quello dei rimanenti settori che, al contrario registrano un significativo incremento in termini reali (+560 milioni di Euro, pari a +5%).

3.4.3 LA SPESA REGIONALE E LOCALE

Si potrebbe pensare che il ridimensionamento della spesa nazionale rispecchia gli effetti della devoluzione di funzioni e risorse dal livello nazionale a quello regionale e locale ma la contabilità generale nazionale indica che a fronte della radicale contrazione della spesa statale si registra una più contenuta, ma sempre rilevante, contrazione della spesa regionale e locale. Nel quadriennio in esame (1999-2002) **la spesa pubblica regionale e locale nel comparto dei trasporti su strada si riduce, infatti, di 1.225 milioni di Euro (-12%)**. Non siamo dunque di fronte ad uno spostamento di risorse dal livello nazionale a quello regionale a causa della devoluzione, ma ad un **deciso e generalizzato ridimensionamento delle risorse dedicate al trasporto stradale**. (figura 3/9)

Fig. 3/9



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Da notare che la spesa regionale e locale dedicata alle restanti modalità di trasporto (navigazione, trasporti aerei, trasporti ferroviari, etc.) raddoppia e passa da 2.250 milioni di Euro nel 1999 a 4.311 milioni di Euro nel 2002, con un aumento di 2.062 milioni pari a un incremento del 92%. In sostanza risulta in atto una decisa modificazione delle priorità di spesa con un **trasferimento delle risorse finanziarie dalla strada verso altre modalità di trasporto**. Questa modificazione di orientamento è alla base riconfigurazione della spesa nel comparto che, nel 1999 ricadeva per il 51% nel settore del trasporto su strada mentre nel 2002 tale quota non supera il 41% (tabelle 3/3 e 3/4). Come vedremo tra breve, tale evoluzione appare poco intuitiva sia in relazione a criteri di proporzionalità dell'impegno pubblico rispetto alla rilevanza economica del settore, sia in relazione alle evidenti esigenze di aumento degli investimenti in sicurezza stradale.

Tab. 3/3

SPESA PUBBLICA COMPLESSIVA E PER IL COMPARTO DEI TRASPORTI.				
<i>MILIONI DI EURO IN VALORI CORRENTI</i>				
	1999	2000	2001	2002
Spesa pubblica totale	536.105	541.944	587.278	594.278
- di cui corrente	492.017	512.253	539.453	551.390
- di cui in c. capitale	44.088	29.691	47.825	42.888
 Spesa per trasporti	 33.687	 35.972	 36.162	 34.822
- corrente	19.962	18.302	20.374	20.456
- c. capitale	13.725	17.670	15.788	14.366
 Trasporti su strada	 17.324	 16.910	 14.111	 14.406
- corrente	9.066	7.190	6.544	6.570
- c. capitale	8.258	9.720	7.567	7.836
 Altre modalità di trasporto	 16.363	 19.062	 22.051	 20.416
- corrente	10.896	11.112	13.830	13.886
- c. capitale	5.467	7.950	8.221	6.530
 Spesa per trasporti	 6,3%	 6,6%	 6,2%	 5,9%
- corrente	4,1%	3,6%	3,8%	3,7%
- c. capitale	31,1%	59,5%	33,0%	33,5%
 Trasporti su strada	 3,2%	 3,1%	 2,4%	 2,4%
- corrente	1,8%	1,4%	1,2%	1,2%
- c. capitale	18,7%	32,7%	15,8%	18,3%
 Altre modalità di trasporto	 3,1%	 3,5%	 3,8%	 3,4%
- corrente	2,2%	2,2%	2,6%	2,5%
- c. capitale	12,4%	26,8%	17,2%	15,2%

Elaborazione RST su dati CNIT 2004

Tab. 3/4

SPESA PUBBLICA CONSOLIDATA (CONTO CORRENTE E CONTO CAPITALE)					
<i>MILIONI DI EURO IN VALORI COSTANTI 1995</i>					
	1995	1999	2000	2001	2002
VALORI					
Spesa complessiva	28.350,9	29.917,4	31.306,7	30.657,2	29.188,5
- di cui su strada	12.323,7	15.385,0	14.718,7	11.963,8	12.033,2
Spesa statale	18.343,8	17.769,5	19.924,3	16.911,1	16.203,7
- di cui su strada	3.075,9	5.486,6	5.550,4	2.608,4	3.359,5
Spesa di Regioni ed EELL	10.007,1	12.147,9	11.382,4	13.746,1	12.984,8
- di cui su strada	9.247,8	9.898,4	9.168,3	9.355,4	8.673,7
COMPOSIZIONE PERCENTUALE					
Spesa complessiva	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
- di cui su strada	43,5%	51,4%	47,0%	39,0%	41,2%
Spesa statale	64,7%	59,4%	63,6%	55,2%	55,5%
- di cui su strada	10,8%	18,3%	17,7%	8,5%	11,5%
Spesa di Regioni ed EELL	35,3%	40,6%	36,4%	44,8%	44,5%
- di cui su strada	32,6%	33,1%	29,3%	30,5%	29,7%
NUMERI INDICE (1999 = 100)					
Spesa complessiva	94,8	100,0	104,6	102,5	97,6
- di cui su strada	80,1	100,0	95,7	77,8	78,2
Spesa statale	103,2	100,0	112,1	95,2	91,2
- di cui su strada	56,1	100,0	101,2	47,5	61,2
Spesa di Regioni ed EELL	82,4	100,0	93,7	113,2	106,9
- di cui su strada	93,4	100,0	92,6	94,5	87,6

Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

3.5 LA COMPOSIZIONE DELLA SPESA PUBBLICA PER IL TRASPORTO SU STRADA

Nel 2001 la spesa sostenuta dal settore pubblico (compresi gli enti pubblici) per il trasporto su strada risulta pari a **14.135,7 milioni di Euro, il 39,1% della spesa pubblica complessiva nel comparto dei trasporti.**⁴²

Da notare che nell'anno precedente la spesa pubblica per i trasporti su strada era stata notevolmente superiore: 16.909,7 milioni di Euro, pari al 47,1% della spesa pubblica complessiva nel comparto dei trasporti. In sostanza, nell'anno 2001 si è registrata una contrazione di spesa pari a - 2.774,0 milioni di Euro al lordo della dinamica inflattiva (- 16,4%).

Nello stesso anno la quota di spesa corrente risulta pari a 6.568,9 milioni di Euro correnti e rappresenta il 32,2% della spesa corrente per il settore dei trasporti. Nel complesso le principali voci di spesa sono quattro:

- spesa corrente dei **Comuni per la viabilità comunale**, 3.244,1 milioni di Euro, il 49,4% della spesa corrente complessiva;
- spesa corrente di **Regioni, Province e Comuni per le aziende di TPL**, 1.799,3 milioni di Euro, pari al 27,4%;
- spesa corrente per di **Regioni e Province** per la viabilità regionale e provinciale, 851,5 milioni di Euro, pari al 13,0%;
- spesa corrente dello **Stato per il settore del trasporto merci**, 403,2 milioni di Euro, pari al 6,1%.

La spesa pubblica in conto capitale, sempre in riferimento al 2001, risulta pari a 7.566,8 milioni di Euro, il 47,9% della spesa pubblica complessiva nel comparto dei trasporti. In questo caso le principali voci di spesa sono:

- investimenti dei **Comuni per la rete stradale** comunale, 3.409,8 milioni di Euro, pari al 45,1% degli investimenti per il trasporto su strada;
- investimenti dello **Stato per le strade statali (ANAS)**, pari a 2.557,4 milioni di Euro, il 33,8% del totale;
- investimenti di **Regioni e Province per la viabilità regionale e provinciale**, 1.308,0 milioni di Euro, pari a 17,8% del totale;
- investimenti di Regioni, Province e Comuni nel settore **del TPL**, 208,6 milioni di Euro, pari al 2,8% del totale.

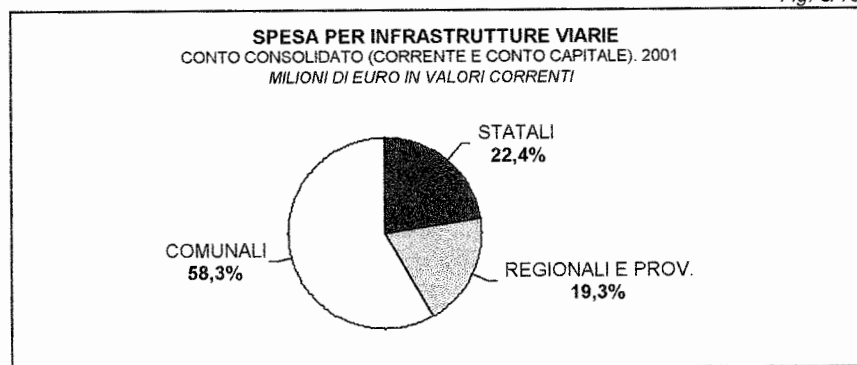
⁴² Si noti che la contabilità della spesa pubblica viene espressa in valor correnti. Ne deriva che l'espressione monetaria della spesa trattata in questo paragrafo non è confrontabile con quella trattata nel paragrafo precedente, indicata in valori costanti (Euro lire 1995). Si tratta tuttavia di una mera espressione monetaria in quanto l'applicazione degli opportuni deflettori riallinea i valori.

La spesa pubblica per trasporti stradali si concentra dunque in misura netta nel settore della **manutenzione, riqualificazione e sviluppo della rete stradale** (11.465,7 milioni di Euro, pari al 81,1% della spesa pubblica per il trasporto su strada) che si articola in tre grandi capitoli:

- spesa statale per strade statali, 2.557,4 milioni di Euro, il 18,1% del totale;
- spesa di regioni e province per la viabilità di propria competenza, 2.159,5 milioni di Euro, il 15,5% del totale;
- spesa comunale per la viabilità di propria competenza, 6.6543,9 milioni di Euro, il 47,1% del totale.⁴³ (figura 3/10)

L'unica altra voce di notevole consistenza è rappresentata dalla spesa regionale, provinciale e comunale per il TPL che somma a 2.007,9 milioni di Euro, il 14,2% della spesa pubblica complessiva per il trasporto su strada.

Fig. 3/10

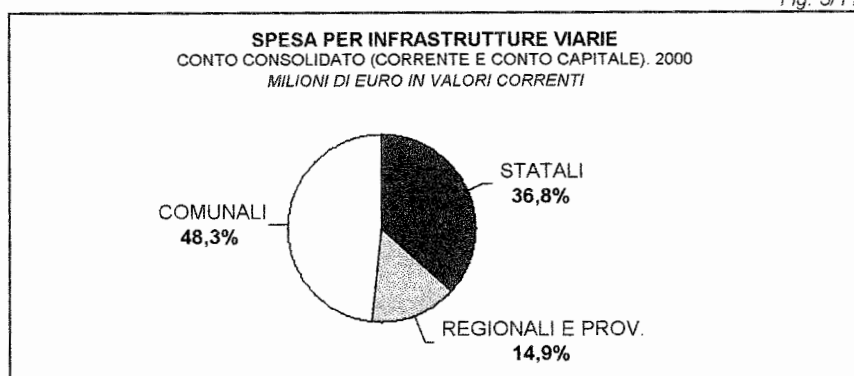


Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Nell'anno precedente (2000) la spesa per la manutenzione, riqualificazione e sviluppo della rete stradale risulta complessivamente pari a 9.267,9 milioni di Euro (dunque, sensibilmente inferiore a quella registrata nel 2001) e presenta una composizione nettamente differente: il 36,8% per la rete stradale di interesse nazionale (rete ANAS), il 14,9% per la rete stradale regionale e provinciale, e il restante 48,3% per la rete stradale comunale. (figura 3/11)

⁴³ Il restante 0,4% è costituito dalla spesa per la circolazione stradale e per la rete autostradale. Si rammenta tuttavia che in questo quadro non compare la spesa effettuata dalle concessionarie di servizi autostradali per la manutenzione, riqualificazione e sviluppo della rete autostradale in quanto tale spesa non rientra nella contabilità pubblica.

Fig. 3/11



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Anche in questo anno la spesa per il TPL è particolarmente rilevante: 2.626,5 milioni di Euro, il 15,5% della spesa pubblica complessiva per il trasporto su strada.

3.6 LE SPESE SOSTENUTE DAGLI OPERATORI PRIVATI⁴⁴

L'ultima voce che si esamina è costituita dalle spese sostenute dagli operatori privati nel settore dei trasporti (sia come costi di produzione che come investimenti) ed è anche la più rilevante.

Tra il 1999 e il 2002 gli operatori privati hanno registrato costi di produzione che passano da 303.880 a 358.857 milioni di Euro (in valori correnti), con un incremento medio annuo pari a +6,0%. Gli investimenti effettuati nel comparto nello stesso periodo sono passati da 61.258 a 57.965 milioni di Euro (sempre in valori correnti) con una riduzione annua pari a -1,8%. La spesa complessiva (costi di produzione e investimenti) è dunque passata dai **365.138 milioni di Euro del 1999 ai 416.822 milioni di Euro del 2002, con una crescita media annua del 4,7%.**

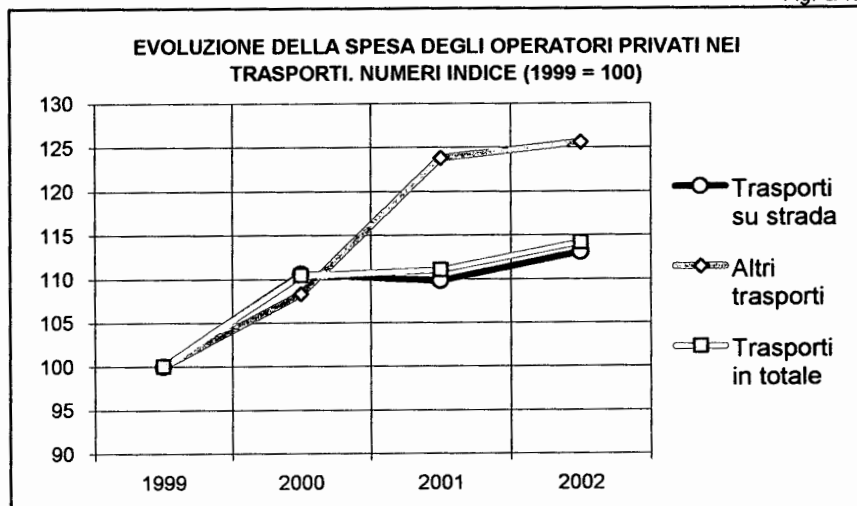
In tutto il periodo **la spesa è stata generata per circa il 91% da attività connesse ai trasporti su strada** e per il restante 9% dalle attività relative a tutte le altre modalità di trasporto (ferroviario, navigazione marina e interna, navigazione aerea, gestione aeroportuale).

Da notare che, a causa della più lenta crescita delle attività riguardanti il trasporto su strada (+13% contro una crescita media degli altri settori

⁴⁴ Non vengono prese in esame le spese degli operatori privati afferenti al comparto delle opere infrastrutturali ed edilizia specialistica.

pari a +26% nel periodo compreso tra il 1999 e il 2002), l'incidenza di questo sul totale si è andata lentamente riducendo dal 91,5% del 1999 al 90,5% del 2002. (figura 3/12)

Fig. 3/12



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Più in particolare, la spesa degli operatori privati nel settore dei trasporti nel 2002 risulta così costituita:

- il trasporto merci genera il 56% della spesa complessiva (231.771 milioni di Euro);⁴⁵
- il settore delle autovetture private genera il 32% della spesa (132.496 milioni di Euro);
- la spesa nel settore del trasporto passeggeri (pubblico e privato) costituisce il 2,2% (9.218 milioni di Euro) della spesa complessiva;
- le spese di produzione e gli investimenti delle concessionarie autostradali risultano complessivamente pari a 3.538 milioni di Euro;
- la spesa per gli interporti si attesta intorno allo 0,4% (169 milioni di Euro);
- tutti gli altri trasporti generano il restante 9,5% della spesa privata del comparto e in particolare le ferrovie esprimono il 3,3% della spesa (13.631 milioni di Euro), i servizi di navigazione il 2,0% (8.342 milioni di Euro), i servizi di trasporto aereo il 3,7% (15.330

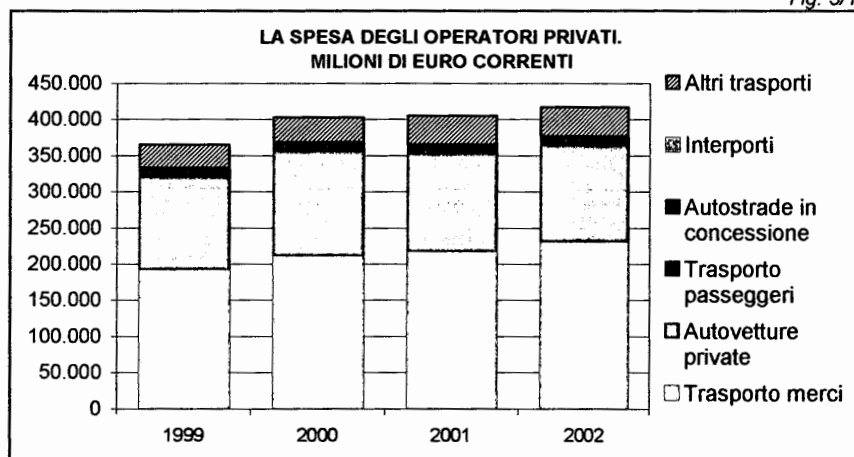
⁴⁵ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti evidenzia esplicitamente il carattere puramente teorico dei valori riferiti al settore del trasporto merci su strada (CNIT 2004, par. II.4, pag. 129).

milioni di Euro) e la gestione di porti e aeroporti un ulteriore 0,4% (1.654 milioni di Euro);

- le restanti quote (decisamente contenute) sono espresse dagli operatori presenti nei settori dei trasporti a fine e dagli oleodotti.

Tale composizione si mantiene sostanzialmente stabile nel tempo a meno di una leggera crescita del comparto del trasporto aereo e di una simmetrica riduzione del comparto delle autovetture private. (figura 3/13 e tabella 3/5)

Fig. 3/13



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

Tab. 3/5

SPESA COMPLESSIVA (COSTI DI PRODUZIONE E INVESTIMENTI) DEGLI OPERATORI PRIVATI NEL COMPARTO DEI TRASPORTI.				
<i>MILIONI DI EURO CORRENTI</i>				
<i>Operatori/Settori</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Trasporti su strada	333.578,6	368.856,6	366.253,5	377.191,7
Autostrade in concessione	4.029,8	3.297,6	3.524,1	3.538,2
Trasporto passeggeri	8.859,9	9.023,2	9.194,2	9.217,9
- Autolinee extraurbane	2.717,9	2.753,0	2.781,3	2.792,4
- Autolinee urbane	2.771,9	2.804,9	2.833,8	2.845,1
- Autobus di linea e a noleggio	2.684,2	2.798,4	2.918,2	2.929,8
- Tramvie	238,0	250,0	242,2	233,6
Metropolitane	447,9	416,9	418,8	417,0
Trasporto merci	193.904,4	212.069,2	218.533,7	231.770,6
Autovetture private	126.620,0	144.283,0	134.833,3	132.496,2
Interporti	164,5	183,7	168,2	168,9
Altri trasporti	31.560,0	34.180,7	39.064,0	39.630,6
Ferrovie	13.627,9	11.879,0	13.167,5	13.630,6
Impianti a fune	427,5	439,9	426,6	428,3
Oleodotti	208,4	267,2	245,2	246,2
Servizi di navigazione	7.024,1	10.138,6	8.308,3	8.341,5
Servizi trasporto aereo	8503,0	9940,7	15.268,8	15.329,8
Gestione aeroportuale	1769,0	1515,3	1647,6	1654,2
Trasporti nel complesso	365.138,6	403.037,3	405.317,5	416.822,3
<i>Trasporti su strada</i>	<i>91,4%</i>	<i>91,5%</i>	<i>90,4%</i>	<i>90,5%</i>
<i>Altri trasporti</i>	<i>8,6%</i>	<i>8,5%</i>	<i>9,6%</i>	<i>9,5%</i>
<i>Trasporti nel complesso</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

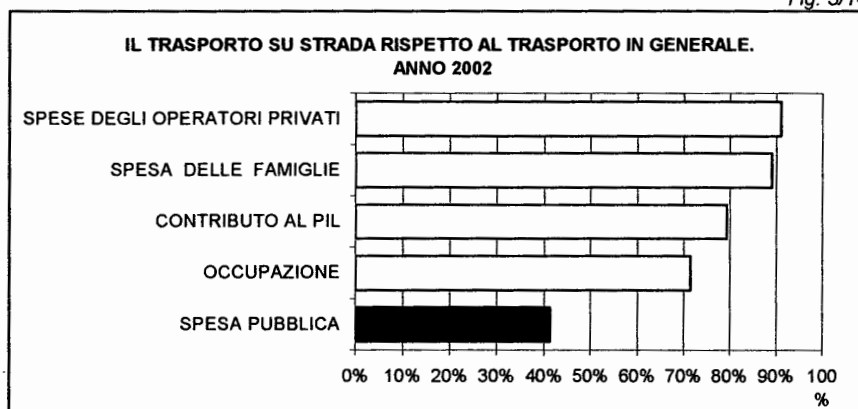
Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

3.7 IL BASSO LIVELLO DI INVESTIMENTO PUBBLICO NEL TRASPORTO SU STRADA

I motivi dell'entità o dell'evoluzione dell'investimento pubblico nel confronto del trasporto su strada (il 41% della spesa pubblica per il settore del trasporto in generale)⁴⁶ appaiono poco intuitivi laddove si consideri che:

- in termini di occupazione il trasporto su strada assorbe oltre il 70% del comparto dei trasporti nel complesso;
- in termini di contributo alla formazione del PIL, il trasporto su strada nell'ultimo periodo dal 1999 al 2002 ha costituito stabilmente il 79% di tutto il comparto del trasporto;
- in termini di consumi interni (spesa delle famiglie) il trasporto su strada assorbe stabilmente l'89% della spesa complessiva in trasporti.

Fig. 3/14



Elaborazioni RST su dati CNIT 2004

In sostanza, il ritorno della spesa pubblica (per sviluppare e migliorare la rete infrastrutturale, i servizi di TPL, per gestire il traffico, etc.) nel comparto del trasporto su strada è **estremamente basso**: a fronte di un aggregato di attività che determinano l'80% della ricchezza prodotta dal settore del trasporto in generale e assorbe il 90% della spesa per trasporto delle famiglie, il sistema pubblico riserva solo il 41% delle risorse dedicate al comparto del trasporto. Si tratta di un valore basso secondo un astratto criterio di proporzionalità economica, ma **ancora più basso tenendo conto delle diseconomie e dei costi esterni determinati dagli incidenti stradali** (ricordiamo che nel 2002 tali costi hanno raggiunto il valore di 34.000 milioni di Euro, poco meno di tre volte la spesa pubblica consolidata nel settore del trasporto su strada) e, soprattutto, tenendo

⁴⁶ Si veda quanto indicato nei paragrafi 3.4 e 3.5 e quanto riportato nella tabella 3/4.

conto del **basso livello degli investimenti in sicurezza stradale nel nostro Paese.**

Su questo punto si ritiene necessario richiamare con decisione l'attenzione, segnalando come l'attuale composizione ed evoluzione della spesa pubblica nel comparto dei trasporti su strada possa suscitare qualche sostanziale perplessità. In particolare non si può evitare di notare che il riassorbimento del ritardo italiano in materia di sicurezza stradale e di impatto ambientale del trasporto terrestre non può essere affidato solo all'azione normativa e alla fondamentale attività di controllo dell'amministrazione pubblica e delle forze di polizia stradale, **occorrono anche nuovi e maggiori investimenti pubblici:**

- a) per rafforzare le strutture tecniche, amministrative e di controllo che sino ad oggi anno fronteggiato la situazione in condizioni di netta carenza di risorse professionali e finanziarie;
- b) per adeguare e migliorare la rete stradale urbana ed extraurbana;
- c) per interventi sul sistema viario (specialmente quello urbano) dedicati alla protezione degli utenti deboli (pedoni e, soprattutto, ciclisti e conducenti di ciclomotori e motociclisti che, come è stato evidenziato in precedenza, rimangono una delle modalità di trasporto più vulnerabili e con una evoluzione regressiva della sicurezza stradale);⁴⁷
- d) per i mezzi e i servizi di trasporto pubblico che possono rivelarsi decisivi nel ridurre incidentalità e inquinamento;
- e) e, più in generale, per innovare, migliorare e rendere più sicuro e di minor impatto sull'ambiente tutto il sistema di mobilità su strada.

In sostanza, da un punto di vista esclusivamente (e riduttivamente) economico, il problema si pone in questi termini:

- I. il nostro Paese ha assunto l'obiettivo comunitario della riduzione del 50% delle vittime degli incidenti stradali entro il 2010;
- II. il conseguimento di tale obiettivo implica anche una riduzione del costo sociale da incidenti stradali di circa 16.000 milioni di Euro ogni anno;
- III. **quale è il livello di investimento pubblico coerente con questa prospettiva di riduzione dei costi sopportati dallo Stato, dalle imprese e dalle famiglie?**

⁴⁷ Si veda quanto indicato nel precedente paragrafo 2.3.2, "Fattori e caratteri del nuovo processo di miglioramento della sicurezza stradale".