TeMA
00.07
Sperimentazioni

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità Ambiente - TeMA*Lab*

http://www.tema.unina.it
ISSN 1970-9870
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 43-49

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Infrastrutture di trasporto nell'evoluzione della spesa pubblica in Italia

Transport Infastructure in Italian Public Expenditure

Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

It's quite a long time that the need is felt for an integrated approach to the territory-mobility system; an approach allowing to plan, programme and carry out interventions affecting urban and territorial development. An approach targeted to point out strategies being more effective and consistent with the goals of competitive growth.
In order to assess the effects that a more integrated territory-mobility approach could produce in relation to the functional reorganization of urban systems both on national and local scale, the paper suggests an analysis that quantifies the "financial mass" invested in transport infrastructure and urban equipments as well as its weight modification in the course of time.
The above said assessment was worked out by analysing the trend of public expenditure in Italy during the five-year period 2000-2005, appraising the "value" of the interventions in transport infrastructure in comparison to the interventions for realizing and managing urban equipments. The worked out analysis stresses how much the strategies of territorial development, both on central and local level, mainly rely on the interventions for realizing and managing transport infrastructures. Therefore, a new approach could better address the great deal of resources (58% of expenditure for public works amounting to over •150.000) that regards the sector of transport infrastructures, although the trend context shows a great reduction of public financial resources destined to expenditure policies.

Introduzione

L'esigenza di un approccio integrato al sistema territorio-mobilità, un approccio che consenta di pianificare, programmare e realizzare interventi capaci di incidere sui processi di sviluppo urbano e territoriale è da tempo avvertita.
Forti vengono considerate le interazioni tra governo del territorio e governo della mobilità sia a scala territoriale che urbana. Le possibilità di sviluppo di un territorio vengono strettamente legate ai livelli di connessione che il sistema ha al suo interno (diffusione e qualità dei servizi di trasporto pubblico, livelli di congestione automobilistica, distribuzione territoriale delle funzioni urbane, ecc.) e con il sistema in cui è inserito o del quale intende far parte (appartenenza o vicinanza alle principali reti infrastrutturali, ai corridoi paneuropei e nazionali, presenza di hub aeroportuali, autostrade del mare, ecc).
Contestualmente, la dotazione funzionale, la sua distribuzione spaziale, la qualità dell'offerta, sono definite altrettanto fondamentali per la partecipazione alle reti di sistemi territoriali soprattutto in un contesto altamente competitivo quale quello attuale.
Cos' è allora che ancora non funziona? Cos'è che non si riesce ancora ad interpretare e governare e lascia la sensazione, che solo sensazione non è, che qualcosa sfugga al controllo?
La dimostrazione che qualcosa ancora non va sta nel fatto che vengono implementate le infrastrutture di trasporto, si modificano gli assetti funzionali ma i risultati spesso divergono dalle previsioni.
Il sistema reagisce certo, ma nella migliore delle ipotesi, se può, adeguandosi alle nuove sollecitazioni; quando non ci riesce, invece, scontando problemi di congestione che in alcuni casi vengono definiti "prossimi al collasso" e allora succede che la realizzazione di infrastrutture di livello internazionale viene impedita da comitati di cittadini ed ambientalisti e viene rivisto il progetto per limitare gli "effetti negativi" nelle aree di attraversamento; o più semplicemente, la localizzazione di una grande attrezzatura commerciale (evento abbastanza frequente oggigiorno), manda in tilt il sistema delle infrastrutture locali (alla scala comunale), regionali e in alcuni casi addirittura le direttrici nazionali.

La spesa pubblica in infrastrutture di trasporto

Al primo capoverso del secondo capitolo (Politiche per lo sviluppo urbano ed il riequilibrio territoriale) del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2007-2011 (DPEF) viene dichiarato che «È necessario superare la divisione, sin ora consolidata, tra infrastrutture –come

strutture fisiche–, i trasporti –come vettori di mobilità–, le città –come luoghi dell'abitare– ed il territorio, che è generalmente inteso come campo residuale in cui questi attori si muovono, per lo più, in competizione tra loro».
L'asserzione ribadisce con forza la necessità di un approccio maggiormente integrato che sappia prevedere e governare gli effetti in termini di sviluppo complessivo del sistema e, affermando che è necessario superare la divisione, esprime l'esigenza di considerare il tutto in termini sistemici come un *unicum*.
La necessità diventa ancor più concreta se si fa una riflessione su quanto si investe in Italia in infrastrutture di trasporto sia alla scala nazionale che quella locale e quindi su che "peso" assume la realizzazione di infrastrutture di trasporto nelle strategie di sviluppo approntate sia a livello centrale che locale.
Tale valutazione è stata effettuata attraverso l'analisi dell'andamento della spesa pubblica in Italia[1] nel quinquennio 2000-2005 in particolare, valutando il "valore" che gli interventi in infrastrutture di trasporto hanno rispetto agli interventi di realizzazione e gestione di attrezzature urbane. La valutazione, dell'incidenza del settore dei trasporti in relazione al settore delle attrezzature urbane e sull'insieme dei lavori pubblici di importo superiore a • 150.000 (pari a 11.860 interventi per un importo complessivo di 13.879 milioni di euro al 2004) consente delle prime riflessioni sul ruolo che tali categorie di beni hanno nella strategia di sviluppo del paese.
Per "lavoro pubblico" l'art. 2 comma 1 della Legge quadro sui lavori pubblici n.109/94 definiva ogni intervento volto a soddisfare un bisogno di interesse generale, scomponibile in attività riguardanti la costruzione, la demolizione, il recupero, la ristrutturazione, il restauro e la manutenzione di opere e di impianti, nonché di presidio e difesa ambientale e di ingegneria naturalistica. Il recente Decreto Legislativo n. 163/06 comprende nella definizione di "lavoro pubblico" «le attività di costruzione, demolizione, recupero, ristrutturazione, restauro, manutenzione di opere.» (art. 3 comma 8).
Il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dei Trasporti (Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, 2004) individuano quali categorie di opere pubbliche le:

1. Strade
2. Ferrovie
3. Altre infrastrutture di trasporto
4. Opere di urbanizzazione ambientale
5. Opere di urbanizzazione ed altro
6. Infrastrutture nel settore energetico

Numero di interventi di importo superiore • 150.000 per categoria di opera (tabella 1).

Categoria di opera	Numero interventi						
	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2004/2000	Totale 2000/2004
1 Strade	4.531	5.093	5.945	5.560	3.949	-582	25.078
2 Ferrovie	248	336	387	275	235	-13	1.481
3 Altre infr. diTrasporto	178	363	455	355	256	78	1.607
4 Opere di protezione ambientale	1.789	2.322	2.475	2.135	1.386	-403	10.107
5 Opere di urbanizzazione ed altro	1.028	1.521	1.513	1.114	666	-362	5.842
6 Infrast. Nel settore energetico	104	120	129	117	83	-21	553
7 Telecomunicazioni e tecnologia informatica	101	34	25	25	15	-86	200
8 Infrast. Per l'agricoltura e la pesca	194	87	114	111	81	-113	587
9 Infrast. Per attività industriali, artigianato, commercio, annona	212	267	253	268	144	-68	1.144
10 Edilizia sociale e scolastica	2.153	2.523	2.445	2.128	1.563	-590	10.812
11 Edilizia abitativa	831	877	911	664	362	-469	3.645
12 Beni culturali	613	786	1.012	1.003	665	52	4.079
13 Sport, spettacolo, turismo	737	700	813	1.137	657	-80	4.044
14 Edilizia sanitaria	603	959	694	492	321	-282	3.069
15 Altra edilizia pubblica	2.091	1.994	2.247	2.063	1.356	-735	9.751
16 Altre infr. pubbliche	216	394	240	178	118	-98	1.146
17 N.c	83	24	19	5	3	-80	134
Totale	**15.712**	**18.400**	**19.677**	**17.630**	**11.860**	**-**	**83.279**

Categoria di opera	Totale importo						
	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2004/2000	Totale 2000/2004
1 Strade	3.991	3.488	5.532	5.423	6.197	2.206	24.631
2 Ferrovie	1.125	680	681	999	1.285	160	4.770
3 Altre infr. di Trasporto	450	983	667	875	579	129	3.554
4 Opere di protezione ambientale	1.386	1.398	1.753	1.625	1.132	-254	7.294
5 Opere di urbanizzazione ed altro	620	847	1.017	685	422	-198	3.591
6 Infrast. nel settore energetico	111	106	70	70	53	-58	410
7 Telecomunicazioni e tecnologia informatica	50	26	14	22	10	-40	122
8 Infrast. per l'agricoltura e la pesca	285	101	119	155	78	-207	738
9 Infrast. per attività industriali, artigianato, commercio, annona	305	286	375	330	154	-151	1.450
10 Edilizia sociale e scolastica	1.513	1.620	1.489	1.485	1.069	-444	7.176
11 Edilizia abitativa	649	679	825	538	358	-291	3.049
12 Beni culturali	416	550	661	763	539	123	2.929
13 Sport, spettacolo, turismo	517	491	473	941	575	58	2.997
14 Edilizia sanitaria	890	1.070	1.065	867	442	-448	4.334
15 Altra edilizia pubblica	1.280	1.529	1.231	1.254	921	-359	6.215
16 Altre infr. pubbliche	132	248	137	101	65	-67	683
17 N.c	42	10	11	1	1	-41	65
Totale	**13.763**	**14.111**	**16.120**	**16.132**	**13.879**	**-**	**74.005**

Spesa in milioni di euro degli interventi di importo superiore • 150.000 per categoria di opera (tabella 2).

Fonte: Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici

7. Telecomunicazioni e tecnologia informatica
8. Infrastrutture per l'agricoltura e la pesca
9. Infrastrutture per attività industriali, artigianato, commercio, annona
10. Edilizia sociale e scolastica
11. Edilizia abitativa
12. Beni culturali
13. Sport, spettacolo, turismo
14. Edilizia sanitaria
15. Altra edilizia pubblica
16. Altre infrastrutture pubbliche

Dall'analisi del numero di interventi di importo superiore ai 150.000 • (tabella 1) e dell'importo complessivo (tabella 2) per categoria di opere, si evidenzia che il sottoinsieme che ha beneficiato nel quinquennio 2000-2004 della quota più rilevante dell'intervento pubblico è quello delle strade, che presenta il più alto numero di interventi (25.078 pari al 30% sul totale nei 5 anni) ed il più elevato importo dei lavori (24.631 milioni di euro pari al 33% dell'ammontare complessivo).

Categoria di opera	% su numero di interventi						
	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2004/2000	Totale 2000/2004
1 Strade	28,84	27,68	30,21	31,54	33,30	4,46	30,11
2 Ferrovie	1,58	1,83	1,97	1,56	1,98	0,40	1,78
3 Altre infr. di Trasporto	1,13	1,97	2,31	2,01	2,16	1,03	1,93
4 Opere di protezione ambientale	11,39	12,62	12,58	12,11	11,69	0,30	12,14
5 Opere di urbanizzazione ed altro	6,54	8,27	7,69	6,32	5,62	-0,92	7,01
6 Infrast. nel settore energetico	0,66	0,65	0,66	0,66	0,70	0,04	0,66
7 Telecomunicazioni e tecnologia informatica	0,64	0,18	0,13	0,14	0,13	-0,51	0,24
8 Infrast. per l'agricoltura e la pesca	1,23	0,47	0,58	0,63	0,68	-0,55	0,70
9 Infrast. per attività industriali, artigianato, commercio, annona	1,35	1,45	1,29	1,52	1,21	-0,14	1,37
10 Edilizia sociale e scolastica	13,70	13,71	12,43	12,07	13,18	-0,52	12,98
11 Edilizia abitativa	5,29	4,77	4,63	3,77	3,05	-2,24	4,38
12 Beni culturali	3,90	4,27	5,14	5,69	5,61	1,71	4,90
13 Sport, spettacolo, turismo	4,69	3,80	4,13	6,45	5,54	0,85	4,86
14 Edilizia sanitaria	3,84	5,21	3,53	2,79	2,71	-1,13	3,69
15 Altra edilizia pubblica	13,31	10,84	11,42	11,70	11,43	-1,88	11,71
16 Altre infr. pubbliche	1,37	2,14	1,22	1,01	0,99	-0,38	1,38
17 N.c	0,53	0,13	0,10	0,03	0,03	-0,50	0,16
Totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**		**100**

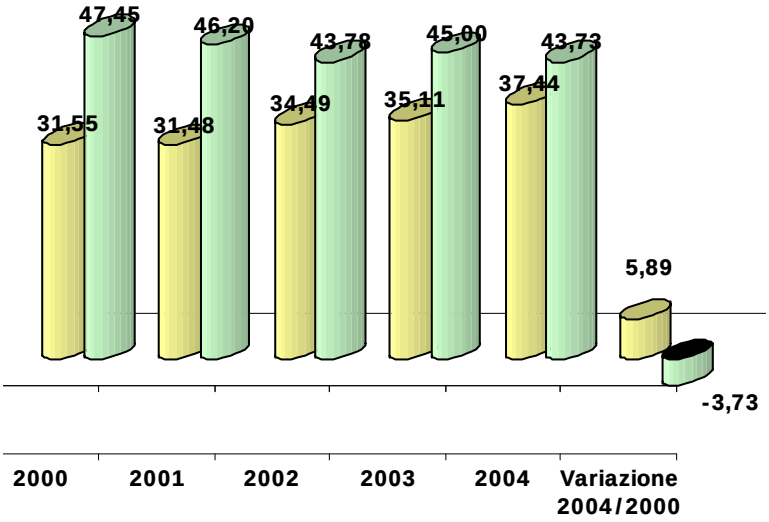
Numero di interventi di importo superiore • 150.000 per categoria di opera, valori percentuali (tabella 3).

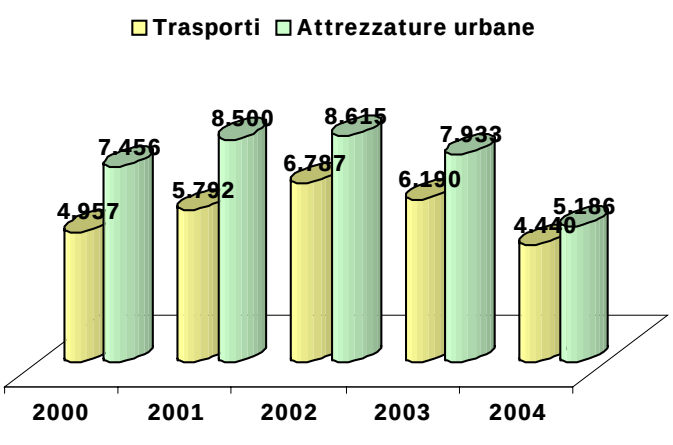
Categoria di opera	% su totale importo						
	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2004/2000	Totale 2000/2004
1 Strade	29,00	24,72	34,32	33,61	44,65	15,65	33,28
2 Ferrovie	8,17	4,82	4,23	6,19	9,26	1,09	6,45
3 Altre infr. di Trasporto	3,27	6,96	4,14	5,43	4,17	0,90	4,80
4 Opere di protezione ambientale	10,07	9,91	10,87	10,07	8,15	-1,92	9,86
5 Opere di urbanizzazione ed altro	4,51	6,00	6,31	4,24	3,04	-1,47	4,85
6 Infrast. nel settore energetico	0,81	0,75	0,44	0,43	0,38	-0,43	0,55
7 Telecomunicazioni e tecnologia informatica	0,37	0,18	0,09	0,14	0,07	-0,30	0,16
8 Infrast. per l'agricoltura e la pesca	2,07	0,71	0,74	0,96	0,56	-1,51	1,00
9 Infrast. per attività industriali, artigianato, commercio, annona	2,21	2,03	2,33	2,04	1,11	-1,10	1,96
10 Edilizia sociale e scolastica	10,99	11,48	9,23	9,20	7,70	-3,29	9,70
11 Edilizia abitativa	4,71	4,81	5,12	3,34	2,58	-2,13	4,12
12 Beni culturali	3,02	3,90	4,10	4,73	3,89	0,87	3,96
13 Sport, spettacolo, turismo	3,76	3,48	2,94	5,84	4,14	0,38	4,05
14 Edilizia sanitaria	6,46	7,58	6,61	5,37	3,19	-3,27	5,86
15 Altra edilizia pubblica	9,30	10,83	7,63	7,77	6,64	-2,66	8,40
16 Altre infr. pubbliche	0,96	1,76	0,85	0,62	0,47	-0,49	0,92
17 N.c	0,31	0,07	0,07	0,01	0,01	-0,30	0,09
Totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**		**100,00**

Spesa in milioni di euro degli interventi di importo superiore • 150.000 per categoria di opera, valori percentuali (tabella 4).

In riferimento al peso percentuale riferito al numero di interventi (tabella 3) e all'importo stanziato (tabella 4) si evidenzia che è sempre la categoria strade ad avere i valori più alti, registrando un incremento dal 2000 al 2004 del 4,46 % sul numero di interventi e pari al 15,65% sul totale degli importi. Volendo valutare il "peso" delle infrastrutture di trasporto in relazione alle attrezzature urbane si è concentrata l'attenzione su due insiemi delle categorie di opere pubbliche individuate dal Ministero. In particolare, alla definizione della classe infrastrutture di trasporto concorrono le categorie 1, 2 e 3, mentre, nell'insieme delle attrezzature urbane si sono considerate le categorie di opere dal 9 al 16.

Percentuale e numero di interventi per classe di opera (grafico 1 e 2).





Si evidenzia che, pur diminuendo il numero di interventi in infrastrutture di trasporto (-517), il peso percentuale della categoria ha avuto un incremento pari a circa il 6% (grafico 1 e 2) ancora più evidente è la crescita se si fa riferimento all'importo stanziato (grafico 3 e 4). Gli investimenti in infrastrutture di trasporto hanno infatti, registrato un incremento pari a 2.495 milioni di euro pari ad un incremento percentuale di quasi 18 punti mentre la classe delle attrezzature urbane ha registrato nello stesso periodo una flessione di 1.428 milioni di euro pari a circa l'11%.

Anche a livello di spesa pubblica complessiva (tabella 5) si evidenzia che tra il 2000 ed il 2004, la categoria dei trasporti è stata particolarmente sostenuta.

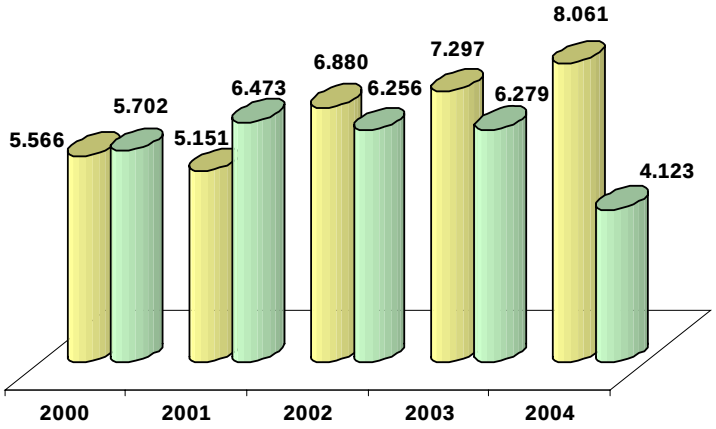
L'ammontare complessivo della spesa consolidata di settore è passata da 35.972,0 a 45.908,1 milioni di euro correnti, con una variazione percentuale del 27,6% (ovvero con un incremento medio annuo di circa il 7%).

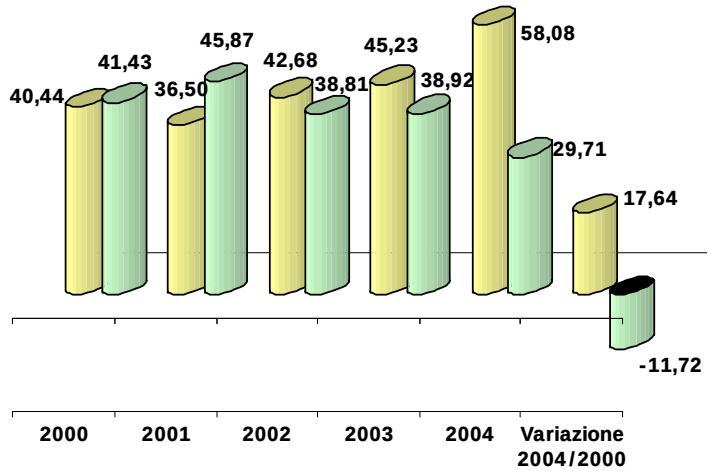
In termini reali (a prezzi costanti), il consolidamento della spesa pubblica per i trasporti (tabella 5) ha avuto un variazione percentuale tra il 2000 e il 2004 pari a circa il 14% (ovvero un incremento medio annuo pari a circa il 3,5%).

Al 2004 le quote più rilevanti di spesa a prezzi correnti (Tabella 6) erano destinate alla strada (43,9%) e al comparto degli impianti fissi (38,8%).

Ulteriori elementi di valutazione del "peso" delle infrastrutture di trasporto emergono dall'analisi delle spese, sia di esercizio sia in investimenti, sostenute annualmente dallo Stato, a vario titolo, per l'esercizio del servizio di trasporto[2]. Nel 2004, per il trasporto, lo Stato ha sostenuto una spesa pari a 19.635,490 milioni di euro di cui 5.702,534 milioni di euro (29% circa) nel settore degli impianti fissi (tabella 7).

Importo degli interventi in milioni di euro e percentuali per classe di opera (grafico 3 e 4).





Fonte: elaborazione su dati dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici

Consolidamento della spesa pubblica per i trasporti a prezzi costanti tra il 2000 e il 2004 (milioni di euro) (tabella 5).

Categoria di operatore	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2000/2004
Stato	22.892,7	4.034,7	4.412,5	4.374,1	4.041,4	-82,3
Altri Enti	13.079,3	28.378,9	33.077,6	38.504,2	41.866,7	220,1
Spesa pubblica consolidata a prezzi correnti	**35.972,0**	**32.413,6**	**37.490,1**	**42.878,3**	**45.908,1**	**27,6**
Spesa pubblica consolidata a prezzi costanti	**31.301,2**	**27.477,9**	**30.831,4**	**34.264,3**	**35.749,6**	**14,2**
Stato	19.920,2	3.420,3	3.628,8	3.495,4	3.147,1	-84,2
Altri Enti	11.381,0	24.057,6	27.202,6	30.768,9	32.602,5	186,5

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

Consolidamento della spesa pubblica complessiva a prezzi correnti per settori di destinazione tra il 2000 e il 2004 (milioni di euro) (tabella 6).

Settori di destinazione	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione 2000/2004
Impianti fissi	13.790,5	13.073,1	12.902,1	14.727,4	16.616,3	20,5
%	38,3	40,3	34,4	34,3	38,8	1,3
Su strada	16.909,6	15.105,5	14.652,2	18.470,1	18.812,8	11,3
%	47,0	46,6	39,1	43,1	43,9	-6,6
Navigazione interna	94,5	180,9	133,8	142,2	171,7	81,7
%	0,3	0,6	0,4	0,3	0,4	33,3
Navigazione marittima	2.205,7	2.668,3	2.334,0	3.196,6	3.691,3	67,4
%	6,1	8,2	6,2	7,5	8,6	41,0
Navigazione aerea	804,7	801,4	1.557,3	608,7	496,5	-38,3
%	2,2	2,5	4,2	1,4	1,2	-45,5
Spese non attribuibili	2.167,0	584,4	5.910,7	5.733,3	6.119,4	182,4
%	6,0	1,8	15,8	13,4	14,3	138,3
Spesa pubblica consolidata	**35.972,0**	**32.413,6**	**37.490,1**	**42.878,3**	**45.908,0**	**27,6**

Molto interessanti anche i dati della spesa diretta dello Stato (spesa corrente) e sotto forma di trasferimenti ad Enti Pubblici Territoriali (Regioni, Province e Comuni), ad Aziende e altri Enti di settore (tabella 8).
Si evince chiaramente quanto nel 2004 le quote maggiori degli interventi statali siano state destinate soprattutto ai settori degli impianti fissi (29,0%) e della strada (27,5%).
I dati sono altrettanto significativi anche alla scala regionale, provinciale e comunale.

Analizzando, a livello regionale, i dati riguardanti gli investimenti in:
– nuove opere;
– manutenzione straordinaria;
– rifacimenti;
– contributi in conto capitale alle aziende di trasporto;
e le spese di parte corrente concernenti:
– il personale;
– la gestione delle infrastrutture;
– l'acquisto di beni e servizi;
– i contributi correnti alle aziende di trasporto;
si evidenzia che nel corso del 2004 (tabella 9) le Regioni hanno complessivamente speso per i trasporti, 6.881,6 milioni di euro. In particolare:
– 3.503,5 milioni (50,9%) per l'Italia Settentrionale;
– 1.151,3 milioni (16,7%) per l'Italia Centrale;
– 2.226,8 milioni di euro (32,4%) per l'Italia Meridionale e Insulare.

Nel corso del 2004 le Province (tabella 10) hanno invece, complessivamente speso per i trasporti circa 3.591 milioni di euro. In particolare:
– 1.826 milioni (51%) per l'Italia Settenrtrionale;
– 633 milioni (18%) per l'Italia Centrale;
– 1.132 milioni di euro (31%) per l'Italia Meridionale e Insulare.

Settori di destinazione	2004
Impianti fissi	5.702,534
%	29,0
Su strada	5.401,853
%	27,5
Navigazione interna	59,116
%	0,3
Navigazione marittima	3.461,156
%	17,6
Navigazione aerea	419,826
%	2,1
Spese non attribuibili	4.591,005
%	23,4
Spesa pubblica consolidata	**19.635,490**

Ripartizione della spesa per settori di destinazione milioni di euro (tabella 7).

Infine, la spesa corrente dei Comuni Capoluogo per il settore dei trasporti è risultata nel 2004 pari a circa 2.431 milioni di euro, di cui il 34% (816.092 migliaia di euro) effettuata dai Comuni Capoluogo dell'Italia Settentrionale, il 41% (998.369 migliaia di euro) dai Comuni Capoluogo dell'Italia Centrale e il 25% (616.325 migliaia di euro) dai quelli dell'Italia Meridionale ed insulare.
I contributi correnti ad aziende di trasporto erogati dai Comuni (tabella 11) sono stati, invece, rispettivamente del 24% per l'Italia Settentrionale, del 56% per il Centro, il 20% per il Meridione e le Isole. Interessante il valore dei contributi correnti ad aziende di trasporto ferroviario nel Meridione pari a 1.000 migliaia di euro (100% dei contributi correnti ad aziende del settore Ferrovie).

Spese dirette e contributi a carico dello Stato per modo di trasporto nel 2004 milioni di euro (tabella 8).

SETTORI	SPESE CORRENTI			SPESE IN CONTO CAPITALE			SPESE COMPLESSIVE		
	Dirette	Contributi	Totale	Dirette	Contributi	Totale	Dirette	Contributi	Totale
Totale	**1.099,4**	**8.301,0**	**9.400,3**	**372,1**	**9.863,2**	**10.235,2**	**1.471,5**	**18.164,0**	**19.635,5**
%	11,7	88,3	100,0	3,6	96,4	100,0	7,5	92,5	100,0
di cui attribuibili	635,7	4.311,7	4.947,3	322,4	9.774,8	10.097,2	958,1	14.086,4	15.044,5
%	6,8	45,9	52,6	3,2	95,5	98,7	4,9	71,7	76,6
Impianti fissi	0,7	613,7	614,4	0,0	5.088,2	5.088,2	0,7	5.701,8	5.702,5
%	0,0	6,5	6,5	0,0	40,1	40,1	0,0	29,0	29,0
Su strada	127,2	1.710,1	1.837,3	24,2	3.540,4	3.564,6	151,4	5.250,4	5.401,9
%	1,4	18,2	19,5	0,2	27,9	28,1	0,8	26,7	27,5
Navigazione interna	9,2	27,2	36,4	19,3	3,4	22,7	28,5	30,7	59,1
%	0,1	0,3	0,4	0,2	0,0	0,2	0,1	0,2	0,3
Navigazione marittima	441,0	1.840,4	2.281,3	180,2	999,6	1.179,8	621,2	2.839,9	3.461,2
%	4,7	19,6	24,3	1,8	7,9	9,3	3,2	14,5	17,6
Navigazione aerea	57,6	120,3	177,9	98,7	143,2	241,9	156,3	263,5	419,8
%	0,6	1,3	1,9	1,0	1,1	1,9	0,8	1,3	2,1
di cui non attribuibili	463,7	3.989,3	4.453,0	49,7	88,4	138,0	513,4	4.077,6	4.591,0
%	4,9	42,4	47,4	0,5	0,7	1,1	2,6	20,8	23,4

Ripartizione geografica	Spese correnti dirette	Spese in c/capitale dirette	Contributi ad aziende di trasporto in c/esercizio	Contributi ad aziende di trasporto in c/capitale	Totale spesa
Italia Settentrionale	286,7	386,0	1.830,2	1.000,6	3.503,5
Italia Centrale	22,1	82,0	973,6	73,6	1.151,3
Italia Meridionale e Insulare	207,0	447,3	1.417,9	154,6	2.226,8
Totale	**515,8**	**915,3**	**4.221,7**	**1.228,8**	**6.881,6**

Spesa totale delle Regioni nel settore dei trasporti per ripartizione geografica nel 2004 milioni di euro (tabella 9).

Ripartizione geografica	2000	2001	2002	2003	2004
Italia Settentrionale	1.181.489	1.942.324	2.180.486	2.059.868	1.826.559
Italia Centrale	402.813	418.607	510.460	470.175	632.590
Italia Meridionale e Insulare	675.075	783.236	882.646	919.560	1.131.669
Totale	**2.259.377**	**3.144.167**	**3.573.592**	**3.449.603**	**3.590.818**

Spesa delle Province nel settore dei trasporti per ripartizione geografica 2000/2004 milioni di euro (tabella 10).

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In sintesi, analizzando la spesa totale corrente (tabella 12) e la spesa totale in conto capitale (tabella 13) si desume che la spesa complessiva dei comuni è distribuita per il 40% al Nord, il 36% al Centro il 24% al Sud e alle isole.
La variazione di spesa complessiva tra il 2000 ed il 2004 (tabella 14) fa registrare un incremento del 6,45 a favore dell'Italia Settentrionale, un forte decremento (-22,52%) per l'Italia Centrale –anche se percentualmente rappresenta comunque il 44,16% della spesa complessiva– e un +14,98% per il Meridione e le Isole.

Conclusioni

L'analisi condotta evidenzia quanto, sia a livello centrale che locale, le strategie di sviluppo territoriale affidino un ruolo fondamentale agli interventi di realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto.
Anche il DPEF 2007-2011 individua come condizione necessaria allo sviluppo del Paese, l'appartenenza ai corridoi paneuropei e nazionali e considera prioritaria l'esigenza di considerare tali corridoi come parte di un progetto di sviluppo dei territori che «guardi con prioritaria attenzione a quelle aree del Paese che, attestate in posizione di secondo livello rispetto alle grandi reti infrastrutturali, siano ed esse connessi da efficaci infrastrutture di rango nazionale o regionale (esistenti o di progetto), e possano quindi rappresentare i sistemi urbani su cui concentrare gli sforzi necessari a coniugare competitività e coesione» (Ministero delle Infrastrutture 2006)
Le infrastrutture di trasporto hanno sempre inciso sull'organizzazione fisica e funzionale dei sistemi urbani. Alla scala territoriale, condizionando la "distribuzione spaziale" e contribuendo alla gerarchizzazione funzionale dei centri, a scala urbana incidendo sulla forma e sulla "distribuzione funzionale". Pur essendo consolidata, sia in ambito scientifico che professionale, la determinazione ad indagare gli effetti che la realizzazione di infrastrutture di trasporto determinano sulla organizzazione fisica e funzionale dei sistemi urbani e di conseguenza, sulle relazioni esterne (tra città) ed interne (tra le parti della città), ancora poco si conosce sulle dinamiche, in termini relazionali, esistenti tra territorio e mobilità.
Anche nel DPEF 2007-2011 si ritiene necessaria «un'idea dello sviluppo del territorio che guardi alle grandi armature

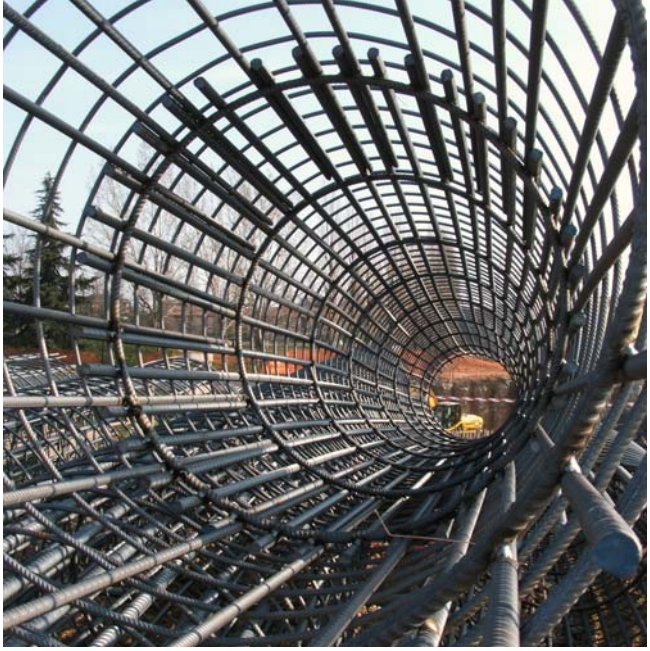
Contributi correnti di Comuni ad Aziende di trasporto per ripartizione geografica nel 2004 migliaia di euro (tabella 11).

Ripartizione geografica	Autolinee	Navigazione interna	Navigazione marittima	Navigazione aerea	Ferrovie	Altro	Totali	% Totali
Italia Settentrionale	183.134	1	58	2	0	515	183.710	24
Italia Centrale	417.671	0	0	23	0	1.883	419.577	56
Italia Meridionale e Insulare	148.515	1.134	417	0	1.000	425	151.491	20
Totale	**749.320**	**1.135**	**475**	**25**	**1.000**	**2.823**	**754.778**	**100**

Ripartizione geografica	Spese correnti dirette	Contributi correnti	Spesa Totale corrente	% Totali
Italia Settentrionale	816.092	183.709	999.801	31
Italia Centrale	998.369	419.577	1.417.946	45
Italia Meridionale e Insulare	616.325	151.492	767.817	24
Totale	**2.430.786**	**754.778**	**3.185.564**	100

Spesa totale corrente dei Comuni nel settore dei trasporti per ripartizione geografica nel 2004 migliaia di euro (tabella 12).

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Ripartizione geografica	Spese c/capitale dirette	Contributi c/capitale diretti	Spesa Totale c/capitale	% Totali
Italia Settentrionale	1.065.341	91.297	1.156.638	54
Italia Centrale	417.124	94.537	511.661	24
Italia Meridionale e Insulare	377.473	97.653	475.126	22
Totale	**1.859.938**	**283.487**	**2.143.425**	100

Spese complessive dei Comuni nel settore dei trasporti per ripartizione geografica nel 2004 migliaia di euro (tabella 13).

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Spesa totale in conto capitale dei Comuni nel settore dei trasporti per ripartizione geografica nel 2004 migliaia di euro (tabella 14).

Ripartizione geografica	2001	2002	2003	2004	Totali 200/2004	Variazione 2000/2004	Variazione % 2000/2004	% per ripartizione geografica
Italia Settentrionale	2.025.816	1.867.972	1.877.312	2.156.439	7.927.539	130.623	6,45	36,69
Italia Centrale	2.490.459	2.554.150	2.566.921	1.929.607	9.541.137	-560.852	-22,52	44,16
Italia Meridionale e Insulare	1.080.962	904.961	909.486	1.242.943	4.138.352	161.981	14,98	19,15
Totale	**5.597.237**	**5.327.083**	**5.353.719**	**5.328.989**	**21.607.028**	**-268.248**	**-4,79**	**100,00**

infrastrutturali non solo in termini trasportistici, ma come "opere territoriali", vale a dire opere capaci di innescare –per la loro capacità di radicarsi all'interno del contesto in cui sono inseriti– diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile che vedano nelle "reti di città" un patrimonio di straordinaria rilevanza ed una opportunità reale di crescita per l'intero sistema-Paese» (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2006).

L'analisi proposta quantifica la "massa finanziaria" e la sua variazione di peso nel tempo, investita in infrastrutture di trasporto e attrezzature urbane, al fine di valutare il portato che un approccio maggiormente integrato territorio/mobilità potrebbe portare in termini di riorganizzazione funzionale dei sistemi urbani sia alla scala nazionale che quella locale. Un approccio finalizzato all'individuazione di strategie più efficaci e più coerenti con gli obiettivi di crescita competitiva. La sensazione è infatti, che gli approcci metodologici attualmente applicati, da un lato dagli urbanisti, dall'altro dai trasportisti, facciano fondamentalmente ancora riferimento ad un concetto di causa-effetti che non "interpreta" pienamente le strette relazioni che condizionano il sistema Territorio/mobilità. Il problema, probabilmente, sta nel fatto che fondamentalmente, i due sottosistemi vengono ancora trattati come due elementi fortemente interagenti ma comunque distinti. E questo approccio, anche se avvertito come limitante e condizionante la capacità di indagare e governare le reciproche relazioni, non si è ancora riusciti a superarlo.

Anche in ragione delle linee programmatiche definite nel DPEF 2007-2011 tese ad una «programmazione delle reti infrastrutturali destinata ad incidere profondamente sugli assetti territoriali di lungo periodo» importante sarebbe invece, fare quel "salto concettuale" da cui dipende la costruzione di strategie di intervento davvero efficaci ai fini di processi di "sviluppo sostenibile".

Un nuovo approccio potrebbe meglio indirizzare l'ingente quantità di risorse (58% della spesa in opere pubbliche di importo superiore a 150.000 •) che, nonostante il «contesto congiunturale che vede una sensibile riduzione delle risorse finanziarie pubbliche da destinare alle politiche di spesa» (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2006), interessa il settore delle infrastrutture di trasporto.

Note

1 L'analisi è stata condotta sul quinquennio 2000-2004 utilizzando i documenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti.

2 Nell'analisi entrano le spese in: Redditi da lavoro dipendente, Consumi intermedi, Imposte pagate sulla produzione, Trasferimenti correnti ad amministrazioni pubbliche, trasferimenti correnti a famiglie e istituzioni sociali private, Trasferimenti correnti a imprese, Trasferimenti correnti a estero, Interessi passivi e redditi da capitale, Poste correttive e compensative, Altre uscite correnti, Investimenti fissi lordi e acquisti di terreni, Contributi agli investimenti ad amministrazioni pubbliche, Contributi agli investimenti ad imprese, Altri interventi in C/capitale, Acquisizioni di attività finanziarie, rimborso passività finanziarie.

Riferimenti bibliografici

Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti (2004) *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

Ministero delle Infrastrutture (2006) *Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2007-2011*.

Referenze fotografiche

Le immagini riportate nelle pagine 43, 47 e 49 sono tratte dal sito web http://commons.wikimedia.org/wiki/.